



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRK P&I KULÜBÜNÜN KURULMASININ
AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARININ ANALİZİ**

Dnz.Ulş.İşl.Müh. Nurullah Hakan PEKŞEN

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman
Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ

Mayıs, 2012

İSTANBUL



İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRK P&I KULÜBÜNÜN KURULMASININ
AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARININ ANALİZİ**

Dnz.Ulş.İşl.Müh. Nurullah Hakan PEKŞEN

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman
Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ

Mayıs, 2012

İSTANBUL

2601100023 Öğrenci numaralı Nurullah Hakan PEKŞEN tarafından hazırlanan bu çalışma 21/05/2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği programında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Jürisi

F. Erdoğmuş

Prof.Dr. Fevzi ERDOĞMUŞ (Danışman)
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi

G. Alkan

Prof.Dr. Güler ALKAN
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi

C. Deniz

Doç.Dr. Cengiz DENİZ
İ.T.Ü
Denizcilik Fakültesi

M. Yildiz

Yard.Doç.Dr. Murat YILDIZ
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi

G. Kara

Yard.Doç.Dr. Gökhan KARA
İstanbul Üniversitesi
Mühendislik Fakültesi

ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca gösterdiği her türlü destek ve yardımdan dolayı çok değerli hocam Prof.Dr.Fevzi ERDOĞMUŞ'a ve Arş.Grv. Dr.Güldem ELMAS'a en içten dileklerimle teşekkür ederim.

Bu çalışma boyunca yardımlarını esirgemeyen aileme, özellikle sevgili eşim Duygu YILDIRIM PEKŞEN'e ve çalışma arkadaşlarıma teşekkürü borç bilirim.

Mayıs, 2012

Nurullah Hakan PEKŞEN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	İ
İÇİNDEKİLER	ii
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
TABLO LİSTESİ.....	vii
SEMBOL LİSTESİ.....	ix
ÖZET	xi
SUMMARY	xii
1.GİRİŞ	1
1.1.TÜRK P&I KULÜBÜ KURULMASI İHTİYACI	1
2. GENEL KISIMLAR.....	3
2.1. P&I SİGORTASININ TANIMI	3
2.2. P&I SİGORTASININ TARİHSEL GELİŞİMİ.....	4
2.3. P&I SİGORTA KULÜPLERİ VE ŞİRKETLERİ	11
2.3.1. İngiltere’de Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler	11
2.3.1.1. <i>The London P&I Club</i>	11
2.3.1.2. <i>Britannia</i>	12
2.3.1.3. <i>West Of England</i>	12
2.3.1.4. <i>UK P&I Club</i>	13
2.3.1.5. <i>Steamship Mutual</i>	13
2.3.1.6. <i>The Standard Club</i>	14
2.3.1.7. <i>North Of England</i>	14
2.3.1.8. <i>The Shipowners’ Club</i>	14
2.3.2. İskandinav Ülkelerinde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler	16
2.3.2.1. <i>The Swedish Club</i>	16
2.3.2.2. <i>Skuld</i>	16
2.3.2.3. <i>Gard</i>	17
2.3.3. Uzakdoğu Ülkelerinde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler	17

2.3.3.1. <i>Japan P&I Club</i>	17
2.3.3.2. <i>China P&I Club</i>	17
2.3.3.3. <i>Korea P&I Club</i>	18
2.3.4. Amerika’da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler.....	18
2.3.4.1. <i>American Club</i>	18
2.3.4.2. <i>Eagle Ocean Marine</i>	19
2.3.5. Avrupa’da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler.....	19
2.3.6. Rusya’da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler	19
2.3.7. Diğer Ülkelerde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler	19
2.4. P&I SİGORTASININ YAPISI	20
2.5. P&I SİGORTASININ İÇERİĞİ	20
2.5.1. Koruma (<i>Protection</i>) Yönünden Teminat Altında Bulunan Sorumluluklar	20
2.5.2. Tazmin (<i>Indemnity</i>) Yönünden Kulüp Teminatı Altında Bulunan Sorumluluklar	28
2.5.3 Diğer Çeşitli Teminatlar.....	33
2.5.4. P&I Kurallarına Göre Genel Olarak Kuvertür (Kapsam) Dışında Olan Riskler	33
2.6. P&I SİGORTA SAĞLAYICILARI	33
2.6.1. Müşterek P&I Kulüpleri (<i>Mutual Clubs</i>).....	33
2.6.1.1. <i>P&I Kulüpleri Uluslararası Grubu (Havuz Sistemi)</i>	37
2.6.1.2. <i>Havuz Sistemi Üyesi Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu</i>	39
2.6.2. Sabit Primli (<i>Fixed Premium</i>) P&I Sigorta Şirketleri	39
2.6.2.1. <i>Başlıca Sabit Primli P&I Sigorta Şirketleri</i>	41
2.6.3. Müşterek Kulüpler İle Sabit Prim Şirketlerinin Karşılaştırılması	41
2.6.4. P&I Kulüp Muhabirleri	42
2.6.5. P&I Hizmeti Sunumu	43
3. MALZEME VE YÖNTEM.....	44
3.1. ULUSLARARASI MEVZUAT	44
3.1.1. IMO Sözleşmeleri.....	45
3.1.1.1. <i>Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC-92)</i>	45

3.1.1.2. <i>Bunker Sözleşmesi</i>	47
3.1.1.3. <i>Atina Sözleşmesi</i>	48
3.1.1.4. <i>Nairobi Sözleşmesi</i>	49
3.1.1.5. <i>HNS Sözleşmesi</i>	50
3.1.2 Avrupa Parlamentosunun 2009/20/EC Sayılı Direktifi	52
3.1.3. ABD OPA-90	53
3.2. ULUSAL MEVZUAT	54
3.2.1. Kanun Boyutunda Düzenlemeler	54
3.2.1.1. 5312 Sayılı Kanun	54
3.2.1.2. <i>Mevcut Türk Ticaret Kanunu</i>	57
3.2.1.3. <i>Yeni Türk Ticaret Kanunu</i>	58
3.2.1.4. <i>Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu</i>	58
3.2.2. Yönetmelik Boyutunda Düzenlemeler	59
3.2.2.1. 2581 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği	59
3.2.2.2. 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği	60
3.2.2.3. <i>Deniz Turizmi Yönetmeliği</i>	60
3.2.2.4. <i>Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve</i> <i>Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik</i>	61
3.2.2.5. <i>Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik</i>	62
3.2.2.6. <i>Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası</i> <i>Tarife ve Talimatı</i>	62
3.3. DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞINCA YAPILAN ÇALIŞTAY	63
3.3.1. Çalıştayda Ortaya Çıkan Görüşler	63
3.3.2. Çalıştaya İlişkin Sonuç ve Değerlendirmeler	66
4. BULGULAR	68
4.1. TÜRK P&I KULÜBÜNÜN KURULMASI ÜZERİNE SEKTÖR ANALİZİ ...	68
4.1.1. Sektör Analiz Sonuçları	69
4.1.2. Türk P&I Kulübü Kurulması Hakkında Sektör Analizinin Değerlendirmesi	73
4.2. TÜRK P&I'INI TERCİH EDEBİLECEK POTANSİYEL FİLOLARIN İNCELENMESİ	74

4.2.1 Türk Bayraklı Filo Potansiyeli	75
4.2.2. Kabotaj Dahilinde Çalışan Gemiler	77
4.2.3. Akdenize Kıyıdaş Arap Ülkeleri Filo Potansiyeli	79
4.2.3.1. Cezayir.....	79
4.2.3.2. Fas.....	80
4.2.3.3. Mısır.....	80
4.2.3.4. Libya	82
4.2.3.5. Lübnan.....	82
4.2.3.6. Suriye.....	83
4.2.3.7. Tunus.....	83
4.2.3.8. Ürdün	84
4.2.4. İran İslam Cumhuriyeti Bayraklı Filo Potansiyeli	85
4.3. LİMANLARIMIZA GELEN GEMİLERİN P&I KULÜP TERCİHLERİ	87
4.3.1. Türk Bayraklı Gemiler.....	87
4.3.2. Akdenize Kıyıdaş Arap Ülke ve İran Bayraklı Gemiler.	90
4.4. TÜRK SİGORTACILIK SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ	91
4.4.1. Türkiye'nin Deniz Sigortacılığı Konusunda Sahip Olduğu Bilgi ve Deneyim.....	91
4.4.2. Denizcilik Alanında Sigortacılık Faaliyetinde Bulunan Firmalar	92
4.4.3. Sigortacılık Sektörünün Mali Yapısı ve Portföyü.....	92
4.4.3.1. Mali Yapı.....	92
4.4.3.2. Portföy.....	96
4.4.3.3. Pazar Payları.....	99
5. TARTIŞMA VE SONUÇ	103
KAYNAKLAR	107
EK-1	111
EK-2	112
EK-3	114
EK-4	115
ÖZGEÇMİŞ	116

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: Japon P&I Kulübünün Organizasyon Şeması-2011.....	35
Şekil 2.2: Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu Havuz Sistemi.....	38

TABLO LİSTESİ

Tablo - 3.1: Hazine Müsteşarlığınca Yayımlanan Tarife.....	62
Tablo - 4.1: 300-10.000 GT Arası Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosu	76
Tablo - 4.2: 300-10.000 GT arası, Türk P&I'na Zorunlu Kayıt Olması Gerekli Türk Bayraklı Filo.....	78
Tablo - 4.3: 300- 10.000 GT Arası Cezayir Bayraklı Gemi Filosu	79
Tablo - 4.4: 300- 10.000 GT Arası Fas Bayraklı Gemi Filosu	80
Tablo - 4.5: 300- 10.000 GT Arası Mısır Bayraklı Gemi Filosu	81
Tablo - 4.6: 300- 10.000 GT Arası Libya Bayraklı Gemi Filosu	82
Tablo - 4.7: 300-10.000 GT Arası Lübnan Bayraklı Gemi Filosu.....	82
Tablo - 4.8: 300- 10.000 GT Arası Suriye Bayraklı Gemi Filosu	83
Tablo - 4.9: 300- 10.000 GT Arası Tunus Bayraklı Gemi Filosu.....	83
Tablo - 4.10: 300- 10.000 GT Arası Ürdün Bayraklı Gemi Filosu.....	84
Tablo - 4.11: 300- 10.000 GT Arası Akdeniz Arap Ülkeleri Bayraklı Gemi Filosu	84
Tablo - 4.12: 300-10.000 GT Arası İran Bayraklı Gemi Filosu	86
Tablo - 4.13: 300-10.000 GT Arası Türk Bayraklı Gemilerin P&I Kulüp Tercihleri	88
Tablo - 4.14: 300-10.000 GT Akdeniz Arap Ülke ve İran Bayraklı Gemilerin P&I Kulüp Tercihleri	90
Tablo - 4.15: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2009 ...	93
Tablo - 4.16: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2010 ...	94
Tablo - 4.17: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2011 ...	95
Tablo - 4.18: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları - 2009 ..	96
Tablo - 4.19: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları - 2010 ..	97
Tablo - 4.20: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları – 2011 ..	98
Tablo - 4.21: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) – 2008/2009	99

Tablo - 4.22: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası) – 2008/2009	100
Tablo - 4.23: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) – 2009/2010	101
Tablo - 4.24: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası) – 2009/2010	101
Tablo - 4.25: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) –2010/2011	102
Tablo - 4.26: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası)– 2010/2011	102

SEMBOL LİSTESİ

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
BKK	:	Bakanlar Kurulu Kararı
BM	:	Birleşmiş Milletler
BMGK	:	Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
CLC	:	Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
CMI	:	Uluslararası Denizcilik Komitesi
DWT	:	Ölü Ağırlık Ton (<i>Dead Weight Ton</i>)
FD&D	:	Navlun, Demuraj ve Savunma (<i>Freight, Demurrage & Defense</i>)
FUND	:	Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu
GBP	:	İngiliz Paundu (<i>Great Britannia Paund</i>)
GT	:	Groston
HNS	:	Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin Ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme
ICS	:	Uluslararası Deniz Taşımacılığı Komisyonu
IGPANDI	:	Uluslararası Koruma ve Tazmin Kulüpleri Grubu (<i>International Group of Protect and Indemnity Clubs</i>)
IMDG Kod	:	Denizde Paketlenmiş Olarak Taşınan Tehlikeli Maddelere İlişkin Uluslararası Kod
IMO	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMSBC	:	Denizde Dökme Yük Olarak Taşınan Tehlikeli Maddelere İlişkin Uluslararası Kod
İMEAK DTO:	:	İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Deniz Ticaret Odası
LLMC	:	Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme

LNG	:	Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
LPG	:	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
LYBS	:	Liman Yönetimi Bilgi Sistemi
MARPOL	:	Deniz Kirliliği Sözleşmesi
Mersin DTO	:	Mersin Deniz Ticaret Odası
MGS	:	Milli Gemi Sicili
OPA	:	ABD Petrol Kirliliği Yasası (<i>Oil Pollution Act</i>)
P&I	:	Koruma ve Tazmin (<i>Protection and Indemnity</i>)
PAL	:	Denizyoluyla Yolcu ve Bagajların Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi
SDR	:	Özel Çekme Hakkı (<i>Special Drawing Right</i>)
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
TUGS	:	Türk Uluslararası Gemi Sicili
USD	:	Amerikan Doları (<i>United States Dollar</i>)
Vb.	:	Ve benzeri
VLCC	:	Çok Büyük Petrol Tankerleri (<i>Very Large Crude Carriers</i>)

ÖZET

TÜRK P&I KULÜBÜNÜN KURULMASININ AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARININ ANALİZİ

Günümüzde, dünyadaki ve ülkemizdeki uluslararası ticaretin yaklaşık %90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, uluslararası taşımalarda kullanılacak olan gemiler için P&I sigortası yaptırmanın fiili bir zorunluluk olduğu açıktır. Gerek bu fiili zorunluluğun kapsamının genişletilmesi, gerekse bunun bir hukuki zorunluluk haline getirilmesi konusundaki baskılar gün geçtikçe artmaktadır. Denizcilik sektöründe söz sahibi olmak isteyen bir ülke için bu sistemin dışında kalmak gibi bir seçeneği düşünmek mümkün değildir. Türkiye için, denizcilik sektörünün gelişmesi, bir devlet politikasıdır. Türkiye’de bir P&I kulübü bulunmadığından, Türk donatanlar gemilerini, İngiliz Hukukunun egemen olduğu yabancı kulüplere sigorta yaptırmaktadırlar.

Çalışmamızın temel amacı, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerle kıyılarımızda bir zorunluluk haline gelen P&I sigortası için, ülkemiz kaynakları ile milli bir Türk P&I kulübünün kurulup kurulamayacağı üzerine inceleme yapmaktır.

SUMMARY

ANALYSIS FOR ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF ESTABLISHMENT OF A TURKISH P&I CLUB

Nowadays, if it is concerned that approximately 90% of the international trade are carried by sea in the world and our country, it is clearly a necessity for the ships used in international transportation to have a valid P&I Insurance. Pressures on extending the scope of this actual necessity and making it become a legal obligation have been increasing day by day. It is not able to consider an option like to stay out of this system for a country which wishes to have a voice in the maritime sector. For the Turkey, the development of the maritime industry is a state policy. In Turkey there is no a P&I club. Therefore, Turkish ship-owners have to find the P&I insurance from foreign clubs in which British law is dominant.

The main objective of this study is to examine whether a national P&I club could be established by using national resources in Turkey. Because the P&I insurance has become a necessity in the coastal area of Turkey with the regime of international conventions to which Turkey is a party.

1.GİRİŞ

1.1.TÜRK P&I KULÜBÜ KURULMASI İHTİYACI

Deniz ticaret filosu, dünya ekonomisine paralel bir şekilde hızla büyümeye devam etmektedir. Dünya deniz ticaret istatistikleri ve gelişmekte olan Türk denizcilik sektörüne bakıldığında, Türk P&I Kulübüne duyulan ihtiyaç ortaya çıkmaktadır.

Bilindiği üzere, dünya ithalat-ihracat taşımalarının %90'ından fazlası deniz yolu ile yapılmaktadır. Dünyadaki deniz ticaret filolarının toplam taşıma kapasitesinin 2010 yılı sonu itibari ile 1 Milyar DWT'i aştığı ve bu tonajda Türk bayraklı ve Türk sahipli gemilerden oluşan Türk deniz ticaret filosunun payının ise 15 Milyon DWT'i geçtiği bilgisi dikkate alındığında, Türk P&I Kulübünün kurulmasına yönelik elimizdeki potansiyeli görmüş oluruz. Bu potansiyele, birde yakın çevremizle gelişen ticari ve ekonomik ilişkilerin sonucu olabilecek olumlu katkıları da eklediğimizde "koruma ve tazmin (P&I) sigortası" için olumlu bir pazar profilinin ortaya çıktığını görebiliriz. Türk P&I Kulübüne ihtiyaç var mı sorusuna cevap verebilmek için, bu konuda yapılan toplantılar ve araştırma sonuçlarından faydalanılması gerekmektedir.

Doğrudan donatanın üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk ihtiyaçlarını gideren ve ihtiyari bir sigorta türü olan P&I, günümüzde uluslararası ve ulusal düzenlemelerle zorunlu hale gelmektedir. Bu da, P&I sigortasını donatanın ticari faaliyetlerini yürütebilmesi için sahip olması gereken olmazsa olmaz gemi belgelerinden biri haline getirmektedir. Bu durum donatanları, P&I sigortası ihtiyacını gidermek üzere, kendilerini rahatça ifade edebildikleri, aralarındaki iletişimi arttırabildikleri, tüm paydaş ve unsurların birbirlerine daha yakın olacağı bir kulüp arayışına itecektir. Tüm bu ihtiyaçları giderilebilecek ve böyle bir zeminde daha sağlıklı işleyecek bir sistem için, en iyi çözüm Türk P&I Kulübünün kurulması olacaktır. Bu nedenle Türk P&I'nın zaman içerisinde kendisine hayat bulacağı düşünülmektedir.

Ülkemizde bir P&I kulübü bulunmadığından, Türk donatanlar gemilerini yabancı kulüplere sigorta yaptırmaktadırlar. Söz konusu sigorta sözleşmeleri tamamen yabancı hukuklara göre kurulmakta, bunlarla ilgili uyuşmazlıklar da yabancı ülke mahkemeleri veya tahkiminde çözülmektedir. Bu sektörde, Türk hukukuna göre önemli farklılıklar taşıyan İngiliz hukuku egemendir.

Ülkemizde önemi gerektiği ölçüde anlaşılmayan Türk P&I Kulübünün kurulması konusu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca (eski adıyla Denizcilik Müsteşarlığı) sürekli olarak yakından takip edilmektedir.

Bugüne kadar yapılan çalışmalarda ortaya çıkan ortak kanaat ise Türk P&I'nın kurulmasının bir ihtiyaç olduğudur. Kurulacak P&I'nın kooperatif benzeri bir sistem olan karşılıklı ortaklık havuzu olarak yapılması değil, sabit primle çalışan bir sigorta şeklinde olmasının Türk denizcilik sistemine daha uygun olacağı ve mutlaka güçlü bir P&I kulübünün bünyesinde uluslararası destekle yoluna başlaması gerektiği değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, ekonomik ve siyasi riskler göz önüne alındığında kurulacak olan Türk P&I'ı hem kamunun hem de sektörün ortak bir faydası olacaktır.

2. GENEL KISIMLAR

2.1. P&I SİGORTASININ TANIMI

P&I (*protection and indemnity*), koruma ve tazmin kelimelerinden oluşmaktadır. En genel tanımıyla; bir geminin maliki olmak veya onu işletmek sebebiyle üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan bazı masraflara ilişkin bir deniz sigortasıdır. Bu sigorta, uygulamada genellikle P&I sigortası (*P&I insurance*) şeklinde adlandırılmakta, ayrıca kulüp sigortası (*club insurance*) olarak da bilinmektedir. P&I kulübü (*P&I club*) bu sigortayı yapan sigortacıların kendilerine verdikleri isimdir. Onları sigortacı (*insurer*) olarak adlandıran Amerikan mahkemeleri dışında, uygulamada aynı isimle bilinmektedirler. Üye (*member*) ise; müşterek (*mutual*) kulüplere özgü bir kavram olup, hem sigortalı (*insured*) anlamına gelmekte hem de kulübün ortağı olan kimseleri ifade etmektedir.

P&I sigortası ilk olarak İngiltere’de ortaya çıkmıştır. Hem P&I kulüpleri hem de geleneksel deniz sigortacıları, 1906 yılında İngiltere’de yayımlanan *Marine Insurance Act* (Deniz Sigortası Yasası) nın hükümlerine tabidir. P&I kulüp sigortası kural olarak donatan menfaati ile ilgili olmakla birlikte, kulüp kurallarının malik, taşıyan, işleten, charterer, yönetici, rehin alacaklısı ve hatta bir sigortacının bile sigortalanmasına yani reasüre edilmesine imkân verecek genişlikte olması nedeniyle diğer deniz sigorta türlerinden ayrılmaktadır. P&I kulüplerinin faaliyetleri yukarıda sıralanan kimselerin P&I rizikoları için sigortalanması ile sınırlı da değildir. Denizde, P&I kulüplerinin doğrudan veya dolaylı şekilde müdahil olmadıkları neredeyse hiçbir iş kolu bulunmamaktadır. P&I kulüplerini diğer sigortacıları ayıran dört önemli özelliği ise şöyle sıralayabiliriz:

Birincisi, tarihi olarak centilmenlik ve karşılıklı yardımlaşma esaslarına dayalı müşterek sigorta birlikleri olarak ortaya çıkmış olan P&I kulüpleri, faaliyetlerini kâr amacı gütmeyen kooperatif benzeri yapılar şeklinde sürdürmektedirler. Kendilerini müşterek sigortacı olarak

tanımlayan ve donatanlara maliyetine sigorta sağlamayı amaç edinen bu kulüpler, sigortaladıkları kimseleri kulübe üye/ortak yapabilmektedirler. Ancak, pazar payları müşterek kulüpler kadar büyük olmasa da, günümüzde sabit prim üzerinden bilinen esaslara göre P&I sigortası yapan çeşitli şirketler de bulunmaktadır.

İkincisi, kulüpler gemileri bir limanda tutuklandığı için banka teminat mektubu gibi mali güvencelere ihtiyacı olan üyeleri için taahhüt mektubu (*letter of undertaking*) verirler. Sıradan bir bankanın veya bir sigorta şirketinin kâr amacıyla sunacağı bu hizmet kulüplerde ücretsizdir.

Üçüncüsü, kulüpler hem kendi üyeleri hem de tekne sigortacıları gibi başka kimseler için iyi bir taleplerin halli (*claims handling*) hizmeti verirler. Bu, dünyanın herhangi bir yerinde karşılaşılabilecek bir talep için her türlü önleyici tedbirin alınması veya teknik tespitin yapılması işlerinin organize edilmesini, ayrıca tam teşkilatlı bir hukuk bürosu gibi hizmet verilmesi ve gerekiyorsa arabuluculuk yapılmasını içeren oldukça geniş kapsamlı bir hizmettir.

Dördüncüsü, kulüpler önemli bir politik güçtür. Güçlü lobileri sayesinde gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemelere etki ederek donatanların menfaatlerini korurlar (Acar, 2008).

2.2. P&I SİGORTASININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Deniz sigortacılığı çok eski bir sektör olup, ilk deniz sigorta poliçesine 14. yüzyılın başlarında İtalya’da rastlanabilir. 19. yüzyılın başlarına kadar sigorta endüstrisi geminin kendisi ve güvertesindeki yük dışında diğer riskleri kapsayacak herhangi ilave sigorta teklifini gerekli veya uygun görmemiştir.

İlk büyük deniz sigorta firması 1700’lü yılların başında İngiltere’de kurulmuştur. “*The South Sea*” isimli firma, Güney Amerika gibi güney denizlerinde monopol olmak için 1710 senesinde kiralama ile faaliyetlerine başlamıştır. Oldukça fazla kar etmeye başlayan firmanın 30 Ocak 1720 yılında 129 GBP olan stokları, 24 Haziran 1720’de 1050 GBP’ye ulaşmıştır.

Finansal büyümenin aşırı olmaya başlaması, beraberinde hileleri ve sahtekârlıkları da getirmiştir. Sonunda 1720 yılında, Hükümet tarafından bu tür firmaları kontrol eden “*Bubble Act*” isimli bir yasa oluşturulmuştur. Bu yasadan sonra *Royal Exchange Assurance Co.* ve *London Assurance Co.* olmak üzere iki adet ana sigorta firması oluşturularak kira bedeli adı altında hükümete 30.000 GBP ödemeyi teklif etmişlerdir. “*Bubble Act*” bu iki firmanın monopol olmasını sağlayacak ve İngiltere’deki diğer sigorta şirketlerini saf dışı edecek bir kartel kanunu idi.

Fakat talih kartel sigortacılarının değil, Llyod sigortacılarının yüzüne güldü. Bunlar, Llyod’un kahvehanesinde toplanan gerçek kişilerdi. İlk Londra kafeleri sadece sohbet ve tartışma amacıyla kurulmuş değil, aynı zamanda birer ticaret merkezi olarak hizmet vermiştir. Kral II.Charles bu kafelerdeki görüşmelerin isyan düşüncesi ya da fesatlık içerdiğini düşünerek, buralarda toplanılmasını önlemeye çalışmıştır. *Edward Lloyd’un Theme* Nehrinin yanındaki *Tower Street’te* bulunan kafesi, yerinin müsait olması sebebiyle deniz ve deniz ile alakalı görüşmelerin yapılması ve ticari işlemler ile deniz sigortasının düzenlenebilmesi için oldukça iyi bir buluşma mekanı haline gelmişti. O tarihlerde, bu kahvehane denizciler için gözde bir mekândı. Denizciliğin kalbi burada atıyor, her türlü iş bağlantısı burada kuruluyordu. Sigorta işleri de bunlardan biriydi. Burada riziko bir kâğıda özetleniyor, her sigortacı hangi oranda kişisel teminat vereceğini not düşerek altını imzalıyor, böylece riziko tamamen sigortalancaya kadar bu kağıt elden ele dolaşıyordu. Bunun için, bu kimselere “altına yazan” anlamında “*underwriter*” denilmiştir. Zamanla bu kafe istendiğinde “*underwriter*”ların bulunabileceği mekân olarak akıllara yerleşmiştir. Mekân da çokça iş yapıldığını gören *Edward Lloyd*, yapılan tüm bu işlemleri kâğıt, kalem, mürekkep ve alabildiği güncel deniz sektörü haberleri ile desteklemiş ve 1696 senesinde “*Lloyd’s News*” dergisini basmaya başlamıştır. Ölümünden 21 sene sonra “*Lloyd’s List*” kavramı oluşmuştur (www.cosco.com).

Llyod sigortacıları gerçek kişi olduklarından, kartel kanunu kapsamına girmiyorlardı ve bu yüzden kanunun sigorta şirketlerini saf dışı etmesi onların da işine yaramıştı. Donatanlara gelince, onlar ne kartel sigortacılarından ne de Llyod’dan memnunlardı. Çünkü bunların sağladıkları teminatın kapsamını dar, fiyatını ise yüksek buluyorlardı. Ne var ki, dönem kartel

dönemi olduğundan, kuralları sigortacılar koyuyordu. Bu nedenle, kanunu asacak bir çözüm gerekliydi. Bu çözüm; ilk olarak Lloyd's'a alternatif olarak kurulan “*New Lloyds*” olmuştur. 1771’de 79 adet *broker* (sigorta komisyoncusu), *underwriter* (sigortacı) ve tacirin arasından seçilen üyelerle komiteler oluşturulmuştur. Böylelikle her komitenin İngiliz bankasına 100 GBP ödeyerek fon oluşturduğu bir sistem meydana gelmiştir.

Yüksek aracılık komisyonları, rekabetin oturtulamaması, sigortacılar istenildiği zaman kolayca ulaşılamaması gibi sorunlardan dolayı 1810 senesinde İngiliz hükümeti tarafından bir komite oluşturmuştur.

Ne var ki bu çözümler, donatanların yaşadıkları sorunlar için yeterli olmamıştır. Bu nedenle asıl çözüm, Londra ve Londra dışındaki donatanların bir araya gelerek kurdukları, sadece üyelerin yararlanabileceği ve önceleri “tekne kulüpleri” olarak zikredilen kulüpler olmuştur. Bunlar da diğer sigortacılar gibi neticede tekne sigortası yapıyorlardı. Fakat teminatın kapsamı donatanlar tarafından, onların arzu ettikleri şekilde belirleniyordu. Tekne kulüplerinin kartel kanununu asabilmesi ise, bunların tüzel kişiliğinin bulunmaması sayesindeydi. Yani nasıl ki Llyod diye bir sigorta şirketi yoksa ortada tekne kulübü diye bir sigortacı da bulunmuyordu. Bunun yerine, birbirlerini sigortalayan donatanlar vardı. Bir kulübün üyesi olan donatan, o kulübün diğer bütün üyelerini sigortalamış oluyordu. Aynı şekilde, diğer bütün üyeler de onun sigortacısı idi. Bu itibarla, tekne kulüpleri bir çeşit yardımlaşma sandığıydı. Herkesten belirli bir oranda katkı toplanıyor, sonra bu para zarar gören donatanlara dağıtılıyordu. Kimse bu işi kâr için yapmadığından, böylece sigorta ucuza gelmiş oluyordu. Kime, hangi şartlar altında, ne verileceği ise üyeler tarafından konulan kulüp kuralları ile belirleniyordu(Acar, 2008).

Kartel kanunu 1824 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. Bundan sonraki dönem, İngiltere’nin kumpanyalar dönemi idi. Büyük şirketler sigorta işine girmeye başladıkça, Llyod sigortacıları ile bunlar arasındaki rekabet kızıştı. Böylece sigorta ucuzladı ve tekne kulüpleri de önemini yitirdi. Fakat yine bu tarihlerde donatanlar için yeni bir tehlike belirdi. O zamana kadar donatanların sorumlu tutulmaları pek alışılmış bir şey olmadığından, üçüncü kişilere karşı

sorumluluk da ciddi bir sorun olarak görülmemişti. Ancak, sorunun büyümesi, donatanları bu kulüpleri bu kez başka bir amaç için kullanmaya zorlayacaktır.

1835 tarihine kadar, gemi sahipleri karmaşık sigorta çeşitlerine gerek duymuyorlar tekne sigortaları kâfi geliyordu. Ancak bu durum 1836 da İngiliz mahkemesinde görülen “*De Vaux V Salvador*” isimli çatışmayı konu alan yargılama ile değişmiştir. Yargıç bu olayda çatışmadan doğan sorumluluğun Llyod deniz sigortası poliçesinin olağan metnine dâhil olmayan bir riziko olduğu kararına varmıştır. “*De Vaux V Salvador*” hadisesi sonrasında başka bir gemi ile çatışmadan doğabilecek zararların kuvertüre konu olmadığı anlaşıldığında, Lloyds’da kuvertürler bu tip çatışma zararlarının $\frac{3}{4}$ ünü kapsayacak şekilde genişletilmiştir. $\frac{1}{4}$ ’lük kısmın armatörün sorumluluğunda bırakılma sebebi, armatörün hasarlar hususunda titizlik göstermesini sağlamaktı. Fakat Norveç sigorta kanunları en baştan beri $\frac{4}{4}$, tam kapsamlı kuvertür sağlamıştır. Üçüncü şahıs sorumluluk hususunun önem kazanmasında, Donatanların sorumluluğunu ağırlaştıran çatışma zararlarının dışında bir diğer sebep de denizde hayatını kaybeden ya da yaralanan kişilerin haklarının savunulması gereği idi (Algantürk Light, 2006).

1825–1834 yılları arasında, yılda ortalama 32.000 kişi İngiltere’den Amerika ve Avustralya’ya göçmüştür. Takip eden on yılda, bu sayı yılda 71.000 kişiye yükselmiştir. Bu kaçışın sebebi, İngiltere’deki açlık, sefalet ve salgın hastalıklardır. Örneğin, Büyük Açlık (veya “*Irish Potato Famine*”) diye adlandırılan 1845–1848 yılları arasında, nüfusun %14,5’ini oluşturan bir milyon kişi ölmüştür. Dolayısıyla o dönemde, yeni bir dünyada yeni bir hayat vaadi, tehlikelerle dolu bir göçü göze almaya degecek kadar cazip bir teklifti. Tabii, o günün koşulları içerisinde, göç etmek de İngiltere’de yaşamaktan daha az tehlikeli değildi. Düşük standartlı gemilerle çok güç şartlarda yolculuk yapılması nedeniyle, bu tam anlamıyla bir deniz serüveni (*marine adventure*) idi. 19.yüzyılın ikinci yarısında Kuzey Amerika ve Avustralya’ya göçmen akışını teşkil eden bu büyük sayıdaki yolculardan gelen tazmin taleplerinde de çok büyük bir artış olmuştur. Donatanların da giderek diğer gemiler ile çatışmalarında gemilerinden kaynaklanan zararların tazmini için mevcut sigortalarının kapsamının yetersiz olduğu hususunda farkındalıkları artmıştır. Fakat Ortaçağdan beri süre gelen deniz sigortası tarihine rağmen, 1846 tarihli “*Fatal Accident Act*” (*Lord Campbell Act*)

(Ölümlü Kazalar Yasası) yürürlüğe girinceye kadar bu kimseleri koruyan bir düzenleme bulunmuyordu. Bu kanun ise, bugünkü haksız fiile benzer bir sorumluluk kuruyordu ve kusurlu olarak başkasının ölümüne veya yaralanmasına sebep olanların tazminat ödemesini öngörüyordu. Böylece, cismani zarar gören yolcular ve gemi adamları tazminat davaları açmaya başladılar. Bu davalar donatanları hırpalamaya başlayınca, yapılan baskılar sonucunda 1854 tarihli *Merchant Shipping Act* (Deniz Ticaret Kanunu) yürürlüğe girdi. Bu kanunla, bu tür zararlar için donatanın sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlandırıldı. Tekne kulüpleri kanunla beraber kuvertür altına alınan hususlara ölüm ve yaralanmadan doğan alacakları da dâhil ettiler. Fakat bu da problemleri aşmaya yetmedi bu kez de armatör bu tip hasarlarda yüksek miktarda sorumluluğu olduğunu anladığı anda gemiyi bırakıp gitme yolunu tercih eder oldu. Bunun çözümü ise ton başına 15 GBP'den daha az bir miktar ödenmeyeceğini şart koşan bir kural ile bulundu.

Görüldüğü üzere, donatanlar ağırlıklı şekilde cismani zararlar ve bunun yanında çatma zararları ile ilgili sorumluluk için sigorta teminatına ihtiyaç duyuyorlardı. Tüm bunlar sonrasında donatanlar üçüncü şahıslara karşı da kendilerini koruyacak bir Kulüp oluşturma ihtiyacı hissettiler. 1855 yılında Londra'da ilk koruma kulübü (*protection club*) “*Shipowners Mutual Protection Society*” kuruldu. Bu kulüp, bir tekne kulübü olan *Britannia Club*'ın devamı idi. Kulüp sadece yaralanma, ölüm ve çatma hadiselerinin ¼'ü ve çatma sonucunda Tekne & Makine sigorta değerini aşan miktarı sigortalamaya başladı (Cosco Group).

Benzer dernekler, Birleşik Krallık içinde çeşitli kentlerde ve şehirlerde kurulmuş ve daha sonra İskandinavya, Japonya ve Amerika Birleşik Devletlerinde de kurulmuştur.

19. yüzyılın sonlarına doğru, koruma kulüplerinin teminatları arasına bu kez yeni bir sınıf, tazmin sınıfı (*indemnity class*) eklendi. Çünkü bu tarihlerde yükle ilgili talepler artmaya başlamıştı. İlk olarak, 1870 yılında meydana gelen “*The Westerhope*” hadisesinde, gemi *Cape Town* limanına götürmek üzere bir yük taşıyorken başka bir işlem için ilk olarak *Elizabeth* limanına yanaşmış ve sonra batarak yükünü kaybetmişti. Mahkeme, taşıma sözleşmesinde belirlenen rota dışına sapmalardan dolayı donatanın korunamayacağına hükmetti ve kargonun değerinin tamamından sorumlu olduğu kararını verdi. Donatan, koruma kulübünün yönetim

kurulundan, oluşan bu yük tazminatını talep etti ancak kulüp tarafından bu gibi kargo risklerinin kapsanmadığı cevabını aldı.

Kazayı takip eden süreçte, donatanlar var olan sigortaları kapsamına girmeyen bu yeni risk hakkında ciddi endişe duymaya başladılar. Bu durum sonucunda, donatanların bir kısmı tecrübeli bir *underwriter* olan *Mr. J Stanley Mitcalfe*'e danıştılar. Mitcalfe, yük sahipleri ve *underwriter*'lara hitap eden ve geniş bir açıdan donatanların potansiyel sorumluluklarına değinen bir makale yazdı. Bu makale, donatanların ihtiyacına dikkat çekti ve 1874 yılında ilk kez yüke gelen zararı kapsayan "*Indemnity Club*" Tazmin Kulübü diye yeni bir kulüp kuruldu.

Bu bağlamda, donatanlar iki farklı kulübe üye olmakta bir problem görmüyorlardı. Tüm bu sürecin sonunda, 1886 yılında ilk P&I kulübü, bir koruma kulübü ile tazmin kulübünün birleşmesinden doğmuştur.

Böylece koruma sağlayan kulüpler tazmin kuvertürünü de faaliyetleri arasına alarak birer P&I kulübü haline geldiler ve donatanlara iki ayrı sınıfta sigorta hizmeti vermeye başladılar. Geleneksel koruma sınıfında; cismani zararlar, çatma, enkaz kaldırma gibi sorumluluklar yer alıyordu. Tazmin sınıfında ise, yük zararları ve gümrük cezaları vardı. Zamanla belirginliğini yitiren bu ayırım, 1950'li yıllarda kaldırılarak bütün rizikolar P&I sınıfı altında birleştirilmiştir.

1880'li yıllarda, kulüpler tüzel kişiliğe sahip şirketler şeklinde örgütlenmeye başladılar. Bunun nedeni, kulüplerin büyümelerine bağlı olarak üye sayılarının artması, dolayısıyla üyelere katkı toplanmasında güçlükler yaşanmasıydı. Çünkü eski sistemde zarar gören üye, diğer üyelere alacaklı oluyordu ve diğer üyelerin kendi paylarına düşen oranlarda zarar gören üyeyi tazmin etmeleri gerekiyordu. Yani kulübün rolü, kimin kime ne ödeyeceğini belirlemektir. Yoksa hukuken prim toplayıp tazminat ödeyen bir kulüp yoktu; çünkü ortada kulüp diye bir tüzel kişi yoktu. Bu, kulüp sigortası tarihinde önemli bir işaret taşıdır.

1890'lı yıllarda, sorumluluk risklerinin artması ve taleplerin büyümesi üzerine, kulüpler bir reasürans arayışına girdiler. 1899 yılında, altı kulüp arasında ilk Havuz Sözleşmesi (*Pooling Agreement*) imzalandı. Bu sözleşme, kulüpler arasında bir reasürans zinciri oluşturmayı amaçlamakla birlikte, bir centilmenlik sözleşmesiydi.

Basit bir mantığa dayalıydı ve tıpkı eski tekne kulüpleri gibi çalışıyordu. Kulüplere yapılan taleplerin 10.000 GBP üzerindeki kısmı, bütün kulüpler arasında belirli bir oranda paylaşılıyordu. Kulüpler zaman içerisinde büyüdüler ve kulüp sigortası da gelişti. Günümüzde P&I sınıfında verilen teminatın kapsamı, ilk kulüplere nazaran çok daha geniştir.

Torrey Canyon'un 1967 yılında karaya oturmasının ardından, petrol dökülmesinden doğan yükümlülüklerin, maliyetlerin ve ödemelerin P&I Kulübünce kapsanması, P&I sigortalarının önemi gittikçe artan bir yönü olmuştur.

Kulüplerdeki ikinci önemli yapısal değişiklik 1970'li yıllarda yaşanmıştır. Bu tarihlerde, yine İngiltere'deki ekonomik kriz nedeniyle, kulüpler deniz aşırı (*off-shore*) ülkelerde örgütlenmeye başladılar. Son önemli değişiklik ise, 2000'li yıllarda olmuştur ve bugünlerde tamamlanmış gibi duran tablo, önümüzdeki dönemin kurallarını ortaya koymaktadır (Acar, 2008).

Bugün, dünyanın en büyük kulüpleri, bizim kısaca Uluslararası Grup veya IGPANDI (*International Group of Protection and Indemnity Clubs*) şeklinde adlandıracağımız bir birlik çatısı altında Londra'da örgütlenmişlerdir. IGPANDI üyesi 13 P&I kulübünden 8 tanesi İngiliz kulübüdür. Ayrıca, IGPANDI üyesi olmayan bazı İngiliz kulüpleri ve sabit prim esasına göre P&I sigortacılığı yapan İngiliz sigortacıları da vardır. Sabit prim sigortacıları şeklinde adlandıracağımız bu sigortacılar, P&I rizikolarını bilinen sigorta tekniklerine göre sigortalayan sigorta şirketleridir. P&I pazarı bir bütün olarak değerlendirildiğinde, İngiliz kulüpleri ve sigortacıları ezici bir üstünlüğe sahiptirler (Merkin, 2008).

2.3. P&I SİGORTA KULÜPLERİ VE ŞİRKETLERİ

P&I sigortası, ortaya çıktığından bu yana donatanların iştirakiyle kurulan kulüpler tarafından müşterek olarak, büyük sigorta şirketleri tarafından da sabit primli olarak yapıla gelmiştir. Söz konusu kulüp ve şirketlerin kuruluşları açısından bir değerlendirme yapıldığında, coğrafi ve kültürel faktörlerin etkili olduğu görülmektedir.

P&I sigorta kulüp ve şirketleri, P&I sigortasının ilk ortaya çıktığı yer olan İngiltere’de gelişip çoğalmış, daha sonra coğrafi yakınlık, kültürel etkiler ve ticari nedenlerle İskandinav ülkelerinde de faaliyet göstermeye başlamışlardır.

Bu akım, Avrupa denizciliğini, Amerikan denizciliğini, komünizm ile yönetilen Rus denizciliğini, Japonya gibi uzak doğu ülkelerinin denizciliğini ve hatta orta doğudaki Arap ülkelerin denizciliğini de etkileyerek, bu coğrafyalarda da kulüp ve şirketlerin ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Bu genişleme ve çoğalma sürekli devam ederek günümüzde tüm dünyaya yayılmıştır.

2.3.1. İngiltere’de Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler

2.3.1.1. The London P&I Club

The London P&I Club resmi olarak 1866 yılında kurulmuştur. O zamanlar, “*British Shipowners’ Mutual P&I Association Ltd. for Sailing Ships*” *Sir George Hodgkinson* tarafından yönetilmekteydi. *Hodgkinson* bir sigorta brokeri, gemi sahibi, aynı zamanda Londra’nın şefiydi. 1851 yılında şövalye ilan edilmiştir.

1890 yılında Liverpool’lu armatör ve Lloyds brokeri olan *Arthur Bilbrough*, sağlığı sebebiyle emekli olan *Hodgkinson*’un şirketini satın almıştır. Bu iki şirket tek bir isim altında “*The London Steamship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd.*” olarak birleşti ve Bilbrough’un bu şirketi, bu güne kadar devam etti. Kulüp, dökme yük gemilerine P&I teminatı sağlama hususunda kendini geliştirmiştir. IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi’ (*Pooling Agreement*)’nin üyesidir (www.londonpandi.com).

2.3.1.2. Britannia

“*The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (Britannia)*” dünya çapında armatör üyelerden oluşan, Birleşik Krallık’a kayıtlı ve UK finansal servis otoritesi tarafından yönetilen, müştereklik esası ile çalışan bir sigorta kuruluşudur. Dünyada kurulan ilk P&I kulübü olarak değerlendirilebilir.

28 tanesi bizzat üyelerden seçilmiş 30 direktörden oluşan bir komite, poliçe konuları ile ilgili kararları, yöneticileri olan *Tindall Riley Limited*’ isimli şirketin görüşleri doğrultusunda vermektedir.

Kulüp, İngiliz Deniz Ticaret Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 1 Mayıs 1855 senesinde “*The Shipowners’ Mutual Protection Society*” ismi ile ilk P&I kuruluşu olarak Londra’da faaliyetlerine başlamıştır. 1871 senesinde yeninden şekillenen kulüp, *Britannia Steamship Insurance Association* ismi ile Klas 1 ve Klas 2 risklerini sigortalayan bir tekne kulübü oldu. 6 ay sonra yaklaşık 70 gemiyi sigortalar hale geldi. 20 Şubat 1886’da ise *Britannia* bir P&I kulübü oldu.

Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi’(*Pooling Agreement*)’nin üyesidir (www.britanniapandi.com).

2.3.1.3. West Of England

“*The West Of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)*” isimli kulüp 1832 senesinde İngiliz armatörler tarafından kurulan ve kâr amacı gütmeyen, Lloyds’daki diğer denizcilik kuruluşlarına rakip, tekne sigortası sağlayıcısı idi. 1855’te ilk P&I kulübünün kurulduğu düşünülürse, *West of England Steamship Owners P&I*’ın 1870 senesinde kurulmuş olması, önde giden ve birçok yabancı bayrak için çekici bir kuruluş olduğunu göstermektedir. 1969’da kulübün P&I servisi Lüksemburg’a taşındı. 1986’da *FD&D*, *Crew Strikes* ve *Shore Strikes* da faaliyetleri arasına eklendi. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi’(*Pooling Agreement*)’nin üyesidir (www.westpandi.com).

2.3.1.4. UK P&I Club

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (Uk P&I Club) isimli kulüp Süveyş Kanalı'nın da açıldığı tarih olan 1869 senesinde kurulmuştur. Hem kulübün üyesi hem de ortak yöneticisi olan *Thomas Miller* 1886'da kulübe katıldı. Bizzat armatör olan *Thommas Miller*, kulübe “Kulüplerin Kralı” ünvanını kazandırdı. 1894'te de tek başına kulüp yöneticiliğini aldı. UK Kulüp 1899'da 5 ortakla daha anlaşp reasürans havuzuna katılarak, yüksek miktartlı hasarların etkisini dengelemek istedi. 1967 Kasım ayında İngiliz sterlininin devalüasyona uğramasıyla, kulübün Bermuda'ya *off-shore* yapısıyla taşınmasına karar verildi. Bu taşıma, şuan 31 adet direktörünü kulüpte bulunduran İngiliz yöneticilerin kulübü farketmesini sağladı. 1969 senesinde, *Dawson Miller*'ın ölmesi ile kulübün yönetici yapısı aile şirketi kavramından ayrıldı ve bugünkü yapıya yol gösteren bir sayfa açıldı. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi'(*Pooling Agreement*)'nin üyesidir (www.ukpandi.com).

2.3.1.5. Steamship Mutual

The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd 1909 yılında Londra'da kuruldu ve 1974 yılına kadar P&I ve FDD sigortaları yaptı. 20 Şubat 1975 itibariyle P&I üyelerinin çoğu *Steamship Bermuda*'ya transfer oldu. *Steamship London P&I (Class 1)* ve FDD (*Class 2*) kuvertürleri sigortalamayı 1977'den itibaren bir süreliğine durdurdu fakat o tarihe kadar oluşan hasarları yürütmeye devam etti. *Steamship London* klas 2 kuvertürünü 20 Şubat 1985 yılından, kulübün tüm aktif sigortalama işlemlerini durdurduğu 20 Şubat 1987 yılına kadar yeniden sigortaladı. Daha sonra ise *Steamship London* kendi baktığı hasarları yürütmeye ve Bermuda Kulübünün yöneticilerinin Londra temsilciliği rolünü üstlenmeye, kulübün aktif bir sigortalayan olarak tekrar kurulmasına ilişkin olarak alınan kararın tarihi olan 20 Şubat 2000'e kadar devam etti. *Steamship Mutual* esas rolü olan klas 1 ve klas 2 risklerini aktif olarak sigortalamaya 20 Şubat 2003 tarihinden itibaren yeniden başladı.

Steamship London'ın mevcut üyeleri aynı zamanda *Steamship Bermuda*'nın da üyeleri ve bundan dolayı *Steamship Mutual Trust*'tan da faydalanan üyelerdir. *Steamship Bermuda* kanun yoluyla 1974 yılında anonim şirket haline gelmiştir ve 20 Şubat 1975 yılında P&I risklerini sigortalamaya başlamıştır. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi'(*Pooling Agreement*)'nin üyesidir (www.simsi.com).

2.3.1.6. *The Standard Club*

The Standard Steamship Owners' Protection And Indemnity Association Ltd isimli kulüp kendi üye armatörlerinin bizzat sahip olduğu ve aynı zamanda yine üyelerinden oluşan bir yönetim kurulu tarafından yönetilen bir kulüptür. Kulübün işletmesi *Charles Taylor & Co* firması tarafından yapılmaktadır. *Standard (Bermuda)*, Standard Kulübün esas üyesidir. Ona bağlı birimleri ise *Standard Europe* ve *Standard Asia* 'dır. *Standard London* ise *Standard Bermuda*'nın kardeş kuruluşu olup daha küçük tonajlara odaklanmıştır. *Charles & Taylor* 1840 senesinde İngiltere'nin kuzey doğusunda esasen kömür ticareti amaçlı kurulmuştur. 1885 senesinde *The Standard Steamship Owners P&I* kuruldu ve *Charles & Taylor* yöneticiliği aldı. 1996 senesinde şirket *London Stock Exchange* listesinde yerini aldı ve yeni ismi *Charles & Taylor Consulting plc.* oldu.

Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi'(*Pooling Agreement*)'nin üyesidir (www.standard-club.com).

2.3.1.7. *North Of England*

North Of England P&I Association, dünyanın her yerindeki donatanlara P&I, FD&D, harp risk sigortası ve ek sigortalar sağlayan lider bir deniz sigortacıdır. 1860 yılında *Newcastle, Tyne* 'da kurulan şirketin Hong Kong, Pire ve Singapur'da yerel ofisleri bulunmaktadır. Kulübün temel değerlerini oluşturan kaliteli ortaklık, hizmet konusundaki uzmanlık ve finansal istikrar konularında son yıllarda sürekli ve başarılı bir büyüme görülmektedir. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi'(*Pooling Agreement*)'nin üyesidir (www.nepia.com).

2.3.1.8. *The Shipowners' Club*

The Shipowners' Mutual Protection And Indemnity Association isimli P&I kulübünün tarihi, kulübün yaratıcıları olan ve 17. yüzyıldan itibaren kuşaklar boyunca bu kasabada yaşamış olan *Holman* ailesinden *Topsham, Devon* ile ilişkilidir.

1800'lü yılların ilk ve orta dönemlerinde '*Holman*' adının denizcilikle eş anlamlı olmasına rağmen, *Holman* ailesi, demirci oğulları *Thomas* (1771-1822) ve *Richard* (1774-1824) kaptan olana kadar denizcilikle bağlantılı değildi. *Richard*, Fransız korsanları tarafından gemisinin

alikonmasına karşı koymakla tanınmıştı ama *Thomas*, bugün hala var olan denizcilik ve sigortası kuruluşlarını oluşturan girişimci *John Bagwell Holman* (1800-1863)'ın babasıydı.

Denizci, kaptan, donatan ve gemi inşaatçısı olarak başarı kazanan *John Holman*, dikkatini kendi filosunu yönetmeye, özellikle de o zamanlar rekabet azlığı nedeniyle çok pahalı olan tekne sigortası maliyetlerine verdi.

John Holman, 1832'de tekne risklerine karşı sigorta yapan ve kar amacı gütmeyen ilk 'tekne kulübü' olarak adlandırılan *West of England Association*'ı kurdu. Bu girişim başarılı olmuş olmalı ki 1838'de *Exeter* Denizcilik Sigortası Kurumu adında başka bir kulüp kurdu ve bu iki kulüp 'Batı Kulüpleri' olarak bilinirdi.

Bu yükümlülükler ne sigortacılar tarafından sigorta edilmekte, ne de tekne kulüp sigorta sözleşmesi şartlarında yer almaktaydı. Böylece, beklenildiği gibi, *John Bagwell Holman* kendi çözümleriyle bu boşlukları doldurdu, 1855'de *Jonh Holman*, *Thomas Holman* ve genç *John Holman*'dan oluşan *John Holman* ve oğulları yönetiminde *Shipowners' Protection Association*'ı kurdu.

Yeni kurulan Donatanları Koruma Kurumunun ilk komitesi tamamen Batı İngiltere donatanları tarafından oluşturuldu;

1873'de ortak yönetimdeki *John Holman*, oğullarıyla birlikte *Shipowners* ve *West of England* Kulüpleri, daha sonra dünya denizciliğinin merkezi haline gelen Londra, Lime sokağına taşındılar. Bu zamanda iletişim ilkeldi ve brokerlere olan yakınlık, Lloyd's sigortacıları ve tüm denizcilik donanımı ve sigorta pazarı, şirketin genişlemesi için kritik önem taşıyordu.

Shipowners 1900 senesi itibariyle 500 üyeye ulaşmıştır. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi'(*Pooling Agreement*)'nin üyesidir (shipownersclub.com).

2.3.2. İskandinav Ülkelerinde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler

Kulüp sigortasının İskandinav ülkelerindeki hikâyesi İngiltere ile çok yakındır. Burada da tekne sigortası için kurulan kulüpler, sonradan P&I kulüplerine dönüşmüşlerdir. Kulüp sigortasının İskandinav ülkelerindeki hikâyesi İngiltere ile çok yakındır. Burada da tekne sigortası için kurulan kulüpler, sonradan P&I kulüplerine dönüşmüşlerdir. İlk İsveç P&I kulübü olan *Swedish Club* 1872, Norveç kulüplerinden ise *Skuld* 1897 ve *Gard* 1907 yıllarında kurulmuşlardır. Her üç kulüp de IG üyesidir. Uluslararası sigorta hizmeti veren İskandinav kulüpleri, İngiliz kulüplerinden sonra en güçlü gruptur. Bu kulüpler, P&I, FD&D (*Freight, Demurrage & Defence*) gibi dallar dışında, tekne sigortası, deniz aşırı terminaller (*off-shore terminals*) gibi konularda da söz sahibidirler.

2.3.2.1. The Swedish Club

“*Sveriges Angfartygs Assurans Forening*” (*Swedish Club*) ilk Tekne & Makine poliçesini 13 Aralık 1872 senesinde yazmıştır. 1 yaşındaki “*Orvar Odd*” isimli gemi, yüksek meblağlara sigortalanan ilk gemisidir. *Swedish Club* bünyesinde kurulduğu yıl Ocak ayına kadar toplam 13 gemi Tekne & Makine risklerine karşı sigortalanmıştır. Kulüp daha sonra dikkatini İsveç’te bir Klas Kuruluşu kurmaya vermiştir. Ancak bu fikir, İsveç bayraklı filonun böyle bir kurumu desteklemede yetersiz kalacağı düşüncesiyle uygulanmamıştır. Kulüp 1906’da İsveç deniz taşımacılığı endüstrisi için ticaret birliği kurma niyetiyle büyük bir başarı elde etmiş, İsveçli Armatörler Birliği (*The Swedish Shipowners’ Association*)’ni aynı yıl, bugün de birliğin merkez ofisi olan Göteborg’da kurmuştur. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi’ (*Pooling Agreement*)’nin üyesidir (www.swedishclub.com).

2.3.2.2. Skuld

“*Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)*” 7 Ocak 1897 tarihinde Oslo’da kurulmuştur. Norveç’teki armatörlerin davet edilmesiyle dikkatleri üzerine çekmiştir. Çok büyük bir hızla Norveç ve komşu ülkelere yayılmasıyla birlikte 1898 senesinde 140 gemi, 150,000 GT’a ulaşmış ve 5 adet hasar kaydedilmiştir. 1902 senesinde 400 gemiye ulaşan *Skuld* 1918 senesinde *Skuld Copenhagen*’i kurmuş, bu seneden sonra Kulüp uluslararası üyeler ile çalışmaya başlamıştır.

1962’de *Bergen*’de *Skuld Claims Office* kuruldu. 1981 yılında Uluslararası Grup Kulüpleri arasına katıldı. Sırasıyla *Skuld Hong Kong*, *Skuld Hellas*, *Skuld Germany Hamburg*, *Skuld Singapore* ve *Skuld Moscow* şubeleri açılmıştır. Kulüp, IGAPNDI ve Havuz Sözleşmesi’(*Pooling Agreement*)’nin üyesidir (www.skuld.com).

2.3.2.3. *Gard*

Norveç’in güney kasabalarından birinde, bir gurup yerel gemi sahibi deniz ile ilgili mesuliyetlerinden doğan masraflarını azaltmak istemeleri üzerine, 1907 yılında birbirine benzer gemilerden oluşan homojen bir filo ile bir “*sailor ships only*” kulübü meydana getirmişlerdir. Kulüp büyüyerek 1920 yılının sonlarında bugünkü ismiyle “*Assuranceforeningen Gard*”ı oluşturmuştur. Kulüp, tanker sahipleri ile etkileri bugüne kadar yansımış olan özel iletişimler kurmuştur. Kulüp, yaşanan dünya savaşları ve kötü sonuçları sebebiyle sadece Norveç gemilerine odaklanarak dar kapsamda çalışmıştır. İlk İskandinav dışı olan, Alman, gemilerini 1958 senesinde sigortalamıştır. 1961’de bünyelerine kattıkları Amerikan gemileri halen onların üyeleridir. Kulüp, şuan IGPANDI üyesi en büyük P&I kulübüdür (en.wikipedia.org).

2.3.3. Uzakdoğu Ülkelerinde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler

2.3.3.1. *Japan P&I Club*

Japonya’da, 2 Ekim 1950 tarihinde, özel bir kanun ile karşılıklı sigorta şirketi hukuku esas alınarak “*The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association*” adında bir P&I kulübü kurulmuştur. Bu kulüp, başlangıçta Japonya’nın hem açık deniz, hem de kıyı gemileri filosunu sigortalamak için kurulmuştu. Kulüp, ilk defa 1973 yılında Japon bayraklı gemiler dışındaki gemileri de sigortalamaya başlamıştır. Kulüp, 1976 yılında IGPANDI’ye üye olmuştur. 1989 yılında ise Havuz Sözleşmesi’ne taraf olmuştur. Kulüp, Japonya ve çevresinde faaliyet göstermektedir (www.piclub.or.jp).

2.3.3.2. *China P&I Club*

1984 yılında Çin’de bir *China Shipowners Mutual Assurance Association* isimli bir P&I kulübü kurulmuştur. Çinlilerin daha önceleri de devlete ait bir sigorta şirketi ile kendi gemilerini sigortaladıkları, 20. yüzyılın ortalarından beri de reasürans için Uluslararası P&I

Kulüpleri Grubu ile işbirliği içinde oldukları bilinmektedir. 2007 yılında başlattıkları tanıtım çalışmalarından, bu kulübün Asya-Pasifik bölgesinde oldukça güçlü ve IGPANDI'nın müstakbel üyelerinden biri olduğu anlaşılmaktadır (www.cpiweb.org).

2.3.3.3. *Korea P&I Club*

Kore, dünya tonaj sıralamasında 8. sıraya yükseldikten sonra kendi P&I kulübünü kurmaya karar vermiştir. 1998 yılında başlayan çalışmalar 2000 yılında tamamlanmış ve özel bir kanunla müşterek bir kulüp olan *Korean Shipowners' Mutual P&I Association* kurulmuştur. Bu kulüp IGPANDI üyesi değildir (www.kpiclub.or.kr).

2.3.4. Amerika'da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler

2.3.4.1. *American Club*

Amerika'da 1916 yılına kadar, Amerikan bayraklı gemilerin çoğu İngiliz kulüpleri tarafından sigortalanıyordu. Bu tarihte Almanya için çeşitli yaptırımlar öngören ve bu arada tarafsız gemileri de etkileyen *King's Enemies Act* İngiltere'de yürürlüğe girdi. Dolayısıyla, Amerikalı donatanlar sigortasız kaldılar. Bu nedenle, Ocak 1917'de Amerika'nın önde gelen sigorta brokerlerinden olan *Johnson ve Higgins*, tüm Amerikan gemi donatanlarına bir Amerikan P&I kulübünün üyesi olmak isteyip istemeyeceklerini sordu. Gelen cevaplar olumlu olunca, 14 Şubat 1917 tarihinde bir İngiliz kulübü olan *London Club*'ı model alan müşterek bir kulüp olarak *American Club* resmi olarak New York kanunları doğrultusunda kuruldu. 20 Şubat 1917 tarihinde 35 donatan üye kaydı yapılarak faaliyetine başlamıştır.

Kuruluş döneminde kulüp, kural ve genel şartlarını *London Club* örneğinden almış, 7 sene boyunca *London Club*' kendini reasrue etmiştir. Kulüp 1989 yılında *London Club* üzerinden IGPANDI'ye üye olmuş, 1998 yılında da, doğrudan Havuz Sözleşmesi'ne katılmıştır (www.american-club.com).

2.3.4.2. *Eagle Ocean Marine*

Bugün, Amerika’da P&I pazarında faaliyet gösteren bazı sabit prim sigortacıları da vardır. Bunların en güçlüsü *American Club*’ın öncelikli finansal güvence sağladığı *Eagle Ocean Marine*’dir. Şirket, 10.000 GT ye kadar olan gemileri sigortalamaktadır (eagleoceanmarine.com).

2.3.5. **Avrupa’da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler**

Fransız sigortacılarından AXA, bir ara sabit prim üzerinden P&I sigortası isine girmiş ise de, sonradan çekilmiştir. Bununla birlikte, P&I sektöründe yeni faaliyet gösteren Almanya ve Hollanda merkezli/ortaklı bazı sabit prim sigortacıları vardır. Örneğin, *Hanseatic*, *Trampfahrt*, *Intercoastal-Raets-Fortis* gibi. Ayrıca Yunanistan’da kurulu olan *Hellenic P&I* kulübü bulunmaktadır. Avrupalı donatanların genellikle İngiliz veya İskandinav kulüplerini tercih ettikleri görülmektedir.

2.3.6. **Rusya’da Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler**

Komünist Sovyet Rusyasında, devlet tarafından işletilen Rus gemilerinin sigorta ihtiyacını karşılamak üzere, deniz sigortacılarının ortaklaşa fonladığı *Russian P&I Pool* isimli havuz sistemi kurulmuştur. Bu havuz günümüzde halen faal olup, SSCB’nin dağılmasından sonra havuza bağlı sigorta şirketleri dış ülkelere de açılarak P&I hizmeti vermeye başlamışlardır. Bu şirketler sabit primli sigorta sağlamakta olup; başlıca, *Russian Insurance Center*, *Rossgostrach P&I*, *Ingostrach P&I*’dır.

2.3.7. **Diğer Ülkelerde Faaliyet Gösteren Kulüp Ve Şirketler**

Bunun yanında ve bazı Arap sigortacılarından oluşan *Arab P&I Pool* de yine sektörde faaliyet gösteren sabit prim sigortacıları arasındadır. Havuz Kıbrıs Rum Kesimi’nde faaliyet göstermektedir. Yeni Zelanda’nın da bir P&I kulübü bulunmaktadır (Acar, 2008).

2.4. P&I SİGORTASININ YAPISI

P&I sigortası yapı itibarıyla sabit primli olabilir veya değişken primli yani müşterek katkı ile olabilir. İsteğe bağlı olarak kapsamı genişletilebilir ve daraltılabilir. Ayrıca uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler ile zorunlu tutulabilir. Süre açısından sefere özel veya yıllık yapılabilir. Genelde kurallarında İngiliz hukuku egemendir. Tüm deniz rizikolarını karşılayabilir. Donatanı üçüncü şahıslara karşı koruduğu için bir sorumluluk sigortasıdır. Bu sebeple pasif bir sigortadır. Ancak tekne makine sigortasının 3/4'ünü karşıladığı olaylarda geriye kalan 1/4'lük kısma teminat verdiğinden bu açıdan bir aktif sigorta olarak da gözükmektedir. Ancak genel kanı pasif bir sigorta olduğudur.

2.5. P&I SİGORTASININ İÇERİĞİ

P&I sigortaları, gemi sahiplerinin sorumluluklarını kapsar, mülkiyet olarak gemiyi kapsamaz. Genellikle kapsam altına alınan riskler aşağıdaki gibidir(North Of England):

2.5.1. Koruma (*Protection*) Yönünden Teminat Altında Bulunan Sorumluluklar

a) Gemi adamlarının veya üçüncü şahısların gemide veya gemi dışında bulunduğu esnada yaralanma, hastalık ve ölüm sonucu oluşan tazminat ve masraflar. (*injury/death claims*).

Buna göre; tedavi masrafları olarak, hastalanan veya yaralanan gemiadamının sağlığına tekrar kavuşabilmesi için yapılan veya ödenen her türlü tıbbi masraflar ödenir. Ayrıca, ücret ve iâşe masrafları, hastaneye ulaştırma ve yurda iade masrafları da karşılanır.

Şayet, hastalık veya yaralanma ölümle sonuçlanmışsa, bu takdirde gemiadamının kanuni mirasçılarına ödenecek olan defin masrafları, destekten yoksun kalma ve manevi tazminatlar da kulüp sigortası kapsamındadır.

b) Gemi adamlarının yurda iade masrafları (*repatriation expenses*) ve gemi adamlarının ikame masrafları (*substitution expenses*).

Kurallara göre, şu sebeplerle yapılmış olması halinde kulüp sigortası kapsamındadır:

- Gemiadamının hastalık, yaralanma yahut ölümü neticesinde yurda iadesi gerekli olmuşsa,
- Geminin önemli bir kaza geçirmesi neticesinde (denize elverişsiz hale gelmesi gibi) gemiadamının yurda iadesi gerekli olmuşsa,
- Bir gemiadamının hastalık, yaralanma yahut ölümü neticesinde yerine yenisinin ikamesi gerekiyorsa,
- Kanuni gereklilik nedeniyle karaya çıkarılan veya yurda iade edilen gemiadamının yerine yenisinin ikamesi gerekiyorsa.

İade halinde, gemiadamının gemiden ülkesine gitmesi için gerekli yol ve iaşe masraflarının belirli istisnalar dışında donatana ait olduğu, ayrıca bu süre için gemiadamına belirli bir ücret ödenmesi gerektiği kabul edilir. Aynı kural ikame için de geçerlidir.

c) Gemi adamlarının işsiz kalmaları (*shipwreck unemployment*) durumunda oluşacak masraflar.

Gemi battığında veya önemli bir kaza neticesinde denize elverişsiz hale geldiğinde, gemiadamları da işsiz kalırlar. Bu halde, gemiadamlarına belirli bir süre ücret ödenmesi veya bir işsizlik tazminatı ödenmesi gerektiği çeşitli hukuklarda kabul edilmektedir. Dolayısıyla, şayet üyenin böyle bir sorumluluğu bulunuyor ve bu kapsamda gemiadamına bir ödeme yapmışsa, bu meblağ P&I sigortası kapsamındadır. Ancak, sabit prim sigortacılarının kurallarında bu teminat yer almamaktadır.

d) Yolcularla ilgili teminatlar.

Bu konudaki teminat, Atina Sözleşmesinin 2002 tarihli Protokolü ile birlikte önem kazanmıştır. Teminatın kapsamına, kulübe girmiş bir gemide bir taşıma sözleşmesi ve/veya bilet ile ücret karşılığı taşınan yolcuların, hastalanma, yaralanma veya ölümü durumlarında, üyenin yaptığı veya ödediği şu masraf ve tazminatlar kulüp sigortası teminatına dahildir.

- Tıbbi yardım masrafları, hastane masrafları ve defin masrafları,
- Hastalık, yaralanma veya ölüme bağlı olarak yapılan diğer gerekli harcamalar,

- Hastalık, yaralanma veya ölüm nedeniyle yolcu veya yakınlarına ödenmesi gereken tazminat.
- Yolcunun iade veya ulaştırma masrafları,

e) Sapma ve liman masrafları (*Deviation & port expenses*)

Sigorta konusu geminin, planlanan rotadan sapması durumunda ortaya çıkan sorumluluklar teminat altına alınabilmektedir. Örneğin, bir hastanın en yakın limana ulaştırılması, söz konusu hastanın yerine geçecek personelin beklenmesi, mültecilerin ve bileti olmayan yolcuların kıyıya bırakılması amacıyla geminin normal seyirden sapması ile ilgili olarak yapılan ve yakıt bedeli, sigorta, mürettebat maaşları ile liman harçlarından oluşacak masraflar tazminat kapsamı altındadır.

f) Denizde can kurtarma (*Rescue*)

Denizde can kurtarma, ulusal ve uluslararası düzenlemelerde yer alan bir yükümlülüktür. Can kurtarma, ahlaki ve insani bir görev olarak düşünüldüğünden, bu hizmetin ücret ve masrafa hak kazandırmayacağı da genellikle kabul edilmektedir. Ücret olmasa bile, kurtarıcının hiç olmazsa bu faaliyet nedeniyle yaptığı masraflar açısından, bu kabul geçmişten beri eleştirilmektedir. 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve gerekse ISC 89'da, kurtarma ücretinin sadece can kurtarmış olanın çabaları da dikkate alınarak hesaplanması ve onlara bu ücretten hakkaniyete uygun bir pay verilmesi gerektiği kabul edilmektedir. Bu çerçevede, can kurtarma bir kurtarma içerisinde cereyan etmişse, aslında tekne ve yük sigortacılarını ilgilendiren bir konu olup, ancak yukarıda belirttiğimiz şartlarla kulüp sigortası kapsamına girmektedir. Yalnızca can kurtarılmış olması halinde ise durum farklıdır. P&I kurallarına göre; gemideki kimseleri kurtaran veya kurtarmaya çalışan kimselere ancak hukuken ödenmesi gereken ücret ve masraflar P&I sigortası kapsamındadır.

g) Çatma (*collision*) sorumlulukları.

Çatma olayları, zararın genellikle yüksek meblağlara ulaşabilmesi nedeniyle önemlidir. Ancak, çatmayı önemli hale getiren iki sebep daha bulunmaktadır: Birincisi, bir çatma sonucunda; cismani zararlar, yük zararları, müşterek avarya, kirlenme, enkaz kaldırma gibi kulüp sigortası kapsamındaki birçok talebin bir arada çıkabilecek olmasıdır. İkincisi ise,

çatmadan doğan sorumluluklar için tekne sigortacılarının da sınırlı bir teminat sağlamasıdır. Dolayısıyla, sigortacılar arasındaki hesaplaşmanın ne şekilde olacağı da son derece önemlidir (Acar, 2008).

Teminatın kapsamında, tekne sigortasının $\frac{3}{4}$ teminat verdiği zararlar için açıkta kalan $\frac{1}{4}$ 'lük kısım ödenmektedir. Ancak, kulüp kurallarındaki çatmanın tanımı tekne sigortasından biraz farklıdır. Bu çerçevede, tekne sigortasının $\frac{3}{4}$, P&I sigortasının ise $\frac{1}{4}$ teminat verdiği çatma zararları (North Of England);

- Diğer gemi veya bu gemideki nesnelerin gördüğü zarar
- Diğer geminin veya bu gemideki nesnelerin gecikmesi
- Diğer gemi veya bu gemideki yükün müşterek avarya garamme payları ve kurtarma masrafları
- Dava ve say masrafları
- Sigortalı gemideki nesnelerin gördüğü zararlar
- Kirlilik zararları

h) Sabit veya yüzer cisimlere çarpma teminatı.

Gemiler yüzer havuz veya şamandıra gibi yüzer nesnelere (*floating object*) veya dalgakıran, liman, rıhtım, vinç, platform gibi denizin üstündeki sabit yapılar ve bunların üzerindeki şeyler yahut kablo veya boru hattı gibi denizin altındaki sabit nesnelere (*fixed object*) zarar verebilirler. Bunlara çarpma, tekne sigortası anlamında çatma olmadığından tekne sigortası kapsamı dışındadır. P&I sigortası ise, sebebi bir çatma olsun olmasın bu konuda tam teminat verir (North Of England).

ı) Kardeş gemi (*sistership*) klozu

Kardeş gemi (*sistership*) klozu, tekne klozlarında çatma sorumluluğunun devamı olarak yer alır. P&I kuralları açısından da durum aynıdır. Klot, birbiriyle çatışan gemilerin aynı kimseye ait olması halinde ne olacağını düzenler. Buna göre, şayet çatma kardeş gemiler arasında meydana gelmişse, bu gemiler sanki farklı kimselere aitmiş gibi kabul edilir. Dolayısıyla,

karşılıklı sorumluluklar buna göre belirlenir, tekne ve kulüp sigortacılarının sorumluluktan üstlenecekleri payda buna göre hesaplanır.

i) Çekme (*towage*) sorumlulukları

Çekme veya römorkaj (*towage*), bir tarafını çeken (*tug*) diğer tarafını çekilenin (*tow*) oluşturduğu iki taraflı bir sözleşmedir. P&I sigortasında, bir gemi veya bir diğer nesnenin tutulması, çekilmesi, itilmesi, yedeklenmesi, kılavuzluk edilmesi veya sabitlenmesi ile ilgili işleri ifade eder. Gemiler çoğu zaman bir limana girmek veya limandan çıkmak yahut da liman içinde manevra yapabilmek için çekilmeye ihtiyaç duyarlar. Çekme bazen de açık denizde gerekli olur. Mavna gibi kendi kendine hareket kabiliyeti olmayan gemi veya yapılar için ise bu bir zorunluluktur.

Çekme, P&I kurallarında çekmeye münhasır olan bir teminat bulunmadığı için önemsiz sayılabilir. Fakat P&I sigortası kapsamındaki zararların çoğunun çekme esnasında ortaya çıkması mümkündür. Çekilme durumlarında teminat kapsamına girebilme şartı;

- Sorumluluk tekne sigortası kapsamına girmemelidir.
- Çekme sözleşmesi kulübün uygun bulduğu veya yazılı olarak onaylamış olduğu bir sözleşme olmalıdır.
- Şayet istenmişse, üye ilave prim veya katkı ödemeli veya ödemeyi taahhüt etmelidir.
- Çekme kulübe bildirilmelidir ve kulüp çekmenin ve çekme sözleşmesi şartlarının makul olup olmadığını incelemelidir.

Eğer, çekme işi sigortalı gemi tarafından yapılıyorsa;

- Çekme, denizde can veya mal kurtarma amacıyla yapılmış olmalıdır.
- Gemi çekme için dizayn edilmiş ise kulübe giriş anında, çekme amacı için sonradan bu şekilde dönüştürülmüşse dönüştürme anında durumun kulübe bildirilmesi gerekir.
- Şayet istenmişse, üye ilave prim veya katkı ödemeli veya ödemeyi taahhüt etmelidir.
- Çekme sözleşmesi kulübün uygun bulduğu veya yazılı olarak onaylamış olduğu bir sözleşme olmalıdır.

j) Kirlilik (*pollution*) teminatı.

1967 yılında İngiltere ve Fransa sahillerini petrole bulayan *Torrey Canyon* felaketi sonucunda alınan iki ders vardır: Birincisi, kirlenme zararlarının tahmin edilemeyen boyutlara ulaşabildiği; ikincisi ise kirlenme mağdurlarının zararlarını tazmin ettirecek bir muhatap bulamadıklarıdır. Bu nedenle, ilk cevap CLC 69 ile verilmiştir. Bununla, kirlenme mağdurlarına onları tazmin edecek bir muhatap gösterilmiş, bu muhatabın mali gücünü güvence altına alabilmek için ise zorunlu sigorta öngörülmüştür. Mevcut sorumluluk rejimini ters yüz ederek gemicilik sektörünü ağır bir sorumluluk altına sokan bu konvansiyonu, daha sonra deniz kirliliğinin önlenmesini konu alan MARPOL 73 takip etmiştir (Merkin, 2008).

Arkası kesilmeyen felaketler milyarlarca dolarlık zararlara yol açmış, her olayda binlerce dava açılmış, tazmin edilemeyen mağdurlar kamuoyu baskısı oluşturmuştur. Bu nedenle, IMO konvansiyonları sadece değişmekle kalmamış, yanlarına yenileri de eklenmiştir. Ayrıca, ulusal mevzuatlar da bu gelişmelerden paylarını almışlardır.

Bütün bu gelişmelerin P&I kulüpleri üzerinde, kulüplerin de bu gelişmeler üzerinde önemli etkileri olmuştur. Bunun nedeni, CLC 69'un gemi maliki adına düzenlediği yüklü faturanın gerçek muhatabının P&I kulüpleri olmasıdır. Nitekim aradan geçen sürede, belki de değişmeyen tek şey, P&I kulüplerinin söz konusu mali güvenceyi sağlama noktasında rakipsiz oldukları gerçeğidir.

Kirlenme zararları, sadece astronomik meblağlara ulaşabilmesi nedeniyle değil, ayrıca diğer taleplerle olan yakın ilişkisi nedeniyle P&I paketinde yer alan taleplerin en özel olanıdır.

Teminatın kapsamında; petrolden kaynaklanan kirlenme zararlarının tazmini konusunda bugün dünyanın büyük bölümünde geçerli olan rejim CLC 92 de geçen ve aşağıda belirtilen zararlar girmektedir.

— Mülkiyet zararları (*property damages*). Petrol bulaşmış olan herhangi bir mülkün temizlenmesi, tamiri veya yenilenmesine ait makul bedele (*reasonable cost*) ilişkin talepler. Şayet, balıkçı ağlarında olduğu gibi temizlenmeleri mümkün değilse, eski-yeni farkı indirilerek bunların yenilenme bedeli ödenir.

— Zarara bağılı kayıplar (*consequential loss*). Petrol bulaşmış olan mülkün sahibinin veya kullanıcısının uğradığı kazanç kaybı (*loss of earning*), kabul edilebilir bir taleptir. Bunun en yaygın örneği, ağlarına petrol bulaşmış olan balıkçıların ağları temizlenene veya yenilenene kadar uğradıkları kazanç kaybına ilişkin taleplerdir.

— Saf ekonomik kayıplar (*pure economic loss*). Taleplerin önemli kısmını oluşturan bu grupta, kazanç kaybı ile bulaşma arasındaki bağ daha zayıftır. Daha çok, şayet kirlenme olmasaydı beklenen kazancın kaybına ilişkindirler. En yaygın örnekleri; teknelerine veya ağlarına petrol bulaşmasa bile balıkların kaçmış olması veya bölgede avlanma yasağı getirilmesi nedeniyle artık avlanamayacak olan balıkçıları ile özellikle sahil şeridi ve plajların kirlenmesi nedeniyle rezervasyonları iptal edilmiş veya müşterileri azalmış otel ve restoran sahipleridir.

— Çevre zararları (*environmental damage*). Çevre zararlarını matematiksel olarak ifade etmenin bir yolu yoktur. Buna ilişkin talepler için kabul edilebilirlik ölçüsü; alınan tedbirin makul, orantılı ve başarı şansının olmasıdır.

Kulüplerin kirlenme zararı konusundaki genel düzenlemesi ise, kulübe girmiş gemiden veya diğer bir mülkten, petrol veya diğer bir maddenin kaçması, boşalması veya bulaşmasının sonucunda, üyenin maruz kalabileceği sorumluluk buna bağılı masraf ve harcamalarla birlikte kulüp sigortası kapsamındadır.

Bunker (yakıt) kaynaklı kirlenmeler ile diğer tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararlar, temizleme ve önleyici tedbirlerin bedeli ile diğer sözleşmelerden kaynaklanan sorumluluklar da teminat altına alınmaktadır.

Bunların dışında, “Devlet Emirleri” olarak tabir edebileceğimiz, kirlenmeye neden olan ya da kirlenme tehdidi yaratan bir gemi hakkında, yetkili devletin çeşitli tasarruflarda bulunması söz konusu olabilir. Bu bayrak veya sicil devleti olabileceği gibi, çoğunlukla geminin o anda sularında bulunduğu devlettir. Emir veya tasarruf ise, bir rota emri olabileceği gibi, *Prestige* olayında olduğu gibi geminin açığa çekilerek kıyıda uzaklaştırılması, hatta geminin batırılması şeklinde de olabilir. Bu tür emir veya tasarruflar nedeniyle geminin uğradığı zıya veya hasar hususunda, P&I kuralı ise genellikle şöyle ifade edilmektedir:

Kirlenmeyi veya kirlenme tehdidini önlemek ya da en aza indirmek amacıyla herhangi bir devlet veya otorite tarafından verilen herhangi bir emir veya direktife uymanın sonucu olarak maruz kalınan bedel veya sorumluluk, geminin tekne poliçesine göre tazmin edilemediği durumlarda kulüp sigortası kapsamına girmektedir.

Ayrıca sayıları çok fazla olan küçük kirlenme zararları ise, pratikte önemli hukuki uyuşmazlıklar doğurmamaktadır. Buna karşılık, küçük-büyük her kirlenme zararı cezai sorumluğa konu olmaktadır. Bu konudaki para cezalarının çok yüksek olabilmesi sebebiyle cezai sorumluluk ve hukuki sorumluluk teminat altındadır (North Of England).

k. Enkaz kaldırma (*wreck removal*) teminatı.

Enkaz kaldırma tek başına ele alındığında masraflı ve karmaşık bir iştir. Ancak, çoğu zaman çatma veya kirlenme ile birlikte ortaya çıkmakta, bunların sebebi veya sonucu haline gelebilmektedir. Bu da enkaz kaldırma konusundaki kulüp sigortası teminatını en az diğerleri kadar önemli hale getirmek için yeterli bir sebeptir.

P&I kurallarında, bir enkaz tanımı verilmemekle birlikte, gemideki nesneler de bu kavram içerisinde değerlendirilmektedir. Gemi açısından, sadece gerçek tam zıya (*actual total loss*) değil, hükmi tam zıya da (*constructive total loss*) kural kapsamında değerlendirilmektedir.

Enkaz kaldırma teminatına şunlar dahildir:

— Sigortalı gemi veya bu gemideki nesnelerle ilgili olarak; enkazın kaldırılması, çıkarılması, yükseltilmesi, imhası, işaretlenmesi, ışıklandırılması ve idaresi ile ilgili masraf ve harcamalardır. Gemideki nesnelerden kasıt, gemide bulunan yük, diğer eşya, bunker ve gemiye ait ekipmanlardır.

— Diğer gemi veya bu gemideki nesnelerin enkaz kaldırma masrafları,

— Enkazın yükseltilmesi, işaretlenmesi, imhası gibi çalışmalar sırasında, (enkazın kayarak yer değiştirmesi gibi) kendiliğinden meydana gelen olaylardan veya (yetersiz ışıklandırılan bir enkaza bir geminin çarpmasında olduğu gibi) bu çalışmalarda başarısızlıktan kaynaklanan sorumluluk, kirlenme zararları da dâhil olmak üzere, bu kapsamdadır.

Teminatın şartları ise genellikle şöyle sayılmaktadır:

- Enkazın kaldırılması hukuken zorunlu olmalıdır,
- Sözleşme kulüp tarafından onaylanmış olmalıdır,
- Kurtarılan nesnelerin değeri düşülür, enkaz kaldırma faaliyeti sonucunda kurtarılmış olan yük ve diğer eşya ile geminin kendi değeri düşülerek, kulübün sorumluluğu bu şekilde hesaplanır.
- Enkaz üzerindeki hak, feragat veya temlike konu edilmemiş olmalıdır.

1) Karantina masrafları (*quarantine expenses*)

Gemiler, salgın bir hastalığı bir yerden bir yere kolayca taşıyabilirler. Salgın tehlikesi bulunan gemilerin ise, dezenfekte edilmesi, karantina altına alınması, hatta limana hiç sokulmaması öteden beri uygulanan tedbirlerdir. Bu nedenle, gerek donatanlar gerekse sigortacılar, karantina tehlikesi ile daima karşı karşıyadır. Karantina, hesapta olmayan ilave masraflara yol açar. Karantina masrafları ile bu çalışmalar nedeniyle uğranılan kayıplar şu şartlarla P&I sigortası kapsamındadır:

- Gemide bir salgın baş göstermiş olmalıdır,
- Geminin, gemideki kişilerin, yük ve diğer şeylerin dezenfekte edilmesi ile ilgili olağan dışı masraflar ile bu çalışmalar için veya bu çalışmalar süresince harcanan yakıt, kumanya, gemiadamı ücretleri, sigorta masrafları, liman ücretleri, yükleme boşaltma masrafları da bu kapsamdadır.
- Şayet geminin bir limanda karantina altına alınacağı biliniyorsa veya bunun tahmin edilmesi makul şekilde beklenebiliyorsa, buna rağmen o limana gidilmişse, yapılan masraflar teminat dışında kalır (Skuld).

2.5.2. Tazmin (*Indemnity*) Yönünden Kulüp Teminatı Altında Bulunan Sorumluluklar

a) Yükle ilgili sorumluluklar.

Bir gemiden kazanç sağlamanın en yaygın yolunun, onu eşya taşımasına tahsis etmek olduğu düşünüldüğünde, yükle ilgili taleplerin P&I teminatı içindeki önemi kendiliğinden anlaşılır. P&I sigortası, bir taşıyan sigortası değil, bir donatan sigortasıdır. Deniz taşımalarında, taşıyanın donatan olması şart olmadığı gibi, donatan olmayan taşıyanın da sorumluluk için

sigorta teminatı sağlayabileceği tek adres P&I sigortası değildir. Buna karşılık, yük ile ilgili talepler dahil olmak üzere, P&I paketinde yer alan bütün teminatlar daha çok donatan menfaatiyle ilgilidir.

P&I teminatının kapsamı konusunda, geleneksel P&I teminatı ve ilave P&I teminatı şeklinde ikili bir ayırım yapılabilir. Geleneksel teminat, yükün zıya veya hasara uğramasından kaynaklanan sorumluluğa karşılık gelmektedir. Ancak, bununla sınırlı değildir. Gecikme ve değer kaybından kaynaklanan sorumluluğu da kapsamaktadır. İlave teminat ise, iki şekilde olup, birincisi; zarar görmüş, işe yaramaz veya gönderilen tarafından alınmayan yükün boşaltılması ile ilgili sorumluluk ve masraflardır. İkincisi ise, direkt veya aktarmalı taşımalardır.

Yük veya diğer eşyanın, zıya (*loss*), kısmi zıya (*shortage*) veya hasara (*damage*) uğramasından kaynaklanan sorumluluk, P&I sigortası kapsamındadır. Bunun için yükün o anda gemide bulunması şart değildir. Genellikle özel bir süre sınırlaması konulmamaktadır. Tabiatıyla, bütün durumlarda önemli olan, üyenin bu zıya veya hasardan sorumlu olup olmadığıdır. Üyenin bu konudaki sorumluluğu iki sebepten doğabilir: Birincisi; konşimentodan, sefer charterinden (*voyage charter*) veya zaman charterinden (*time charter*), doğmasıdır. İkincisi ise; bazı hukuklarda haksız fiil esasına dayalı olduğu kabul edilen denize elverişsizlikten kaynaklanmasıdır. Sözleşmenin üye tarafından ihlalden kaynaklanan sorumluluk, kulüp sigortası kapsamındadır. Bu kişisel bir ihlal olabileceği gibi, üyenin; yükün uygun şekilde yüklenmesi, istif, elden geçirilmesi, taşınması, boşaltılması ve teslim edilmesi konularında, fiillerinden, ihmallerinden veya kusurlarından sorumlu olduğu kişilerin ihlali şeklinde de olabilir. Aynı şekilde, geminin denize elverişsiz olması veya kötü koşullarda (*unfitness*) olmasından kaynaklanan sorumluluk da P&I sigortası kapsamındadır.

Bir kaza sonrasında olduğu gibi, yük zarar görebilir veya taşınmaya elverişsiz hale gelebilir. Bu halde, yükün içinde bulunduğu duruma göre yeniden istif edilmesi veya boşaltılması ya da gemiden tahliye edilmesi, seferin güvenli şekilde devam etmesi için şarttır. İşte, üyenin bu sebeple yaptığı ilave masraflar P&I sigortası kapsamındadır. Ancak, bunun iki şartı vardır: Birincisi, bu masraflar, üyenin başka bir kimseye rücu ederek tahsil edememesi halinde kulüp

sigortası kapsamındadır. Yine, bu masraflar müşterek avarya kapsamına da girmemelidir. İkincisi ise, ancak normal işletme gideri çerçevesinin dışına çıkan ilave masraflar kulüp sigortası kapsamındadır.

Gönderilen, şayet boşaltma limanında veya teslim yerinde yükü almamışsa, yükün toplanması (*collect*) veya kaldırılması (*remove*) ile ilgili sorumluluk ve ilave masraflar kulüp sigortası kapsamındadır.

Direkt taşımalarda, taşıma mesafesi birden fazla parçaya ayrıldığı halde, güzergâhın tamamı için tek bir taşıma sözleşmesi yapılmaktadır. Yükün gemi dışında iken uğrayacağı zıya veya hasardan dolayı da üyenin sorumluluğu söz konusu olabilir. Bu sorumluluk, kulüp sigortası kapsamındadır.

Bunların dışında;

- Hasarlı yükün imha (*disposal*) masrafları,
- Çatmada yük hasarı,
- Yükün müşterek avarya payı ve kurtarma yardım masrafları da teminat kapsamındadır (Acar, 2008).

b) Geminin müşterek avarya payı.

Bir deniz yolculuğuna çıkmış gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla, makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde bile bile yapılan fevkalade fedakârlık veya fevkalade masraflar, gemi veya yükün tamamen veya kısmen kurtulmuş olmaları kaydıyla müşterek avarya sayılır. Bu kapsamdaki zarar ve masraflar gemi ve yük ilgilileri arasında dispeç raporlarına göre paylaştırılır. Dispeç sonucunda belirlenecek olan gemiye ait garame payı tekne sigortası kapsamındadır. Yükün garame payı ise yük sigortası kapsamındadır. P&I sigortası ise, bu ikisinin boşluklarını doldurur. P&I teminatı iki şeyi kapsar: Birincisi, gemiye düşen müşterek avarya garame payıdır. İkincisi ise, kurtarma veya özel ücretlerdir. Ancak, bu teminat genellikle şu şartlara bağlıdır:

- Tekne poliçesine göre tazmin edilemeyen kısım kulüp sigortası kapsamındadır,
- Geminin müşterek avarya veya kurtarma masraflarına iştirak için hesaplanan değerinin, tekne poliçesinde yazılı değeri aşması nedeniyle tekne poliçesinin kapsamı dışında kalmış olmalıdır,
- Geminin tekne poliçesinde yazılı değeri güncel olmalıdır (Skuld).

c) Kurtarma (*salvage*) masrafları.

Kurtarıcıya ödenecek özel tazminat konuları standart P&I teminatı içerisinde yer almaktadır. Özel tazminat, müşterek avarya sayılmayan kurtarma ise, zaruri veya amaca uygun koruma önlemi olarak nitelendirilebiliyorsa, tekne sigortası kapsamında olacaktır. Kirlenmenin önlenmesi veya en aza indirilmesi konusundaki çalışmalara ait bedeller bu sigorta kapsamı içindedir (North Of England).

d) Para cezaları (*fines*) ve müsadere (*arresting*).

Para cezaları ve müsadere, ceza hukukuna ait yaptırımlardır. Bu nedenle de, P&I teminatındaki diğer sorumluluklardan farklıdır. Cezai sorumluluk, geleneksel olarak kişideki suç işleme niyetine bağlıdır. Bu nedenle de, cezai sorumluluğun sigorta edilemeyeceği tartışmalara yol açmıştır. Tartışma, bunun ceza gerektiren fiillerin ödüllendirilmesi anlamına gelip gelmediği, dolayısıyla bu tür poliçelerin kamu düzenine aykırı olup olmadığı noktasındadır. Bununla birlikte, kamu düzeni veya kamu yararını ilgilendiren kanunlar, kendi amaçları çerçevesinde, sadece ihlale bağlı olarak ve suç işleme niyetini araştırmaksızın cezai sorumluluk yükleyebilmektedir. Günümüzde, donatanın sadece ihlale bağlı olarak sorumlu tutulduğu (*strict liability*), yine başkasının fiili nedeniyle onun yanında veya onun yerine sorumlu tutulduğu (*vicariously liability*) ve bu şekilde cezalandırılmasını öngören düzenlemeler pek çoktur.

Bu ihlaller nedeniyle geminin alıkonulması ve hatta müsaderesi söz konusu olabilmektedir. İşte, cezaların kulüp teminatına dâhil olmasının sebebi budur. Bu tür sorumluluklar için verilen poliçelerin geçerli olduğu bugün İngiliz ve Amerikan hukuklarında genellikle kabul edilmektedir (Acar,2008).

Teminat kapsamına genelde;

- Yük eksikliği ve fazlalığı ve kaçakçılık nedenleriyle ilgili gümrük cezaları,
- Deniz kirliliği ve çevre kirliliği cezaları girmektedir.

e) Dava ve say masrafları

P&I sigortası bir sorumluluk sigortası olduğundan, üyenin üçüncü kişilere karşı mümkün olduğu kadar az tazminat ödemesi, hem o üyenin, hem kulübün, hem de bütün üyelerin menfaatinedir. Bu nedenle, P&I sigortası kapsamında bir taleple karşılaşma ihtimali olan veya karşılaşan üyenin, gerekli olan teknik veya hukuki önlemleri alması gerekmektedir. Bunlar, bu bölümde her talep için ele aldığımız önleyici tedbirler şeklinde ve tedbirli bir donatan gibi davranma görevi çerçevesinde olmaktadır. Üyenin bu önlemleri kendiliğinden alması gerektiği gibi, kulüp de bu tür hallerde üyeye nasıl hareket etmesi gerektiğini bildirir ve bu konuda bazı harcamalar yapılır. Kulübün onayı ile yapılan bu harcamalar da, kulüp tarafından üyeye geri ödenir (North Of England).

f) Omnibüs teminatı

Kulübün bir talebi ödeyip ödememek veya kısmen ödemek konusunda çok geniş bir takdir yetkisi vardır. Ancak, takdir yetkisi, bir yönüyle de “*omnibus cover*” şeklinde, ayrı bir teminat başlığı olarak bilinmektedir. Bu, kulübün kulüp teminatı dışında kalan ya da kulüp teminatına dâhil olmakla birlikte çeşitli sebeplerle ödemekten kaçınabileceği bir talebi, tamamen kendi isteğiyle ödemesi anlamına gelmektedir. Üyelere daha geniş bir sigorta teminatı sağlamak amacına yönelik olduğu ifade edilen bu ödemeler, birer lütuf (*ex-gratia*) ödemesidir. Sabit prim sigortacılarına ait literatürde ise, “*omnibus cover*” şeklinde bir teminat yoktur. Ancak, bunların kuralları müşterek kulüplere nazaran çok daha net olduğundan, hem böyle bir ihtiyaç yoktur hem de bunların da bütün sigortacılar gibi lütuf ödemesi yapmasına herhangi bir engel yoktur (North Of England).

2.5.3 Diğer Çeşitli Teminatlar

FD&D Teminatı (navlun, sürastarya savunma masrafları), grev teminatı, savaş riskleri teminatı, korsanlık eylemi ile gemi ve yüke gelecek zararlara ilişkin teminat, gemi adamlarının kaçırılmasına ilişkin fidyeye teminatı gibi başka hususlarda standart dışı olarak P&I sigortası kapsamına dahil edilebilmektedir.

2.5.4. P&I Kurallarına Göre Genel Olarak Kuvertür (Kapsam) Dışında Olan Riskler

- Muafiyetler
- Tekne makine sigortası tarafından karşılanan riskler
- Çifte sigortalı 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 (Merkin, 2008).

2.6. P&I SİGORTA SAĞLAYICILARI

P&I sigortası sağlayıcıları ikiye ayrılmaktadır. Bunlar, donatanların iştirakiyle kurulan “Müşterek (*Mutual*) P&I Kulüpleri” ve sabit prim sistemiyle çalışan “P&I Sigorta Şirketleri”dir.

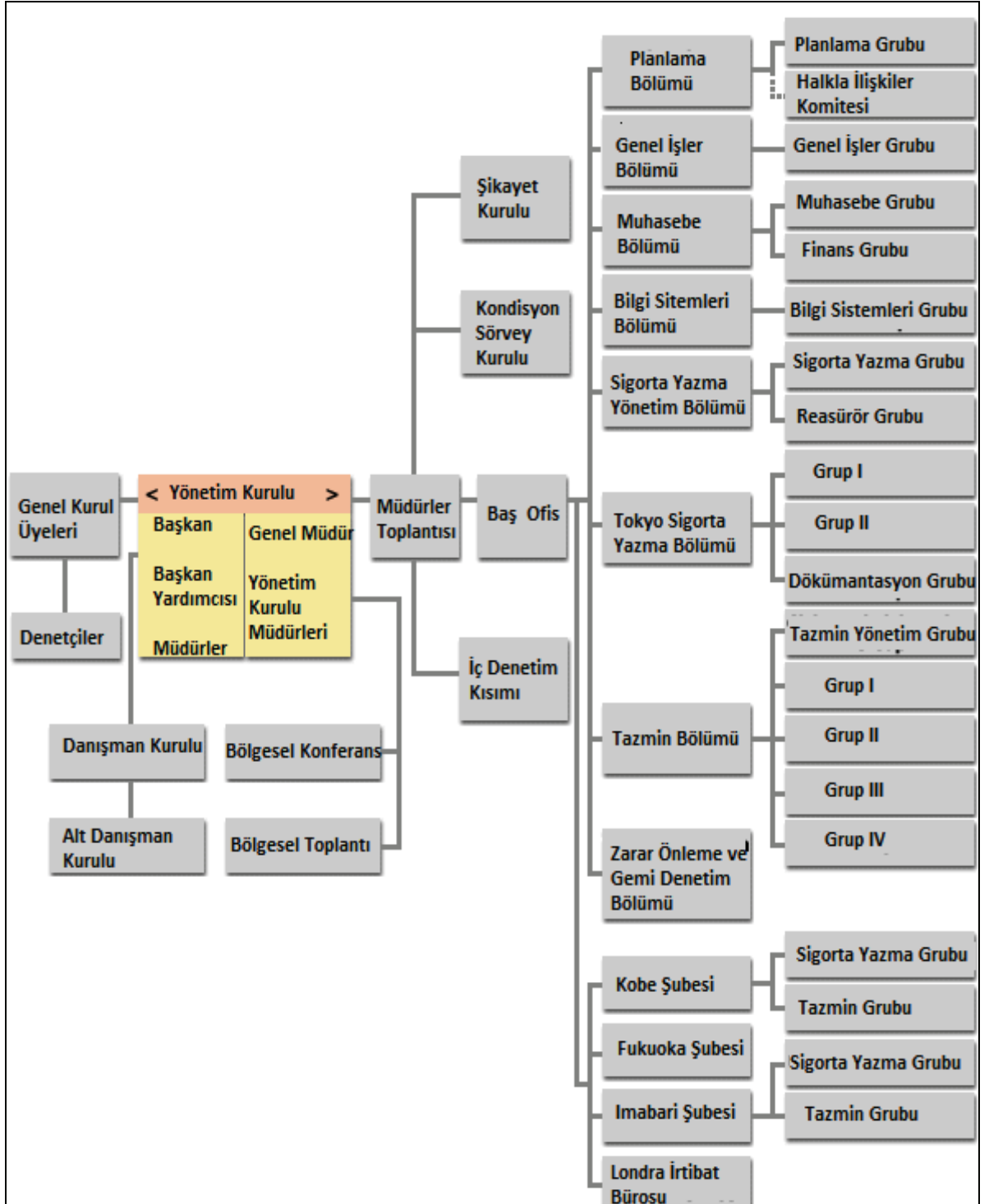
2.6.1. Müşterek P&I Kulüpleri (*Mutual Clubs*)

Müşterek P&I kulüpleri, donatanların bir araya gelerek, birbirlerini deniz rizikolarına karşı korumak ve tazmin etmek amacıyla kurdukları bir kulüp sistemidir. Bu kulüpler, müşterek ve kar gözetmeyen organizasyonlar olarak faaliyet gösterirler. Her bir üye, kulübün sigortalısı sayılır ve sadece ilgili yıl için oluşan toplam masraf ve tazminatlar üyelere alınır. Pay sahipliği sistemi yoktur ve üyesi olan donatanlar bir diğerini sigortalar.

Karşılıklılık ilkesine göre, kulübe üye olan gemi donatanları (veya diğer üyeler) deniz ticaretinde karşılaştıkları risklere ve sorumluluklara, kulüp kuralları çerçevesinde adil ve olabildiğince eşit bir şekilde ortaklaşa katlanırlar.

Kulüplerin yönetimi iki türlü olmaktadır. Ya üyeler tarafından ve üyeler arasından seçilen bir “Yönetim Kurulu”nun; diğer üyelerden “Danışma Kurulu”na, “Denetim Kurulu”na “Yatırım Kurulu”na, “Atama Kurulu”na, “Ödeme Kurulu”na, “P&I Klas Kurulu”na, “FD&D Klas Kurulu”na ve “Savaş Riskleri Klas Kurulu”na atama yapması sonucunda oluşan organizasyon yapısı ile veya Yönetim Kurulu’nun bu işleri yapması için bir işletme (*Management Company*) ile anlaşması şeklinde sağlanmaktadır.

Kulüplerde yönetim kuruluna seçilebilmek için, adaylar arasındaki güç dağılımı genelde eski kulüp üyesi olmak, birden fazla geminin sahibi olmak, hacimsel olarak büyük tonajlı gemilere sahip olmak, bayrak devletinin filo hacminin büyük ve kökeni olduğu ülkeden üye sayısının yüksek olmasına bağlıdır.



Şekil 2.1: Japon P&I Kulübünün Organizasyon Şeması-2011 (www.piclub.or.jp)

Hatırlanacağı üzere P&I sigortalarının yıllık olarak yapıldığını söylemiştik. P&I kulüplerinde geleneksel olarak 20 Şubat başlangıç tarihi kabul edilir. Üye girişleri, istisnalar haricinde 20 Şubat öncesinde yapılır. P&I kulüplerinde ödenen katkılar, sigorta primlerini oluşturmaktadır. Üyeler kulübe girerken o yıl için belirlenmiş olan peşin katkı (*advance call*) ücretini öderler. Bu ücret üyenin gemi tipine, gemi klasına, kulüpteki yılına vb diğer kriterlere göre değişir.

P&I kulüpleri, kar amacı gütmeyen kuruluşlar olduğundan kulübün her yıla ait gelirleri ile giderlerinin eşit olması gerekir. Her poliçe yılında ortaya çıkacak muhtemel açıkların veya fazlalıkların tespit edilmesi amacıyla zaman zaman mali tablolar hazırlar ve bunları ilan ederler. Bazen üyelerden toplanan peşin katkılar o yılın talep ve masraflarını karşılamaya yetmez; dolayısıyla bütçe açık verir. Poliçe yılı sonunda ya da henüz poliçe yılı sona ermeden, ortaya çıkan bu açık iki şekilde kapatılabilir: Birincisi, kulüp oluşturmuş olduğu diğer fonlardan kaynak aktararak bu açığı kapatabilir. İkincisi ise, üyelerden katkı toplayarak bu açığı kapatabilir. İşte, üyelerden bu amaçla toplanan katkıya ilave katkı (*supplementary/additional call*) adı verilir.

Poliçe yılları her yıl 20 Şubat'ta başlayıp ertesi yılın 20 Şubat gününde biten kulüplerde, biten poliçe yılları hemen kapatılmaz. Genellikle iki yıl daha açık kalır. Bunun iki nedeni vardır: Birincisi, taleplerdeki gecikmelerdir. P&I talepleri, mal sigortalarında olduğu gibi zararı doğuran olay meydana gelir gelmez ileri sürülemez. Ayrıca talep mahkemeye gitmiş de olabilir. İkincisi ise, bir poliçe yılının kapatılmasının, artık o poliçe yılına ilişkin ilave katkı toplanmayacağı anlamına gelmesidir. Bu sebeple kulüpler, poliçe yılının kapatılmasına karar verirken ihtiyaç duyulursa eğer, üyelerden ayrılma katkısı (*release call*) toplayabilmektedirler.

Bunların dışında, olağanüstü katkı (*overspill call*), kulübün veya Havuz Sözleşmesi'nin tarafı olan başka bir kulübün karşılaştığı bir olağanüstü talebi (*overspill claim*) ödemek için, toplanan katkıdır (Acar, 2008).

2.6.1.1. P&I Kulüpleri Uluslararası Grubu (Havuz Sistemi)

Uluslararası grup (*pool* veya havuz sistemi); yukarıda verilen tanım çerçevesinde çalışan 13 P&I kulübünün birleşerek kurdukları bir sistemdir. Bu sistemin temel amacı, grup kulüplerinin kendi risklerini karşılıklı olarak paylaşmasıdır.

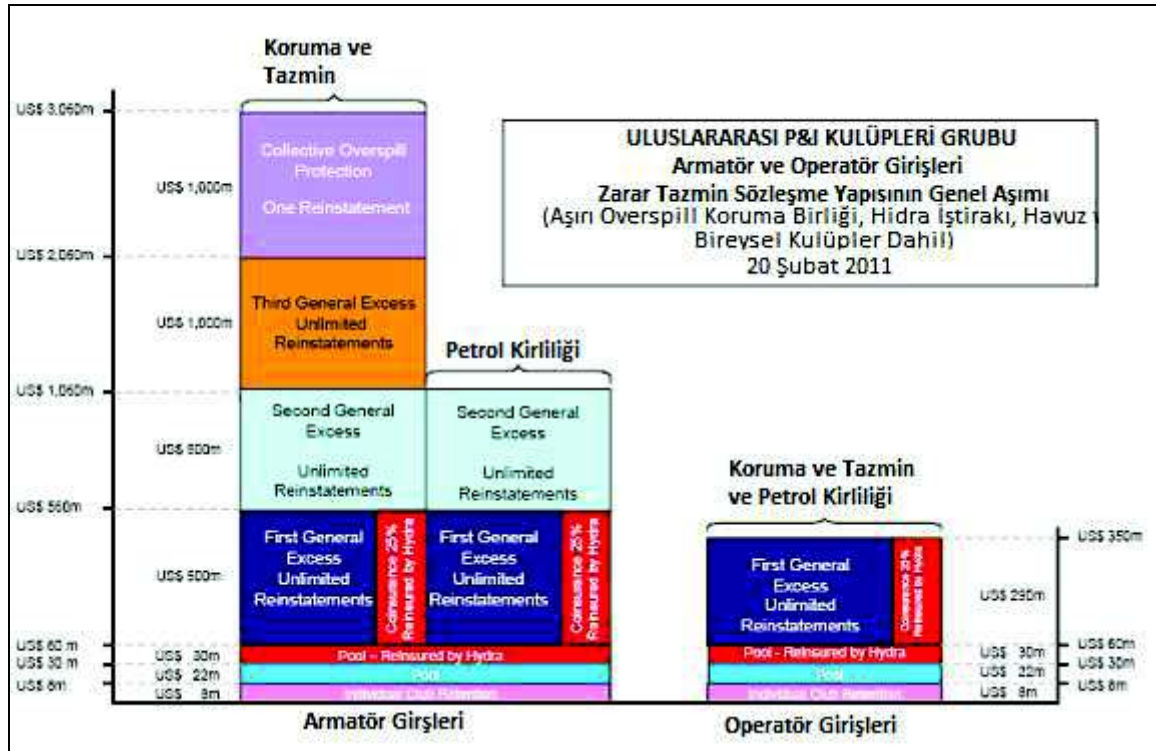
Havuz sistemi, bu 13 P&I Kulübün iki önemli alanda beraber hareket etmesinden oluşmaktadır. Birincisi, kulüpler kendi aralarında tazminatları paylaşırlar ve kollektif bazda yüksek seviyede reasürans satın alırlar. Bu ise kulüplerin piyasada normal olarak mevcut olan risklerden daha çok risk alabilmelerini sağlar. Böylece sigorta 3 aşamada gerçekleştirilmiş olur. İkincisi ise, ortak menfaatleri gözetir ki bunlar başlıca IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından çıkarılan kanuni düzenlemeler ve tartışmalar veya standart denizcilik kontratlarında ortak hareket etmektir.

Çok büyük hasarlarda, belirlenmiş bir hasar miktarı aralıkları için, Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu'nun kendi aralarında paylaştıkları bir reasürans sistemi vardır. Diğer piyasa reasüransından farklı olarak bu sistem sayesinde prim sadece hasar sonuçlandıktan sonra toplanır. Hasarın olduğu kulüp, hasarın önemli bir miktarını önceden öder ve hasarı karşılamak için sadece geri kalan fonlar havuza katılan diğer kulüplerden toplanır. Bu yolla, ortaklık prensibi reasüransın en ekonomik formunu oluşturur ve tüm kulüpler kendi fonlarını, oluşan bu büyük hasar karşılanana kadar ellerinde tutma avantajını yaşarlar.

Uluslararası Grup havuzunda kar ya da zarar faktörü yoktur ve nihai masraf, havuz tarafından sigorta edilen reasürans sigortası dahilinde tüm Uluslararası Grubun toplam hasarlarının seviyesine göre karar verilir. Şuanda havuz üyesi olan her bir kulüp, her hasarın ilk 7,000,000 USD'ını öder. Bu miktarı geçen ve 50,000,000 USD'a kadarki hasarlar ise havuzdaki kulüpler arasında paylaştırılır (Hasarı yaratan kulüp dahil). Paylar, kulüplerin tonaj büyüklükleri, prim gelirleri ve hasar tecrübelerine göre hesaplanır. Her kulübün Havuz Anlaşması (*Pooling Agreement*) altında 30-50 Milyon USD ve yine ilk seviye için %25 “*Excess of Loss*” bazında olmak üzere iki ayrı reasürans anlaşması da mevcuttur. Grubun Bermuda “*captive*” kendi firması olan *Hydra Insurance Company* tarafından yapılmaktadır. Ayrıca ek olarak, Havuz

limitini (50M\$) geçen hasarlar için 2,000,000,000 USD’a kadar, aynı şekilde deniz kirliliği için ise 1,000,000,000 USD olmak üzere, reasürans yapılmıştır.

1,000,000,000 USD ek anlaşma yapılarak reasürans edilen miktar 3,000,000,000 USD’a yükseltilmiştir. Tek tek kulüplerin kendi sigortalarını yapmaları yerine grup adına yapılan *Excess of Loss* sigortaları, liderliği *Llyods* ve takipçileri olan diğer büyük sigorta şirketlerine paylaştırılmıştır. Her kulüp kendi deklerasyonlarından ve prim ödemesiyle ayrı ayrı mesuldür. Eğer ki bir hasar “*Excess Loss of Contract*” limitini de geçerse, o zaman Havuza çekilir ve her bir kulüp tarafından tonaj limitlerine göre paylaşılır. Böyle taşkın bir hasar, her bir kulüp tarafından ya rezervden ya da özel bir ücret “*overspill call*” adı altında toplanarak üyeler arasında paylaştırılır. Üyelerin sorumlulukları böyle bir büyük hasar durumu için 1976 Limit konvansiyonuna üye her gemi başına fon limitinin %2’si ile sınırlıdır. Bu, Excess Loss Reasürans programı çerçevesinde, Uluslararası Grup Kulüpleri üyelerinin toplam potansiyel *overspill* sorumluluğu 3,400,000,000 USD’ı geçmeyecek anlamına gelir. Buna ek olarak da bu tip hasarların ilk 1,000,000,000 USD’ı ek bir grup reasüransı ile sigortalanır.



Şekil 2.2: Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu Havuz Sistemi (www.igpandi.org)

2.6.1.2. Havuz Sistemi Üyesi Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu

1. American Steamship Owners Mutual Protection And Indemnity Association
2. Assuranceforeningen Gard
3. Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
5. The Japan Ship Owners' Mutual Protection And Indemnity Association (Japan P&I Club)
6. The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (The London P&I Club)
7. North Of England P&I Association
8. The Shipowners' Mutual Protection And Indemnity Association
9. The Standard Steamship Owners' Protection And Indemnity Association Ltd
10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.
11. Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)
12. The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (Uk P&I Club)
13. The West Of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (www.igpandi.org)

2.6.2. Sabit Primli (*Fixed Premium*) P&I Sigorta Şirketleri

Yukarıda kısaca tanımını ve isimlerini verdiğimiz kulüpler dışında, bu havuz sistemine dahil olmayan kulüpler de vardır. Geçmişleri müşterek kulüpler kadar eski olmasa da, sabit prim esasına dayalı olarak kulüp sigortası yapan sigortacılar daima var olmuştur. Karşılıklılık esasından çok, kar amacı güden klasik sigorta şirketleri gibi nitelendirilebilirler ve içlerinde oldukça iyi hizmet veren ve güvenilir kulüpler vardır.

Geleneksel olarak, 10.000 GT'den küçük, yakın sefer yapan yük gemileri ile römorkörler gibi özel gemiler üzerinde uzmanlaşmışlardır. Aslında, sabit prim sigortacıları ile müşterek

kulüpler arasında bir rekabetten çok, işbirliğinden ya da birbirini tamamlamaktan söz etmek daha doğru olur. Çünkü bu tür gemileri sigortalamak gerçekten de daha farklı bir alandır.

Sabit prim sigortacıları, yapıları P&I kulüpleri gibi herhangi bir özellik arz etmeyen, sıradan sermaye şirketleridir. Bunların arkalarında, *Lloyd*, *Fortis*, *QBE* gibi bilinen sigortacılar ait sermaye grupları bulunmaktadır. Bağımsız reyting kuruluşları ile brokerlik firmalarının raporlarında, bunların birinci sınıf bir sigorta hizmeti verdikleri açıklanmaktadır. Bu sigortacılar, kendi sundukları hizmetin müşterek kulüplerinkinden daha üstün olduğunu da savunmaktadırlar. Buna karşılık, kaynakların verimli kullanılmasına ilişkin kurumsal kararlar sonucunda, P&I pazarından çekilme tehlikeleri de daima bulunmaktadır. Örneğin, *Axa Corporate Solutions*, Kasım 2005’de ani bir kararla bunu açıklamıştır. Buna sebep olarak da, P&I sigortacılığının toplam faaliyeti içerisinde sadece %0.5 yer tutmasını göstermiştir.

Sabit prim sigorta şirketlerinde prim, şirket tarafından ve üstlenilen rizikoya göre belirlenir. Bu açıdan, bunların havuz kulüplerinde prim olarak belirlenen müşterek katkılardan bir farkı yoktur. Bununla birlikte, sabit prim girişlerinin müşterek katkı girişlerden iki farkı vardır: Birincisi, burada üyelerin ödeyecekleri prim sabittir ve bunlardan ilave katkı, ayrılma katkısı ile olağanüstü katkı toplanmaz. İkincisi ve bunun sonucu olarak, bunlara sağlanacak sigorta teminatı da belirli bir meblağ ile sınırlıdır. Diğer bir deyişle, şirket her talep türü için bir sigorta bedeli belirler ve sigortalıya karşı bu meblağ ile sınırlı şekilde sorumludur.

Sabit primlerin iadesi hususunu, İngiliz hukukuna atıf yapan sabit prim sigortacıları bu konuyu genellikle İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile aynı yönde düzenlemektedir. Kanuna göre; poliçe geçersizse veya sigortacı etkili olarak caymışsa, sigortalının hilesi veya kanunsuz bir hareketi bulunmadıkça ve riziko bölünebilir olmak kaydıyla prim iade olunabilir. Bu halde, gün esasına göre belirli oranlar dâhilinde sigortalıya geri ödeme yapılır. Şayet, gemi tam zıyaa (*total loss*) uğramışsa, bu halde prim iadesi yapılmayacağı genel bir kuraldır. Bu kural, kulüp sigortası için de aynıdır. Öte yandan, bazı kulüplerin hiçbir halde prim iadesi yapılmayacağını belirttikleri de görülmektedir (Merkin, 2008)

2.6.2.1. Başlıca Sabit Primli P&I Sigorta Şirketleri

1. Qbe Insurance (International) Limited
2. British Marine Luxembourg S.A.
3. Navigators Insurance Company
4. Raets Marine BV Inc.
5. Tokio Marine & Nichido Fire Insurance Co., Ltd.
6. Tokio Marine Insurance Singapore Ltd.
7. China Shipowners Mutual Assurance Association
8. The Korea Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association
9. Russian Insurance Centre
10. Hanseatic P&I (Omni, 2011)

2.6.3. Müşterek Kulüpler İle Sabit Prim Şirketlerinin Karşılaştırılması

- **İdare Şekli:** Müşterek kulüplerin üyeleri (genelde gemi donatanları) kendi aralarından seçilmiş yönetim kurulu tarafından idare edilir. Sabit prim şirketlerinde ise ticari kuruluşlar veya sahipleri tarafından idare edilirler.
- **Kar:** Müşterek kulüpler kar amacı gütmazler. Bilanço dönemi sonunda rezervlerinde bulunan fazlalık teorik olarak üyelerine paylaştırılabileceği gibi ileriki yıllar için rezervde kalmaya devam da edebilir. Sabit prim şirketleri, ticari kuruluşlar oldukları için doğal olarak kar amacı güderler.
- **Primler:** Müşterek kulüpler, belirli dönemlerde, ödenen tazminat miktarlarındaki artışlar nedeniyle primlerini arttırabilirler, dolayısıyla prim değışkendir. Sabit prim şirketleri ise, sigortalılarından sigorta başlangıcında belirledikleri miktar üzerinden sabit prim alırlar.
- **Garanti:** Müşterek kulüpler, teminat mektubu sunmada, sabit primli sigorta şirketlerine göre daha avantajlıdırlar. Geleneksel olarak bu işi uzunca bir dönemdir yaptıklarından teminat mektupları (*Letters of Guarantee*) birçok idare tarafından muteber kabul edilmektedir. Ancak güçlü sermaye yapısına sahip sabit prim şirketleri de bu konuda kendilerine güvenmektedirler.
- **Police limiti:** Müşterek kulüplerde genelde police limiti bulunmamakla birlikte oluşan zarar ve tazminatlar diğer üyelere paylaştırılmaktadır. Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu'nun havuz sözleşmesi ile, sigorta limitleri 3 Milyar USD'ye ulaşmaktadır. Bunun karşısında, sabit

prim şirketleri ise P&I sigortası yaparken mutlaka poliçe üst limitini belirlemektedirler. Sabit prim şirketleri de kendilerini reasüre etmektedirler. Ancak bilinen en üst limit 500 Milyon USD'dir.

- **Üye girişi:** Müşterek kulüplerde daha ziyade 10.000 GT ve üstü gemi donatanları üye olarak kabul edilirken, sabit prim şirketlerinde geleneksel olarak 10.000 GT ve altı gemiler sigortalanmaktadır.

Yukarıdaki karşılaştırmalardan sabit primli şirketlerin (havuz dışı kulüplerin) diğerlerine nazaran dezavantajlı olduğu gibi bir sonuç çıkarılması uygun olmayacaktır (www.raetsmarine.com). Müşterek kulüpler veya sabit primli şirketler arasında tercih yapılması tamamen aşağıdaki koşullara göre toplu bir değerlendirme yapılarak varılabilecek bir sonuçtur;

- Şirketin / gemilerin çalışma sahası
- Taşıdığı yükler
- Çalıştırdığı personel
- Şirketin işleyiş biçimi
- Şirketin bütçesi

2.6.4. P&I Kulüp Muhabirleri

Bir P&I kulübünün tüm limanlarda temsil edilmesinin sağlanması ve üyelerine global anlamda hizmet verebilmesi için kulüplerce “Muhabir” kullanılmaktadır. Bazen “Temsilci” olarak adlandırılırlar.

Muhabirler yerel avukatlar olabileceği gibi, uzman P&I kulüp temsilcileri, uzman çalışanları olan gemi acenteleri veya bazı olaylarda sürveyörler olabilirler. Muhabirler, P&I kulübünün bir departmanı ya da şubesi olmadığı gibi, acentesi de değildir. Kulüp adına genel olarak hareket etme yetkisine sahip değildirler. Yasal işlemleri kulüp adına kabul etmeye ve yerine getirmeye ilişkin genel bir yetkileri yoktur. Kulüp yöneticilerinin açık talimatı olmadan ve onlar tarafından özel bir yetki verilmeden, hiç bir muhabir, kulüp adına yasal işlemlere taraf olamaz.

Muhabirlerin kulüple çalışma koşulları, genelde sadece kulüp yöneticileriyle aralarında teati edilen niyet ve anlayış mektuplarından ibarettir.

Kulüp muhabirleri, bir hasarın meydana gelmesi halinde acilen gerekli önlemlerin alınmasını, hasarın hafifletilmesi veya hasarın doğumuna sebep olan olayların araştırılarak gerçeklerin ortaya çıkmasını veya yük hasarlarında sürveyin atanmasını veya mürettebat yaralanmasında tıbbi yardımların yapılmasını sağlamakla görevlidir.

Kulüpler, muhabirlerden yerel gelişmeler hakkında üyelerini ilgilendiren konularda bilgi verilmesini talep edebilir. Birçok muhabir, birden fazla P&I kulübünün listesinde yer alabilmektedir.

2.6.5. P&I Hizmeti Sunumu

Bir P&I kulübü faaliyetlerinde bir sigorta firması, hukuk firması ve kayıp hesaplayıcısından oluşan karma bir yapıyı gösterir. Bunun anlamı kulübün kazayla ilgili uzmanları ve uzlaştırmacıları bulmaktan tutun, kanuni destek ve tazminat ödemeye kadar kazanın her aşamasında armatöre destek olmasıdır.

P&I kulübü gemi malikine yardım etmek için vardır ve sorumluluklarıyla ilgili tazminatlarını karşılar. Bu durumda hemen hemen her zaman gemi maliki ve kulübü oluşan problemleri çözmede beraber çalışırlar ve çok nadiren P&I kulübü ile gemi maliki tazminat kapsamı konusunda ihtilafa düşerler.

Kulüpler sadece sigortayı kapsamayan aynı zamanda tazminatlarla ilgili kanuni tavsiyeleri veren ve kazalara cevap verebilen eşsiz organizasyonlardır. Gemi malikinin sorumluluklarını yönetirken bir kulüp aynı zamanda bir taraftan 2 torba pirincin kayıp olmasıyla ilgilenmek zorunda kalırken diğer taraftan tamamen yüklü olan bir VLCC'nin batışıyla ilgilenmek zorunda kalabilir. Onun için özel bir kazaya karşı P&I'n reaksiyonunun kabul edilebilir ve donanımlı olması gerekmektedir. Kulüpler yüksek kalitedeki özel teknik uzmanlara, denizcilik avukatlarına ve yerel ticari makamlara ulaşabilme imkanına sahiptirler.

3. MALZEME VE YÖNTEM

3.1. ULUSLARARASI MEVZUAT

1969 yılına kadar, donatanlar için herhangi sorumluluğa ait bir denizcilik sigortası, ihtiyari olarak yapılmaktaydı. Şuan dahi, fiziksel zarar ve kayıplara karşı sigorta yaptırmak için donatanlar, sigorta sözleşmesinin şartlarını belirleyebilmekte ve hangi sigortacıyla çalışacaklarını seçebilmektedirler.

Denizcilik sorumluluk sigortaları, diğer sigorta branşlarına nazaran çok daha sonra zorunlu hale gelmiştir. Denizcilik sigortalarındaki bu köklü değişikliğin temelinde *Torrey Canyon* felaketi bulunmaktadır. Liberya bayraklı bir tanker olan *Torrey Canyon*, 18 Mart 1967 tarihinde Sicilya yakınlarında bulunan kayalıklara oturmuştur. Kaza sonucunda, 120.000 ton ham petrol ün denize döküldüğü tahmin edilmektedir. Döküntü, 100 mil çapındaki bir alana yayılmış ve deniz faunasını, kuşları ve kumsalları ciddi boyutta etkilemiş ve kirletmiştir. Felaketin ardından, petrol dökülmesinden doğan yükümlülüklerin, maliyetlerin, zararların tazmin edilebilmesi için IMO bünyesinde uluslararası konferanslar düzenlenmiş ve 1969 CLC olarak bilinen Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre ilk defa petrol taşıyan gemilerin sorumlulukları belirlenmiş ve bu sorumluluğa ilişkin zorunlu teminat, mali güvence veya sigorta şartı aranmasına karar verilmiştir (Zhu, 2009).

1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile başlayan P&I sigortasını mecburi kılan bu süreç, günümüzde uluslararası sözleşmeler ile gelişmesine devam etmektedir.

P&I sigortasını zorunlu hale getiren uluslararası mevzuata bakıldığında, yaptırım gücü ve katılım çoğunluğu açısından, öncelikle Birleşmiş Milletler'in bir alt organı olan, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından düzenlenmiş ve üye devletlere imzaya açılmış, deniz alacaklarına ilişkin mali mesuliyetleri düzenleyen sözleşmelerin olduğu görülmektedir. İkinci

olarak, Avrupa Birliği (AB) üyesi devletlerde iç mevzuatlarının düzenlenmesinde yaptırım gücü olan Avrupa Parlamentosu direktifleri gelmektedir. Son olarak, Amerika Birleşik Devletlerinde (ABD) uygulanan ve tüm eyaletlerinde geçerli olan “Oil Pollution Act” (OPA) isimli petrol kirliliği yasasından bahsedilmesi mümkündür.

3.1.1. IMO Sözleşmeleri

3.1.1.1. Hukuki Sorumluk Sözleşmesi (CLC-92)

Denizcilik alanında, gemi kaynaklı petrol kirliliğine ilişkin uluslararası tazminat sistemi ilk olarak, petrol taşıyan tanker maliklerinin sorumluluğunu düzenleyen CLC-69 ve ülkelerin bir fon kurmasını düzenleyen FUND-71 sözleşmeleriyle 1978 yılında kurulmuştur. Günümüzde ise bu sistem, CLC-69 ve FUND-71’i genişleten ve yenileyen şu sözleşmelere dayanmaktadır: 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC-92) ve 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND-92). Türkiye, bu tazminat sistemine, 15/06/2001 tarihinde 2001/2668 ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararları ile yukarıda bahsi geçen sözleşmelere taraf olarak dahil olmuştur.

1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında, kalıcı kirliliğe sebep olan hidrokarbon mineralli petrol (dayanıklı petrol) ürünlerinin sebep olduğu kirliliğin zararı için tazminat talepleri, Madde VIII “*Bir hadise neticesinde geminin neden olduğu bütün kirlenme zararlarından, bu maddenin 2 ve 3üncü paragrafındaki haller hariç geminin hadise zamanındaki donatanı, hadise bir olaylar zincirinden oluşuyorsa ilk olay tarihindeki donatanı sorumludur*” hükmü gereği, hasara neden olan geminin resmi maliki ya da onun sigortacısına karşı yapılır.

Sözleşme kapsamında, gemi malikinin finansal sorumluluğu, sahip olduğu geminin boyutuna (tonajına) göre sınırlandırılmıştır. Gemi malikinin ödemeleri gemi tonajını temel alarak hesaplanmaktadır. Bu sorumluluğun limiti, 5.000 grostonu aşmayan gemiler için 4,51 Milyon SDR (yaklaşık 7 Milyon USD) ile; 5.000 ila 140.000 groston arasındaki gemiler için bu rakamın üzerine, 5.000’i aşan her bir groston için 631 SDR (≈953 USD) eklenmek suretiyle;

140.000 ve üzeri grostondaki gemiler için ise 89.77 milyon SDR ($\approx$ 136 milyon USD) olacak şekilde sınırlandırılmıştır.

Ancak oluşan kirliliğin; zarar vermek kastıyla veya muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek ve dikkatsizce gemi malikinin yaptığı kişisel bir hareketten veya ihmalden kaynaklandığı ispatlanırsa; gemi maliki, sorumluluğunu kısıtlama hakkından mahrum bırakılır. Bununla birlikte, oluşan kirlilik hiç bir şekilde gemi malikinin hatası olmasa bile, gemi maliki; gemisinden sızan ya da dökülen petrolün yol açtığı zararın tazmini için ödeme yapmakla sorumludur (Keçeli ve Pekşen, 2009).

Sözleşmenin VII nci Maddesi gereği, gemi maliki 2.000 tondan fazla petrol yükü taşıyan gemileri için kendi tazmin sorumluluğunu kapsayan bir sigorta yaptırmak ve bunu sürdürmek zorundadır. Bu sigorta, P&I kulüpleri ve P&I sigorta şirketleri tarafından sağlanmaktadır.

Sözleşmenin VII nci Maddesi ayrıca böyle bir P&I sigortasının varlığını gösteren sertifikaya ilişkin belirsizliklere açıklık getirmiştir.

1992 Sorumluluk Sözleşmesine göre düzenlenecek olan sertifika (CLC Sertifikası)'nın gemide bulundurulması ve bir nüshasının da gemi sicil kayıtlarını tutan mercilere verilmesi zorunludur.

Eğer sözleşmeye taraf bir devletin siciline kayıtlı ve 2.000 tondan fazla ham petrolü yük olarak taşıyan bir geminin, geçerli bir P&I sigortasının varlığını gösteren CLC Sertifikası bulunmazsa, taraf devletçe bu geminin ticaret yapmasına izin verilmez.

Geminin sicil devleti, bu sözleşme hükümlerine göre, zorunlu sigorta sertifikasının verilmesi ve onayı şartlarını belirlemeye haizdir (2001/2668 Sayılı BKK) .

3.1.1.2. Bunker Sözleşmesi

Denizlerde en çok meydana gelen kirlilik zararları, petrol ve türevi atıkların dökülmesi sonucu oluşan zararlardır. Bu zararlar tankerler haricinde genelde gemilerde yakıt olarak kullanılan ve “bunker” denilen petrolden oluşmaktadır. İstatistiklere göre bunker kirlenmeleri toplam kirlenme taleplerinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

23 Mart 2001 tarihinde kabul edilerek 21 Kasım 2008’ de yürürlüğe giren Gemi Yakıtları (Bunker)’dan Kaynaklanan Kirlilik Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, bunker işlemleri sırasında oluşabilecek kirlenmelerin tazmin edilebilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Sözleşme, CLC-92 model alınarak hazırlanmış olup aynı zamanda can kayıpları ve yaralanmalarla ilgili ödenecek tazminatların üst sınırlarını da çizmektedir (Değirmenci, 2008). Türkiye sözleşmeye hali hazırda taraf değildir.

Bunker Sözleşmesinin “Zorunlu sigorta veya mali teminat” başlıklı VII nci Maddesi maddesi hükümlerine göre, taraf devletler, sicillerine kayıtlı 1000 GT ve üstü tüm gemilere bunkerlerinden kaynaklanacak kirliliğin tazmin edilmesine ilişkin bir sigortaya sahip olmalarını zorunlu kılacaktır. Bu sigorta P&I kulüpleri ve P&I sigorta şirketleri tarafından sağlanmaktadır.

Bunker Sözleşmesi, gemi malikinin sorumluluğu hususunda Deniz Alacaklarına İlişkin Mesuliyetin Sınırlandırılması (LLMC-96) Sözleşmesine atıf yapmaktadır. Türkiye’nin de tarafı olduğu LLMC-96 Sözleşmesinde sorumluluk limitleri 3 kısımda irdelenmektedir. Birinci kısım ölüm ve yaralanmalardan ileri gelen sorumluluk, ikinci kısım diğer alacaklardan ileri gelen sorumluluk ve son olarak eğer bir gemide 12 den fazla yolcu taşıyıyor ise yolcu başına düşen sorumluluk limitleri belirlenmiştir. (2010/162 sayılı BKK)

Bunker Sözleşmesi de, CLC-92 sözleşmesi gibi gemilerde aradığı P&I sigortasının bir sertifika ile doğrulanmasını öngörmektedir. Bu sertifikaya “BUNKER Sertifikası” denilmektedir. Buna göre, taraf devletler sicillerine kayıtlı 1000 GT ve üzeri gemilere böyle bir sertifika düzenleyeceklerdir.

Bunker Sözleşmesine taraf ülkelerin kıyılarında, 1000 GT ve üzeri gemilerden LLMC-96 Sözleşmesi ile belirlenen sorumluluk limitlerinde geçerli bir P&I sigortasının var olduğunu gösteren BUNKER Sertifikası taşımayan gemilerin ticari faaliyetlerine, İdari makamlarca izin verilmemektedir (Bunker, 2001).

3.1.1.3. Atina Sözleşmesi

Denizyolu ile yolcu taşınmasının kurallarının belirlenmesi, özellikle taşıyanın sorumluluğunun kapsamlı olarak düzenlenmesi ihtiyacına binaen, IMO Hukuk Komitesi bünyesinde yapılan çalışmalar ile, Uluslararası mevzuatta, 1974 Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi ve sonrasında 1976, 1990 ve 2002 Protokolleri düzenlenmiştir. Türkiye, bu sözleşme ve protokollere henüz taraf değildir.

Atina Sözleşmesinin ilk halinde mecburî sigorta düzenlemesi yoktur. Ancak, 2002 Protokolü (PAL-2002), ile yolcunun yaralanması veya ölümü halinde, taşıyanın sorumluluğunu teminat altına almak ve taşıma sözleşmesinin zayıf tarafı olan yolcuyu korumak amacıyla her bir yolcunun sigortalanması zorunluluğunu getirmiştir. Söz konusu Sözleşmede Madde IV hükümlerine göre, taşıyan, sigorta veya banka teminatı gibi değişik türde mali teminatları da mecburi sigorta kapsamında gösterebilecektir.

Mecburi sigorta, sözleşme özgürlüğü ilkesine kanunla yahut da uluslararası sözleşmeler ile getirilmiş bir istisna olup tüketiciyi veya yolcuyu koruyan pozitif bir düzenlemedir. Bu sigorta, Türkiye’de özellikle kara taşımalarında uygulaması olan bir sigorta türüdür (Kurt, 2010).

Protokole göre mecburi sigortayı, 12’den fazla yolcu taşıma belgesine sahip gemiler yaptıracaktır. Yolcu taşınmasında bir arkadaş grubunun, ailenin, başka özel amaçların yahut da bölgesel taşımaların ortalama 12 kişi ile yapılıyor olması, Protokol’deki sınırlama açısından makul bir çözüm tarzıdır.

Protokol’e göre mecburi sigorta veya başka mali teminat sınırı, her taşıma faaliyetindeki yolcu başına 250.000 SDR ile sınırlı tutulmuştur. Ancak bu miktar başka bir uluslararası

sözleşme olan LLMC-96 da belirlenen yolcu başına 175.000 SDR rakamının çok üstündedir. Bu değişikliği 1996 yılı ile 2002 yılı arasında yolcu taşımacılığına olan yaklaşımın değişmesine bağlanabilir.

Yine, taşıyanın verecek olduğu mecburi sigorta ile diğer teminatlar, Protokol ekindeki örnek forma göre Protokol'e taraf devletin otoritesince onaylanmak suretiyle verilecektir.

PAL-2002'ye taraf bir devletin kıyılarında, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, 12'den fazla yolcu taşıma belgesine sahip olan ve uluslararası taşıma yapan bir gemide, yolcu başına 250.000 SDR yaklaşık 375.000 USD'lik teminat sağlayan geçerli bir P&I sigortasının varlığını gösteren PAL Sertifikası bulunmazsa, taraf devlet tarafından bu geminin ticari faaliyetine izin verilmeyecektir. Geminin sicil devleti, bu sözleşme hükümlerine göre, zorunlu sigorta sertifikasının verilmesi ve onayı şartlarını belirlemeye haizdir (PAL, 2002) .

3.1.1.4. Nairobi Sözleşmesi

Denizlerde çatışma neticesinde batarak, kırılarak veya karaya oturarak enkaz haline gelmiş olan gemilerin ve platform gibi diğer deniz araçlarının yol açabileceği maddi hasarlar, deniz faunasına verebileceği zararlar ve deniz trafiğini kapatması gibi olumsuz etkileriyle mücadele etmeyi kolaylaştırmak üzere, IMO Hukuk Komitesinin çalışmaları neticesinde “Batıkların Çıkarılması Üzerine Uluslararası Sözleşme” 18 Mayıs 2007 tarihinde Nairobi'de yapılan konferansta kabul edilmiş ve Nairobi Sözleşmesi olarak anılmaya başlanmıştır.

Sözleşmenin en önemli özelliklerinden biri, 300 GT ve üzeri bir gemiye sahip donatanlara, tehlike teşkil eden enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması masrafları sebebiyle enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak mali bir güvence sağlama ve sigorta yaptırmaya zorunluluğunun getirilmesidir.

Bu hüküm gereğince, üye devletlerden birinde tescil edilen ve bayrağını taşıyan 300 GT veya yukarısı gemiler, bu Sözleşme kapsamında belirtilen sorumluluğunu, millî ve milletlerarası sorumluluk rejimine uygun olarak ve her halükarda Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonunu tadil eden 1996 tarihli

Protokol'ün 6. maddesinin 1.paragrafının (b) bendine uygun olan hesaplama sınırlarını aşmayacak şekilde karşılanması amacıyla, sigorta teminatının ya da banka garantisinin ya da benzer mali kuruluşlardan alınan diğer mali güvencelerin sağlanması gerekmektedir.

Enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak nitelikteki sigorta sertifikalarının, IMO'nun önceki sorumluluk ve tazminata ilişkin sözleşmelerinde öngörülen şekilde ve bunlara uygun olarak her bir gemi için hazırlanması ve sertifika örneğinin, Hukuk Komitesi tarafından geliştirilerek üye devletlere bildirilmesi, konferans sonucunda alınan kararlardan biridir.

Zorunlu sigorta veya mali güvence veren sertifikalar, gemide bulundurulması zorunlu olan belgelerdendir. Bu belgenin bir örneğinin, üye devletin gemi sicilini tutmaya yetkili makamlarında, eğer gemi sicile tescil edilmemişse bu sertifikayı hazırlamaya yetkili makamlarda bulunması gereklidir (Algantürk Light, 2007). Geminin sicil devleti, bu sözleşme hükümlerine göre, zorunlu sigorta sertifikasının verilmesi ve onayı şartlarını belirlemeye haizdir.

Nairobi sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra taraf bir devletin kıyılarında, 300 GT ve üzeri bir gemide, enkazın kaldırılması için LLMC-96 limitlerinde teminat sağlayan geçerli bir P&I sigortasının varlığını gösteren WRECK REMOVAL Sertifikası olarak isimlendirebileceğimiz bir sertifika bulunmazsa, taraf devlet tarafından bu geminin ticari faaliyetine izin verilmeyecektir (Nairobi, 2007).

3.1.1.5. HNS Sözleşmesi

MARPOL 73/78 Sözleşmesinin eklerinde belirtilen dökme halinde taşınan petrol ve türevleri, zararlı sıvı maddeler; IMDG Kod kapsamına giren ve paketlenmiş olarak taşınan tehlikeli maddeler; IMSBC Kod kapsamına giren ve dökme olarak taşınan tehlikeli sıvılar; LPG, LNG yükleri gibi sıvılaştırılmış gazlar vb. yaklaşık 6.000 farklı emtianın denizyolu ile taşınmasında bir kirliliğe ve zarara sebep vermesi halinde, oluşabilecek hasarların tazmini hususunda düzenleme yapan "Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin Ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS 1996/2010)" uzun yıllar

IMO Hukuk Komitesi toplantılarında tartışıldıktan sonra 1996 yılında imzaya açılmış ancak 14 yılı aşkın süre yürürlüğe giremediği için 2010 yılında bir protokol ile sözleşmede değişiklikler yapılarak yeniden imzaya açılmıştır.

Sözleşme hali hazırda yürürlükte olmayıp, Türkiye HNS 2010 protokolünü meclis onayına tabi olmak kaydıyla 25 Ekim 2011 tarihinde Londra’da imzalamış bulunmaktadır. Sözleşmenin 2014-2015 yılları arasında yürürlüğe girebileceği düşünülmektedir.

Sözleşmenin 9. maddesine göre gemi maliki, gemisinin tonaj birimi temelinde hesaplanan bir meblağ ölçüsünde sorumluluğunu sınırlandırmaya yetkilidir. Ancak oluşan zarara, gemi malikinin kastı veya pervasızca hareketi veya ihmalinin sebep olduğu ispatlanırsa, o zaman gemi maliki sorumluluğunu sınırlandıramaz.

HNS Sözleşmesi de diğer mali mesuliyetlere ilişkin IMO sözleşmeleri gibi, gemi malikinin bu sözleşmede belirlenen sorumluluğunu bir teminat, mali güvence veya sigorta ile sağlamasını zorunlu kılmaktadır. Ancak burada, taraf ülkenin şerhi ile belirlenmesi kaydıyla 200 GT altı gemiler, iç sularda ve kabotaj dahilinde çalışacak gemiler ile sadece paketli HNS yükleri taşıyan gemiler için sözleşmenin uygulanmamasına karar verilerek, zorunlu mesuliyet sigortasından muaf tutulabilir.

Bu sözleşmede de mecburi sigorta ile diğer teminatlar, HNS Sertifikası diye tabir edeceğimiz, Protokol ekindeki örnek forma göre Protokol’e taraf devletin otoritesince onaylanmak suretiyle verilecektir. Geminin sicil devleti, bu sözleşme hükümlerine göre, zorunlu sigorta sertifikasının verilmesi ve onayı şartlarını belirlemeye haizdir.

HNS 1996/2010 yürürlüğe girdikten sonra taraf bir devletin kıyılarında, sözleşme kapsamına giren bir gemide, geçerli bir P&I sigortasının varlığını gösteren HNS Sertifikası bulunmazsa, taraf devlet tarafından bu geminin ticari faaliyetine izin verilmeyecektir (HNS, 2010)

3.1.2 Avrupa Parlamentosunun 2009/20/EC Sayılı Direktifi

Avrupa Birliği *Erika III* kazasından sonra, *Erika III* adı verilen bir deniz emniyeti paketi oluşturmuştur. Bu paket, üçüncü ülke bayrağını taşıyan gemilere ağır yükümlülükler getirerek, ticari engeller oluşturacak nitelikte yedi ayrı konuda müktesebat değişikliği yapılarak yeni müktesebatın yürürlüğe konulmasını içermektedir. *Erika III* deniz emniyeti paketinde yer alan ve gemi maliklerine ek mali ve idari yükümlülükler getiren yeni mevzuattan en önemlisi, şüphesiz 2009/20/EC sayılı “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemi Sahipleri Sigortası Üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Direktifi” dir.

Söz konusu direktifle, 300 GT ve üzerindeki ticari gemilerin AB üyesi devletlerin yetki alanındaki bir limana girerken, LLMC 96 Sözleşmesi limitlerinde bir sigortaya sahip olmaları zorunlu kılınmaktadır ve en geç 2012 yılı Ocak ayına kadar AB üyesi tüm ülkeler tarafından iç mevzuatlarına uyumlu hale getirilecek ve AB limanlarının hepsinde uygulamaya geçilecektir.

Zorunlu P&I sigortasının, IGPANDI üyesi kulüplerden muafiyetli veya muafiyetsiz olarak yaptırılabilmesi bu Direktifte düzenlenmiş olup, Direktifin bu yönüyle Avrupa Parlamentosunun gemi maliklerini havuz kulüplerine yönlendirdiği görülmektedir.

Direktifin “Deniz Alacaklarına İlişkin Sigorta” başlıklı maddesine göre, her üye devlet, kendi bayrağını taşıyan gemilerin sahiplerine, gemilerini kapsayan sigortaya sahip olmalarını zorunlu kılar. Ayrıca, her üye devlet kendi bayrağı dışında bir bayrak taşıyan gemilerin, yetki alanları altındaki bir limana girerken bu sigortaya sahip olmalarını zorunlu kılar.

AB üyesi devletler, limanlarına uğrayan gemilerde yaptıkları denetimler esnasında, eğer Direktifte belirtilen zorunlu sigortaya ilişkin bir sertifikanın bulunmadığını tespit ederse, yetkili idarece, ilgili bayrak devletinin ve diğer AB üye devletlerin bilgilendirmesi dahilinde, söz konusu gemiye limandan uzaklaştırma emri verilebilecektir. Bu tür bir uzaklaştırma emrinin verilmesi sonucunda, tüm üye devletler bu geminin, gerekli sigortaya sahip olduğunu gösteren bir belgeyi ibraz edene kadar limanlarına girmesini reddedeceklerdir.

3.1.3. ABD OPA-90

Amerika'nın petrol kirlenmesi ile ilgili federal düzenlemesi, 1990 tarihli *Oil Pollution Act*'tir. OPA-90, CLC-92'ye nazaran daha sert bir sorumluluk rejimi öngörmektedir. Kirlenme zararı ve bunun meydana geliş biçimi ile bundan sorumlu kişilerin kapsamı daha geniş, sorumluluktan kurtulma sebepleri daha dar, sınırlı sorumluluk limitleri daha yüksek, sınırlama hakkının kaybedilmesi de daha kolaydır.

Kanunda, zorunlu sigorta öngörülmekte ve garantör olarak adlandırılan sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı tanınmaktadır.

CLC-92'ye benzer bir sertifika taşıma mecburiyeti OPA 90'da da öngörülmektedir COFR (*Certificate of Financial Responsibility*) olarak bilinen OPA 90 Sertifikasına göre, 300 GT'den büyük gemilerin malikleri kanuna göre maruz kalabilecekleri sorumluluğu karşılayabilecek mali güçte olduklarını belgeleyerek bunu gösteren bir sertifika almak zorundadırlar. Amerikan Sahil Güvenlik Teşkilatı'nın vermekte olduğu bu sertifikaya sahip olmamanın sert sonuçları bulunmaktadır.

OPA 90 ile birlikte, P&I kulüpleri bu kanun anlamında garantör olmayı reddettiklerini ilan etmişlerdir. Buna sebep olarak, kulüplerin garantör oldukları takdirde (malikin sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmesi nedeniyle) potansiyel bir sınırsız sorumluluk tehlikesi altında kalmaktan korkmuş olmaları ve kirlenme konusundaki çok çeşitli taleplere ilişkin dava masraflarının ağırlığı gösterilmektedir.

Günümüzdeki kulüp kurallarında da, kulüplerin OPA 90 anlamında garantör olmayı ve doğrudan dava edilmeyi açıkça reddettikleri görülmektedir. Kulüp yayınlarında ise, OPA-90'dan önce kulüplerin bir süre sertifikaya esas olacak mali güvenceyi sağladıkları, bunun Amerika'nın CLC 92'yi kabul edeceği beklentisine dayandığı, fakat OPA-90 ile birlikte bu beklentinin gerçekleşmeyeceği anlaşıldığından ve Amerikan Sahil Güvenliği ile de uzlaşamadığından, OPA-90 sertifikasına esas olacak şekilde bir mali güvence sağlanmadığı belirtilmektedir.

OPA 90 Sertifikası (COFR)'na esas olacak mali güvence, iki yoldan sağlanmaktadır: Birincisi, SIGCo (*Shipowners Insurance & Guarantee Company*) şeklinde bilinen bir şirkettir. Bugün itibarıyla, piyasanın %64'üne hâkim olan bu şirket bir havuz sigortacısı reasürans gibi çalışmaktadır.

COFR için ikinci yol, bu mali güvencenin Shoreline veya Arvak isimli diğer iki şirketten sağlanmasıdır. Shoreline, yukarıdakine benzer bir esasa göre mali güvence sağlayan müşterek bir sigortacıdır. Burada da malikin bu şirkete karşı olan yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde onu tazmin etmesi gerekir. Arvak ise, yönetimi Shoreline ile aynı olan fakat onun sabit prim esasına dayalı versiyonu olan bir şirkettir. OPA-90 garantörleri, kulüp teminatına güvenerek ve ancak kulüp teminatına güvendikleri gemiler için mali güvence sağlamaktadır.

Sonuç olarak, OPA-90 kapsamındaki kirlenme talepleri için de sigorta teminatını aslında P&I kulüpleri sağlamaktadır. Buna rağmen, kulüpler OPA-90 anlamında garantör olmayı ısrarla reddetmektedirler (Acar, 2008).

3.2. ULUSAL MEVZUAT

Üç tarafı denizlerle çevrili, uluslararası geçiş sistemine tabi iki önemli boğazı olan ve *Independante* ile *Nassia* gibi iki büyük tanker kazası felaketi yaşayan Türkiye'de denizcilik alanında sorumluluklara ilişkin zorunlu sigortalar ancak 2000'li yıllara gelindiğinde düzenlenmeye başlanmıştır. P&I sigortasını zorunlu hale getiren ulusal mevzuatta, yaptırım gücü açısından, öncelikle kanunlar sonra ise yönetmelikler ile talimatlar gelmektedir.

3.2.1. Kanun Boyutunda Düzenlemeler

3.2.1.1. 5312 Sayılı Kanun

Türkiye'nin 2001 yılında CLC-92 ile FUND-92 sözleşmesine taraf olmasının ardından, bir uygulama kanunu çıkartılması ihtiyacı ile Türk boğazlarında ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarında meydana gelen olaylarda, müdahale ve tazmin konularında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla hazırlanan "Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı

Maddelerle Kirilenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair 5312 Sayılı Kanun” 2005 yılında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanun, olay sonucu ortaya çıkan petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmede acil durumlarda müdahale ve tazmin esaslarının belirlenmesine yöneliktir. Olayın meydana gelmesini önlemek üzere alınan tedbirler Kanunun konusu ve amacı dışındadır. Müdahale, olay sonucu denize yayılan veya yayılma tehlikesi bulunan petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak, kirlenmeyi azaltmak veya gidermek amacıyla yapılacak faaliyetleri içermektedir. Bu faaliyetleri icra etmek için hazırlıklı olmak üzere önceden alınması gereken tedbirlere amaçlanan diğer bir husus da olay sonucu ortaya çıkan petrol kirlenmesinin yarattığı zararlar ve müdahale maliyetlerinin tespiti ve tazmini esas ve usullerini belirlemektir. Kanunla ayrıca, Kanun kapsamına giren konularla ilgili faaliyetlerde uluslararası yükümlülüklerle ilişkin yetki, görev ve sorumlulukların belirlenmesi de hedeflenmektedir.

Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde zararların tazmini, buna neden olabilecek faaliyetleri icra edenlerin önceden bazı sigorta sistemleri ile tazminat garantisi sağlamaları ile mümkündür. Deniz yetki alanlarına giren gemilerin ve mevcut kıyı tesislerinin uygun sigorta sistemlerine sahip olup olmadıklarının takip ve kontrolü ile müdahale sonucunda tazmin konusundaki yetki, görev ve sorumlulukların belirlenmesi, sistemin işleyişinin vazgeçilmez prensipleridir.

Kanun’da “Zarardan dolayı sorumluluk” tanımı yapılırken gemi veya kıyı tesisi ayrımı yapılmadan, sorumlu taraflar; olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumlu tutulmuştur.

İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumlu olmaktadır.

Kanun'un "Malî sorumluluk garantileri" hükmü gereğince uygulama alanlarına girmek isteyen petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen malî sorumluluk belgelerine sahip olmak, bunları ilgili makamlara bildirmek ve talep edildiğinde göstermek zorundadırlar.

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen malî sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen bu Kanun kapsamındaki yabancı bayraklı gemilerin, can kurtarma hizmetlerinden kaynaklanacak mücbir sebepler dışında, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacıyla Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan gemiler derhal buralardan çıkartılır veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verilir. Bu süre sonunda şartları sağlamadığı tespit edilen gemiler derhal karasuları dışına çıkartılır. Şartlara uymayan bu Kanun kapsamındaki Türk bayraklı gemiler ise şartları sağlayıncaya kadar bağlanarak seferden yasaklanır. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince şartlara uygun başka bir gemiye nakledilir ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertarafı sağlanır.

Kıyı tesisleri ise bu Kanun kapsamında belirlenen 11 farklı zarar türüne karşı malî sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır. Sigorta yaptıрма zorunluluğuna uymayan kıyı tesislerinin faaliyetine izin verilmez.

Ancak canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması ile geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar için sigorta yaptırılması mümkün gözükmemektedir. Bilindiği üzere sigorta hukukunda bir metanın sigortalanabilmesi için o metanın nitel bir değerinin olması gerekir. Bahse konu bu üç zarar türünde, oluşan zararların tazmini için bir değer biçmek pek de mümkün değildir. Çünkü hiçbir zaman canlı kaynaklara ve doğal çevreye verilen zararlar tam anlamıyla

giderilerek eski haline getirilemez. Ayrıca doğada oluşan tüm zararların tazmin edilmesi de mantıklı değildir.

Örneğin insanların yaşamadığı ve kumsal şeridinin bulunmadığı kayalık bir alanda oluşan petrol kirliliğinde, kaya parçalarının temizlenmesi amacıyla yapılacak olan bir operasyon, sadece personelin canını tehlikeye atmakla kalmayacak daha teknolojik ekipmanlar kullanılmasını da gerektirecektir. Böyle bir durum için maliyet öngörülemezle birlikte, fayda sağlayıp sağlamayacağı da meçhuldür. Ki bu zararın sorumluluğu hususunda sigorta aranması da akla yatmamaktadır.

Sonuç olarak bu kanun ile Türkiye’de bulunan büyük bir eksiklik giderilmiştir. Kanun pos modern bir bakış açısıyla daha önceleri sadece gemilere öngörülen mali sorumluluklara ilişkin P&I sigortasını tüm dünyada bir ilk olarak kıyı tesislerine de zorunlu kılmıştır. Ancak Kanunun eksik yönü ise yukarıdaki fıkrada anlatılan canlı kaynaklara ve doğal çevreye verilen zararlar gibi sınırsız sorumluluk gerektiren kuvertür alanlarında da sigorta talep etmesidir.

3.2.1.2. Mevcut Türk Ticaret Kanunu

29 Haziran 1956 tarihinde yürürlüğe giren ve 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlükten kaldırılacak olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunun da gemi maliklerinin sorumluluklarına ilişkin doğrudan mecburi sigorta bulunmamakla birlikte, genel olarak deniz yoluyla ticari mal taşıyacak satıcılara sigorta ettirme borcu getirilmiştir. Bu borç 1147 nci maddede; yükletilmiş malların, sigorta poliçelerinde geçen şartlar dairesinde denizcilik rizikolarına karşı muteber bir sigortacıya sigorta ettirilmesi ve sigorta ücretinin ödenmesi şeklinde tarif edilmektedir.

Tarif olunan sigorta türü, bir yük sigortası olmakla birlikte P&I sigortası değildir. Ancak donatanların mali sorumluluklarını güvence altına alan P&I sigortaları, bu madde kapsamında belirtilen gemilerle taşınan ticari yükler içinde deniz rizikolarına karşı bir koruma teminatı sağlamaktadır.

3.2.1.3. Yeni Türk Ticaret Kanunu

1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununun 1126 ncı maddesinde, kiracının denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmektedir. Denizcilik rizikolarına karşı sigorta konusunda düzenlenen bu madde, eksik ve hatalı bir şekilde düzenlenmiştir. Sigortanın süresi ve sigortanın konusu açık olmadığı gibi, kiracının üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunun sigortalanması P&I sigortası ile mümkündür. Bu sigorta, kendi hesabına veya başkası hesabına sigorta şeklinde yapılabilir (Algantürk Light, 2006).

Kanunun Denizcilik Kitabında yer alan “Zorunlu sigorta” başlıklı 1259 uncu maddesi de, devrim niteliğinde bir düzenlemedir. Türkiye’nin henüz tarafı olmadığı Atina Sözleşmesinin deniz yoluyla yolcu ve bagaj taşımacılığını düzenleyen hükümleri doğrudan TTK içerisine alınmıştır. Ayrıca uluslararası taşıma ayrımı yapmadan 12 den fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanların; yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlü kılmaktadır. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 SDR (yaklaşık 375.000 USD)’den az olamaz denilmektedir.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen şartları yerine getirmeyen bir geminin yola çıkmasına ise izin verilmeyeceği açıkça hükme bağlanmıştır.

3.2.1.4. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

Türkiye’de hali hazırda bir P&I sigorta sağlayıcı kulüp veya şirket bulunmamaktadır. 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) Kanununun, “Gemi ve yatların sigortaları” başlıklı 13 üncü maddesinde, TUGS’a kayıtlı gemilerin ve yatların P&I dahil her türlü sigortalarını yurt dışında da yaptırılabilmesinin önü açılmıştır.

3.2.2. Yönetmelik Boyutunda Düzenlemeler

3.2.2.1. 2581 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği

“Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik” 24.09.2004 tarihli ve 25593 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Yönetmeliğin amacı, yurt dışından yeni veya kullanılmış olarak satın alınan yahut yurt dışında komple yeni olarak azami bir yıl içinde inşa ettirilecek gemiler (balıkçı tekneleri ile römorkörler hariç, balıkçı fabrika gemileri dahil), deniz araçları ve yüzer havuzlar ile, yurt içinde inşa veya tadil edilen yahut onarılan gemi veya deniz aracının (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan yahut gemi ve yat üretim ve bakım-onarım tesislerinin inşa, tadil, tevsi ve onarımlarında kullanılacak yeni ve/veya kullanılmış makine, teçhizat ve demirbaşların ithalinde teşvik getiren Kanunun uygulanmasını sağlamaktır.

Yönetmeliğin “Sigorta ve Klas Zorunluluğu” başlıklı maddesi gereği Yönetmelik kapsamında ithal edilecek gemilerin; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca (eski adıyla Denizcilik Müsteşarlığı) kabul edilen,

- a) P&I kulüplerinden biri tarafından yapılmış devamlı P&I sigortasına sahip olması,
- b) Klas kuruluşlarından birinden şartsız bir şekilde klaslı olması,
- c) Geçerli bir tekne ve makine sigortasına sahip olması zorunludur.

Bu şekilde ithal edilen gemiler, ithal tarihinden sonra P&I sigortası ve klas şartlarından birini kaybettikleri takdirde faaliyet yapamazlar.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca; kabul edilen P&I ve klas kuruluşlarının listesi, bağlı olduğu Bakan tarafından onaylandıktan sonra ilgililere duyurulacağı ayrıca hükme bağlanmıştır.

Zorunlu sigorta kavramının Kanunda yer almadan Uygulama Yönetmeliğinde yer alması, bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası olmayan

ve motorlu taşıtlardaki kasko sigortası gibi gemi malikinin kendi menfaatine olan “tekne ve makine sigortası”nın zorunlu tutulmasına ise anlam verilememektedir.

3.2.2.2. 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği 21.10.2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin “Gemilerin bildirim yükümlülükleri” başlıklı maddesinde, uygulama alanlarına girmek isteyen 500 GT ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin sahip oldukları mali sorumluluk belgesini yani P&I sigortasını, Türkiye’deki acenteleri vasıtasıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca (eski adıyla Denizcilik Müsteşarlığı) göndermeleri zorunlu kılınmıştır. Bu hüküm Yönetmeliğin dayanağı olan aynı adlı Kanunda geçen sigorta zorunluluğu ile ters düşmektedir. Bu bölümün ilk kısmında uluslararası mevzuatın incelenmesinden anlaşılabileceği üzere, petrol kirliliğine ilişkin zorunlu sigorta talep eden CLC-92 sözleşmesinde 2000 tondan fazla ham petrolü yük olarak taşıyan gemilere P&I sigortası yaptırılması zorunlu kılınmıştır. Yani 500 GT olan bir geminin 2000 ton petrol yükü taşıyamayacağı aşıkardır. Ayrıca Türkiye Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten beri diğer zararlı maddelere yönelik malî sorumluluk sigortası öngören bir uluslararası sözleşmeye taraf olmamıştır.

Yönetmeliğin bu hükmü gereği uygulamada sıkıntı yaşanabileceği değerlendirilmektedir.

3.2.2.3. Deniz Turizmi Yönetmeliği

Deniz Turizmi Yönetmeliği 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin “Sigorta” başlıklı maddesine göre, bu Yönetmelik uyarınca işletilen turizm amaçlı deniz araçlarının üçüncü kişilere ika edecekleri zararları karşılamak için ve ayrıca, mürettebat, yolcu ve yatçılar için bedeni kaza sigorta yaptırımları zorunludur.

Ayrıca, sigorta poliçelerinin kapsamı ve teminatlarının miktarı, sektör kuruluşlarının görüşü alınarak Kültür ve Turizm Bakanlığınca belirleneceği hükmü bulunmaktadır. Fakat yapılan incelemede bu konuda Bakanlıkça belirlenen poliçe kapsamına rastlanılmamıştır.

3.2.2.4. Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik

14 /11/2010 tarihli ve 27759 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan ancak 1 Temmuz 2011 Kabotaj ve Denizcilik Bayramında yürürlüğe giren bu Yönetmelik Türk denizciliği açısından devrim niteliğindedir.

Yönetmelik, Avrupa Parlamentosunun 2009/20/EC sayılı Direktifini baz alarak hazırlanmıştır. Yönetmeliğin kapsamına 300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemiler girmektedir.

Bu Yönetmelik ile ilk defa P&I sigortası detaylıca tanımlanmıştır. Yönetmeliğe göre koruma ve tazmin sigortası: indirimli ya da indirimsiz sigortayı; uluslararası P&I (*Protection and indemnity*) kulüpleri tarafından gemilere sağlanan geçerli tazminat sigortası ile diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi ifade etmektedir.

Yönetmeliğin “Deniz alacaklarına ilişkin sigorta” başlıklı maddesine göre, Türk liman tesislerine gelen tüm 300 GT ve üstü gemilerden, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunlu olup, ayrıca bu sigortanın poliçe limitinin, LLMC-96 Protokolünde belirlenen şekilde sorumluluğun sınırlandırılması için karşılık gelen azami miktara eşit olması gerekir.

Sonuç olarak bu Yönetmelikle gemilere zorunlu P&I sigortası getirilmiştir.

3.2.2.5. Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik

25 /11/ 2010 tarihli ve 27766 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Yönetmelik ile kabotaj dahilinde düzenli sefer yapan tüm gemilerin işletmecileri, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır.

Bu sigortaya ilişkin teminat limitleri ile sigorta uygulama esasları, ilgili kurumların görüşleri alınarak Hazine Müsteşarlığınca belirlenmektedir.

3.2.2.6. Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı

Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik’ in “Sigorta” başlıklı 12 nci maddesi hükümlerine göre düzenli sefer yapan gemilerin işletmecilerinin yaptırmak zorunda oldukları “Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası”na aşağıda yer alan ve Hazine Müsteşarlığınca yayımlanan tarife ve talimat uygulanır. Bu Tarife ve Talimat 25/02/2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

“ A. TARİFE VE TALİMAT

1. Asgari teminat tutarları aşağıdaki tabloda belirlenmiştir.
2. Yolcuların kaza sonucu hasara uğrayan eşyalarına ilişkin maddi tazminat, aşağıdaki teminat limitleri dahilinde karşılanır.
3. Sigorta primleri, bu Tarife ve Talimat dikkate alınarak Türkiye’de sorumluluk branşında ruhsatı olan sigorta şirketlerince serbestçe belirlenir.”

Tablo - 3.1: Hazine Müsteşarlığınca Yayımlanan Tarife

Teminatlar (TL)			
A- Tedavi Gideri		B-Sakatlanma ve Ölüm	
Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına
200.000	4.000.000	200.000	4.000.000

3.3. DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞINCA YAPILAN ÇALIŞTAY

Türk P&I'ı kurulmasına yönelik çalıştay 14.12.2009 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığı (yeni adıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün koordinesinde İstanbul'da Deniz Ticaret Odası toplantı salonunda yapılmıştır. Çalıştay; Türk Loydu, DTO, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, OMNI Ltd., ile üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, P&I muhabiri firmalar ve hukuk büroları gibi 20 ayrı kurum, kuruluş ve firmadan 35 kişinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

Türk P&I kurulması için yapılan çalıştaya kadar geçen süre zarfında, muhtelif zamanlarda ilgili kurum ve kuruluşlarla yapılan toplantılarda, görüş alış verişinde bulunulmuş ve konu bir yazışma grubu marifeti ile takip edilmeye başlanmıştır. Anılan çalıştay söz konusu yazışma grubunun aldığı karar neticesinde yapılmıştır.

Çalıştay başlangıcında Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünce yapılan sunum ile, Türk P&I'nın kurulma ihtiyacındaki genel amaç, yapılan çalışmalar ve bilgi paylaşımı ile mevcut Türk mevzuatı açısından P&I kurulması durumunda, P&I'nın unsurları ile toplantı gündemine ilişkin bilgiler verilmiştir (Çalıştay Sonuç Raporu, 2009).

3.3.1. Çalıştayda Ortaya Çıkan Görüşler

Çalıştayda söz alan katılımcıların görüşleri sırasıyla şu şekilde olmuştur.

a) **Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Temsilcisi:**

- 1- İdare, Türk P&I kurulması çalışmalarını önemsemektedir.
- 2- Milli bir P&I kulübü kurulması hususunda bir yol haritası çıkartılması için, katılımcıların temenniden çok somut öneride bulunması beklenmektedir.
- 3- İdare dışında ilgili sektörün arzu edilen alakayı şu aşamada göstermediğinin görüldüğü, konuya derinlik katmak gerekliliğinin kaçınılmaz olduğu, bundan sonra ki süreçte ilgililerle konu üzere görüşmelere devam edileceği.

b) DTO Yönetim Kurulu Üyesi:

- 1- Belli yaştan üstündeki Türk bayraklı gemilere, tekne ve makine (H&M) sigortası yaptırmakta zorlanılmaktadır. Öncelikle bu konuda çalışmalar yapılmalıdır.
- 2- Doğu bloğu ülkelerin, P&I kulüplerine sahip olmaları ya da kurmaları çok doğaldır. Çünkü SSCB yıkılmadan önce komünist sistem gereği SSCB bayraklı gemiler, kendi P&I kulüplerine zorunlu olarak sigortalanmıştır. Dolayısı ile bu ülkeler, belli bir bilgi birikimine, tecrübeye ve filoya sahiptirler.
- 3- Devlet öncelikle Türk P&I Kulübünün kurulması gerekliliğine karar vermeli. Ülkeye fayda sağlayacak mı sağlamayacak mı? önce devlet karar vermeli.
- 4- Devlet istediği takdirde Türk P&I kulübünü bir Türk sigorta firması içinde kurdurur.
- 5- Türk P&I, güçlü bir P&I kulübü altında 3-4 yıllık destekten sonra kendi yetenekleriyle ayakta kalabilecektir.
- 6- Türkiye’de kurulacak olan bir P&I kulübünün işler olabilmesi için müşterek değil sabit primli olması gerekir.
- 7- Türk bayraklı gemiye mali sorumluluk sigortası zorunluluğu getirmek bayraktan çıkmayı tetikleyecektir. Donatanda ihtiyaç var, ancak takat yok.

c) Omni Danışmanlık Temsilcisi:

- 1- Sigortalanmayacak derecede olan araçlar (yaştan ötürü ya da kötü kondisyon gibi) Amerika’da sübvansede edilmektedir. Devlet, sigorta işlemi yaptıracaklara ve sigorta firmalarına poliçe değerinin düşük olması için mali katkı sağlamaktadır. Buradaki amaç, sigortalanamayan hiçbir varlığın kalmamasıdır. Bu örnek, Türkiye’ye model olabilir.
- 2- Türk P&I Kulübünün kurulmasında örnek alınacak model, Romanya gibi doğu bloğu ülkeler kesinlikle olmamalıdır.
- 3- Türk P&I Kulübünün kurulması gereklidir. Piyasada yeterli talep vardır. Örneğin İran Cumhuriyet filosu, bugün İngiliz P&I kulüpleri tarafından ambargo edilerek sigortadan çıkartılmış vaziyettedir.

- 4- Türkiye’de kurulacak olan bir P&I kulübünün işler olabilmesi için müşterek değil sabit primli olması gerekir. Müşterek sistemde üyelerin ilave primlere itiraz etme olasılıkları yüksektir.
- 5- Türk P&I Kulübünün kurulması hususunda, öncelikle olmazsa olmazların neler olacağı belirlenmelidir.
- 6- Türk P&I kulübü kurulduğunda fark yaratmak ve teşvikini sağlamak için, ülkemiz armatörlerine hizmet veren P&I kulüpleri iyice tetkik edilmeli ve kuvertürlerinin gereğini yerine getirmeyen kulüpler dışlanmalıdır. Gerekirse Denizcilik Müsteşarlığınca tanınmış P&I kulüpleri listesinden çıkartılmalıdır.
- 7- Türk donatanın, mevcutta mensup oldukları P&I kulüplerinin yönetim kurullarında görev almalarının yararlı olacağı düşünülmektedir.

d) İstanbul Liman Başkanlığı Temsilcisi

- 1- Devlet yardımı ilk aşamada şunları içerebilir.
 - Gerekli mevzuat çalışması
 - Vergi muafiyeti
 - Kabotajda düzenli hat izni ile çalışan gemilere P&I sigortasını, Türk P&I’dan yaptırmayı zorunlu kılmak.
- 2- Türk Loydu veya tekne & makine sigortası yapan milli bir sigortacının bünyesinde kurulacak birkaç kişinin çalıştığı küçük bir ofisle Türk P&I’nın yola başlayabileceği, ilk etapta kabotajda çalışan üç-beş geminin kuvertür altına alınıp, daha güçlü bir P&I’la yapılacak bir anlaşma ile bu gemilerin reasüre edilebileceği, zamanla Türk bayraklı gemilerin dışında, coğrafi ve siyasi yakınlığı olan ülke bayraklı gemilerin de sigortalanabileceği düşünülmektedir.
- 3- Yalnızca Türk P&I konusunda değil benzeri konularda da sektör tarafından yapılacak çalışmaların İdare tarafından dikkatle ve ivedilikle her zaman takip edilmektedir.

e) Hazine Müsteşarlığı Temsilcisi:

- 1- Hazine Müsteşarlığı, konuya bütünüyle destek vermektedir.
- 2- Verilecek devlet yardımı siyasi iradenin kararı olacaktır. Önceden bir şey söylemek mümkün değildir.

f) Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği Temsilcisi:

- 1- Türk armatörünün konuya teveccühü çok önemlidir. Kurulacak Türk P&I kulübünün arkasında durmalıdırlar.
- 2- Kulübe sigorta yaptıran (havuza giren) gemi sayısı arttıkça, poliçe bedeli düşecektir.
- 3- Türk P&I kulübü bir ortaklıkla kurulacaksa, sigorta şirketi bu ortaklığa nasıl katılmalıdır? Bu husus incelenmelidir.
- 4- Devletin sağlayacağı katkı sadece vergi muafiyeti ile sınırlı olmamalıdır.

g) Deniz Hukuku Derneği Temsilcisi:

- 1- TTK'ya göre kurulacak sigorta firmasının kooperatif (*mutual*) olabilmesi için en az 200 üye girişi gerektirmektedir.
- 2- İlk olarak kurulacak Türk P&I Kulübüne giriş, sicile bağlı gemilere zorunlu kılınabilir.

h) Türk Loydu Temsilcisi:

- 1- Türk Loydu kurulacak P&I kulübüne, yasal mevzuattan dolayı çatı olamamaktadır.
- 2- Türk Loydu, kurulacak Türk P&I Kulübü için her türlü desteği vermeye hazırdır.

ı) Karadeniz Teknik Üniversitesi Temsilcisi:

- 1- P&I kulübü ile ilgili tarafların bilgi eksikliği giderilmelidir.
- 2- Gerekli teorik eğitimler üniversiteler aracılığı ile akademisyenlerden sağlanabilir. Pratik eğitim ise SEGEV tarafından verilebilir.
- 3- KTÜ, bu konuda her türlü bilimsel ve istatistiki çalışmaya yardımcı olacaktır.

3.3.2. Çalıştaya İlişkin Sonuç ve Değerlendirmeler

Çalıştaya 20 ayrı kurum, kuruluş ve firmadan 35 kişinin katıldığı göz önüne alınırsa; konuya alaka, nitelik ve nicelik olarak beklenen hassasiyetin ziyadesiyle gösterilmiş olduğu söylenebilir. Ancak, Türk P&I'ına olacak ihtiyacın bundan sonraki süreçte konunun tarafı olduğu düşünülen tüm unsurlara, bu konuda öncelikli muhatap ve ilgili oldukları veya olabilecekleri bilincinin yerleştirilmesi gerektiği görülmüştür.

Çalıştay süresince söz alan konuşmacıların Türk P&I'nın kurulması üzerine ortak kanaatleri; öncelikle P&I sigortasının Türk donatanı nezdinde, geminin işletilmesiyle bağlantılı olarak üçüncü kişilerin zarar talepleri, yük zararları, gemiadamı talepleri, çatma, enkaz kaldırma ve kirlenme taleplerine karşı teminat sağlaması sebebiyle bir sorumluluk sigortası olduğudur. Bu sebeple kurulacak P&I'nın kooperatif benzeri bir sistem olan müşterek (*mutual*) değil, sabit primle (*fixed premium*) çalışan bir yapısının olması, mutlaka güçlü bir P&I'nın kanatları altında yoluna başlaması gerektiği ve ekonomik - siyasi riskler göz önüne alındığında Türk P&I'nın bir ihtiyaç olduğu sonucuna varılmıştır.

Daha önce oluşturulmuş olan yazışma gurubunun genişletilmesinin, kısa periyotlarla her bir unsur ve tarafla ayrı ayrı görüşmeler yapılmasının, tematik toplantılarla tüm grubun 2010 yılında en az üç kez bir araya getirilmesinin uygun olacağı kararlaştırılmıştır.

Yukarıda anılan ortak kanaatlerin bir sonucu olarak, kurulacak Türk P&I'nın, Türk Loydu, DTO veya milli bir sigorta şirketinin (tekne & makine sigortası sağlayan) bünyesinde kuracağı küçük bir ofisle çalışma hayatına başlaması, sabit primle çalışan bir yapısının olması, ilk adım olarak üç-beş gemi ile ve güçlü bir P&I'la yapılacak bir ortaklık anlaşması ile yola çıkılmasının daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.

4. BULGULAR

4.1. TÜRK P&I KULÜBÜNÜN KURULMASI ÜZERİNE SEKTÖR ANALİZİ

Türkiye, coğrafik – tarihsel – politik ve ekonomik sebeplerden dolayı Avrupa’nın doğal bir parçasıdır. Dünya ticaretinin en önemli ayaklarından birisi olan Avrupa ülkeleri yüklerinin orta doğu ülkeleri – hazar havzası ve orta Asya ülkelerine aktarılması için ülkemiz bir köprü konumunda olup bu yüklerin ülkemiz üzerinden daha fazla aktarılması için gerekli çalışmalar tüm platformlarda sürdürülmektedir.

Bu alanlardan biri olarak da deniz sigorta sisteminin ana unsurlarından biri olan koruma ve tazmin sigortası (P&I sigortası) ülkemiz adına da yapılandırılmalı düşüncesiyle Türk P&I’nın kurulmasına yönelik çalışmalar Denizcilik Müsteşarlığı (yeni adıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca) koordinesinde başlatılmış ve bir yazışma grubu kurulmuştur.

Türk P&I kurulma ihtiyacında ki genel amaç; eski doğu bloğu ülkelerinin, Rusların ve Arap ülkelerinin bile kendi P&I kuruluşları varken bulunduğu konum itibari ile her zaman Avrupa deniz ulaştırma koridorlarının asıl bir parçası olacak ülkemizin diğer bir çok alanda olduğu gibi veya olması gerektiği gibi deniz sigortası alanında da etkinliğini artırmak ve yeterliliğini geliştirmektir.

Tez çalışması sırasında, Türkiye için bir P&I Kulübü kurulmasına yönelik Sektör Analizi yapılmıştır. Sektör Analizinde, Deniz Ticaret Odası (DTO)’nın 26 farklı üyesi ile e-posta üzerinden görüşme yapılmış ve fikirleri alınmıştır.

4.1.1. Sektör Analiz Sonuçları

DTO üyesi olan 26 farklı gemi sahibi ve işleticisi firma tarafından gelen görüş ve önerilere bakıldığında;

1. Toplam 3 firma çalıştığı P&I Kulübünden çok memnun olduğunu,
Toplam 14 firma P&I Kulübünden memnun olduğunu,
Toplam 6 firmanın P&I Kulübü ile bazı problemleri olduğunu,
Toplam 3 firma P&I Kulübünden memnun olmadığını belirtmiştir.
2. Toplam 17 firma çalışmakta olduğu P&I Kulübünün ihtiyaçlarını tam olarak karşıladığını,
Toplam 9 firma çalışmakta olduğu P&I Kulübünün, şirketlerinin özelliklerini tam olarak göz önüne aldığını düşünmektedir.
3. Toplam 6 firma çalışmakta olduğu P&I kulübü ile iletişimi doğrudan kurduğunu,
Toplam 20 firma çalışmakta olduğu P&I kulübü ile iletişimi aracı kullanarak kurduğunu belirtmiştir.
4. Toplam 13 firmanın çalışmakta olduğu P&I kulübü ile olan iletişiminin çok iyi olduğunu,
Toplam 10 firmanın çalışmakta olduğu P&I kulübü ile olan iletişiminin iyi ama daha da iyi olabileceğini,
Toplam 2 firmanın çalışmakta olduğu P&I kulübü ile olan iletişiminin kötü olduğunu,
Toplam 1 firmanın çalışmakta olduğu P&I kulübü ile hiç iletişim kuramadığını belirtmiştir.
5. Toplam 15 firma çalışmakta olduğu P&I kulübüne çok güveniyor, ihtiyaç halinde hızlı ve kapsamlı bir destek alabileceğini,
Toplam 8 firma çalışmakta olduğu P&I kulübüne çok güveniyor ama bazı problemler yaşayabileceğini,
Toplam 3 firma çalışmakta olduğu P&I kulübüne çok güvendiğini belirtmiştir.

6. Toplam 21 firma P&I sigortası için yaptığı harcamanın çok gerekli ve faydalı olduğunu,
 Toplam 5 firma P&I sigortası için yaptığı harcamayı prosedürlere uymak için yaptığını,
 Hiçbir firma P&I sigortası için yaptığı harcamanın gereksiz olmadığını düşünmektedir.
7. Toplam 14 firma P&I kulübünü bu güne kadar hiç değiştirmediğini,
 Toplam 10 firma P&I kulübünü bu güne kadar 2 kere değiştirdiğini,
 Toplam 2 firma P&I kulübünü bu güne kadar 2 kereden fazla değiştirdiğini belirtmiştir.
8. Toplam 9 firma P&I kulüp seçiminde en çok kulübün prestijinin,
 Toplam 17 firma P&I kulüp seçiminde en çok kulübün finansal durumunun,
 Toplam 4 firma P&I kulüp seçiminde en çok sektördeki eğilimin,
 Toplam 3 firma P&I kulüp seçiminde en çok kulübün alacağı katkı payının,
 Toplam 1 firma P&I kulüp seçiminde en çok kulübün merkezinin bulunduğu yerin önemli olduğunu açıklamıştır.
9. Toplam 18 firma bugüne kadar niçin bir Türk P&I Kulübü kurulmadığını hep merak ettiğini,
 Toplam 5 firma bugüne kadar niçin bir Türk P&I Kulübü kurulmadığını düşündüğünü fakat gereksi gördüğünü,
 Toplam 3 firma bugüne kadar niçin bir Türk P&I Kulübü kurulmadığını merak etmediğini açıklamıştır.
10. Toplam 9 firma, Türk P&I Kulübü kurulabileceğine inandığını, bu yönde bir potansiyel olduğunu,
 Toplam 12 firma, Türk P&I Kulübü kurulabileceğine inandığını, ama kurulmasının zaman alacağını,

Toplam 4 firma, Türk P&I Kulübü kurulabileceğine inanmadığını, Türkiye’de yeterli altyapı olmadığını düşünmektedir.

11. Toplam 3 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa bu kulübe hemen katılmak isteyeceğini,

Toplam 19 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa katılmak için biraz zaman geçmesi bekleyeceğini,

Toplam 3 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa sektördeki diğer firmaların katılması durumunda katılacağını açıklamıştır.

12. Toplam 7 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa, bu kulübün kuruluşunda Devlet desteğinin olması gerektiğini,

Toplam 13 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa, bu kulübün kuruluşunda sektörden yeterli katılım sağlanırsa sadece kuruluş esnasında Devlet desteğinin olması gerektiğini,

Toplam 5 firma bir Türk P&I Kulübü kurulursa, bu kulübün kuruluşunda Devlet desteğine hiçbir safhada gerek olmadığını, sektörün yeterli olacağını düşünmektedir.

13. Toplam 13 firma yabancı P&I kulübünü bırakıp Türk P&I kulübüne geçebileceğini,

Toplam 3 firma yabancı P&I kulübünü bırakıp Türk P&I kulübüne geçmeyeceğini,

Toplam 8 firma yabancı P&I kulübünü bırakıp Türk P&I kulübüne geçip geçmeme konusunda kakarsız olduğunu belirtmiştir.

14. Türk P&I Kulübü kurulması için şirketlerden gelen öneriler;

- Kurulacak bir kulübün öncelikle finansal açıdan güçlü olması gerektiği, ancak bugünkü kriz ortamında bunu söylemenin çokta kolay olmayacağı, bu nedenle büyük bir oluşumun kendi yerini bulmasının zaman alacağı;

- Ortakları arasında uluslar arası üne sahip bir büyük banka veya sigorta şirketinin olması gerektiği, olmadığı takdirde teminat mektubunun kimse tarafından kabul edilmeyeceği;

- Bu çalışma için biraz geç kalındığı, denizcilikte ülkemizin sahip olduğu filoya bakıldığında kulübün çok kısa bir sürede yapılandırılabilceğı ve Türk armatörler için faydalı olacağı;
- Bu çalışmanın uzun bir süre ve özveri gerektireceğı, bu konuda bilirkişilerin yorum yapmasının daha sağlıklı olacağı;
- Türk P&I kulübünün kurulmasının Türk denizciliğini daha çok birleştireceğini, maddi yönden ve prestij bakımından kazanç sağlayacağı;
- Türk denizciliğı açısından çok yararlı olacağını;
- Bir an önce kurulması gerektiğı;
- Sadece İngiltere’de 10 a yakın kulüp olduğı düşünülürse, Türkiye’de halen bir P&I kulübünün kurulmamış olmasının bizim ayıbımız olduğı;
- Türkiye’deki güçlü armatörlerin katılımıyla iyi bir kulüp oluşturulabileceğı, fakat gemi kiralamalarında yeni kurulmuş ve dünyada henüz tanınmayan bir Türk kulübünün kiracılara pek sıcak gelmeyebileceğı ve bunun da işletmelere yansayacağı, kiracıların bu kulübü benimsemesi için finansal gücün fazla olması gerektiğı, fakat yabancı kulüplere ödenen paralar düşünüldüğünde neden bu paraların ülkemizdeki bir kulübe gitmesin diye düşünüldüğü;
- P&I kulüplerin gücü, niteliğı, ve uluslararası kabul görürlüğü itibariyle, taşıtanların gemileri ticari olarak kabullerine etki etmesi itibariyle önemli olduğı, isimsiz ve uluslararası kabul anlamında yetersiz bir kulübün ticari sıkıntı yaratacağı;
- Kulübün finansal yapısı ve gücünün çok önemli olacağı, ilk başlarda özendirici hizmet adına olu olmaz verilen “coverage” teminatlar yüzünden ciddi finansal sorunlar yaşanabileceğı;
- Türk P&I Kulübünün üyelerinin daha çok yerli armatörlerle sınırlı olması (en azından birkaç yıl) itibariyle olur olmaz konularda haksız kuvertür beklentileri veya başkaları ile kıyas sıkıntılarının muhtemelen yaşanacağı;

Yönünde olmuştur.

4.1.2. Türk P&I Kulübü Kurulması Hakkında Sektör Analizinin Değerlendirmesi

Analiz çalışmasına katılan 26 firmanın gemi sahibi, gemi işleteni, gemi kiralayanı, gemi brokeri gibi farklı dallarda iş yapıyor olması analizin güvenilirliğini artırmaktadır.

Analiz sonuçlarına göre Türk donatanların, bir Türk P&I kulübünün kurulabileceğine inandıkları ancak, kulübün güven vermesi hususunda ciddi endişe duydukları görülmektedir. Sonuçlarda ön plana çıkan hususlar; yerli bir kulübün yabancı kulüplerle mücadele edip edemeyeceği, devlet yardımının ne ölçüde olacağı, finansal risklerin nasıl güvence altına alınacağı, kulüp tarafından verilecek teminat mektubunun yabancı ülke idarelerince kabul görüp görmeyeceği yönünde olmuştur.

Bu sonuçlar dikkate alındığında, milli bir P&I kulübünün Türkiye’de kurulması ve kabul görmesi hususunda aşağıdaki noktalar göz önüne alınmalıdır:

1. P&I kulübünün kurulması için gerekli bilgi ve birikime sahip personel, sektörde aracı hizmetlerde mevcuttur.
2. Uluslararası iletişim ağının (*network*) sağlanması için bazı muhabir (*correspondent*) firmalar belirlenerek anlaşma yapılabilir.
3. Mali yeterliliğin sağlanması hususunda en önemli kriter, hali hazırda var olan bir Türk sigorta şirketinin veya şirketlerinin kurulacak yapıya ortaklık yoluyla entegrasyonun sağlanmasıdır ya da P&I sigortası için ihtiyaç duyulan kulüp yerine bizzat Türk sigorta şirketi veya şirketlerince yeni bir sigorta dalı oluşturulmasıdır.
4. Başlangıç olarak gemi portföyünün teminat açısından düşük riskli belirli bir segment için oluşturulması yararlı olacaktır. Örneğin, 10.000 GT den küçük gemiler, tanker harici gemiler, sefer alanı sadece Akdeniz ve Karadeniz ile sınırlı gemiler gibi.
5. Kurulacak kulüp veya şirket, havuz sistemi yerine sabit prim sistemi ile çalışmalı ve belirli limitlerde teminat sağlamalıdır. Örneğin, ülkemizin de taraf olduğu LLMC-96 Sözleşmesinde belirlenen kuvertür alanları ve limitleri baz alınabilir.
6. Devlet tarafından yapılacak mevzuat değişikliği ile kabotaj hattında çalışan gemi donatanlarına kurulacak bu kulübe üye olmaları zorunlu tutulmalıdır.

4.2. TÜRK P&I'INI TERCİH EDEBİLECEK POTANSİYEL FİLOLARIN İNCELENMESİ

Türk P&I Kulübünün kurulmasına ilişkin yapılan sektör analizi ve Denizcilik Müsteşarlığınca (yeni adıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca) yapılan çalıştay sonuçlarına göre, Türkiye’de müşterek bir donatanlar kulübü kurulma ihtimali çok uzak görünmektedir. Ancak, Türkiye’de P&I sigortası sağlayıcısına duyulan ihtiyaç ise üst seviyelerdedir. Söz konusu müşterek bir donatanlar P&I kulübünün kurulamayacağı gerçeği, Türkiye’de bu işin yapılamayacağı anlamına da gelmemektedir.

Bilindiği üzere, P&I sigorta sağlayıcıları ikiye ayrılmaktadır. Bir grup müşterek kulüp sistemiyle, diğer bir grup sabit prim esasına dayalı düz sigorta şirketi mantığıyla faaliyet göstermektedir. Sabit primli bir P&I sigorta şirketinin, Türkiye’de her zaman hayat bulabileceği yine analiz ve çalıştay sonuçlarından anlaşılmaktadır.

Türkiye’de kurulacak sistemin sabit primli bir şirket olması gerektiği bakış açısıyla yola çıkarak; tezimizin bu safhasında, sabit prim esasına göre çalışacak bir P&I sigorta şirketinin, olası müşteri portföyünü oluşturacak 300-10.000 GT arası gemi tonajı bakımından bir inceleme yapılacaktır.

Dış pazar açısından kurulacak olan Türk P&I’nın, ilk aşamada P&I sigortacılık sektörü gelişmemiş olan yakın bölge ülkelere hizmet verebileceği düşünülmektedir. Bu nedenle, AB üyesi ülkelerle eski SSCB bloğu ülkeler dış pazar incelemesine girmeyecektir. Çünkü, Avrupalı donatanların tercihi çoğunlukla İngiliz ve İskandinav P&I kulüpleri yönünde olmaktadır. İlk aşamada gelenekselleşmiş kulüplerle rekabetin zor olacağı düşünüldüğünden, bu kulüplerin müdavimi olan donatanların Türk P&I’na çekilemeyeceği değerlendirilmektedir. Karadeniz kıyısında yer alan ülkelerde ise, benzer bir problem bulunmaktadır. SSCB döneminde, uzun bir süre sadece Rus P&I sigorta şirketleri P&I sağladığından; günümüzde halen geleneksel olarak dil, kültür ve ırk benzerliği ile Rus P&I şirketlerini tercih etmektedirler. Bu açıdan, ilk aşamada Türk P&I’nın Karadenize kıyıdaş ülkelerde kabul görmeyeceği düşünülmektedir.

Türkiye ile Akdenize kıyıdaş Arap ülkeleri arasındaki varolan sosyal ve kültürel yakınlık, ortak tarihsel geçmiş gibi sebeplerden dolayı bu ülke gemilerinin, Türk P&I kurulduğunda potansiyel bir üye/sigortalı adayı olacakları düşüncesiyle filoları üzerine inceleme yapılacaktır.

4.2.1 Türk Bayraklı Filo Potansiyeli

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünde bulunan Gemi Sicil ve İstatistik Dairesi Başkanlığının çalışmaları ile tespit olunan Türk bayraklı filoya ilişkin verilerin yer aldığı Tablo-4.1' de görüleceği üzere:

Bağlama Kütüğü Siciline, Milli Gemi Siciline (MGS)ve Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kayıtlı 300-10.000 GT arası 26 ayrı türde toplam 1078 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam tonajı 2.021.887 GT dir. Yaş ortalaması ise 23,3'dür.

Sadece MGS'de 22 gemi türünden toplam 353 adet gemi bulunmakta olup, bu gemilerin toplam tonajı 320.638 GT dir.

TUGS'da 22 gemi türünden toplam 696 adet gemi bulunmakta olup, bu gemilerin toplam tonajı 1.666.927 GT dir. TUGS gemilerin kolay bayrak devletlerine kaçmasını önlemek amacıyla, vergi muafiyetleri getirerek oluşturulmuş ikinci Türk gemi sicilidir. İlerde TUGS Kanununda yapılacak değişikliklerle, TUGS'a kayıt olabilmek için Türk P&I'ından sigorta yaptırma şartı aranabilecektir.

Bağlama Kütüğünde ise 5 gemi türünden toplam 29 adet gemi bulunmakta olup, bu gemilerin toplam tonajı 34.323 GT dir. Bağlama Kütüğüne kayıtlı olan gemiler sadece kabotaj hattında hizmet vermeleri sebebiyle P&I sigortası açısından önemlidir. İlerde yapılacak mevzuat değişiklikleriyle, Bağlama Kütüğüne kayıt olacak gemilerden Türk P&I'ına sigorta yaptırma şartı aranabilecektir.

Tablo-4.1'in yorumlanmasından, şu an bile ülkemizde kurulacak ve sabit prim esasına göre çalışacak bir Türk P&I'ı için, müşteri portföyü sadece Türk bayraklı gemilere hitap etse dahi 300-10.000 GT arası 1078 adet gemi ile büyük bir potansiyele sahip olduğu görülmektedir.

Tablo - 4.1: 300-10.000 GT Arası Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosu (Ulaştırma,Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

	300 - 10.000								
	BAĞLAMA		MİLLİ		TUGS		TOPLAM		
	ADET	GRT	ADET	GRT	ADET	GRT	ADET	ORT YAŞ	GRT
KURU YÜK GEMİLERİ	1	600	73	74.893	309	759.137	383	28,38	834.630
DÖKME YÜK GEMİLERİ	0	0	1	424	9	51467	10	14,60	51.891
KONTEYNER GEMİLERİ	0	0	0	0	16	103.534	16	11,44	103.534
KONTEYNER / KURUYÜK GEMİLERİ	0	0	2	2.408	21	98810	23	14,39	101.218
RO-RO GEMİLERİ (SADECE ARAÇ)	0	0	4	1.538	7	13.040	11	31,18	14.578
RO-RO / YOLCU GEMİSİ (FERİ)	0	0	5	4.023	56	146054,11	61	21,48	150.077
TREN FERİSİ / RO-RO	0	0	7	11.256	0	0	7	39,71	11.256
AKARYAKIT- İŞLENMİŞ ÜRÜN- TANKERLERİ	0	0	13	12.102	34	32202,13	47	26,36	44.304
KİMYEVİ MADDE TANKERLERİ	0	0	2	5.299	80	303.597	82	9,74	308.896
LPG / LNG TANKERLERİ	0	0	0	0	7	32504	7	20,00	32.504
ASFALT TANKERLERİ	0	0	1	1.900	0	0	1	30,00	1.900
BITKİSEL HAYVANSAL YAĞ TANKERİ	0	0	1	370	0	0	1	133,00	370
SU TANKERLERİ	0	0	2	753	2	861	4	38,25	1.614
YOLCU GEMİLERİ	0	0	11	12.040	53	29775,52	64	20,22	41.815
FERİBOT (YOLCU-ARABA-KURUYÜK)	2	1.082	9	5.646	17	17.265	28	15,82	23.993
ŞEHİR HATLARI DENİZ OTOBÜSÜ (Sadece Yolcu)	0	0	0	0	21	10941,7	21	27,33	10.942
ŞEHİR HATLARI DENİZ OTOBÜSÜ (Yolcu/Araç)	0	0	0	0	2	5.390	2	14,00	5.390
YOLCU MOTORLARI	0	0	10	3.728	1	427	11	6,91	4.155
BALIKÇI GEMİLERİ	3	5.302	54	25.599	2	1.209	59	12,98	32.110
RÖMORKÖRLER	0	0	23	12.180	30	11956,7	53	20,19	24.136
HİZMET GEMİLERİ	0	0	40	18.635	16	39.403	56	26,82	58.039
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİLERİ	0	0	2	1.327	0	0	2	37,00	1.327
DENİZ ARAÇLARI	17	17.089	50	41.779	3	3.243	70	26,21	62.110
YÜZER HAVUZ / VİNÇ	4	7579,4	26	74.398	3	3562	33	35,27	85.539
TİCARİ YAT	0	0	4	5.932	4	1.298	8	15,50	7.230
ÖZEL YAT	2	2670	13	4.408	3	1248,76	18	11,06	8.327
TOPLAM	29	34.323	353	320.638	696	1.666.927	1.078	23,28	2.021.887

4.2.2. Kabotaj Dahilinde Çalışan Gemiler

Kabotaj dahilinde çalışan gemiler ilerde kurulacak Türk P&I'ı için en önemli gemi sınıfını oluşturmaktadır. Çünkü, mevzuatlarda yapılacak değişikliklerle Türk karasularında çalışan gemiler için yurt dışından sigorta yaptırılması iptal edilerek söz konusu gemilerin, bu sigortayı yurt içinden temin etmesi zorunlu hale getirilebilecektir. Böyle bir durumda Türk P&I'ına rakip başka bir yerli P&I sigorta sağlayıcısı kuruluncaya kadar, Türk P&I'ı bu sigorta dalında bir kartel olacaktır.

Türk P&I'ı kabotaj ve iç sularda bir kartel olacağından, P&I'ın üye/sigortalı sayısı ve de toplanacak primlerin miktarı açısından kabotaj ve iç sularda çalışan gemi sayısı büyük önem arz etmektedir.

Tablo-4.2'de Filosu (Ulaştırma,Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) görüleceği üzere; kabotaj ve iç sularda su tankerleri, yolcu gemileri, yolcu ve araba taşıyan feribotlar, yolcu motorları, deniz otobüsleri, balıkçı gemileri, römorkörler ve hizmet gemileri gibi çeşitli türden MGS' ye, TUGS'a ve Bağlama Kütüğüne kayıtlı toplam 300 gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam tonajı 203.521 GT' dir. Yaş ortalaması ise 20'dir.

Tablo-4.2'de özellikle gemi türlerine ilişkin gemi dağılımlarında, 0-5, 6-10, 11-20, 21-30 yaş arası ile 30 yaş ve üzeri şeklinde bir gruplandırma yapılmıştır. Bu gruplandırma ile, P&I sigortası açısından aktüerler tarafından bir risk analizi yapılabilir.

Tablo - 4.2: 300-10.000 GT arası, Türk P&I'na Zorunlu Kayıt Olması Gerekli Türk Bayraklı Filo

		300 - 10.000											
		BAĞLAMA			MİLLİ			TUGS			TOPLAM		
		ADET	ORT YAŞ	GRT	ADET	ORT YAŞ	GRT	ADET	ORT YAŞ	GRT	ADET	ORT YAŞ	GRT
SU TANKERLERİ	11-20 YAŞ	0	0	0	0	0	0	1	18,00	373	1	18,00	373
	21-30 YAŞ	0	0	0	1	24,00	374	0	0	0	1	24,00	374
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	1	69,00	379	1	42,00	488	2	55,50	867
	TOPLAM	0	0	0	2	46,50	753	2	30,00	861	4	38,25	1.614
YOLCU GEMİLERİ	0-5 YAŞ	0	0	0	2	,50	1.036	10	2,50	6.178	12	2,17	7.213
	6-10 YAŞ	0	0	0	1	7,00	329	1	6,00	381	2	6,50	710
	11-20 YAŞ	0	0	0	1	11,00	342	17	15,18	11.373	18	14,94	11.715
	21-30 YAŞ	0	0	0	4	23,00	1.230	22	24,32	9.643	26	24,12	10.873
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	3	71,33	9.103	3	48,33	2.200	6	59,83	11.303
	TOPLAM	0	0	0	11	29,55	12.040	53	18,28	29.776	64	20,22	41.815
FERİBOT (YOLCU-ARABA- KURUYÜK)	0-5 YAŞ	1	,00	669	1	,00	562	0	0	0	2	,00	1.231
	6-10 YAŞ	0	0	0	2	7,00	707	3	8,67	3.059	5	8,00	3.766
	11-20 YAŞ	0	0	0	4	13,75	2.100	11	14,09	12.882	15	14,00	14.982
	21-30 YAŞ	0	0	0	2	24,50	2.277	0	0	0	2	24,50	2.277
	31 YAŞ VE ÜZERİ	1	35,00	414	0	0	0	3	36,33	1.325	4	36,00	1.738
	TOPLAM	2	17,50	1.082	9	13,11	5.646	17	17,06	17.265	28	15,82	23.993
ŞEHİR HATLARI DENİZ OTOBÜSÜ (Sadece Yolcu)	0-5 YAŞ	0	0	0	0	0	0	3	2,00	2.230	3	2,00	2.230
	21-30 YAŞ	0	0	0	0	0	0	7	24,14	2.800	7	24,14	2.800
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	0	0	0	11	36,27	5.912	11	36,27	5.912
	TOPLAM	0	0	0	0	0	0	21	27,33	10.942	21	27,33	10.942
ŞEHİR HATLARI DENİZ OTOBÜSÜ (Yolcu/Araç)	11-20 YAŞ	0	0	0	0	0	0	2	14,00	5.390	2	14,00	5.390
	TOPLAM	0	0	0	0	0	0	2	14,00	5.390	2	14,00	5.390
YOLCU MOTORLARI	0-5 YAŞ	0	0	0	4	1,00	1.718	0	0	0	4	1,00	1.718
	6-10 YAŞ	0	0	0	6	9,50	2.010	0	0	0	6	9,50	2.010
	11-20 YAŞ	0	0	0	0	0	0	1	15,00	427	1	15,00	427
	TOPLAM	0	0	0	10	6,10	3.728	1	15,00	427	11	6,91	4.155
BALIKCI GEMİLERİ	0-5 YAŞ	0	0	0	18	3,89	8.776	0	0	0	18	3,89	8.776
	6-10 YAŞ	0	0	0	18	7,44	8.951	1	8,00	874	19	7,47	9.825
	11-20 YAŞ	1	20,00	300	14	14,79	6.335	1	11,00	335	16	14,88	6.970
	21-30 YAŞ	0	0	0	4	23,50	1.537	0	0	0	4	23,50	1.537
	31 YAŞ VE ÜZERİ	2	111,00	5.002	0	0	0	0	0	0	2	111,00	5.002
	TOPLAM	3	80,67	5.302	54	9,35	25.599	2	9,50	1.209	59	12,98	32.110
RÖMORKÖRLER	0-5 YAŞ	0	0	0	5	1,80	3.006	5	2,60	2.176	10	2,20	5.182
	6-10 YAŞ	0	0	0	3	7,67	1.653	3	6,00	1.194	6	6,83	2.847
	11-20 YAŞ	0	0	0	6	14,00	2.338	5	16,20	1.597	11	15,00	3.935
	21-30 YAŞ	0	0	0	5	25,40	2.921	6	23,67	1.934	11	24,45	4.855
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	4	37,75	2.262	11	38,36	5.056	15	38,20	7.318
	TOPLAM	0	0	0	23	17,13	12.180	30	22,53	11.957	53	20,19	24.136
HİZMET GEMİLERİ	0-5 YAŞ	0	0	0	4	2,75	2.646	1	1,00	497	5	2,40	3.143
	6-10 YAŞ	0	0	0	1	10,00	369	1	9,00	5.508	2	9,50	5.877
	11-20 YAŞ	0	0	0	2	19,50	727	3	12,67	20.223	5	15,40	20.950
	21-30 YAŞ	0	0	0	23	22,78	9.278	3	28,00	6.752	26	23,38	16.030
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	10	49,20	5.614	8	36,75	6.423	18	43,67	12.038
	TOPLAM	0	0	0	40	26,90	18.635	16	26,63	39.403	56	26,82	58.039
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİLERİ	21-30 YAŞ	0	0	0	1	29,00	421	0	0	0	1	29,00	421
	31 YAŞ VE ÜZERİ	0	0	0	1	45,00	906	0	0	0	1	45,00	906
	TOPLAM	0	0	0	2	37,00	1.327	0	0	0	2	37,00	1.327
TOPLAM		5		6.384	151		79.907	144		117.230	300		203.521

4.2.3. Akdenize Kıyıdaş Arap Ülkeleri Filo Potansiyeli

Türkiye ile Akdenize kıyıdaş Arap ülkeleri arasındaki varolan sosyal ve kültürel yakınlık, ortak tarihsel geçmiş ve bunun doğurduğu bağlılık, son dönemde yaşanan Arap baharının etkisi ve ekonomik işbirlikleri gibi sebeplerden dolayı bu ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerin, Türk P&I kurulduğunda potansiyel bir üye/sigortalı adayı oldukları rahatlıkla söylenebilir.

Akdenize kıyıdaş Arap ülkeleri filo potansiyeli, alfabetik sırayla Cezayir, Fas, Mısır, Libya, Lübnan, Suriye, Tunus ve Ürdün olmak üzere 8 ülke üzerinden değerlendirilecektir.

4.2.3.1. Cezayir

Tablo-4.3’de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Cezayir bayraklı gemi filosu, 10 farklı türde toplam 60 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 118.945 DWT’dir. Filonun yaş ortalaması ise 20,1 dir.

Tablo - 4.3: 300- 10.000 GT Arası Cezayir Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Asfalt Tankeri	3	11,6	12.965
Barç	5	32,4	4.938
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	16	4.999
Genel Kargo Gemisi	8	31,6	48.273
LPG Tankeri	2	26,5	16.178
Oşinografik/Araştırma	1	31	300
Ro-Ro	2	33,5	7.016
Tanker	8	31,3	12.157
Eğitim Gemisi	1	1	300
Römorkör	29	11,7	11.819
Toplam	60	20,1	118.945

4.2.3.2. Fas

Tablo-4.4'te görüleceği üzere 300- 10.000 GT arası Fas bayraklı gemi filosu, 13 farklı türde toplam 278 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 190.734 DWT'dir. Filonun yaş ortalaması ise 24,6 dır.

Bu tabloda 24,8 yaş ortalaması ve 86.022 DWT hacmi ile 238 adet balıkçı gemisi ön plana çıkmaktadır. Türk P&I kurulduğunda müşteri olarak hedef seçilmelidirler.

Tablo - 4.4: 300- 10.000 GT Arası Fas Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Barç	2	19,5	1.474
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	7	6.937
Konteynır Gemisi	6	15,1	55.353
Tarak Gemisi	7	27,3	9.848
Balıkçı Gemisi	238	24,8	86.022
Genel Kargo Gemisi	4	35,7	4.914
Harp Gemisi	3	0,3	1.200
Oşinografik/Araştırma	1	43	247
Yolcu Gemisi/Feribot	5	21,6	3.726
Soğutuculu Balık Taşıma	2	45	744
Ro-Ro	2	32	4.967
Tanker	2	17,5	13.406
Römorkör	5	24,6	1.896
TOPLAM	278	24,6	190.734

4.2.3.3. Mısır

Tablo-4.5'de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Mısır bayraklı gemi filosu, 25 farklı türde toplam 233 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 337.993 DWT'dir. Filonun yaş ortalaması ise 24,5 dir.

Bu tabloda 20,2 yaş ortalaması ve 70.914 DWT hacmi ile 96 adet römorkör ön plana çıkmaktadır. Türk P&I kurulduğunda müşteri olarak hedef seçilmelidirler.

Tablo - 4.5: 300- 10.000 GT Arası Mısır Bayraklı Gemi Filosu(e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Barç	24	29,3	34.363
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	5	595
Konteynır Gemisi	1	22	5.100
Ham Petrol Tankeri	2	30	2.169
Kruvaziyer	5	14	2.500
Dalış Teknesi	2	13	3.206
Tarak Gemisi	8	28,9	27.756
Sondaj Gemisi	3	28,6	3.814
Balık Avlama Gemisi	2	45	2.206
Genel Kargo Gemisi	16	28,4	84.774
Oşinografıl/Araştırma	3	42,3	1.450
Kıydan Uzak Platformlar	1	3	500
Paletli Gemi	1	27	3.133
Yolcu Gemisi	2	11,5	600
Yolcu Gemisi/Feribot	13	14,6	10.167
Boru Taşıma ve Döşeme	2	36	10.660
Tombaz	4	24,5	15.193
Arama/Kurtarma Ship	1	28	500
Ro-Ro	5	24,4	18.988
Destek Gemisi	7	28,1	5.670
Tanker	26	36,3	28.799
Eğitim Gemisi	1	20	1.386
Römorkör	96	20,2	70.914
Su Tankeri	6	28,8	3.050
Yat	1	7	500
TOPLAM	233	24,5	337.993

4.2.3.4. Libya

Tablo-4.6’da görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Libya bayraklı gemi filosu, 11 farklı türde toplam 55 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 78.181 DWT’dir. Filonun yaş ortalaması ise 29,9 dur.

Tablo - 4.6: 300- 10.000 GT Arası Libya Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort.Yaş	Toplam DWT
Barç	9	28	4.304
Tarak Gemisi	6	25,8	7.916
Balık Avlama Gemisi	10	25,8	5.409
Genel Kargo Gemisi	5	42,4	18.029
LPG Tankeri	3	19	11.921
Soğutuculu Balık Taşıma	2	36	1.192
Ro-Ro	1	37	4.580
Tanker	4	37,5	17.824
Römorkör	10	27,6	4.906
Su Tankeri	4	35	1.600
Yat	1	37	500
TOPLAM	55	29,9	78.181

4.2.3.5. Lübnan

Tablo-4.7’de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Lübnan bayraklı gemi filosu, 5 farklı türde toplam 35 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 136.563 DWT’dir. Filonun yaş ortalaması ise 28,2 dir.

Tablo - 4.7: 300-10.000 GT Arası Lübnan Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Barç	5	37,8	37.607
Genel Kargo Gemisi	10	38,9	33.166
Canlı Hayvan Taşıma	17	39,5	62.073
Tanker	1	16	800
Araç Taşıma Gemisi	2	35,5	2.917
TOPLAM	35	38,2	136.563

4.2.3.6. Suriye

Tablo-4.8’de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Suriye bayraklı gemi filosu, 5 farklı türde toplam 25 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 146.212 DWT’dir. Filonun yaş ortalaması ise 34,7 dir.

Tablo - 4.8: 300- 10.000 GT Arası Suriye Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Dökme Yük Gemisi	1	36	8.197
Genel Kargo Gemisi	21	34,3	123.897
Ağır Yük Gemisi	1	7	12.744
Canlı Hayvan Taşıma	1	51	874
Arama/Kurtarma	1	54	500
Toplam	25	34,7	146.212

4.2.3.7. Tunus

Tablo-4.9’da görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Suriye bayraklı gemi filosu, 6 farklı türde toplam 24 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 17.212 DWT’dir. Filonun yaş ortalaması ise 25,5 dir.

Tablo - 4.9: 300- 10.000 GT Arası Tunus Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Balık Avlama Gemisi	3	27,6	1.364
Genel Kargo Gemisi	2	5	6.763
Oşinografik/Araştırma	2	42	961
Yolcu Gemisi	4	40,5	896
Yolcu / Feribot	5	25	2.030
Römorkör	8	18,6	5.598
TOPLAM	24	25,5	17.612

4.2.3.8. Ürdün

Tablo-4.10'da görüleceği üzere 300-10.000 GT arası Ürdün bayraklı gemi filosu, 4 farklı türde toplam 12 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 51.126 DWT'dir. Filonun yaş ortalaması ise 18,25 dir.

Tablo - 4.10: 300- 10.000 GT Arası Ürdün Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Yük Gemisi	1	1	4.400
Genel Kargo Gemisi	5	24	37.675
Yolcu / Feribot	4	16	7.705
Römorkör	2	17	1.346
Toplam	12	18,25	51.126

Sonuç olarak, Akdenize kıyıdaş Arap ülkelerin toplam filosuna genel olarak bakıldığında; Tablo-4.11'de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası toplam filo, 722 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 1.077.366 DWT'dir. Filonun yaş ortalaması ise 23,2 dir.

Tablo - 4.11: 300- 10.000 GT Arası Akdeniz Arap Ülkeleri Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Ülkeler	Adet	Ort Yaş	DWT
Cezair	60	20,1	118.945
Fas	278	24,6	190.734
Libya	55	29,9	78.181
Lübnan	35	38,2	136.563
Mısır	233	24,5	337.993
Suriye	25	34,7	146.212
Tunus	24	25,5	17.612
Ürdün	12	18,3	51.126
TOPAM	722	23,2	1.077.366

4.2.4. İran İslam Cumhuriyeti Bayraklı Filo Potansiyeli

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) kararları, Avrupa Birliği Direktifleri ve ABD Kanunları ile yaptırım uygulanan İran bayraklı gemilere IGPANDI üyesi kulüpler tarafından P&I sigortası sağlanmamaktadır. Bu durum neticesinde İranlı donatanlar ya gemilerine P&I yaptırmamaktadırlar ya da bayrak değişikliğine gidebilmekte ya da IGPANDI dışında kalan ve Avrupa-Amerika merkezli olmayan özellikle Rus P&I'lar gibi diğer P&I'lardan bu sigortayı temin etmektedirler.

Türkiye açısından İran'a uygulanacak yaptırımlar BMGK kararları ile sınırlıdır. Bu kararlarda özetle, karasularına gelen İran bayraklı gemilerde, İran'ın nükleer programı çerçevesinde bir maddenin taşındığına dair ciddi şüpheler duyulması halinde yaptırımlar öngörülmektedir. Bunun dışında doğrudan İran bayraklı gemilere sigorta sağlanmayacağı hususunda bir BMGK kararı bulunmamaktadır.

Tarih olarak ortak geçmişe sahip olduğumuz ve uzun zamandır sınır komşusu olduğumuz İran ile kara sınırimız olmasından dolayı deniz ticaretimiz pek gelişmemiştir. Ancak, iki ülke arasında varolan denizcilik anlaşması, kardeş liman mutabakat zaptı gibi ikili sözleşmeler ile denizcilik alanında ortak hareket edilebilmektedir.

Bu itibarla, ilerde kurulacak Türk P&I'nın İran bayraklı gemilere de belirli kısıtlamalar dahilinde hizmet verebileceği düşünülmektedir.

Tablo-4.12'de görüleceği üzere 300-10.000 GT arası İran bayraklı gemi filosu, 25 farklı türde toplam 382 adet gemiden oluşmaktadır. Bu filonun hacmi, 506.433 DWT'dir. Filonun yaş ortalaması ise 21,9 dur.

Tablo - 4.12: 300-10.000 GT Arası İran Bayraklı Gemi Filosu (e-ships.net)

Gemi Tipi	Adet	Ort. Yaş	Toplam DWT
Asfalt Tankeri	1	36	661
Barç	3	18	15.844
Dökme Yük Gemisi	4	21	4.232
Konteynır Gemisi	4	12	43.171
Perosnel Botu	3	14	1.500
Dalış Yapma Teknesi	1	29	980
Tarak Gemisi	14	25,5	29.275
Sondaj Gemisi	4	28,8	2.000
Balık Avlama Gemisi	21	23,6	16.044
Genel Kargo Gemisi	142	24	231.127
LPG Tankeri	2	19	23.582
Oşinografik/Araştırma	2	27,5	491
Kıydan Uzak Platformlar	6	27	2.290
Yolcu Gemisi	2	25	222
Yolcu / Ferşbot	12	15,3	4.586
Pilot Teknesi	1	37	495
Tombaz	1	20	2.000
Reefer	2	31	5.070
Soğutuculu Balık Taşıma	9	13,1	8.530
Arama/Kurtarma	3	22	1.228
Ro-Ro	65	8,74	59.295
Destek Gemisi	9	37,3	7.546
Tanker	10	28,9	10.850
Römorkör	58	26,5	32.634
Su Tankeri	3	56	2.780
TOPLAM	382	21,87	506.433

4.3. LİMANLARIMIZA GELEN GEMİLERİN P&I KULÜP TERCİHLERİ

4.3.1. Türk Bayraklı Gemiler

1 Temmuz 2011 tarihinden itibaren Türk limanlarına gelecek olan 300 GT ve üstü gemiler için geçerli bir P&I sigortasına sahip olmaları bir yönetmelik ile zorunlu kılınmıştır. Uygulama takibinin Liman Başkanlıklarınca yapılabilmesini kolaylaştırmak üzere, bu tip gemilerin P&I sigortasına ilişkin veriler, acentelerden on-line olarak alınmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulan bu verilere göre 300-10.000 GT arası Türk Bayraklı olan ve 01/07/2011-30/10/2011 tarihleri arasında Türk limanlarına gelen gemilerin P&I kulüp tercihleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır. Bu tabloda birden çok sefer yapan gemi tekrarı yoktur. Her bir değer farklı bir gemi içindir.

Tablo - 4.13: 300-10.000 GT Arası Türk Bayraklı Gemilerin P&I Kulüp Tercihleri (LYBS)

NO		NO																																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32			
		AKÇIK DENİZ FAALİYETLERİ DESTEK GEMİSİ	AKÇIK DENİZ ROMORKÖRÜ	ARABA FERİSİ	ASFALT TANKERİ	ATIK ALIM TANKERİ	BALIK AVILAMA	BALIK NAKLİYE GEMİSİ	BİLİMLSEL ARAŞTIRMA /İNCELEME GEMİSİ	ÇAMUR GEMİSİ	ÇEKİCİ ROMORKÖRLER	ÇİMENTO TAŞIYICI GEMİ	DENİZ OTOBÜSÜ KATAMARAN TİPİ (YOLCU +ARABA)	DÖKME YÜK GEMİSİ	FERİBOT (YOLCU+ARABA+KURU YÜK)	KİMYASAL MADDE TAŞIYAN TANKER	KİMYASAL/PETROL TANKERİ	KURUYÜK GEMİSİ	KURUYÜK / RO RO	LİMAN ROMORKÖRLERİ	PETROL GAZİTANKERİ(LPG)	PETROL TANKERİ/AKARYAKIT TANKERİ	PETROL TOPLAMA GEMİSİ	RO RO/YOLCU	RO RO/YÜK GEMİSİ	SU TANKERİ	TAM KONTEYNER GEMİSİ	TANKER BARCLAR	YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ(KATAMARAN TİPİ)	YOLCU GEMİSİ/RO RO	YÜK /KONTEYNER GEMİSİ	YÜKSEK HIZLI TAHHAF YOLCU GEMİSİ	TOPLAM		
1	AKSA SİGORTA																												1						1	
2	American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.													1																					1	
3	ANADOLU SİGORTA																	1											1						2	
4	Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)									1							4	17																	22	
5	Astra																	5			1														6	
6	BLACK SEA BUREAU OF CLASS																	1																	1	
7	BRAU VERİTAS																1																		1	
8	British Marine														1	1	6	82			1	3		1			6			1	1	9	1		113	
9	British Steamship P&I																	1																	1	
10	Certasig SA					1									4			17	2			1				1		1							27	
11	CHARİES TAYLOR & CO. LİMİTED																1																		1	
12	COY SEA SHIPPING LTD.																	1																	1	
13	East of England																	1																	1	
14	ERGO SİGORTA ANONİM ŞİRKETİ																													1					1	
15	Gard P&I (Bermuda) Ltd.																1																		1	
16	GROUPANMA / BAŞAK SİGORTA								1																										1	
17	Hanseatic P&I				1		16	3						1			1	23							1		1					2			49	
18	HELLENIC MUTUAL																1																		1	
19	Ingosstrakh																	1																	1	
20	INTERCOSTAL SHIPOWNERS P&I B.V																	2																	2	
21	International Transport & Maritime Underwriters (I.T.M.U)																1																		1	
22	INVESTFLOT INSURANCE COMPANY																	4																	4	
23	ISLE OF MAN SHIP REGISTRY																	1																	1	
24	MAPFRE GENEL SİGORTA						1																												1	
25	MARINE PROTECTION AND İNDEMİTY INSURANCE																																		1	
26	Maritime Mutual Insurance Association Ltd.																	1									1								1	
27	Navigators P&I																	32																	32	
28	Osprey																								1										1	
29	POCTPA			1																															1	
30	PROTECTION & İNDEMİTY FOR SHIPOWNERS																	1																	1	
31	RaetsMarine Insurance B.V.											1			3			72						1	4							6			87	
32	RAY SİGORTA				1												1																		2	
33	Rosgosstrakh																																1		1	
34	Russian Insurance Center																	12									1								13	
35	Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.																2	4														1			7	
36	SOGLASSYE INSURANCE COMPANY															6		2														2			10	
37	Steamship Mutual Underwriting Association Ltd.																	1														1			2	
38	The Charterers P&I Club																1																		1	
39	The DAİDO Fire and Marine Insurance Company, Ltd.																	1																	1	
40	The North of England Protection & Indemnity Association																2																		2	
41	The Shipowners Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)	1	5	1		1							2		1	1	9					23		2				1	6	3	5	20			81	
42	The Shipowners Mutual Strike Reinsurance Association (Bermuda) Ltd.																										1								1	
43	The Standart Steamship Owners Protection & Indemnity Association (Asia) Ltd.																3																		3	
44	The Standart Steamship Owners Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd.				4						1						13					5	1				1								25	
45	The Standart Steamship Owners Protection & Indemnity Association (Europe) Ltd.																6													1					7	
46	The Standart Steamship Owners Protection & Indemnity Association (London) Ltd.														1		2	9		1							1								14	
47	The Swedish Club															1		1																	2	
48	The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)																	4				7		1							2				14	
49	UGORIA STATE INSURANCE COMPANY																	3			1														4	
50	UK DEFENCE CLUB																				1														1	
51	United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd. (Thomas Miller)																				4						2								6	
52	ZELLER ASSOCIATES MANAGEMENT SERVICES													1				1																	2	
53	.									2																										2
	TOPLAM	1	10	2	1	2	17	3	1	2	2	1	2	4	15	3	55	301	2	1	7	40	1	6	5	2	13	2	9	5	10	20	21		566	

Tablo-4.13'e göre; Türk limanlarında zorunlu P&I uygulaması tarihi başlangıcı olan 1 Temmuz 2011 tarihinden itibaren yapılan sorgulamalarda, 300 GT ve üzeri tüm Türk Bayraklı gemilerin eksiksiz olarak sigorta bilgilerini girdikleri görülmektedir. Sistem bu açıdan iyi çalışmaktadır. Ancak, bilgilerin güvenilirliği açısından aynı şeyi söylemek pek de mümkün değildir. Bu çalışmanın yapılma amacı, hali hazırda Türkiye'de bir P&I sigorta sağlayıcısı bulunmadığı içindir. Fakat Tablo-4.13'e göre, Türkiye'de mukim yerli sigorta firmalarınca P&I sigortasının sağlandığı, en şaşırtıcı olarak da “.” (nokta) şeklinde P&I sigorta kulübü bilgisi girildiği görülmektedir. Sistemdeki sıkıntıların, iyi niyet taşıyan İdare'den değil, acentelerin ilgisizliğinden veya konu hakkında yetersiz bilgi sahibi olmalarından oluşabilmektedir.

Her halükarda, sistemin daha sağlıklı çalışabilmesini teminen, gemilere yanaşma ordinosu verilmeden önce, gemiye ilişkin P&I sigorta bilgilerinin Liman Başkanlıkları personeli tarafından (özellikle sigorta sağlayıcısının ismi) daha dikkatlice kontrol edilmelidir.

Tablo-4.13'e göre, anılan tarihlerde, 566 farklı gemi için sisteme giriş yapılmıştır. Bu sayının büyük bir bölümünü, 301 adet ile kuru yük gemileri oluşturmaktadır. P&I kulübü açısında ise, sırasıyla 113 adet girişle “*British Marine*”, 87 adet girişle “*Raets Marine Insurance B.V.*”, 81 adet girişle “*The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)*” gelmektedir. Bu kulüplerden ilk ikisi, sabit prim ile P&I sigortası sağlayan şirketlerdir.

Tabloda ayrıca, 2000'li yıllarda faaliyete geçen Almanya merkezli “*Hanseatic P&I*” için 49 giriş yapıldığı görülmektedir. Girişlerin büyük bölümünü balıkçı gemileri oluşturmaktadır.

Tablodan, Türkiye'de faaliyet gösteren AKSA Sigorta (1), Anadolu Sigorta (2), Ergo Sigorta (1), Mapfre Genel Sigorta (1), Grupama-Başak Sigorta(1), Ray Sigorta (2), tarafından toplam 8 adet LLMC-96 kuvertür alanlarında ve limitlerinde bir mali sorumluluk sigortası (P&I sigortası) yapıldığı görülmektedir. Ancak bu şirketlerin böyle bir sigorta kapsamı bulunmadığından, girişlerin tekne sigortası ile karıştırılmış olabileceği değerlendirilmektedir.

Tabloya göre, 300-10.000 arası bir gemiye sahip Türk donatanlarının havuz sistemiyle çalışan ve IGPANDI üyesi olan 13 büyük müşterek P&I kulüp tercihleri; 171 adet ile sınırlı kalmıştır. 395 farklı geminin tercihi ise, sabit primli P&I sigorta şirketleri olmuştur. Bu veriler sabit primle çalışacak Türk P&I'ını destekleyecek biçimdedir.

4.3.2. Akdenize Kıyıdaş Arap Ülke ve İran Bayraklı Gemiler.

Tablo 4.14'e göre, 01.07.2011-30.10.2011 tarihleri arasında 300 GT ve üstü Akdenize kıyıdaş Arap ülke ve İran bayraklı gemiler açısından 43 adet farklı gemi Türk limanlarına uğramıştır. Bunlar çoktan aza doğru 15 adet ile Lübnan, 10 adet ile Suriye, 7 adet ile Mısır, 6 adet ile Cezayir, 3 adet ile Libya, 2 adet ile Fas bayraklı gemilerden oluşmaktadır. Bu tarihler arasında İran, Tunus ve Ürdün bayraklı gemiler ise uğrak yapmamışlardır.

Tablo - 4.14: 300-10.000 GT Akdeniz Arap Ülke ve İran Bayraklı Gemilerin P&I Kulüp Tercihleri (LYBS)

Ülkeler	Cezayir	Fas	İran	Libya	Lübnan	Mısır	Suriye	Tunus	Ürdün	TOPLAM
P&I KULÜPLERİ										
AL-BAHRIAH INSURANCE&REINSURANCE S.A.L.	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4
Arab P&I Pool	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
British Marine	-	-	-	-	6	5	1	-	-	12
East of England	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Gard P&I (Bermuda) Ltd.	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2
International Transport & Maritime Underwriters (I.T.M.U)	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Maritime Mutual Insurance Association Ltd.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
MIAMI ASSURANCE LTD	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2
Navigators P&I	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
Noord Nederlandsche P&I Club	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Norwegian Hull Club	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
PYRAMID MARINE OVERSEAS	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
RaetsMarine Insurance B.V.	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
SKULD Assuranceforeningen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
THE AMERICAN CLUB	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
The London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
THE SOUTH OF ENGLAND PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
UK P&I CLUB	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd. (Thomas Miller)	2	-	-	-	-	-	1	-	-	3
TOPLAM	6	2	0	3	15	7	10	0	0	43

P&I kulüp tercihi açısından ise 12 farklı giriş ile “*British Marine*” ilk sıradadır. 16 farklı giriş IGPANDI üyesi olan müşterek P&I kulüpler için yapılmış olup Arap donatanların P&I sigorta tercihleri 37 farklı giriş ile sabit primli P&I sigorta şirketleri yönünde olmuştur.

Bu veriler ileride kurulacak ve sabit primle çalışacak olan Türk P&I’nı destekleyecek biçimdedir.

4.4. TÜRK SİGORTACILIK SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ

4.4.1. Türkiye’nin Deniz Sigortacılığı Konusunda Sahip Olduğu Bilgi ve Deneyim

Türk Ticaret Kanunu ve Sigortacılık Kanunu çerçevesinde faaliyetlerini sürdüren ve Türkiye’de kurulu olan sigorta şirketleri uzun yıllardır denizcilik alanında, bazı sigorta dallarında teminat vermektedirler. Bunlar, genel şartları Hazine Müsteşarlığınca belirlenmiş olan “Tekne Sigortası” ve “Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası” ile “Su Araçları Sorumluluk” sigortalarıdır.

Sektörde denizcilik alanında yetişmiş yeterli sayıda aktüerya uzmanı, sigorta brokeri, hasar tespit uzmanı, deniz hukukçusu ve kondisyon sürvey uzmanı çeşitli hizmet birimlerinde bulunmaktadır. Bunlar; sigorta şirketlerinde aktüerler olarak; Hazine Müsteşarlığında Hazine Uzmanları olarak; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında Denizcilik Uzmanları ve Gemi Sürvey Uzmanları olarak; Türk Loydunda klas uzmanları olarak; Sigorta acentelerinde broker olarak; Deniz hukuku bürolarında avukat olarak çalışmaktadırlar.

Türkiye’de bulunan üniversitelerin eğitim dalları arasında “Aktüerya ve Sigortacılık” bölümleri bulunmaktadır. Bu bölümlerde aynı zamanda denizcilik sigortaları üzerine de eğitim verilmektedir. Bunların dışında, üniversitelerin hukuk fakültelerinde ve denizcilik fakültelerinde de denizcilik sigortaları üzerine eğitim verilmektedir. Literatür taramasında, denizcilik sigortaları üzerine yapılmış birçok yüksek lisans ve doktora tezi karşımıza çıkmaktadır. Bu konuda yetişmiş yeterli sayıda akademisyen olduğu rahatlıkla söylenebilir.

4.4.2. Denizcilik Alanında Sigortacılık Faaliyetinde Bulunan Firmalar

Hazine Müsteşarlığından ruhsat alarak Türkiye’de denizcilik alanında sigortacılık faaliyetinde bulunan 26 adet firma bulunmaktadır. Bu firmaların hepsi aynı zamanda Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliğine (TSRSB) üyedirler. Bunlar alfabetik sırayla; Ak Sigorta, Allianz, Anadolu, Ankara, Aviva, Axa, Birlik, Chartis Sigorta, Demir, Dubai Group Sigorta, Ergo Isvicre, Eureko, Fiba, Generali, Groupama, Güneş, HDI, Hur, Işık, Liberty, Mapfre Genel Sigorta, Ray, SBN, T.Nippon, Yapı Kredi, Zurich isimli şirketlerdir.

4.4.3. Sigortacılık Sektörünün Mali Yapısı ve Portföyü

4.4.3.1. Mali Yapı

Tablo-4.15’de, 2009 yılı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin sağladıkları teminatlar neticesinde ortaya çıkmış kar ve zarar oranları görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında zarar edilmemiş olup, oluşan kar ise; 18,1 Milyon TL’dir. Su araçları sorumluluk sigortaları kapsamında da oluşan kar; 56,9 Bin TL’dir.

Tablo-4.16’da, 2010 yılı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin sağladıkları teminatlar neticesinde ortaya çıkmış kar ve zarar oranları görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında zarar edilmemiş olup, oluşan kar ise; 15,3 Milyon TL’dir. Su araçları sorumluluk sigortaları kapsamında da oluşan kar; 27,8 Bin TL’dir.

Tablo-4.17’de, 2011 yılı Eylül ayı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin sağladıkları teminatlar neticesinde ortaya çıkmış kar ve zarar oranları görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında zarar edilmemiş olup, oluşan kar ise; 11,8 Milyon TL’dir. Su araçları sorumluluk sigortaları kapsamında da oluşan kar; 85,8 Bin TL’dir.

Tablo - 4.15: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2009
(www.tsrsb.org.tr)

SİGORTA ŞİRKETLERİ HAYAT DIŞI BRANŞLARIN KONSOLİDE KAR ZARAR HESABI (TL)				
01.01.2009-31.12.2009				
			SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI SORUMLU LUK
TEKNİK GELİR			35.617.237	19.813
	A.) YAZILAN PRİMLER (NET)		28.958.300	40.016
	a.) Yazılan Primler (Brüt)		112.531.352	374.488
	b.) Reasüröre Devredilen Primler (-)		-83.573.052	-334.473
	B.) KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET) (-)		-15.480.651	-25.395
	a.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt) (-)		-59.153.839	-254.337
	b.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı)		43.673.188	228.942
	C.) DEVREDEN KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET)		14.842.361	5.405
	a.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt)		48.226.285	197.324
	b.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı) (-)		-33.383.924	-191.919
	D.) DEVAM EDEN RİSKLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM		97.954	-3.941
	E.) TEKNİK OLMAYAN BÖLÜMDEN AKTARILAN YATIRIM GELİRLER		6.418.993	3.728
	F.) DİĞER TEKNİK GELİRLER		780.280	0
TEKNİK GİDER			-17.446.931	37.135
	A.) ÖDENEN HASARLAR (NET) (-)		-13.855.805	-363
	a.) Ödenen Hasarlar (Brüt) (-)		-59.168.765	-21.478
	b.) Ödenen Hasarlar (Reas. Payı)		45.312.961	21.114
	B.) MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET) (-)		-13.689.331	-1.921
	a.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt) (-)		-52.685.758	-410.420
	b.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas. Payı)		38.996.427	408.499
	C.) DEVREDEN MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET)		11.507.806	0
	a.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt)		47.961.479	28.079
	b.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas.Payı) (-)		-36.453.673	-28.079
	D.) İKRAMİYE VE İNDİRİMLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM		0	0
	E.) DİĞER TEKNİK KARŞILIKLARDA DEĞİŞİM (-)		-161.102	0
	F.) FAALİYET GİDERLERİ (-)		-1.248.500	39.420
TEKNİK KAR/ZARAR			18.170.306	56.948
TEKNİK KAR/ZARAR ORANI			16,15%	15,21%
HP ORANI			62,88%	127,20%

Tablo - 4.16: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2010
(www.tsrsb.org.tr)

SİGORTA ŞİRKETLERİ HAYAT DIŞI BRANŞLARIN KONSOLİDE KAR ZARAR HESABI (TL)			
01.01.2010-31.12.2010			
		SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI SORUMLULUK
TEKNİK GELİR		34.367.822	63.048
	A.) YAZILAN PRİMLER (NET)	30.830.962	64.864
	a.) Yazılan Primler (Brüt)	107.863.975	544.021
	b.) Reasüröre Devredilen Primler (-)	-77.033.013	-479.156
	B.) KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET) (-)	-16.623.504	-20.923
	a.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt) (-)	-63.072.916	-261.969
	b.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı)	46.449.412	241.046
	C.) DEVREDEN KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET)	15.480.651	25.395
	a.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt)	59.153.839	254.337
	b.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı) (-)	-43.673.188	-228.942
	D.) DEVAM EDEN RİSKLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	-311.370	-13.074
	E.) TEKNİK OLMAYAN BÖLÜMDEN AKTARILAN YATIRIM GELİRLERİ	3.516.072	6.785
	F.) DİĞER TEKNİK GELİRLER	70.485	0
	F.) TAHAKKUK EDEN RÜCU VE SOVTAJ GELİRLERİ	1.404.525	0
TEKNİK GİDER		-19.014.695	-35.245
	A.) ÖDENEN HASARLAR (NET) (-)	-16.948.075	-30.253
	a.) Ödenen Hasarlar (Brüt) (-)	-54.077.871	-102.841
	b.) Ödenen Hasarlar (Reas. Payı)	37.129.795	72.589
	B.) MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET) (-)	-13.235.594	-30.249
	a.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt) (-)	-45.966.096	-1.522.967
	b.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas. Payı)	32.730.502	1.492.717
	C.) DEVREDEN MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET)	13.747.783	1.921
	a.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt)	53.002.584	410.420
	b.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas.Payı) (-)	-39.254.801	-408.499
	D.) İKRAMIYE VE İNDİRİMLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	0	0
	E.) DİĞER TEKNİK KARŞILIKLARDA DEĞİŞİM (-)	-39.229	0
	F.) FAALİYET GİDERLERİ (-)	-2.539.579	23.336
TEKNİK KAR/ZARAR		15.353.127	27.802
TEKNİK KAR/ZARAR ORANI		0	0
HP ORANI		0	2

Tablo - 4.17: Türk Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Kar Zarar Oranları-2011
(www.tsrsb.org.tr)

SİGORTA ŞİRKETLERİ HAYAT DIŞI BRANŞLARIN KONSOLİDE KAR ZARAR HESABI (TL)		
01.01.2011-30.09.2011		
	SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI SORUMLULUK
TEKNİK GELİR	28.387.047	73.208
A.) YAZILAN PRİMLER (NET)	29.918.526	59.889
a.) Yazılan Primler (Brüt)	79.920.622	185.114
b.) Reasüröre Devredilen Primler (-)	-50.002.096	-125.225
c.) SGK'ya Aktarılan Primler (-)	0	0
B.) KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET) (-)	-22.029.576	-28.593
a.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt) (-)	-57.881.377	-95.556
b.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı)	35.851.801	66.963
c.) Kazanılmamış Primler Karşılığı (SGK.Payı)	0	0
C.) DEVREDEN KAZANILMAMIŞ PRİMLER KARŞILIĞI (NET)	16.754.380	20.923
a.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Brüt)	63.203.792	261.969
b.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (Reas.Payı) (-)	-46.449.412	-241.046
c.) Devreden Kazanılmamış Primler Karşılığı (SGK.Payı)	0	0
D.) DEVAM EDEN RİSKLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	-963.781	16.735
E.) TEKNİK OLMAYAN BÖLÜMDEN AKTARILAN YATIRIM GELİRLERİ	3.753.828	4.255
F.) DİĞER TEKNİK GELİRLER	21.458	0
F.) TAHAKKUK EDEN RÜCU VE SOVTAJ GELİRLERİ	932.212	0
TEKNİK GİDER	-16.554.602	12.665
A.) ÖDENEN HASARLAR (NET) (-)	-10.484.247	-961
a.) Ödenen Hasarlar (Brüt) (-)	-31.329.984	-49.627
b.) Ödenen Hasarlar (Reas. Payı)	20.845.737	48.666
B.) MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET) (-)	-20.713.497	-225
a.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt) (-)	-53.028.155	-1.115.620
b.) Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas. Payı)	32.314.658	1.115.396
C.) DEVREDEN MUALLAK HASARLAR KARŞILIĞI (NET)	17.896.272	30.249
a.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Brüt)	45.966.096	1.522.967
b.) Devreden Muallak Hasarlar Karşılığı (Reas.Payı) (-)	-28.069.824	-1.492.717
D.) İKRAMİYE VE İNDİRİMLER KARŞILIĞINDA DEĞİŞİM	0	0
E.) DİĞER TEKNİK KARŞILIKLARDA DEĞİŞİM (-)	-89.470	0
F.) FAALİYET GİDERLERİ (-)	-2.951.247	-16.399
G.) DİĞER TEKNİK GİDERLER	-212.413	0
TEKNİK KAR/ZARAR	11832445	85.873
TEKNİK KAR/ZARAR ORANI	0,1481	46,39%
HP ORANI	0,4504	-101,76%

4.4.3.2. Portföy

Tablo-4.18'de, 2009 yılı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin ürettikleri poliçe adetleri görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında toplam 12.519 adet poliçe üretilmiştir. Su araçları sorumluluk sigortası kapsamında ise, 82 adet poliçenin üretildiği görülmektedir. Poliçe üretiminde birinci sırayı 3.043 adet ile Allianz Sigorta almıştır. Anadolu Sigorta, 1.953 adet ile ikinci sırada yer almaktadır.

Tablo - 4.18: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları - 2009
(www.tsrsb.org.tr)

Poliçe Adetleri 01.01.2009-31.12.2009				
ŞİRKET ADI	Şirket Kodu	Şirket Tipi	SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI SORUMLULUK
			Tekne-Deniz Araçları	Tekne sorumluluk
Ak Sigorta	4	E	547	-
Allianz	6	E	3.043	-
Anadolu	8	E	1.953	-
Ankara	10	E	73	-
Aviva	12	E	582	-
Axa	14	E	1.001	-
Birlik	16	E	9	-
Chartis Sigorta	20	E	1	-
Demir	23	E	2	-
Dubai Group Sigorta	26	E	34	-
Ergo Isvicre	27	E	702	-
Eureko	29	E	365	-
Fiba	31	E	464	77
Generali	35	E	5	5
Groupama	36	E	1.218	-
Gunes	38	E	1.122	-
HDI	39	E	55	-
Hur	40	E	2	-
Isık	42	E	5	-
Liberty	43	E	55	-
Mapfre Genel Sigorta	45	E	536	-
Ray	50	E	334	-
SBN	53	E	6	-
T.Nippon	54	E	5	-
Yapı Kredi	56	E	264	-
Zurich	60	E	136	-
TOPLAM (Elementer)		T (E)	12.519	82

Tablo-4.19’da, 2010 yılı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin ürettikleri poliçe adetleri görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında toplam 14.373 adet poliçe üretilmiştir. Su araçları sorumluluk sigortası kapsamında ise, 103 adet poliçenin üretildiği görülmektedir. Poliçe üretiminde birinci sırayı 3.167 adet ile Allianz Sigorta almıştır. Anadolu Sigorta, 2.273 adet ile ikinci sırada gelmektedir.

Tablo - 4.19: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları - 2010
(www.tsrbs.org.tr)

Poliçe Adetleri 01.01.2010-31.12.2010				
ŞİRKET ADI	Şirket Kodu	Şirket Tipi	SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI
			Tekne-Deniz Araçları	SORUMLULUK Tekne sorumluluk
Ak	4	E	502	-
Allianz	6	E	3.167	-
Anadolu	8	E	2.273	-
Ankara	10	E	48	-
Aviva	12	E	647	-
Axa	14	E	1.195	-
Halk	16	E	28	-
Demir	23	E	4	-
Dubai Group	26	E	49	-
Ergo	27	E	1.771	-
Eureko	29	E	372	-
Fiba	31	E	443	97
Generali	35	E	202	6
Groupama	36	E	1.282	-
Gunes	38	E	834	-
HDI	39	E	75	-
Hur	40	E	1	-
Isık	42	E	11	-
Liberty	43	E	36	-
Mapfre Genel	45	E	510	-
Neova	49	E	3	-
Ray	50	E	237	-
SBN	53	E	6	-
T.Nippon	54	E	15	-
Yapı Kredi	56	E	263	-
Ziraat	58	E	177	-
Zurich	60	E	224	-
TOPLAM (Elementer)		T (E)	14.373	103

Tablo-4.20’de, 2011 yılı Eylül ayı sonunda Türk sigorta şirketlerinin denizcilik branşlarına ilişkin ürettikleri poliçe adetleri görülmektedir. Tabloya göre, tekne sigortası kapsamında toplam 13.500 adet poliçe üretilmiştir. Su araçları sorumluluk sigortası kapsamında ise, 36 adet poliçenin üretildiği görülmektedir. Poliçe üretiminde birinci sırayı 2.864 adet ile Allianz Sigorta almıştır. Anadolu Sigorta 2.270 adetle ikinci sıradadır. 2011 yılı Şubat ayında zorunlu kılınan Denizyolu Taşımacılığı Mali Sorumluluk Sigortasına ilişkin poliçe, Axa Sigorta tarafından 68 adet üretilmiştir.

Tablo - 4.20: Sigorta Şirketlerinin Denizcilik Branşlarında Poliçe Üretim Oranları – 2011
(www.tsrbsb.org.tr)

Poliçe Adetleri 01.01.2011-30.09.2011					
ŞİRKET ADI	Şirket Kodu	Şirket Tipi	SU ARAÇLARI	SU ARAÇLARI SORUMLULUK	GENEL SORUMLULUK
			Tekne-Deniz Araçları	Tekne sorumluluk	Deniz Yolu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk
Ak	4	E	440	0	0
Allianz	6	E	2.864	0	0
Allianz Hayat ve Emeklilik	7	H	0	0	0
Anadolu	8	E	2.270	0	0
Ankara	10	E	19	0	0
Aviva	12	E	684	0	0
Axa	14	E	1.048	0	68
Halk	16	E	48	0	0
Demir	23	E	7	0	0
Dubai Group	26	E	36	0	0
Ergo	27	E	2.073	0	0
Eureko	29	E	399	0	0
Sompo Japan	31	E	356	34	4
Generali	35	E	119	2	0
Groupama	36	E	835	0	0
Gunes	38	E	760	0	1
HDI	39	E	193	0	6
Isık	42	E	3	0	0
Liberty	43	E	15	0	0
Mapfre Genel	45	E	452	0	0
Ray	50	E	212	0	0
SBN	53	E	5	0	0
T.Nippon	54	E	7	0	0
Yapı Kredi	56	E	313	0	0
Ziraat	58	E	244	0	0
Zurich	60	E	98	0	0
TOPLAM (Elementer)		T (E)	13.500	36	79

4.4.3.3. Pazar Payları

Tablo-4.21’de, Türk sigorta şirketlerinin tekne sigortası branşında pazardan aldıkları pay ile 2008 -2009 yılları arasındaki değişim oranı görülmektedir. Pazarda, poliçe üretimi açısından ikinci olan Anadolu Sigortanın, sattığı poliçelerin toplam meblağı açısından büyük bir farkla birinci olduğu görülmektedir. Anadolu Sigortanın pazar payı; 2008 yılında %35,36 2009 yılında ise % 32,03’dür.

Tablo - 4.21: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) – 2008/2009
(www.tsrsb.org.tr)

Sıra	Şirket adı	2008-12 Ay		2009-12 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Anadolu	35,599,939	% 35.36	36,059,851	% 32.03	% 1.29
2	Allianz	14,123,840	% 14.03	18,607,980	% 16.53	% 31.75
3	Gunes	8,759,106	% 8.70	13,789,280	% 12.25	% 57.43
4	Axa	8,562,705	% 8.50	7,828,751	% 6.95	-% 8.57
5	Groupama	8,680,426	% 8.62	7,184,887	% 6.38	-% 17.23
6	Eureko	8,137,342	% 8.08	6,591,588	% 5.85	-% 19.00
7	Yapı Kredi	2,200,346	% 2.19	5,103,114	% 4.53	% 131.92
8	Ray	3,166,685	% 3.15	4,202,435	% 3.73	% 32.71
9	Ak Sigorta	2,593,395	% 2.58	2,977,531	% 2.64	% 14.81
10	Fiba	2,058,413	% 2.04	2,873,141	% 2.55	% 39.58
	İLK 10 ŞİRKET	93,882,198	% 93.25	105,218,558	% 93.45	% 12.08
11	Mapfre Genel Sigorta	1,639,728	% 1.63	2,286,857	% 2.03	% 39.47
12	Ergo Isvicre	1,714,355	% 1.70	1,749,441	% 1.55	% 2.05
13	Ankara	1,176,269	% 1.17	1,021,393	% 0.91	-% 13.17
14	Aviva	705,388	% 0.70	929,127	% 0.83	% 31.72
15	Generali	380,620	% 0.38	516,728	% 0.46	% 35.76
16	Zurich	525,164	% 0.52	391,920	% 0.35	-% 25.37
17	Dubai Group Sigorta	-	% 0.00	266,610	% 0.24	% 0.00
18	HDI	25,199	% 0.03	67,368	% 0.06	% 167.35
19	Isık	559,245	% 0.56	63,478	% 0.06	-% 88.65
20	Liberty	32,700	% 0.03	25,818	% 0.02	-% 21.05
	İLK 20 ŞİRKET	100,640,866	% 99.96	112,537,298	% 99.95	% 11.82
21	Birlik	16,942	% 0.02	23,207	% 0.02	% 36.98
22	SBN	14,830	% 0.01	22,120	% 0.02	% 49.16
23	T.Nippon	-	% 0.00	3,249	% 0.00	% 0.00
24	Demir	-	% 0.00	1,522	% 0.00	% 0.00
25	Chartis Sigorta	480	% 0.00	1,322	% 0.00	% 175.59
26	Hur	486	% 0.00	986	% 0.00	% 102.98
27	Euro	7,177	% 0.01	-	% 0.00	-% 100.00
57	Batı	49	% 0.00	-	% 0.00	-% 100.00
	SEKTÖR TOPLAMI	100,680,829	% 100.00	112,589,703	% 100.00	% 11.83

Tablo-4.22’de, Türk sigorta şirketlerinin su araçları sorumluluk sigortaları branşında pazardan aldıkları pay ile 2008-2009 yılları arasındaki değişim oranları yer almaktadır. Tabloda, Fiba Sigortanın toplam üretim bazında, büyük bir farkla birinci olduğu görülmektedir. Fiba Sigortanın pazar payı; 2009 yılında % 87,44’dür.

Tablo - 4.22: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası) – 2008/2009
(www.tsrsb.org.tr)

Sıra	Şirket adı	2008-12 Ay		2009-12 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Fiba		% 0,00	327.442	% 87,44	% 0,00
2	Generali		% 0,00	33.474	% 8,94	% 0,00
3	Zurich		% 0,00	13.572	% 3,62	% 0,00
	İLK 10 ŞİRKET	-	% 0,00	374.488	% 100,00	% 0,00
	İLK 20 ŞİRKET	-	% 0,00	374.488	% 100,00	% 0,00
	SEKTÖR TOPLAMI	-	% 0,00	374.488	% 100,00	% 0,00

Tablo-4.23’de, Türk sigorta şirketlerinin tekne sigortası branşında pazardan aldıkları pay ile 2009-2010 yılları arasındaki değişim oranı görülmektedir. Tabloda, Pazar lideri olan Anadolu Sigortanın, sattığı poliçelerin toplam meblağının 2009 yılında 36 Milyon TL iken, 2010 yılında % 12,81 oranında artış göstererek 40,5 Milyon TL’ye ulaştığı görülmektedir. Anadolu Sigortanın pazar payı; 2008 yılında %35,36 2009 yılında ise % 32,03’dür. Allianz Sigortanın ise, seneyi % -38,38 küçülerek 11,5 Milyon TL ile kapattığı görülmektedir.

Tablo-4.24’de, Türk sigorta şirketlerinin su araçları sorumluluk sigortaları branşında pazardan aldıkları pay ile 2009-2010 yılları arasındaki değişim oranları yer almaktadır. Tabloda, Fiba Sigortanın toplam üretim bazında, 455 Bin TL ile birinci olduğu görülmektedir. Fiba Sigortanın pazar payı; 2010 yılında % 83,68’dür.

Tablo - 4.23: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) – 2009/2010
(www.tsrsb.org.tr)

Sıra	Şirket adı	2009-12 Ay		2010-12 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Anadolu	36.059.851	% 32,03	40.678.290	% 37,71	% 12,81
2	Allianz	18.607.980	% 16,53	11.466.710	% 10,63	-% 38,38
3	Eureko	6.591.588	% 5,85	10.205.838	% 9,46	% 54,83
4	Gunes	13.789.280	% 12,25	7.867.247	% 7,29	-% 42,95
5	Groupama	7.184.887	% 6,38	7.853.688	% 7,28	% 9,31
6	Axa	7.828.751	% 6,95	6.919.119	% 6,41	-% 11,62
7	Ergo	1.749.441	% 1,55	6.175.677	% 5,73	% 253,01
8	Ray	4.202.435	% 3,73	4.395.615	% 4,08	% 4,60
9	Yapı Kredi	5.103.114	% 4,53	2.573.218	% 2,39	-% 49,58
10	Ak Sigorta	2.977.531	% 2,64	2.387.831	% 2,21	-% 19,81
	İLK 10 ŞİRKET	104.094.859	% 92,45	100.523.234	% 93,19	-% 3,43
11	Mapfre Genel Sigorta	2.286.857	% 2,03	2.174.046	% 2,02	-% 4,93
12	Fiba	2.873.141	% 2,55	1.403.403	% 1,30	-% 51,15
13	Aviva	929.127	% 0,83	966.922	% 0,90	% 4,07
14	Ankara	1.021.393	% 0,91	726.169	% 0,67	-% 28,90
15	Zurich	391.920	% 0,35	509.106	% 0,47	% 29,90
16	Generali	516.728	% 0,46	492.651	% 0,46	-% 4,66
17	Ziraat Sigorta	-	% 0,00	463.546	% 0,43	% 0,00
18	Halk	23.619	% 0,02	201.536	% 0,19	% 753,30
19	Dubai Group Sigorta	266.610	% 0,24	143.371	% 0,13	-% 46,22
20	Isık	63.478	% 0,06	108.183	% 0,10	% 70,43
	İLK 20 ŞİRKET	112.467.730	% 99,89	107.712.167	% 99,86	-% 4,23
21	HDI	67.368	% 0,06	93.301	% 0,09	% 38,49
22	Liberty	25.819	% 0,02	30.002	% 0,03	% 16,20
23	SBN	22.119	% 0,02	15.801	% 0,01	-% 28,56
24	T.Nippon	3.249	% 0,00	8.944	% 0,01	% 175,26
25	Demir	1.522	% 0,00	2.806	% 0,00	% 84,39
26	Neova Sigorta	-	% 0,00	2.673	% 0,00	% 0,00
27	Chartis Sigorta	1.322	% 0,00	1.232	% 0,00	-% 6,76
28	Hur	986	% 0,00	-	145	-% 114,71
	SEKTÖR TOPLAMI	112.590.114	% 100,00	107.866.780	% 100,00	-% 4,20

Tablo - 4.24: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası) – 2009/2010
(www.tsrsb.org.tr)

Sıra	Şirket adı	2009-12 Ay		2010-12 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Fiba	327.442	% 87,44	455.222	% 83,68	% 39,02
2	Generali	33.474	% 8,94	63.302	% 11,64	% 89,11
3	Zurich	13.572	% 3,62	25.497	% 4,69	% 87,86
	İLK 10 ŞİRKET	374.488	% 100,00	544.021	% 100,00	% 45,27
	İLK 20 ŞİRKET	374.488	% 100,00	544.021	% 100,00	% 45,27
	SEKTÖR TOPLAMI	374.488	% 100,00	544.021	% 100,00	% 45,27

Tablo-4.25’de, Türk sigorta şirketlerinin tekne sigortası branşında pazardan aldıkları pay ile 2010-2011 Eylül ayları arasındaki değişim oranı görülmektedir. Tabloda, Anadolu Sigortanın, 2011 yılında da pazar liderliğini koruduğu görülmektedir. Pazar liderliğini sırasıyla; Anadolu, Euroka, Groupama, Axa ve Allianz sigorta şirketleri paylaşmaktadır.

Tablo - 4.25: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (tekne sigortası) –2010/2011 (tsrsb.org.tr)

Sıra	Şirket adı	2010-9 Ay		2011-9 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Anadolu	24,658,861	% 33.21	30,081,840	% 37.64	% 21.99
2	Eureko	6,227,616	% 8.39	8,304,358	% 10.39	% 33.35
3	Groupama	6,682,073	% 9.00	6,337,568	% 7.93	-% 5.16
4	Axa	5,631,702	% 7.58	6,163,160	% 7.71	% 9.44
5	Allianz	10,488,646	% 14.12	6,149,510	% 7.69	-% 41.37
6	Ergo	5,237,158	% 7.05	5,711,453	% 7.15	% 9.06
7	Ray	3,599,533	% 4.85	5,132,652	% 6.42	% 42.59
8	Yapı Kredi	2,005,648	% 2.70	2,918,187	% 3.65	% 45.50
9	Gunes	1,821,349	% 2.45	2,284,322	% 2.86	% 25.42
10	Mapfre Genel	1,966,107	% 2.65	1,633,893	% 2.04	-% 16.90
	İLK 10 ŞİRKET	68,318,693	% 92.00	74,716,942	% 93.49	% 9.37
11	Ak	2,161,605	% 2.91	1,310,875	% 1.64	-% 39.36
12	Sompo Japan	1,112,696	% 1.50	1,059,005	% 1.33	-% 4.83
13	Aviva	855,430	% 1.15	899,735	% 1.13	% 5.18
14	Ziraat	378,646	% 0.51	834,461	% 1.04	% 120.38
15	Generali	419,797	% 0.57	331,265	% 0.41	-% 21.09
16	Zurich	465,398	% 0.63	287,454	% 0.36	-% 38.23
17	HDI	73,414	% 0.10	230,122	% 0.29	% 213.46
18	Dubai Group	70,164	% 0.09	107,129	% 0.13	% 52.68
19	Halk	201,518	% 0.27	85,755	% 0.11	-% 57.45
20	Ankara	53,859	% 0.07	39,849	% 0.05	-% 26.01
	İLK 20 ŞİRKET	74,111,221	% 99.80	79,902,591	% 99.98	% 7.81
21	Liberty	30,498	% 0.04	11,809	% 0.01	-% 61.28
22	SBN	8,964	% 0.01	10,192	% 0.01	% 13.70
23	T.Nippon	8,944	% 0.01	5,331	% 0.01	-% 40.39
24	Demir	1,780	% 0.00	4,696	% 0.01	% 163.82
25	Chartis	1,232	% 0.00	1,264	% 0.00	% 2.58
26	Neova	2,418	% 0.00	925	% 0.00	-% 61.75
27	Hur	-145	% 0.00	-	% 0.00	% 0.00
28	Isık	92,764	% 0.12	-16,217	-% 0.02	-% 117.48
	SEKTÖR TOPLAMI	74,257,676	% 100.00	79,920,592	% 100.00	% 7.63

Tablo-5.26’da, 2011 yılında Türkiye’de **su araçları sorumluluk sigortaları** branşında hizmet veren 3 adet sigorta şirketinin yer aldığı görülmektedir. Tabloda, Fiba Sigortanın isminin, Sompo Japan olarak değiştiği ve toplam üretim bazında, yine pazar birincisi olduğu görülmektedir. Sompo Japan’ı sırasıyla, Zurich ve Generali sigorta şirketleri takip etmektedir.

Tablo - 4.26: Şirketlerin Pazar Payları Değişim Oranı (su araçları sorumluluk sigortası)–2010/2011

Sıra	Şirket adı	2010-9 Ay		2011-9 Ay		Değişim %
		Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	Toplam üretim (TL)	Pazar Payı %	
1	Sompo Japan	453.236	% 87,14	125.194	% 67,63	-% 72,38
2	Zurich	18.591	% 3,57	49.065	% 26,51	% 163,91
3	Generali	48.281	% 9,28	10.855	% 5,86	-% 77,52
	SEKTÖR TOPLAMI	520.108	% 100,00	185.114	% 100,00	-% 64,41

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Dünya deniz ticaretinin gelişmesine paralel olarak, 1800’lü yıllarda gemi donatanlarının üçüncü şahıslara verebileceği zararlara ilişkin sorumluluğunu teminat altına almak amacıyla, ilk olarak İngiltere’de ortaya çıkmış olan P&I sigortası; riziko kapsamı çok geniş olan, bazı kuvertür alanlarının uluslararası sözleşmelerle temin edilmesi zorunlu kılınan, ancak daha ziyade donatan ile sigorta sağlayıcısı arasında isteğe bağlı olarak düzenlenen ve sabit prim veya müşterek katkılarla sağlanan bir denizcilik sigortası türü olarak karşımıza çıkmaktadır.

P&I sigortasının yapı ve içeriğinden anlaşılabileceği üzere, günümüzde P&I sigortası olmadan gemilerin ticaret yapması pek mümkün değildir. Türkiye’de de donatanlar için P&I sigortasının varlığı bir ihtiyaç olmaktan çıkmış ve zorunluluğa dönüşmüştür. Ancak, hali hazırda Türkiye’de bu sigortayı sağlayacak yerleşik bir P&I sigorta kulübü veya P&I şirketi bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Türk donatanlar bu ihtiyaçlarını yabancı kulüpler veya sigortacılardan karşılamaktadırlar. Genel eğilim, İngiliz hukukunun egemen olduğu İngiliz kulüpleri, İskandinav kulüpleri ve Amerikan kulübü şeklindedir.

P&I sigortası hizmetinde, bugün bile en güçlü P&I sigorta sağlayıcılarının İngiliz kulüpleri olduğu görülmektedir.

Geçmiş 14. yüzyıla dayanan bir denizcilik tarihine sahip olan ve günümüzde de dünya denizciliğinde, başarılarıyla her alanda ön sıralarda yer alan Ülkemizde, donatanlarımızı deniz rizikolarına karşı koruyacak milli bir P&I kulübünün kurulabileceği hususunda, Türk Loydunun kurulması örneğinde olduğu gibi, gerek köklü denizcilik tarihi, gerekse denizcilik kültürü, bilgi ve deneyimi açısından yeterli kaynaklara sahip bulunduğu düşünülmektedir.

P&I kulübü kurulabilmesi için güçlü donatan kaynağına ve uluslararası havuz sistemine dahil olunması gerekmektedir. Bu açıdan yeni bir kulübün, köklü geçmişe ve büyük finansal kaynaklara sahip olan havuz kulüpleri ile rekabet etmesi olası değildir. Ancak, sabit primli bir P&I sigorta şirketinin kurulması; hem finansal, hem hukuken daha kolaydır. Ayrıca ilk aşamada hiçbir P&I sigorta sağlayıcısının güven telkin edemeyeceği düşünüldüğünde, 10.000 GT ve altı gemilere özellikle balıkçı ve römorkör teknelerine sigorta sağlayabilecek sabit primli bir şirketin piyasaya girişinin ve kabulünün daha kolay olacağı değerlendirilmektedir. Bu hususta Devletin de bayrak devleti uygulamaları kapsamında yeni kurulacak sabit primli bir P&I sigorta şirketine kayıt olmayı, kabotaj dahilinde çalışan gemiler için zorunlu tutabileceği düşünülmektedir. Türkiye’de P&I sigortası için kurulacak olan sistemin; sabit primli bir P&I sigorta şirketi olduğu takdirde hayat bulacağına ve Ülke menfaatlerine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

P&I sigortasını zorunlu hale getiren mevzuatsal yapının incelenmesinden, uluslararası sistemde ağırlıklı olarak IMO sözleşmelerinin etkisi olduğu, bu sözleşmelerde talep edilen zorunlu sigortalarda poliçelere ilişkin limit ve kuvertür alanları gibi tüm detayların açıkça belirtildiği, ayrıca idari işlemleri kolaylaştırmak üzere genellikle bir sertifikanın zorunlu kılındığı ve sigorta ile sertifikaya ilişkin düzenlemelerin de üye devletlere bırakıldığı görülmektedir.

Bu açıdan bakıldığında, sözleşmelerin üye devletlere tanıdığı bu imkân ile, her üye devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere mevcut P&I sigortasını gösterecek sertifikayı düzenlerken, gemi maliklerine hangi P&I kulübünün muteber kabul edildiğini ilan edebilecektir. Sertifika sisteminin getireceği kolaylık ise, P&I sigorta poliçesinin içeriğinin çok kapsamlı ve karışık olması sebepleriyle, idari işlemleri kolaylaştırmak üzere sertifikaların net, anlaşılabilir ve yoruma mahal bırakmayacak şekilde düzenlenmiş olacaktır.

Ulusal mevzuatta ise, 2004 yılından itibaren gemilerden P&I sigortası aranmaya başlandığı ve günümüze kadar bu mevzuatların gelişerek çoğaldığı görülmektedir. Ancak, P&I sigortasına ilişkin şartların hangi kuvertür alanlarında ve hangi limitlerde olacağı genel olarak belirlenmemiştir. Ayrıca, P&I sigortasını zorunlu kılan hükümlerin de Kanunlardan ziyade

Yönetmeliklerle düzenlendiği görülmektedir. Bu husus 5684 sayılı Sigortacılık Kanununa ters düşmektedir. Bir sigortanın zorunlu tutulabilmesi için Bakanlar Kurulu Kararı ile düzenlenmesi ve sigorta genel şartları ile tarifelerin belirlenebilmesi için yurt içinden temin edilebilir olması gerekmektedir. Şuan itibariyle, Bakanlar Kurulu Kararı ile P&I sigortasının sigortalarının yurtdışında yaptırılmasına izin verilmiştir. Sağlıklı bir sistem için mutlaka, mevzuatta değişikliğe gidilmesi ve bu tür sigortaların yurt içinden de temin edilebilir olması gerektiği değerlendirilmektedir.

Türk P&I'nın kurulmasını teşvik edecek ve halihazırdaki kanun ve yönetmeliklerdeki eksiklikleri giderecek şekilde, **Ek-1**'de yer alan kanun teklifi hazırlanmıştır.

Ulusal mevzuat kapsamında P&I sigorta taleplerinde sertifikaların zorunlu tutulmadığı, dolayısıyla idari denetim esnasında doğrudan sigorta poliçesinin aslının veya elektronik kopyasının, ya da kulübe giriş belgesinin kontrol edilmesi gerektiği; bu kontrol sırasında poliçenin yeterli kuvertür alanına sahip, makul limitli ve geçerli olup olmadığına ilişkin tüm mesuliyeti Liman Başkanlıkları personeline bıraktığı görülmektedir.

İdari işlemlerin kolaylaştırılması için 10.08.2009 tarih ve 27229 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe girmiş “Denizcilik Müsteşarlığınca 2581 Sayılı Kanun’un Uygulama Yönetmeliği Ve Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi 92 (CLC-92) Sertifikasının Düzenlenmesi Kapsamında Kabul Edilen P&I Sigorta Kuruluşları Ve Kulüpleri” listesi yerine, **EK-2**'de yer alan P&I listesinin kabul edilmesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye’de uygulanacak en iyi sistemin; mali sorumluluklara ilişkin IMO sözleşmelerinin tümüne taraf olunması ile uluslararası sistemle bağdaşık bir yapının kurulmasıyla sağlanacağı düşünülmektedir.

Türk P&I kulübünün kurulmasına yönelik yapılan sektör analizi, Denizcilik Müsteşarlığınca yapılan çalıştay, kurulacak Türk P&I kulübü için potansiyel Türk bayraklı ve yabancı bayraklı filo, limanlarımıza uğrak yapan gemilerin P&I kulüp tercihleri ve Türk sigortacılık sektörü analizi sonucunda, Ülkemizde kurulacak ve IGPANDI üyesi kulüplerle rekabet

edecek bir müşterek donatanlar kulübünün; donatanlar nezdinde tercih edilmeyeceği, mali yönden güçlü olmasını sağlayacak üye sayısına ulaşamayacağı ve dolayısı ile hayat bulamayacağı, kurulsu bile IGPANDI üyesi olmasının imkânsız derecede zor olacağı, bunun için yaklaşık 100 yıl geç kalındığı ortaya konulmuştur. Devletin ise mali yönden destek sağlamak istemediği ortaya çıkmıştır.

Türk sigortacılık sektörünün ise mali açıdan yeterli büyüklükte ve finansal güçte olduğu görülmektedir. Kurulacak sabit primli bir P&I sigortası için, Devletinde içinde bulunacağı, sigortacılar, bankacılar, DTO'lar gibi kurumların konsorsiyumu ile oluşturulduğu vakit, hayat bulmasının kolay olacağı düşünülmektedir.

Kurulacak Türk P&I Şirketinin, olası müşteri portföyüne bakıldığında, **EK-1**'deki kanun tasarısı ile, 300-10.000 GT arası ve Türk bayraklı olan kabotaj gemileri, TUGS'a kayıtlı gemiler ve GT sınırlaması düzenli sefer yapan gemiler olacaktır. Ayrıca şuan İngiliz, Amerikan, İskandinav ve Avrupalı P&I kulüp ve şirketler tarafından P&I sigortası temin edilmeyen İran bayraklı gemiler ile, Akdenize kıyıdaş Arap ülkeleri bayraklı gemilerin yabancı sigortalı olma adayları oldukları değerlendirilmektedir.

Tüm bu veriler ışığında, Türk P&I kulübünün/şirketinin kurulmasına yönelik avantaj ve dezavantajlarına bakıldığında, Türkiye'de P&I sigortası temin etmek üzere bir yapının kurulmasının ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir. Kurulacak olan yapının, sınırlı tonajda gemiye hizmet edecek (300-10.000 GT arası), sınırlı sefer alanlarını (Karadeniz-Akdeniz), sınırlı gemi tiplerini (petrol ve kimyasal tankerler hariç) ve sınırlı kuvertür alanlarını (LLM-96'ya göre) kapsayacak, sınırlı oranda teminat limiti verecek (LLMC-96'ya göre) ve büyük sigortacı şirketlerinde ortaklık edeceği sabit primle çalışan bir sigorta şirketi olması yönündedir. Böyle bir yapıyla kurulacak olan Türk P&I'nın isminin, milli bir yapıyı temsil etmesi, sektörde büyük kabul görmesi ve güven vermesi açısından "Türk P&I Sigorta Şirketi AO." olması ve marka adının da "TÜRK P&I" olması doğru olacaktır. İlk başta zorunlu tutulsa da, zaman içerisinde zorunlu sınıf dışında kalan hem yerli hem de yabancı donatanların büyük bir çoğunluğu tarafından kabul göreceği düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Kitap, Makale, Rapor ve Veriler

ACAR, S., 2008, “Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)”, *Vedat Yayınevi*, İstanbul

ALGANTÜRK LIGHT, D., 2007, “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslar Arası Nairobi Konvansiyonu,” *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Yıl:6 Sayı:12 Güz 2007/2 s.149-161

ALGANTÜRK LIGHT, D., 2006, “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticaret Başlıklı Besinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler Ve Değerlendirmeler” isimli makale, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Yıl:5 Sayı:10 Güz 2006/2 s.123-145

ALGANTÜRK LIGHT, D., 2006, “Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)”, *Arıkan*, İstanbul, 2006

Cosco Group, “The Story Of P&I Club” isimli makale, www.cosco.com

ERGİNER,K.E., 2011, “Türk Deniz Ticaret Filosunun Tekne ve Makine Sigortası Kapsamında Risk Değerlendirmesi” isimli kitap, *DEÜ yayınları*,

KEÇELİ, M.A. ve PEKŞEN, N.H., 2009, “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazmini İçin Talepler El Kitabı” *Denizcilik Müsteşarlığı yayını*,

KULA DEĞİRMENCİ, N., 2008, “Deniz Kirliliğini Önleme Ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararları Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yürütülmesi” konulu Yüksek Lisans Tezi – *DEÜ*.

KURT, H., 2010, “Yolcu Taşımacılığına İlişkin Atina Sözleşmesi” konulu Denizcilik Uzmanlık Tezi, *Denizcilik Müsteşarlığı*, 2010

MERKIN, R., 2008, Marine Insurance, “Southampton on Shipping Low” isimli kitap, *London-2008*

North Of England, “General Module for P&I Insurance” isimli eğitim dokümanı,4.baskı, 2009

North Of England, “People Module for P&I Insurance” isimli eğitim dokümanı,4.baskı, 2009

North Of England, “Ship Module for P&I Insurance” isimli eğitim dokümanı,4.baskı, 2009

Skuld, “An Introduction to P&I Insurance for Mariners” isimli eğitim dökümanı,2.baskı,2010

TSRSB, "2009 Yılı Sektör Raporu", www.tsrsb.org.tr

TSRSB, "2010 Yılı Sektör Raporu", www.tsrsb.org.tr

TSRSB, "2011 Yılı Sektör Raporu", www.tsrsb.org.tr

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi Sicil İstatistik Verileri, 30.01.2011

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı LYBS İstatistik Verileri, 30.01.2011

Uygun Avukatlık Bürosu, “Ticari Şirketler ve Şirket Kuruluşları”, www.uygun.av.tr

ZHU, L., 2009 “Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage” isimli kitap, *Springer Yayınevi*, sayfa: 49-52

Ulusal ve Uluslararası Mevzuatlar

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun,

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu,

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu,

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu,

2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı,

2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı,

Avrupa Parlamentosunun 2009/20/EC Sayılı Direktifi.

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik,

Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği,

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik,

Deniz Turizmi Yönetmeliği,

Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik,

Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı, Batıkların Çıkarılması Üzerine Uluslararası Sözleşme, 2007

Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesinin 2002 Protokolü,

Gemi Yakıtları (Bunker)'ndan Kaynaklanan Kirlilik Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, 2001

Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin Ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmenin 2010 Protokolü,

İnternet Kaynakları

http://en.wikipedia.org/wiki/Assuranceforeningen_Gard, [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

<http://e-ships.net/ships.htm>, [Ziyaret Tarihi: 01/10/2012]

<http://www.american-club.com/go.cfm/0548CF32-3048>, [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

<http://www.britanniapandi.com/en/Britannia-profile/history/index.cfm>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

http://www.cpiweb.org/xiehuijigou/en_aboutus.jsp, [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

<http://www.eagleoceanmarine.com/about.cfm>, [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

<http://www.igpandi.org/Group+Agreements/Pool+reinsurance+programme>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.igpandi.org/Group+Clubs>, [Ziyaret Tarihi: 20/03/2012]

<http://www.kpiclub.or.kr/eng/About/history.htm>, erişim : [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

<http://www.londonpandi.com/about/history/>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.nepia.com/about-us/>, [Ziyaret Tarihi: 20/03/2012]

<http://www.raetsmarine.com/products/ShipownersLiabilityPandI/fixed-versus-mutual>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.shipownersclub.com/about-us/history-of-the-club>, [Ziyaret Tarihi: 10/02/2012]

<http://www.simsl.com/About-Steamship-Mutual/about-steamship.html>, [Ziyaret Tarihi: 10/02/2012]

<http://www.skuld.com/About/>, [Ziyaret Tarihi: 10/02/2012]

<http://www.standard-club.com/Information/Feedback.aspx>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.swedishclub.com/main.php?mid=92&pid=1&tid=1>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.ukpandi.com/about-the-club/our-history/>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

<http://www.westpandi.com/About-Us/The-West-of-England/>, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

https://www.piclub.or.jp/E_pub/gaiyo/gaiyo.html, [Ziyaret Tarihi: 15/02/2012]

https://www.piclub.or.jp/E_pub/gaiyo/gaiyo.html, [Ziyaret Tarihi: 15/10/2011]

EK-1**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

Deniz sigortacılığının düzenlenmesi hususunda bazı Kanunlarda değişiklik yapılmasına dair “Kanun Teklifi” ekte yer almaktadır.

(İmza)

.....

Milletvekili

EK-2**BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ**

Madde 1: 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun “Gemi ve Yatların Sigortaları” başlıklı 13 üncü maddesinde geçen “Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların sigortaları yurt dışında da yaptırılabilir.” ibaresi;

“Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler ve yatlardan 10.000 grostona kadar olanların sigortaları, yurt içinden temin edilemediği durumlarda yurt dışından da yaptırılabilir.” şekilde değiştirilmiştir.

Madde 2: 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanunun sonuna, aşağıdaki madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1: Türk limanları arasında, deniz yolu ile yapılacak düzenli seferlerde hat izni aranır. Hat iznine ilişkin esaslar, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yayımlanacak yönetmelik ile belirlenir. Hat izni almak isteyen 300 groston ve üstü gemilerden ‘Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü’nde belirlenen sorumluluk limitlerinde geçerli bir koruma ve tazmin (P&I) sigortası veya mali güvence veya teminat aranır. Bu P&I sigortası, mali güvence veya teminat yurtiçinden temin edilir.”

Madde 3: 618 sayılı Limanlar Kanununun sonuna, aşağıdaki madde eklenmiştir.

“EK MADDE 1: Bayrağına bakılmaksızın 300 groston ve üstü Türk limanlarına gelen her gemiden deniz alacaklarına ilişkin geçerli bir koruma ve tazmin (P&I) sigortası veya mali güvence veya teminat aranır. Deniz alacaklarına ilişkin gemilerin sigortalandırılması ve denetlenmesine ilişkin esaslar; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yayımlanacak yönetmelik ile belirlenir.”

Madde 4: 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi Ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun sonuna, aşağıdaki madde eklenmiştir.

“**EK MADDE 1:** Bu Kanun hükümlerine tabi olmak isteyen gemilerden, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü’nde belirlenen sorumluluk limitlerinden az olmamak kaydıyla geçerli bir koruma ve tazmin (P&I) sigortasına aranır. Bu sigortanın, yurt içinden temin edilememesi halinde yurt dışından temin edilmesine izin verilir.”

Madde 4: Bu Kanun 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 5: Bu Kanunun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

KANUN TEKLİFİNİN GENEL GEREKÇESİ

Günümüzde, Dünya deniz ticaretin en önemli göstergelerinden birisi ülkelerin sahip olduğu filo büyüklüğüdür. Milli Gemi Siciline (MGS)ve Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kayıtlı toplam 12.644 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam tonajı 7.423.446 GT dir. Ülkemiz dünyanın sayılı büyük filolarından birisidir.

Gemilerin ticari faaliyetlerini sürdürebilmeleri açısından koruma ve tazmin (P&I) sigortasına sahip olmaları, bir çok ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile zorunluluk haline gelmektedir. Ülkemizde hali hazırda bir P&I kulübü veya sigorta şirketi bulunmadığından Türk bayraklı gemiler, yabancı P&I kulüplerine veya şirketlerine sigortalandırılmaktadır. Bu kanun değişikliği ile Türk sigortacılık sektörü, P&I sigortası temin edecek bir kulüp veya sigorta şirketi kurması yönünde teşvik edilmektedir.

Diğer taraftan, Sigortacılık Kanununda, zorunlu sigortaların Bakanlar Kurulu Kararı ile düzenlenebileceği açıktır. Ancak Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ve Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik ile P&I sigortasını zorunlu kılan hükümlerin düzenlendiği görülmektedir. Bu hükümlerin düzenlenmesinin faydalı olduğu değerlendirildiğinden, hükümlerin hukuki geçerliliğini yitirmemesi amacıyla bu kanun değişikliği uygun görülmüştür.

EK-3

**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞINCA BAYRAK DEVLETİ
UYGULAMALARI KAPSAMINDAKİ İDARİ İŞLEMLERDE KABUL EDİLECEK
P&I SİGORTA KURULUŞLARI VE KULÜPLERİ LİSTESİ**

- 1- TÜRK P&I
- 2- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
- 3- The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
- 4- Assuranceforeningen Gard (Gjensidig)
- 5- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 6- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- 7- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.
- 8- The North of England Protection & Indemnity Association
- 9- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- 10- Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
- 11- The Standart Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd.
- 12- The Standart Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Europe) Ltd.
- 13- The Standart Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Asia) Ltd.
- 14- The Standart Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (London) Ltd.
- 15- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.
- 16- The Swedish Club
- 17- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.
- 18- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
- 19- British Marine
- 20- Navigators P&I
- 21- TT Club Mutual Insurance Ltd.
- 22- Norwegian Hull Club
- 23- Sunderland Marine Mutual Insurance Co. Ltd.
- 24- Steamship Mutual Underwriting Association Ltd.
- 25- Sveriges Angfartygs Assurans Forening
- 26- Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.
- 27- The Shipowners' Mutual Strike Reinsurance Association (Bermuda) Ltd.
- 28- RaetsMarine Insurance B.V.
- 29- Hanseatic P&I

Not: Bu tabloda, Türk P&I dışında Uluslararası P&I Kulüpleri (International Group of P&I Club) ve kredi derecelendirme kuruluşları tarafından derecelendirilmiş BBB ve üzeri nota sahip kulüpler yer almaktadır. Bu liste 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girer.

EK-4

TÜRK P&I
TEMİNAT MEKTUBU ÖRNEĞİ

Gemi adı: M.V. “.....”

Gemi IMO Numarası:

Olay Konusu:

Tarih:

Makamınızda ve/veya diğer İdari Makamlarca sigortalımız.....’ın sahip olduğu ve (..... bu şirketlerce işletilen) bayraklı yukarıda anılan geminin, tahliyesi ve sizin ve/veya diğer İdari Makamların anılan gemiyi ve/veya aynı sahiplerce işletilen diğer gemileri alıkoymaktan ve tutuklamaktan kaçınması göz önüne alınarak, olay sonucu meydana gelebilecek zararlardan ötürü tazminat ödemek üzere Türk P&I Sigorta Şirketi tarafından tutarında ve tarihine kadar geçerli olacak bu teminat düzenlenmiştir.

Bu teminat, yukarıdaki gemi sahiplerinin sorumluluğunu sınırlamak için onların hakkı da dahil olmak üzere herhangi bir hak ya da savunmaya halel getirmeksizin verilir.

İş bu teminat, Türk hukuk kurallarına tabi olup, taraflar arasında vuku bulacak herhangi bir anlaşmazlık durumunda İstanbul Mahkemeleri yetkilidir.

.....

Türk P&I Sigorta Şirketi A.O.

Garantör:

Türkiye Cumhuriyeti Devleti

(Mühür)

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi: 14/08/1984

Doğum Yeri: İskenderun

Lise: (1998-2002), Kalaba Anadolu Lisesi-Ankara

Lisans: (2003-2007), İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü

Yüksek Lisans: (2010-2012), İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü

Çalıştığı Kurumlar: (2008-Devam Ediyor), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı