

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİKTE EMNİYET GÜVENLİK VE ÇEVRE YÖNETİMİ
PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DENİZ SİGORTACILIĞINDA P&I TALEP ANALİZİ; GEMİLERİN TEMEL
ÖZELLİKLERİNE GÖRE KARŞILAŞTIKLARI P&I TALEPLERİ**

Hüseyin Serdar TÜKEL

Danışman

Doç. Dr. Nil KULA

İZMİR-2020

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Deniz Sigortacılığında P&I Talep Analizi: Gemilerin Temel Özelliklerine Göre Karşılaştıkları P&I Talepleri ”adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2020

Hüseyin Serdar Tükel

İmza

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Deniz Sigortacılığında P&I Talep Analizi: Gemilerin Temel Özelliklerine Göre

Karşılaştıkları P&I Talepleri

Hüseyin Serdar TÜKEL

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı

DENİZCİLİKTE EMNİYET GÜVENLİK VE ÇEVRE YÖNETİMİ

PROGRAMI

Deniz sigortacılığı tarihte deniz ticareti ve sigorta kavramlarının ortaya çıkmasıyla beraber meydana gelmiş ve bu iki unsurun gelişmesiyle beraber gelişim göstermiştir. Koruma ve Tazmin (P&I) sigortası da tarihteki deniz sigortacılığı gelişiminde bir takım bazı gereksinimlerinden ötürü ortaya çıkmış ancak birçok açıdan diğer sigorta çeşitleriyle farklılık gösteren bir sigorta türüdür.

P&I sigortası, gemilere koruma teminatları sağlayarak başlamış ardından tazmin teminatları kapsamıyla genişletilmiştir. Kulüp sigortası olarak da adlandırılan P&I sigortası genel olarak gemilerin üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluklarını teminat altına almaktadır.

Özellikle son yıllarda Türkiye ve dünyada yaşanan hukuki gelişmeler P&I sigortasını donatanlar için zorunlu kılmaktadır. Bunlara örnek olarak, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLMC), Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu (CLC) ve Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (BUNKER) gibi özellikle çevre kirliliği hakkında olan uluslararası sözleşmeler gösterilebilmektedir. Türkiye’de ise kulüp sigortası ile hukuki bir uygulama olan “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik”

14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olup, 01.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası P&I Kulüpler Grubu (IG) dünya üzerindeki deniz ticaret filosunun tonaj olarak yaklaşık %90'ını sigortalamaktadır. Kulüpler bundan ötürü risk ve hasar analizleri yaparak, kayıpların etkilerini ve maliyetlerini indirme amacı gütmektedir. Bazı kulüpler kendilerine gemiler tarafından iletilen hasar taleplerini analiz etmiş ve bunları frekans, maliyet, gemi tipi ve hasar tipi gibi kategorilerde değerlendirmiştir. Bu analizler, deniz ticaretinde kalite ve hızı arttırmak yönünde yapılan çalışmalar olup, denizcilik sektöründe yaşanabilecek can ve mal kayıplarının önlenmesi açısından da önem arz etmektedir.

Hasar analizleri bazı P&I kulüpler tarafından ülkeler çapında da uygulanmış, gerek gemi tipi gerekse hasar tipleri üzerinde ülkeler arasında bir takım farklılıklar gözlemlenmiştir. Ancak Türkiye'de karşılaşılan P&I hasarları ile ilgili herhangi bir detaylı araştırma yapılmamıştır.

Bu çalışmada yapılan analizlerde gemi özellikleri ile hasar tipleri arasındaki ilişki SPSS istatistik programı kullanılarak ki-kare, post-hoc, one-way anova testleri vasıtasıyla araştırılmıştır. Böylelikle, Türkiye'de sık karşılaşılan hasar tipleri ve bu hasarların gerçekleştiği gemilerin özelliklerinin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Sigortacılığı, P&I Sigorta, P&I Hasarları, Gemi Özellikleri, Hasar Analizi

ABSTRACT

Master's Thesis

An Analysis of P&I Claims in Marine Insurance: P&I Claims of The Vessels According to Their Basic Characteristics

Hüseyin Serdar TÜKEL

Dokuz Eylül University

Institute of Social Sciences

Department of Marine Transportation Engineering

The Program of Maritime Security, Safety and Environmental Management

The concept of marine insurance arisen and advanced throughout the history together with arise and development of sea trade and assurance. P&I insurance was born during the evolvement of marine insurance due to lack of needs of the market as a supplementary item however, P&I insurance differs on several aspects from other types of marine insurance.

P&I insurance commenced providing protection warrantees initially, thereafter expanded with the indemnity warrantees. P&I insurance is named as club insurance as well and provides security for the third party liabilities of the vessels in general.

In recent years P&I insurance became necessary for shipowners, because of legal developments both in the world and Turkey. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) and International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) can be considered as examples of international conventions, specially regarding environmental pollution. A legal application of P&I insurance in Turkey; "Regulation on Insurance and Inspection of Ships Concerning Maritime Claims" was issued on 14.11.2010 on official gazette no. 27759 and entered into force on 01.07.2011.

International group of P&I clubs provides liability cover for approximately %90 of the world's ocean-going tonnage. Therefore, P&I clubs perform analysis of the claims and risks to reduce effects and costs of losses. Some

of the clubs analyses the claims by categorizing frequencies, costs, ships' types and claim types. These analyzes not only encourage quality and momentum of sea trade but also serve for preventing losses of lives and goods as of importance.

Claim analysis were performed on country basis by some of the P&I clubs as well and several differences were observed across countries on both claim types and ship types. However, no detailed analysis have been performed up to date regarding P&I claims occurred in Turkey.

In this research, the relationship between the ships' characteristics and the claim types were analyzed by using SPSS statistical software via performing chi-square, post-hoc and one-way anova tests. Thus, frequent claim types in Turkey and the ships' characteristics that are related to the claim types are aimed to be investigated.

Keywords: Marine Insurance, P&I Insurance, P&I Claims, Ship Specifications, Claim Analysis

DENİZ SİGORTACILIĞINDA P&I TALEP ANALİZİ: GEMİLERİN TEMEL ÖZELLİKLERİNE GÖRE KARŞILAŞTIKLARI P&I TALEPLERİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xi
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ SİGORTACILIĞINA GENEL BAKIŞ

1.1. SİGORTACILIK KAVRAMI	3
1.1.1. Sigorta Kavramı ve Tarihi	3
1.1.2. Risk Kavramı	5
1.1.3. Risklerin Sınıflandırılması ve Analizi	6
1.1.4. Sigorta Hukuku ve Ekonomik Gereklikleri	9
1.1.5. Türkiye’de Sigortacılık	11
1.2. DENİZ SİGORTACILIĞI, ÇEŞİTLERİ VE İLGİLİ KAVRAMLAR	12
1.2.1. Deniz Sigortasının Tanımı	13
1.2.2. Deniz Rizikoları	14
1.2.2.1. Doğal Unsurlardan Doğan Rizikolar	15
1.2.2.2. Gemi Adamlarının Davranışlarından Doğan Rizikolar	16
1.2.2.3. Gemi Dışında Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar	16

1.2.3. Lloyd's Sigorta Teşkilatı	16
1.2.4. Milletlerarası Sözleşmeler Kapsamında Deniz Sigortacılığı	17
1.2.5. Deniz Sigortacılığında Reasürans	19
1.2.6. Deniz Sigortası Çeşitleri	20
1.2.6.1. Yük Sigortaları	21
1.2.6.2. Tekne Makina Sigortaları	22
1.2.6.3. Kulüp Sigortası	23
1.2.7. Deniz Sigortası Poliçeleri	24
1.2.8. Deniz Sigortaları ve Ticaret Arasındaki İlişki	25
1.2.9. Deniz Sigortalarında Prime Etki Eden Unsurlar	27
1.3. TÜRKİYE'DE DENİZ SİGORTACILIĞI	30
1.3.1. Türkiye'de Denizcilik Sektörü	32
1.3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Karakteristik Özellikleri ve Analizi	36
1.3.1.2. Türk Liman Tesislerinin Değerlendirilmesi, Performans ve Kalite Analizi	41
1.3.2. Türkiye'de Deniz Sigortacılığının Durumu	45
1.3.2.1. Türk Limanlarına Uğrak Yapan Gemilerin P&I Kulübü Analizi	46
1.3.2.2. Türk P&I ve Sektöre Katkısı	47

İKİNCİ BÖLÜM

P&I KULÜP SİGORTASI

2.1. P&I KULÜP SİGORTASINA GENEL BİR BAKIŞ	49
2.1.1. Kulüp Sigortasının Hukuki Niteliği	50
2.1.2. Kulübe Giriş Prosedürü	52
2.1.3. Kulüp Sigortasında Taraflar ve Yükümlülükler	53
2.1.4. Kulüp Sigortacılığında Teminat Altına Alınan Riskler	54
2.1.4.1. Koruma (Protection) Yönünden Teminat Altına Alınan Riskler	55
2.1.4.2. Tazmin (Indemnity) Yönünden Teminat Altına Alınan Riskler	56
2.1.5. Kulüp Sigortasında Teminat Kapsam Dışı Olan Riskler ve Durumlar	57
2.2. P&I KULÜP YAPISI VE ÇEŞİTLERİ	57
2.2.1. P&I Kulüp Organizasyon Yapısı	58

2.2.2. P&I Kulüp Çeşitleri	58
2.2.2.1. Müşterek Kulüpler	59
2.2.2.2. Sabit Primli Kulüpler	59
2.2.3. Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu	60
2.2.4. P&I Kulüp Muhabirleri	64

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

P&I KULÜP SİGORTASINDA TALEP ANALİZİ

3.1. KULÜP SİGORTASINDA HASAR VE TALEP	66
3.1.1. Kayıp Önleme Prosedürü (Loss Prevention)	69
3.1.2. Kulüp Tavsiyeleri ve Kılavuzları	70
3.1.3. Talep / Hasar İhbar Süreci ve Yönetimi (Claims Handling)	70
3.1.4. P&I Sörveyi	72
3.1.5. P&I Hasar Talepleri Analizi	74
3.1.6. Gemilerin Temel Özelliklerine Göre Karşılaştıkları Hasarlar / Talepler	84
3.1.7. Önemli Hasar Tipleri ve Tutarları	87
3.1.7.1. Yük Hasarları	87
3.1.7.2. Personel Yaralanmaları / Ölüm / Hastalıkları	88
3.1.7.3. Kirlilik	88
3.1.7.4. Seyir Hasarları	89
3.1.8. P&I Hasarlarının Ülkeler Çapında Analizi	89
3.2. TÜRKİYE’DE MEYDANA GELEN P&I HASARLARI	90
3.2.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi	90
3.2.2. Türkiye’de Meydana Gelen 2015, 2016, 2017 Yıllarına Ait P&I Hasar Taleplerinin Analizi	91
3.2.2.1. Gemi Tiplerine Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri	93
3.2.2.2. Gemi Yaşlarına Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri	95
3.2.2.3. Gemi DWT’lerine Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri	96
3.2.3. P&I Hasar Talepleri ile Gemi Özellikleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi	96

3.2.4. Tartışma	97
SONUÇ	98
KAYNAKÇA	100



KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BUNKER	Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi
BES	Bireysel Emeklilik Sistemi
CLC	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme
DTGM	Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DWT	Ölü Ağırlık Tonajı
ECDIS	Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi
ENSGŞ	Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları
ETA	Kaza Sonuç Analizi
EYK	Enstitü Yük Klozları
FMEA	Hata Modu ve Etkileri Analizi
FTA	Hata Ağacı Analizi
FUND	Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme
GT	Gros Tonaj
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
HAZOP	Tehlike ve Çalışılabilirlik Analizi
HGB	Alman Ticaret Kanunu
ICC	Uluslararası Ticaret Odası
IG	Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu

ILU	Londra Sigortacılar Enstitüsü
IMCO	Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü
IMEAK DTO	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
INCOTERMS	Uluslararası Ticaret Terimleri
ISM	Uluslararası Güvenli Yönetim
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik
LLMC	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme
LOU	Garanti Mektubu
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme
MIA	Deniz Sigorta Sözleşmesi
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
P&I	Koruma ve Tazmin
SEGEM	Sigortacılık Eğitim Merkezi
SOLAS	Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
STCW	Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları
SP1	Seyir Planı-1
TC	Türkiye Cumhuriyeti
TTK	Türk Ticaret Kanunu

UN	Birleşmiş Milletler
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişim Konferansı
VDR	Veri Kaydedici



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Incoterms Taşıma Şekilleri	s. 27
Tablo 2: Sigorta Şirketlerinin 2013-2017 Yılları Arası Finans Sektörü İçerisindeki Payı	s. 30
Tablo 3: Türkiye’deki Sigorta Şirketlerinin 2013-2017 Yılları Arası Prim Üretimi	s. 31
Tablo 4: Türk Donatanlara Ait Gemilerin 2018 Yılı Dünya DWT Sıralamasındaki Yeri	s. 33
Tablo 5: Türkiye’deki Limanlara 2006-2017 Yılları Arası Uğrak Yapan Gemi Sayısı	s.34
Tablo 6: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Yaş Ortalaması (150 GT Üzeri)	s.37
Tablo 7: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gemi Cinsi, DWT ve Adet Dağılımı (150 GT Üzeri)	s.38
Tablo 8: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Milli ve Yabancı Bayrak Sicili Dağılımı (1000 GT Üzeri)	s.40
Tablo 9: Türkiye’deki Limanlarda 2003-2017 Yılları Arası Elleçlenen Konteyner Miktarı (Milyon TEU)	s.43
Tablo 10: Türkiye’de 2017 Yılında En Fazla Yük Elleçlenen İlk 10 İl	s.44
Tablo 11: Türkiye’deki Limanlara 2003-2017 Yılları Arası Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu sayısı	s.45
Tablo 12: Türkiye’deki Deniz Sigorta Şirketlerinin Sayısı 2017 Yılı Prim Üretimi	s.46
Tablo 13: Uluslararası P&I Kulüpleri Grubuna Üye Kulüplerin 10 Yıllık Üye Donatan/Kiracı Tonaj Kapasiteleri (milyon GT)	s.62
Tablo 14: P&I Hasar Talepleri 2015-2017 Arası 3 Yıllık Frekans Dağılımı	s.92
Tablo 15: P&I Hasar Taleplerinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı	s.94

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: L Tipi Matris ile Risk analizi	s.9
Şekil 2: Donatan Açısından Yaygın Sigorta Seçenekleri	s.20
Şekil 3: Deniz Sigorta Türleri	s.21
Şekil 4: Türkiye’deki Tersaneler Tarafından 2004-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemiler (Adet)	s.35
Şekil 5: Türkiye’deki Tersaneler Tarafından 2004-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemiler (DWT)	s.36
Şekil 6: Türkiye’deki Limanlarda 2003-2017 Yılları Arası Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)	s.42
Şekil 7: IG Üyesi Kulüplerin 2018 Yılı Market Payları	s.63
Şekil 8: Hasar Oluşumlarında İlk İhbar Seçenekleri	s.72
Şekil 9: UK P&I Kulübü 2009 – 2016 Yılları Arası Hasar Sayısı Ve Tutarları	s.75
Şekil 10: Japon P&I Kulübü 2008 – 2016 Yılları Arası Kaza/Hasar Sayısı ve Oranı	s.77
Şekil 11: Standart P&I Kulübü 2009 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Tipleri ve Sayısal Oranı	s.78
Şekil 12: The Standart P&I Kulübü 2009 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Tipleri ve Maliyet Oranı	s.79
Şekil 13: The Swedish P&I Club 2005 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansı	s.80
Şekil 14: The Swedish P&I Club 2005 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetlerinin ve Frekanslarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı	s.81
Şekil 15: The Swedish P&I Club 2013 – 2017 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansları	s.82
Şekil 16: The Swedish P&I Club 2013 – 2017 Yılları Arası Tekne-Makine Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansları	s.83
Şekil 17: Gard P&I Club 1993 – 2003 Yılları Arası Hasar Talepleri Maliyetleri ve Frekansları	s.84
Şekil 18: Hasar Taleplerinin 2015-2017 Arası 3 Yıllık Dağılım Oranı	s.93
Şekil 19: Hasar Talebi Türlerinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı	s.95

Şekil 20: Hasar Talebi Türlerinin Gemi Yaşlarına Göre Dağılımı (Kutu-Çubuk Grafiği)

s.96



GİRİŞ

Günümüzde rekabetçi piyasa koşulları ve küreselleşme deniz ulaştırma sistemlerini sürekli daha hızlı, daha kaliteli, daha ucuz ve daha emniyetli hizmet vermeye zorlamaktadır. Bunun bir sonucu olarak denizcilik sektöründe, emniyet ve güvenlik alanında sürekli geliştirmeler ve iyileştirmeler kaçınılmaz hale gelmektedir.

Uluslararası dünya ticaretinin yaklaşık %80'i denizyolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Bu ticaretin daha emniyetli ve güvenli bir şekilde sağlanması için yapılan çalışmalar beraberinde deniz sigortacılığının gelişmesini ve önemini arttırmıştır. Diğer sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektörü de günümüzdeki rekabetçi piyasa şartlarına uyum sağlamak için devamlı kendini güncellemek ve yenilemek durumundadır. Bundan dolayı deniz ticaretinin temel ögesi olan gemilerde meydana gelebilecek her türlü risk, sigorta firmaları tarafından devamlı takip altında tutularak güncel olarak analiz edilmekte, bu şekilde daha hızlı, ekonomik ve kaliteli hizmet sağlanması hedeflenmektedir.

Dünya tarihinde sigortacılığın gelişmesi deniz sigortacılığıyla paralel olarak gelişmiştir. 1347 yılında Cenova'dan kalkan "Santa Clara" isimli bir gemi için düzenlenen mukavele, tarihteki ilk sigorta poliçesi olarak bilinmektedir (Erederi, 1998: 8). Nitekim poliçe (*policy*) kelimesi İtalyanca "*polizza*" kelimesinden gelmektedir. (Evren, 2007: 11) Deniz sigortacılığının gelişmesi ise 13. yüzyılda İtalyan iç savaşından kaçan zengin tüccarların İngiltere'ye gelmesiyle gemi inşaatını teşvik etmesi ve deniz ticaretini canlandırmasıyla tetiklenmiştir. Böylelikle deniz ticareti, sigortacılık ve bankacılık gibi diğer sektörlerin gelişmesine sebep olmuş ve katkıda bulunmuştur.

P&I kulüp sigortacılığının doğuşu ise deniz sigortacılığındaki bir takım gelişmelerden sonra 19. yüzyılda da İngiltere'de gerçekleşmiştir. Türkiye'de kulüp sigortası olarak da adlandırılan koruma ve tazmin (P&I) sigortasının özelliği donatanların hem sigortalayan hem sigortalanan konumunda olmasıdır. Çoğunlukla İngiltere'de konuşlanmış olan P&I kulüplerin karşıladığı rizikolar genellikle 3. taraflara karşı gemiyi koruma ve zararları tazmin etmeye yöneliktir. Uluslararası P&I kulüpleri grubuna dahil on üç (13) adet kulüp vardır ve bu on üç kulüp dünya ticari deniz filosu tonajının %90'ını, dünya tanker filo tonajının ise %95'ini sigortalamaktadır. Bu gruba dahil kulüpler kendi aralarında bir fon oluşturmuşlardır

ve 10 milyon ABD Dolarını aşan hasar taleplerinde bu havuzdan yararlanmaktadırlar. Bu tip hasarlar genellikle çevre kirlilikleri hatta faciaları olabilmektedir. Bu kapsamda P&I hasar talepleri frekans, maliyet ve gemi tipleri gibi kavramlar üzerinden analiz edilebilmektedir. Bu çalışmada Türkiye’de faaliyet gösteren yerel P&I muhabirlerinden birine iletilmiş olan üç yıllık (2015, 2016, 2017) hasar talebi verileri, istatistiksel analiz yöntemlerinden SPSS kullanılarak değerlendirilmiştir. Yapılan analizde temel kavramlardan frekans, maliyet ve gemilerin karakteristik özellikleri arasındaki ilişki incelenmiş, böylelikle Türkiye’de meydana gelmesi muhtemel P&I hasar talepleri ve bu hasarların oluştuğu gemilerin özelliklerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Geçtiğimiz yıllarda Türk P&I Sigorta A.Ş. adıyla yerel bir sorumluluk sigortasının tesis edilmiş olması Türkiye adına önemli bir gelişme olmuş, Türk donatanların yabancı sorumluluk sigortacılarına olan bağımlılığı azalmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ SİGORTACILIĞINA GENEL BAKIŞ

1.1. SİGORTACILIK KAVRAMI

İnsanlar, tarihin ilk zamanlarından itibaren karşılaşılabilecekleri zarar ve tehlikelere karşı dayanışma halinde olmak durumunda kalmışlardır. Bu tip ortak bir riskten zarar gören veya bireylerin bir araya gelerek bir organizasyon oluşturma fikri sigorta kavramının oluşmasını sağlamıştır. Sigortanın temel amacı belirli bir riske karşı, insanların bireysel olarak karşılayamayacakları zararları paylaşarak telafi etmeleridir (Evren, 2007: 4). Bu bağlamda sigortanın unsurlarından biri olarak ortak bir risk kavramı ortaya çıkmaktadır. Bir açıdan bakıldığında risk kavramı, sigorta kavramının oluşmasına sebep olmuştur. Günümüze geldiğimizde ise her geçen gün gelişen ve hız kazanan ticaret ile sigorta kavramı, ekonominin ayrılmaz bir bütünü olmuştur.

1.1.1. Sigorta Kavramı ve Tarihi

Sigorta sözcüğü dilimize Latin kökenli İtalyanca "*sigurta*" kelimesinden aktarılmıştır ve güvence veya tazmin anlamına gelmektedir (Arseven, 1987: 3). Toplumsal hayat içinde insan maddi ya da bedeni olarak birçok tehlike ve riskle karşı karşıyadır. Doğal afetler, kazalar, hastalıklar, yangınlar, soygunlar, dolandırıcılık, enflasyon ve benzeri olaylar hayatın bir parçasıdır ve insanlar bu tip hadiselerden ötürü meydana gelecek zararları karşılayabilmek ya da zararlarını azaltmak amacıyla sigorta kavramını oluşturmuştur. Sigorta, tüm bu sebeplerden dolayı insanlar için bir dayanışma örneği teşkil etmektedir. Ayrıca sigorta, müşterinin tabi dengesinin gelecekteki bozulma ihtimaline karşı geliştirilmiş bir çözüm ve bu çözümü içeren hizmet olarak da değerlendirilebilir (Karabulut, 1988: 2). Bu değerlendirme üzerinden gidildiği takdirde, sigorta müşteriye çözüm odaklı düşünmeye, dolayısıyla daha güvenli ve emniyetli yöntemler kullanmaya teşvik etmekte ya da zorlamakta olduğu tespit edilmektedir.

Dünya tarihinde sigorta kavramının ortaya çıkışı tam olarak bilinmemekle beraber, ilk izlere milattan önce (M.Ö.) 2250 yılında Babiller döneminde

rastlanmaktadır (Buckham ve diğerleri, 2011: 2). Üretim ve ticaret alanında gelişen ve dönemin ticaret merkezi haline gelen Babiller 'de tüccarların, ürünlerin nakliyesi esnasında yaşadığı sıkıntılar üzerine sigorta benzeri anlaşmalar uygulanmaya başlanmıştır. Bu anlaşmalar Kral Hammurabi kanunlarına yansımış ve yazılı hale gelmiştir. Bu kanunlarda, haydutlar tarafından saldırıya uğrayan bir kervanın zararının, diğer kervanlar arasında paylaşılması öngörülmektedir (SEGEM, 2012: 8). Babiller döneminde ayrıca deniz ödücü benzeri borçlanma ve kredi sistemleri kara ticaretinde kullanılmıştır, ancak deniz ticaretine dair izlere rastlanmamıştır.

M.Ö. 1600 ve 1000 yılları arası Akdeniz kıyılarında hüküm sürmüş olan Fenikeliler deniz ticaretinde bu sistemi kullanmış ve geliştirmişlerdir. Bu dönemde ticari gemiler sefere çıkmadan önce yolculuk masrafları için borçlanıyorlardı ve gemi veya taşıdığı yükler sefer esnasında zarara uğrar, kaybolur veya geri dönemez ise borç veren kişi herhangi bir talepte bulunmuyordu. Gemi emniyetli bir şekilde geri dönerse borç veren tefeciler verdikleri borç üzerinden yüksek bir faiz alıyorlardı. Benzer ticari kredi ve sigorta uygulamaları M.Ö. 600 yılları civarı Hindistan'da da görülmüştür. Ticarete oldukça önem veren Hintlilerde, bir geminin sefer esnasında herhangi bir felaketle karşılaştığı takdirde yüklerini kurtarmak için mürettebatın en yüksek çabayı göstermek durumunda olması ve kurtarılan yüklerin en iyi fiyattan satılarak zararın en aza indirilmesi günümüzdeki avarya uygulamalarıyla benzerlik göstermektedir. Hindular sigorta uygulamalarını sosyal hayatta da kullanmıştır. Kral vergi karşılığında toplumun refah ve güvenliğinden sorumlu olmuştur (Akbulut, 2014: 23).

Deniz ticaretinde ise bilinen ilk tehlike birlikteliği, 7. yüzyılda ortaya çıkan ve 13. yüzyıla kadar geçerliliğini sürdürmüş olan Rodos Kanunları ile ortaya çıkmıştır (Yazıcıoğlu ve Atamer, 2012: 2). Bu kanunların etkisi daha sonra Roma Kanunları'nda da görülmüştür. Romalıların sigorta alanında geliştirdiği başka bir uygulama da günümüzdeki hayat sigortasına benzerlik gösteren risk yönetim biçimleri ve mortalite hesaplamaları olmuştur (Akbulut, 2014: 27).

Günümüzdeki sigortaya daha yakın uygulamalar özellikle deniz ticaretinin artmasıyla gelişmiştir. Bu paralel gelişmenin sebebi deniz taşımacılığındaki rizikoların diğer taşıma sistemlerine oranla daha yüksek olması, taşınan yüklerin değerli ve yüksek miktarda olmasıyla açıklanabilmektedir. Prim esaslı sigorta uygulamaları ilk olarak M.S. 1250 yılları civarı İtalyan şehir devletleri olan Venedik, Ceneviz ve Floransa'da görülmüştür. İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen mukavele 23.10.1347

yılında Cenova'dan Mayorka'ya sefer yapan Santa Clara isimli geminin yükü için düzenlenmiştir (Ererdi, 1998: 8). İlk sigorta şirketi 1424 yılında bu dönemde deniz ticaretine öncülük eden İtalya'nın Cenova kentinde kurulmuştur. Ardından İtalyan şehir devletleriyle ticaret yapan Avrupa ülkeleri, özellikle İngiltere, Hollanda, Fransa bu akımdan etkilenmiş ve bu ülkelerde de deniz nakliyatına ilişkin sigorta poliçeleri düzenlenmiştir. 17. yüzyıl sonlarında Londra'da kurulan Lloyd's teşkilatı öncelikle denizcilik alanında faaliyet göstermiş, ardından kara sigortaları ile genişleyerek bugün her alanda sigorta faaliyetinin yürütüldüğü bir kurum haline gelmiştir.

Günümüz kara sigortalarının ortaya çıkmasına başlangıç teşkil edebilecek olay ise yine Londra'da 1666 yılında meydana gelen, 4 gün sürerek 13.000 ev ve 100 kilisenin yok olmasına sebep olan büyük yangın olmuştur. Bu olaydan sonra bu tip felaketlere karşı ilk kaza, hayat ve yangın sigorta şirketleri İngiltere'de kurulmuştur. Ardından Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Fransa'da benzer sigorta firmaları kurulmuştur. ABD 'de kurulan ilk ciddi sigorta firması ‘ *Insurance Company of North America* ’ 1792 yılında kurulmuştur. Hukuksal açıdan ise 19. yüzyılda Avusturya, İngiliz, Alman kanunları öncülüğünde sigortacılık ile ilgili hükümler Avrupa ve ABD kanunlarında yer almıştır.

1.1.2. Risk Kavramı

Risk kelimesinin kökeninin Antik Yunanca “*rhiza*” sözcüğünden geldiği yaygın olarak kabul görülmekte olup “sarp kayalık ” anlamına gelmektedir. Bu sözcüğün kullanılması ise, antik çağlarda zorunlu olarak kıyıya yakın seyir yapan gemilerin maruz kaldığı tehlikeli durumları ifade etmekte kullanılan bir denizcilik terimi olarak ortaya çıkmıştır (Çelebi, 2001: 40). Bazı kaynaklara göre ise risk kelimesi, eski İtalyanca'da cüret etmek anlamına gelen “*risicare*” fiilinden gelmektedir. Türk Dil Kurumu'nun Güncel Türkçe Sözlüğü'nde “risk” kavramının Fransızca “*risque*” kökünden, “riziko” kavramının ise İtalyanca “*rizico*” kökünden Türkçe'ye geçtiği ifade edilmektedir.

Sigortacılık teknik ve bilimsel verilere dayanan bir faaliyettir. Bu faaliyetin temel ilkesi, aynı ve benzer rizikolara maruz kalabilecek mümkün olduğu kadar çok kişinin ödediği primlere karşılık, bu rizikonun gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkacak zararın karşılanabilmesidir. Sigortacılıkta riziko kelimesi ile ifade edilmek

istenen gelecekte meydana gelme ihtimali olan mal ve can üzerindeki zarar, ziyan ve kayıplara neden olabilecek tehlikelerdir. Sigorta kuruluğu, rizikoyu belirlenen miktarlarda tahsil ettiği primler karşılığında üzerine alarak tđm topluma yayar ve bu rizikonun gerçekleşme ihtimaline gđre prim miktarları dđzenlenir. Bir başka deyişle, sigortalı đdediđi primler ile rizikoyu sigortacıya devreder.

Ekonomi ve sigortacılık alanlarında risk; arzu edilmeyen, istenmeyen sonuçlar anlamında kullanılmıştır. Risk kavramı ekonomik kullanım anlamıyla spekđlasyona açık, tahmin edilemeyen, bir yatırımcının ya da birisinin kaybedeceği para ya da mal anlamına gelmektedir (Lupton, 1999: 8 ; Yılmaz, 2010 : 28). Risk bu açıdan bakılırsa kayıp tehlikesi manasında olumsuz olarak değerlendirilirken, zaman zaman olumlu anlamlarda da kullanılabilmektedir. Özellikle Çincede bu durum farklı bir biçimde ifade edilmiş olup, bu dilde risk tehlike ve fırsat kelimelerinden oluşmaktadır. Orneğin kayıp olasılığının % 100 olduğu durumlarda risk yoktur ve kayıp ihtimali kesindir. Hatta ekonomik alanda riskin kimi zaman piyasayı canlı tutmak yđnünde olumlu katkıda bulunduğu dđřđnđlmektedir.

1.1.3. Risklerin Sınıflandırılması ve Analizi

Risk kavramının özellikle son 30 yılda dđnyada popđlaritesini arttırmasıyla, risk analiz yđntemleri ve risklerin sınıflandırılması alanında bir çok şalışma yapılmıştır. Özellikle her sektörde kullanılan yeni teknolojilerin geliştirilmesi ile her geçen gđn farklı riskler gđn yđzđne çıkmaktadır. Risklerin sınıflandırması her alanda ya da sektörde farklılıklar gđsterse de bazı açılardan değerlendirildiğinde ortak noktalar bulmak mđmkündür. İşletmeler işin en kapsamlı ve kabul gđrmüş olan sınıflandırma metodu riskleri dđrt ana başlık altında incelemektedir (TÜSİAD, 2008: 14-15). Bu riskler; finansal riskler, faaliyet riskleri, stratejik riskler ve dış çevre riskleri olarak değerlendirilmiştir.

Finansal riskler bir kurumun finansal durumunun, mevcut piyasadaki değerşenlerin sonucunda etkilenmesiyle ortaya çıkabilecek olan riskleri ifade eder. Faaliyet riskleri bir kurumun temel iş faaliyetlerini yerine getirmesini engelleyebilecek riskleri ifade eder. Stratejik riskler bir kurumun belirlemiş olduğu hedeflerine ulaşmasını engelleyebilecek yapısal risklerdir. Dış çevre riskleri ise kurumun faaliyetlerinden bağımsız olarak meydana gelen, ancak kurumun tercihleriyle

bağlantılı olarak şirketi etkileyen risklerdir. Sektördeki trendler, değişiklikler, ekonomik ve politik gelişmeler, bu kategorideki risklere örnek olarak sayılabilir.

Sigortacılık yönünden risklerin sınıflandırılmasındaki temel amaç, risklerin daha iyi tanımlanabilmesi, ölçülebilmesi, değerlendirilebilmesi ve yönetilmesi başka bir deyişle kontrol altına alınabilmesidir. Riskin sigortayla ilgili ilk tanımı bilimsel olarak ilk kez 1901 yılında yayınlanan “*The Economic Theory of Risk and Insurance*” kitabında Alan H. Willett tarafından yapılmıştır. Bu çalışmada riskin bilgi eksikliği ile bağlantılı olduğu fikri savunulmaktadır. (Çelik, 2013: 3)

Risk bir açıdan belirsizlik ve kayıp olasılığı ile ilgili olup, bundan dolayı gerçekleşme ihtimali 1 ya da 0 olan durumlar için riskten bahsetmek mümkün değildir, riskin gerçekleşme ihtimali bu aralıkta bir değerdir. Sigortacılıkta da birçok sınıflandırma yapılmışsa da genel olarak karşılaşılan risk faktörlerini; sosyal, fiziksel, ekonomik ve politik risk faktörleri olarak değerlendirilebilir.

Sosyal risk faktörleri sosyal hayatta karşılaşılan hırsızlık, kaza, terör ve buna benzer istenmeyen günlük hayata dair risklerdir. Fiziksel risk faktörleri doğal afetler veya buna benzer sebeplerden oluşabilecek risklerdir. Deprem, kasırga, kuraklık, dolu, sel gibi olaylar bu kategoridedir. Ekonomik ve politik riskler ekonomik gelişmeler ya da devletlerin aldığı politik kararlar sonucu oluşabilecek, enflasyon, kur dalgalanmaları, işsizlik gibi riskleri ifade eder.

Başka bir sınıflandırmada riskler; spekülative riskler ve gerçek riskler başlıkları altında incelenmiştir. (Aydemir, 2010: 21) Spekülative risklerde riskin gerçekleşmesi durumunda zarar elde edilebileceği gibi gerçekleşmemesi durumunda kar elde etme beklentisi vardır. Borsa yatırımları ve bahis oyunları riskleri spekülative riskler olarak düşünülebilir. Ancak bu tür riskler sigortalanamaz çünkü sigortanın esas bir güvence aracı olarak kullanılmasıdır ve zenginleşme aracı olarak düşünülmemektedir. Gerçek riskler ise meydana geldiği takdirde zarar getirmesi kesin olan risklerdir. Yangın, kaza, doğal afet, hastalık gibi durumlar gerçek risklerdir ve bu riskler plansız bir şekilde tesadüfen gerçekleştiği takdirde sigortalanabilir.

Sigortacılıkta risk analizinin amacı, riskleri azaltmaya, ortadan kaldırmaya ya da aktarmaya yöneliktir. Sigorta firmaları bu analizi ya da risk yönetimini brokerler, aracılar, acenteler vasıtasıyla ya da kendileri yapabilirler. Bu analizi sigorta etmeden önce prim belirlemek amacıyla yapabilir veya bu analiz sonucuna göre bazı rizikoları sigorta kapsamına almayabilir. Sigorta şirketi bu çalışma sonucu risk yönetim raporu

oluşturur ve bu raporun içeriğinde uygun teminatlar, riskin kontrolü ve öneriler yer alır.

Sigortacılık bir açıdan risk yönetiminde, riskleri aktarmanın en yaygın, en çağdaş ve en ekonomik yolu olarak kabul edilmektedir. Sigorta firmaları kendilerini güvence altına almak amacıyla taşıyamayacakları riskleri tekrar sigorta ettirebilir ve buna ‘reassürans’ adı verilir. Sigortacılıkta da diğer alanlara benzer yöntemlerle risk analizi uygulanmaktadır.

Risk analiz yöntemlerinde yüzden fazla yöntemin kullanılmakta olduğu söylenmektedir. Bu yöntemler, nicel ve nitel (kantitatif ve kalitatif) yöntemler olmak üzere iki ana başlık altında incelenebilir. Nicel risk analizi yöntemlerinde sayısal verilere ihtiyaç vardır ve sayısal yöntemler kullanılır. Nitel risk analizinde ise sayısal değerlerden çok tanımlar ve uzman görüşleri kullanılır.

Nicel risk değerlendirmelerinde risk değerlendirmesinin temel formülü şu şekildedir:

Risk: Tehlikenin Olabilirliği (*Likelihood*) x Tehlikenin Etkisi (*Impact*)

Hem nicel hem de nitel analiz yöntemlerini bünyesinde içeren karma risk analiz yöntemleri de mevcuttur. Yaygın olarak kullanılan karma risk analiz yöntemlerine L tipi Matris, Kontrol Listeleri (*Check-List*), Fine-Kinney, Hata Modu ve Etkileri Analizi (FMEA), Hata Ağacı Analizi (FTA), Tehlike ve Çalışılabilirlik Analizi (HAZOP), Kaza Sonuç Analizi (ETA) gibi risk değerlendirme yöntemleri örnek olarak gösterilebilirler (Uzun, 2012: 49).

Şekil 1: L Tipi Matris ile Risk Analizi

RİSK PUANI					
OLABİLİRLİK/ ŞİDDET	ÇOK CİDDİ (5)	CİDDİ (4)	ORTA (3)	HAFİF (2)	ÇOK HAFİF (1)
ÇOK YÜKSEK (5)	25	20	15	10	5
YÜKSEK (4)	20	16	12	8	4
ORTA (3)	15	12	9	6	3
DÜŞÜK (2)	10	8	6	4	2
ÇOK DÜŞÜK (1)	5	4	3	2	1

Kaynak: Uzun, 2012: 56.

Yukarıda yer alan Şekil 1’de, yaygın olarak kullanılan risk analizi yöntemlerinden ‘‘L Tipi Matris ile Risk Analizi’’ incelenmiştir. Riskin şiddet ve olabilirlik değerlerinin çarpımları sonucu ulaşılan, risk puanı ile risklerin derecelendirilmesi yapılmaktadır. Bu analiz yönteminde, olabilirlik kavramı riskin frekansı veya oluşma ihtimali, şiddet kavramı ise olayın sonuçlarının etkisi olarak da değerlendirilebilmektedir.

1.1.4. Sigorta Hukuku ve Ekonomik Gereklilikleri

Sigorta ekonomik değerlerin korunmasına katkıda bulunarak iş sektöründe güvenli ve verimli bir çalışma ortamı yaratır. Sigortacılar kayıpların önlenmesi veya azaltılması konusunda ciddi çalışmalar yapmış ve bu konularda ileri düzeyde bilgi ve tecrübe birikimine sahip olmuşlardır. Sigorta teminatını da bu bilgi ve tecrübelerin ışığında belli koşullar altında gerçekleştirirler. Bu şekilde sigorta, sektörlerin ya da piyasaların kendilerini geliştirmeleri ve iyileştirmeleri yönünde bir yaptırım gücü

yaratmaktadır. Bunun yanında ticari alanda kredi kullanımı durumlarında, kredi veren kuruluş sigorta yaptırılması koşulu sunarak sermayesini garanti almak istemektedir.

Uluslararası sermaye ve ticaretin gelişmesiyle sigortacılık da uluslararası bir sektör haline gelmiştir. Kimi zaman sigortacı firmalar yükümlülüklerini başka ülkelerdeki sigorta firmalarıyla paylaşmak durumunda kalmıştır bu da sigortacılıkta uluslararası düzenlemelere gereksinimi ortaya koymuştur. Bunun yanında söz konusu rizikoların bu rizikolarla karşılaşabilecek mümkün olduğu kadar fazla sayıda kişi arasında paylaştırılmasını sağlamak amacıyla sigortacılık ulusal sınırları aşabilmektedir. Bunun gerçekleşmesi reasürans yapılması yoluyla ya da sigorta firmalarının başka ülkelerde şube açarak faaliyette bulunmalarıdır.

Sigortacılık faaliyeti ulusal veya uluslararası olarak belirlenmiş esaslara ve kurallara göre yürütülmektedir. Sigorta hukuku bu faaliyetin kurallara uygun şekilde yürütülmesini ve sigorta sözleşmelerini düzenleyen özel hukuk dalıdır. Türkiye’de sigorta hukukunun kaynakları kabul edilebilecek temel kanunlar, Türk Ticaret Kanunu, Borçlar Kanunu, Sigortacılık Kanunu, Kooperatifler Kanunu, Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu, Tarım Sigortaları Kanunu olarak sıralanabilmektedir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)¹’nin altıncı kitabı sigorta hukuku konusunu içermektedir. Altıncı kitabın birinci kısmında tüm sigorta sözleşmelerine ait genel hükümler, ikinci kısmında ise sigorta türlerine ait özel hükümler ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. TTK m.1401 uyarınca sigorta sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Buna göre sigorta sözleşmesi; sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir. Bu tanımda ifade edilen sigortacı Türkiye’de kurulmuş veya Türkiye dışında kurularak bu ülkede faaliyet gösteren bir sigorta firmasını belirtmektedir. Sigortalı ise bahsi geçen menfaati güvence altına alınan kimsedir. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu² ile ülkemizdeki sigortacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve geliştirilmesi ile güvenli bir şekilde

¹ RG, T. 14.02.2011, S. 27846

² RG, T. 14.06.2007, S. 26552

yürütülmesi amaçlanmaktadır. Sigortacılık kanunu ile sigortacılık sektörüne dair temel esaslar belirlenmiş olup, detaylar yönetmeliklerde yer almaktadır. Bu şekilde amaçlanan uygulamalarda yönetmelikler ile daha etkin bir biçimde Avrupa Birliği (AB) direktiflerine göre AB sigorta mevzuatına uyum sağlamak olmuştur. Türkiye'deki sigortacılık faaliyetleri ve ilgili kuruluşların denetim faaliyetini Sigorta Denetleme Kurulu yapar ve bu kurul Hazine ve Maliye Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmalarını yürütmektedir.

1.1.5. Türkiye'de Sigortacılık

Türkiye tarihinde modern sigortacılığın gelişmesi Osmanlı döneminde 19. yüzyılın sonlarına rastlamaktadır. 1870 yılında İstanbul'da yaşanan yangınlar sonrası birkaç İngiliz sigorta firması halkın ilgisini fark ederek, sigortacılık faaliyetinde bulunmak üzere başvuruda bulunmuş ve sonucunda İstanbul'da acentelikler açmışlardır. İlk Türk sermayeli sigorta şirketi ise 1893 yılında kurulan Osmanlı Umum Sigorta şirketi olmuştur. Cumhuriyet döneminde de sigortacılık faaliyetleri devam etmiş ve Türk sermayeli sigorta şirketlerinin desteklenmesi amacıyla önemli adımlar atılmıştır. 1924 yılında tüm sigorta yazışmalarında ve poliçelerde Türkçe kullanma zorunluluğu getirilmiştir. 1927 yılında yürürlüğe konan "Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkındaki Kanun" ile Türk sigorta şirketlerinin sayısı ve piyasadaki baskınlığı artmıştır. 1980'li yıllara kadar sigortacılık sektörü devlet kontrolü ağırlıklı olarak devam etmiş, bu yıllardan itibaren çıkarılan kanunlar ile piyasa daha liberal ve rekabetçi bir hale dönüşmüştür (SEGEM, 2012: 10).

2000'li yıllardan itibaren Türkiye ekonomisindeki büyüme ve gelişmeye paralel olarak sigortacılık piyasası da gelişmiştir. Avrupa'daki sigortacılık sektörüyle kıyaslandığında sigorta yaygınlığı, sigortalılık oranı, prim üretme, sunulan ürünlerin çeşitliliği gibi temel alanlarda geride olan Türkiye sigortacılık sektöründeki son yıllardaki en önemli gelişme 2007 yılında yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu olmuştur. Sigorta Denetleme Kurulu 2017 yıl sonu verilerine göre Türkiye'de 38 hayat dışı, 18 hayat ve emeklilik, 4 hayat ve 2 adet reasürans olmak üzere toplam 62 sigorta, reasürans ve emeklilik şirketi faaliyet göstermektedir.

1.2 DENİZ SİGORTACILIĞI, ÇEŞİTLERİ VE İLGİLİ KAVRAMLAR

Her geçen gün gelişen ticaret ile yüksek ekonomik değere sahip olan gemiler ve taşıdıkları yükler hem seyrüsefer halinde hem de seyrüsefer öncesi ve sonrasında büyük risk ve tehlikelerle karşı karşıya kalmaktadır. Gelişen teknolojiyle denizdeki tehlikelere karşı daha dayanıklı, karmaşık ve yüksek teknik donanımlara sahip gemiler inşa edilmeye başlanmış, gemilerin tonajı, sayısı ve türleri hızla artmıştır. Bu artış beraberinde, çatma, karaya oturma, batma gibi deniz kazaları sonucu meydana gelen can ve mal kaybı ile çevre kirliliği gibi istenmeyen sonuçların sayısında da artışa neden olmuştur. Uluslararası dünya ticaretinin tonaj olarak yaklaşık % 80'i, taşınan malların ekonomik değeri açısından ise yaklaşık % 70'i deniz taşımacılığı yöntemi ile gerçekleştirilmektedir (UNCTAD, 2017). Bu deniz taşımacılığının, dolayısıyla deniz sigortacılığının dünya ticaretindeki yeri ve önemi hakkında bir fikir vermektedir. Deniz sigortacılığı daha çok finansal olarak gelişmiş ülkelerde faaliyet göstermekte olup, diğer ülkelerde ise yerel sigortacılar genellikle yine bu ülkeler üzerinden reasürans yapmaktadır.

Sigortacılık ile deniz sigortacılığının tarihi ve gelişimi çoğu alanda paralellik göstermektedir. Günümüzdeki modern deniz sigortacılığının oluşumu ve başlangıcı 14. yüzyılda İtalya'da gerçekleşmiş, İtalyan Lombard tüccarlar vasıtasıyla İngiltere'ye aktarılmıştır (Gürses, 2015: 2). Özellikle Kraliçe I. Elizabeth döneminde İngiltere'nin dünya denizlerindeki üstünlüğünün artmasıyla, İngiltere deniz sigortacılığının merkezi durumuna gelmiştir (Yorulmaz, 2009: 83). İlk metni 1890 yılında kabul edilen ve günümüze kadar bir çok defalar tadil edilen York-Antwerp Kuralları ardından 1891 yılında yayınlanan *Stamp Act* ve 1906 yılında kabul edilen '*Marine Insurance Act (MIA)*' deniz sigortalarıyla ilgili günümüzde de uygulanan kanun ve kuralların temelini oluşturmaktadır.

İngiltere'nin deniz sigortacılığının merkezi konumuna gelmesinde ve günümüz deniz sigortacılığının temellerinin oluşturulmasında Lloyd's kurumunun rolü büyüktür. Bu dönemde deniz ticareti veya deniz sigortacılığı ile uğraşan kimseler bilgi paylaşımı, ticari antlaşmalar ve gelişmelerden haberdar olmak maksadıyla belli yerlerde toplanıyorlardı. Bunlardan biri de Londra'da, çoğunluğu Thames nehri kıyısında bulunan kahvehanelerden Edward Lloyd'un işletmiş olduğu, 1688 yılında açılmış olan kahvehaneydi. Bu kahvehane başlarda kayıp çalıntı eşyaların, kaçak

kölelerin duyurusunun yapıldığı aynı zamanda gemi ve gemilerle getirilmiş olan yüklerin müzayedeye çıkarıldığı bir yer olarak başlamış, ardından denizcilik ile ilgisi olan insanların bilgi paylaşımında bulunduğu bir yer olarak güvenilirliği ile tanınan bir yer haline almıştır (Gürses, 2015: 3). Denizcilik ve sigortacılık haberlerinin yer aldığı ‘‘Lloyd’s list’’ isimli gazete günümüzde de yayınlanmaya devam eden, İngiltere’nin en eski gazetesidir (İlağa, 1992: 6). Zaman içinde hızla gelişen ve 1871 yılında İngiliz Parlamentosu’nun çıkardığı bir kanunla birlik haline gelen Lloyd’s kurumu, 1911 yılında düzenlenen bir kanunla ise günümüzdeki statüsüne ulaşmış, sigortacılar topluluğunun oluşturduğu ve her türlü rizikonun karşılanabildiği bir sigortacılık borsası haline gelmiştir. Başka ülkelerde de benzer sigortacı birlikleri kurulmuş ise de deniz sigortacılığında yoğunlukla İngiltere’de gelişim göstermiştir.

Deniz sigortacılığında 19. yüzyılda meydana gelen diğer bir önemli olay P&I kulüplerinin ortaya çıkışı olmuştur. 18. yüzyılda İngiltere’de tekne kulüpleri formunda tekne sigortaları yaygınlaşmaya başlamış, 19. yüzyıl başlarında tekne sigortaları uygun fiyatlarından dolayı tekne kulüplerinden daha çok tercih edilir olmuştur. Gemi sahipleri, 19. yüzyılın ilerleyen dönemlerinde, özellikle Amerika ve Avustralya göçlerinin ve ticaretinin neden olduğu yoğun deniz trafiği ile gemi mürettebatlarından kaynaklı yüksek hasar maliyetleri ve tazminatları ile karşı karşıya kalmıştır. Özellikle çatışma kaynaklı hasarlar bu dönemde yoğun görülmüş ve tekne sigortalarındaki orijinal sınır geminin kendi değeri kadar olmasına rağmen, kayıplar bu sık sık bedellerin üstüne çıkmıştır. 1836 yılında İngiltere’de bir mahkemenin vermiş olduğu karar neticesi, bir çatışma hadisesi sonucu bir armatör kendi gemisindeki hasarının tamamını karşılayabilmiş ancak diğer gemiye vermiş olduğu hasarı karşılayamamıştır. Bir grup gemi sahipleri bu ve benzeri durumlarda ortaya çıkan zararlarını karşılamak için bir araya gelerek 1855 yılında ‘Shipowners Mutual Protection Society’ kulübünü kurmuşlardır ve ardından birçok kulüp bunu takip etmiştir.

1.2.1. Deniz Sigortasının Tanımı

Deniz sigortalarının temel amacı gemilerin ve bu gemilerde taşınan yükler için koruma sağlamaktır. Türkiye’de sigorta hukuku ile ilgili düzenlemeler TTK ’nın altıncı kitabında ele alınmıştır. TTK ’nın deniz sigortalarına ait kanun hükümleri ilk olarak Alman Ticaret Kanunu’nun (HGB) Deniz Ticareti Hukuku’na ayrılmış olan 4.

kitabından tercüme edilerek 1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunda düzenlenmiş ve aynen TTK'ya aktarılmıştır. Bundan dolayı Alman Deniz Sigortası hukukuna ait eserler, Türk deniz sigorta hukuku için en önemli kaynakları teşkil etmektedir (Kender ve Çetingil, 2003: 232). Bu kanunun tercih edilme sebebi genel olarak ticaret kanunumuza kaynaklık etmiş olması ve günümüz modern deniz ticareti ihtiyaçlarına cevap verebilen nitelikte olmasıdır.

İngiliz hukukunda deniz sigortasıyla ilgili düzenlemeler, 200 yılı aşkın bir süre sonucu derlenen yargı kararları neticesinde hazırlanmış olan ve 01.01.1907 tarihinde yürürlüğe giren Marine Insurance Act, 1906 (Deniz sigorta kanunu, 1906) ile belirlenmiştir. Bu kanuna göre deniz sigortası sözleşmesi; sigortacının sigorta ettirenin denizde seyrüseferden (*marine adventure*) kaynaklanan zararlarını, sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde tazmin etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Bu tarifte üç temel unsurun varlığına işaret edilmektedir. (Tekil, 1971: 7) Sigorta sözleşmesi bir tazminat sözleşmesidir. Dolayısıyla sigortalı, sigorta mevzuunun muhafazasında bir menfaat sahibi olmalıdır. Sigorta mevzuu bir deniz riskinden doğan bir ziya veya bir zarara maruz bulunmalıdır.

Bu aşamada dikkat edilmesi gereken husus, söz konusu zararın karşılanabilmesi için bu zararın bir deniz rizikosu sonucu gerçekleşmesi gerekmektedir.

Aynı zamanda bu kanunda standart bir deniz sigorta poliçesi olan S.G. (Gemi ve Yük) poliçesine yer verilmiştir. Ancak S.G. poliçesi zamanla yerini günümüzde deniz sigorta poliçelerinin hazırlanmasında kullanılan Standart Enstitü Kızları'na bırakmıştır (Gürses, 2014: 6).

Deniz sigortalarının çeşitleri genel olarak; geminin maruz kalacağı risklere karşı yapılan tekne sigortası, yükün maruz kalacağı riskler için yapılan yük sigortası ile donatanların deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verecekleri zararlar için yapılan sorumluluk sigortaları olarak üç kategoride değerlendirilmektedir.

1.2.2. Deniz Rizikoları

Deniz sigortacılığında riziko, deniz sigorta sözleşmelerinde teminat alınan en esaslı unsurdur. Riziko dış etkenler yoluyla, beklenmedik ve tesadüfen meydana gelen tehlikelerdir. Sigorta sözleşmesinde teminat altına alınan şeyin sigorta süresince kendi

içerisinde aşınma, yıpranma gibi beklenebilir sebepler sonucunda bozulması veya kendi ayıbı nedeniyle zarara uğraması rizikonun kapsamına girmez.

Yürürlükteki TTK’de denizcilik rizikoları tanımlanmamış olup hangi esaslara göre bir rizikonun denizcilik rizikosu olarak nitelenebileceği de belirtilmemiştir. Ancak yürürlükten kaldırılmış olan TTK 6762 sayılı kanunda yer alan ve özellikle değinilmiş olan deniz rizikoları şunlardır;

1. Üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile su alma, karaya oturma, parçalanma, yanma, batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama ve saire gibi tabi hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek rizikolar.

2. Harp ve amme tasarruflarından doğabilecek rizikolar.

3. Sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirler konma rizikosu.

4. Hırsızlık ile deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık rizikoları.

5. Yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları 998-1001. maddelerle 1214.madde hükümleri gereğince deniz ödöncüne karşı rehnetmek yahut aynı maksat için mallar üzerinde satma veya kullanmak suretiyle tasarruf etmek rizikosu.

6. Sigorta ettirilmiş şey için bir zarar doğmak şartıyla gemi adamlarından birinin yolsuzluğu veya kusuru rizikosu.

7. Çarpışma neticesi sigortalının; doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa ika edilen zararı tazmine mecbur olmak suretiyle bilvasıta zarar görmüş olması arasında bir fark gözetilmeksizin, gemilerin çatması rizikosu.

Genel olarak deniz rizikoları üç gruba ayrılabilir. (Tekil, 1971: 78).

1.2.2.1. Doğal Unsurlardan Doğan Rizikolar

Deniz tehlikeleri (perils of sea) MIA’ya göre, deniz kazalarına veya rastlantısal deniz olaylarını kapsamaktadır. Olağan olarak düşünölen rüzgar ve dalga gibi etkenler, deniz tehlikelerinden sayılmamaktadır. Bu nedenle İngiliz sigorta hukukunda deniz üzerindeki tehlikeler ve deniz tehlikeleri olarak iki ayrı sınıflandırma mevcuttur. Buna göre deniz tehlikeleri önceden görölemeyecek ve herhangi bir tedbirle önlenemeyecek denizin kendi tehlikeleri ve burada seyrin sonucunda meydana gelen tehlikeler şeklinde tanımlanabilmektedir.

Deniz tehlikeleri terimi, ifade ettiği anlam bakımından göl, ırmak ve diğer seyredilebilir suların tehlikeleri için de geçerli sayılmaktadır. İngiliz hukukuna göre “deniz tehlikeleri” (perils of the sea), sadece tesadüfi deniz olaylarını veya deniz kazalarını ifade etmektedir, rüzgar ve dalgaların olağan ya da beklenebilir etkilerini kapsamamaktadır. Buna göre, deniz tehlikeleri terimi batma, karaya oturma, bir gemi ya da cisme çarpma, geminin kaybolması (gaiplik) gibi önceden öngörülemeyen tehlikeleri belirtirken, denizdeki her kaza ve olayı (perils on the seas) kapsamadığı, rüzgâr ve dalgaların olağan ve kaçınılmaz etkilerinin deniz tehlikesi olarak nitelenemeyeceği kabul edilmektedir.

1.2.2.2. Gemi Adamlarının Davranışlarından Doğan Rizikolar

Gemi üzerinde çalışan personelin yani gemi adamlarının davranışlardan ötürü meydana gelebilecek rizikolar da deniz sigortası kapsamına dahil edilmiştir. Bu rizikolara, müşterek avarya fedakarlığı ve müşterek avarya garantisine iştirak, zorunlu rota, gemi ve sefer değişikliği, baratarya gibi durumlar dahil edilmiştir.

1.2.2.3. Gemi Dışında Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar

Bu tip rizikolar korsanlık ve hırsızlık gibi gemi dışından gelebilecek tehlikeleri kapsamaktadır. Korsanlık faaliyetinin, savaş sigortalarından çıkarılarak deniz rizikolarına dahil edilmesi yönünde yapılan değişiklik ile donatanların gemisini bu durum için ayrıca savaş rizikolarına karşı sigortalaması gereksinimini ortadan kaldırmıştır.

1.2.3. Lloyd’s Sigorta Teşkilatı

Lloyd’s sigorta teşkilatı tarih boyunca birçok değişikliğe uğrayarak günümüzde her türlü rizikonun sigortalanabildiği bir sigortacılar topluluğu ve denizcilik bilgilendirme merkezi haline gelmiştir. Lloyd’s teşkilatının ilk faaliyet dönemlerinde sigorta teminatını veren kimseler çoğunlukla ek iş olarak sigortacılıkla uğraşan tacirlerdi. Bundan dolayı verilen teminat bedelleri düşük ve tek bir rizikoyu

karşılayamadığı için, sigorta yaptıran farklı sigortacılarla aynı riziko için birçok sözleşme yapmak durumundaydı. Uygulamada kolaylık sağlanması açısından, sigorta yaptıran ile çeşitli sigortacılar arasındaki farklı anlaşmaları tek bir anlaşma olarak gösteren ve her bir sigortacı için aynı sigorta şartlarını taşıyan ve ''*slip*'' (kabul notu) adı verilen sigorta sözleşmeleri ortaya çıkmıştır. Her sigortacı bu sözleşmesinin altına teminat bedelini yazarak imzalar ve bundan dolayı teminatı veren bu kişilere ''*underwriter*'' (altına kaydeden) adı verilmiştir (Ulusoy, 2008: 6). Günümüzde *underwriter*'lar sigorta teminatını veren üyelerdir ve bu üyeler işleri daha kolay yürütebilmek amacıyla 19. yüzyıldan itibaren sendika adı verilen birlikler oluşturmuşlardır. Bir rizikoyu sigorta yaptırmak isteyen kişi ise 'subscriber' adı verilen aracılar vasıtasıyla *underwriter*'lara ulaşarak teminat sağlayabilir ve herhangi bir hasar durumunda tazminini yine bu kişiler aracılığıyla gerçekleştirebilmektedir. Lloyd's üyesi bir *underwriter* olabilmek için bazı finansal yeterlilikleri karşılayabilmenin yanı sıra, diğer üyelerin desteğini alarak Lloyd's komitesinin şartlarını uygulamayı taahhüt etmek ve bu komitenin onayını almak gerekmektedir. Üyelerin, merkez fon (*central fund*) adı verilen Lloyd's tarafından oluşturulmuş ortak bir bütçeye katılması gerekmektedir. Merkez fonun oluşturulma amacı *underwriter* üyelerin teminat bedellerini karşılayamamaları durumunda, poliçe sahiplerinin hasar bedellerinin bu fon tarafından ödenebilmesidir (Varışlı, 2015: 54). Lloyd's teşkilatı; deniz (*marine*), deniz dışı (*non-marine*), hava (*aviation*) ve motor olmak üzere 4 farklı sigorta sınıfında hizmet vermektedir. Günümüzde Lloyd'sun 7000'in üzerinde üyesi ve dünyanın belli başlı limanlarında 1500'ün üzerinde acentesi bulunmaktadır.

1.2.4. Milletlerarası Sözleşmeler Kapsamında Deniz Sigortacılığı

Denizciliğin uluslararası bir sektör oluşu, denizlerde emniyet ve güvenlik standartlarının sağlanmasında uluslararası düzenlemelerin geliştirilmesine neden olmuştur. Birleşmiş Milletler (UN) tarafından 1948 yılında İsviçre'nin Cenevre kentinde yapılan bir konferansla denizcilikte emniyet ve güvenlik konularının görüşülebileceği ve gerekli düzenlemelerin yapılması amacıyla Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO*) kurulmuştur. Bu örgütün adı 1982'de BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization,*

IMO) olarak değiştirilmiştir. IMO denizcilikte emniyet ve güvenliği sağlamak amacıyla uluslararası zorunluluğu olan birçok konvansiyon yayınlamıştır.

IMO'nun konvansiyonlarından deniz sigortacılığı için önem arz eden, denizde emniyet ve güvenlik standartlarının belirlendiği Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) konvansiyonudur. SOLAS ilk olarak 1914 yılında Titanik gemisinin batma hadisesinden sonra gündeme gelmiş olup, günümüzde 1974 yılındaki konvansiyon yürürlüktedir. Yeni düzenlemeler yapılan ekler halinde bu konvansiyona dahil edilmekte ve güncellenmektedir. SOLAS altında birçok kod yer almaktadır ve bunların deniz sigortacılığını en çok ilgilendirenleri Uluslararası Güvenli Yönetim (ISM) ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) kodlarıdır. Bu kodların temel amacı denizcilikte emniyet ve güvenliği sağlamak için standartlar belirlemektir. Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin nlenmesine ait uluslararası sözleşme (MARPOL), 1973 yılında kabul edilmiş olup gemi kaynaklı evre kirliliklerinin önlenmesini amaçlamaktadır. Gemide ve gemi operasyonlarında emniyet ve güvenliğini arttırmak için düzenlenen başka bir sözleşme de gemide çalışan personelin eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma gibi esaslarının belirlendiği "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW)" sözleşmesidir.

Sorumluluk sigortalarıyla ilgili önemli sözleşmelerden biri olan, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLMC) ile can kaybı, yaralanmalar ve maddi hasarlar için sorumluluk limitleri belirlenirken, taraf ülke limanlarına uğrak yapacak gemilerin geçerli bir P&I sigortası sahibi olma zorunluluğu getirilmiştir.

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinden ötürü meydana gelen zararların önlenmesi ve tazmini amacıyla 1969 yılında IMO tarafından Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC) kabul edilmiştir. Bu konvansiyonun önemli maddelerinden biri olan 7/1'e göre, sözleşmeye taraf ülkelerden biri tarafından tescil edilmiş ve 2000 tondan fazla akaryakıt taşıyan gemi maliklerinin kirlilikten doğabilecek sorumluluğuna karşılık bir banka garantisi sunması veya sigorta yaptırması zorunludur. Donatanlar konvansiyon ile belirlenmiş limitler dahilinde bahsi geçen sigorta teminatını P&I sigortaları ile sağlamaktadırlar. Ancak CLC meydana gelebilecek tüm zararları karşılayabilecek yeterlilikte olmamıştır ve zararların bu konvansiyondaki sorumluluk limitlerini aşması

durumunda ek kaynaklara duyulan ihtiyaçtan ötürü uluslararası bir fon oluşturulması kararı alınmıştır ve tamamlayıcı nitelikte olan Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND) 1971 yılında düzenlenmiştir. Gemilerden kaynaklı çevre kirliliği ile başka bir sözleşme ise 2001 yılında kabul edilen ve 2008 yılında yürürlüğe giren, Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER) olmuştur.

Deniz sigortaları konusunda merkez ülke olan İngiltere’de düzenlenmiş olan İngiliz tekne şartları, uluslararası alanda kabul görmüş ve genel tekne sigortası sözleşme koşulları haline gelmiştir. Türkiye’de de tekne sigortalarında özel şart olarak İngiliz tekne şartları kullanılmaktadır. Bu sözleşme koşulları Londra Sigortacılar Enstitüsü (Institute of London Underwriters, ILU) tarafından düzenlenerek yayımlanmış olup bu sebeple Enstitü Klostları (Institute Clauses) olarak anılmaktadır (Ertan, 2012: 14).

Bahsi geçen tüm bu uluslararası sözleşmeler ve kodlar deniz ticaretinde deniz sigortalarının özellikle sorumluluk sigortasının, gün geçtikçe ne kadar önem kazandığının bir göstergesi olmuştur.

1.2.5. Deniz Sigortacılığında Reasürans

Reasürans sözcüğünün Türkçe olarak karşılığı ‘mükerrer sigorta’ olarak geçmektedir. Basit bir ifadeyle reasürans sigorta şirketinin üstlendiği riskleri tekrar sigortalatmasıdır (Arslan, 2015: 15). Reasürans şirketleri, sigortacılarla reasürans sözleşmeleri yaparak sigortacıların sigorta ettirenlerle akdettiği sigorta sözleşmeleri ile üstlendiği sorumluluk risklerini sigortalayan sigortacıdır. Reasüransın temel amacı büyük rizikoların tek başına teminat altına alınamadığı durumlarda başka sigortacılara dağıtılarak üstlenilen sorumluluğun azaltılması ya da aktarılmasıdır.

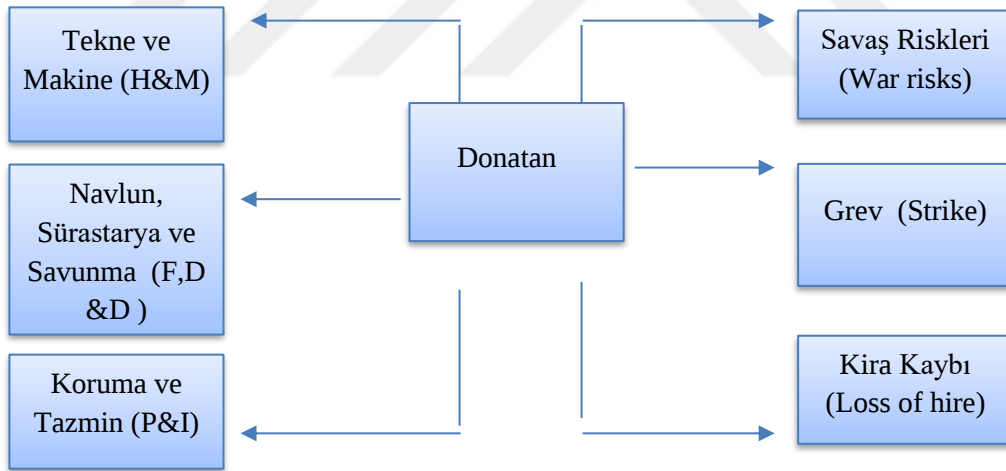
Deniz sigortacılığında reasüransın amacı ise çoğunlukla, gemilerin uğradığı büyük hasarların aynı zamana denk gelmesine karşın önlem almaktır, nitekim denizcilikte meydana gelebilecek hasarlar şirketlerin batmasına kadar varabilecek yüksek meblağlı hasarlardır. Bundan dolayıdır ki Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu’nun kendi aralarında paylaştıkları bir reasürans sistemi vardır.

Türk donatanların yaptırmış oldukları tekne sigortası, Türk sigorta şirketleri aracılığıyla özellikle Londra deniz sigorta piyasasında reasürans yoluyla gerçekleştirilmektedir. Aynı şekilde P&I kulüp sigortasının da genel olarak, Türkiye'deki yabancı Kulüplerinin temsilciliklerinin aracılığı ile Londra piyasasındaki kulüplerden sağlandığı gözlemlenmektedir.

1.2.6. Deniz Sigortası Çeşitleri

Deniz sigortasının en temel ve pratikte de en yaygın olarak uygulanan üç çeşidi; tekne sigortası, P&I kulüp sigortası ve yük sigortalarıdır. Bunlarla beraber deniz sigortaları genel olarak beş kategori altında incelenebilmektedir. Bunlar, yük sigortası, tekne makine sigortası, kulüp sigortası, harp riski sigortası ve navlun sigortasıdır. Gemi donatanı ya da işletmecisi tarafından bakıldığında gerekli olan yaygın sigorta türleri aşağıdaki şekil 2 'de gösterilmiştir.

Şekil 2: Donatan Açısından Yaygın Sigorta Seçenekleri



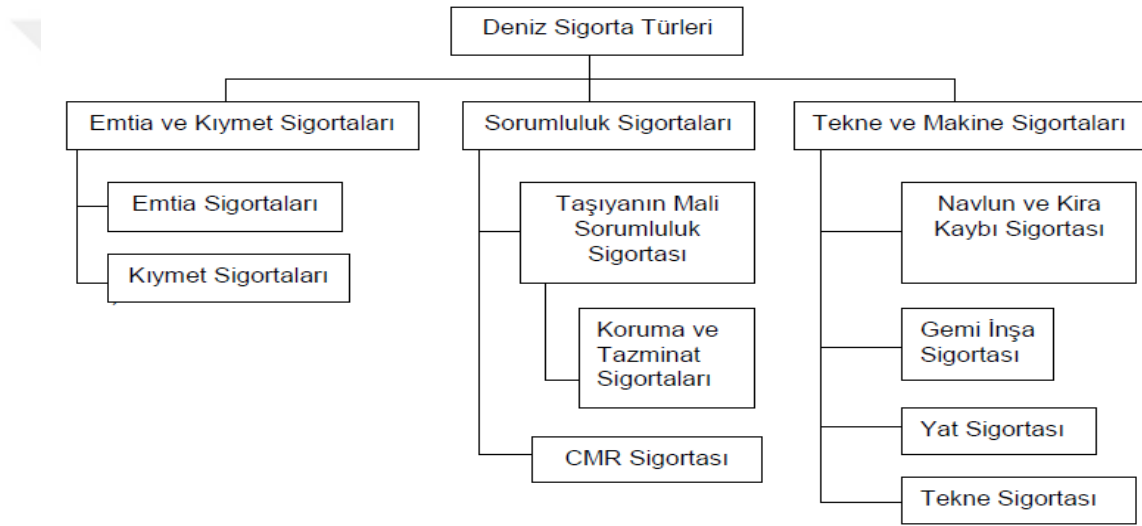
Kaynak: Anderson, 1999: 8.

Savaş riski sigortası, geminin başına savaş hareketleri sebebiyle gelebilecek her türlü hasarı teminat altına alır. Tekne ve makine sigortaları geminin tekne ve makinesine gelecek hasarlara karşı yapılan temel sigortadır. Kira kaybı sigortaları, bir geminin Tekne & Makina poliçesi kapsamında bir hasarla karşılaştığı zaman gemi sahibinin mahrum kaldığı kazancı teminat altına alır. Bir diğer adı gecikme sigortası

olan grev sigortaları, grev gibi olağanüstü durumlar sebebiyle oluşan, mali kaybı teminat altına alır. Navlun, sürastarya ve savunma sigortası, sigortalının navlun, demuraj, gemi tutuklama/kurtarma, eksik/hatalı yakıt veya ekipman alımı gibi problemlerin oluşması durumunda gerekecek avukat, bilirkişi, hakem, sörveyör masraflarını karşılar.

Bu çalışmada incelenmiş olan sigortalardan tekne ve makine sigortası ile kulüp sigortası donatanı ilgilendiren sigortalar olup, yük sigortası ilgili yükün taşıtanını ilgilendirmektedir. Şekil 3 'de deniz sigorta türleri incelenmiştir.

Şekil 3: Deniz Sigorta Türleri



Kaynak: Erol: 2009, 45.

1.2.6.1. Yük Sigortası

Yük sigortaları, yükün bir yerden başka bir yere taşınması sırasındaki olası riskleri güvence altına alan sigorta çeşididir. Yük sigortasının ortaya çıkması, tekne ve makine sigortalarının yük için teminat sağlamaması neticesinde, gemide taşınan yükler için hasar ve kayıplara karşın bir teminata ihtiyaç duyulması sonucu meydana gelmiştir. Bunun üzerine Londra Sigortacılar Enstitüsü 1908 yılında ilk emtia klozu çalışmalarını sunmuş, ardından yük teminatları üzerindeki çalışmaları neticesi 1912'de ilk standart yük klozları yayımlanmıştır (Varışlı, 2015: 136).

Yük sigortaları genel olarak zarar sigortası gibi karşımıza çıkmakla beraber kimi zaman sorumluluk sigortası kategorisine girebilmektedir. Türk hukukunda yük sigortası ile ilgili uygulanan hükümler, 6102 sayılı TTK'da, Birinci Kısım Genel Hükümler, İkinci Kısım Birinci Bölüm (Zarar Sigortaları) ve Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları (ENSGŞ) ile belirlenmiştir. Bu hükümlerin yanı sıra yaygın olarak kullanılan İngiliz Enstitü Yük Klotları (EYK) sözleşmelere özel şartlar altında dahil edilebilmektedir. Deniz yoluyla taşınan yüklerin teminat altına alındığı deniz rizikoları, Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları m.1 ile açıklanmıştır. Buna göre; sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmak veya kaya veya sığılğa 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 zıya veya hasarlar, bu poliçe ile tesbit olunan şartlar dahilinde, sigortacıya ait olacaktır.

Enstitü Yük Klotları A, B ve C ile aynı şekilde himaye altına deniz rizikoları belirlenmiştir ve arzu edildiği takdirde özel şartlara eklenebilmektedir. Özellikle Enstitü A Klotu, bütün riskler olarak anılarak, günümüzde en sık uygulanan şartlardandır.

1.2.6.2. Tekne ve Makine Sigortası

Tekne ve makine (Hull and machinery) ya da tekne sigortası bir geminin deniz tehlikelerinden kaynaklanan tekne veya makinesinde gelebilecek fiziksel hasar veya kayıplara karşı teminat altına alınmasıdır. Tekne sigortasının uygulanması için aranan en önemli şart geminin denize elverişli olmasıdır. Teminat kapsamındaki hasar ve kayıplar deniz tehlikelerinin yanında gemi adamlarının kusurlarından ya da inşaat risklerinden de kaynaklanabilmektedir. Bundan ötürü tekne ve makine sigortasının tesis edilebilmesi için donatanın yetkili bir klas kuruluşu tarafından temin ettiği klas belgesi ya da sertifikasına sahip olması gerekmektedir. Tekne poliçeleri genellikle sefer veya zaman bazında düzenlenmektedir. Uygulamada genellikle zaman bazlı olarak yıllık düzenlendiği görülmektedir.

Türk hukukunda tekne sigortası sözleşmeleri TTK ve Tekne Poliçesi Genel Şartlarına uygun olarak düzenlenmekte olup Enstitü Klozları özel şartlar altında eklenmektedir. Tekne sigortası poliçelerinde kullanılan Enstitü Klozlarının başlıcaları; Zaman Klozu, Tekne Klozu, Tekne ve Yük şartları Klozu, İhmal Klozu ile Çatma Klotudur (Arslan, 2015: 21).

1.2.6.3. Kulüp Sigortası

Kulüp sigortası bir tür sorumluluk sigortasıdır. Gemi tarafından deniz risklerine bağlı olarak üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumlulukları teminat altına alabilmek için yapılan bir deniz sigorta sözleşmesidir. Donatanlar için koruma ve tazmin sağlayan bu deniz sigorta sözleşmesine bu kelimelerin İngilizce karşılığı olan "Protection and Indemnity "(P&I) kulüp sigortası denilmektedir. Kulüp sigortasının ortaya çıkışı tekne sigortasının donatanlar için yetersiz kaldığı durumların meydana gelmesiyle, donatanların bir araya gelerek çözüm arayışına geçmeleri sonucu oluşmuştur. Kulüp sigortası, üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı bir deniz sigorta sözleşmesi türüdür (Algantürk, 2006: 23).

P&I kulüpler, meydana gelen hasar ve kayıpları üye donatanlar arasında belli kurallara uygun bölüştürerek karşılayan ve kar amacı gütmeyen kuruluşlardır. P&I kulüplerin karşılayabildiği hasar ve kayıp yelpazesi oldukça geniştir. Geminin diğer bir gemi veya sabit/yüzer deniz yapısı ile çatışmalarından doğabilecek, karşı tarafa verebileceği hasarlar, yaratabileceği çevre kirliliği, gemi batmış ise enkaz kaldırma masrafları, mürettebatın yaralanma, ölüm, ölen mürettebatın ailesine ölüm tazminatı, kayıp, kaçma, sefer harici başka bir limana sığınma ve ülkesine iadesi ile ilgili masraflar, yük hasarları, deniz kirliliği cezası ve kirlilikle ilgili önleme/temizlik masrafları, mal ve mülk hasarı, ekonomik kayıplar ve bozulan çevrenin restorasyonu, cezalar ve gümrük cezaları P&I sigortası çerçevesinde teminat altına alınmaktadır. (Varışlı, 2015: 126). Bundan dolayı bahsi geçen durumlardan herhangi biri meydana geldiğinde Kulüp sigortası geminin tutuklanma riskine karşın, geminin seferinden ya da operasyonundan geri kalmaması için bir önlem olarak düşünülebilmektedir. Kulüp sigortası "Koruma ve Tazmin" teminatının yanında ilave olarak "Navlun, Sürastarya,

Müdafaa (Freight, Demurage, Defence)” ve “Grev (Strike)”, “Savaş (War)” teminatlarını ilave özel prim tahsilatı ile temin edebilmektedir.

1.2.7. Deniz Sigortası Poliçeleri

Deniz sigortası sözleşmeleri, bir prim karşılığında sigortacının belirlenmiş deniz rizikolarından ötürü meydana gelebilecek hasar ve kayıplara karşı sigortalıyı koruyan bir sözleşmedir. Bu sözleşme bir poliçe düzenlenmesi suretiyle yapılmaktadır. İhtiyaç duyulan tüm teminatları tek bir belge ile aynı zamanda sigortalamak zor olmaktadır bundan dolayı deniz sigortaları ile ilgili çeşitli poliçe türleri ortaya çıkmıştır.

MIA'nın m.22 uyarınca bir deniz sigorta sözleşmesinin hukuki delil sayılabilmesi için bu sözleşmenin hükümleriyle bağdaşan bir sigorta poliçesi içinde oluşturulması gerekmektedir. Bu poliçe sözleşme sırasında, tamamlandığında ya da sonrasında yapılabilmektedir. Buradan anlaşılan deniz sigorta sözleşmesinin bir poliçe formunda oluşturulması gerektiğidir. Deniz sigorta Sözleşmesi'nin takip eden maddeleri, bu poliçenin nasıl oluşturulacağı ile ilgili detayları içermektedir. Ayrıca bu sözleşme sonuna örnek teşkil etmesi amacıyla bir poliçe formu olarak "Lloyd's S. G. policy "eklenmiş ve poliçe oluşturulmasıyla ilgili kurallara yer verilmiştir. Lloyd's S. G. (Ships and Goods) poliçesinin temelleri 15. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Deniz sigortası ile ilgili ilk kanuni mevzuat olan 1435 yılındaki Floransa fermanı ile yayınlanan mukavele, Lloyd tarafından 1779 yılında düzenlenerek standart form olarak kullanılmaya başlamıştır. Ancak bu poliçe (Lloyd's S. G. policy) zamanla modern ticaretin ihtiyaçlarını karşılayamamış ve yerini 1980'li yılların başında "Standart Enstitü Klotları'na "bırakmıştır (Gürses, 2015: 6).

Deniz sigorta poliçeleri seferlik ya da belli bir süre için yapılabildiği gibi bir poliçe hem seferlik hem de sürelik yapılabilmektedir. Günümüzde genellikle süre poliçeleri kullanılmaktadır. Deniz sigorta poliçelerinde sigortalı ve sigortacı, teminat altına alınan şeyin bedelini doğrudan olarak belirtebilir ya da belirtmeyerek toplam bir limit gösterip hasar meydana geldiği zaman hasar bedeli belirlenebilir. Açık ve flotan adı verilen poliçelerde sigortacı zaman ve bölge kısıtlamasıyla, sigortalının sonradan bildireceği beyanını esas alarak belirlenmiş toplam bir bedel üzerinden teminat sağlayabilmektedir (Gürses, 2015: 10). Bu tip poliçelerde sigortalı, gemiyi ve bahsi

geçen riziko altındaki yük ile ilgili detayları, yük gönderilmeden önce bildirmekle yükümlüdür. Bu sayede poliçenin genel hatları önceden belirlenerek, gemi veya gemilerin isimleri ile diğer ayrıntılar sonradan sigortalının beyanı ile poliçeye eklenebilmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'nun sigorta hukukunu ele alan altıncı kitapta, sigorta sözleşmesinin detaylarına yer verilmiştir. TTK m.1424 uyarınca sigortacı yetkililerce imzalanmış bir sigorta poliçesini sigorta ettirene yine bu maddede belirtilen süre içinde vermekle yükümlüdür. TTK m.1425 ise poliçenin içeriğine ait bilgilere yer verilmiştir.

1.2.8. Deniz Sigortaları ve Ticaret Arasındaki İlişki

Dünyada denizciliğin ve deniz ticaret yollarının gelişmesinde en önemli etken ticaret olmuştur. Tarih boyunca medeniyetin deniz kıyılarında gelişmiş olup birçok endüstri dalının deniz ve nehir kenarlarında başlamış olduğu tespit edilmektedir. Özellikle 1990'ların başından itibaren ticaretin gelişmesine yönelik uluslararası anlamda önemli adımlar atılmıştır. Serbest piyasa ekonomisinin desteklenmesi, gümrük tarifelerinin geriye çekilmesi, devlet teşvikleri ve ticaretin önündeki diğer kısıtlamaların kaldırılması uluslararası ticaretin bu dönemde hızla gelişmesini sağlamıştır (Çetin, 2007: 1).

Ekonomi bilimi açısından ticaret, üretilen malların tüketim alanına ulaştırılması faaliyetini ifade eder, bir başka deyişle üretim ile tüketim arasındaki aracılık faaliyetidir (Arkan, 1998: 1). Bundan ötürü ticaretin vazgeçilmez unsuru olarak taşımacılık karşımıza çıkmaktadır. Hukuki açıdan bakıldığında ise ticaret kavramına, ulaştırma ya da aracılık faaliyetinin yanı sıra, üretim ve tüketim faaliyetlerinin de dahil edildiği görülmektedir (Çetin, 2007: 3).

Sanayileşme ile uluslararası ticaret hacminin giderek artması deniz taşımacılığının ve destekleyici sektörlerin de gelişmesine neden olmuştur. Özellikle ekonomik destek sağlayan finansör kuruluşlar yaptıkları yatırımları garanti altına alabilmek için sigortayı ön koşul olarak sunabilmektedir. Bundan ötürü, denizcilik sektöründeki risklere karşı sigorta güvencesi veren sigorta kuruluşları, ülke ekonomileri ve uluslararası ticaret piyasası için önem teşkil etmektedir. Uluslararası ticaretin bu denli artması beraberinde ticaretin kolaylaştırılması için ortak bir platformun oluşmasına neden olmuştur. 1919 yılında 1. Dünya Savaşı'nın ekonomiye

verdiği olumsuz etkiyi azaltmak amacıyla, bu dönemdeki hükümetlerin ihtiyaç duyulan boşlukları doldurmasını beklemeyerek, bir grup girişimci endüstrici, finansör ve tüccar tarafından Uluslararası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce*) kurulmuştur. Bu grup kendilerini “barışın tüccarları” (*the merchants of peace*) olarak adlandırmışlardır. Bu girişim; ticaret, yatırım ve finans üzerine uluslararası ilişkiler bazında, hükümetler tarafından konulmuş hiçbir kural veya düzenleme olmadığı bir dönemde özel sektör tarafından atılmış bir adım olmuştur (ICC, 2019). Bu organizasyon günümüzde küresel ticaretin merkezi ve ticaretin kurallarını yönlendirici konumunda olmakla birlikte, uluslararası ticaret ve yatırımı teşvik etmek kaydıyla büyüme ve refah seviyesinin artmasını hedeflemektedir.

Uluslararası Ticaret Odası’nın belirlemiş olduğu uluslararası ticari terimler olan, INCOTERMS (International Commercial Terms) ile uluslararası ticarete tarafların yükümlülükleri belirlenmiştir. Bu kurallar ihtiyaca göre revize edilerek genellikle on yılda bir yayınlanmaktadır. Tablo 1’de görüldüğü gibi INCOTERMS’de yer alan CIF (Cost, Insurance, Freight) ve CIP (Carriage and Insurance Paid to) terimleri ile alıcının risklerini sigorta himayesi altına aldırma yükümlülüğü satıcıya bırakılmıştır. Geri kalan satış şekillerinde yüklerin sigortalanmasına dair herhangi bir yükümlülük getirilmemiştir ve taraflar isterlerse kendi aralarındaki sözleşmede sigorta konusunda düzenleme yapabilir. Diğer satış şekillerinde taşıyanın bir sigortası olduğu kabul edilse de bu sigortanın yükün bedelini her durumda ve tam olarak karşılamayacağı ihtimali de alıcı ve satıcı tarafından göz önünde bulundurulmalıdır.

Sigorta poliçesi özellikle akreditifte önem arz etmektedir. Nitekim bankalar akreditifte sigorta poliçesini mutlaka talep etmektedir. Alıcı akreditif mektubu ile önceden belirlenmiş teslim şartlarının yerine getirilmesi şartıyla satıcıya parasını almasını temin eder. Bu akreditif mektubu, alıcının bankası tarafından düzenlenen ve ödemenin malın teslimine istinaden belirlenecek bir tarihte yapılacağını belirten bir çeşit kambiyo senedi (bill of exchange) formunda da olabilir. Satıcı eğer ödeme için belirlenen tarihe kadar beklemek istemez ise yüklemeye ait dokümanları bankaya sunarak ödemeyi daha erken alabilmektedir. Bu dokümanlar genelde ihracat faturası (the export invoice), konşimento (bill of lading) ve akreditif mektubu (letter of credit) ile bunlara ilaveten sigorta poliçesi veya sigorta sertifikasını olabilmektedir (Varışlı, 2015: 51).

Tablo 1: Incoterms Taşıma Şekilleri

Taşıma Modları	Tüm Taşıma Modları		Denizyolu / İç Su Yolu Taşımaları					Tüm Taşıma Modları				
	İlgili Masraflar	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
		Ex Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free on Board	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid To	Carriage Insurance Paid To	Delivered at Terminal	Delivered at Place	Delivered Duty Paid
Paketleme		Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Yükleme												
Masrafları		Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Limana/Yerine												
Teslim		Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
İhracat, Vergi/Harç, vs. Masrafları		Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Çıkış												
Terminali		Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
Taşıma Aracına												
Yükleme		Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
Taşıma		Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
Sigorta							Satıcı		Satıcı			
Masrafları												
Variş												
Terminali		Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
Variş Yerine												
Teslim		Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı
Masrafları												
İhracat, Vergi/Harç, vs. Masrafları		Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı

Kaynak: www.seadoor.com, 2019

1.2.9. Deniz Sigortalarında Prime Etki Eden Unsurlar

Sigorta sözleşmelerinde prim, sigortacının sigorta himayesi sağlama hizmetinin karşılığıdır. Bir başka deyişle prim sigorta ettirenin rizikoyu sigortacıya devretmesinin karşılığında ödenen paradır. “Sigorta primi” yerine “sigorta ücreti” terimi de kullanılabilir. Sigorta primleri risk primlerine ek genel giderler, komisyonlar, sigorta şirketinin sigorta ederken karşılamak zorunda olduğu tüm

maliyet ve faaliyet karını içerir ve sigorta sözleşmesinin en önemli parçasıdır (Generalı, 2015). Prim miktarı sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak belirlenir. Prim, karşılıklı sigorta şirketlerinde aidat adını almaktadır. Karşılıklı sigorta, aynı tehlikeye maruz kalan kişilerin bir araya gelerek sisteme üye olmaları yoluyla kurulan, kâr amacı gütmeyen karşılıklı yardımlaşma ve taahhüt kooperatifine benzemektedir.

Sigortacılıkta prim gelirlerinin gerçekleşmesi olası tazminat giderlerine eşit olması gerekir ve buna “uygunluk prensibi” denilmektedir. Bu eşitliği gerçekleştirecek prim oranına net sigorta primi, ya da kısaca “riziko primi” denilmektedir. Net prim doğrudan doğruya teminat altına alınan rizikonun karşılığıdır ve sigortacıya ne kar ne de zarar bırakmaktadır. Net sigorta priminin belirlenmesinde göz önünde bulundurulması gereken unsurlardan bazıları aşağıda sıralanmaktadır (Güvel v.d., 2006: 69):

- i. Sigortalanan rizikonun gerçekleşme olasılığı.
- ii. Sigorta değeri. Sigortası yapılan kıymetlerin günün koşullarına uygun piyasa değeri.
- iii. Sigorta sözleşmesinin süresi.

Ancak sigorta işletmecilerinin giderleri ve riziko bedelleri yalnızca net sigorta primi üzerinden karşılanamamaktadır. Bu bedel üzerine belli oranda kar, işletme giderleri, vergi ve komisyonlar ile olağanüstü hasarlar için ayrılan bir güvenlik fonu eklenerek brüt prim hesaplanmaktadır. Prim tespitinde temel kabul edilebilecek bir matematiksel denklem aşağıdaki şekilde ifade edilebilir (Sercan, 2009: 69):

$$P=(bxh)+(k+d+f+g)$$

Bu denklemde p; prim, b; hasar olasılığı, h; ortalama ödenen tazminat miktarı, k; ödenen komisyon, d; genel işletme gider payı, f; hasar dalgalanmaları için ek ödenek ve g; kar marjı olarak sembolize edilmektedir. Buradaki denklem brüt prim hesaplamasını ifade etmektedir.

Başlıca üç deniz sigortası çeşidi olan yük, tekne-makine ve kulüp sigortalarında ortak olarak prim belirlenirken dikkat edilen hususlar genel olarak, geminin özellikleri, sefer bölgesi, yükün özellikleri ve verilen teminatın kapsamıdır. Geminin özellikleri ile belirtilmek istenen, geminin tonajı, sınıfı, yaşı, tipi, işletme şekli gibi teknik unsurlardır. Yük sigortalarında belli bir yaşın üzerindeki ve klas koşullarına uygun olmayan gemilere ek prim ilave edilebilmektedir. Ek yaş primleri

genel olarak 15 yaşından itibaren uygulanmaya başlanmaktadır. Ancak her zaman denizcilik rizikolarının gerçekleşmesi, geminin yaşının küçük ve yeni olmasıyla doğrudan ilgili olmayabilir (Yorulmaz, 2009: 150).

Deniz sigorta poliçeleri genel olarak sigortacıya ödenecek prim miktarını belirtmektedir ancak poliçede primin belirtilmediği ve daha sonra belirleneceğinin ibraz edildiği durumlarda MIA'nın 31'nci maddesine göre makul bir prim bedeli ödenebilmektedir. Yine MIA'nın aynı maddesine göre, eğer belli bir hadise için ilave bir prim bedeli ödeneceği belirtilmiş ancak miktar belirtilmemiş ise yine makul bir ilave prim bedeli ödenebilmektedir (Gürses, 2015: 128).

Her sigorta şirketi farklı şekilde prim değerlendirmesi yapabilir ancak genel olarak tekne makine ve P&I sigortalarında, prim belirlenirken; geminin değeri, gemi işletmecisinin hasar geçmişi, gemi tipi, yaşı, tonajı, sefer bölgesi, makine özellikleri, klas durumu, teminat kapsamı, varsa gerekli tamir bedelleri göz önünde bulundurulmuş unsurlardır.

Sigorta primi genellikle sigorta bedeli üzerinden yüzde ile belirlenmektedir. Tekne sigortalarında, geminin değeri üzerinde anlaşarak, herhangi bir hasarın gerçekleşmesi durumunda piyasa araştırması yapılmasına ihtiyaç duyulmamaktadır. Geminin teknik kondisyonu sigortacı tarafından yapılacak incelemeler ile belirlenebilir. Sefer bölgeleri ile primlerin belirlenmesinde ise Institute Warranties'de belirtilmiş bölgeler dışındaki bölgeler için ek prim talep edilebilmektedir (Yorulmaz, 2009: 183). Burada bahsi geçen sefer bölgeleri ile kurallar daha sonradan düzenlenerek 2003 yılından itibaren uluslararası seyir limitleri (International Navigational Limits) olarak revize edilmiştir. Sigortalılar poliçeleri kapsamındaki seyir limitleri dahilinde sefer ve belli dönem aralıklarında geçerlidir.

Deniz sigortalarında geminin tipine göre, prim hesabında değişik hesaplamalar kullanılabilir. Esas olarak gemilerin yük veya yolcu taşıma kapasitelerini belirten DWT ve GT gibi değerler üzerinden prim hesaplamasına gidilir. Donatanın gemi işletmeciliği ile ilgili hasar geçmişi ve tecrübesi sigorta primine etki eden unsurlardandır.

1.3. TÜRKİYE’DE SİGORTACILIK VE DENİZ SİGORTACILIĞI

Sigortacılık finans sektörünün bir parçasıdır ve bir ülkedeki finansal gelişmeler zincirleme olarak birbirini etkilemekte, dolayısıyla sigortacılık piyasasını da etkilemektedir. Bundan dolayı Türkiye’deki deniz sigortacılığını değerlendirmek için Türkiye’deki sigortacılık sektörünün piyasadaki yerini, sigorta prim üretimini ve Türk deniz ticaret filosunun durumu gibi istatistikleri incelemek gerekmektedir. Türk finans sektörü içerisinde en büyük paya bankalar sahip olup 5 yıllık değerlendirme ve sigorta şirketlerinin payı aşağıdaki tablo 2’de incelenebilmektedir.

Tablo 2: Türkiye’deki Sigorta Şirketlerinin 2013-2017 Yılları Arası Finans Sektörü İçerisindeki Payı

(Milyar **)	2013	2014	2015	2016	2017	%
Bankalar	1.732,4	1.994,2	2.367,0	2.595,4	3.257,84	89,06
Sigorta, Reas. Emek. Şirketleri	64,3	81,0	98,4	122,2	152,3	4,16
- Emeklilik Yatırım Fonları	26,3	37,8	48,0	60,8	77,7	2,12
Menkul Kıymet Yatırım Fonları	30,5	33,3	37,2	41,8	54,21	1,48
Finansal Kiralama Şirketleri	28,5	32,6	40,6	48,5	58,12	1,59
Factoring Şirketleri	21,8	26,5	26,7	33,1	43,71	1,20
Tüketici Finansman Şirketleri	16,0	20,3	27,2	32,8	39,11	1,07
Aracı Kurumlar	14,0	15,1	15,3	21,2	23,06	0,63
Gayrimenkul Yatırım Ort.	18,7	22,0	21,3	25,0	26,92	0,74
Girişim Sermayesi Yat. Ort.	1,2	1,5	1,3	1,1	2,59	0,07
Genel Toplam	1.927,4	2.226,6	2.625,0	2.921,0	3.657,9	100,00

Kaynak: T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Sigorta Denetleme Kurulu, 2017: 3.

Türkiye’de deniz sigortacılık sektöründe hizmet veren kuruluşlar Türk Ticaret Kanunu ve Sigortacılık Kanunu çerçevesinde faaliyetlerini yürütmektedirler. T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı’na bağlı olarak faaliyet gösteren Sigorta Denetleme Kurulu’nun 2017 yılı verilerine göre, Türk sigortacılık sektöründe toplam 46,6 milyar TL prim üretimi gerçekleştirilmiştir ve prim üretimi 2016 yılına göre %15,0 oranında artış göstermiştir. Toplam prim üretiminin 44,0 milyar TL’lik kısmı doğrudan prim üretimi iken, kalan 2,6 milyar TL’lik kısmı reasürans yoluyla sağlanmıştır (T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Sigorta Denetleme Kurulu, 2017: 4). Hayat branşındaki prim üretimleri incelendiğinde bireysel kredi kullanım oranlarına paralel bir hareket ile yıllara göre değişim gösterdiği gözlemlenmektedir.

Tablo 3: Türkiye’deki Sigorta Şirketlerinin 2013-2017 Yılları Arası Prim Üretimi

(Milyon **)	2013	2014	2015	2016	2017
Prim Üretimi					
Hayat Dışı Prim Üretimi	20.832	22.711	27.296	35.450	39.712
Hayat Prim Üretimi	3.395	3.280	2.761	5.039	6.844
Toplam Prim	24.227	25.991	31.056	40.488	46.556
Hayat Dışı Payı (%)	85.99	87.38	87.89	40.488	46.556
Hayat Payı (%)	14,01	12,62	12,11	12,45	14,70
Teminat Turarı					
Hayat Dışı Teminat (*)	62.334.34814	75.961.929	85.389.071	89.115.156	106.268.467
Hayat Teminatı	485.712	564.914	670.804	746.487	918.264
Toplam Teminat	62.820.060	76.526.843	86.059.874	89.861.644	107.186.731

(*) Hastalık/Sağlık Branşı Hariç

(**) Magdeburger Sigorta AŞ’nin Riskli Sigortalılar Havuzu’ndan gelen 21,4 milyon TL endirekt prim üretimi dahil edilmemiştir.

Kaynak: T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Sigorta Denetleme Kurulu, 2017: 4

Sigortacılık sektörünün ekonomideki gelişmelerden hızlı ve etkin bir şekilde etkilenmekte olduğu gözlemlenmiştir. Ülke ekonomisinin genişlediği dönemlerde GSYH 'dan hızlı büyümekle birlikte, daraldığı dönemlerde daha hızlı küçülmekte olduğu görülmüştür (T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Sigorta Denetleme Kurulu, 2017: 4).

1.3.1. Türkiye’de Denizcilik Sektörü

Denizcilik sektörünün gelişimine baktığımızda taşımacılık faaliyeti ile başlamış olup günümüzde gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, yatçılık ve marina hizmetleri gibi birçok endüstri ve hizmeti kapsayan büyük bir sektör haline gelmiştir.

Deniz sigortacılığı ile ilgili daha çok ilgili olan deniz ticareti sektörünü ele aldığımızda ise dört önemli piyasanın bu sektörü yönlendirdiği görülmektedir. Bunlar; navlun piyasası, gemi inşa piyasası, gemi alım satım piyasası ve gemi söküm piyasası olarak değerlendirilmektedir. Navlun piyasası yük ve gemiler arasındaki arz talep dengesini yansıtırken, genel olarak markette taşımacılık için uygun gemilerin arzı fazla ise yani yüksek sayıda gemi bulunuyor ise navlun fiyatları düşük, az sayıda gemi bulunuyorsa navlun fiyatları yüksek seyir etmektedir (Varışlı, 2015: 4). Tüm bu piyasalarla bağlantılı olarak bir ülkedeki denizcilik sektörünün önemli bir unsuru olarak deniz ticaret filosunun özellikleri ve kapasitesi karşımıza çıkmaktadır. Türk donatanlara ait gemilerin dünya deniz ticaret filosundaki yeri UNCTAD’ın 2018 raporunda aşağıdaki tablo 4 ’deki gibi yer almıştır.

Tablo 4: Türk Donatanlara Ait Gemilerin 2018 Yılı Dünya Ölü-Ağırlık Tonaj Sıralamasındaki Yeri

Ülke	Gemi Sayısı			Ölü-Ağırlık Tonajı (bin ton)			Ulusal Bayrak Oranı % (Ölü-Ağırlık Tonaj)
	Ulusal Bayrak	Yabancı veya Uluslararası Bayrak	Toplam	Ulusal Bayrak	Yabancı veya Uluslararası Bayrak	Toplam	
1 Yunanistan	774	3 597	4 371	64 977	265 199	330 176	19.7
2 Japonya	988	2 853	3 841	38 053	185 562	223 615	17.0
3 Çin	3 556	1 956	5 512	83 639	99 455	183 094	45.7
4 Almanya	319	2 550	2 869	11 730	99 389	107 119	11.0
5 Singapur	240	2 389	2 629	2 255	101 327	103 583	2.2
6 Hong Kong (Çin)	95	1 497	1 592	2 411	95 396	97 806	2.5
7 Güney Kore	801	825	1 626	14 019	63 258	77 277	18.1
8 ABD	943	1 128	2 071	13 319	56 611	68 930	19.3
9 Norveç	549	1 433	1 982	4 944	54 427	59 380	8.3
10 Bermuda	21	473	494	1 215	53 026	54 252	2.2
11 Tayvan	164	823	987	6 732	43 690	50 422	13.4
12 Birleşik Krallık	398	956	1 354	9 496	40 494	49 989	19.0
13 Monako	16	405	421	3 856	35 467	39 323	9.8
14 Danimarka	139	805	944	1 521	37 691	39 212	3.9
15 Türkiye	633	889	1 522	8 034	19 297	27 241	29.5
16 Hindistan	885	126	1 011	17 974	6 878	24 852	72.3

Kaynak: UNCTAD, 2018: 30.

Dünya deniz ticaret filosunun 1,000 GT (Gros Tonaj) ve üzeri gemilerin toplam ölü-ağırlık kapasitesine göre sıralandığı tabloda Türk deniz ticaret filosu 1,522 adet gemi sayısı ve 27.241.000 ton kapasite ile on beşinci sırada yer almıştır. Raporda ilk beş sıradaki ülkelerin (Yunanistan, Japonya, Çin, Almanya ve Singapur) toplam dünya

ölü-ağırlık tonaj kapasitesinin neredeyse yarısını (%49.6) oluşturduğuna ve Asya ülkelerinin önceki yıllara göre piyasadaki yükselişine dikkat çekilmiştir.

2017 yılı UNCTAD raporunda ise gelişmekte olan ülkelerin marketteki yükselişine dikkat çekilmiş, bunun sebebinin ise gemi işletmeciliği ve sahipliği endüstrisinin yüksek ve sofistike bir teknoloji gerektirmeyen, ucuz işçilik avantajına sahip ekonomisi gelişmekte olan ülkeler için fırsat niteliği taşıyan bir sektör olduğu belirtilmiştir. (UNCTAD, 2017)

Denizcilik sektörünün diğer bir unsuru olan liman tesisleri bir ülkenin ticareti için önem arz etmektedir ve deniz ticaretindeki değişimlere bağlı olarak liman tesislerine uğrak yapan gemi sayısı artış veya azalış gösterebilmektedir. Türkiye'deki limanlara uğrak yapan gemi sayılarının yıllara göre dağılımı aşağıdaki tablo 5'de incelenmiştir.

Tablo 5: Türkiye'deki Limanlara 2006-2017 Yılları Arası Uğrak Yapan Gemi Sayısı

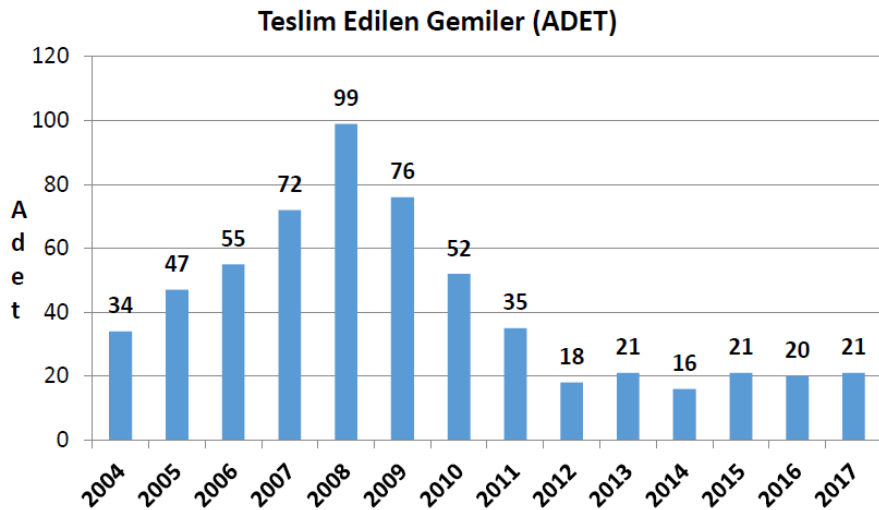
Yıllar	Türk Bayraklı Gemi Sayısı	Yabancı Bayraklı Gemi Sayısı	Toplam Gemi Sayısı	Yıllık Değişim %	TB %	YB %
2006	42.058	33.461	75.519	-	%55,69	%44,31
2007	43.662	35.262	78.924	%4,51	%55,32	%44,68
2008	3 556	36.042	81.404	%3,14	%55,72	%44,28
2009	45.813	34.631	80.444	-%1,18	%56,95	%43,05
2010	37.060	37.055	74.115	-%7,87	%50,00	%50,00
2011	37.234	37.900	75.134	%1,37	%49,56	97 806
2012	38.333	37.542	75.875	%0,99	%50,52	%49,48
2013	39.835	36.295	76.130	%0,34	%52,32	%47,68
2014	38.685	36.081	74.766	-%1,79	%51,74	%48,26
2015	38.397	35.288	73.685	-%1,45	%52,11	%47,89
2016	37.644	33.576	71.220	-%3,35	%52,86	%47,14
2017	38.263	35.043	73.306	%2,9	%52,2	%47,8

Kaynak: IMEAK DTO, 2017: 87

Denizcilik sektörünün diğer bir önemli kolu olan gemi inşa sanayi, Türkiye’de son yıllarda tersane sayısı bakımından artış göstermiş, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) verilerine göre Türkiye’de 2002 yılında 37 olan tersane sayısı 2018 yılında 78’e ulaşmıştır. Türkiye’deki tersaneler özellikle yeni inşa kimyasal tanker üretimi başta olmak üzere 2002-2007 yılları arası siparişlerde dünya dördüncülüğüne kadar yükselmiş ancak 2009 yılındaki küresel krizden etkilenerek bu yıldan sonra alınan siparişlerde düşüş gözlenmiştir. Buna karşın Türkiye’deki tersaneler yeni inşa piyasasındaki düşüşten ve siparişlerdeki azalmadan dolayı bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir.

Şekil 4’de görüldüğü gibi, 2007 yılında teslim edilen gemi sayısı 72 iken, 2017 yılında bu rakam 21’e düşmüştür.

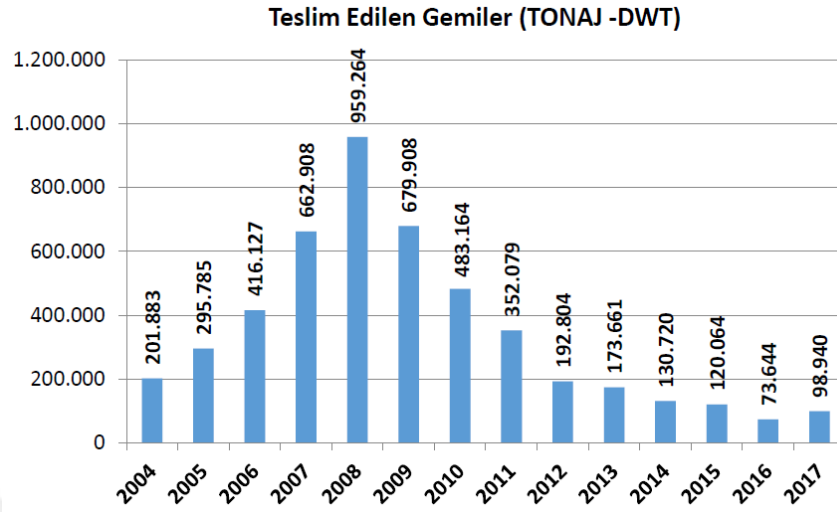
Şekil 4: Türkiye’deki Tersaneler Tarafından 2004-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemiler (Adet)



Kaynak: IMEAK DTO: 2017, 123

Gemi inşa sektöründe son on yıl içerisinde, teslim edilen gemilerde tonaj bakımından da düşüş gözlemlenmiştir. Şekil 4’de 2004-2017 yılları arası teslim edilen gemiler toplam ölü ağırlık (DWT) tonajı açısından incelenmiştir. 2007 yılında teslim edilen gemilerin toplam DWT’si 662.908 iken, 2017 yılında bu rakam 98.940’a düşmüştür.

Şekil 5: Türkiye’deki Tersaneler Tarafından 2004-2017 Yılları Arası Teslim Edilen Gemiler (DWT)



Kaynak: İMEAK DTO: 1017, 123

Dünya geneline baktığımızda ise 2017 yılında teslim edilen yeni inşa gemilerin gros tonaj olarak yaklaşık %90’ı Çin, Güney Kore ve Japonya tarafından üretilmiştir (UNCTAD: 2018, 37).

Gemi inşa işleminin tersi olarak değerlendirilebilen gemi geri dönüşüm ya da gemi söküm endüstrisi çevreyi koruyan bir endüstri olarak görülmektedir. Nitekim 20 yaş üstü gemilerin çevreye zarar verebilecek kazalara sebebiyet verme ihtimali daha yüksek olarak değerlendirilmektedir. Türkiye’nin dünya gemi söküm piyasasındaki yeri incelendiğinde Hindistan, Bangladeş, Pakistan ve Çin’in ardından 2017 yılında tonaj olarak en çok gemi söküm faaliyetinin yapıldığı beşinci ülke konumundadır (UNCTAD: 2018, 37). Türkiye Avrupa ülkelerine yakınlığı ile bu alanda diğer ülkelere göre bölgesel bir avantaja sahiptir.

1.3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Karakteristik Özellikleri ve Analizi

Gemilerin ayırt edici ve belirleyici özellikleri, gemi adı, bağlama limanı, çağrı işareti, tonajı gibi unsurlar olarak değerlendirilmektedir. Türk deniz ticari filosunun özelliklerini incelemek için, bu filoya dahil olan gemilerin karakteristik ve teknik

özelliklerinden gemi tipi, tonaj (DWT, GT), yaş ve bayrak gibi kriterlerin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Tablo 6 'da görüldüğü gibi Türk deniz ticaret filosunun 2018 yılı yaş ortalaması 22 olup son dört yılda bu ortalama da bir değişiklik görülmemiştir. Bundan önceki yıllarda da yaş ortalamalarının birbirine yakın seyrettiği gözlenmektedir.

Tablo 6: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Yaş Ortalaması (150 GT Üzeri)

Yıl	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ortalama Yaş	24	23	21	22	21	21	21	21	21	22	23	23	22	22	22	22

Kaynak: DTGM İstatistik Bilgi Sistemi, 2018

Türk deniz ticaret filosu gemi tipine göre incelendiğinde 2018 yılı itibariyle genel kargo (kuru yük) gemileri sayı itibariyle 323 adet gemi ile sayı bazında Türk donatanlar tarafından en çok sahip olunan gemi tipi olmuştur. Tablo 7 'den anlaşılabacağı üzere DWT bazında ise dökme yük gemileri filo içerisinde en yüksek kapasiteye sahip gemi tipidir. Bunun yanında kuru yük, dökme yük ve tanker gemilerinde yıllara göre sayı ve DWT olarak azalma gözlenirken, yolcu gemileri, hizmet gemileri ve römorkör tipi gemilerde genel olarak bir artış gözlenmektedir.

Tablo 7: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gemi Cinsi, DWT ve Adet Dağılımı (150 GT Üzeri)

GEMİ CİNSİ (10'LU GRUP)	2014		2015		2016		2017		2018	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	447	1.717.920	390	1.534.434	379	1.442.694	353	1.368.837	323	1.245.588
Dökme Yük Gemileri	102	4.398.401	85	3.988.932	80	3.718.584	64	2.692.977	64	2.636.897
Konteyner	74	1.002.485	78	1.174.278	72	1.205.422	75	1.392.287	70	1.349.228
Sıvı/Gaz Taşıyan Tankerler	196	1.793.353	194	1.735.364	190	1.758.244	184	2.340.123	184	2.023.011
Yolcu Gemileri	261	65.629	282	68.084	299	67.989	312	89.859	308	89.923
Hizmet Gemileri	103	53.789	104	41.208	115	48.835	129	61.458	151	101.339
Romorkörler	126	2.776	133	2.776	148	2.776	153	2.776	152	2.776
Deniz Araçları	172	5.347	191	13.770	212	27.487	229	27.487	258	34.715
Balıkçı Gemileri	227	9.185	229	8.838	244	8.838	279	8.646	293	8.358
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	184	2.953	209	3.127	212	3.127	221	3.297	222	3.297
TOPLAM	1.892	9.051.839	1.895	8.570.811	1.951	8.283.995	1.999	7.987.847	2.025	7.495.133

Kaynak: DTGM İstatistik Bilgi Sistemi, 2018.

Dünya genelinde donatanlar gemilerini sağladıkları birtakım avantajlardan dolayı kolay bayrak olarak da adlandırılan başka ülkelerin sicillerine kayıt yaptırabilmektedir. Bu oran Türk donatanlar için de oldukça yüksektir. 2018 yılı itibarıyla DWT (ölü ağırlık tonajı) bazında Türk donatanlara ait gemilerin yaklaşık %75'i yabancı bayrak sicillerine kayıtlıdır. Bu avantajlar genellikle vergisel olup

bunun yanında sertifikasyon, gemi personeli, esnek bayrak kuralları, uluslararası otoritelerin ve bankaların uyguladığı kolaylıklardan ötürü donatanlar tarafından tercih edilmektedir. Sigorta maliyetleri açısından değerlendirildiğinde kolay bayrağın Türk bayrağına göre %15'e varan ekonomik avantaj sağladığı düşünülmektedir.

Tablo 8'de 1000 GT üzeri Türk deniz ticaret filosunun yıllara göre milli ve yabancı bayrak dağılımı incelenmiştir. Özellikle son 5 yıllık süreçte Türk donatanlara ait Türk bayraklı gemi sayısında azalma görülürken, yabancı bayraklı gemi sayısında genel olarak artış gözlenmektedir.



Tablo 8: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Milli ve Yabancı Bayrak Sicili Dağılımı
(1000 GT Üzeri)

Yıllar	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo		Değişim %
	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	%	Adet	1000 DWT	
1999	448	8.697	%90	69	915	%10	517	9.612	
2000	456	8.269	%91	96	855	%9	552	9.124	-%5,1
2001	445	7.321	%82	107	1.607	%18	552	8.928	-%2,1
2002	451	7.815	%84	117	1.514	%16	568	9.329	%4,5
2003	432	7.045	%80	147	1.772	%20	579	8.817	-%5,5
2004	408	6.556	%75	163	2.159	%25	571	8.715	-%1,2
2005	420	6.427	%70	237	2.725	%30	657	9.152	%5,0
2006	432	6.844	%65	353	3.609	%35	785	10.453	%14,2
2007	446	6.464	%58	424	4.650	%42	870	11.114	%6,3
2008	490	6.592	%50	513	6.591	%50	1.003	13.183	%18,6
2009	520	6.736	%44	636	8.592	%56	1.156	15.328	%16,3
2010	560	7.797	%42	665	9.954	%58	1.225	17.200	%12,2
2011	547	7.797	%40	672	11.863	%60	1.219	19.660	%14,3
2012	523	8.479	%38	642	14.093	%62	1.165	22.572	%14,8
2013	627	9.488	%31	842	20.838	%69	1.469	30.326	%34,3
2014	599	8.580	%28	890	21.846	%72	1.489	30.426	%0,3
2015	564	8.297	%30	834	19.209	%70	1.398	27.506	-%9,6
2016	551	8.272	%28	984	20.879	%72	1.535	29.151	%6,0
2017	525	7.800	%27	1.022	21.465	%73	1.547	29.265	%0,4
2018	483	7.288	%25	1028	21.323	%75	1.511	28.611	-%2,2

Kaynak: İMEAK DTO, 2017: 77.

1999 yılında yürürlüğe giren 4490 numaralı Türk uluslararası gemi sicili kanunu ile yabancı bayrağa kayıtlı donatanları Türk bayrağına çekmek için bazı

vergisel teşvikler sağlanmıştır. Bu kanun ile personel uyruğunda esneklik, vergi ve harçlarda bazı muafiyetler söz konusu olmuştur. Donatanlar açısından Türk bayrağının avantajları ise ÖTV'siz yakıt, kabotaj hattındaki kolaylıklar ile yerli bankaların sağladığı kredi ve ipotek olanakları gibi imkanlar olarak değerlendirilebilmektedir. Bununla birlikte Türk bayrağının diğer bir avantajı 2018 yılı Temmuz ayı itibarıyla Paris Mutabakatı performans listesinde beyaz listede yer almasıdır.

1.3.1.2. Türkiye'deki Liman Tesislerinin Değerlendirilmesi, Performans ve Kalite Analizi

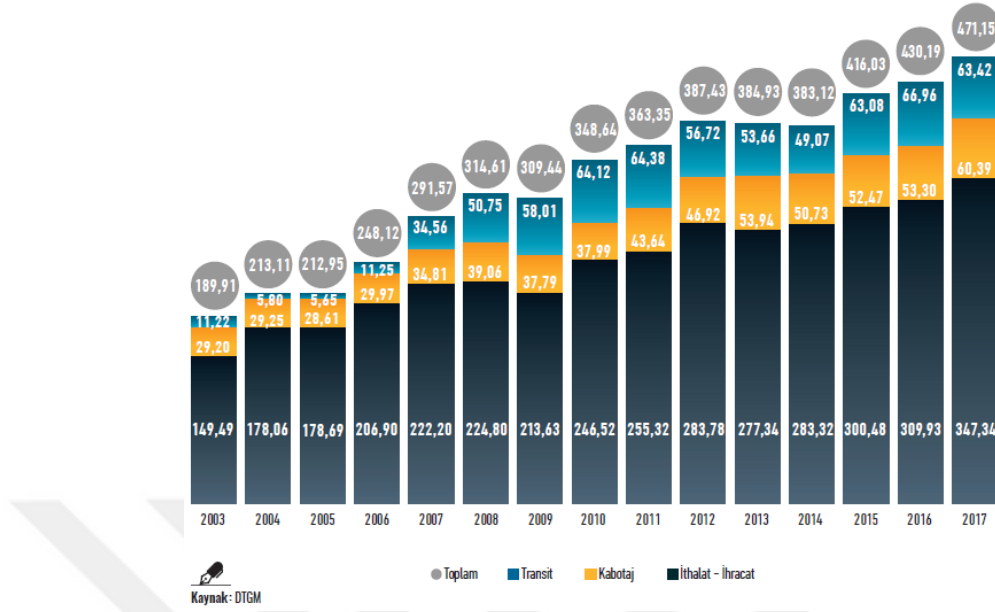
Bir ülkenin uluslararası ticaretteki etkinliği tedarik zinciri, ürünlerin üretim süreci gibi unsurlar ile etkili liman sistemlerine ve bunların lojistik ile desteklenmesine bağlıdır. Limanlar ticarete konu olan yüklerin ülke ekonomisine giriş çıkış yaptığı noktalar olarak değerlendirilmektedir. Bundan dolayı limanların etkinliği ve performansı bir ülkenin uluslararası ticareti için doğrudan önem arz etmektedir.

Liman performansı göstergeleri genellikle; iskele kullanım süresi, ton başına düşen gelir ve ton başına düşen sermaye harcaması gibi faktörlerdir. Ancak kimi zaman terminal performansı ölçülmesine rağmen liman performansı terimi kullanılabilir. Liman performansı göstergeleri biraz daha karmaşıktır çünkü limanlar daha çeşitli ekonomik aktiviteler içermektedir. En yaygın kullanılan liman performansı göstergesi elleçlenen yük miktarı olarak değerlendirilmektedir ve limanlar bu göstergeye göre derecelendirilmektedir. Elleçlenen yük miktarındaki artış ise performans artışının delili olarak değerlendirilmektedir (Langen, Nijdam, Horst; 2007, 24). Ancak liman performans değerlendirilmesinde elleçlenen yük miktarı her zaman doğru performans göstergesi olmayabilmektedir. Nitekim yüklerin ton başı değerleri değişkenlik göstermektedir ve limanların yoğunluğuna uluslararası ticaret yön vermektedir.

Dünya genelinde 2017 yılında elleçlenen yük tonajı miktarı açısından ilk on limanın sekizi çoğunluğu Çin'de olmak üzere Asya'da yer almaktadır (UNCTAD: 2018: 65).

Şekil 6'da Türkiye'deki limanlarda elleçlenen yük miktarının yıllara göre dağılımı incelenmiştir. Genel olarak elleçlenen yük miktarında artış gözlenirken bu artış beklenildiği gibi ithalat ve ihracata paralel gerçekleşmiştir.

Şekil 6: Türkiye'deki Limanlarda 2003-2017 Yılları Arası Elleçlenen Yük Miktarı (Milyon Ton)



Kaynak: DTGM, 2017

Dünya geneline bakıldığında 2016 yılında bir geminin limanda kalış süresi ortalama 33.6 saat iken 2017 yılında 31.2 saate düşmüştür ve konteyner gemileri için bu süre daha da kısadır (UNCTAD, 2018: 64). Konteyner taşımacılığı bundan ötürü zamanlama ve elleçleme kolaylığı gibi birçok nedenden dolayı giderek tercih edilmektedir. Buna paralel olarak konteyner liman ve terminallerinin sayısı da aynı şekilde artmaktadır. Tablo 9'da Türkiye'de 15 yıllık süreçte elleçlenen konteyner miktarı incelenmiş olup, genel olarak bir artış gözlemlenmektedir.

Tablo 9: Türkiye’deki Limanlarda 2003-2017 Yılları Arası Elleçlenen Konteyner Miktarı
(Milyon TEU)

Yıllar	İthalat - İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam
2003	2,28	0,10	0,11	2,49
2004	2,90	0,04	0,18	3,11
2005	3,12	0,02	0,17	3,31
2006	3,65	0,02	0,18	3,86
2007	4,38	0,06	0,15	4,58
2008	4,81	0,16	0,12	5,09
2009	4,25	0,14	0,01	4,40
2010	4,66	0,21	0,87	5,74
2011	5,46	0,31	0,76	6,52
2012	5,82	0,47	0,90	7,19
2013	6,37	0,54	0,99	7,90
2014	7,07	0,53	0,75	8,35
2015	6,85	0,61	0,69	8,15
2016	7,15	0,73	0,87	8,75
2017	7,84	0,93	1,23	10,01

Kaynak: DTGM, 2017

Türkiye’de konteyner limanlarının yaklaşık %90’ı özel sektör tarafından işletilmektedir. Ancak bu limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması en önemli altyapı eksikliği olarak değerlendirilmektedir. Türkiye’de limancılık sektörünün sanayileşmenin yüksek olduğu bölgelere yakın yerlerde geliştiği görülmektedir. Tablo 10’da Türkiye’de 2017 yılında en fazla yük elleçlenen limanların bulundukları il bazında toplamı incelenmiş olup, sanayileşmenin yüksek olduğu Kocaeli ilk sırada yer almaktadır. Hatay ilindeki limanlar toplam elleçlenen yük miktarında önceki yıla göre %26.44 artış ile en yüksek artış oranına sahip olan il olarak dikkat çekmektedir.

Tablo 10: Türkiye’de 2017 Yılında En Fazla Yük Elleçlenen İlk 10 İl

Sıra	İl	2017		
		Toplam Elleçleme (Ton)	Toplam Elleçleme İçindeki (%) Oran	Önceki Yıla Göre % Değişim
1	Kocaeli	73.233.494	15,54	9,32
2	Adana	69.656.145	14,78	-10,36
3	İzmir	67.157.875	14,25	7,96
4	Hatay	56.781.607	12,05	26,44
5	İstanbul	46.286.326	9,82	8,16
6	Mersin	37.300.160	7,92	7,78
7	Tekirdağ	25.561.281	5,43	12,92
8	Zonguldak	20.838.019	4,42	12,71
9	Çanakkale	17.415.151	3,70	10,09
10	Bursa	14.501.098	3,08	8,07
TOPLAM		438.731.156	90,99	9,03
DİĞER İLLER		42.442.740	9,01	14,72
TOPLAM ELLEÇLEME		471.173.896	0,69	8,15

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 58.

Türkiye’de işletildikleri kurum yönünden incelenirse 21 kamu limanı, 23 belediye limanı ve 136 özel liman bulunmaktadır (IMEAK DTO, 2017: 153). Türkiye’deki limanların yönetim ve idaresi farklı kurumlar tarafından gerçekleştirilmektedir ve bundan dolayı genel bir liman yönetim otoritesi henüz oluşturulamamıştır (Esmer ve Karataş Çetin, 2016: 412).

Türkiye’deki liman tesislerinin diğer bir önemli hizmeti kruvaziyer yolcu taşımacılığıdır. Bu alanda Türkiye’deki en önemli limanlar İstanbul, Kuşadası ve İzmir limanlarıdır. Son yıllarda dünyada yaşanan ekonomik krizle birlikte Yunanistan’daki kriz ve grevlerin etkisi ile kruvaziyer şirketlerinin Batı Akdeniz turlarına yönelmesi, terör tehdidi gibi sebeplerden bu limanlara uğrak yapan gemi sayısında ve yolcu sayısında önemli ölçüde düşüş yaşanmıştır. Tablo 11’de 15 yıla ait Türk limanlarına uğrak yapan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı gösterilmiştir.

Tablo 11: Türkiye’deki Limanlara 2003-2017 Yılları Arası Uğrak Yapan Kruvaziyer Gemi ve Yolcu sayısı

	Gemi Adet	Yolcu Adet
2003	887	581.848
2004	927	645.264
2005	1.048	757.563
2006	1.317	1.016.314
2007	1.421	1.368.400
2008	1.612	1.605.372
2009	1.345	1.484.194
2010	1.368	1.719.098
2011	1.623	2.191.420
2012	1.587	2.095.673
2013	1.542	2.240.776
2014	1.385	1.790.125
2015	1.456	1.889.370
2016	590	628.033
2017	311	306.887

Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017: 58.

1.3.2. Türkiye’de Deniz Sigortacılığının Durumu

Deniz sigortalarının Türkiye’deki sigorta şirketleri tarafından sunulan çeşitleri nakliyat, su araçları ve su araçları sorumluluk olmak üzere üç kısımda incelenebilmektedir. Nakliyat sigortaları genellikle yük sigortalarını kapsarken, Türkiye’de 33 şirket bu alanda faaliyet göstermektedir. Su araçları sigortalarında yat sigortası hizmetlerinin yoğunlukta olduğu toplam 29 şirket ve su araçları sorumluluk sektöründe ise 5 şirket faaliyet göstermektedir (IMEAK DTO, 2017: 332). Tablo 12’de Türkiye’deki deniz sigorta şirketlerinin 2017 yılı prim üretimi ve toplam prim üretimindeki payına yer verilmiştir.

Tablo 12: Türkiye'deki Deniz Sigorta Şirketlerinin Sayısı 2017 Yılı Prim Üretimi

Sigorta çeşidi	Şirket sayısı	2017 yılı prim üretimi	Toplam prim üretimindeki payı
Nakliyat	33 sigorta şirketi	651.957.892 TL	%1,64
Su Araçları	29 sigorta şirketi	218.148.439 TL	%0,55
Su Araçları Sorumluluk	5 sigorta şirketi	26.402.168 TL	%0,07

Kaynak: İMEAK DTO, 2017: 332.

01.07.2011 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik³ çerçevesinde Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan 300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın tüm gemiler deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunludur ve ilgili poliçenin gemide bulundurulması gerekmektedir.

Türk donatanların P&I sigortası temini hususunda yabancı kulüplere olan bağımlılığını azaltmak için 2014 yılında kurulan Türk P&I sigortası günümüzde su araçları ve su araçları sorumluluk branşlarında faaliyet göstermektedir.

1.3.2.1. Türk Limanlarına Uğrak Yapan Gemilerin P&I Kulübü

Analizi

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan yönetmelik ile 2011 yılından itibaren Türk limanlarına uğrak yapacak olan gemilerin bakanlık tarafından muteber kabul edilen bir koruma ve tazmin sigortası bulundurması zorunlu kılınmıştır. Bu uygulamanın takibi amacıyla acentelerin sistem üzerinden çevrimiçi olarak gemilere ait bu bilgileri liman başkanlıklarına bildirmesi gerekmektedir. 300-10.000 GT arası Türk Bayraklı olan ve

³ RG, T. 14.11.2010, S. 27759

01.07.2011-30.10.2011 tarihleri arasında Türk limanlarına uğrak yapan gemilerin P&I kulüp bilgileri incelendiğinde 566 farklı gemiye ait bilgiler toplanmış olup, 113 geminin “British Marine”, 87 geminin “Raets Marine Insurance B.V.” ve 81 geminin “The Shipowners ’Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)” kulüplerine ait P&I sigortasına sahip olduğu görülmüştür (Pekşen, 2012: 89). Gemilerin çoğunluğu sabit primli P&I sigortasına sahipken, IGPANDI üyesi havuz kulüplerini tercih eden gemiler azınlıktadır. Buradan anlaşılabacağı üzere Türk bayraklı ve 300–10.000 GT arası gemiler genellikle sabit primli P&I kulüplerini tercih etmektedir. Türk limanlarına uğrak yapan Akdeniz’e kıyıdaş Arap ve İran bayraklı gemiler için yapılan incelemede ise “British Marine” kulübü ilk sırada yer almıştır (Pekşen, 2012: 90).

1.3.2.2. Türk P&I ve Sektöre Katkısı

Bir donatanın veya gemi işletmecisinin 3. şahıslara karşı olan sorumlulukları çoğunlukla P&I sigortaları altında sigortalanmaktadır. Türkiye’de sorumluluk sigortaları TTK çerçevesinde ele alınmıştır. Ayrıca Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları 2014 yılında yayınlanmış ve 13.08.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Türk donatanların uzun yıllar boyunca P&I sigortalarını yurtdışından temin etmek durumunda kalması, milli bir P&I sigorta şirketinin kurulması ihtiyacını doğurmaktaydı. Bu ihtiyacı gidermek için kurulan Türkiye’nin ilk ve tek P&I sigorta şirketi Türk P&I, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’na göre Hayat Dışı branşlardan Su Araçları Sorumluluk Sigortası konusunda 31.12.2013 tarihinde tescil edilmiş olup 18.02.2014 tarihinde de T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü’nden ruhsat alarak sigortacılık faaliyetlerine başlamıştır. Sigortacılık ve deniz sigortacılığı alanında faaliyet gösteren altı şirketin hissedar olduğu Türk P&I Sigorta A.Ş. dünya çapında 145 ülkede geniş bir muhabir ağına sahip olmuştur. Türk P&I sigorta şirketi sorumluluk sigortalarının şu branşlarında hizmet vermektedir; su araçları sorumluluk sigortası, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası, dalış botu sorumluluk sigortası, balıkçı teknesi sorumluluk sigortası, yat sorumluluk sigortası.

Türk P&I kuruluşundan itibaren özellikle kabotaj hattı olmak üzere, Türk bayraklı kosterler, yolcu gemileri, barçlar ve römorkörler gibi deniz araçlarına sigorta teminatı sağlayarak, yüksek oranlarda piyasada varlığını hissettirmiştir. Türkiye’de Su Araçları Sorumluluk branşında %90 pazar payı ile sigorta sektöründe başı çeken Türk P&I Sigorta, 2016 Mayıs ayında faaliyete başladığı Su Araçları Branşında ise kısa bir sürede %9 pazar payı ile sektörün ilk 3 şirketi arasında yer almıştır (Türk P&I, 2018: 5).



İKİNCİ BÖLÜM

P&I KULÜP SİGORTASI

2.1. P&I KULÜP SİGORTASINA GENEL BİR BAKIŞ

P&I kulüpleri tarihte ilk olarak İngiltere’de ortaya çıkmıştır ve bunun sebebi dünya sigorta piyasasının merkezi olan Lloyds ’un Londra’da 18. yüzyılda kurulmuş olmasıdır (Değirmenci, 2016: 238). 1720 tarihli Bubble Act yalnızca iki şirkete sigortacılık izni sağlayan tekelci bir kanundu ancak gerçek kişiler olan Lloyds sigortacıları bu durum karşısında markette yükselişe geçerek diğer sigorta şirketlerinin önüne geçmişlerdir. Donatanlar ise mevcut sigortaların kapsamını dar, fiyatlarını yüksek bulmaktaydı ve bunun neticesinde donatanların birbirlerini sigortalamaları suretiyle ilk tekne kulüpleri kuruldu. P&I kulüplerinin kurulması ise İngiltere’de 19. yüzyılın ortalarında gemi maliklerinin o dönemde ortaya çıkan yeni ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla oluşmuştur (Kender ve Çetingil, 2003: 259). Bu dönemde mevcut olan tekne sigortası poliçeleri, gemi ve navlun ile sınırlı idi. Bundan dolayı önceleri tekne sigortası sağlayan kulüplerle başlamış olan deniz sigortaları, “Donatanların Karşılıklı Korunma Topluluğu ”(Shipowners Mutual Protection Society) kulübünün 1855 yılında kurulması ile ilk kez sorumluluk sigortası tesis edilmeye başlanmıştır (Değirmenci, 2016: 239).

Kulüpler zamanla büyüyerek günümüzde oldukça geniş kapsamlı sigorta teminatları tesis eder hale gelmişlerdir. Ancak temel olarak ilk kurulan kulüplerle aynı mantık ve prensipler devam etmektedir; donatanlar için karşılıklı yardım esasına dayanan, ucuz ve arzu ettikleri kapsamda sigorta teminatı sağlamak. Kulüplerin donatanlar için sağladığı önemli hizmetlerden biri ihtiyaç duyulduğunda taahhüt mektubu (*letter of undertaking*) vermektir. Bu hizmet mali bir güvenceye ihtiyaç duyulduğunda kulüp tarafından ücretsiz sağlanabilmektedir. Kulüpler tarafından verilen diğer bir önemli hizmet ise dünyanın herhangi bir yerinde geminin karşılaşılabileceği bir talep hususunda taleplerin halli (*claims handling*) hizmeti sağlanmasıdır. Bu hizmet doğrultusunda gerekli teknik inceleme ve tespit, hasar önleyici ve yardımcı destek, hukuki yardım gibi geniş kapsamlı bir hizmet sağlanmaktadır (Acar, 2008: 8).

P&I kulüpleri karşılıklı yardımlaşma esasına dayanarak ve donatanlara kar amacı gütmeyen, maliyetine sigorta hizmeti sağlama amacıyla kurulmuştur. Bundan dolayı bu kulüplere müşterek ya da mutuel kulüp denilmektedir. Ancak günümüzde piyasadaki payları müşterek kulüpler kadar olmasa da sabit prim üzerinden benzer kulüp sigortası hizmeti veren sabit primli kulüpler de mevcuttur. Kulüp sigortasında, sigortacılar kulüp, sigortalılar üye, üyelerin ödedikleri primlere de aidat olarak adlandırılmaktadır.

2.1.1. Kulüp Sigortasının Hukuki Niteliği

Sigorta hukukunu sosyal sigorta ve özel sigorta olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Kulüp sigortası tesis eden işletmeler genel olarak yabancı menşei şirketler olup, özel hukuk tüzel kişileri ve bundan ötürü kulüp sigortası özel sigorta olarak kabul edilmektedir. Kulüp sigortalarının hukuksal açıdan temel özellikleri, karşılıklı sigorta olması ile birlikte, özel sigorta olmaları, değişik primli sigorta olmaları, hukuki sorumluluk sigortası olmaları, ihtiyari sigorta olmaları ve hesabına sigorta olmalarıdır (Algantürk, 2006: 77). Ancak bu özelliklerden ihtiyari sigorta olma özelliği neredeyse kaybolmuş, her geçen gün gemiler için geçerli bir kulüp sigortasına sahip olma niteliği, mevzuat açısından yasal bir yükümlülük haline gelmiştir. Bu duruma örnek olarak 2581 sayılı Gemi İthalatı Kanunu gösterilebilir. Ayrıca 6102 sayılı⁴ TTK m.1126 uyarınca kiracı, geminin iadesine kadar oluşabilecek sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve bu sözleşmenin yapıldığını kiraya verene bildirmekle yükümlüdür (Değirmenci, 2013: 240).

Kulüp sigortası ile ilgili başka bir hukuki düzenleme olan “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik⁵” 01.07.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu yönetmeliğin amacı; Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilerin deniz alacaklarına ilişkin sigortalandırılması (P&I sigortası ile) ile ilgili yükümlülükler ve bu kapsamda denetimlerine ilişkin usul ve esaslarının belirlenmesi olduğu, anılan yönetmelik ile liman tesislerimize gelen 300 GT ve üzeri tüm gemilerin, 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü çerçevesinde deniz alacaklarını

⁴ RG, T. 13.01.2011, S. 27846

⁵ RG, T. 14.11.2010, S. 27759

kapsayan geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunlu hale getirilmiştir.

Türkiye'nin de 2002 yılında taraf olduğu CLC gereği donatanın 3. şahıs mali sorumluluk sigortası bulundurma şartı vardır. Bununla beraber gemilerin Türk boğazlarından geçişleri öncesi Seyir Planı-1 (SP-1) raporunda geçerli bir P&I sigortası olup olmadığı bilgisi istenilmekte ve sorgulanmaktadır. Ayrıca gemilerin ticari faaliyetlerinde bulunmaları için yük brokerleri, alıcı, satıcı veya kiracı gibi ilgili tarafların da geminin sahip olduğu P&I sigortası bilgilerini de göz önünde bulundurmaktadır.

MIA sorumluluğu sigortalanabilir bir değer olarak nitelendirmiş olup, hangi sorumlulukların sigortalanabileceği konusunda herhangi bir sınırlama getirmemiştir. Tanınmış olan bu geniş sözleşme özlüğü sayesinde, zaman içerisinde P&I sigortası kapsamı yeni sorumlulukların eklenmesiyle güncellenerek günümüzdeki halini almıştır (Acar, 2007: 22).

Türk hukukunda kulüp sigortasını incelediğimizde ise nitelik olarak karşılıklı sigortayla benzerlik göstermekte olup 6102 sayılı TTK'nın m.1402 uyarınca karşılıklı sigorta; "birden çok kişinin birleşerek içlerinden herhangi birinin belirli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları" olarak tanımlanmaktadır.

Sorumluluk sigortalarını ilgilendiren diğer bir hüküm ise 6102 sayılı TTK m.1478 ile düzenlenmiş olan "Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir." hükmüdür. Bu hüküm ile tüm sorumluluk sigortalarında zarar görene doğrudan dava hakkı tanınmıştır. Böylelikle zarar gören taraf doğrudan sigortacıya başvurarak talepte bulunabilir veya sigorta sözleşmesi dahilinde hukuksal yollarla zararını sigortacıdan tazmin etme yoluna gidebilmektedir.

Donatanlar ve kulüpler meydana gelen hasar taleplerine karşı aynı tarafta olup beraber hareket ederken, nadiren tazminat konusunda uyuşmazlık durumuna düşebilmektedirler. Bu nedenle kulüpler ve temsilcilikleri üyelere yüksek düzeyde hukuksal hizmet sağlamak durumundadır.

2.1.2. Kulübe Giriş Prosedürü

Kulübe giriş koşullarını yerine getirmek kaydı ile bütün dünyadaki donatanlar ayırım gözetmeksizin üyeliğe kabul edilmektedirler. P&I kulüpleri ilk olarak kooperatif şeklinde hareket eden mutuel kulüpler kurulsalar da sonraları sabit primli P&I kulüpleri de ortaya çıkmıştır ve bir donatan için bu iki tip farklı özellik gösteren kulüplere giriş yapmak için gerekli olan ilk adım birbirinden farklı olmayarak başvuru formunun doldurularak ilgili kulübe iletilmesidir. Bu prosedür genellikle sigorta brokerleri aracılığı ile sağlanmaktadır. Sigorta brokerleri birçok kulübün temsilciliğini yapabilmektedir ve kulüplerin üyelik koşullarını donatanlara sunma yoluyla bir çeşitlilik sağlayarak bu hizmeti vermektedirler. Ayrıca daha sonra karşılaşılan hasar durumlarında hasar süreci yönetimi hizmeti ya da aracılığı yapabilen sigorta brokerleri mevcuttur. Her kulübün giriş prosedürü ve koşulları birbirine göre farklılık gösterse de başvuru formunda genel olarak belli başlı bazı bilgiler talep edilmektedir. Sigortalanacak gemiye ilişkin olarak; gemi adı, IMO numarası, gemi tipi, gemi inşaa yeri ve yılı, GRT / NRT / DWT, çağrı işareti, bayrağı, bağlama limanı, sınıfı, personelin sayısı ve milliyeti, donatan adı (ünvanı) ve adresi, sigortalının gemi üzerindeki ilişkisi (kiracı/donatan), tekne değeri, talep edilen P&I teminatının kapsamı, öngörülen seyir sahası, taşınacak yüklere ilişkin detaylar, ticari ve teknik işletmeyi yapacak firmanın ve yetkililerinin tecrübelerine ilişkin detaylar, işletmecinin firmanın son 3-5 yıllık hasar kayıtları ve sigorta bilgileri gerekmektedir.

Bu bilgiler ışığında kulüpler geminin ve işletmecinin yeterliliği üzerinde teminatın kapsamı ve risk analizi için bir değerlendirme yapmaktadır. Kulüp gerekli gördüğü durumlarda, özellikle on (10) yaş ve üzeri gemiler için giriş öncesi kondisyon sorvey talep edebilmektedir. Uluslararası P&I kulüpleri grubunun bu tip sorveyler için belirlediği taslak formları mevcuttur ancak birbirine benzerlik gösterse de her kulübün kendine özel ve her gemi tipi için farklılık gösterebilen kondisyon sorveyi formları vardır. Kulüpler bağımsız sorvey firmaları aracılığı ile bu tip sorveyleri gerçekleştirerek geminin risk/hasar analizi bilgilerine ulaşabilmektedir. Gemi kondisyon sorveyleri genel olarak şu özelliklerin incelenmesi ile uygulanmaktadır; gemi özellikleri ve sertifikaları, personel yönetimi, özellikleri, yeterlilikleri ve sertifikaları, emniyetli yönetim (ISM), hijyen standartları ve yaşam mahallinin durumu, yangınla mücadele ve can kurtarma yönetimi ve ekipmanı, çevre kirliliğini

önleme, köprüüstü, seyir ve iletişim, tekne ve güverte durumu, güverte ve kaldırma donanımları, balast tankları, makine dairesi, yüke elverişlilik.

Yukarıda belirtilen tüm bu başlıklar P&I sürveyi tarafından detaylı bir şekilde incelenerek rapor halinde sürveyin tavsiyeleri ya da bulunan eksiklikler ile beraber kulübe ve donatana, iletilir. Bu tip sürveylerin amacı kimi zaman geminin kondisyonunu iyileştirmek ve hasar taleplerinin önüne geçmek olup bundan ötürü zaman zaman kayıp önleme (*loss prevention*) sürveyleri olarak da adlandırılabilir. Bu başlıkların her biri muhtemel hasar taleplerinin analizi için önem arz etmekte olup özellikle 3. şahısları ilgilendiren yük hasarı taleplerinden ötürü yüke elverişlilik kısmı oldukça detaylı incelenmektedir.

2.1.3. Kulüp Sigortasında Taraflar ve Yükümlülükler

Kulüp sigortasında sigortacı, sigorta ettiren ve sigortalı özellikleri kulüp üyesinde birleşebilmektedir. Sigortacı özelliğinde bulunan kulübü üyeler oluşturmakta, aynı üyenin riskleri kulüp tarafından sigorta himayesi ile teminat altına alınmaktadır ve böylelikle üye aynı zamanda sigorta ettiren sıfatını taşıyabilmektedir (Değirmenci, 2012: 321). Diğer sigorta sözleşmelerinde olduğu gibi kulüp sigorta sözleşmesinde de sigortacı ve sigorta ettiren bu sözleşmeyi akdeden taraflardır. Bu durumda kulüp sigortasında, sigorta teminatını tesis eden taraf kulüp, sigorta hizmetini alan taraf ise donatan ya da üye olarak adlandırılmaktadır. Ancak özellikle sorumluluk sigortalarında bu sözleşmenin tarafı olmasa da bu sözleşmenin akdinden etkilenen bir üçüncü kişiye de yer vermek gerekmektedir. Zarar gören üçüncü şahsın durumu İngiliz hukukunda 1930 *Third Parties Act (Rights Against Insurers)* adlı kanunla düzenlenmiş ve sigortacıya doğrudan zararın karşılanması için başvuruda bulunma hakkı tanınmıştır.

Kulüp adı verilen kavram, sigorta teminatını tesis etme amacıyla donatanların kendi ortak çıkarları için bir araya gelerek kurmuş oldukları tüzel kişiliği haiz karşılıklı birliklerdir. Bu nedenle üyeler haklarını aralarında akdedilmiş olan poliçe hükümleri esasına dayanarak bahsi geçen tüzel kişilik vasıtasıyla talep edebilmektedir (Algantürk, 2006: 24).

Kulüp sigortası sözleşmesini akdeden diğer taraf, ödediği primin karşılığında gemisinin tekne sigortası poliçesi kapsamına girmeyen ve üçüncü şahıslara karşı

sorumluluklarını ve masraflarını teminat altına aldırarak donatan yani üyedir. Kulüp üyeleri, şirket hissedarı değildir ve sermaye taahhüdünde bulunamazlar (Algantürk, 2006: 24-34). Ancak üye kavramı karşılıklı kulüpler için geçerli olup, sabit primli kulüpler için sigortalı kavramı kullanılmaktadır.

MIA m.5 uyarınca kulüp sigortası sözleşmesinde, sigortalanabilir bir menfaatin olması ve gemisini bir kulübe kaydettiren donatan tabiri ile üye kavramı; gemi işletmecisi, gemi hissedarı, gemi kiracısı, ipotek alacaklısı ve gemi müteahhidini kapsayacak şekilde geniş tutulmaktadır. Bu madde ile benzerlik gösteren TTK'nın zarar sigortaları ile ilgili 1453. maddesi uyarınca "Rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanlar, bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilirler" denilmekte ve bu şekilde sigortalanabilir bir menfaate sahip kişilerin kulüp sigortası yaptırabilmeleri mümkün kılınmaktadır.

2.1.4. Kulüp Sigortacılığında Teminat Altına Alınan Riskler

Kulüp sigortasının teminat kapsamı diğer deniz sigortaları olan, yük ve tekne-makine sigortaları ile karşılaştırıldığında daha geniştir. Bir açıdan bakıldığında kulüp sigortasının gelişimi diğer deniz sigortalarının kapsamadığı risklerin teminat altına alınmasıyla oluşmuştur. Kulüp sigortasında "koruma ve tazmin "teminatı beraber ve tek kulüp çatısı altında yürütülürken, "navlun, sürastarya, müdafaa", "grev "ve "savaş" teminatları altındaki rizikolar farklı kulüpler tarafından ya da aynı kulüp tarafından ayrı olarak ilave prim tahsili ile teminat altına alınmaktadır (İncediken, 1995: 128).

Kulüp sigortalarında özellikle karşılıklı ve uluslararası grup üyesi kulüplerin kendilerine özel yıllık olarak yayınladıkları kurallar ve/veya koşullar (*P&I Rules*) vardır. Bu kulüp kuralları uluslararası grup üyesi kulüpler için benzerlik göstermekle beraber her poliçe dönemi için her yılın 20 Şubat'ı itibarıyla kulüp tarafından yayımlanarak yürürlüğe girer ve takip eden yılın 20 Şubat'ına kadar geçerliliğini sürdürür. Standart bir kurallar kitapçığının içeriğinde üyelik ve prim ile ilgili koşullar, verilen teminatların kapsamı ve koşulları ile ilgili detaylar yer almaktadır.

2.1.4.1. Koruma (*Protection*) Yönünden Teminat Altına Alınan Riskler

MIA 1745 uyarınca donatanların yaptırabilecekleri sigorta kapsamı gemi değeri ile sınırlanmaktaydı. Bu durumu değiştiren olay ‘*De Vaux V. Salvador*’ davası olarak bilinen mahkeme kararı olmuş ve mahkeme sıradan bir poliçenin çatışmadan doğan diğer gemiye verilen hasarları karşılamayacağı hükmünün vermiştir. Bu durum donatanlara geleneksel tekne poliçelerinin kapsamı dışında kalabilecek başka potansiyel sorumluluklarla karşı karşıya gelebileceklerini göstermiştir. Donatanlar tekne sigortacılarından çatışmadan ötürü doğabilecek sorumluluklar konusunda tam kapsamlı bir teminat talep etse de tekne sigortacıları bunu reddetmiş ve ancak zararın belirli bir oranda teminat altına alınabileceğini kabul etmişlerdir. Bu teminat tekne poliçelerinde RDC (running down clause) olarak yer almıştır. Bu kısmi teminatın sebeplerinden biri zaman zaman gemi üzerinde pay sahibi de olabilen kaptanın veya başka bir mürettebatın bu düzenlemeyle seyir emniyetine ve geminin ihtiyatına yeterli özeni ve dikkati göstermesini sağlamak olmuştur. Teminat dışı kalan zararları ise donatanlar kendileri sigortalatma yoluna gitmiştir. Ancak bu klozun piyasaya adapte olması çabuk gerçekleşmemiş, şimdiki kullanılan halini alması zaman içerisinde gerçekleşmiştir ancak kulüp sigortasında bahsi geçen koruma kavramı bu şekilde oluşmuştur (Lin, 2009: 17).

P&I kulüpler kurulmaya başladıklarında ise üyelerin ölüm ve yaralanmalardan doğan sorumlulukları ile çatmadan dolayı doğan sorumluluklarının tekne sigortası tarafından karşılanmayan kısmını doldurma amacıyla sigorta teminatı sağlamaya başlamışlardır. Böylelikle bu teminatın kapsamı koruma teminatı olarak adlandırılmıştır (Değirmenci, 2013: 240). Koruma teminatında, kulüp üye donatanın üçüncü şahıslara karşı meydana gelebilecek mali mesuliyetinin korunması için gerekli teminatı sağlar. Günümüzde koruma teminatı şu rizikoları kapsamaktadır; kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümünden doğan zarar ve masraflar, kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümü nedeniyle mevzuat kanunları veya sözleşme gereğince doğan sorumluluğu, kayıtlı geminin gemi adamlarının ülkesine iade masrafları, kayıtlı geminin gemi adamlarının ikame masrafları, kayıtlı geminin gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması, liman ve sapma masrafları, denizde can kurtarma, çatmadan doğan sorumluluk, sabit ve yüzer

cisimlere çarpmadan doğan sorumluluk, çekmeden doğan sorumluluk, enkazın kaldırılması, karantina masrafları (Algantürk, 2006: 44).

2.1.4.2. Tazmin (*Indemnity*) Yönünden Teminat Altına Alınan Riskler

Koruma kulüpleri ilk ortaya çıktıklarında yük hasarları çok fazla gündemde olan hasar tipleri değildi. Bu dönemlerde donatanlar yük hasarları ile ilgili gelebilecek taleplerden, taşıma sözleşmelerine dahil edilen istisnai klotlarla hasarın sebebi ne olursa olsun kaçınılmekteydi. Bundan dolayı yük kayıpları koruma kulüplerinin kurallarında teminat kapsamı dışında kalmaktaydı. Bunu değiştiren olaylar zincirinin başlangıcı, 1870 yılında gerçekleşen The Westenhope gemisinin batması ile gerçekleşmiştir. Bahsi geçen geminin batması sonucu açılan davada, mahkeme taşıma sözleşmesindeki istisnai kuralların rotadaki sapmaları kapsamadığını ve yük kaybından ötürü taşıyıcının sorumlu olduğu kararını vermiştir. Söz konusu donatan üyesi olduğu kulübe tazminat için talep girişimlerinde bulunmuş ancak bu girişim başarısız olmuştur (Lin, 2009: 18).

Tazminat teminatlarının ortaya çıkışı ise o dönemde bir koruma kulübü olan "The North of England Association" kulübünün 1874 yılında bazı düzenlemeler yaparak gemide taşınan yük ile ilgili hasar ve ziya konusundaki sorumluluklar üzerinde teminat sağlamasıyla başlamıştır (Değirmenci, 2013: 240). Tazmin teminatı geminin ticari faaliyetinden doğan rizikolara ait sorumlulukları kapsamaktadır. Tazmin teminatı genel olarak şu rizikoları kapsamaktadır, yükün taşınmasından doğan sorumluluklar, çatma halinde yüke gelen zarardan doğan sorumluluk, yükün müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları, kulübe kayıtlı geminin müşterek avarya payı, deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklar, omnibus Kuralına bağlı tazminatlar (Algantürk, 2006: 54).

Omnibus teminatı ise donatanların her geçen gün artan değişik ve beklenmedik hasar talepleriyle karşılaşabilme olasılıklarının yüksekliği dolayısıyla ortaya çıkmıştır. Kulüp kurallarında bahsi geçmeyen bir hasar talebi karşısında, kulübün bir sigorta şirketi olmadığı ve üyelerin çıkarlarını gözetken bir organizasyon olduğu göz önünde bulundurularak, yönetim kuruluna üyenin ihtiyaçları doğrultusunda destek sağlama fırsatı sunulmuştur (UK P&I Club, 2019: 5).

2.1.5. Kulüp Sigortasında Teminat Kapsamı Dışı Olan Riskler ve Durumlar

Bazı rizikolar kulüp kurallarında teminat kapsamı dışında bırakılmaktadır veya bazı koşullar altında teminat altına alınabileceği, özel şartlar ile bu rizikolara ilave teminat sağlanabileceği belirtilmektedir. Her kulübün kurallar kitapçığında bu tip benzer koşullar yer almaktadır. Genel olarak P&I kulüplerce teminat kapsamı dışı bırakılmış olan durumlar aşağıdakiler gibi olmakla beraber kurallar kitapçığının bahsi geçen durumlar detaylı bir şekilde belirtilmiştir: muafiyetler, tekne makine sigortası tarafından karşılanan riskler, çifte sigortalanmış riskler, hukuka aykırı, tehlikeli ve basiretli hareket etmemekten kaynaklanan tazminat ve sorumluluklar, geminin klas haricinde olması, bayrak devletinin öngördüğü kanuni gereklere, uyulmamış olması nedenleriyle karşılaşılan riskler, savaş ve terör nedeniyle karşılaşılan riskler, çok istisnai haller dışında radyoaktif yük taşınmasından doğan sorumluluk ve tazminatlar (Pekşen, 2012: 33).

2.2. P&I KULÜP YAPISI VE ÇEŞİTLERİ

Kulüpler centilmenlik ve karşılıklı yardımlaşma esaslarına dayalı sigorta birlikleri olarak ortaya çıkmıştır. Kulüplerin temel amacı sigorta şirketlerine yüksek meblağlar ödememek için üyelerin birbirlerinin zararlarını kar amacı gütmenden karşılamasıdır. Bundan ötürü kulüpler kendi üyeleri tarafından seçilen bir yönetim kurulu tarafından idare edilir ve bir bakıma kendi kendini yöneten kooperatifler şeklinde hareket etmektedirler. Bahsedilen bu özellikler ve aşağıda incelenmiş olan organizasyon yapısı müşterek kulüplerin özellikleri olup, sabit primli kulüpler diğer sigorta şirketlerine benzerlik göstermektedir.

Her kulüp için farklılık gösterebilmekle birlikte bir kulübün temel yapısı ve kulüp kuruluş senedinde (*Memorandum of Association*) ve ortaklık sözleşmesinde (*Association of Articles*) belirtilmektedir (Hazelwood ve diğerleri, 1988: 12).

2.2.1. P&I Kulüp Organizasyon Yapısı

Kulüplerin en yüksek organı genel kuruldur. Genel kurul rutin olarak yılda en az bir kere ve gerektiği takdirde acil durumlar için toplanmaktadır. Üyeler genel kurula katılmak ve oy kullanmak yetkisine sahiptirler. Kulüp bünyesinde genel olarak farklı kategorileri temsil eden üyeler bulunmaktadır. Bu kategoriler coğrafi bölgelere göre veya tanker, konteyner, kuru yük gibi gemi tiplerine göre dağılım gösterebilmektedir. Üyelerin oy kullanma usulleri ödedikleri prim tipine, temsil edilen gemi tonajı ve sayısı gibi etkenlere göre farklılık gösterip detayları ortaklık sözleşmesinde yer almaktadır. Genel kurulda yıllık bütçenin raporlarının onaylanması, yönetim kurulunun seçilmesi ve kulüp kurallarındaki düzenlemeler gibi konular görüşülerek kabul edilmektedir.

Yönetim kurulu normal şartlarda yılda dört kez toplanır. Yönetim kurulunun başlıca yetkileri, verilen teminat ve alınan primler gibi konularda kulübün mali durumunu denetlemek, kulüp ve üyeler arasındaki ihtilafların çözülmesi gibi konulardır. Ortaklık sözleşmesinin üyeler için önemli kurallarından birisi de her bir üyenin sorumluluk bilinciyle, herhangi bir zamanda meydana gelen bir zararının temini ile ilgili tahammül içerisinde davranarak ve yardımsever olarak hareket etmeleri gerekliliğidir. Yönetim kuruluna seçilmek için adaylar arasındaki eski üye olmak, fazla gemi ve tonaj sahibi olmak, donatanın bayrak devletinin filo hacmi ve bayrak devletinin üye sayısının fazla olması gibi kriterler değerlendirilmektedir.

Bazı kulüpler kendi yönetim kadrosuyla çalışırken, bazı kulüpler ise bu işi profesyonel anlamda yapan şirketler ile çalışmaktadır. Bu tip kulüpler ve yönetim şirketleri için bilinen bazı örnekler şöyledir (Anderson, 1999: 26).

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

2.2.2. P&I Kulüp Çeşitleri

P&I kulüpleri ilk olarak kuruluşları daha eski olan tekne kulüplerinin esaslarına göre örgütlenmişlerdir. Günümüzde kulüpler prim ödeme sistemine göre iki çeşit

olarak hizmet vermektedir. Bunlar donatanların iştirakiyle kurulan müşterek kulüpler ve sabit prim sistemiyle çalışan kulüplerdir.

2.2.2.1. Müşterek Kulüpler

Müşterek P&I kulüpler, karşılıklılık ilkesine dayanarak donatanların bir araya gelerek, birbirlerini deniz rizikolarına karşı korumak ve tazmin etmek amacıyla kurdukları kar amacı gözetmeyen bir kulüp sistemidir. Her bir üye, aynı zamanda kulübün sigortalısı sayılır ve sadece belirlenmiş yıl için oluşan toplam masraf ve tazminatlar üyelere alınır (Pekşen, 2012: 33).

Karşılıklılık ilkesine göre oluşturulmuş sigorta kavramı ilk olarak İngiltere’de 1719 tarihinde Tekel Kanunu (*Monopoly Act*) m.6 ile doğmuştur (Tekil, 1971: 16). Bu madde ile bir bakıma donatanlar işletmelere yaptıramadığı sigorta teminatlarını bir araya gelerek kulüpler kurma yoluyla karşılamak durumunda kalmıştır.

Üyelikler istisnai durumlar dışında geleneksel olarak 20 Şubat öncesi başlar ve üyeler o yıl için belirlenmiş olan peşin katkı (*advance call*) bedelini ödemekle yükümlüdürler. Müşterek kulüpler bu peşin katkıların yeterli olmadığı, oluşturulan mali tablonun açık verdiği durumlarda üyelere poliçe yılı bitmeden ya da poliçe yılı sonunda ilave katkı (*supplementary/additional call*) isteyebilmektedir.

P&I hasar taleplerinin sonuçlanması, uzlaşma görüşmeleri ya da davalar gibi nedenlerden uzun zamanlar alabilmektedir. Bundan dolayı müşterek kulüp sigortasında poliçeler, poliçe yılını takip eden iki yıl daha açık kalmaktadır. Kulüpler poliçe yılının kapanması kararını verirken gerekli görüldüğü takdirde ayrılma katkısı (*release call*) talep edebilmektedir.

Müşterek kulüplerin üyelere talep edebildiği diğer katkılar ise olağanüstü katkı (*overspill call*) ve diğer havuz sözleşmesi tarafı olan herhangi bir kulübün karşılaştığı bir talep durumunda oluşan olağanüstü talep (*overspill claim*) katkılarıdır (Acar, 2007: 288).

2.2.2.2. Sabit Primli Kulüpler

Geleneksel P&I kulüp teminatlarını sabit prim sistemiyle sağlayan kulüplere sabit primli kulüpler denilmektedir. Sabit primli kulüplerde adından da anlaşıldığı gibi

ödenen primler sabittir ve ilave katkı, olağanüstü katkı, ayrılma katkısı gibi ödemeler söz konusu değildir. Sabit prim sistemi mutuel sistemin sağladığı yüksek teminatlara ihtiyacı olmayan donatanlar tarafından tercih edilmektedir.

Bu tip kulüplerin geçmişi müşterek kulüpler kadar eski olmadığı gibi havuz sistemine dahil değildir ve genellikle 10.000 GT 'den küçük ve yakın sefer yapan gemilere teminat sağlamaktadırlar. Bu kulüpler sigorta sağlayıcı şirketler özel tip gemiler üzerinde uzmanlaşmışlardır ve gemi tiplerine özel teminat sağlayabilmektedir.

Bu tip teminatı sağlayan şirketlerin yapısı havuz üyesi müşterek kulüpler gibi değildir ve çoğunlukla sigorta sağlayıcı sermaye şirketleri tarafından idare edilmektedir. Ancak günümüzde çoğu müşterek kulüp sağladıkları geleneksel mutuel sigorta teminatıyla beraber sabit primli teminat teklifleri de sunabilmektedir. Sabit primli kulüpler ve müşterek kulüpler arasında söz konusu sigorta piyasasında rekabetten çok tamamlayıcı bir ilişkinin olduğu söylenebilmektedir. Nitekim bu sayede benzer teminatlar için farklı prim ödeme türleri donatanlara sunulmuş olmaktadır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 45168 sayılı yönerge ile “bayrak devleti uygulamaları kapsamındaki idari işlemlerde muteber olarak kabul edilecek” sabit primli kulüpler şunlardır, Navigators International P&I, Navigators P&I, Hanseatic P&I, MS Amlin Marine N.V., Lodestar Marine Limited, Noord Nederlandsche P&I Club, Carina P&I, Thomas Miller Specialty, British Marine.

2.2.3. Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu

Uluslararası P&I kulüpleri grubu (IG) on üç müşterek kulübün bir araya gelerek, daha büyük risklerin paylaşılması amacıyla oluşturdukları bir sistemdir. Bu sistemin temelleri 1899 yılında o dönemde Londra Grubu olarak anılan altı İngiliz kulübün katılımıyla imzalanan havuz sözleşmesi (*pooling agreement*) sonucu atılmıştır (www.gard.no, 2019). Bu örgütlenme o dönemdeki bir kulüp yöneticisi olan Thomas Miller'ın girişimleri sonucu oluşmuştur ve Thomas Miller şirketi günümüzde selefleri tarafından P&I sigortası sektöründe hizmet vermeye devam etmektedir (Acar, 2007: 63).

Bu altı kulübe zaman içerisinde diğer ülkelerden de olan katılımlarla günümüzde on üç kulübe ulaşmıştır ve bahsi geçen on üç kulüp dünya denizaşırı ticari

tonajının yaklaşık %90 ına sorumluluk teminatı sağlamaktadır (IG, 2019). Uluslararası grup temsil ettiği bu yüksek oranla armatörler birliği adına çeşitli konularda söz sahibi olma hakkına sahip olmuştur (Rooth ve Poland, 1996: 31).

IG üyesi kulüplerin on yıllık üye tonaj kapasiteleri aşağıdaki tablo 13’de yer almaktadır.



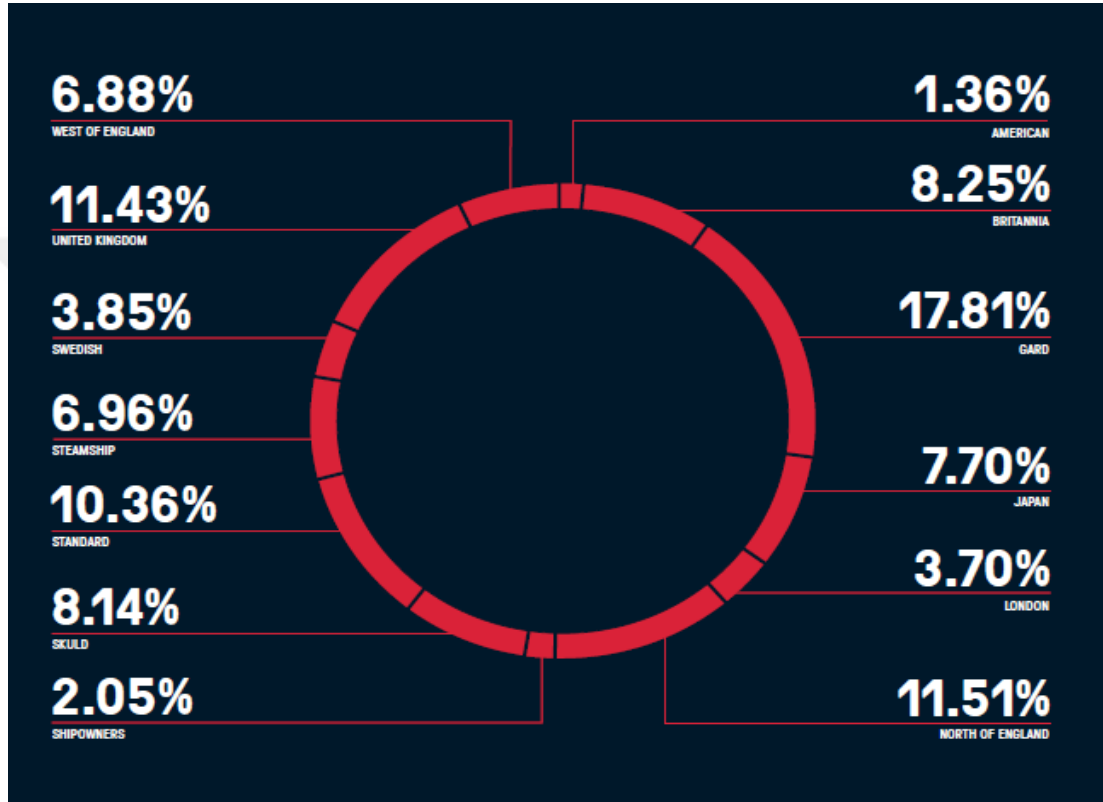
Tablo 13: IG Üyesi Kulüplerin 10 Yıllık Üye Donatan/Kiracı Tonaj Kapasiteleri (milyon GT)

		2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09
American	Donatan	16.9	16.6	14.4	13.7	16.0	15.6	15.6	16.1	15.5	14.7	13.2
	Kiracı	2.0	2.8	1.5	1.8	0.9	1.0	0.9	0.3	1.5	0.5	0.6
Britannia	Donatan	106.9	100.4	105.9	108.5	108.0	110.5	111.1	103.2	98.0	93.2	88.1
	Kiracı	19.0	15.0	35.0	27.0	23.0	25.0	28.9	32.8	39.9	41.4	42.9
Gard	Donatan	223.3	216.6	215.2	209.4	206.7	186.7	174.3	162.1	144.3	132.6	127.1
	Kiracı	85.0	90.0	90.0	60.0	57.5	57.5	60.0	57.5	51.0	50.0	53.0
Japan	Donatan	93.5	93.7	91.5	92.2	93.1	92.0	90.2	89.9	91.9	91.6	82.8
	Kiracı	12.1	12.2	12.5	12.5	11.8	12.8	13.5	13.6	13.5	12.2	13.2
London	Donatan	47.5	45.0	43.9	44.7	43.5	42.2	40.7	39.2	37.7	37.2	36.4
	Kiracı	11.2	9.4	9.8	7.3	7.1	3.9	4.2	5.4	5.0	3.4	2.5
North of England	Donatan	142.0	140.0	131.0	127.0	131.0	127.0	123.0	123.0	105.0	90.0	66.6
	Kiracı	53.0	50.0	54.0	43.0	49.0	43.0	39.0	40.0	45.0	19.0	24.0
Shipowners	Donatan	25.0	24.9	24.8	24.0	23.0	2123.1. 4	21.4	19.3	17.3	15.7	14.8
	Kiracı	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6
Skuld	Donatan	100.0	99.0	93.1	84.7	80.3	80.	80.2	66.9	60.0	56.8	43.7
	Kiracı	45.0	45.0	37.0	50.0	48.0	51.0	42.8	45.0	52.6	35.0	46.6
Standart	Donatan	132.0	126.0	118.0	112.0	104.0	108.0	94.0	85.5	72.0	47.5	43.0
	Kiracı	27.0	23.0	22.0	23.0	27.0	27.0	30.0	37.5	38.0	35.5	30.0
Steamship	Donatan	85.1	84.6	77.8	74.3	68.7	65.3	62.6	57.8	52.8	49.9	46.8
	Kiracı	73.5	66.7	51.2	46.0	45.0	37.0	30.0	34.0	30.0	25.0	25.0
Swedish	Donatan	51.1	46.8	43.6	41.5	41.0	37.1	34.8	33.9	30.9	25.9	24.5
	Kiracı	18.0	18.8	21.4	18.9	16.8	15.3	15.9	15.9	11.7	10.1	13.4
United Kingdom	Donatan	143.7	139.0	135.0	130.0	127.0	120.0	116.0	112.0	104.0	107.0	110.0
	Kiracı	100.0	100.0	100.0	100.0	95.0	90.0	80.0	80.0	70.0	70.0	51.0
West of England	Donatan	90.6	83.7	73.4	68.4	59.2	53.7	50.9	49.2	53.4	52.5	53.7
	Kiracı	30.0	27.5	25.0	23.0	22.0	20.0	17.0	17.5	20.4	17.0	19.1
TOTALS	Donatan	1257.6	1216.3	1165.6	1130.4	1101.5	1061.4	1014.8	958.1	882.8	814.6	750.7
	Kiracı	476.3	460.9	460.0	413.1	403.6	384.0	362.7	380.0	379.1	319.7	321.9
	TOTAL	1733.9	1677.2	1625.6	1543.5	1505.1	1445.4	1377.5	1338.1	1261.9	1134.3	1072.6

Kaynak: FP Marine Risks, 2018: 38

Bu tonaj kapasitesine göre düzenlenmiş olan pazar payları ise Şekil 7’de gösterilmektedir. Tablo 13 ve Şekil 7’den anlaşılacağı üzere müşterek kulüpler içinde en yüksek pazar payının %17.81 oranıyla GARD kulübüne ait olduğu gözlemlenmektedir.

Şekil 7: IG Üyesi Kulüplerin 2018 Yılı Market Payları



Kaynak: FP Marine Risks, 2018: 39.

IG’nin kendisi tarafından ifade edilen üç temel işlevi bulunmaktadır, (i) dünya çapında denizcilik sektöründeki P&I sigortası ihtiyacını, sağlam bir havuz ve reasürans sistemi yoluyla karşılamak, (ii) toplumlar, insanlar ve çevre için mümkün olan en yüksek faydayı sağlamak, (iii) denizcilik firmalarının sigortacılık ile ilgili menfaatlerini, birleşik ve kolektif bir düzeyde temsil etmek ve desteklemek (IG, 2019).

Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği’nin sağladığı en önemli faydalardan biri olan reasürans programının işleyişi şu şekildedir (Light, 2006: 18); her kulüp 5.000.000 Dolara kadar olan riski kendi üzerinde tutar, 5.000.000 dolardan 30.000.000 dolara kadar olan riskler havuz sözleşmesi gereğince belirli oranlara göre, üye kulüpler

arasında paylaştırılır, 30.000.000 dolardan 1.500.000.000 dolara kadar olan zararlar için birlik, hasar fazlası reasürans ile teminat sağlar, 1.500.000.000 doların üzerindeki zararlar birliğe üye kulüpler tarafından ortaklaşa paylaşma anlaşmasının bir eki olan sözleşme gereğince işlem görür ve katastrof fonu adı verilen bir fondan tahsil edilir.

IG üyesi olan her kulüp, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan 30.05.2017 tarih ve 45168 sayılı yönerge ile “bayrak devleti uygulamaları kapsamındaki idari işlemlerde muteber olarak kabul edilecek” kulüpler arasında yer almaktadır.

2.2.4. P&I Kulüp Muhabirleri

P&I kulüpler tarafından teminat altına alınmış olan gemiler dünyanın herhangi bir yerinde herhangi bir limanda hasar talepleriyle karşılaşabilmektedir. Bundan dolayı kulüpler dünyanın herhangi bir yerinde, herhangi bir limanında üye bir donatanın karşılaşabileceği sorunlara karşı hazırlıklı ve donanımlı olmak durumundadır. Bu sorunlara hızlı ve etkin karşılık verebilmek için kulüpler yerel muhabirlere veya temsilcilere ihtiyaç duymaktadır.

Her kulüp yıllık olarak tüm dünya geneli için muhabir listesi yayınlamakta ve bu listeleri kitapçık halinde veya dijital ortamda donatanlara, gemilere ve muhabirlere iletmektedir. Ancak kulüpler, muhabirlerin kulüp adına hareket etmek için yetkilendirilmiş olmadığını ve kulüp ile muhabir arasında sözleşmeli veya acentelik gibi bir ilişkinin olmadığını, muhabirlerin danışman görevi üstlendiğini belirtmektedir. Örneğin, üçüncü bir taraf tarafından talep edilen bir garanti mektubunun kulübe danışmadan muhabir tarafından verilme yetkisi yoktur. Muhabirlerin hukuki platformlarda üyeyi temsil edebilmesi için de kaptanın ya da donatan temsilcisinin vekaletine gereksinim duyulmaktadır.

Gemi kaptanlarının veya üye donatan temsilcilerinin doğrudan bu muhabirlerden 7/24 yardım isteme veya sörvey talep etme yetkileri vardır. Muhabirler de hasar talepleri karşısında acil olarak sörveylerin atanması, gerekli önlemlerin alınması ve olayın araştırılması gibi görevlerin yerine getirilmesinden sorumludurlar. Bir kulübün bir ülkede veya bir limanda farklı firmalardan birden çok muhabiri olabilmektedir.

Kulüplerin hasar talepleri karşısında zaman zaman hukuksal desteğe ihtiyacı olabilmektedir. Bu desteği muhabirler aracılığı ile ya da doğrudan anlaştıkları hukuk büroları vasıtasıyla sağlayabilmektedirler. Bundan ötürü kulüplerin hukuki muhabir ve ticari muhabir olmak üzere iki çeşit muhabirleri olabilmektedir. Ticari muhabirler genel olarak, brokerlik, arama kurtarma, sömvey hizmetleri, tıbbi yardım, yük hasarları eksiklikleri tespiti, tamir-bakım gibi faaliyetleri yürütürler. Hukuki muhabirler ise yasal mercilerde kulübü, dolayısıyla donatanı temsil eden ya da hukuki tavsiyelerde bulunan hukuk büroları veya avukatlardır. Muhabirlerin diğeri bir görevi bulundukları ülkedeki denizcilik sektöründeki gelişmeleri kulübe bildirmektir. Bu gelişmeler, gümrük-çevre kirliliği cezalarıyla ilgili değişiklikler, ülkedeki yük-liman operasyonları ile ilgili tavsiyeleri içerebilmektedir.

Bazı ülkelerde ise kulüplerin resmî muhabirleri bulunmamaktadır ve üye donatanlar bir sorunla karşılaştığı durumlarda kulüple temas geçerek kulübün atayabileceği bir temsilci vasıtasıyla yardım alabilmektedir.

Tarihteki ilk muhabir 1845 yılında Antwerp'e "Britannia Club "tarafından atanan Kaptan Langlois'tir ve günümüzde aynı isimle başlıca birçok kulübün temsilciliğini yürütmektedir (Bilgişin, 1995: 2). Türkiye'de hemen hemen her kulübün muhabiri mevcuttur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

P&I KULÜP SİGORTASINDA HASAR ANALİZİ

3.1. KULÜP SİGORTASINDA HASAR

P&I hasar talepleri ile deniz kazaları arasında doğru orantılı bir bağlantı bulunmasına karşın her hasar talebi bir kaza neticesinde oluşmayabilmektedir. Aynı şekilde her kaza da bir hasar talebine neden olmayabilmektedir. Donatan bazı hasarları kendi imkanlarıyla çözümleme yoluna gidebilmekte ve kulübe aktarmayabilmektedir. Bundan ötürü deniz kazası kavramı ile hasar talebi kavramı farklı anlamlar ifade etmektedir. Nitekim deniz kazası kavramı denizde çok çeşitli ve karmaşık sebeplerle meydana gelen ve genellikle finansal kayıp, can ve mal kaybı ile sonuçlanan kazalar için ifadesi edilmektedir (Akten, 2006: 271).

P&I kulüplerin sağladığı en önemli hizmetlerden biri talep ya da hasarlarla ilgilenmektir. Kulübün sağladığı bu profesyonel hizmet sayesinde üye donatan geminin günlük olağan operasyonları ile ilgilenerek talep ya da hasarları konunun uzmanı olan kulübe bırakabilmektedir. Nitekim kulübün ilgilendiği birçok benzer hasar olabilirken, üye donatan böyle bir hadise ile ilk defa karşılaşılıyor olabilmektedir.

Her küçük hasarın ve talebin basit olduğu ya da her büyük hasarın ve talebin karmaşık olduğu söylenemez. Ancak çoğu büyük hasar ve talepler karmaşık bir yapıya sahiptir. Özellikle personel, yük ve gemiyi etkileyen batma, çatışma, karaya oturma, yangın gibi olaylar oldukça karmaşık hasarlardır (Williams, 2013: 541). Birçok karmaşık hadise içine aşağıdaki unsurlar dahil olabilmektedir, (i)insan, çevre ve mülkiyet, (ii)çeşitli farklı alanlardan doğabilecek potansiyel sorumluluklar, ticari, finansal ve başka sorumluluklar, (iii)çeşitli yasal mücadeleler, (iv)çeşitli sigorta teminatları, (v)birçok yerel ve ulusal otorite, (vi)kamu ve medya.

Kulübün ve donatanın bu tip karmaşık olaylara karşı her zaman hazırlıklı olması gerekmektedir ve bu gibi durumlarda donatanın en önemli destekçisi P&I kulübü olmaktadır. Normal şartlar altında P&I teminatı bu tür üçüncü taraflara karşı olan sorumluluk hasarlarının tümünü karşılayabilmektedir.

Kulüplerin ve donatanların doğal olarak öncelikli amacı hasarı oluşmadan önleyebilmektir. Kulüpler bunun için gerekli tedbirlerin alınmasını gemi üzerinde yaptığı surveylerle ya da düzenledikleri kılavuz, bülten gibi yayınlarla ilgili gemi-kara

personelini bilgilendirerek sağlamaktadırlar. Bu bültenler ve kılavuzlar gemideki günlük faaliyetlerden liman operasyonlarına kadar çok geniş kapsamlı uygulamalar içerir.

Başarılı bir hasar yönetme süreci iyi bir takım çalışması gerektirir. Bu takımın unsurları; gemi mürettebatı, gemi işletmecisinin operasyon ve sigorta departmanı, kulüp, kulüp muhabiri, avukatlar ya da konu ile ilgili başka uzmanlardır. İlgili uzmanlar ise, yük hasarları konusunda gemideki yüke bağlı olarak petro-kimya ürünleri için kimyagerler, dökme yük tahıl gibi yükler için ziraat mühendisleri, iskele rıhtım gibi yapılara verilebilecek hasarlar için inşaat mühendisleri gibi kimselerdir. Gemi ve liman operasyonlarının çeşitliliği düşünülürse, hasar tiplerinin çeşitliliği de aynı paralelde oldukça geniş olabilmektedir. Nitekim gemi, bir yükü bir yerden yere hasarsız bir şekilde taşıma amacı güderken, diğer yandan personelin üzerinde yaşamını sürdürebileceği bir ortam sunmak durumundadır.

Hasar yönetiminde zamanlama çok önemlidir, nitekim geminin günlük kirası, limanda kalış masrafları, bir sonraki seferdeki yükleme limanına yetişmesi gibi hesaplamalar sürekli yapılmaktadır. Kulüpler hasar meydana gelir gelmez ya da hasar ihtimali oluştuğunda dahil durumun ivedilikle kendilerine bildirilmesini üyelerden talep etmektedir. Böylelikle alınan önlemler ile hasar minimize edilebilir ya da hasar talebini yapan üçüncü taraf ile uzlaşma sağlanarak gemi operasyonlarındaki gecikmelerin önüne geçilebilmektedir. Ayrıca böyle bir durumda herhangi bir tazminat söz konusu ise zaman kazanmak açısından bunun yerine geçebilecek bir garanti mektubu kulüp tarafından tazminat talep eden tarafa sunulabilmektedir. Hasar taleplerinin karşılanması için kulüp kurallarının üye tarafından dikkatli bir şekilde takip edilmesi gerekmektedir, aksi takdirde hasar talepleri teminat kapsamı dışında kalabilmektedir.

Bazı büyük P&I kulüpler karşılaşılan büyük hasarlar üzerinde analiz yapmış ve bu hasarların ortaya çıkmasında %65 gibi yüksek bir oranın insan hatası kaynaklı olduğu sonucuna varmışlardır. Hatta bu hatalar da detaylandırarak seyir zabiti hatası, sahil personeli hatası, pilot hatası gibi sınıflandırmalar yapmıştır (Anderson, 1999: 84). Bazı teknik kusurlar dahi detaylı inceleme yapıldığında kaynağının insan hatası olduğu görülebilmektedir. Örneğin bir ambar kapağı sızıntısı meydana gelerek suyla temas etmemesi gereken bir yük ıslandığında bu, kapaktaki yapısal bir teknik kusur gibi görünebilir. Ancak kapaktaki teknik dizayn da bir insan tarafından

tasarlanmaktadır ve denizdeki ağır hava koşullarına dayanıklı bir şekilde inşa edilmesi gerekmektedir. 1912 yılında gerçekleşen Titanik faciası da bu konuda sıklıkla verilen örneklerdendir. Tehlikeli sularda emniyetli hızla seyir etmemesi ve gemi dizaynındaki yetersiz sayıdaki filika, yeterince dayanıklı olmayan su geçirmez perdeler birer insan hatası olarak kabul edilmektedir.

Meydana gelen hasarlardan kimse fayda sağlamamaktadır ancak bu tür durumlarda çözüm üreten avukatlar, sigorta eksperleri ya da sörveyörlerin verdikleri hizmet karşılığı bir fayda sağladığı düşünülebilmektedir. Hasarlar gemi ve gemi işletmecisi için kötü bir itibara sebep olmakta ve aynı zamanda yük ilgilileri için de istenmeyen durumlardır. Nitekim yük ilgilileri ticari olarak tüm planlarını beklemekte ya da göndermekte oldukları yüklere bağlı gerçekleştirebilmektedirler. Örneğin bir işletme yapacağı yüksek tonajlı bir hammadde ithalatına bağlı olarak 6 aylık ya da daha uzun süreli üretim planı yaparak müşterilerine ürün sözü verebilmektedir.

Çatışma veya seyir kazaları ise gemi kaptanının veya mürettebatının sicili açısından önem arz etmektedir. Kötü anılan kazalara karıştıktan sonra isim değişikliği yapılan gemilere dahi rastlanmaktadır. Bunun tersi düşünüldüğünde ise temiz bir hasar geçmişi olan sorunsuz gemiler her zaman ilgili taraflar tarafından tercih edilen iyi itibarlı işletmeler ve gemiler olmuştur.

IG havuz antlaşmasına dahil hasarları kendisi ayrı olarak değerlendirmektedir. 20.02.2018 tarihi itibarıyla 2017/2018 poliçe yılı havuz sözleşmesine dahil hasar ödemelerinin toplamı, önceki yıllara göre artış göstererek \$ 293 milyon doları bulmuştur. Bu poliçe yılının en yüksek maliyetli hasarı 2017 yılının Temmuz ayında gerçekleşen, 2017 yapımı bir konteyner gemisinin, UNESCO dünya mirası bölgesi olan Yeni Kaledonya, Mare adası açıklarındaki resiflerde karaya oturması olmuştur. Bölgenin oldukça uzakta ve ıssız bir yerde olması müdahaleyi zorlaştırmış, gemideki yakıtlar helikopter yardımıyla boşaltılabilmektedir. Gemiye tekrar yüzdürme çabaları başarısız olmuş, bundan dolayı enkaz kaldırma çalışmaları yapılmıştır. Diğer bir yüksek çaplı hasar ise 2018 Ocak ayında gerçekleşen, bir tanker ve dökme yük gemisinin dahil olduğu bir çatışma olmuştur. Şangay'ın 150 mil açıklarında gerçekleşen olay sonucu tankerde patlamalar olmuş ve yangın çıkmıştır. Yangın kontrol altına alınamamış ve gemi Japon karasularına sürüklenerek 115 metre derinlikte batmıştır. Ne yazık ki olay sonucu 32 kişi, tüm gemi personeli hayatını

kaybetmiştir ve bölgedeki birçok Japon adasında çevre kirliliği yaşanmış, deniz kirliliğinin etkileri de hala devam etmektedir (The Britannia P&I Club, 2018: 8).

3.1.1. Kayıp Önleme (*Loss Prevention*)

Kayıp önleme düşüncesi, hasar taleplerindeki maliyetleri düşürme veya önleme amaçlı farkındalık yaratma hedefi gütmektedir. P&I kulüpler tarafından kullanılan kayıp önleme kavramı çok geniş bir anlam ifade ederken bu kayıplardan kasıt maddi kayıplar, zaman kayıpları, personel yaralanmaları ya da can kayıpları şeklinde olabilmektedir. Kulüplerin kayıp önleme ekipleri genellikle tecrübeli ve eski denizcilerden oluşmaktadır. Gemide kayıp önlemenin kilit elemanları, eğitim, bakım-tutum, denetim, emniyet ve güvenlik gibi unsurlardır.

Kayıp önleme servisi üyelere, yönetim değerlendirmesi, kök neden analizi, teknik seminerler ve ilgili yayınlar sağlamak gibi hizmetler sunmaktadır. Bununla beraber geminin en yüksek standarda sahip olduğundan emin olmak için gemi üzerinde kondisyon sürveyleri uygulanabilmektedir (<https://britanniapandi.com>, 2019). Her kulübün kendine has bir kayıp önleme hizmeti veya sistemi olmasıyla beraber bunlar birbiriyle benzerlik göstermektedirler. Kulüpler beklenebildiği gibi kendilerine gelen hasar taleplerini analiz ederek bu doğrultuda bir kayıp önleme sistemi oluşturmaktadırlar.

Kayıp önleme sisteminde yer alan giriş öncesi P&I sürveyleri, tanker ve yolcu gemileri için 10 yaşından, diğer tipteki gemiler için 12 yaşından itibaren zorunlu tutulmaktadır. Bu sürveyler bağımsız sürveyörler tarafından yapılmaktadır ve içeriği her kulübün kendine özel düzenlenmektedir ve genellikle internet sitesinde sürvey formlarına yer verilebilmektedir. Bu sürveyler neticesinde gemide bulunan eksikliklerin tamamlanması için tanınan zaman sonunda tekrardan bir tamamlayıcı / takip edici bir sürvey istenebilmektedir.

Kulüpler her liman veya ülkedeki hasar trendlerini yakından takip ederek kayıp önlemek için ilgili güncel bilgileri bültenler yayınlarak üyeleriyle sıklıkla paylaşmaktadırlar. Örneğin bir ülkedeki balast prosedüründeki değişiklik, geminin geldiği bölgede türeyen bir haşere, bölgedeki salgın bir hastalık, limanda yeni başlatılan uygulamalar gibi sebepler beklenmeyen, fazladan veya sıkı denetimlere ve

ağır cezalara sebep olabilmektedir. Bu açıdan geminin gerekli hazırlıkları yapabilmesi için önceden bilgilendirilmesi önem arz etmektedir.

3.1.2. Kulüp Tavsiyeleri ve Kılavuzları

Kulüplerin hasarlar karşısında sağladığı hizmetlerden biri de tavsiye niteliğinde yayınlar ve kılavuzlar yayınlamaktır. Kaptanların ve gemi personelinin faydalandığı bu kaynaklar her türlü gemi ve liman operasyonu ile ilgili örnek uygulamalar içermektedir. Bu tip yayınlar, dijital ortamda, basılı kopya şeklinde gemiye ulaştırılabilir ya da gemi içinde hafızada yer etmesi için personelin görebileceği yerlere asılan broşürler olarak da bulunabilmektedir.

Bu kılavuzlar ve yayınlar konu hakkında uzman olan kişi veya kişiler tarafından analiz edilerek hazırlanmış çalışmalardır. Kılavuzlar daha çok, sık rastlanan veya maliyeti yüksek hasarlara odaklanarak bunların etkilerine hazırlıklı olma amacıyla düzenlenmiş, hasar ve talepleri azaltmaya yöneliktir. Bu tip sık rastlanan hasarlar genel olarak; personel yaralanması, çatışma ve seyir hasarları, yük hasarları, deniz kirliliği olarak kabul edilmektedir ve bu konularla ilgili birçok kulübe ait kılavuz mevcuttur.

Yük hasarlarında kılavuz ve tavsiyeler kaptan ve gemi personeli için önem arz etmektedir. Özellikle spesifik bir yük için hazırlanmış olan yükleme kılavuzları seyir esnasında ya da tahliye limanında oluşabilecek hasarların önüne geçerek kaptana yardımcı olmaktadır, nitekim kaptanın ve gemi personelinin bu tip bir yük ile ilk defa karşılaşmış olma olasılığı mevcuttur. Örneğin kulüpler mali olarak değeri yüksek olan demir çelik yükleri için özel kılavuzlar yayınlamaları. Bu kılavuzlar yükün istif, emniyete alınması, bağlanmasından kullanılan takozların özelliklerine, seyir esnasındaki havalandırma koşullarına kadar oldukça detaylı bilgiler vermektedir. Nitekim herhangi bir hasar söz konusu olduğunda bu kurallar dikkate alınmıyorsa sorumluluğun gemide olduğu göz önünde bulundurulacaktır.

3.1.3. Talep / Hasar İhbar Süreci ve Yönetimi (*Claims Handling*)

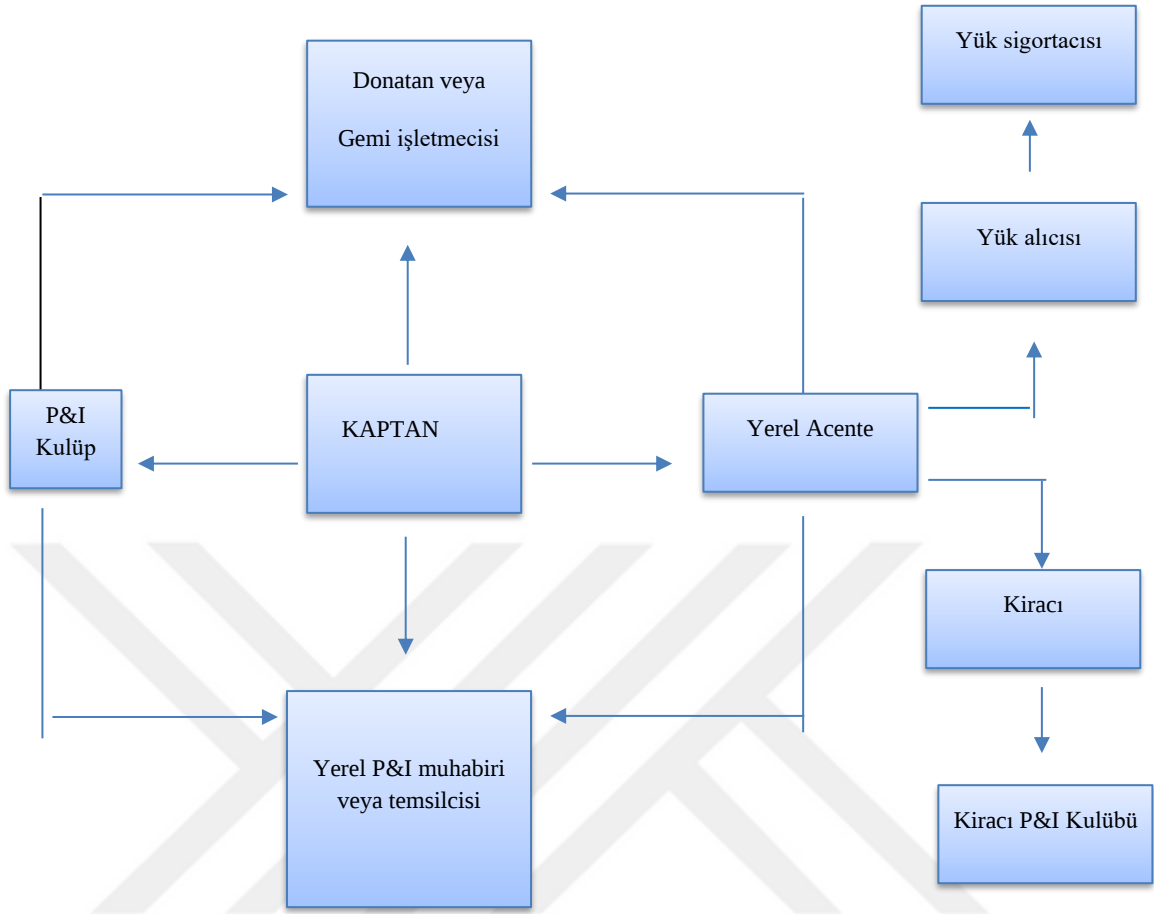
Hasar ya da talep yönetimi kavramı üyenin sorumlu tutulabileceği bir olayın meydana gelmesinden, bu olayın doğurduğu sorumluluğun ortadan kaldırılmasına

kadar olan sürecin yönetilmesini ifade etmektedir (Acar, 2007: 373). Bu süreç olayın gerçekleşmesi ile başlayan, delil toplama, çeşitli incelemeler, teknik, hukuki, ticari çalışmalar gerektirebilen ve zarar gören tarafla uzlaşınca ya da davalar sonuçlanıncaya dek sürebilen uzun bir dönemi kapsayabilmektedir. Bu sürecin etkin ve verimli geçebilmesi iyi bir takım çalışması gerektirmektedir.

Gemiler genellikle bu tip hasarlarla yabancı limanlarda karşılaşılır. Hasar talebinde bulunan üçüncü taraf ise ev sahibi olmanın avantajına sahiptir ve donatan üyeye karşı daha kolay ve etkin bir şekilde kendi savunmasını yapabilmektedir. Bundan dolayı donatan geminin tutuklanmasından, gemiye karşı ticari veya hukuki yaptırımlara kadar birçok riskle karşı karşıya kalabilmektedir. Kulüp, donatandan aldığı ihbarla beraber, gerek yerel temsilciler vasıtasıyla gerekse bölgeye gönderebileceği uzmanlarla tüm yetkiyi ve süreci donatandan devralır ve hasar tutarını mümkün olduğunca düşük seviyede tutmaya çalışmaktadır. Kulüp gerektiği durumlarda garanti mektubu (LOU) yoluyla veya talep edilen tutarı doğrudan karşılayarak geminin rutin operasyonlarına devam etmesini sağlayabilmektedir. Ancak kulüp tüm bu faaliyetleri donatan üye adına yapmaktadır ve resmî olarak diğer taraflarla bir ilişkisi bulunmamaktadır.

Hasar oluşumlarında genellikle durumu ilk fark eden kaptan olmaktadır. Kaptanın problemi gemi işletmecisine veya kulübe zamanında iletmesi, gerekli desteğin sağlanması açısından çok önemlidir. Kaptanın bu durumda birçok seçeneği mevcuttur, gemi işletmecisinin operasyon veya sigorta birimine bilgi verebilir, kulüp ile temasa geçebilir ya da doğrudan yerel muhabir ile temasa geçebilmektedir. Aşağıda yer alan Şekil 8'de bir tahliye limanında karşılaşılan herhangi bir yük hasarı durumunda tarafların ilk ihbar seçenekleri belirtilmiştir.

Şekil 8: Hasar Oluşumlarında İlk İhbar Seçenekleri



Kaynak: Anderson, 1999: 63.

Hasarlar veya kazalar ne yazık ki her zaman ofis çalışma saatlerinde gerçekleşmemektedir. Bundan dolayı hasar yönetimi sürecindeki yetkili ve ilgili personelin 7/24 tetikte ve hazırlıklı olması gerekmektedir. Güncel yerel P&I muhabirleri listesinin (*List of correspondents*) gemide bulunması acil durumlarda iletişim için önem arz etmektedir.

3.1.4. P&I Sörveyi

Denizcilikte “sörvey” kelimesinin anlamı, istenilen ilgili alanda ya da konuda araştırmalar yapmak, rapor hazırlamak ve yapılan araştırmanın sonucunu belgelendirmek işlemlerini kapsayan bir hizmet olarak ifade edilebilmektedir. Arzu edilen konular için ve farklı uzmanlık alanlarının her birine özgü sörvey hizmeti

bulunabilmektedir. Örneğin, yük sürveyi, su altı sürveyi, yat sürveyi, tekne-makine sürveyi, P&I sürveyi, klas sürveyi, draft sürveyi gibi yapılan işin ilgi alanına göre farklı sürvey tipleri mevcuttur.

P&I hasarları oldukça geniş kapsamlı bir çeşitlilik gösterebilmektedir. Nitekim yapılacak P&I sürveyi hizmetlerinin de aynı çeşitlilikte olması beklenmektedir. Bu hasar tipleri göz önünde bulundurulursa, kulübün her tip farklı hadise için doğru uzmanı veya sürveyörü ataması gerektiği belirtilebilir. Kulüpler hasar durumlarında, hasarın gerçekleştiği limandaki yerel muhabir vasıtasıyla gemiye sürveyör ataması yapmaktadırlar. Ancak kulüp gerekli gördüğü takdirde, hasarın boyutuna ve tipine göre hasarın gerçekleştiği ülkeye kendi ülkesinden ivedilikle konu ile ilgili daha yararlı bulduğu bir uzman gönderebilmektedir. Ayrıca, daha önce belirtildiği gibi P&I sürveyleri yalnızca hasar durumlarında değil, geminin genel kondisyonunu belirleme ya da kayıp önleme ya da farklı istenilen özel durumlarda da yapılabilmektedir.

Hadisenin kulübe ihbar edilmesine müteakip, kulüp sürveyörün atanmasını yapar ve sürveyin kapsamını ve ilgili talimatlarını bildirir. Donatan veya sürveyör geminin acentesi ile temas kurarak konu ile ilgili tarafların haberdar edilmesini ve inceleme yapacak kişilerin gemiye çıkması için gerekli formalitelerin yapılmasını sağlamaktadır. Gemiye çıktıktan sonra kulüp tarafından atanmış olan sürveyör kendisini kaptana tanıtmakla yükümlüdür ve kaptandan gerekli incelemeyi yapmak üzere onay alır. Kaptan ve gemi personeli de atanmış olan sürveyöre gerekli yardımı ve desteği emniyet ve güvenlik kuralları çerçevesinde sağlamakla yükümlüdür. Kaptanın veya donatanın onayı olmadan üçüncü tarafların gemi üzerinde inceleme yapmaları mümkün olmamaktadır ve kulüp tarafından gerekli görüldüğü takdirde bu taraflarla gemiye ait belge veya başka bir kanıt (resim, rapor, numune vb.) paylaşılmamaktadır. P&I sürveyini gerçekleştiren sürveyörün diğer tarafları temsil eden sürveyörlere göre bu açıdan bir avantajı mevcuttur çünkü gemi üzerindeki her türlü belgeye veya kanıta erişimi mümkündür. Ancak kiracının P&I kulübüne ait bir sürvey gerçekleştirildiğinde bu durum mümkün olmayabilmektedir.

P&I sürveyindeki en önemli işlemlerden biri kanıt toplamaktır. Evrak niteliğindeki kanıtlar güverte, makine jurnali, yağ kayıt defteri kopyaları, operasyon ve bakım-tutum kayıtları, gemi sertifikaları, hava raporları, iletişim kayıtları, konişmento, manifesto vb. belgelerdir. Gemideki bazı kanıtlar ise, VDR (voyage data

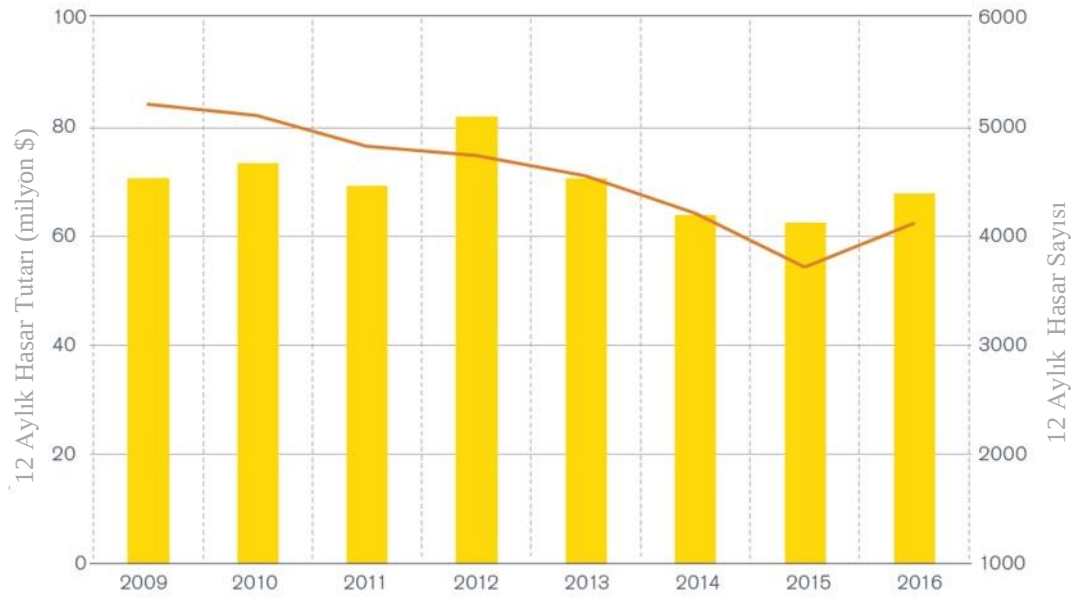
recorder), ECDIS (electronic chart display and information system), derinlik ölçer (echo sounder) kayıtları gibi dijital ortamda saklanmakta olan kayıtlardır. P&I sörveyi esnasında hasar ile ilgili çekilen fotoğraflar da kanıt niteliğinde olabilmekte ve önem arz etmektedir. Hasar tespitlerinde mümkün olduğunca konuyla ilgili her bir tarafın temsilcilerinin katılımıyla ortak bir sörvey (*joint survey*) gerçekleştirilmesi ve hasarın boyutu ile ilgili ortak bir karar verilebilmesi herkes tarafından arzu edilen bir durumdur. Böylelikle daha etkin ve hızlı bir biçimde uzlaşma yoluna gidilerek problemler çözülebilmektedir. Sörveyörler bulgularını yerel muhabire veya kulübe bildirir, bunun ardından atılacak diğer adımları ya da nihai kararı kulüpler vermektedirler. Bu adımlar talepte bulunan tarafla uzlaşma ya da hukuki yollara başvurma şeklinde olabilmektedir.

3.1.5. P&I Hasar Talepleri Analizi

Kulüpler mali durumlarını idare etmek için hasar analizlerine oldukça önem vermektedir. Ancak hasar analizlerinin kulüpler açısından bakıldığında ekonomik değerlendirmesi daha önemli gibi görünse de bu analizlerin amacı aynı zamanda denizcilik sektöründeki hataları indirmek, hız ve kaliteyi arttırmaktır. Nitekim müşterek kulüpler ekonomik açıdan bir fayda beklemeden şeffaf bir hizmet sağlamaktadırlar ve genel olarak mali tablolarını kamuoyu ile paylaşabilmektedirler. Kulüpler tarafından yapılan hasar analizleri her yılın 20 Şubat tarihinden itibaren bir sonraki yılın 20 Şubat tarihine kadar olan süre için, yani poliçe yılı içerisinde değerlendirilmektedir. Ayrıca bu analizler bahsi geçen poliçe yılının zaman zaman bir ya da iki yıl sonrasında yapılabilir nitekim daha önce bahsedildiği gibi herhangi bir hasar ile ilgili dosyanın kapanması olayın gerçekleştiği poliçe yılının iki sene sonrasını bulabilmektedir.

UK P&I kulübün paylaştığı 2017 yılı raporunda yer alan aşağıdaki Şekil 9'da, 2009 ve 2016 yılları arası sekiz yıllık hasarlar ve maliyetleri belirtilmiştir.

Şekil 9: UK P&I Kulübü 2009 – 2016 Yılları Arası Hasar Sayısı ve Tutarları



Kaynak: UK P&I, 2017: 6.

Şekil: 9 uyarınca hasar sayıları ve maliyetleri arasındaki doğru oran dikkat çekmektedir, ancak çok yüksek maliyetli bir hasar durumunda bu doğru orantı her zaman geçerli olmayacaktır. Aynı raporda personel yaralanması ve yük hasarlarının kulübe gelen toplam hasar taleplerinin neredeyse yarısını oluşturduğu belirtilmektedir (UK P&I Club, 2017: 11).

UK P&I kulübünün 2017 yılı raporunda özellikle dikkat çekilen hasar talebi, bahsi geçen poliçe yılında artış göstermiş olan ve özellikle Çin'de gerçekleşen, balıkçı teknelerinin de dahil olduğu seyir kazaları veya çatışmalar olmuştur. Ayrıca kulübe gelen hasar talepleri havuz sözleşmesi talepleri ve kulüp talepleri olarak da sınıflandırılmaktadır. UK P&I kulüp 2017 yılı raporunda büyük çaplı olarak kabul edilen \$ 100.000 ve üzeri hasarları incelerken bu hasarların gerçekleştiği ülke ve liman, risk kategorisi, gemi tipi, gemi veya insan hatası perspektiflerinden bir analiz yapmıştır. Yapılan analizde büyük çaplı hasarlarla küçük çaplı hasarların aynı sebeplerden doğduğu gözlemlenmiştir. Bulgularda ise hasar oluşumlarında birincil sebebin insan hatası olduğuna dikkat çekilmiştir. Yapılan incelemelerde insan hatası faktörünün 10-14 yaş aralığındaki gemilerde daha sık karşılaşıldığı gözlemlenmiştir. Büyük çaplı hasarların oluşma sıklığı 14-22 yaş aralığındaki gemilerde, daha yaşlı gemilerin aksine daha yüksek bulunmuştur. Bundan dolayı kulüpler tarafından,

gemilerin 10 ve 15 yıllık klas sörveylerine önem verilmesi konusuna dikkat çekilmiştir.

İnsan hatası kavramı risk analizlerinde derinlemesine incelenmiş ve bu faktörün altında çeşitli nedenler bulunmuştur. Bu nedenler genel olarak şu şekilde sıralanmıştır, ticari baskı, aşırı kişisel güven, yardım istemeye çekinmek, çeşitli milletlerden oluşan gemi/sahil iş gruplarında dil karışıklıklarından kaynaklanan iletişim sorunları, yorgunluk vb. UK P&I kulübü 2017 yılı raporunda ayrıca gemi tipine ve geminin bayrağına göre de bir sınıflandırma yapılmış, dökme yük gemilerinin yapısal hasarlara maruz kalma oranı diğer gemi tiplerine göre yüksek bulunmuştur.

Çevre kirliliği hadiseleri en pahalı hasar tiplerindendir ve ana sebepleri olarak çatışma, yapısal tekne hataları ve valf hataları bulunmuştur. Personel yaralanmalarında yüksek bir oranla düşme, kayma ve yüksekten bir cisim düşmesi gibi sebepler en yüksek orana sahiptir. İlginç bir istatistik olarak yeni gemilerde personel yaralanmalarına daha sık rastlandığı gözlemlenmiştir. Çatışma hasarlarının neredeyse yarısını %47 ile tankerler ve dökme yük gemileri oluştururken, çatışma hasarlarıyla gemi yaşının bir ilgisi olmadığı bulgusu paylaşılmıştır.

Japon P&I kulübü benzer bir analizi 2018 yılı raporunda beş Japon limanında uyguladığı çalışmada yayınlamıştır. UK P&I kulübünden farklı olarak poliçe yılında kulübe kayıtlı gemi sayısı ile kaza sayısının oranını eklemiştir. Ayrıca kıyısız seyir ve okyanus aşırı seyir yapan gemi tipleri için ayrı analizler yapılmıştır.

Şekil 10: Japon P&I Kulübü 2008 – 2016 Yılları Arası Kaza/Hasar Sayısı ve Oranı



Kaynak: Japan P&I Club, 2018: 2.

Şekil 10'da görüldüğü gibi bu raporun ayırt edici noktası gemi sayısı / kaza oranı kıyaslanması olmuştur. Gemi başına her poliçe yılı içerisinde birden fazla talep olduğu görülmektedir. Bunun sebebi ise özellikle personel sağlığı ve yaralanmalarıyla ilgili taleplerin karşılandığı geniş sigorta kapsamına bağlanmıştır. Yük ve personel hasarları en yüksek oranlara sahip hasarlar olmuştur.

The Standart P&I Kulübü'nün 2015 yılında yayınladığı bültende kulübe gelen 2009-2014 yılları arasındaki hasar ve taleplerin sayısal ve maliyet olarak tiplerine göre değerlendirilmesi aşağıdaki Şekil 11 ve Şekil 12'deki gibi yer almıştır.

Şekil 11: Standart P&I Kulübü 2009 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Tipleri Sayısal Oranı



Kaynak: The Standart P&I Club, 2015: 2.

Bu değerlendirmeden anlaşılan durum, benzer çalışmalarda olduğu gibi yük ve personel yaralanması hadiselerinin sayısal olarak kulübe iletilen en yüksek sayıdaki hasar talepleri olduğu anlaşılmaktadır. Ancak hasar taleplerinin mali değerleri söz konusu olduğunda Şekil 12'deki farklı durum ortaya çıkmıştır. Enkaz hasar taleplerinin düşük olan sayısına rağmen yüksek maliyetinden ötürü diğer hasarların önüne geçtiği gözlemlenmiştir. Bununla beraber, kirlilik ve çatışma gibi yüksek maliyetli hasarların da aynı şekilde maliyet açısından değerlendirilme yapıldığında daha üst sıralara çıktıkları gözlemlenmiştir.

Şekil 12: The Standart P&I Kulübü 2009 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Tipleri Maliyet Oranı



Kaynak: The Standart P&I Club, 2015: 2.

The Swedish P&I kulübü 2016 yılında P&I talepleri ile ilgili detaylı bir çalışma yayınlamıştır. Bu çalışmada kulübe iletilmiş en yüksek frekansa sahip üç talep tipi olan; yük hasarları, personel yaralanmaları ve personel hastalıkları ile bu taleplerin iletildiği üç gemi tipi incelenmiştir. Bu üç gemi tipi; dökme yük, tanker ve konteyner gemileri kulüpteki sigortalı gemilerin %80'ini oluşturduğu için tercih edilmiştir. Kirlilik ve enkaz gibi P&I taleplerinin analize dahil edilmeme sebebi bu tarz hasarların çok yüksek maliyete sahip olmasına karşın, frekanslarındaki düzensizlik ve kıtlık ile bu hasarlar ile ilgili bir trend belirlemenin oldukça zor olmasıdır. Aynı zamanda bu tip hasarlar genellikle çatışma veya karaya oturma gibi katastrofik seyir kazaları ile bağlantılı olmaktadır (The Swedish Club, 2016: 5). Şekil 13'de tüm kategoriler dahil edilmiş olarak toplam hasar taleplerinin maliyet ve frekanslarının on yıllık değerleri ele alınmıştır.

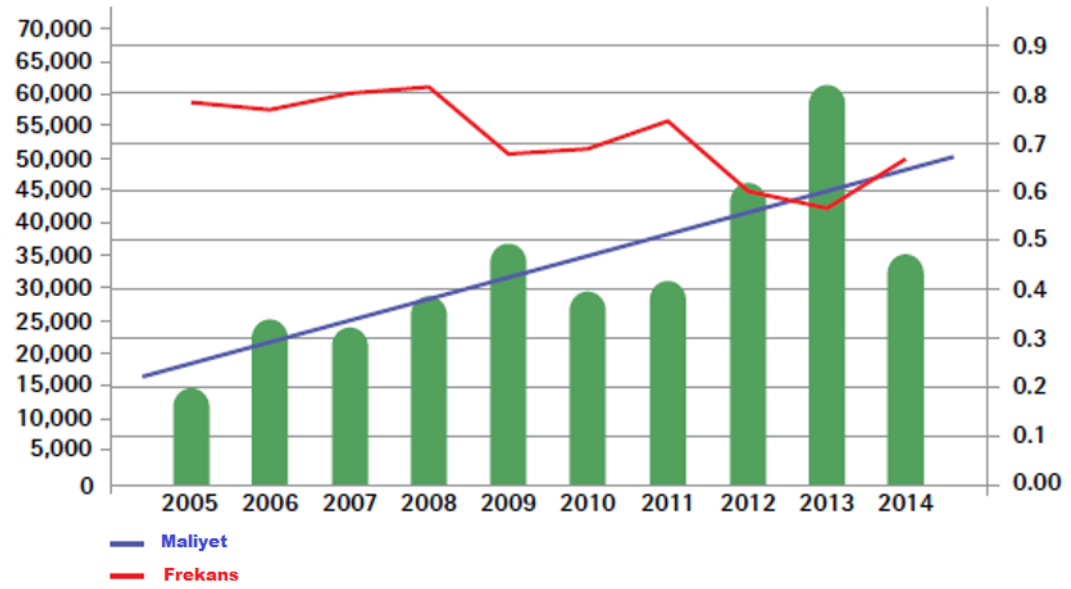
Şekil 13: The Swedish P&I Club 2005 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansı

Ortalama Hasar Maliyetleri ve Frekansları 2005 - 2014

Maliyet 1 - 3.000.000 \$

Gemi Tipleri : Dökme Yük, Konteyner, Tanker

Hasar Tipleri : Yük, Hastalık, Yaralanma



Kaynak: The Swedish P&I Club, 2016: 6.

Aynı raporda yer alan Şekil 14’de ise hasar taleplerinin maliyet ve frekanslarının gemi tipine göre dağılımı gösterilmiştir. Konteyner gemilerindeki hasarların frekans ve maliyetlerindeki artışa dikkat çekilmiştir.

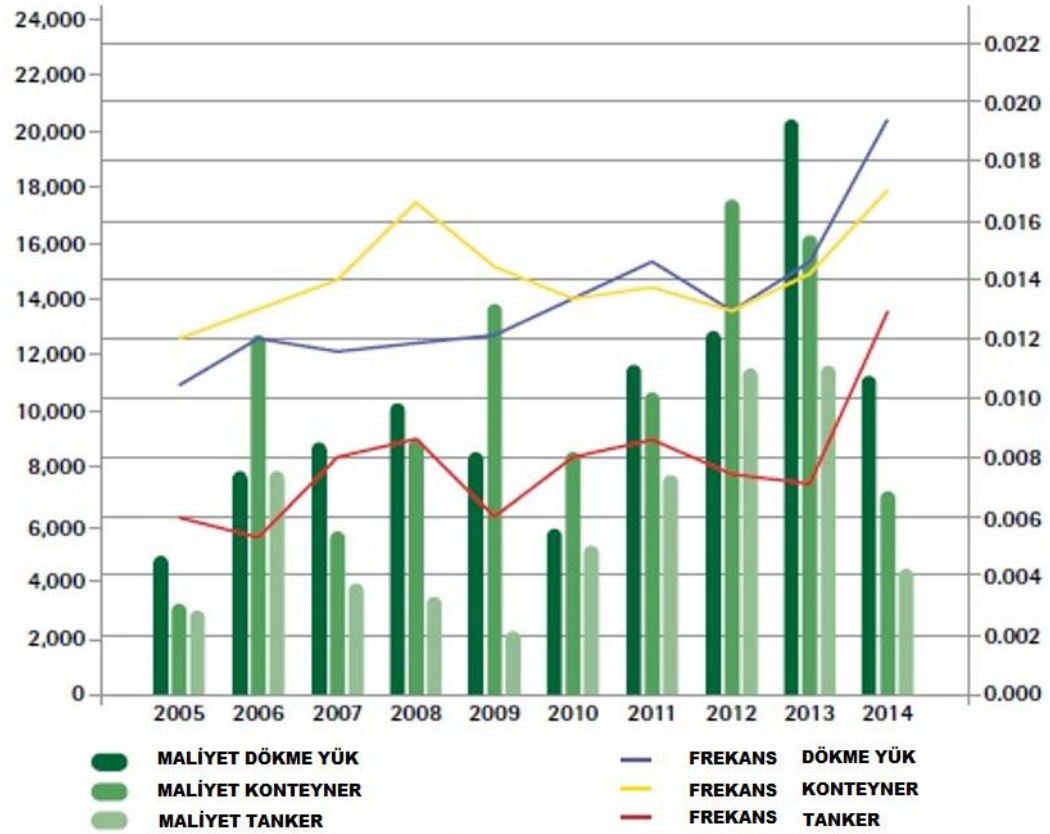
Şekil 14: The Swedish P&I Club 2005 – 2014 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekanslarının Gemi Tiplerine Göre Dağılımı

GEMİ TİPİNE GÖRE HASAR MALİYET VE FREKANSLARI

2005 - 2014 HASARLAR 5.000 - 3.000.000 \$

GEMİ TİPLERİ: DÖKME YÜK, KONTEYNER, TANKER

HASAR TİPİ: YÜK, HASTALIK, YARALANMA

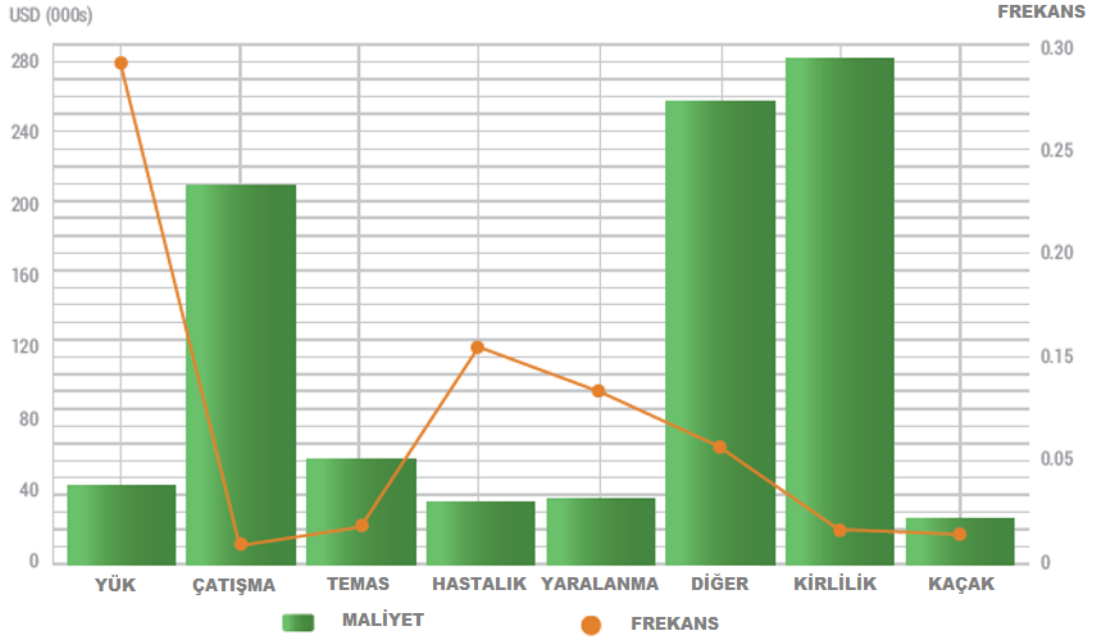


Kaynak: The Swedish P&I Club, 2016: 6.

The Swedish P&I kulübü bu raporun yeni halini güncel verilerle düzenleyerek 2019 yılında yayınlamıştır. Daha önceki raporda olduğu gibi yük hasarları, personel yaralanma ve hastalıkları ile ilgili talepler Şekil 15’de görüldüğü gibi frekansı en yüksek talepler olmuştur. Çatışma, kirlilik ve diğer P&I talepleri ise en yüksek maliyetli talepler olmasına karşın, bu taleplerin frekanslarının düşük olması olumlu sayılabilecek bir gelişmedir.

Şekil 15: The Swedish P&I Club 2013 – 2017 Yılları Arası Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansları

HASAR TİPİNE GÖRE ORTALAMA MALİYET & FREKANS TABLOSU (2013 - 2017)
GEMİ TİPİ: DÖKME YÜK, KONTEYNER, TANKER
HASAR TİPİ: TÜM HASARLAR

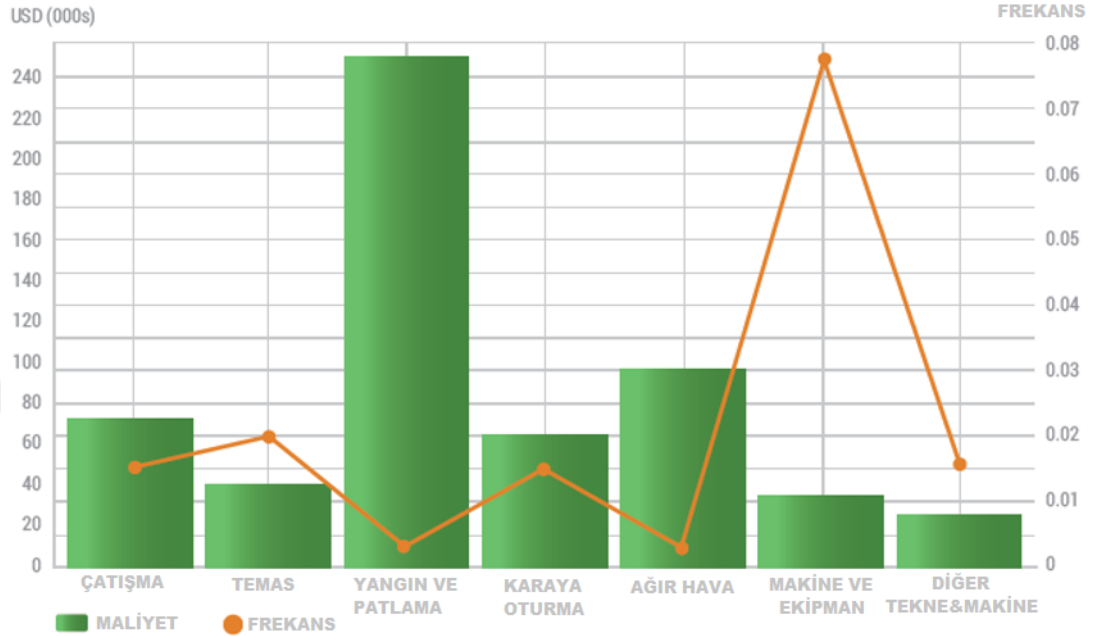


Kaynak: The Swedish P&I Club, 2019: 12.

Aynı raporda P&I teminatı kapsamındaki tekne-makine hasarları ayrı kategoride incelenmiştir. Aşağıdaki Şekil 16'da kulübe iletilen, üç gemi tipi için tekne-makine ile ilgili beş yıllık hasarların frekans ve maliyetleri yer almaktadır. Makine ve makine ekipmanları ile ilgili hasarlar en sık karşılaşılan hasarlar olmuştur. Düşük olan maliyete rağmen bu yüksek frekans ile toplamda en çok maliyeti kapsayan kategori olmuştur. Yangın ve patlama ile ilgili hasarlar ise düşük frekansa karşın yüksek maliyetli tekne-makine hasarlarına sebep olmuştur.

Şekil 16: The Swedish P&I Club 2013 – 2017 Yılları Arası Tekne-Makine Talep/Hasar Maliyetleri ve Frekansları

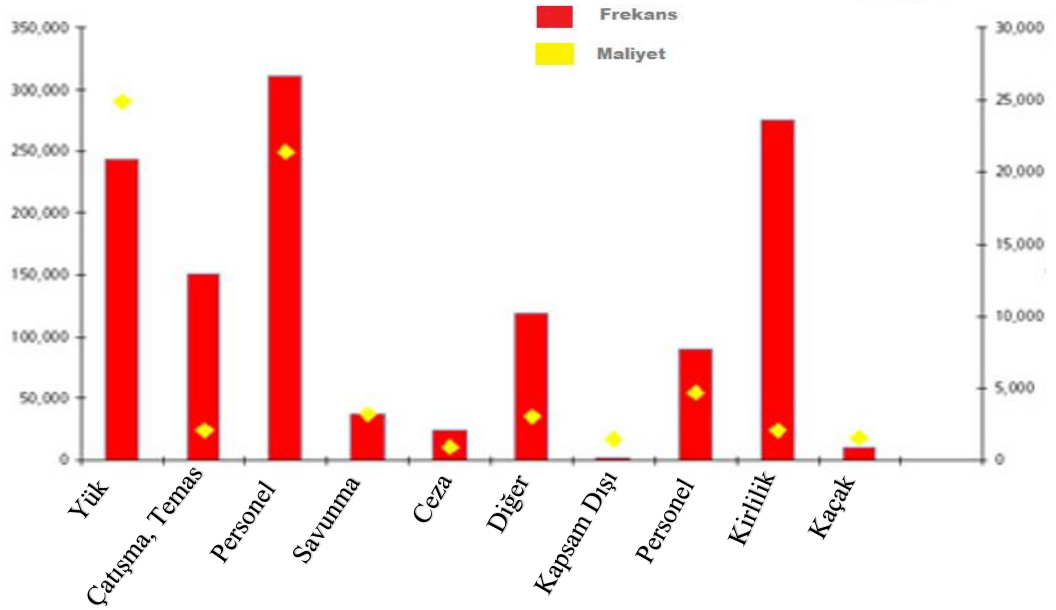
HASAR TİPİNE GÖRE ORTALAMA MALİYET VE FREKANS (2013 - 2017)
GEMİ TİPİ: DÖKME YÜK, KONTEYNER, TANKER



Kaynak: The Swedish P&I Club, 2019: 49.

Gard P&I kulübü 2004 yılında 1993 ve 2003 yılları arası on yıllık süreli hasar talepleri için bir analiz çalışması yayınlamış ve buna göre bu kulübe iletilen en yüksek maliyetli hasar talebi türü personel talepleri olmuştur. Aşağıdaki Şekil 17’de frekans ve maliyet açısından bu hasar talepleri incelenmiştir. Bu analizde maliyet açısından değerlendirildiğinde personel taleplerini, kirlilik ve yük hasarları takip etmiştir. Frekans açısından değerlendirildiğinde ise yük hasarlarının en yüksek değere sahip olduğu gözlenmektedir.

Şekil 17: Gard P&I Club 1993 – 2003 Yılları Arası Hasar Talepleri Maliyetleri ve Frekansları



Kaynak: GARD P&I Club, 2004.

3.1.6. Gemilerin Özelliklerine Göre Karşılaştıkları Hasarlar ve Nedenleri

Daha önce incelendiği gibi hasar analizlerinde yük hasarları ve personel yaralanmaları, hastalıkları dikkat çeken P&I hasar talepleri olmuştur. Bazı kulüpler, bu talepleri veya hasarları gemi tiplerine göre ayırt ederek ve neden sonuç ilişkisi içerisinde incelemişlerdir.

Dökme yük gemileri için karşılaşılan yük hasarları ve genel sebepleri şu şekilde sıralanabilir. Yük ıslanması için, yükün yanlış bir şekilde elleçlenmesi, yükün ıslak yüklenmesi, gemi ambar kapaklarındaki sızıntılar. Yük eksikliği için, yükün yanlış elleçlenmesi, yük miktarı hesaplamalarındaki hataları. Yük kirlenmesi veya karışması için, yükün yanlış elleçlenmesi, yükleme öncesi yapılan temizliklerin yetersiz olması, gemi ambarlarının zayıf kondisyonu, uygunsuz farklı yüklerin birbirine karışması, yüklenmeden önce yükün yabancı maddelerle karışması ve yüksek nem oranı, gizli kusurlar.

Tüm bu incelemeler sonucu dökme yük gemilerindeki yük hasarlarıyla ilgili dikkat edilmesi gereken konular şunlardır, ambar kapakları (ambarağzı, kapak

lastikleri), yüksek sıcaklık, yük kirliliği (ambar temizliği), yük eksikliği, ambarlardaki iskandil ve havalandırma borularının bakım tutumu, sıvılaşma, ambarları su basması (balast veya yakıt tankı kapaklarının iyi kapatılmaması) .

Konteyner gemileri için karşılaşılan yük hasarları ve genel sebepleri, fiziksel hasarlar, sahil tarafından hatalı yük elleçlenmesi, kötü hava koşulları, yük ıslanması, ambar kapaklarının sızdırması, ambarı su basması, borular ve valflerin kötü kondisyonları olarak belirtilmektedir, tüm bu incelemeler sonucu konteyner gemilerindeki yük hasarlarıyla ilgili dikkat edilmesi gereken konular aşağıdaki gibi yer almıştır, konteynerlerin kargo manuel kitabına uygun emniyete alınması ve bağlanması, kiracının ve geminin yükleme planındaki farklılıklar, yük manifestosundaki yanlışlıklar ve tehlikeli yüklerin belirtilmesi, soğutucu (*reefer*) konteynerlerin sefer boyunca sıcaklıklarının takip edilmesi, ambar sintine alarmlarının göz ardı edilmemesi, sintine alarmlarının düzgün bakım tutumu ve test edilmesi, kötü hava koşullarından kaçınma, kötü hava koşullarında emniyetli süratle seyir etme.

Tanker tipi gemiler için karşılaşılan yük hasarları ve genel sebepleri, yük eksikliği, yüklenen veya boşaltılan yükün doğru hesaplanmaması, yükün düzgün elleçlenmemesi, yük kirlenmesi, karışması, yetersiz tank temizliği, yükün yabancı maddelerle, başka yüklerle karışması, yükün yüklemeden önce karışmasıdır.

Tüm bu incelemeler sonucu tanker gemilerindeki yük hasarlarıyla ilgili dikkat edilmesi gereken konular şu şekilde yer almıştır; tank kapaklarındaki lastik ve ekipmanların kondisyonu, tank temizliğinin doğru yapılması, tank temizliğinden sonra valflerin kapatılması, önceki yük kalıntılarının süzdürülmesi, yükleme planında kullanılması gereken doğru valf ve devrelerin belirtilmesi, numune alım prosedürlerinin düzgün takip edilmesi, kiracı talimatlarının dikkate alınması, yükün gerekli istenilen sıcaklıkta kalmasının takibi, iskandil değerlerinin düzgün alınması.

Personel yaralanması taleplerinin sayısal olarak aynı değerlerde seyretmesine karşın, maliyetlerinde bir artış gözlemlenmiştir. En yüksek maliyetli personel yaralanma talepleri gemi üzerinde gerçekleşen kayma ve düşme hadiseleri olmuştur. Bu hadiselerin de daha çok dökme yük ve konteyner gemilerinde gerçekleştiği gözlemlenmiştir. Bunun sebebi ise yükleme ve tahliye operasyonları esnasında güverte üzerinde yük ekipmanlarının emniyetsiz bulunması olarak değerlendirilmiştir (The Swedish Club, 2019: 33).

Personel hastalıkları talepleri ise bazı açılardan personel yaralanması hadiselerinden ayrı değerlendirilmiştir. Bunun nedeni hadiselerin sebeplerinin veya önleyici tedbirlerin farklılığı olabilmektedir. İstatiksel olarak en sık rastlanan ve en maliyetli hastalıklar kalp ve damar sağlığıyla ilgili hastalıklar olmuştur. Bundan ötürü gemideki egzersiz ve spor imkanlarının artırılması, gemide içki ve sigara kullanımını azaltmaya teşvik etmek gibi önlemler bu talepleri azaltmanın yanında personel sağlığının da faydasına olmaktadır. Bunların yanında gemideki zorlu çalışma koşulları ve tıbbi destek olanaklarının kısıtlı olduğu da göz önünde bulundurularak, personelin gemiye katılmadan önce yeterli bir sağlık muayenesinden geçmesi ve gemiye fit personelin katılması önemli bir unsur olmaktadır.

Seyir hasarları ve talepleri, çatışma, sabit ve yüzen cisimlerle temas ile karaya oturma kazalarını içermektedir. Bu tip kazaların nedenleri genellikle, iletişim sorunları, prosedürleri düzgün takip etmemek ve geç müdahale etmek gibi unsurlardır. Seyir kazalarından karaya oturma vakalarının %84'ü ve sabit ve yüzer cisimlere temas vakalarının %94'ü ve çatışmaların %70'i kapalı sular olarak adlandırılan, liman, liman yaklaşımları, demir sahaları, kanal ve nehirlerde gerçekleşmektedir (The Swedish Club, 2019: 61). Bundan dolayı seyir kazaları için liman giriş ve çıkışları gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu yerler en riskli yerler olarak görülmektedir.

Makine ve makine ekipmanları ile ilgili kazaların yol açtığı hasar ve taleplerin başlıca nedenleri aşağıdaki gibi değerlendirilmiştir; (i)hatalı bakım-tutum ve tamir, (ii)tamir prosedürlerine bağlı kalmamak ve hatalı alet edevat kullanımı, (iii)personelin ilgili makine hakkında yetersiz eğitimi, (iv)personelin tecrübesiz ve yetersiz bilgi sahibi olması, (v)zayıf ve yetersiz yağlama planına bağlı yağ kirlenmesi, (vi)yağlama yağı numune analiz sonuçlarını yeterli incelememek.

Büyük çaplı hasarların genel olarak ana nedenleri iki büyük kulüp (UK ve Gard P&I Club) tarafından şu şekilde değerlendirilmiştir; personel hatası, inceleme/soruşturma devam etmekte, yapısal hatalar, sahil hatası, diğer, pilot hatası, mekanik hatalar, ekipman hatası, makine zabiti hatası, güverte zabiti hatasıdır (Golapalli, 2003: 21).

En yüksek orana sahip olan insan hatası faktörünün altında aşağıdaki nedenler yatmaktadır;

- (i) Dil sorunları: Özellikle farklı milletlerden mürettebat içeren gemiler için yavaşma, yakıt alma gibi operasyonlarda tehlike içermektedir. Kılavuz kaptanlar ve gemi

kaptanları bazı durumlarda dil farkı nedeniyle birbirlerini anlamakta zorluk çekebilmektedir.

- (ii) Yorgunluk: Her zaman devam eden bir neden olup az sayıda personel ile çok limana uğrak yapan gemilerde daha sık görülmektedir. Operasyon aktivitelerinde olduğu gibi stabilite hesaplamaları gibi zihinsel aktivitelerde de hatalara neden olabilmektedir.
- (iii) Gurur: İnsanlarda bulunan işleri tek çözmeye ve yardım istememe düşüncesi hatalara neden olabilmektedir.
- (iv) Ticari baskı: Gemi kaptanlarına ofisten gelen talimatlar, kaptanların hesaplanabilir bazı riskler almasına neden olmaktadır.
- (v) Emniyet ve güvenlik: İlgili temel prosedürlerin ve kuralların takip edilmemesi (Golapalli, 2003: 22).

3.1.7. Önemli Hasar Tipleri ve Tutarları

P&I kulüpler tarafından sağlanan teminatlar çok geniştir ancak pratikte verilen teminatlardan hangilerinin daha çok kullanıldığı veya tutarının daha çok olduğu bilgisi önem arz etmektedir. Bundan dolayı sık karşılaşılan hasarların frekansları ve tutarlarından bahsetmek doğru olacaktır.

3.1.7.1. Yük Hasarları

Yük hasarları frekansı en yüksek ve toplamda en maliyetli hasar tipi olarak dikkat çekmektedir. Gemi üzerinde taşınan yükün kendine has ayrı bir yük sigortası olmasına rağmen sorumluluğun gemide olduğu durumlarda bu teminat P&I kulüp tarafından sağlanmaktadır. Nitekim yük sigortasını yaptıran taraf genellikle yükün alıcısı veya satıcısı olmaktadır. Yük sigortasını yaptıran taraf lojistik hizmeti sağlayan bir firma dahi olsa sorumluluğun gemide olduğu durumlarda doğrudan donatana karşı bir talepte bulunmaktadır. Donatan da bu durumları P&I sigortası ile karşılamaktadır.

Yük hasarlarının en çok görüldüğü gemi tipleri, dökme yük, kuru yük ve tanker tipi gemilerdir. En sık hasarla karşılaşılan yük tipleri ise dökme yük, soğutmalı yükler (reefer), demir-çelik ürünleri, petrol ürünleri gibi yükler olmuştur.

3.1.7.2. Personel Yaralanmaları ve Hastalıkları

Personel yaralanmaları ve hastalıkları frekansı ve tutarı orta veya yüksek olarak kabul edilebilecek hasar taleplerindendir. Bu kategoride en sık karşılaşılan ve en maliyetli hadiseler yüksekte düşme ve kayarak düşme hadiseleridir. Tankerlerdeki personel yaralanması olayları frekansları düşük olmasına rağmen en maliyetli yaralanmalar olarak dikkat çekmektedir. Tankerlerdeki personel yaralanmaları için ortalama maliyet 2016 yılı için 110.000 dolar olurken, dökme yük ve konteyner gemileri de hesaplama dahil edildiğinde (üç gemi tipi için) bu ortalama 60.000 dolar olmaktadır (The Swedish Club, 2019: 35). Meydana gelen yaralanma esnasında geminin karaya uzak bir yerde gerçekleşmesi durumunda hastanın ulaşım masraflarının veya yaralı personelin kendi ülkesine iadesi gibi durumlarda maliyet yüksek olabilmektedir. Personel hastalıkları da yaralanma hadiseleriyle benzer frekans ve tutara sahip taleplerdir.

3.1.7.3. Kirlilik

Düşük frekansına karşın, kirlilik hadiseleri en yüksek maliyetli hasar taleplerine neden olmaktadır. Gemiden kaynaklı sebeplerden kirlenen ve etkilenen her türlü çevre unsuru veya tesisi bu teminat kapsamında temizlenmekte, olayla ilgili çevre cezaları ödenmektedir. Özellikle tanker endüstrisi, personel eğitimleri, operasyon prosedürlerinin geliştirilmesi gibi çalışmalarla kirlilik önleme çalışmaları için yüksek miktarda yatırımlar yapmıştır (Skuld, 2009: 36).

Kirlilik ile ilgili hasar talepleri genellikle karaya oturma, çatışma, sabit ve yüzer cisimlere çarpma gibi hadiselerle bağlantılı gerçekleşebilmektedir. Bu tarz olaylardan bağımsız olarak yakıt ikmali durumlarında da sık olarak kirlilik vakaları ile karşılaşılabilir. Kirlilik vakalarının artışta olan en önemli özelliklerinden biri konunun hassaslığından ötürü doğabilecek medya ve kamuoyunun yoğun ilgisi olmuştur.

3.1.7.4. Seyir Hasarları

Hasar analizlerinde seyir ile alakalı hasarlar çatışma, karaya oturma, yüzer ve sabit cisimler ile temas olarak üç kategoride değerlendirilmektedir. Çatışma ve temas hasarları frekansı düşük olmasına karşın maliyetleri yüksek olmaktadır. Bu tip hasarlar yük, personel yaralanması ve hastalıkları ile kirlilik hasarlarından daha düşük frekansa sahiptir.

Çatışma durumlarında oluşan zararlar tekne ve P&I sigortaları ile karşılanmaktadır. P&I sigortası böyle durumlarda tekne sigortasının tamamlayıcısı rolünü üstlenmektedir.

Çatışma hadiselerinde kendi gemisinin kusurlu veya müşterek kusurlu olduğu durumlarda donatan, karşı gemiye vermiş olduğu zararın bir kısmını tekne poliçesinde yer alan RDC ile kısmen karşılamakta, kalan kısmını ise kulüp sigortası ile karşılayabilmektedir. Çatışma durumlarında üçüncü şahıslara karşı teminat altına alınan sorumluluk riskleri geleneksel olarak İngiliz tekne poliçesinde zararların $\frac{3}{4}$ ünü kapsamaktadır ve kalan $\frac{1}{4}$ P&I kulüpler tarafından teminat altına alınmaktadır. Lloyd tekne poliçelerinde de durum böyledir ancak günümüzde P&I kulüpler RDC teminatlarını daha geniş olarak da 100%'e kadar sunabilmektedir. P&I sigortası teminatı aynı şekilde sabit veya yüzer cisimlere çarpma sonucu verilecek hasarları da kapsayabilmektedir. Cisim kavramı ile ifade edilmek istenen gemi olmayan her türlü nesnedir. Karadaki her türlü bina, rıhtım, iskele bu anlamda bir cisim olarak sınıflandırılmaktadır. Batık bir geminin nasıl sınıflandırılacağı konusunda geminin durumuna göre değerlendirmeler yapılmaktadır.

3.1.8. P&I Hasarlarının Ülkeler Çapında Analizi

P&I hasar taleplerinin doğal olarak daha işlek, daha yoğun limanlarda yüksek olması beklenebilmektedir. Buna paralel olarak ticaret hacminin yüksek olduğu ülkelerde daha çok hasar talebi gerçekleşmektedir.

Uluslararası kulüpler grubunda ve aynı zamanda dünya ticari filosunda yüksek bir sigortalı donatan oranına sahip olan The UK P&I kulübü on yıllık hasar talebi değerlendirmesi yapmış ve bulgularını 1998 yılında yayınlamıştır. Bu çalışmada,

aradan geçen zamana rağmen hasar talebi trendleri günümüzle benzerlik göstermektedir.

Büyük çaplı hasarlar açısından değerlendirildiğinde dünyanın merkezi limanları kabul edilen Rotterdam ve Antwerp limanlarından dolayı Hollanda ve Belçika en çok yük hasarı taleplerinin geldiği ülkeler olarak değerlendirilmiştir. İngiltere, Japonya, Çin ve İtalya büyük çaplı yük hasarı taleplerinin meydana geldiği diğer başlıca ülkelerdir. Hasar taleplerine genel bir bakış yapıldığında ise ABD'nin maliyet olarak büyük çaplı hasarlarda en yüksek değere sahip ülke olduğu görülmektedir. Güney Kore ve Çin için dikkat çeken hasar tipi ise seyir kazalarına bağlı olan hasar talepleri olmuştur. Özellikle Çin'de bu tip hasarlardaki artış dikkat çekmektedir. Kirlilik ile ilgili hasar taleplerinin sık görüldüğü ülkeler ise, Brezilya, Güney Kore, Japonya, İtalya ve İspanya olmuştur. Gemi tipleri ve hasar taleplerinin gerçekleştiği ülkeler arasındaki ilişki incelendiğinde; Çin'de dökme yük gemilerinin, Brezilya, Güney Kore ve İtalya'da tanker tipi gemilerin, Almanya'da ise konteyner tipi gemilerin daha sık olarak büyük çaplı hasar talepleri ile karşılaştıkları gözlemlenmiştir (The UK P&I Club, 1998: 11).

3.2. TÜRKİYE'DE MEYDANA GELEN P&I HASAR TALEPLERİ

Türk limanlarında ve karasularında da ticaretin yoğun olduğu diğer bölgelerdekine benzer hasar talepleri meydana gelmektedir. Nitekim Türkiye'de sık karşılaşılan P&I hasarları yük hasarları, personel yaralanma ve hastalıkları, seyir hasarları, kirlilik hasarları ve diğer hasarlar olarak gözlemlenmiştir. Türkiye'de P&I hasarları ile doğrudan ya da dolaylı şekilde bağlantılı olan sigorta brokerleri, yerel P&I muhabirleri veya temsilcileri bulunmaktadır. Bunların dışında, iki sigorta şirketi, bir devlet bankası ve üç yerel P&I muhabiri şirketlerinin katılım ortaklığıyla kurulan Türk P&I Sigorta A.Ş. Türkiye'de ilk ve tek P&I sigortası tesis etmekte olan kuruluş olmaktadır.

3.2.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Bu çalışmada Türk limanlarına uğrak yapan ya da Türk sularından geçiş yapan gemilerin, bayrakları farketmeksizin karşılaştıkları ve yerel temsilcilere ilettikleri P&I

hasar talep verileri, 3 yıl için (2015, 2016, 2017) derlenmiştir. Daha sonra toplanan bu veriler ile gemilerin karakteristik özellikleri karşılaştırılarak, gemi özellikleri ve hasar talepleri arasındaki ilişki incelenmiştir. Bu sayede belirli bir hasar talebi konusunda risk altındaki gemilerin yaşına, tonajına veya tipine bağlı olarak değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Bu araştırma yapılırken veriler, istatistiksel analiz programlarından SPSS kullanılarak değerlendirilmiştir.

Eldeki veriler tüm Türkiye’de gerçekleşmiş olan bütün P&I hasar taleplerini kapsamamakta olup, yerel bir öncü P&I muhabiri firmadan sağlanmış olan verilerle kısıtlıdır. Bu çalışmadaki veriler, hasar taleplerinin ortaya çıkmasına dayalı gerçekleşen hadiselerin sayısal olarak değerlerini içermekte olup maliyetleri konusunda herhangi bir veri içermemektedir.

3.2.2. Türkiye’de Meydana Gelen 2015, 2016, 2017 Yıllarına Ait P&I Hasar Taleplerinin Analizi

Bu analizde Türkiye’de P&I kulübü muhabiri olarak faaliyet gösteren öncü kuruluşlardan birine kulüp, donatan ya da aracı bir kurum tarafından bildirilen 3 yıllık (2015, 2016, 2017) hasar talepleri değerlendirilmiştir. Bu veriler üzerinden P&I hasar taleplerinin tipleri ve bu hasar taleplerinin olduğu gemilerin temel özellikleri, istatistiksel analiz yöntemleriyle karşılaştırılmıştır. Araştırmadaki verilerin derlenmesi bahsi geçen üç yıla ait 498 P&I hasar talebi kullanılarak oluşturulmuştur. Bu analiz daha önce bu çalışmada incelenen ve P&I kulüpleri tarafından yapılmış olan analizlerle benzer kategoriler altında incelenmiştir. Ancak farklılık olarak gemi tiplerinin ve yaşlarının yanı sıra hasar talepleri ile gemilerin DWT’ ları arasındaki ilişki de incelenmiştir.

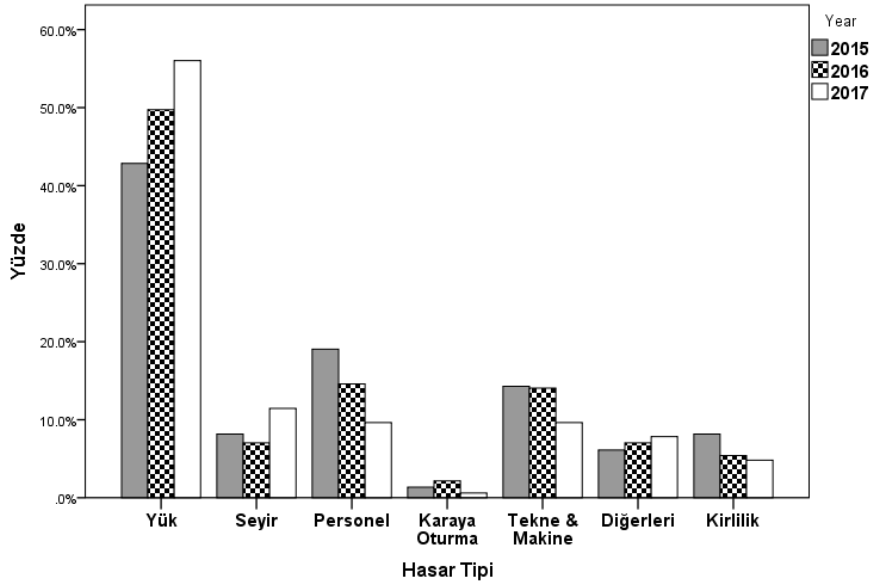
Bu analiz Türkiye’de gerçekleşen hasar taleplerinin tamamını temsil etmemektedir. Ancak genel olarak Türkiye’de gerçekleşen hasar taleplerinin eğilimleri hakkında bir fikir sahibi olmamızı sağlayabilmektedir. Bahsi geçen hadiselerden kaynaklı hasar taleplerinin yıllara ve hasar tiplerine göre dağılımı aşağıdaki yer almıştır.

Tablo 14: P&I Hasar Talepleri 2015-2017 Arası 3 Yıllık Frekans Dağılımı

Hasar Talebi Tipi		Frekans			Toplam N (%)
		2015 N (%)	2016 N (%)	2017 N (%)	
1	Yük Hasarları	63 (% 42.9)	92 (%49.7)	93 (%56.0)	248 (%49.7)
2	Personel Yaralanma & Hastalıkları	28 (%19.0)	27 (%14.6)	16 (%9.6)	71(%14.2)
3	Seyir Hasarları	12 (%8.7)	13 (%7.0)	19 (%11.4)	44(%8.8)
4	Kirlilik Hasarları	12 (%8.7)	10 (%5.4)	8 (%4.8)	30(%6.0)
5	Tekne & Makine	21 (%14.3)	26 (%14.1)	16 (%9.6)	63(%12.6)
6	Karaya Oturma	2 (%1.4)	4 (%2.2)	1 (%0.6)	7(%1.4)
7	Diğer Hasarlar	9 (%6.1)	13 (%7.0)	13 (%7.8)	35(%7.0)

İstatistiksel analizler sonucu, en çok karşılaşılan P&I hasar talebi türü yük hasarları, en çok hasar talebi gerçekleşen gemi tipi ise kuru yük gemileri olmuştur. Aşağıdaki Tablo 14 'de P&I hasar talebi türlerinin sıklıkları yıllara göre listelenmiştir. Şekil 18'de ise aynı değerlerin yüzdelik dilim olarak ifade edildiği grafik yer almaktadır.

Şekil 18: Hasar Taleplerinin 2015-2017 Arası 3 Yıllık Dağılım Oranı



Yukarıda, Tablo 14 ve Şekil 18'de belirtilmiş olan diğer hasar talepleri, gemiler tarafından kulüplere iletilmiş olan başka kategorilerdeki destek veya yardım talepleridir. Bunlara örnek olarak geminin liman, yük evraklarındaki hatalardan kaynaklanan talepler, kira kaybı, hasar talebinde bulunan taraflarla yapılan görüşmeler veya sağlanan hukuki destek gibi P&I talepleri yer almaktadır.

3.2.2.1. Gemi Tiplerine Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri

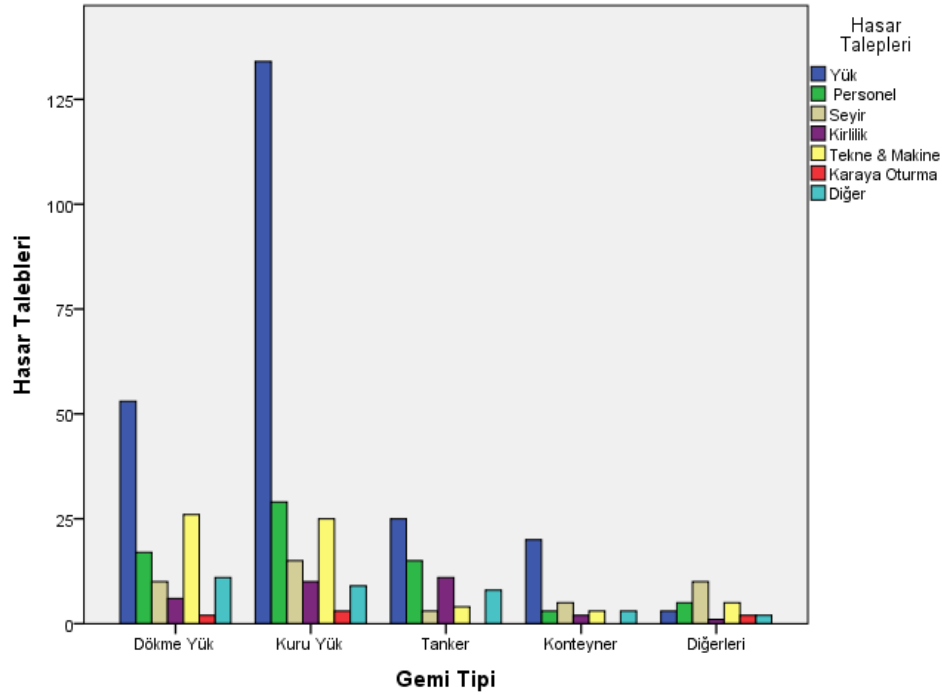
Gemi tiplerine göre hasar talepleri incelendiğinde, eksik bilgiler çıkarıldıktan sonra kalan 480 adet hadise incelenmiştir. Bu hadiselerden kaynaklı hasar talepleri ile gemi tipleri karşılaştırılarak aşağıda yer alan bulgular elde edilmiştir.

Tablo 15: P&I Hasar Taleplerinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı

	Kuru Yük	Dökme Yük	Tanker	Konteyner	Diğer
Yük	134	53	25	20	3
Personel	29	17	15	3	5
Seyir	15	10	3	5	10
Kirlilik	10	6	11	2	1
Tekne & Makine	25	26	4	3	5
Karaya Oturma	3	2	0	0	2
Diğer	9	11	8	3	2
Toplam	225	125	66	36	28

Tablo 15’ de görüldüğü gibi en çok kuru yük gemilerinde hasar taleplerinin gerçekleştiği gözlemlenmiştir. Sıralamada kuru yük gemilerinin ardından dökme yük gemileri ve tankerler gelmektedir. Diğer gemi tipleri kategorisi altında, ro-ro gemileri, yolcu gemileri, soğutmalı yük gemileri, römorkörler, pilot botları ve yatlar gibi gemi tipleri olarak yer almaktadır.

Şekil 19: Hasar Talebi Türlerinin Gemi Tiplerine Göre Dağılımı



Şekil 19’da gemi tipleri ve karşılaştıkları hasar türlerinin sayısal olarak karşılaştırılması yer almaktadır. Bu aşamada, gemi tipleri ve hasar talebi türleri istatistiksel olarak analiz edilmiştir.

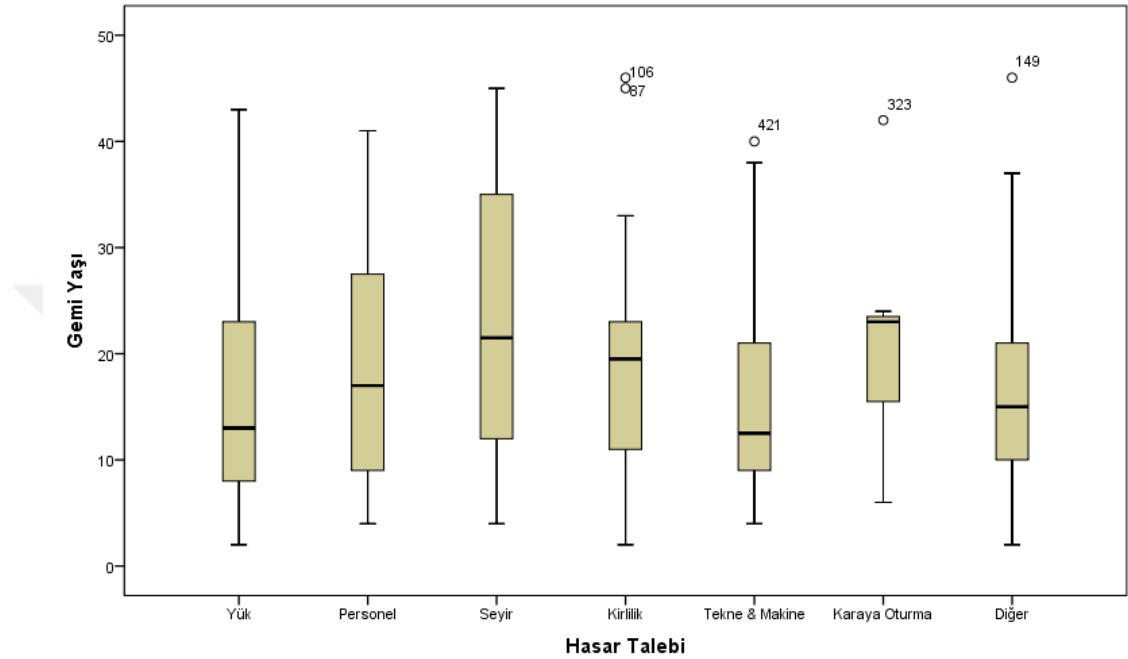
Aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi gemi tipi ve hasar talebi çeşitleri arasında yapılan Pearson ki-kare (chi-square) testi sonucunda bu iki değer arasındaki ilişki anlamlı olarak farklı bulunmuştur. ($\chi^2=84.777$, $p < .05$) Buna göre kuru yük gemilerinin P&I hasarlarından yük hasarlarıyla karşılaşma olasılığı fazladır.

3.2.2.2. Gemi Yaşlarına Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri

Gemilerin yaşları ile karşılaştıkları P&I Talepleri arasındaki ilişki one-way anova testi ile araştırılmıştır. P&I hasar talepleri ve gemi yaşları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur ($F=3.84$, $p = 0.001$). Post-hoc testi (Scheffe) bulguları neticesinde P&I hasar taleplerinden; seyir hasarlarının yük hasarları ($p = 0.009$) ile tekne ve makine taleplerine ($p = 0.018$) göre yaşı daha yüksek olan gemilerde karşılaşıldığı sonucuna varılmıştır. Bu hasar talepleri arasındaki fark yaklaşık 7 yıllık bir fark olarak gözlemlenmiştir. Ancak gemilerin yaşları ile diğer

hasar talepleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır ($p > 0.05$). Şekil 20’de yaş gruplarının hasar talebi çeşitlerine göre dağılımı kutu-çubuk grafiği şeklinde gösterilmiştir.

Şekil 20: Hasar Talebi Türlerinin Gemi Yaşlarına Göre Dağılımı (Kutu-Çubuk Grafiği)



3.2.2.3. Gemi DWT'sine Göre Karşılaşılan Hasar Talepleri

Gemilerin DWT ile karşılaştıkları P&I hasar talepleri arasındaki ilişki one-way anova testi ile araştırılmıştır. P&I hasar talepleri ve gemi DWT'leri arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmamıştır ($F=0.920$, $p = 0.480$).

3.2.3. P&I Hasar Talepleri ile Gemi Özellikleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

İşbu çalışmada, Türkiye'deki limanlarda ve Türk karasularında gemilerin karşılaştıkları P&I hasar taleplerinin gemi özelliklerine göre incelenmesi eldeki veriler dahilinde gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak en çok P&I hasar talebi bildirilen gemi tipi kuru yük gemileri, en çok karşılaşılan hasar talebi türü ise yük hasarları olarak gözlemlenmiştir. Bu sonuçlar dünya geneli ile benzerlik göstermektedir. Hasar

talepleri ve gemi tipleri aralarındaki ilişki incelendiğinde ise aralarında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Gemilerin diğer temel özelliklerinden gemi yaşının, talep türlerinden seyir, yük ve tekne-makine hasarları ile ilişkili olduğu sonucuna varılmıştır. Gemilerin DWT'leri ile karşılaştıkları talepler arasında ise anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Ayrıca araştırmanın daha da geliştirilmesi için çalışma Türkiye sınırları içinde bulunan ve hizmet veren tüm yerel P&I muhabirlerinin verilerinin değerlendirilmesi, çalışmanın daha sağlıklı ve tatmin edici boyutta olması için önerilir.

3.2.4. Tartışma

Bu çalışmada, gemilerin bazı temel özellikleriyle, bu gemilerin karşılaştıkları, hadiseler sonucunda bildirdikleri hasar talepleri arasında bir bağlantı olup olmadığı incelenmiştir. Bunun sonucu olarak belirli özelliklere sahip gemilerin, belli hasar taleplerine karşı daha yüksek risk altında olabileceği görülmüştür. Yapılan çalışmada bahsi geçen olaylardan kaynaklı P&I hasar taleplerinin, gemilerin tipi ve yaşı ile ilişkili olduğu ancak gemilerin DWT'leriyle ilişki olmadığı gözlemlenmiştir.

Gemi tipleri için yapılan çalışmada kuru yük gemileri ile yük hasarları arasındaki ilişki diğer gemilere ve diğer hasar tiplerine kıyasla yüksek bulunmuştur. Buradan kuru yük gemilerinin yük hasarları konusunda daha yüksek bir risk altında olduğu görülmektedir. Gemilerin yaşlarına bağlantılı yapılan incelemede ise gemilerin bu özellikleriyle, seyir hasarları ile tekne & makine kaynaklı hasar talepleri arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Bunun anlamı belirli yaşlardaki gemilerin bu tip hasarlara daha yatkın olduğudur. Seyir hasarlarının yirmi yaş üstü gemilerde, tekne & makine hasarlarının ise on yaş üstü daha sık görüldüğü gözlemlenmiştir. P&I hasar talepleri ile gemilerin tonajı ya da büyüklüğü arasında bir bağlantı olabileceği düşünülse de yapılan analiz sonucunda, gemilerin DWT'leri ile P&I hasar talepleri arasında ilişki bulunmamıştır.

Diğer bir önemli husus hasar taleplerinin maliyeti konusudur. Yukarıda belirtilen hasar tiplerinden kirlilik, seyir veya karaya oturma gibi diğerlerine göre daha az sıklıkla yaşanan hasar talepleri, yüksek frekansa sahip yük hasarları veya personel kazaları/yaralanmaları gibi hasarlara kıyasla oldukça yüksek maliyetli taleplere neden olabilmektedir. Ancak bu çalışmada hasar taleplerinin maliyetleri ile ilgili herhangi bir veri kullanılmamıştır.

SONUÇ

Deniz ticareti sektörü, tabiatında yüksek maliyetli riskler içermektedir. Dolayısıyla söz konusu yüksek maliyetli ve çeşitli hadiseler olduğu için, deniz sigortacılığı da yüksek meblağların teminat kapsamında olduğu çok çeşitli riskler içermektedir. Deniz sigortacılığı zaman içerisinde birçok çeşitli değişikliğe uğrayarak günümüzdeki modern deniz ticaretinin gereksinimlerini karşılayabilecek hale gelmiştir. Bu süreçte meydana gelen başka bir husus deniz sigortasının farklı çeşitlerinin birbirini tamamlayıcı bir şekilde meydana gelmiş olmasıdır. P&I sigortası da bu şekilde, donatanların üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluklarını karşılamak maksadıyla oluşmuştur. Ancak P&I sigortası hem işleyiş sistemi hem de teminat kapsamı açısından diğer deniz sigortalarına göre farklılık göstermektedir. Özellikle IG üyesi kulüpler tarafından sigortalanan yüksek tonaj ve üye donatanlara tüm dünya limanlarında sağladıkları destek ve hizmetler, benzersiz bir sigorta sistemi sunmaktadır. Türkiye’de ve Dünya’da, özellikle çevre kirliliği hadiselerinden dolayı donatanlara P&I sigortaları ile ilgili yükümlülükler getirilmiştir. Birçok uluslararası sözleşme, yerel yönetmelik ve kanunlar, P&I sigortasının donatanlar için bir gereksinim olduğunu ortaya koymaktadır.

P&I kulüpler, donatanların üçüncü şahıslara karşı olan sorumlulukları konusunda donatanlarla beraber hareket etmektedir. Bundan dolayı bu tip istenmeyen hasarların henüz oluşmadan önlenmesi veya en aza indirgenmesi için kulüpler birçok inceleme ve araştırma ile donatanları yönlendirerek destek sağlamaktadır. Donatanlar tarafından kulüplere iletilen hasar talepleri, kulüpler tarafından araştırılarak maliyet, frekans, hasar veya gemi tipi gibi açılardan analiz edilmektedir.

Bu çalışmada P&I hasar talepleri benzer açılardan değerlendirilmiş, elde sonuçlar kulüpler tarafından yapılan analizlerle uyumlu bulunmuştur. Genel olarak yük hasarları ile personel yaralanma ve hastalıkları ile ilgili P&I talepleri frekans açısından yüksek, maliyet olarak diğer hasarlara göre düşük bulunurken, çevre kirliliği ve seyir hasarları ile ilgili talepler frekansları düşük olmasına rağmen maliyet olarak yüksek ölçekli hasarlar olarak kabul edilmektedir. Bu çalışmada yapılan analizde, gemi özellikleri ve hasar tipleri karşılaştırılırken, maliyetler değerlendirilmemiştir. Yapılan analiz sonucu yük hasarları, Türkiye’de en sık karşılaşılan P&I hasar talebi olurken, ardından sırasıyla personel yaralanma ve hastalıkları, tekne-makine, seyir

hasarları ve kirlilik hadiseleri gelmektedir. Bu noktada maliyet konusunda bir çalışma yapılmamış olup, özellikle kirlilik hadiselerinin düşük frekansına rağmen sebep olabilecekleri yüksek maliyetli hasarlar göz önünde bulundurulmalıdır. Gemi özellikleri ile meydana gelen hasar talepleri karşılaştırılmış, kuru yük gemileri en çok hasar talebi oluşan gemi tipi olmuştur. Yapılan analiz sonucu Türkiye’de karşılaşılan hasar taleplerinin dünya geneli ile benzerlik gösterdiği sonucuna varılmıştır.

Türk donatanlarının dünya ticari filosundaki yeri göz önünde bulundurulduğunda bir gereksinim olarak ortaya çıkan ve deniz sigortacılığı sektöründe faaliyet göstererek P&I sigortası tesis etmekte olan Türk P&I Kulübü, Türk donatanların yabancı kulüplere olan mecburiyetini azaltmış bulunmaktadır.



KAYNAKÇA

ACAR, S. (2007). *Kulüp Sigortası (P&I)*. Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü

Acar, S. (2008). *Kulüp Sigortası Protection and Indemnity*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Akbulut, H. (2014). *Cumhuriyet Dönemine Kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*. Doktora Tezi. İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Akten, N. (2006). Shipping Accidents: a Serious Threat for Marine Environment, *Journal of the Black Sea/Mediterranean Environment*. 12: 269-304.
<https://www.igpandi.org/about>

Anderson, P. (1999). *The Mariner's Guide To Marine Insurance*. London: The Nautical Institute.

Arkan, S. (1998). *Ticari İşletme Hukuku*, 4. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü, Ankara.

Arseven, H. (1987). *Sigorta Hukuku, Ana Prensipler, Genel Hükümler*. İstanbul: Beta Basım Yayım.

Arslan, O. (2015). *Denizcilik Sektöründe Mali Sorumluluk Sigortası ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uygulamaları*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü

Aydemir, P. (2010). *Deniz Sigortalarında Risk Değerlendirme*. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Sigortacılık Anabilim Dalı

Bilgişin, S. (1995). *P And I Club Correspondant*. İstanbul: The 1st Lloyds Maritime P&I Seminar.

Britannia P&I. (2018). *Annual Report And Financial Statements*.

Buckham, D., Wahl, J. ve Rose, S. (2011). *Executive's Guide to Solvency II*. New Jersey, John Wiley and Sons Inc.

Çelebi, A. (2001). *Risk ve Olumsuzluk: Sosyal Teori-Sosyal Felsefe İlişkisini Anlamaya Yönelik İki Anahtar Kavram*. SBD, 56:1-46: Ankara.

Çelik, O. (2013). *Ekonomik Krizlerin Sigorta Şirketlerinin Mali Yapılarına Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Sigortacılık Anabilim Dalı

Çetin, İ .B. (2007). *Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya – Çin Uygulaması*. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Ticaret Odası. (2018) 2017 Sektör Raporu, İstanbul.

Erederdi, H. C. (1998). *Sigortacılığımızın Tarihi*. İstanbul: Commercial Union Sigorta Yayını.

Erol, S. (2009). *Deniz Sigortacılığı, Primin Belirlenmesinde İnsan Faktörü*. Trabzon: Celepler Matbaacılık.

Ertan, K. (2012). *Yeni Türk Hukuku'nda Tekne Sigortaları*. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu.

Esmer, S. ve Karataş Çetin, Ç. (2016). Liman İşletme Yönetimi. *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*. (ss. 379-415). İstanbul: Beta Basım Yayım.

Evren, G. (2007). *Türkiye'de Sigortacılık Sektörünün Pazarlama Karması Açısından İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Aydın, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Gard P&I, <http://www.gard.no/web/updates/content/51945/a-crew-claims-statistical-analysis>

Golapalli, L. M. (2003). *The ISM Code Implementation and Its Effects on Maritime Claims*. Dissertation. Master Of Science in Maritime Affairs. World Maritime University.

Gürses, Ö. (2015). *Marine Insurance Law*. Routledge: Oxon

Güvel, E. ve Güvel, Ö. (2006). *Sigortacılık*. Ankara, Seçkin Yayıncılık.

FP Marine Risks. (2018). *P&I Report 2018-2019*

Hill, C., Robertson, B. ve Hazelwood, S.J. (1988). *An Introduction to P&I*. London: LLP.

ICC, <https://iccwbo.org/about-us/>

IG. (2012). *Annual Review*.

<http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/IG%20Annual%20Review%202011-12.pdf> (01.03.2012)

IMEAK. (2011). *Deniz Ticaret Odası 2011 Yılı Deniz Sektör Raporu*.

<http://www.denizticaretodasi.org> (03.03.2012).

IMEAK DTO. (2018) DENİZ SEKTÖRÜ RAPORU 2017. İstanbul

İlağa, H. (1992). *Denizcilik Sigortaları*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü.

İncediken, Y. N. (1994). *Kulüp Sigortaları Olayları ve Uygulamaları*, ss.200

Japan P&I Club. (2018). *Prevention Of Damage To Harbor Facilities And Related Cases*. P&I Loss Prevention Bulletin. Coastal Vessels No. 4 March 2018.

Karabulut, M. (1988). *Sigorta Pazarlaması*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü Yayını.

Kender, R. ve Çetingil, E. (2003). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınları

Kula Değirmenci, N. (2012). *Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü

Kula Değirmenci, N. (2016). *Deniz Sigorta Hukuku. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*. İstanbul: Beta Basım Yayım.

LAM. (2003). *Lames, Enterprise Risk Management: From Incentives to Controls*, New Jersey, John Wiley&Sons.

Langen, P., Nijdam, M. ve Horst, M. (2007). *New Indicators to Measure Port Performance*. Journal of Maritime Research. 4(1): 23-26.

Light, D. A. (2006). *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*. İstanbul: Arıkan Kitapçılık.

Lin, M. T. (2009). *A Selective Appraisal Of The P&I Insurance System With Special Reference To Claims For Personal Injury, Illness And Loss Of Life*. Dissertation. Master Of Science in Maritime Affairs World Maritime University.

Lupton, D. (1999). *Risk*. London: Routledge.

Pekşen, N. H. (2012). *Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Rooth, T. ve Poland, S. (1996). *Gard, Handbook on P&I Insurance*.

Sigortacılık Eğitim Merkezi. (2012). *Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitim Programı Ders Notları*. SEGEM, İstanbul.

SKULD P&I. (2009). *An Introduction to P&I Insurance For Mariners*.

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Sigorta Denetleme Kurulu. (2017). *Sigortacılık Ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor*.

T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2017). *Deniz Ticareti 2017 İstatistikleri*.

Tekil, F. (1971). *Deniz Sigortaları - İngiliz Hukuku*. İstanbul: Alkım Yayınevi.

The Standart P&I Club. (2015). *Claims Methodology*. Standart Bulletin.

The Swedish Club. (2016). *Claims At A Glance 2016*.

The Swedish Club. (2019). *Claims At A Glance 2019*.

Türk P&I. (n.d.). *2018 Yılı Faaliyet Raporu*.

TÜSİAD. (2008). *Kurumsal Risk Yönetimi*. TÜSİAD, İstanbul.

UK P&I Club. (1998). *Analysis Of Major Claims*.

UK P&I Club. (2017). *Review of The Year 2017*.

UK P&I Club. (2019). *Introductory Guide to P&I Cover*.

Ulusoy, A.E. (2008). *Türk Deniz Sigortacılık Sektörü ve Avrupa Mevzuatına Uyumu*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

UNCTAD. (2017). *Review Of Maritime Transport*.

https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (25.10.2017)

UNCTAD. (2012). Review of Maritime Transport, ISBN: 978-92-1-112860-4 United Nations Publications, New York and Geneva.

UNCTAD 2017-2018: RMT

Uzun, İ. M. (2012). *İnşaatlarda Yapı Makinaları Kullanımında İş Güvenliği Risk Değerlendirmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü.

Varışlı, C. (2015). *Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü.

Williams, R. (2013). *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*. Arendal: Gard AS.

Yazıcıoğlu, E. ve Atamer, K. (2012). *Sigorta Hukuku Ders Notları*.

Yılmaz, C. (2010). *Risk Kapıyı Kırınca Kentlerde Yoksulluk, Dayanışma, Güven ve Güvenlik*. İstanbul: Libra Yayınları.

Yorulmaz, M. (2009). *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü.