

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DENİZYOLU İLE
YÜK TAŞIMA SİGORTACILIĞININ
İHRACATIN GELİŞİMİNDE ÖNEMİ
VE BİR ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Betül MİRASYEDİ

1150Y71204

İstanbul, 2015

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI
İŞLETME YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DENİZYOLU İLE
YÜK TAŞIMA SİGORTACILIĞININ
İHRACATIN GELİŞİMİNDE ÖNEMİ
VE BİR ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Betül MİRASYEDİ

1150Y71204

Danışman: Prof. Dr. Mehmet Yaman ÖZTEK

İstanbul, 2015

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek lisans öğrencisi.. Betül... MIRASYEDI.....'in
" Deniz yolu ile yük taşıma sigortacılığının ihracatın gelişiminde
önemi ve bir araştırma..." konulu tez çalışması jürimiz tarafından
İşletme..... Yüksek lisans tezi olarak (oybirliği / oy çokluğu
 ile başarılı bulunmuştur.

	Adı -Soyadı	İmza
Tez Danışmanı:	<u>Prof. Dr. M. Yaman Özbek</u>	<u>M. Yaman</u>
Jüri Üyesi	<u>Prof. Dr. Özgür Cengel</u>	<u>Özgür Cengel</u>
Jüri Üyesi	<u>Doc. Figen Yıldırım</u>	<u>Figen Yıldırım</u>

YEMİN METNİ

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İTİCÜ Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamiyle uydugumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

Betül Mirasyedi

Özet

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte; mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan ürünlerin çeşitlenip, miktarının arttığı bir ortamda, satış ve satın alma imkanlarının kolaylaşıp pratik hale gelmesi dünya ticaretinde taşımacılığın önem kazanmasını sağlamıştır. Taşımacılıkta maliyetlerin ucuzluğu, taşınan mal miktarı ve güvenlik en önemli unsurlardandır.

Dünya yüzeyinin %71'i deniz, %21'i karalardan oluşmaktadır. Dünya üzerindeki su yüzeyinin, kara yüzeyine oranla daha fazla olması, ticaret ve ulaşımın büyük ölçüde deniz yolu ile yapılmasını zorunlu hale getirmektedir. Deniz yolu ile yapılacak her türlü ticaret ve yolculuk pek çok riski de beraberinde getirmektedir. Olabilecek risklerin azaltılabilmesinde ve sürdürülebilirliğin devam etmesinde sigorta bilinci önem kazanmaktadır. Bu çalışmanın amacı, oluşabilecek zararın azaltılması ile ilgili örnekler ve vaka çalışmaları üzerine bir inceleme yaparak deniz yolu ile taşımacılıkta ortaya çıkabilen risklerin sigorta ile hangi şartlarda teminat altına alınabileceğini ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Nakliyat, Sigorta, Lojistik, Ticaret

Abstract

With the effects of globalization; in an environment that distances are shortened and the products that are subject to trade are diversified, becoming easy and practical of selling and purchasing opportunities has provided importance to the transportation in the world trade. Cheapness of the cost of transportation, the amount of transported goods and security are the most important factors.

71% of the surface of the earth consist of seas and 21% of land. Since surface of the water on earth is more than the land surface, it makes the trade and transport imperative to do largely by sea route. All kinds of trade and travel by sea also brings

with it many risks. Insurance awareness becomes important in order to decrease the risks that may be, and to maintain the sustainability. The purpose of this study is to reveal that in which circumstances the risks that can arise in transportation by sea can be guaranteed by doing an investigation on case studies and examples about reducing the damage caused.

Keywords: Sea Transportation, Shipping, Insurance, Logistics, Trade

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

Özet	v
Abstract	v
TABLolar LİSTESİ	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR	1
GİRİŞ	2
I. PAZARLAMA, PAZARA GİRİŞ STRATEJİLERİ	3
1. Pazarın Tanımı	3
2. Pazarlama	3
3. Dış Ticaret	3
3.1 İhracat	4
3.2 İthalat	4
4. Dış Ticaret Politikaları	5
4.1 Dış Ticaret Politikaları Yöntemleri	5
5. Uluslararası Ticaret Teorileri	7
5.1 Merkantilistler	7
5.2 Fizyokratlar	8
5.3 Klasikler Ve Mutlak Üstünlükler Kuramı	8
5.4 Karşılaştırmalı Üstünlükler Kuramı	8
5.5 Yeni Uluslar Arası Ticaret Teorileri	9
5.5.1 Nitelikli İşgücü Kuramı	9
5.5.2 Monopollü Rekabet Kuramı	9
5.5.3 Endüstri İçi Rekabet	10
5.5.4 Ölçek Ekonomileri	10
5.5.5 Tercihlerde Benzerlik Kuramı	10
5.5.6 Teknoloji Açığı Kuramı	10
5.5.7 Ürün Farklılaştırması Kuramı	11
5.5.8 Rekabetçi Üstünlükler Kuramı	11
6. Dış Ticarete Teslim Şekilleri	11
6.1 Incoterm	11
6.1.1 Incoterm Tarihçesi	12
6.1.2 Exw (İşyerinde Teslim)	13
6.1.3 Fca (Taşıyıcıya Masrafsız)	14
6.1.4 Cpt (Taşıma Ödenmiş)	14
6.1.5 CIP(Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş)	14
6.1.6 Dat (Terminalde Teslim)	14
6.1.7 Dap (Belirlenen Yerde Teslim)	14
6.1.8 Ddp (Gümrük Resmi Ödenmiş Teslim)	15
6.1.9 Fas(Gemi Doğrultusunda Teslim)	15
6.1.10 Fob(Gemi Bordasında Teslim)	15
6.1.11 CFR(Mal Bedeli Ve Navlun)	15
6.1.12 CIF(Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun)	16

6.2 Incoterms Kurallarına Göre Hasar Durumunda Sorumlunun Geçiş Durumunun Belirlenmesi	16
7. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler	17
7.1 Satış Sözleşmesi	17
7.2 Faturalar	18
7.2.1 Proforma Fatura	18
7.2.2 Ticari Fatura.....	18
7.2.3 Navlun Faturası.....	18
7.2.4 Konsolosluk Faturası	19
7.3 Yabancı Ülke Mevzuatınca İstenen Faturalar	19
7.3.1 Menşe Şahadetnamesi.....	19
7.3.2 Dolaşım Belgeleri	19
7.4 Uygun Yüklemeye Dair Belgeler.....	20
7.4.1 İmalatçı Analiz Belgesi.....	20
7.4.2 Gemi Ölçüm Raporu.....	20
7.4.3 Çeki Listesi	21
7.4.4 Koli Listesi.....	21
7.4.5 Veteriner Sertifikası.....	21
7.4.6 Bitki Sağlık Sertifikası.....	21
7.5 Taşıma Belgesi	21
7.5.1 Denizyolu Taşıma Senetleri.....	21
7.5.2 Havayolu Konşimentosu.....	26
7.5.3 Demiryolu Konşimentosu	26
7.5.4 Cmr Karayolu Taşıma Belgesi.....	27
7.5.5 Özellikli Taşıma Belgeleri	27
7.6 Finansman Belgeleri.....	28
7.6.1 Poliçe	28
7.6.2 Antrepo Makbuzu	28
7.6.3 Rehin Senedi	29
7.6.4 Teslim Emri	29
8. Uluslararası Ticaret Kurumları Ve Fonksiyonları	29
8.1 Milletlerarası Ticaret Odası.....	29
8.2 GATT(Gümrük Tarifeleri Ve Ticaret Genel Anlaşması).....	30
8.3 Uluslararası Para Fonu(IMF)	31
8.4 Dünya Bankası	31
9. Ulusal Kurumlar	32
9.1 Merkez Bankası.....	32
9.2 Ticari Bankalar.....	33
9.3 Ekonomi Bakanlığı.....	33
9.4 Gümrük Müsteşarlığı	35
10. Dış Ticaret Kısıtlaması	35
10.1 Tarifeler	36
10.2 Kotalar	36
10.3 Tarife Dışı Engeller	36
10.4 İhracat Ambargosu	37
II. TAŞIMACILIK TÜRLERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI.....	38
1. Taşımacılık Ve Lojistik Kavramları	38
1.1 Taşımacılık Türleri.....	38

1.1.1	Karayolu Taşımacılığı	39
1.1.2	Demiryolu Taşımacılığı	39
1.1.3	Havayolu Taşımacılığı	40
1.1.4	Boru Hattı Taşımacılığı	40
1.1.5	Denizyolu Taşımacılığı	40
1.2	Taşıma Türlerine Göre Yapılan İthalat Ve İhracat Oranlarının Denizyolu Taşımacılığı Açısından Karşılaştırılması	41
1.3	Taşıma Türlerine Göre Son 5 Yılın İthalat Ve İhracattaki Taşıma Bedelleri	42
1.4	Taşımacılık Türlerinin Etkinliklerine Göre Karşılaştırılması	43
2.	Dünya’da Deniz Taşımacılığı Tarihsel Gelişimi	44
3.	Deniz Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Konumlandırılması ...	45
3.1	Deniz Yoluyla Yapılan Yük Taşıma Çeşitleri	45
3.1.1	Dökme Yükler	45
3.1.2	Kırkambar Yükleri	46
3.1.3	Dondurulmuş Yükler	46
3.1.4	Konteynır Yükleri	46
3.2	Yük Ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşıma Şekilleri.....	46
3.2.1	Kuru Yük Taşımacılığı	46
3.2.1	Sıvı Yük Taşımacılığı	47
3.2.2	Konteynır Taşımacılığı	48
3.2.3	Ro-Ro Taşımacılığı	49
3.2.4	Karma Taşımacılık	49
3.3	Türk Deniz Taşımacılığı Sektör Profili	50
3.4	Türk Deniz Ticaretindeki Gemilerin Yaş Ortalaması	51
3.5	İhraç Edilen İlk 10 Yüke Göre Sıralama	52
III.	SİGORTA KAVRAMI	53
1.	Sigortanın Tanımı	53
2.	Sigortanın Tarihçesi	54
3.	Türkiye’de Sigortacılığın Tarihçesi	55
4.	Sigorta Aracıları	59
5.	Sigortanın İşlevi	60
6.	Sigortanın Temel Prensipleri	61
6.1	Azami İyi Niyet Prensibi	61
6.2	Sigortalanabilir Menfaat	62
6.3	Tazminat Prensibi	62
6.4	Halefiyet Prensibi	63
6.5	Yakın Sebep Prensibi	63
7.	Sigortacılık Sektörü Analizi	63
7.1	Dünyada Sigortacılık Sektör Analizi	63
8.	Türkiye’de Sigorta Sektörü Analizi	65
8.1	Türkiye de Sigorta Şirketleri Ve İstihdam Durumları	65
8.2	Türkiye ‘De Sigorta Şirketleri Tarafından Yapılan Üretim Oranları	66
IV.	NAKLİYAT SİGORTALARI VE DENİZ YOLU İLE YAPILAN EMTİA SİGORTASININ İNCELENMESİ	68
1.	Emtia Sigortaları	68
2.	Navlun Sigortası	70

3.	Kıymet Nakliyatı Sigortası	70
4.	Sorumluluk Sigortası	71
4.1	Gemi Tamircileri Hukuki Sorumluluk Sigortası.....	72
4.2	P&I Klüp Sigortası.....	72
4.3	Liman Sorumluluk Sigortası	73
4.4	Marina Sigortası:	73
5.	Gemi Ve Tekne Sigortaları	73
5.1	Gezinti Teknesi-Yat Sigortaları:	74
5.2	Tekne Makine Sigortası	74
6.	Nakliyat Sigortalarının Kendine Özel Riskleri.....	75
6.1	Tam Ziya	75
6.2	Hakiki Tam Ziya	75
6.3	Hükmü Tam Ziya	75
6.4	Müşterek Avarya	75
6.5	Kurtarma Ve Yardım Masrafları.....	76
6.6	Çatma Ve Çarpışma	76
7.	Denizyolu İle Yapılan Nakliyat Sigortasında Yüke Ait Sigortalanabilir	
Menfaatler	77
7.1	Fatura Bedeli	77
7.2	Taşıma Ücreti	77
7.3	Sigorta Ücreti	77
7.4	Harp/ Grev Masrafları	77
8.	Denizyolu İle Yapılan Nakliyat Sigortalarında Primi Etkileyen Risk	
Faktörleri	77
8.1	Yükün Cinsi, Yükün Taşıma Şekli.....	78
8.2	Teknenin Yaşı	79
8.3	Teknenin Denize Ve Yüke Elverişliliği	80
8.4	Teknenin Klası	80
8.5	Teknenin Tonajı	81
8.6	Teknenin Bayrağı	81
8.7	Taşıma Sözleşmesindeki Teslimat Şekli.....	82
8.8	Sefer Süresi	82
8.9	Sigortalının Moralite Tablosu	82
9.	Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları.....	82
10.	Emtia Sigortasının Özel Şartları	83
10.1	Enstitü C Klozu	83
10.2	Enstitü B Klozu	84
10.3	Enstitü A Klozunda Yer Alan Riskler	84
11.	Deniz Sigortalarının Konusu	85
12.	Sigorta Himayesinin Riziko Bakımından Kapsamı	87
12.1	Fırtına	87
12.2	Buz Zararı	87
12.3	Karaya Oturma	87
12.4	Geminin Kırılması Hasarlanması	88
12.5	Çatma Veya Bir Cisme Çarpma	88
12.6	Yükün Denize Atılması	88
12.7	Yangın, Yıldırım, İnfilak.....	89
12.8	Gemi Adamlarının Barataryası.....	89

13.	Himaye Kapsamında Bulunmayan Haller	89
13.1	Geminin Elverişsizliği	89
13.1.1	Sefer Üzerine Tekne Sigortası	90
13.1.2	Zaman Üzerine Tekne Poliçeleri	91
13.2	Sigorta Ettiren Ve Sigortalının Bilinçli Olarak Verdiği Zararlar ..	91
13.3	Gecikmeden Kaynaklı Zararlar	92
13.4	Diğer Himaye Dışında Kalan Durumlar	93
13.5	Yük Sigortalarında Yıpranma.....	93
13.5.1	Sigortalı Malın Özellikleri	93
13.5.2	Fare Ve Böceklerin Verdikleri Zarar	94
13.5.3	Taşınan Hayvanlar Da Meydana Gelebilecek Hasarlar	94
13.5.4	Ambalaj Yetersizliği	94
V. DENİZYOLU EMTİA NAKLİYATINDA ÖRNEK PRİM HESABI VE		
ÖRNEK HASAR DOSYASI İNCELEMESİ KONUSUNDA BİR ARAŞTIRMA⁹⁵		
1.	Araştırmanın Amacı	95
2.	Araştırmanın Ana Kütlesi Ve Örneklem	95
3.	Araştırmanın Yöntemi	95
4.	Araştırmanın Bulguları	95
4.1	Denizyolu Emtia Nakliyatında Örnek Prim Hesabı	95
4.2	Hasarlı Dosya İncelenmesi Hususunda Vaka Analizi.....	106
4.2.1	Örnek Vaka: Emtiada Noksanlık	106
4.2.2	Örnek Vaka: Ambalajlama	110
4.2.3	Örnek Vaka: Haggıng	114
4.2.4	Örnek Vaka: Alçı Islanma	117
4.2.5	Örnek Vaka: Streç Film Islanma	124
4.2.6	Örnek Vaka: Rulo Sac Islanma.....	128
4.2.7	Örnek Vaka: Sulu Gıda Fermentasyon	132
4.2.8	Örnek Vaka: Buğday Unu Islanma.....	135
4.2.9	Örnek Vaka: Makine Hasarı	140
4.2.10	Örnek Vaka: Un Islanma	143
SONUÇ		148
KAYNAKÇA		152
EKLER.....		156
1.	Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları.....	156
2.	Enstitü Yük Klozları (A).....	168
3.	Enstitü Yük Klozları (B).....	175
4.	Enstitü Yük Klozları (C).....	183
5.	Protesto Mektubu Örneği.....	191
6.	Konşimento Örneği.....	192

TABLolar LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. Farklı Ulaşım Araçlarına Göre Uygulanabilecek Olan Incoterms 2010 Kuralları.....	13
Tablo 2. Yollara Göre İhracat.....	42
Tablo 3. Yollara Göre İthalat	43
Tablo 4. Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması	44
Tablo 5. BDI Hesaplamasına Dahil Edilen Kuru Yük Gemi Tipleri Ve Dünya Filosundaki Yerleri	47
Tablo 6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünyadaki Yeri	50
Tablo 7. Gemi Yük Kapasitesine Göre Türk Deniz Ticaret Filosundaki Değişim	51
Tablo 8. İhraç Edilen İlk On Yüke Göre İhracatımız.....	52
Tablo 9. Türkiye’de Bazı Sigorta Şirketlerinin Çeşitli Branşlarda Faaliyete Geçiş Tarihleri	57
Tablo 10. Bazı Sigorta Şirketlerinin Türkiye’de Çalıştıkları Bankalar.....	58
Tablo 11. Prim Büyüme Oranları	64
Tablo 12. 2013 Yılı Dünyada Prim Üretimi Dağılımı.....	64
Tablo 13. Sektörün İstihdam Durumu	65
Tablo 14. Poliçe, Sözleşme Ve Katılımcı Sayıları	66
Tablo 15. Şirketlerin Branşlar Bazındaki Prim Üretim Oranları.....	67
Tablo 16. Ürün Cinsine Göre Ambalajlama Şekilleri Ve Muhtemel Hasar Nedenleri.....	78
Tablo 17. Malın Cinsine Göre Çarpan Katsayı Örneği	96
Tablo 18. Harp Ve Grev Teminatı İçin Fiyat Çarpan Katsayıları Örneği	97
Tablo 19. Gemi Yaşına Göre Fiyat Çarpan Katsayı Örneği.....	97
Tablo 20. Dar Ve Geniş Teminata Göre Katsayı Örneği	98
Tablo 21. Emtia türüne göre prim karşılaştırması	104
Tablo 22. Un Islanma Vakası Tahliye Sırasındaki Emtia Sayımı Tablosu	145
Tablo 23. Un Islanma Vakası Gözetim Firması Tarafından Yapılan Emtia Sayımı	146
Tablo 24. Un Islanma Vakası Satıcı Tarafından Talep Edilen Hasar Bedeli	147
Tablo 25. Un Islanma Vakası Hasar Prim Hesabı (USD)	147
Tablo 26. Un Islanma Vakası Hasar Prim Hesabı (TL)	147

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler	39
Şekil 2. Dünya Konteynır Filo Kapasitesi	49
Şekil 3. Konteynır Gemilerinin Büyüklüklerine Göre Tonaj Artışı	49
Şekil 4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Ortalama Yaşı	52
Şekil 5. Teminat Kapsamlarının Grafikselsel Gösterimi	99
Şekil 6. Örnek 4 Poliçesi	103
Şekil 7. Emtiada Noksanlık Örnek Vakası İçin Poliçe Örneği	107
Şekil 8. Ambalajlama Örnek Vakası İçin Poliçe Örneği	111
Şekil 9. Haggıng Örnek Vakası Poliçesi	115
Şekil 10. İslanma Örnek Vakası Poliçesi	119
Şekil 11. Streç Film İslanma Örnek Vakası Poliçesi	125
Şekil 12. Rulo Sac İslanma Vakası Poliçesi	129
Şekil 13. Sulu Gıda Fermantasyon Vakası Poliçesi	133
Şekil 14. Buğday Unu İslanma Vakası Poliçesi	137
Şekil 15. Makine Hasarı Vakası Poliçesi	141
Şekil 16. Un İslanma Vakası Poliçesi	145

KISALTMALAR

TTK Türk Ticaret Kanunu

P&I Protection & Indemnity

DWT Dead Weight

ICC Institute Cargo Clauses

INCOTERMS International Commercial Terms

GRT Gross Tonnage

B/L Bill Of Lading

GİRİŞ

Dünyada gelişim ve değişimler, risk olgusunun çeşitlenmesine ve değişmesine neden olmaktadır. Değişen ekonomik şartlarda ayakta kalmak ve şirketlerin devamlılığının sağlanmasında ve risk unsurundan meydana gelebilecek olumsuzlukların azaltılmasında sigortanın işlevsel boyutu daha da artmaktadır.

Taşımacılıkta; önemli pay alan deniz taşımacılığında; risk pek çok olguya göre şekillenmektedir. Sorunsuz olarak başlayan bir deniz taşımacılığı değişen hava koşulları nedeni ile veya gemide olabilecek bir arıza nedeni ile olumsuz olarak sonuçlanabilmektedir. Bu yüzden hem yük hem taşımacılıkta kullanılan deniz aracında olabilecek hasar oranları tahmin edilemeyecek boyutlara yükselebilmektedir. Bu gibi durumlardan doğabilecek zararların en aza indirilmesinde; hem deniz aracı sahibi, yük sahibi, hem de üçüncü kişilerin uğrayabilecekleri zararı önlemek amacı ile sigorta yaptırılması; hem sürecin devamlılığı hem de ekonomik koşulların sekteye uğramaması amacı ile büyük önem arz etmektedir.

Çalışmamızın birinci bölümünde; ticaretin temel kavramları ve uluslararası ticarete karşılaştığımız ortak kullanım belgeleri hakkında genel bir bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise deniz taşımacılığı ile ilgili genel bilgiler ve dünyadaki ve Türkiye'deki deniz taşımacılığının konumlandırılmasını ve ticaretin bu yönde nasıl şekillendiği üzerinde bilgiler paylaşılmıştır.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise sigorta kavramı, Türkiye'de Sigorta sektörünün organizasyon yapısı ve işleyiş tarzı hakkında genel bir bilgilendirme yapılmıştır

Çalışmamızın dördüncü ve beşinci bölümünde ise; nakliyat sigorta poliçeleri ve çalışmamızın esas kısmını oluşturan deniz yolu ile yük taşıma sigortasının kapsamı, hangi kurallara göre sigorta himaye kapsamında yüklerin değerlendirildiği ve sigorta poliçesinin nasıl fiyatlandırıldığı yönünde ve de bir denizyolu ile olabilecek hasarların nasıl ve ne şekilde değerlendirildiği yönünde örnek çalışmalar yapılmıştır.

I. PAZARLAMA, PAZARA GİRİŞ STRATEJİLERİ

1. Pazarın Tanımı

Alıcıların ve satıcıların buldukları, mal ve hizmetlerin satışa sunulduğu, mallara sahip olan kişilerin değişiminin yapıldığı yere pazar denilmektedir.¹ Diğer bir deyişle; Belirli bir ürüne sahip olmak isteyen, ihtiyaç duyan ve ekonomik olarak ürünü alma gücüne sahip olan alıcıların, ihtiyaçları olan ürünleri satan kişiler olan satıcılar ile buldukları yer pazar olarak adlandırılmaktadır.

2. Pazarlama

Pazarlama, mal veya hizmetlerin, satıcıdan alıcıya veya tüketicinin kullanımına veya mülkiyetine geçmesini sağlayan işletme faaliyetlerinin meydana gelmesidir.²

Pazarlama; malların, hizmetlerin ve fikirlerin geliştirilmesi, fiyatlandırılması, tutundurulması ve dağıtılması ile ilgili olarak yapılan planlama ve uygulama sürecidir.³

3. Dış Ticaret

Ülkenin diğer ülkeler ile gerçekleştirmiş oldukları mal alım satım işlemlerinden kaynaklanan işlemler dış ticaret işlemleridir.⁴

¹ Pazar tanımı ,(Çevrimiçi)<http://www.satisteknikleri.org/pazarlama-teknikleri/pazar-ve-pazarlama-kavramlari-tanimi-ve-onemi.html> (Erişim Tarihi:20.04.2014)

² İsmet Mucuk,**Pazarlama İlkeleri**,İstanbul:Türkmen Kitapevi,2006,s.5.

³ a.g.e.,s.4

⁴ Ali HACIOĞLU, ''Türkiye'de Dış Ticaret Mevzuatı ve Ekonomi Politikaları Arasındaki Uyum Sorunlarına İlişkin Bir Analiz'',(Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi),Edirne,2009,s.18.

Dış ticaret işlemleri İhracat ve ithalat olmak üzere iki ana başlıkta inceleyebiliriz.

3.1 İhracat

Döviz karşılığı malın ülke dışı satışının yapılması ihracat olarak adlandırılmaktadır.⁵

İhracat Yönetmeliğine göre ise ihracat kavramı; bir malın veya değer in yürürlükteki İhracat Mevzuatı ile Gümrük Mevzuatı'na uygun şekilde fiili ihracatının yapılması ve Kambiyo Mevzuatı'na göre bedelinin (bedelsiz ihracat hariç) yurda getirilmesini veyahut Müsteşarlıkça ihracat olarak kabul edilecek sair çıkışlarıdır.⁶

İhracat; ülkelerin kalitelerini uluslar arası standartlara çıkardığını ve ülkelerin dış ülkelere gücünü göstermesi açısından önemlidir. Hiçbir ülke, tüm doğal kaynaklara, teknoloji veya hammaddeye tamamen ile sahip değildir. Yapılacak ihracat faaliyetleri sayesinde diğer ülkelerin, gelenek görenekleri, kültürleri hakkında da bilgi edinilmiş olur.

3.2 İthalat

Bir ülke için başka bir ülkeden alınan malların bütünü i ithalat olarak adlandırılmaktadır.⁷

Bir başka ifade ile de; bir malın, yürürlükteki ithalat mevzuatı ile gümrük mevzuatına uygun şekilde başka ülkelere malı satın alan ülkenin gümrük bölgesinden ülke içine alınmasına ithalat denilmektedir.

⁵ İhracat,(Çevrimiçi) <http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0hracat>(Erişim Tarihi 20.04.2014)

⁶ A. Hakan Toker, "İthalatta Gümrük Uygulamaları", İthalat Semineri, 29,30 Eylül ve 1 Ekim 2004 ,(Çevrimiçi) <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0013915.pdf> (Erişim Tarihi :25.06.2014),s.15.

⁷ İthalat , (Çevrimiçi) http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.54cca2c3abe358.74103267 (Erişim Tarihi 20.04.2014)

4. Dış Ticaret Politikaları

Ülkeler arası yapılan dış ticaret işlemleri sayesinde iç piyasada olmayan malın veya iç piyasada yapılması veya üretilmesi maliyetli olan malın dış piyasalardan transfer edilmesi sayesinde ülke refah seviyesinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Dış ticaret işlemleri iki tarafa da karşılıklı yarar sağlamış olarak gözükmese de; yapılacak olan işlemlerde olabilecek tavizler sonucunda taraflara lehte menfaat olarak geri dönüş yapılmasına ve ülke ekonomilerinin olumsuz etkilenmesine neden olabilmektedir. Yapılacak alım satım faaliyetlerinin ülke ekonomisini olumsuz yansıma yapmaması amacı ile kimi zaman devletler kısıtlayıcı politikalar ortaya koyar. Ülkeler arasında olabilecek karşılıklı menfaati arttırıcı, olumsuz etkileri azaltabilecek politikalar dış ticaret politikalarını oluşturur.⁸

4.1 Dış Ticaret Politikaları Yöntemleri

Dış ticaret politikaları genel olarak aşağıdaki nedenlere dayandırılarak işlem yapılıp çalışılır.

- Hazineye Gelir Kazandırmak:

Her türlü ülkeler arası yapılacak dış işlemlerde ülkeler arası konulan vergiler önemli bir gelir kaynağıdır.⁹

- İktisadi Kalkınma:

İktisadi kalkınma için iki farklı politika türü uygulanabilir.

Birincisi ithal ikameci sanayileşme modelidir. Bu modelde devlet, dışa bağımlı olunan ve ithalat ile alınan yurt içi talebinin, yerli üretimle karşılanması amacı ile tedbirler alır. Bu politika ile yurt dışı yabancı üreticilerden üretimin devir alınması söz konusudur. Diğer bir deyişle devlet kendi sanayicini korur ve öncelik tanır.

İkinci model ise dışa açık sanayileşme modelidir. Bu modelde dışa karşı kıyasladığımızda üstün olduğumuz alanlara yönelik sanayinin ve üretimin

⁸ Hacıoğlu, a.g.e., s 19.

⁹ Feridun Kaya ve Neslihan Turguttopbaş, **Dış Ticaret İşlemleri**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web Ofset , 2012, s.7.

arttırılması amaçlanır. Böylelikle; ülkede emek faktörünün artması ile istihdam artar ve işsizlik azalır. Rekabetin arttırılması sonucunda yeni teknoloji takibi ve ürün ve mal hizmet verimliliğin arttırılması yönündeki çalışmalar hız kazanır. Bu durum ülke içinde döviz kuru politikasının sürdürülebilmesine ve ekonomik bağımsızlığımızın güçlenmesine olanak sağlar.¹⁰

- Cari Açığın Önlenmesi:

Cari açığın en önemli sebeplerinden biri dış ticaret açığıdır. Cari açığı önlemek amacı ile ülke genelinde ihracatın ithalattan daha fazla olmasını ve döviz girdisinin arttırılması yönünde çalışmalar yapılması gerekmektedir.¹¹

- Yurt İçi Fiyat İstikrarının Korunması:

Kamu idaresi, istihdamın arttırılması için gümrük tarifeleri, kotalar gibi araçlarla iç talebi ithal ürünlerden yerli ürünlere yönlendirilebilirler. Böylece yurt içi üretim artar dolayısıyla istihdam da artmış olur ve işsizlik azalır. Bu durum dolayısı ile enflasyonun azalmasına olanak sağlar.

- Ülke Sanayisini Dış Rekabetten Koruma:

İthal edilebilecek ürünlerin en aza indirilebilmesi sağlamak amacı ile kotalar, vergi tarifelerinde değişiklik, ithalat yasakları gibi çeşitli devlet tarafından politikalar uygulanabilir.

- Piyasadaki Aksaklıkların Önlenmesi:

Tekel veya tekel olarak adlandırılan, piyasada bir ürün için üretici veya dağıtımçı olarak tek bir firmanın olması durumunda, söz sahibi firma düşük maliyet ve yüksek satış fiyatı şeklinde kendi fiyatını dilediğince belirleme şekline sahiptir.¹² Devlet bu tarz tekелci mallara daha düşük vergi oranları uygulayarak, yerli sanayicinin bu tarz alanlarda üretim yapmasını sağlayabilir. Böylelikle iç piyasada düzgün bir rekabet oluşmasını sağlayıp, toplum refahını yükseltebilir.

¹⁰ Sinem Yapar Saçık, "Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Teorik Açıdan Bir İnceleme", 2009, (Çevrimiçi) http://dergi.kmu.edu.tr/userfiles/file/haziran2009/162_171.pdf (Erişim Tarihi: 30.03.2014), s.167

¹¹ Kaya ve Turguttopbaş, **a.g.e.**, s. 7.

¹² Tekel , (Çevrimiçi) <http://tr.wikipedia.org/wiki/Tekel> (Erişim Tarihi: 20.04.2014)

- Uluslararası İlişkilerin İyileştirilmesi:

Ülkelerin refah seviyelerini korumaları, karşılıklı menfaat ve çıkar ilişkilerinin gözetilmesi neticesinde sağlanır. Karşılıklı güven ve işbirliği içerisinde olan ülkeler arasında ticari menfaatler de söz konusudur. Dış ticaret işlemlerinde devletler arasında olan barış ve huzur olan ülkelerde ilişkilerin gelişmesi amacı ile vergi tarifelerinde değişiklik vs yapılabilir.

5. Uluslararası Ticaret Teorileri

Ülke ekonomilerinin daha etkin ve verimli şekil alması amacı ve dış ilişkileri kuvvetlendirme ve istikrar sağlamak amacı ile dış ticarete çeşitli araçlar kullanılmıştır. Diğer bir deyişle, ülke parasının değer kazanması ve yabancı değerli maden ve yabancı para miktarının arttırılarak ekonomik gücü artırma yönünde çalışmalar yapılmış teoriler geliştirilmiştir.

5.1 Merkantilistler

16.-17. yy.larda dış ticaretin amacı daha fazla hazine, değerli maden stoku yapmaya dayanmaktaydı. Altın ve gümüş gibi kaynaklar zenginliğin ve saygınlığın kaynağı olarak sayılmaktaydı.

Merkantilizm ekonomi politikasının gelişmesi ve büyümesine dayanır ve bunun da devlet idaresi sayesinde gelişmesine dikkat eder. Burada istenen amaç hazinenin ithalattan ziyade ihracat sayesinde büyümesidir.¹³

Her ülkenin tamamı ile ihracata dayalı bir politika geliştirmesi mümkün olmadığından dolayı bu akım uzun vadede geçerli olmamıştır. Diğer bir deyişle bir ülkenin dış ticaret fazlası vermesi diğer bir ülkenin dış ticaret açığının artmasına neden olmaktadır.

¹³ Kamil Güngör, "İktisadın Tarihine Kısa Bir Bakış ve Merkantilizmden Günümüzü İktisadi Düşünceler" http://www2.aku.edu.tr/~kgungor/kamil_gungor.pdf (Erişim Tarihi:30.03.2014)

5.2 Fizyokratlar

Bu teoride, toplumda esas alınması gereken izlenecek politikanın servetin kaynağı yönünde şekillenmemesi, esas gücün üretime dayalı tarımdan meydana geleceği savunulmaktadır.¹⁴ Diğer bir söyleyişle dış ticaret artırımını sağlamak amacı ile ilk olarak üretim yapılmalı ve daha sonra üretilen mallar ihraç edilerek yabancı para kazanımı sağlanmalıdır. Ve gerekli olan miktar kadar kazanılan yabancı para ile ithalat yapılmalıdır. Böylelikle dış ticarete devlet müdahalesi olmadan denge sağlanması amaçlanmıştır.

5.3 Klasikler Ve Mutlak Üstünlükler Kuramı

“Ulusların Zenginliği” adlı kitabında Adam Smith, dünya ticaretinde serbest ticaretin yapılmasını savunmuş ve Merkantilistlerin ticaret görüşlerine karşı çıkmıştır. Adam Smith’e göre insanların kendi çıkarına çalışmaları sonucunda yine kendi refahlarının artacağı fikri öne sürülmüştür.¹⁵ Ülkeler ihtiyacı olan malların yani üretemeyecekleri hizmetleri ve ürünleri ithal etme yoluna gitmelidirler. Ülkeler mal, hizmet ve ürün bakımından üstün oldukları ürünleri ihraç etme ve diğer ülkeler ile işbirliği yoluna gidebilirler. Diğer bir deyişle; Mutlak üstünlükler kuramında önemli olan maliyet faktörüdür. Bir ürün veya hizmeti üretmenin karlı olup olmadığına ve sağlayacağı katkı yönünde işlem yapılıp yapılmayacağına bakılır. Eğer ürün veya hizmetin üretimi, ülke şartlarına üretilmesi ucuz değil ve karlı bir yapıya sahip değil ise, ürün ve hizmet dış alım yolu ile karşılanmaya çalışılır. Önemli olan bu teoride mutlak olarak üstün olunan mal ve hizmetin yapılması amaçlanmaktadır.

5.4 Karşılaştırmalı Üstünlükler Kuramı

Bu teoride her ülkenin mutlak üstünlüğü olan ürün ve hizmetin üretmesi gerektiğini savunulmuştur. Böylece mutlak üstünlüğe sahip olunan üretim alanında uzmanlaşma sağlanmış olmaktadır. Diğer bir deyişle söylemek gerekirse;

¹⁴ Fizyokrasi ,(Çevrimiçi) <http://tr.wikipedia.org/wiki/Fizyokrasi> (Erişim Tarihi:30.01.2014)

¹⁵ Mehmet Melemen, *Uygulamalı Uluslar arası Ticaret İşlemleri*, 2.b., İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2012, s.5.

Karşılaştırmalı üstünlüklere dikkat ederken, mallar arasındaki fiyat farklılıkları, malın niteliğinden kaynaklanan farklılıklar ve uluslar arası ve yurtiçinde olabilecek üretim farklılıkları göz önüne alınarak işlem yapılır.

5.5 Yeni Uluslar Arası Ticaret Teorileri

Uluslar arası ticaretin sadece bir kuramı temel alarak şekillenmesi günümüzde mümkün değildir. Ülkelerin ekonomik durumuna, üretilen mal ve hizmet durumları göz önüne alınarak, ülkelerin diğer ülkeler ile zorunlu olarak ekonomik, kültürel, hammadde, tüketim alışkanlıkları, ucuz hammadde ve iş gücü dikkate alındığında birbirleri ile etkileşim halinde bulunmamaları kaçınılmaz.

Yapılacak olan ticari faaliyetlerde iletişimin internet sayesinde artması nedeni ile ülkeler arası üretim ticaret maliyetlerinin teknoloji, maliyet gibi pek çok yönden kıyaslanması kolaylaşmıştır.

Yeni uluslararası ticaret kuramlarının başlıcaları aşağıda belirtildiği gibidir:

5.5.1 Nitelikli İşgücü Kuramı

Bu teoreme göre, ülkeler arası üretim faktörlerinin nitelikli işgücü bakımından değişiklik göstereceği savunulur. Çünkü katılan iş gücü ve emek miktarları bireysel olduğundan homojen özellik göstermemektedirler. Diğer bir deyişle, niteliksiz iş gücüne sahip ülkeler niteliksiz ürünler üretebilmektedirler. Nitelikli işgücüne ülkelerde ise iş kollarında uzmanlaşma olacağından ürün kalitesi nitelikli olarak şekillenebilecektir.

5.5.2 Monopollü Rekabet Kuramı

Monopolcü rekabet anlayışında ölçeğe göre artan getirilere dikkat edilir. Yani belirli bir üründe veya hizmette uzmanlaşma sağlanıp daha ucuza üretim ve hizmet üretilmeye çalışılır. Bu teoride malın çift yönlü değişimi söz konusudur. Diğer bir deyişle, uluslar arası fiyatın belirleyicisi monopolcü firmalardır. Ülkeler, endüstri- içi

ticaret nedeni ile bir malın hem ithalatçısı hem de ihracatçısı oldukları için karşılıklı üstünlüklerine göre kolay kolay uzmanlaşmamaktadırlar.¹⁶

5.5.3 Endüstri İçi Rekabet

Endüstri içi rekabet kavramı ile bir ülkenin aynı ürüne ait ürünü hem ihraç hem ithalat etmesi şeklinde yapılacak ticaret biçiminden kaynaklanan rekabettir.¹⁷

5.5.4 Ölçek Ekonomileri

Ürün üretilirken olabilecek her türlü iş gücü, hammadde, teknoloji gibi pek çok girdi artışına karşı maliyetlerde meydana gelen düşmenin sağlanmasını ve ürünlerin daha ucuza üretilmesi amaçlanmaktadır. Ölçek ekonomilerinde genellikle işgücünde olabilecek uzmanlaşma sayesinde maliyetler de düşüş olabileceği fikri ağır basmaktadır. Diğer bir deyişle ucuz üretim fiyatlandırılmasının yapıldığı ticaret sayesinde ürün tüketecek tüketici sayısı artacaktır.

5.5.5 Tercihlerde Benzerlik Kuramı

Tüketiciler arasında tüketim yapılan ürünlerde farklılıklar bulunmaktadır. Tüketiciler arası, kültürel farklılıklar, gelir farklılıkları zevk ve tercihler tüketim şekillerini etkilemektedir. Bu nedenle kişilerin tercihleri ticarete belirleyici rol oynamaktadır.

5.5.6 Teknoloji Açığı Kuramı

Gelişen teknolojik faaliyetlerin takibi ve yeni teknolojik ürün kullanılması sayesinde daha kısa zamanda, daha az işgücü ile daha fazla ürün elde edilebilmektedir. Böylece maliyetlerde düşüş gerçekleştiğinden ürün fiyatlandırmasında kar maksimizasyonu artabilmektedir.

¹⁶ Nurdan Vatansever Deviren , “ Yeni Dış Ticaret Teorileri”, (Çevirimiçi)
<http://www.mevzuatdergisi.com/2004/09a/05.htm>(Erişim Tarihi:25.07.2014)

¹⁷ Akdeniz Üniveristesesi İktisat Ders Notları, (Çevirimiçi)
http://www2.aku.edu.tr/~mmasca/Ulus_ikt_ders_notu_2011_2012.pdf (Erişim tarihi:25.07.2014), s.23.

5.5.7 Ürün Farklılaştırması Kuramı

Ürünler arasında çok farklılık olmamasına rağmen, bazen kalite yönünde x firmanın ürününün y firmasına göre daha kaliteli olduğu fikri benimsetilir. Yâda aynı x firmasının ürettiği aynı firmanın benzer ürünü x1'in biraz daha farklı olduğu algısı verilerek tüketim tercihlerinde farklı imajlar oluşturulur.

5.5.8 Rekabetçi Üstünlükler Kuramı

Ticarette sürekli gelişimi takip eden ve adapte olan firmaların güçlenmesi rekabet açısından firmalara üstünlük sağlamaktadır. Diğer bir deyişle gelişime uyum sağlayamayan firmalar zamanla yok olabilmekte veya küçülmeye gidebilmektedirler.

6. Dış Ticarete Teslim Şekilleri

6.1 Incoterm

1936 yılında taşımacılıkta tarafların sorumluluklarının belirli bir standarda getirmek ve taraflar arasında oluşabilecek sorunların önlenmesi amacı ile Milletlerarası Ticaret Odası, Incoterms adı altında uluslararası satış antlaşmalarının belirli bir şablonda yapılması amacı ile taşımacılıkta teslim şekilleri kurallarını ortaya çıkarmışlardır.¹⁸

Uluslararası ticaretin sağlanmasında taşımacılık önemli rol oynamaktadır. Deniz, hava, kara, demiryolu yolu ile yapılan taşımacılıkta aynı ürün ülkeler arasında tek bir taşıma türü ile iletilebileceği gibi mesafelerin durumu ve maliyetler göz önüne alındığında birden fazla yol ile de ürünler taşınabilmektedirler. Taşıma sırasında olabilecek taşıma ile ilgili problemlerde taraflar arasında kimin söz sahibi olacağı kimin yetkisinin ne ölçüde belirlenip sorumluluk verilebileceğini belirlemek amacı ile çeşitli teslim şekilleri düzenlenmiştir.

¹⁸ Engin Yarbaşı ve İbrahim Gürtan, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2012, s.113.

6.1.1 Incoterm Tarihçesi

1936 yılına kadar dış ticaret ile ilgili işlemler ticari örf ve adet kurallarına göre yapılmaktaydı. Herkes tarafından kabul edilen ticari örf ve adet kuralları yazılı bir sözleşmeye dayanmamaktaydı. Bu nedenle ülkeden ülkeye, kültürden kültüre ve yorumlama bakımından bu yazılı olmayan kurallar yapılacak olan dış ticari ilişkilerde çıkabilecek sorunlara neden olmaktadır.

Milletlerarası ticaret odası (ICC),1919 yılında ticaret, sanayi, ulaştırma ve birçok özel firmaların katılımıyla, sözleşmelerde olabilecek yorumlamaların önüne geçmek amacı ile ABD'nin Atlanta City şehrinde bir ticari teşkilat olarak kurulmuştur.

1921 yılında, ICC tarafından Incoterms kurallarının başlangıcı kabul edilecek Trade Terms (Ticari terimler) kitabı hazırlanmıştır.¹⁹

Zamanla ticari teslim şekilleri çeşitlilik ve ilk hazırlanan haline göre değişiklik göstermiştir. Şu an yürürlükte olan en güncel taşıma kuralları incoterms 2000 kuralları 560 sayılı incoterms ve 620 numaralı Guide to Incoterms adı ile yayınlanmıştır.²⁰

2010 yılında Incoterm kuralları revize edilerek tekrar düzenlemiştir. DES, DEQ, DAF, DDU teslim şekilleri çıkarılarak yerine DAP ve DAT terimleri eklenmiş, teslim şekli sayısı 13'den 11'e indirilmiştir. Incoterms 2000'de terimlerin 4 grup altında toplanması sisteminden vazgeçilmiştir. Teslim şekillerini tüm taşıma türlerini kapsayanlar kurallar ile deniz ve iç su taşımacılığı kapsayacak şekilde teslim şekillerine ayrılmıştır.²¹

¹⁹Gökçe Karakaya Gül, "uluslar arası Ticaret Teslim Şekilleri(Incoterms)2000 Kurallarına Göre FOB teslim Şekli" Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi),Ankara 2011,s.6.

²⁰ a.g.e., s,8.

²¹ Feridun Kaya, "Uluslar arası Ticarete Teslim Şekilleri", (Çevirimiçi) http://archive.ismmmo.org.tr/docs/yayinlar/MevzuatSerisi/Mevzuat10/003_bolum%203_%204_ve_5.pdf (Erişim Tarihi: 30.08.2014),s.70,

Incoterms

Tablo 1. Farklı Ulaşım Araçlarına Göre Uygulanabilecek Olan Incoterms 2010 Kuralları

	Hava Yolu	Kara Yolu	Demiryolu	Denizyolu
CFR				✓
CIF				✓
CIP	✓	✓	✓	✓
CPT	✓	✓	✓	✓
EXW	✓	✓	✓	✓
DAT	✓	✓	✓	✓
DDP	✓	✓	✓	✓
FAS				✓
FOB				✓
FCA	✓	✓	✓	✓
DAP	✓	✓	✓	✓

6.1.2 Exw (İşyerinde Teslim)

İş yerinde teslim sözleşmesine göre, farklı bir durum söz konusu olmadıkça, alıcı malın taşınıp yüklenmesinden ya da malların ihraç gümrüğünden geçmesi hususunda sorumludur. Diğer bir deyişle, satıcının malın işletmeden çıkışından itibaren olabilecek risklerden sorumluluğu bulunmamaktadır.

6.1.3 Fca (Taşıyıcıya Masrafsız)

Bu teslim şeklinde satıcı satmış olduğu ürünlerin gümrük ile ilgili işlemlerini tamamlayıp, belirli mekân ve tarihte taşıyıcıya teslim edinceye kadar sorumludur. Navlun ücreti ve diğer tüm giderler alıcı tarafından karşılanır.

6.1.4 Cpt (Taşıma Ödenmiş)

Malın teslim edileceği varma yerine kadar ulaştırılması hususunda gerekli navlun satıcı tarafından karşılanacaktır. Bu taşıma şeklinde mal bedeline karşılaşılabilecek riskleri önlemek amacı ile yapılacak olan bir sigorta dâhil edilmemiştir. Bu nedenle sigortasız yapılan taşıma işleminde bir hasar anında olabilecek satıcı tarafından da alıcı tarafından da yapılmamış ise, tüm çıkabilecek ek masraf ödemeleri satıcı tarafından karşılanması gerekmektedir.

6.1.5 CIP(Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş)

CIP teslim şekline göre, satıcı; sigorta, navlun, taşıma masraflarını ve olabilecek tüm risklerin sorumluluğunu alarak, malın teslim yerine ulaşmasını sağlamalıdır. Diğer bir deyişle, satıcı tarafından satılan malın, belirlenen varma yerine kadar ulaştırılması için gerekli navlunu ödendiği gibi, ek olarak mallarda olabilecek hasarlar için kargo sigortası da temin etme mecburiyeti bulunmaktadır.

6.1.6 Dat (Terminalde Teslim)

Bu teslim şeklinde satıcı için sorumluluk, malların gümrükten geçirilip, istenen ulaşım yerinde, alıcıya teslim edilmesi hususunda sorumluluk bulunmaktadır. Diğer Bir deyişle, satıcının eşyayı teslim edeceği yere kadar sorumluluğu bulunmaktadır. Eşyanın boşatılması sırasında sorumluluk alıcıya geçmektedir. Malın teslimindeki gümrük işlemleri, vergi, resim, harç masraf bedelleri ise alıcıya aittir.

6.1.7 Dap (Belirlenen Yerde Teslim)

Malı satan kişinin malları istenen ulaşım yerine ulaşan taşıma aracından malları indirmeden, alıcıya teslim etmesi yönünde düzenlenen sözleşmedir. Malın teslimindeki

gümrük işlemleri, vergi, resim, harç ve malın boşaltılmasındaki masraf bedelleri ise alıcıya aittir.

6.1.8 Ddp (Gümrük Resmi Ödenmiş Teslim)

Malı satan kişinin malları istenen ulaşım yerine ulaşan taşıma aracından malları indirmeden, alıcıya teslim etmesi yönünde düzenlenen sözleşmedir. Satıcı bu teslim şeklinde gümrük vergilerini ödemek ile yükümlüdür. Lakin satıcı ve alıcı söz konusu malların ithalat için gümrüklenmesi ile alakalı tüm hasar ve masrafların alıcı tarafından karşılanmasını istiyor ise DAP kuralı devreye girer.

6.1.9 Fas(Gemi Doğrultusunda Teslim)

Satıcı malların geminin bulunduğu limandaki yükleme yerine kadar getirmekle yükümlüdür. Malların gemiye teslim edilmesinden sonra ise sorumluluk alıcıya geçmektedir. Malla ilgili tüm masraflar, navlun ve ihracat ile ilgili yapılabilecek tüm belgeler ise alıcı tarafından hazırlanır.

6.1.10 Fob(Gemi Bordasında Teslim)

Söz konusu malların belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından ayarlanan gemiye yükleme işlemleri satıcı tarafından gerçekleştirilir. Mallar geminin küpeşesine iletdikten sonra ise olabilecek hasarlar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ise ihracat için gerekli olan tüm belgeleri hazırlamak ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim etmekten sorumludur.

6.1.11 CFR(Mal Bedeli Ve Navlun)

Bu teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve risklerden sorumlu olup, malları yükleneceği limana kadar getirir. Satıcı, gümrük işlemlerini yaptırır ve navlun ücretini ödeyerek yükleme işlemini tamamlamalıdır. Yükleme işlemi tamamlandıktan sonra navlun dışındaki malı ilgilendiren tüm harcamalar ve riskler alıcıya aittir.

6.1.12 CIF(Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun)

Malı satacak olan kişi satıcı, sigorta primi, yükleme harcamaları ve navlun ücretini üstlenerek malları yüklenecek limana getirir. Satıcı malları yüklemek için gemi acentesi ile anlaşır ve malların hangi tarihte yüklenip teslim edilebileceğini alıcıya beyan eder. Mallar gemiye yüklendikten sonra ise navlun ve sigorta primi haricinde olabilecek tüm masraflar alıcıya geçer.

6.2 Incoterms Kurallarına Göre Hasar Durumunda Sorumlunun Geçiş Durumunun Belirlenmesi

Taşınan malların sözleşmesinde, hasar anında hangi tarafından ne tür bir sorumluluğu olduğunu anlamak için sözleşme deki teslim şekilleri önem arz etmektedir. Hasar anında malların mülkiyetinin kime nasıl ne şekilde geçtiği teslim şekilleri sayesinde daha kolay anlaşılabilir.

Tablo 1. Incoterms 2010 Kurallarında Hasarın Geçiş Noktası

Hasarın Alıcıya Geçiş Noktaları	Incoterms 2010 Kurallarına Göre
Taşıyıcının deposunda	CFA, CFT, CIP
İhracat limanında malların limanı geçmesi ile	FAS
Gümrükte	DAF
Variş yerinde	DDP
Mallar gemide bulunduğunda	FOB, CFR, CIF
Satıcı ile belirlenen işyerinde	EXW

FAS, FOB, CFR, CIF teslim Şekilleri sadece; deniz ve iç suları kapsayan teslim Őekilleridir.

Bir hasar anında bu nedenle; FOB, CFR, CIF teslim Şekillerinde satıcıdan alıcıya sorumluluk geçmesi, ihracat limanında geminin küpeştesinden itibaren malın indirilmesinden itibaren başlamaktadır.

7. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler

7.1 Satış Sözlēmesi

İhracatçı ve ithalatçı arasında emtia sevkiyatının ve ödemelerin ne Şekilde yapılacağını gösteren her iki tarafa da yükümlölüklerini bildiren sözlēmedir.

7.2 Faturalar

7.2.1 Proforma Fatura

Teklif olarak sunulan fatura proforma fatura olarak adlandırılmaktadır.²²Diğer bir deyişle, satıcının alıcıya iletmış olduğu içinde şart özel not ve klozların hangi ürün veya malın cinsi, teslim şekilleri, teslim tarihi, miktarının veya niteliğinin belirtildiği teklif mektubudur. Teklifin kabul edilmesi ile proforma fatura gerçek faturaya dönüştürülebilir. Proforma faturanın, faturaya dönüştürülmesi her iki taraf içinde sorumluluk yükleyen bir anlaşma niteliğindedir.

7.2.2 Ticari Fatura

Vergi Usul Kanununun md.229 'a göre fatura:" Satılan emtia veya yapılan iş karşılığında müşterinin borçlandığı meblağı göstermek üzere emtiayı satan veya işi yapan tarafından müşteriye verilen ticari vesika" dır dır.²³Diğer bir deyişle fatura ticari malın tam olarak tüm özelliklerini ve hangi şartlarda alım satım işlemlerini yapıldığını ve hangi bedelin alınacağını gösteren belgedir.

7.2.3 Navlun Faturası

Navlun, deniz veya su ile yapılan taşımacılık şekillerinde malın taşıma ücretinin ifadesi olarak adlandırılmaktadır²⁴Konşimentoların altında navlun ücretinin nerede ve kim tarafından ödeneceği belirtilmektedir. CIF ve CFR teslim şekillerinde navlunun ihracatçı ödemektedir. Eğer konşimentoların altında navlun ödenmiştir şeklinde bir ifade var ise, navlunun kim tarafında ne şekilde ödendiği anlaşılabilir. İhracatçı bu durumda taşıyıcı firmadan navlun faturası olarak adlandırılan bir belge alır. Sadece Navlun ödenmiştir, ibaresi taşıyan bir konşimento düzenlendiğinde diğer yükleme

²² Türkiye ihracatçılar Meclisi,"Gerekli Belgeler" ,(Çevirimiçi) <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rehberi-gerekli-belgeler.html> (Erişim Tarihi: 30.07.2014)

²³ Yarbaşı ve Gürtan, **a.g.e.s**,67.

²⁴ Navlun Faturası, (Çevirimiçi) [http://www.mevzuat.net/fayda/dokumanlar.htm#Navlun Faturası](http://www.mevzuat.net/fayda/dokumanlar.htm#Navlun+Faturası) (Erişim Tarihi:20.04.2014)

belgeleri üzerinde de navlun ödenmiştir, ibaresinin yazılı olması gerekir. Navlun ihracatçı tarafından ödendi ise, navlun faturası konşimentoya eklenmesi gerekmektedir. Navlun Faturasının diğer yükleme sırasında gerekli olan belgeler gibi ithalatçıya gönderilmesi gerekmektedir.²⁵

7.2.4 Konsolosluk Faturası

İhracat yapacak kişi ya da kurum tarafından, ithalat edilecek ülke konsoloslüğundan alınacak boş fatura formunun yine konsololuğa tasdik ettirilerek ticari fatura biçiminde kullanılan belge konsolosluk faturası olarak adlandırılmaktadır.

7.3 Yabancı Ülke Mevzuatınca İstenen Faturalar

7.3.1 Menşe Şahadetnamesi

Satılan malın kökenin yani nerede üretildiğinin belirtildiği belgedir. Malın üretildiği ihracatçının ülkesindeki yerel ticaret odaları tarafından onaylanarak düzenlenen diğer gerekli belgeler ile bankaya ve akreditif yapacak olan kişiye iletilen belgedir.

7.3.2 Dolaşım Belgeleri

Ekonomik işbirliği içerisindeki ülkeler arasında vergi muafiyeti, indirim, fon kullanımı gibi ayrıcalık sağlanan belgelerdir. Türkiye ve Avrupa Birliği arasında A.TR. Ve EUR.1 belgesi olarak kullanılan iki çeşit belge söz konusudur.

7.3.2.1 A.Tr Belgesi

Türkiye'den Avrupa Birliğine üye ülkelere ihraç edilen ürünlerde gümrük muafiyetinin sağlanması amacı ile düzenlenmiştir.

²⁵ Yarbaşı ve Gürtan, **a.g.e.** , s.70.

Ticaret odalarından elde edilebilecek bu belge ile beyan edilen al veya malın üretiminde kullanılan maddelerin entegrasyon dışından ithali ile ilgili tüm vergilerin ödendiğinin beyan edilmesi ve çıkış gümrüğünün onaylatılması gerekmektedir. İthalatçı firma dört ay içerisinde A.Tr belgesini ibraz etmekle yükümlüdür. Aksi takdirde belgenin sağlamış olacağı indirimlerden fayda sağlanamamaktadır.

7.3.2.2 Euro1 Belgesi

EFTA (İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç) ülkelerine, Avrupa Birliği ile demir çelik ürünlerinde (AKÇT ürünleri), Türkiye'nin serbest ticaret anlaşmaları imzaladığı ülkelere yapılan ihracatlarda ve Avrupa Birliği'ne yönelik tarım ürünleri ihracatında düzenlenen belgedir. Gümrük indiriminden yararlanılmasını sağlayan ve bağlı bulunulan Oda'dan temin edilebilen bu belge, Oda'ca onaylandıktan sonra vizesi yapılmak üzere gümrük müdürlüğüne ibraz edilir.

İhracatçı, bu belgeyi bağlı buldukları odalardan (Türkiye ticaret, sanayi, deniz ticaret odaları ve ticaret borsaları) alırlar. Odalar tarafından tasdiklenmekte ve gümrük idarelerince vize edilmesi gerekmektedir.

7.4 Uygun Yükleme Dair Belgeler

7.4.1 İmalatçı Analiz Belgesi

İhraç yapılacak malların hangi koşullarda testinin yapıldığı yani analizinin gerçekleştirildiğinin belirtildiği rapor imalatçı analiz belgesi olarak adlandırılmaktadır.

7.4.2 Gemi Ölçüm Raporu

Deniz ticaretinde sıvı yakıtlarda olabilecek fire oranlarının tespit edilmesi amacı ile gemiye yüklenen sıvı yakıt, kimyasal madde gibi malların yükleme sırasında geminin ne kadarını kapsadığını gösteren belgedir.

7.4.3 Çeki Listesi

Konşimentoda veya gümrük beyannamesinde belirtilen malların brüt ve net ağırlıklarının, hacimlerinin, hangi araca ne kadar ağırlık ve hacimde mal yüklendiğini gösteren belge çeki listesi olarak adlandırılmaktadır.

7.4.4 Koli Listesi

Sevkiyatı yapılmak istenen kolilerin içeriklerinin dökümünün yapıldığı listedir. Farklı cins ürün ve malların farklı kolilere konulması malların sevkiyatı sırasında hem alıcı hem satıcı tarafına büyük kolaylıklar sağlamaktadır.

7.4.5 Veteriner Sertifikası

Canlı veya kesilmiş hayvan veya hayvansal ürünlerin ithalat veya ihracat işlemlerinde sağlığa aykırı bir durumunun olup olmadığını belirlemek amacı ile gümrüklerde veterinerler tarafından denetlemelerin yapıldığını gösteren belge veteriner sertifikası olarak adlandırılır.

7.4.6 Bitki Sağlık Sertifikası

Bitkisel ürünlerin ithal veya ihracatında sağlık koşullarına aykırı bir durumunun olup olmadığını gösteren belgedir. İthal veya ihracatı yapılacak olan malların yükleme sırasında analiz edilmesi ile düzenlenir. Bu belge Üniversitelerin biyoloji, kimya gibi ilgili bölümlerinden ya da Tarım, Orman ve Köy işleri Bakanlığı tarafından alınabilmektedir.

7.5 Taşıma Belgesi

7.5.1 Denizyolu Taşıma Senetleri

7.5.1.1 Deniz Konşimentosu

TTK Md. 1228' e göre''konşimento bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini

gösteren ve taşıyanının eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.” olarak tanımlanmıştır.²⁶

Konşimento senedinde; yükleten, donatan, gönderilen olmak üzere üç taraf bulunmaktadır. Yükleten ile anlatılmak istenen; mal sahibi veya taşıtan tarafından, malı yükleme yetkisi verilen gerçek veya tüzel kişidir. Donatan ise; Kendisine ait olan gemiyi, ya da başkasına ait olan gemiyi, kendi adına deniz ticaretinde kullanan gerçek veya tüzel kişi kastedilmektedir. Gönderilen ise; Malın gönderildiği kişi veya kurumdur.

6102 Sayılı kanuna göre konşimentoda bulunması gereken kayıtlar gerekli belgeler aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir:

- a) Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığına hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça eşya sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını.
- b) Eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu
- c) Taşıyanının adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini.
- d) Kaptanın adı ve soyadını
- e) Geminin adı ve tabiiyetini
- f) Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını
- g) Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını
- h) Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını veya taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi
- i) Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri
- j) Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarihi
- k) Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını
- l) Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını.
- m) Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süreyi.

²⁶ Hakan Çınar, **Pratik İthalat İhracat İşlemleri**, İstanbul: Rem Ofset, s.42.

- n) Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı
- o) Taraflarca uygun görülen diğer kayıtları

(2) Birinci fıkrada sayılan unsurlardan bir veya birkaçının konşimentoda bulunmaması senedin hukuken konşimento sayılmasını engellemez; yeter ki senet 1228 inci maddenin birinci fıkrasında yazılı unsurları taşımakta olsun.²⁷

7.5.1.2 Tesellüm Konşimentosu

Gemiye henüz taşınmamış fakat yükletenin onayı ile teslim alınan ve ne zaman gemiye yükleneceği tam olarak belli olmayan mallara tesellüm konşimentosu düzenlenir.

7.5.1.3 Yükleme Konşimentosu

Yükün gemiye alınması ile birlikte daha önceden düzenlenmiş var ise tesellüm konşimentosu iadesi veya muvakkat makbuz iadesi karşılığında yükletenin istediği nüsha kadar düzenlenen evraktır. Özel durumlarda; muvakkat makbuz, temiz konşimento veya kirli konşimento düzenlenebilir.

7.5.1.4 Muvakkat Makbuz

Gemiye yüklenen malları gösteren makbuz, muvakkat makbuz olarak adlandırılmaktadır. Konşimento düzenleninceye kadar geçici bir belgedir.

7.5.1.5 Temiz konşimento

Ambalajlanan malların hasarsız ve kusursuz olarak teslim alındığını gemiye yüklendiğini gösteren konşimentodur.

²⁷ Yarbaşı ve Gürtan ,a.g.e. s,86.

7.5.1.6 Kirli konşimento

Hatalı ve kusurlu olarak malların teslim olduğunu gösteren belge kirli konşimentodur.

7.5.1.7 Konteynır Konşimentoları

Bu taşımacılık türünde uluslararası standartlar ile belirlenmiş konteynır adı verilen metal kutularda yük taşıma şeklidir. Konteynır taşımacılığında yükleyen kişinin bildirimine istinaden matbu formlar düzenlenir.

7.5.1.8 Düzgün Hat Konşimentosu

Tarifeli sefer yapan deniz taşımacılığında düzenlenen konşimentolardır.

7.5.1.9 Charter Party Mukaveleleri

Deniz yolu ile geminin bir kısmında veya tamamında eşya taşınmasında yükleyen ve donatan arasında yapılan sözleşmeler charter party olarak adlandırılmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun da, çarter sözleşmelerinin hangi şartlar ile tanzim edilebileceği yönünde tam bir kati sözleşme bulunmamaktadır. Yalnızca, anlaşma yapacak tarafların her birinin, olabilecek masrafları paylaşması yönünde charter sözleşmesinin düzenlenebileceği belirtilmiştir.²⁸

Charter party sözleşmeleri; tam- kısmi, zaman ve yolculuk esaslı olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

7.5.1.10 Tam –Kısmi Çarter Sözleşmesi

Ücret karşılığında geminin tamamı taşıtana tahsis ederek, yük taşımayı taahhüt eden sözleşmelere tam charter denir.(TTK M. 1016/1)²⁹Diğer bir deyişle, geminin

²⁸ Sevgi Erguvan, **Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti**, İstanbul: Legal Yayıncılık,2007,s.31.

²⁹ a.g.e.

tamamında yük taşınması ile düzenlenen sözleşme tam charter olarak adlandırılmaktadır.

Geminin tamamının değil, bir kısmının veya belirli bir bölümünün yük taşımak üzere tahsis edildiği navlun sözleşmelerine ise ‘kısmi charter sözleşmesi’ denir.(TTK m.1016/1)³⁰ Diğer bir deyişle, geminin farklı kişilere geminin belirli kısımlarının tahsis edilmesi ile yapılan sözleşmeler kısmi chartera girmektedir. Başka bir deyişle söylememek gerekirse; birden fazla kişinin birleşip geminin tamamında taşınacak yük hakkında söz sahibi olması durumunda ise kısmi charter yerine tam charterın konusuna girmektedir. Burada sözleşmenin yapılmasında önemli olan, gemideki yük sahipleri ve taşınacak yükün geminin bir kısmını mı yoksa geminin tamamını mı belirlenmesi gerektiğidir.

7.5.1.11 Yolculuk Charter

Taşıyan navlun karşılığında; yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek taşımayı kabul eder. (TTK 1138/1)³¹. Diğer bir deyişle, belirli bir veya birkaç sefer için yapılmış sözleşmeler yolculuk charteri olarak adlandırılmaktadır. Yolculuk charteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk charter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.(TTK 1139/1)³²

7.5.1.12 Zaman Charteri

Zaman charteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi

³⁰ a.g.e.

³¹ Kısmi Charter Sözleşmesi, Türk Deniz Ticaret Kanunu TTK m. 931-1400),

(Çevirimiçi)<http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-deniz-ticareti-ttk-m-931-1400/>(Erişim tarihi: 30.07.2014)

³² Yolculuk Charteri (Çevirimiçi)<http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-deniz-ticareti-ttk-m-931-1400/> (Erişim Tarihi:30.04.2014)

sayılır.(TTK 1131/1/2)³³ Diğer bir deyişle söylemek gerekir ise belirli bir zaman için yapılmış sözleşmeler ise zaman charteri olarak adlandırılır.

7.5.1.13 Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesinde taşıtan, taşıyanın veya yetkili temsilcisinin çağrısı üzerine, gecikmeden eşyayı yüklemek zorundadır.(2) Taşıtan gecikirse taşıyan, eşyanın teslimini beklemekle yükümlü değildir. Yolculuk, eşya teslim alınmadan başlamış olsa bile, taşıtan tam navlunu ödemekle yükümlüdür; şu kadar ki, taşıyanın teslim edilmiş olmayan eşya yerine yüklediği eşyanın navlunu, tam navlundan indirilir.(3) Taşıyanın, geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı şekilde bildirmesi gerekir, aksi hâlde istem hakkını kaybeder.³⁴(TTK Md.1163)

7.5.2 Havayolu Konşimentosu

Taşınacak mallar hava yolu ile taşıma aracı olan uçak ile taşıyıp, ithalatı yapılacak kişi kim ise onun adına yazılır. Toplam on iki adet, üçü orijinal olmak kaydı ile nüsha düzenlenir. Düzenlenen orijinal nüshalar; havayolu şirketine, ithalatçıya ve ihracatçıya iletilir. Bu konşimentonun kıymetli evrak özelliği bulunmamaktadır. Diğer kıymetli evraklarda olduğu gibi ciro özelliği içermemektedir.³⁵

7.5.3 Demiryolu Konşimentosu

Malları yollayan ile taşıyıcı demiryolu idaresi arasında malların demiryolu ile taşınacağını gösteren taşıma sözleşmesini ifade eder. Demiryolu senedi 6 nüsha hinde isme yazılı olarak düzenlenmektedir. Altı nüshadan dördüncüsü Hamule senedi

³³ Zaman Çarteri (Çevrimiçi)<http://www.ticaretkanunu.net/?s=zaman+%C3%A7arteri> (Erişim Tarihi:30.04.2014)

³⁴ Kırkambar Sözleşmesi (Çevrimiçi) <http://www.ticaretkanunu.net/ttpk-madde-1163/>(Erişim Tarihi:30.04.20014)

³⁵ Gümrük Dünyası Dergisi, sayı 44,(Çevrimiçi)<http://www.gumrukkontrolor.org.tr/Yayinlar/Dergiler/44/6.html>(Erişim tarihi:20.09.2014)

duplikası olarak adlandırılmaktadır. Bir nüsha, malın demiryolu idaresi tarafından teslim alındığını gösteren belge niteliğindedir. Mallar istenen yere vardıktan sonra ise yeni mal sahibi ya da malı teslim alacak kişi kimliğini belgeleyerek malları teslim alabilir. Malları teslim alabilmek için hamule senedini iletmek yükümlülüğü bulunmamaktadır.³⁶

7.5.4 Cmr Karayolu Taşıma Belgesi

Kamyon, tır gibi kara yolu ile yapılan ticari amaçlı taşımalarda alıcı, satıcı ve nakliyecinin yüküm ve sorumluluklarını gösteren belgelerdir. Antlaşmanın yapıldığı satıcı, mal sahibi ve nakliye firmasında olmak üzere her bir sözleşme tarafına birer adet nüsha verilir. Malı satan kişinin, ikinci nüshanın alıcı gerçek veya tüzel kişi teslim anına kadar alıcıyı değiştirme hakkına sahiptir. Belge kıymetli evrak statüsünde değildir. Bu nedenle ciro edilemez.³⁷

7.5.5 Özelliikli Taşıma Belgeleri

7.5.5.1 Tek Konşimento

Malın iletileceği yol güzergâhında farklılık bulunuyorsa yani, taşıma denizyolundan sonra kara ile kara yolundan sonra deniz ile yapılıyorsa tek konşimento düzenlenir. Diğer bir deyişle taşıyanın bir limana kadar kendisi taşımayı, oradan aktarmalı bir şekilde başka bir limana kadar taşıma işleminin yapılacağını gösteren konşimento şeklidir.

7.5.5.2 Kombine Taşıma Konşimentoları

Malların birden fazla taşıma yolu ile taşınma işleminin gerçekleştirileceği ve malların teslim edileceği yere kadar kullanılacak nakil araçlarında bütün sorumluluğu

³⁶ a.g.e.

³⁷ Faik Çelik ve Mehmet Behzat Ekinci, **Dış Ticaret Yazışmaları**, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2010, s.34.

almasını ve olabilecek olan bir hasar durumunda zararın karşılanacağını gösteren konşimento şeklindedir.

7.5.5.3 Paket Posta Makbuzu

Gönderici tarafından teslim edilmesi gereken akreditif ürünlerin, yükleme mahallinde teslim edildiği ve yükün boşaltılacağı yerde ürünün alıcı kişiye iletileceğini gösteren evraktır. Paket posta makbuzu, posta idaresi tarafından tanzim edilir. Düzenlenen bu evrakta; Gönderici ve alıcının adı, soyadı veya ticaret adı, malın yüklenilip boşaltılması gereken yer, ürünün türü ve posta idaresinin mührü bulunmalıdır.

7.6 Finansman Belgeleri

Poliçe, antrepo makbuzu, rehin senedi ve teslim emri olmak üzere dört çeşit finansman belgesi mevcuttur.

7.6.1 Poliçe

İhracatı yapacak kişi veya kurumun alacaklı olduğu bedelin ithalatçı ya da bankası tarafından kendisine ya da bankasına, görüldüğünde ya da belirli bir vade sonunda ödenmesi için düzenlenmiş olduğu, ciro edilebilir kıymetli evrak niteliğinde bir kambiyo senedidir. Poliçelerde; tanzim tarihi, ödeme yeri, kime veya kime ödeme yapılacağı, belirli bir bedelin ödenmesi sırasında yapılacak havaleyi, ödeme yapacak olan kişinin adını, vadeyi ve düzenleyenin imzasının bulunması gerekmektedir.

Dış ticaret işlemlerinde olabilecek her türlü riskin azaltılmasında ve tarafların kendilerini maddi açıdan güvene almasında sigorta sözleşmelerinin yaptırılması önem kazanmaktadır.

7.6.2 Antrepo Makbuzu

İthalat vergilerine, ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşyanın veya izin verildiği durumlarda, ihraç eşyasının bulunduğu

yere gümrüklü antrepo denir. Antrepolara teslim edilen ürünler için tanzim edilen belgeler antrepo makbuzu olarak adlandırılmaktadır.

7.6.3 Rehin Senedi

Bir malın veya ürünün bankaya rehin olarak gösterilip, bankadan bu rehin karşılığında bankadan ödeme alınmasıdır. Banka yaptığı ödeme karşılığında rehin senedi düzenler. Bankadan maddi destek alan borçlunun borcunu ödeyememesi durumunda ise banka rehin gösterilen malın sahibi olur.

7.6.4 Teslim Emri

Bankaya ödeme yapmak koşulu ile malı satın alacak kişiye bankanın elinde yer alan mevcut ürünün bir parçasının veya tamamının alacak olan kişiye tesliminin yapılabilmesi için, antrepo yetkilisine teslim edilmek üzere banka tarafından teslimatın yapılması yönünde verilen belgeye teslim emri adı verilir.

8. Uluslararası Ticaret Kurumları Ve Fonksiyonları

Bir ürünün birden fazla ülke tarafından üretilmesi nedeni ile uluslararası ticaretin şekillenmesinde rol oynamaktadır. Ülkeler arası ticarete konuşulan lisan ayrımı farklı olsa bile kullanılacak sözleşmeler ve antlaşma şartlarında evrensellik sağlanması amacı ile genel bir kalıp ve şekil şartı bulunmaktadır. Böylelikle alım satım faaliyetleri sonucunda olabilecek yanlış anlaşılmalara ve aksaklıklar en aza indirilmek istenmekte olup olabilecek aksaklıkların azaltılmasında çeşitli uluslar arası düzeyde arabulucu kurumların rol oynaması etkindir.

8.1 Milletlerarası Ticaret Odası

1919 yılında ABD'nin Atlanta şehrinde; Belçika, Fransa, İtalya, İngiltere ve ABD öncülüğünde bir konferans düzenlenmiştir. Birinci dünya savaşının bitiminde ekonominin canlanması amacı ile kurulan MTO'nun amacı; Himayecilikle mücadele, uluslararası yapılacak işbirliği faaliyetlerinin artırılması, özel teşebbüs faaliyetlerinin güçlendirilmesi, yapılacak uluslararası ticaret faaliyetlerinin belirli standart sözleşmeler

ile kolay kavranabilir bir hale getirilmesi olarak tanımlanabilmektedir. Daha sonra Milletlerarası Ticaret Odası amaçlarını ve yapılacak faaliyet alanlarının arttırarak, uluslararası pazar faaliyetlerinin temsil edilmesi ve olabilecek ekonomik sorunların çözümünde, önemli bir arabulucu bir fonksiyon elde etmiştir.³⁸

Her türlü uluslararası düzeydeki Bankacılık, Ticaret yatırım, denizcilik, Sigortacılık ve vergilendirme gibi pek çok alanda olabilecek sorunların çözümünde etkili rol oynamaktadır.

8.2 GATT(Gümrük Tarifeleri Ve Ticaret Genel Anlaşması)

1947 yılı İkinci Dünya savaşı sonrası Birleşmiş Milletler bünyesinde 23 ülkenin katılımı ile Cenevre’de, uluslararası ticarete olabilecek sorunları azaltarak önlemek, ticarete olabilecek farklı uygulama ve ayrımları ortadan kaldırmak, ithalat vergilerini azaltmak amacı ile Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşmasını imzalamışlardır. Diğer bir deyişle; kurulan bu teşkilat sayesinde olabilecek uluslararası ticari ve ekonomik ilişkilerin arttırılması, istihdamın istenen seviyeye ulaştırılabilmesi, Dünya üzerindeki üretim kaynaklarının daha verimli bir şekilde kullanılması amaçlanmak istenmiştir. GATT sayesinde ticarete şeffaflık ve serbestleşme sağlanmak istenmiştir. Türkiye ise bu anlaşmayı 1953 yılında imzalayarak ticaret anlaşmasına katılmıştır.³⁹

GATT, dört ana temeli ilke edinmiştir. Bu temel ilkeler şöyle sıralanabilir:

- En çok Kayırılan Ülke Kuralı: Bu kural sayesinde üye ülkeler arasında en ufak bir ayrıcalık yapılmaması öngörülmektedir. Diğer bir deyişle bir ülke diğer bir ülkeye farklı bir imtiyaz tanımamalıdır. Bir imtiyaz veya ayrıcalık söz konusu olamaz. Bir değişiklik yapılacak ise diğer tüm üye ülkelerde bu durumdan faydalanmalıdır

³⁸ Melemen, **a.g.e.s.60.**

³⁹ Yarbaşı ve Gürtan, **a.g.e.,s24.**

- Ulusal Muamele Kuralı: Ülke iç piyasasında satılacak mallar veya ürünler arasında ithal edilmiş veya yerli ürün arasında bir farklılık yapılmamasını öngörmektedir.
- Gümrük vergilerinin indirilerek Konsolide Edilmesi: Gümrük tarifelerinin üye ülkeler arasında indirilmesi hedeflenmiştir. Diğer bir deyişle gümrük tarifeleri arasında istenen bir artırım var ise yalnız anlaşmaya varıldığı takdirde yapılması amaçlanmaktadır.
- Tarifeler Yolu ile Koruma: Tarifeler arasında şeffaflık ön plana çıkarılmış ve ithalat işlemleri çerçevesinde yapılacak değişiklikleri tarife fiyatlarının artırım ve azaltılması şeklinde ortaya koymaktadır.

1995 yılında GATT teşkilatının yerini Dünya Ticaret Örgütü(WTO) almıştır.

8.3 Uluslararası Para Fonu(IMF)

Amerika'nın New Hemshire eyaletinde 1947 yılında, ödeme güçlüğü çeken devletlere Kredi vermek amacı ile Uluslararası Para Fonu kurulmuştur. IMF'nin amacı; ticaretin gelişmesinde olabilecek en önemli olan para fonunun tahsis edilerek ekonomini canlanmasını sağlamaktır. Bu işlemleri yaparken, üye ülkeler arasında meydana gelebilecek devalüasyonların yani kullanılan ülke parasının değer kaybını azaltmak istenmektedir. Ükelere yapılan parasal yardımlarda ülkenin şartlarına göre ödeme planı çıkarılmaktadır. Böylelikle parasal yönden işbirliği yapılmak istenmektedir.

8.4 Dünya Bankası

1 Temmuz 1944 yılında 44 ülke ABD'nin Hampshire eyaletinde, Ekonomik Buhan ve ikinci dünya savaşı nedeni ile olan ekonomik sıkıntıları ve aksaklıkları azaltmak amacı ile bir araya gelmiştir. Dünya Bankası üye ülkelerin ekonomik durumlarının artırılması yönünde gerekli finansman desteği sağlamak üzerine çalışmalar yapmaktadır.

Dünya Bankası Bünyesinde beş ana teşkilat yer almaktadır. Bunlar:

- Uluslararası Yeniden Yapılandırma ve Kalkınma Bankası-IBRD: Gelişmiş ülkelerden gerekli mali kaynakları kullanarak savaş sonrası, çöküntüde olan ülkelere gerekli desteği sağlamak amacı ile kurulmuştur.
- Uluslararası Kalkınma Birliği-IDA: Uygun ödeme şartlarında yıllık 6-7 Milyar dolar kredi vererek az gelişmiş ülkelerde refah seviyesi artırılması yönünde çalışmalar yapmaktadır.
- Uluslararası Mali İşbirliği-IFC: Gelişmekte olan ülkelerde hangi politikaların izleneceğinin belirlenmesi yönünde kredi ve danışmanlık hizmeti vermektedir.
- Çok Taraflı Yatırımlar Garanti Ajansı-MIGA: Kalkınmakta olan ülkelere savaş, terör, halk hareketleri gibi risklere karşı güvence vermektedir.
- Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Çözüm Merkezi-ICSID: Yatırım uyuşmazlıklarında tahkim olanakları ve antlaşma sağlanmasıdır.⁴⁰

9. Ulusal Kurumlar

9.1 Merkez Bankası

Merkez Bankasının temel amacı fiyat istikrarını ve ekonomik kalkınmasının desteklenmesini sağlamaktır. Fiyat politikasının istikrarlı gerçekleşebilmesi için, genel fiyat seviyesindeki uzun süren artış (enflasyon) veya düşüş (deflasyon) eğiliminin önlenmesi için gerekli çalışmaları gerçekleştirmektedir.⁴¹

Merkez Bankası, Türk lirasının alım satım gücünü yani parasal istikrarın korunması için alınması gereken önlemleri aldığı gibi, paranın akıcılığını sağlamak amacı ile dolaşıma para çıkartmak ve para birimi olarak Türk lirasının güvenilirliğini sağlamaktadır.

⁴⁰ a.g.e. ,s23

⁴¹ Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, "Para Politikası", (Çevrimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TCMB+TR/TCMB+TR/Main+Menu/Para+Politikasi/Fiyat+Istikrari> (Erişim Tarihi:20.09.2014)

9.2 Ticari Bankalar

Ticari bankalar; vadeli veya vadesiz olarak sahibine geri ödemesi yapılacak şekilde mevduat toplayan, kredi veren ve akreditif, teminat mektubu, çekli hesap açma, çek ve senetleri iskonto edebilen vb. gibi hizmetler sunan finansman kuruluşlarıdır.

Bankacılık Denetleme Kurumunun 5411/1 e göre'' halktan mevduat adı altında topladığı kaynağı iş hayatının istifadesine sunmaktır. Bu bağlamda, küçük meblağlı ve kısa vadeli mevduatı, daha büyük tutarlı ve çok daha uzun vadeli krediye dönüştürür.'' Hükümü yer almaktadır.

Bankacılık Denetleme Kurumunun 5411/2 e göre'' Türkiye'de kurulu mevduat bankaları, katılım bankaları, kalkınma ve yatırım bankaları, yurt dışında kurulu bu nitelikteki kuruluşların Türkiye'deki şubeleri, finansal holding şirketleri, Türkiye Bankalar Birliği, Türkiye Katılım Bankaları Birliği, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu ve bunların faaliyetleri bu Kanun hükümlerine tâbidir. Özel kanunlarla kurulmuş olan bankalar hakkında da kanunlarında yer alan hükümlerle kanunlarında yer alan hükümler saklı kalmak kaydıyla bu Kanun hükümleri uygulanır.⁴²

9.3 Ekonomi Bakanlığı

Osmanlı Döneminde dış ticaret politikası belirlenen gümrük politikası çerçevesinden işlem görmekteydi.

2 Mayıs 1920'de ilk 11 kişilik Bakanlar Kurulu, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde toplanarak oluşturulmuştur. Bakanlar Kurulu'nda ticaret, sanayi, maden, ziraat ve orman işlerini gerçekleştirmek amacı ile İktisat Bakanlığına Bağlanmıştır. Daha sonra Ziraat ve Orman işleri birbirinden ayrılarak iki ayrı Bakanlık oluşturulmuştur.

⁴² Bankacılık ve Denetleme Kurumu, '' Bankacılık Kanunu'',(Çevirimçi)https://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Mevzuat/Bankacilik_Kanunu/1540bankacilik_kanunu_13.9.2013.pdf(Erişim Tarihi:20.09.2014)

2450 sayılı 1934 yılında kabul edilen kanun ile İktisat Bakanlığının görevleri; deniz ticareti, kara ticareti, sanayicilik ve madencilik ile ilgili işleri içerecek şekilde genişletilmiştir. Dış Ticaret ile ilgili birimler İlk kez Dış ticaret reisliği altında toplanmıştır.⁴³

13.12.1983 tarihli ve 188 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ticaret Bakanlığı bünyesinde Dış ticaret Genel sekreterliği ile Standardizasyon Dairesi, Maliye bakanlığı bünyesindeki Hazine Genel Müdürlüğü ve Milletlerarası İktisadi İşbirliği Teşkilatı Genel Sekreterliği bir araya gelerek Hazine ve Dış Ticaret Bakanlığını kurulmuştur.

Hazine müsteşarlığının amacı; Hazine Müsteşarlığının Teşkilat ve görevleri hakkında kanuna göre 4059/1 kısma göre, ekonomi politikalarının tespitine yardımcı olmak ve bu politikalar çerçevesinde hazine işlemleri, kamu finansmanı, Kamu Sermayeli Kuruluş ve İşletmeler ve devlet iştirakleri, ikili ve çok taraflı dış ekonomik ilişkiler, uluslararası ve bölgesel ekonomik ve mali kuruluşlarla ilişkiler, yabancı ülke ve kuruluşlardan borç ve hibe alınması ve verilmesi, ülkenin finansman politikaları çerçevesinde sermaye akımlarına ilişkin düzenleme ve işlemlerin yapılması, sigorta sektörü ve kambiyo rejimine ilişkin faaliyetleri düzenlemek, uygulamak, uygulamanın izlenmesi ve geliştirilmesine ilişkin esasları tespit etmek amacıyla Hazine Müsteşarlığının kurulmasına ve teşkilat, görev ve yetkilerine ilişkin esasları düzenlemektir.⁴⁴

Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın amacı; dış ticaret politikalarının tespitine yardımcı olmak, tespit edilen politikalar çerçevesinde ihracat, ihracatı teşvik, ithalat, yurtdışı bina inşa sektörlüğü, yapılabilecek ilgili ekonomik ve ticari ilişkileri düzenlemek,

⁴³ Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (Çevrimiçi)
http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/kurumsal?_afLoop=263461747129827&_afWindowMode=0&_afWindowId=g4qzk0wqy_324#!%40%40%3F_afWindowId%3Dg4qzk0wqy_324%26_afLoop%3D263461747129827%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3Dg4qzk0wqy_412 (Erişim Tarihi:20.09.2014)

⁴⁴Hazine Müsteşarlığı, (Çevrimiçi)
<http://www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2fDocuments%2fGenel+%C4%B0%C3%A7erik%2f4059-29-04-2013.pdf>

uygulamak, uygulamaları izlemek ve geliştirebilmek üzere kurulmuştur. Bu bakanlık 8 Haziran 2011 tarihli 637 sayılı Kanun Hükmünde kararname ile Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın Tüm hizmet birimleri ile Hazine Müsteşarlığı'nın Teşvik ve uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlükleri birleştirilerek Ekonomi Bakanlığı kurulmuştur.⁴⁵

9.4 Gümrük Müsteşarlığı

Gümrük ve ticaret alanında; gümrük politikasını hazırlanmasına ve uygulanmasına yardımcı olmak, gümrük işlemlerinin etkili ve doğru bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak, iç ticareti etkileyecek diğer kurum ve kuruluşların faaliyetlerine uygun politikalar belirlemek ve bu yönde ortaklaşa koordinasyonlar belirlemek, gümrük tarifelerini belirleyip, kaçakçılığın önlenmesine yönelik çalışmalar yapmak ilgili kurumlar ile işbirliği yapmak amacı ile kurulmuştur.

10. Dış Ticaret Kısıtlaması

Ticaret yapılırken, elde edilmek istenen gelir kazanmaktır. Gelir elde ederken devlet, yerli firmaları uluslar arası rekabetten korumayı amaçlamaktadır. Eğer devlet gerekli korumayı sağlayamaz ise devlet ve yerli üretici kazanırken, tüketiciler aynı ürünler için daha fazla ödeme yapma durumunda kalabilirler. Bu da iç piyasada zamanla tüketimde aksaklıklara ve huzursuzluklara yol açabilmektedir.

Dış ticarete tüketiciyi ve ekonomiyi korumak amacı ile tarifelerde, kotalarda, ihracat ambargosu, tarife dışı engeller ile çeşitli önlemler alınabilmektedir.

⁴⁵ Ekonomi Bakanlığı , (Çevrimiçi)

http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/kurumsal?_afLoop=265563470572674&_afWindowMode=0&_afWindowId=null#!%40%40%3F%20_afWindowId%3Dnull%26%20_afLoop%3D265563470572674%26%20_afWindowMode%3D0%26%20_adf.ctrl-state%3Dg4qzk0wqy_629, (Erişim Tarihi:20.05.2014)

10.1 Tarifeler

Yapılan ithalat değeri veya miktarı üzerinden alınan vergiler tarife olarak adlandırılmaktadır. Tarifeler devlete gelir sağlamasının yanında, yerli firmaları uluslararası firmalara karşı rekabetten koruma amaçlandırılmaktadır.⁴⁶

Günümüzde ülkeler arasında tarife fiyatlarında çift taraflı anlaşmalar yapılarak, ithalat üzerinden alınan vergiler azaltılabilmektedir. Ülkeler arasında yapılan bu farklı tarife anlaşmaları farklı vergi oranlarının uygulandığı farklı uygulamalara neden olabilmektedir.

Tarifeler arası farklılığın önlenmesi için üye ülkeler arasında WTO adı verilen Dünya Ticaret Örgütü kurulmuştur.

10.2 Kotalar

Ekonominin gelişimini sağlamak amacı ile ihracat ve ithalat miktarına belirli bir dönemde yapılacak kısıtlamalar kota olarak isimlendirilir.⁴⁷Diđer bir deyişle; tarife kontenjanlarına ve kullanım oranlarına sınırlama getirilmesi veya muafiyet veya indirim uygulanması şeklinde olabilecek belirli bir dönem veya tarih aralığındaki uygulamalardır.

Kotada, miktar ve oran sınırlaması olmasına rağmen, tarifeden ayrılan yönü tarifenin belirlenen ülkeler arasında sınırlama süresi olmaksızın antlaşma sağlanan belirli bir fiyat ayarında gelişme göstermesidir.

10.3 Tarife Dışı Engeller

Ülke içindeki rekabeti korumak ve yerli üretimi desteklemek amacı ile kotalar ve tarife fiyatları dışında da ülkeler kendileri çeşitli uygulamalar geliştirebilir. Diğer bir deyişle; devletin dış ticarete müdahalesi sonucunda devlet dış ticarete kendi tekeli

⁴⁶ Kaya ve Turguttopbaş,**a.g.e.**,s.441.

⁴⁷ Kaya ve Turguttopbaş,**a.g.e.**,s.442.

oluşturabilmekte ve isteği malları kendi üretebilmektedir. Tarife dışı engeller yüzünden yabancı yatırımcının ülke pazarına girebilmesi için daha büyük yatırımlar yapması bekleniyor. Örneğin; otomobil satışlarında proton marka otomobiller uygun olarak tercih edildiği için ülkemizde ilk etapta tercih edildi. Fakat daha sonra çıkan yedek parça ve servis sorunları nedeni ile satışlar beklenildiği seviyeyi yakalayamadı ve proton marka ülkemizde tutunamadı. Bu tarz benzer uygulamalarda olabilecek zararın azaltılması amacı ve karlılığın artırılması nedeni ile büyük yatırımcı tarife dışı engellerin ortaya çıkmaması amacı ile ülkelerde daha büyük yatırımlar yapmaktadır. Türkiye’de yapılan tarife dışı uygulamalara örnek vermek istersek 2011 de başlatılan uzak doğu mallarına uygulanan ambargo gösterilebilir.2011 yılında hemen hemen her köşe başında bulunabilecek ucuz bir milyoncu diye tabir edilebilecek uzak doğudan gelen ürünler yerli üreticiyi zor durumda bırakmıştı. Yerli üreticiyi korumak amacı ile bu mallara karşı uygulamalar ve vergi artırımını yoluna gidilmiştir.

10.4 İhracat Ambargosu

Bir malın serbest olarak dolaşmasını engellemek için yapılacak kısıtlamalar ambargo olarak adlandırılır. Bir devletin iktisadi, askeri veya siyasi nedenler ile ülkeler arası yapılabilecek olan her türlü alım satım faaliyetlerini engellemesi ise ihracat ambargosu olarak adlandırılabilir. Diğer bir deyişle; bir ülkenin diğer bir ülkeyi ekonomik bakımdan zor duruma düşürmek için o ülkeye yapılabilecek olan mal veya hizmet satışının önüne engel koymasındır. Örneğin, günümüzde ABD, İran’da yapılan nükleer faaliyetlerin durdurulmasını istemekte ve bunu gerekçe göstererek, İran’a yapılacak alım satım faaliyetlerini bloke etmektedir. Başka bir örnek vermek gerekirse; yine ABD’nin Sovyet Rusya’ya tabi Gaz boru hattı inşasını önlemek amacı ile 1982 yılında yapmış olduğu inşa malzemelerini satışını engellemesi gösterilebilir

II. TAŞIMACILIK TÜRLERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

1. Taşımacılık Ve Lojistik Kavramları

Ürünlerin bir yerden alınıp başka bir yere teslim edilme işlemine taşıma denilmektedir.⁴⁸

Lojistik ise taşıma kavramından farklı olarak, üretim, depolama, sipariş Yönetimi, stok, paketleme, gümrük, sigorta, ürün iade, alış gibi diğer kavramları da kapsamaktadır.⁴⁹ TDK' unda sözlük anlamı olarak ise; Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması olarak tanımlanmıştır.⁵⁰

1.1 Taşımacılık Türleri

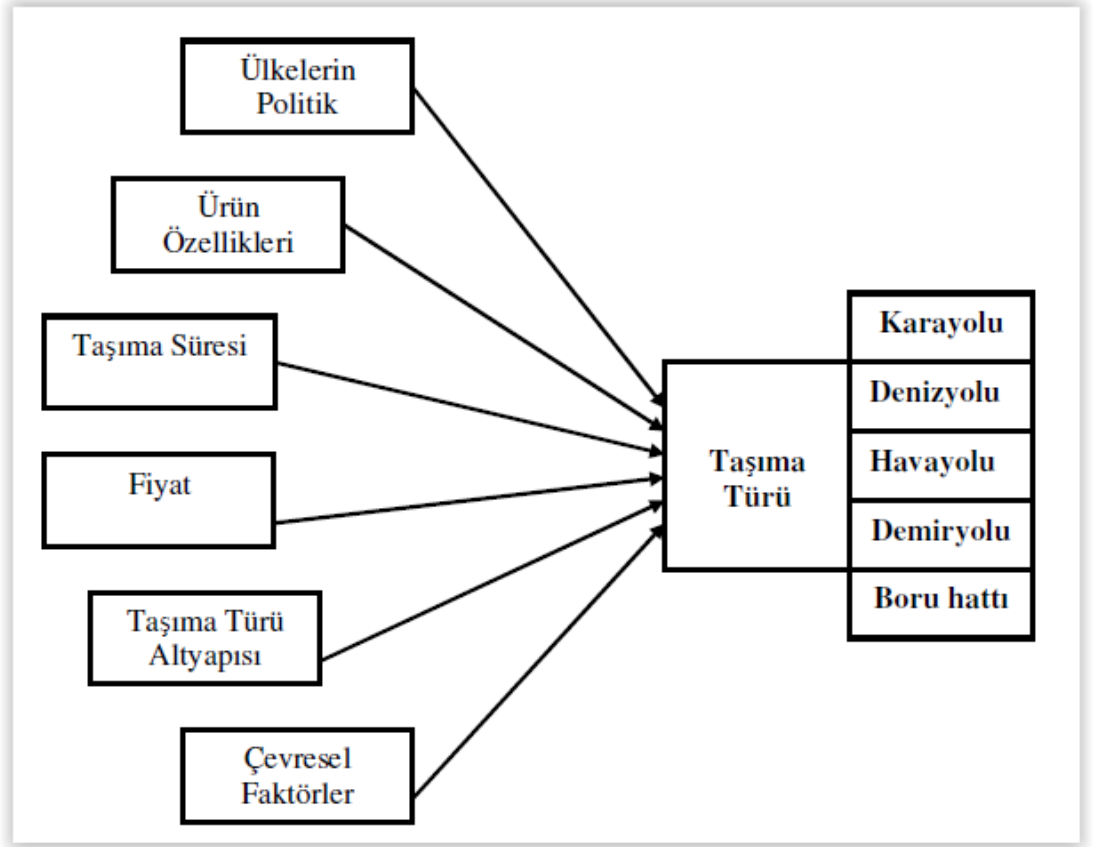
Uluslararası taşımacılık kara, deniz, demiryolu hava, boru hattı taşımacılık olarak beş farklı çeşide ayrılmaktadır. Taşımacılıkta taşımının hangi ulaşım şeklinde devam etmesini belirleyen pek çok etken mevcuttur.

Taşımacılıkta en önemli dikkat edilen husus taşıtım maliyetidir. Fakat taşımının şekillenmesinde başka faktörlerde etkili bulunmaktadır. Bunlar genel anlamda, ülkelerin politik durumları, ürünün özellikleri, taşıma süresinin ve taşıma yapılacak yolların durumu ve çevresel faktörler olarak sıralayabiliriz.

⁴⁸ Milli Eğitim Bakanlığı, **Aile ve Tüketici Hizmetleri: Taşıma**, Ankara 2011, (Çevrimiçi) http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Ta%C5%9F%C4%B1ma.pdf (Erişim tarihi:20.09.2014)

⁴⁹ Lojistik ,(Çevrimiçi) <http://tr.wikipedia.org/wiki/Lojistik> (Erişim Tarihi:30.04.2004)

⁵⁰ Lojistik Nedir? (Çevrimiçi) https://www.google.com.tr/search?q=t%C3%BCrk+dil+kurumu&oq=t%C3%BCrk+dil&aqs=chrome.0.69i59j69i57j69i61.2715j0j7&sourceid=chrome&es_sm=93&ie=UTF-8 (Erişim Tarihi:20.10.2004)



Şekil 1. Taşıma Türü Seçiminde Etkili Olan Faktörler

1.1.1 Karayolu Taşımacılığı

Ülke içerisinde yâda ülkeler arası karayolu ile yapılan taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha maliyetlidir. Yalnız karayolu taşımacılığı ile orta, küçük taşımacılık kolaylıkla sağlanabildiğinden tercih edilmektedir.

Karayolu taşımacılığında satıcı, alıcıya yâda diğer bir ifade ile malın bir elden diğerine geçmesi malın esas sahibi tarafından gerçekleştirilebileceği gibi, bir aracı nakliyat yada kargo firması ile de gerçekleştirilebilir.

1.1.2 Demiryolu Taşımacılığı

Raylı sistem üzerinde, çeken ve çekilen araçlar tarafından gerçekleştirilebilen taşıma şeklidir. Demiryolu taşımacılığında petrol dışında, enerji kaynaklarının

kullanılarak çalışma sürecini idame ettirmesi diğer taşımacılık türlerine göre demiryolu taşımacılığını avantajlı kılmaktadır.

1.1.3 Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha az riskli ve hızlı bir taşımacılık türüdür. Hava yolu taşımacılığı, teknolojinin gelişmesi ve uçakların taşıma kapasitelerinin artması ile birlikte günümüzde tercih edilebilirliğini arttırmıştır.

1.1.4 Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı ile petrol doğalgaz gibi ürünleri daha az maliyet ile taşıyabilmek mümkündür. Taşıma yeraltına veya yerüstüne döşenen borular sayesinde yapılabilmektedir.

Yeryüzündeki enerji kaynaklarının kullanımı arz ve talep isteğinin birbirine bağlanmasını gerekli kılmıştır. Karayolu ve denizyolu taşımacılığına kıyasla boru hattı taşımacılığı daha maliyetli olmasına karşın diğer taşıma türlerine göre daha güvenli, hızlı ve çevrecidir. Ham petrol boru hatları ile istenilen limanlara, buradan da işlenmek üzere rafineri merkezlerine ulaştırılmaktadır.⁵¹

1.1.5 Denizyolu Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı ile dökme malların ve daha büyük tonajlı malların gerek kıtalararası gerekte ülke iç limanları arasında iletilmesine olanak sağlamaktadır.

⁵¹ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (Çevrimiçi) http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171138_204_1_64.pdf (Erişim Tarihi:15.08.2014)

Denizyolu taşımacılığı bir ülkenin egemenliğine yani kıta sağanlığına göre şekillenmektedir. Ortak olan açık denizlerde ise taşımacılık ticaret serbestliğinden yararlanılarak yapılmaktadır.⁵²

Denizyolu Taşımacılığı ile birden fazla yükün daha az maliyet ile kıtalararası mesafelere daha az zafiyetle, güvenilir bir şekilde taşınması sağlanır.

Denizyolu yük taşımacılığı birleşenleri; deniz taşıma araçları ve gemiler, terminal ve limanlar ve taşınacak yüklerdir. Ticari gemilerin taşıyacakları yüke veya yolcu durumuna göre özel olarak dizayn edilmesi gereklidir.

1.2 Taşıma Türlerine Göre Yapılan İthalat Ve İhracat Oranlarının Denizyolu Taşımacılığı Açısından Karşılaştırılması

2009-2014 arası son beş yıllık yapılan ithalat ve ihracat oranlarını incelememiz gerekirse, taşımacılık sektöründe deniz taşımacılığının ne yönde geliştiğini daha kolay gözlemleyebiliriz.

Hem ithalat hem de ihracatta karayolu deniz taşımacılığının daha çok tercih edildiğini görebilmekteyiz. Burada, deniz taşımacılığında maliyetin diğer taşıma türlerine göre daha düşük olması ve daha yüksek kapasiteli ürünlerin taşınması etkilidir.

2009 yılında 73.962.307 bin \$ mal ithal ederken, aynı sene 47.145.609 bin \$ denizyolu ile ihracat gerçekleştirmişiz.2011 yılında ise ihracat anlamında 2009 yılında yapmışız olduğumuz ithalat oranına yaklaşabilmişiz

⁵² Enis Kayserilioğlu,Deniz Taşımacılığı ve Sektör Profili, İstanbul Ticaret Odası Etüt Ve Araştırma Odası , (Çevrimiçi) <http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-26.pdf> (Erişim Tarihi:20.04.2014)

1.3 Taşıma Türlerine Göre Son 5 Yılın İthalat Ve İhracattaki Taşıma Bedelleri

Tablo 2. Yollara Göre İhracat

(Bin \$)

Yıl	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2014	144 485 294	78 899 157	846 198	50 805 537	13 116 641	817 760
2013	151 802 637	82 930 885	956 521	53 674 535	12 960 697	1 279 999
2012	152 461 737	77 983 403	1 017 753	50 440 156	21 781 595	1 238 830
2011	134 906 869	73 576 384	1 242 610	50 257 713	8 577 891	1 252 272
2010	113 883 219	57 784 065	990 802	45 948 708	7 684 769	1 474 875
2009	102 142 613	47 145 609	906 923	42 392 616	9 764 289	1 933 175

Kaynak:T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor 2013

Tablo 3. Yollara Göre İthalat

(Bin \$)

Yıl	Toplam	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2014	220 450 411	128 943 380	1 085 710	33 745 765	22 353 095	34 322 461
2013	251 661 250	139 927 201	1 773 400	40 058 217	32 602 866	37 299 565
2012	236 545 141	129 029 330	2 346 113	39 414 333	23 797 146	41 958 219
2011	240 841 676	133 440 206	3 185 525	44 516 802	21 514 596	38 184 548
2010	185 544 332	98 629 933	2 454 604	42 442 194	15 131 613	26 885 987
2009	140 928 421	73 962 307	1 723 345	33 514 253	11 562 648	20 165 868

Kaynak:T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor 2013

1.4 Taşımacılık Türlerinin Etkinliklerine Göre Karşılaştırılması

Maliyetin çok düşük olması ve büyük miktardaki yüklerin diğer taşıma türlerine göre daha kolay taşınması nedeni ile en çok tercih edilen taşıma türü deniz taşımacılığıdır. Yalnız, denizyolunda ulaştırma süresinin fazla olması ve ulaşım ağının sadece limanlar arasında gerçekleşmesi diğer taşıma türlerine göre deniz taşımacılığının dezavantajıdır.

Tablo 4. Taşımacılık Türlerinin Karşılaştırılması

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli malları Kullanma becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin uygulanmasının Güvenilirliği
Kara Yolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Hava Yolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak:: Mahmut Yardımcıoğlu, Hilal Kocamaz ve Özlem Özer, **Lojistik Yönetiminde Taşıma Sistemleri ve Maliyetlendirme Yöntemleri**

2. Dünya’da Deniz Taşımacılığı Tarihsel Gelişimi

M.Ö. 3000 li yıllarda İlk denizci topluluk olarak bilinen Fenikelilerin Suriye ve bugünkü Lübnan kıyılarında yerleşmesi ile denizciliğin ilk olarak burada yapıldığını ve geliştiğini düşündürmektedir. Maden filizlerinin bu dönemde eritilerek balta dönüştürülmesi ve üretilen baltalardan ağaçların kesilmesi ile birlikte deniz taşımanın gövdesini meydana getirmişlerdir.⁵³

⁵³ Arzu Yıldız, Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşaa Sanayisinin Gelişimi, (Çevrimiçi) http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/2eb734903575495_ek.pdf?dergi=108 (Erişim Tarihi:20.10.2014)

Farklı bir görüş ise; M.Ö. 3000 li yıllarda ilk deniz ticaretinin Mezopotamya’da Nil nehri sayesinde Mısırlılar tarafından gerçekleştiğini belirtmektedir.

Deniz Taşımacılığının gelişimi dört farklı zaman aralığında değerlendirilmektedir. Bunlar;

a) XV. yy.a kadar ki dönem: Bu dönem sahillere bağlı denizcilik dönemi olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde, gemi, tekne veya deniz taşıtı olarak kullanılan araçların deniz ve rüzgârın akış yönlerine göre hareket etmesi sayesinde taşımacılık gerçekleşebilmekteydi.

b) XV.-XIX. yy.lar arası dönem: Bu dönem; Cihan Ulaşımı veya açık deniz yolu ile ulaşım devri olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemde astronomi ve haritacılık tekniklerinin gelişimi ile denizcilikte yön bilgisi ve yön tayini hakkında bilgi daha kolay elde edilebilir olmuştur.

c) XIX. yy-XX. yy.ın ikinci yarısı dönem: Bu dönemde deniz taşımacılığı ve deniz ticareti gelişmiş olup, denizcilik sektörel olarak diğer dönemlere oranla daha fazla önem kazanmıştır. Bu dönemde sanayiciliğin gelişmesi nedeni ile yeni pazar ve hammadde ihtiyacının artmasına neden olmuştur.

d) XX. yy ikinci yarısı sonrası dönem: 1950’lerden sonra Ülkelerin denizcilik sektörüne yaptıkları yatırımlar sonucu denizcilik ile ilgili liman ve liman kentlerinin gelişmesini sağlamıştır.⁵⁴

3. Deniz Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Konumlandırılması

3.1 Deniz Yoluyla Yapılan Yük Taşıma Çeşitleri

3.1.1 Dökme Yükler

Dökme yükler sıvı ve kuru yükler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

⁵⁴ Mehman HÜSEYNZADE, ”Deniz Taşımacılığı’nın Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü” (Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü FBE Şehir ve Bölge Planlama Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul , 2006, s.4.

Tahıl, maden cevheri, Orman ürünleri dökme kuru yük sınıfında değerlendirilmektedir.

Ham petrol, kimyasal, sıvılaştırmış yükler(LPG, LNG) sıvı dökme yük sınıfında değerlendirilmektedir.

3.1.2 Kırkambar Yükleri

Gemide birden farklı cins yükün taşınması kırkambar yükü olarak adlandırılmaktadır. Bu yükler, ambalajlı ya da ürünün cinsine göre ambalajsız olarak da konuşlanabilmektedir.

3.1.3 Dondurulmuş Yükler

Bozulma olasılığı yüksek olan; et, balık, tavuk, tereyağı, sebze, meyve gibi yüklerin frigorifik özellikli gemilerde taşınması gerekmektedir.

3.1.4 Konteynır Yükleri

Ürünlerin konteynır içerisinde güvenli bir şekilde taşınması ile önemli bir yük sınıflandırma şeklidir. Konteynır içerisinde her türlü yük çeşidi konulabilir.

3.2 Yük Ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşıma Şekilleri

3.2.1 Kuru Yük Taşımacılığı

Tahıl, dökme yükler, Ambalajlı, ambalajsız yükler, kum, çakıl, alçı gibi yükler, kuru yük taşımacılığı yapan gemiler tarafından taşınmaktadır.

Kuru yük taşımacılığına olan talebin artış gösterip göstermediği, piyasaların akış oranlarının ne yönde olduğunun dünyada ticaretin artış gösterip göstermediğini anlama açısından önemlidir.

Kuru yük taşımacılığı yapan gemiler tonajlarına göre üç gruba ayrılmaktadır. Bunlar:50.000DWT'ye kadar gemiler, "Handy-size"; 50.000–80.000 DWT arasındaki

gemiler;“Panamax, 80.000 DWT’den büyük gemiler ise, “Capesize” olarak adlandırılmaktadır.⁵⁵

Kuru dökme yük taşımacılığı yapan gemiler Yükleme ve boşaltmaya donanımlı olarak dizayn edilmişlerdir.

Aşağıdaki tabloda dünya kuru yük taşımasında kullanılan gemilere olan talebi gözlemleyebilmekteyiz.

Tablo 5. BDI Hesaplamasına Dahil Edilen Kuru Yük Gemi Tipleri Ve Dünya Filosundaki Yerleri

Gemi Tipi	Gemi Tonajı (1000 DWT)	Gemi Adedi	Toplam Tonaj	Dökme Kuru Yük İçerisindeki %'si	Sipariş Halindeki Gemi Adedi	Sipariş Gemi Tonajı
Capesize	>10.000	1.565	293.090	40%	311	60.000
Panamax	60-80.000	1.417	104.673	14%	147	10.951
Supramax	40-60.000	2.975	157.000	21%	640	37.500
Handysize	15-35.000	3.019	37.650	5%	63	1.343

Kaynak: AAPA Advisory -The Bulk Carrier Register 2014

3.2.1 Sıvı Yük Taşımacılığı

Petrol, su, sıvı haldeki kimyasal madde ve gazların taşınmasında kullanılan gemilerdir.

Aynı şekilde sıvı yük gemileri dört biçimde incelenmekte, buna göre, 70.000 DWT’ ye kadarki sıvı yük gemileri, “Panamax”, 70.000–120.000 DWT arası gemiler; “Aframax”, 120.000– 200.000 DWT arası olan ve Süveyş kanalını geçebilecek maksimum tonaja sahip olan gemiler; “Suezmax” ve 200.000–325.000 DWT arası gemiler; “Very Large Crude Carrier (VLCC)” olarak adlandırılmaktadır.⁵⁶

⁵⁵ Serkan Yenal, Dünya’da ve Türkiye’de Uluslar arası Deniz Taşımacılığı’nın Gelişiminin Değerlendirilmesi, (Çevrimiçi) <http://www.tmo.gov.tr/Upload/Document/tmodanhaberler/denizyolu.pdf>(Erişim Tarihi:18.09.2014)

⁵⁶ Yenal,a.g.e.

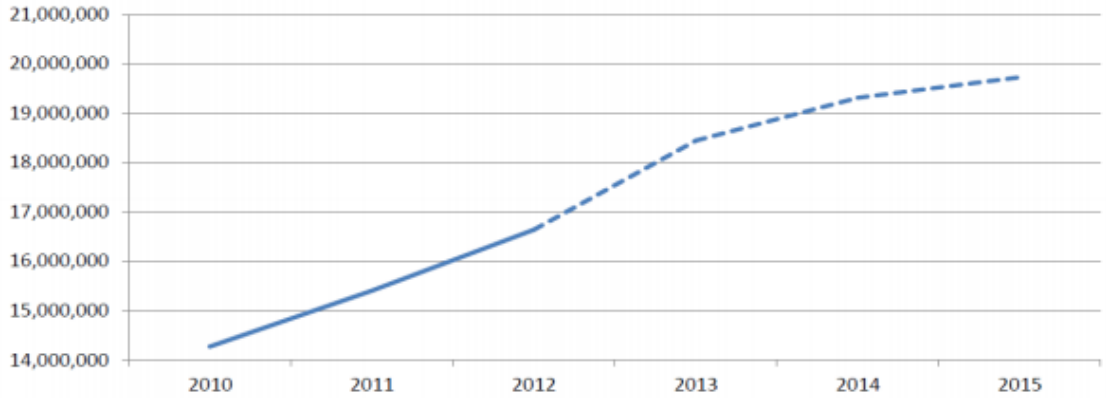
Petrol taşınmasında kullanılan gemiler için, dikkat etmek gerekir. Şarap, sirke gibi beyaz mal taşınmasında, yüklerin diğer cins yükler ile malın muhteviyatının bozulmaması için karışmamasına özen göstermek gerekir. Isıtma gerektiren siyah mal olarak geçen petrol ürünlerinin ayrı tanklarda taşınması lazımdır.⁵⁷

3.2.2 Konteynır Taşımacılığı

Konteynırlar standart kap taşıyan gemiler olarak bilinmektedir. Konteynır kelimesinin Türkçedeki karşılığı yüklük olarak geçmektedir.⁵⁸

Uluslar arası standartlara sahip taşımacılık sistemi içerisinde, güvenli ve hasarsız bir şekilde malzemenin taşınması için üretilen özel çelik kutu şeklinde yapılara konteynır denilmektedir.⁵⁹

Konteynır taşımacılığı ile taşınan yükler zamanla çeşitlenmekte ve artmaktadır. Yüklerin konteynır içerisinde taşınması sayesinde gerçekleşmesi ihtimal olan hasarlar en aza indirilmektedir.



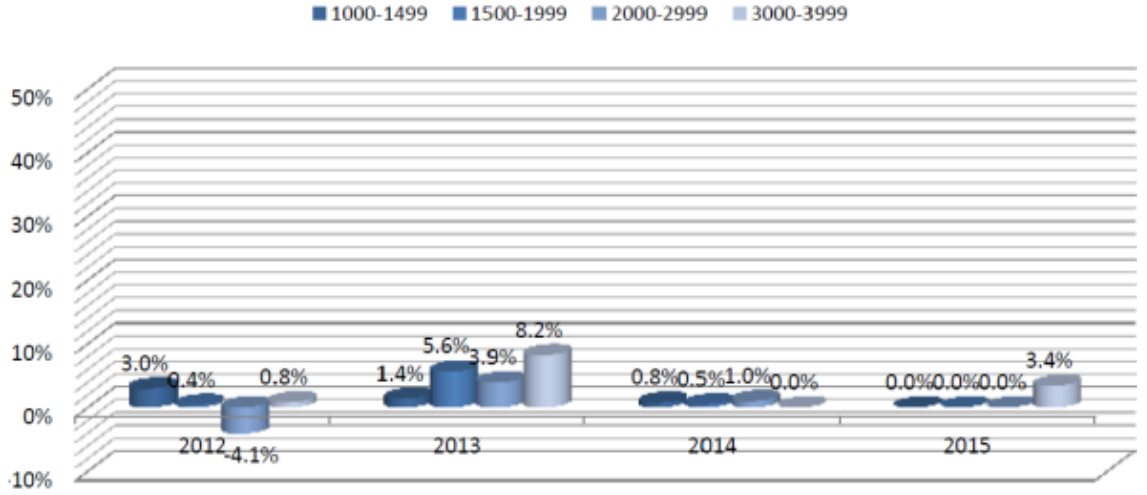
Kaynak: Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaret Analizleri

⁵⁷ Necmettin Akten, Taşımacılık Kılavuzu, İstanbul Ticaret Odası, 1995 -27 (Çevrimiçi) <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0007189.pdf> (ErişimTarihi:10.10.2014)

⁵⁸ Akten,**a.g.e.**,s141.

⁵⁹ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Konteyner>

Şekil 2. Dünya Konteynır Filo Kapasitesi



Kaynak: Konteyner Piyasaları, Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü ,2012 , (Çevrimiçi) http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Analizler/20121106_143341_64032_1_64351.pdf,

(Erişim tarihi:30.04.2014)

Şekil 3. Konteynır Gemilerinin Büyüklüklerine Göre Tonaj Artışı

3.2.3 Ro-Ro Taşımacılığı

Gemi vinçleri yüklenebilen, geminin güverte kısmı kapalı olan tır, treyler, kamyon gibi araçları taşımak için özel olarak tasarlanmış gemilerdir.⁶⁰ Diğer bir deyişle söylemek gerekir ise; Ro-ro gemileri taşıt gemileri olarak da adlandırılabilir.

Ro-Ro Taşımacılığı, lojistiğin en önemli araçlarından biridir. Ro-Ro araçları ile tekerlekli kara taşıtları taşınabildiği gibi raylı sistemlerde kullanılan araçlarda da taşınabilmektedir. Ro- Ro taşımacılığı yolcu taşımacılığına da elverişlidir.

3.2.4 Karma Taşımacılık

Farklı şekillerde taşınması yapılacak olan emtianın aynı gemide taşınması için özel olarak dizayn edilen gemilerde yapılan taşımacılıktır. Örneğin; kuru yük taşınması yapılan taşıma sağlanabilir.

⁶⁰ Ro-ro taşımacılığı, (Çevrimiçi) <http://www.businessdictionary.com/definition/roll-on-roll-off-Ro-Ro.html#ixzz3Q7qGIYE5> , (Erişim tarihi:30.04.2014)

3.3 Türk Deniz Taşımacılığı Sektör Profili

Dünyadaki Ticaret Filosu ile Türk Ticaret Filosunu karşılaştırdığımızda DWT cinsinden gemi tonaj sıralamasında ISL verilerine göre 2013 yılı itibari ile 13. Sırada yer almış bulunmaktayız. Türk Filosunda toplam 1.489 adet deniz taşımacılık yapılan deniz aracı bulunmaktadır. Deniz filomuzun ortalama deniz aracı yaş seviyesi 17.4 'tür. Dünya üzerindeki taşımacılık yapılan ilk 15 şirketin filo yaş durumları ile kıyas yapıldığında, gemi filomuzun çok genç olmadığı söylenebilmektedir.

Tablo 6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünyadaki Yeri

2013	2012	2011	2010	Ülkeler	Adet	Tonaj (1000 DWT)	Ortalama Yaş	2012-2013 (DWT değişimi)
1	1	1	1	YUNANİSTAN	3.989	282.200	11,05	8,40
2	2	2	2	JAPONYA	4.105	235.370	8,00	2,40
3	3	3	4	ÇİN	4.570	184.444	12,04	13,06
4	4	4	3	ALMANYA	3.811	126.976	9,30	-3,10
5	5	5	5	KORE	1.595	83.425	13,40	4,70
6	6	8	6	NORVEÇ	1.561	57.405	14,03	-1,90
7	7	12	11	SİNGAPUR	1.294	51.424	11,09	7,60
8	8	6	7	A.B.D	1.030	47.637	15,06	1,40
9	9	10	10	TAYVAN	844	47.532	11,02	4,60
10	10	11	9	DANİMARKA	902	41.136	10,07	-2,50
11	11	14	14	İTALYA	1.036	41.064	12,08	-0,70
12	13	7	8	HONG KONG(SAR)	689	33.637	10,70	8,00
13	13	15	15	TÜRKİYE	1.489	30.427	17,40	0,30
14	14	16	17	HİNDİSTAN	551	23.095	12,30	-1,50
15	15	18	18	KANADA	404	22.574	15,90	2,10

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri

2012 ve 2013 yılının ilk 4 aylık verilerini karşılaştırdığımızda 100.150,300,500 ve 1000 dwt yük kapasitesine sahip olan gemilerin aynı oranda arttığını gözlemleyebilmekteyiz.

Tablo 7. Gemi Yük Kapasitesine Göre Türk Deniz Ticaret Filosundaki Değişim
(Mill. DWT)

Türk Deniz Ticaret Filosu	2012 ilk 4 Ay	2013 ilk 4 ay	2012-2013 değişimi	2012-2013 değişimi
1000 Grt zeri(Dwt)	9.572.460	9.691.224	1,2	↑
500 Grt zeri (Dwt)	9.763.303	9.875.720	1,2	↑
300 GrT zeri (Dwt)	9.836.196	9.952.285	1,2	↑
150 Grt zeri (Dwt)	9.877.097	9.993.242	1,2	↑
100 Grt zeri (Dwt)	9.893.505	10.008.843	1,2	↑

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri

3.4 Türk Deniz Ticaretindeki Gemilerin Yaş Ortalaması

2013 ve 2003 yılları arasında deniz ticaretinde bulunan gemilerin karőtılaőtırmasını yaptığımızda, 2003 yılında ortalama gemi yaşı 24 iken, bu oran 2007 ve 2011 yılları arasında ortalama 21 yaş seviyesinde gemi bulunmaktadır. Gemi yaőının artması, geminin ömrünün düştüğü ve geminin yıpranmasının anlamına gelmektedir.



Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri

Şekil 4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Ortalama Yaşı

3.5 İhraç Edilen İlk 10 Yüke Göre Sıralama

Tablo 8. İhraç Edilen İlk On Yüke Göre İhracatımız

YÜK CİNSİ	İHRACAT (2012)	YÜK CİNSİ	İHRACAT (2013)
Fuel Oil	7.392.328	Portland Çimento	6.416.458
Portland Çimento	6.690.998	İnşaat Demiri	6.152.503
İnşaat Demiri	6.404.676	Fuel Oil	4.617.176
Feldispat	3.974.243	Feldispat	4.031.128
Klinker	2.903.466	Ham Petrol	2.876.900
Ham Petrol	2.811.400	Kurşunsuz Benzin	2.393.785
Kütük Demir	2.565.094	Klinker	2.136.827
Kurşunsuz Benzin	2.486.636	Rulo Saç	1.626.154
Demir Çelik Ürünleri	1.758.529	Kütük Demir	1.427.353
Profil Demir Boru	1.264.701	Demir Çelik Ürünleri	1.265.810
TOPLAM	38.252.071	TOPLAM	32.944.094

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri

2012 ve 2013 yıllarında en çok ihraç yaptığımız yüklerin sıralamasında değişmeler olsa bile genel itibari ile demir –çelik sanayi ve yakıt türü ürünlerin ihracatını gerçekleştirdi.

III. SİGORTA KAVRAMI

1. Sigortanın Tanımı

Risklerin gerçekleşmesi sonucu olabilecek zararları gidermek amacı ile belirli bir prim karşılığında kullanılan mali araca sigorta denir.⁶¹

Sigorta aynı türden karşılaşılabilecek olan risklere karşı, belirli bir miktar prim adı verilen ödenecek para karşılığı, olabilecek olan fiili zararların Zaralarının telafi edilebilmesi yönünde oluşturulan bir sistemdir.⁶² Diğer bir deyişle; kişiler karşılaşılabilecek ihtimalleri olan ve önleyemeyecekleri aynı tür zararları küçük primler ödeyerek bir havuz sisteminde paylaşmaktadır. Örneğin; 20.000 TL değerindeki bir araca sahip 1000 kişinin aracın çalınma, yanma gibi olabilme ihtimali yüksek hasarlara karşı tek başlarına alacağı tasarruf miktarı 20.000 TL olsun. Çünkü risk kavramı yüksek olduğundan tam bir hasar anında araç için ilk etapta ödenen 20.000 TL tamamı ile yok olmaktadır. 1000 kişinin ayıracağı tasarruf miktarı ise 20.000.000 TL olmaktadır. Bir sene içerisinde olabilecek pert tabir edilen aracın tamamı ile kullanılamaz hale gelmesi ile oluşacak hasar veya çalınma nedeni ile oluşacak hasar toplamını ortalama 50 olduğunu düşünürsek. Toplamda ödenmesi gereken hasar miktarı 100.000 TL'dir. Bu durumda fazladan 1000 kişi tarafından ayrılan tasarruf miktarı paranın 190.000.000 TL'lik kısmının kullanılmadığı görülmektedir. Tasarruf için ayrılan belirli miktar para ekonomide kullanılmadığından ekonomide para sirkülasyonu olumsuz etkileyeceğinden kayıptır. Eğer aynı riske sahip bu 1000 kişi birlikte hareket edip kişi başı 500 TL gibi ufak bir miktar para ayırarak olabilecek risklere karşı kendilerini güvence altına alsalardı. Toplamda 50,000 TL gibi bir fon ayrılmış olacaktı.

T.T.K.'nın 1263. maddesi sigortayı; "Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir

⁶¹ Sigorta Kavramı, (Çevrimiçi) <http://tr.wikipedia.org/wiki/Sigorta> (Erişim Tarihi:30.10.2013)

⁶² Sigorta, **Türkiye Sigorta Birliği**, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648> (Erişim Tarihi:30.10.2014)

takım hadiseler dolayısı ile bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır." şeklinde tanımlamıştır

Sigortanın amacı olabilecek maddi veya manevi zararları ekonomik bakımdan daha önemsiz duruma getirilmeye çalışılan modern bir imece sistemidir. Farklı bir söylem ile de belirtmek gerekirse; sigorta, olabilecek risklere karşı kendini teminat altına almak isteyen kişilerin belirli bir hasar anında tazminat ödemeyi taahhüt eden kişilere bir miktar para ödemesi yönünde işleyen bir sistemdir. Diğer bir deyişle, sigortacılık her geçen gün olma ihtimali ile karşılaşılabileceğimiz tehlikeler nedeni ile insanların kendilerini güvence altında hissetmelerini sağlayan bir sistemdir.

2. Sigortanın Tarihçesi

Dünyada sigortacılığın gelişmesi ve ortaya çıkması ihracat sayesinde ortaya çıkmıştır. Yaklaşık M.Ö. 4000 civarın, Babilliler döneminde, kervan tüccarlarına, kervanların soyulmasına ve olabilecek her türlü riske karşı borç veren sermayedarlar, zarar durumunda tüccarların borçlarını silmekte ve buna karşılık borcu tüccarlardan geri aldığı zaman, taşıdıkları riskin karşılığı olarak ana borç miktarı üzerinden bir miktar para almaktaydılar. Bu olay daha sonra Kral Hammurabi tarafından yasallar ile kanun haline getirildi. . Hammurabi Kanunlarının sigortacılığının gelişimine katkısı; haydutların saldırısına uğrayan kervanlarda olabilecek olan ziyanların bütün diğer kervanlar arasında paylaşılmasını içermekteydi. Olabilecek tehlikelerin paylaşması kara taşımacılığındaki ilk örneği olarak sayılabilmektedir.⁶³Sigortacılık alanında Antik Yunan döneminde, deniz ödücü gibi benzer uygulamalar sigortacılığın temelini oluşmasına katkı sağlamıştır.

14.yüzyılda Cenova, Floransa ve Venedik'te ekonomik koşulların değişmesi ile deniz taşımacılığı önem kazanmıştır. Taşımacılıkta meydana gelebilecek hasarların önlenmesi amacı ile sigortacılık alanında faaliyetler artmıştır. Cenevizliler ilk deniz sigorta sözleşmelerini bu dönemde uygulamaya koymuşlardır. İlk sigorta poliçesi olarak

⁶³ Sigortacılık Tarihi, **Türkiye Sigorta Birliği**, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/sigortanin-tarihi.aspx?pageID=438>(Erişim Tarihi:30.09.2014)

kabul edilen anlaşma İtalya'nın Cenova Limanı'nın dan Mayorka' ya "Santa Clara" adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla 23 Ekim 1347 tarihinde düzenlendi. Sigorta konusunda ilk kanuni mevzuat ise 1435 yılında yayınlanan Barselona Fermanı'ydı. İtalya'daki başlangıçtan sonra, deniz sigortalarının özellikle 18. yy' da İngiltere' de geliştiği görülmektedir.⁶⁴

1688 yılında Londra'da bulunan ve Edward Lloyd adında bir kişinin işlettiği kahvehane, gemi sahipleri, iş adamları ve tüccarların deniz ticaretine ilişkin bilgi alışverişinde buldukları bir mekân sayesinde bugünkü anlamı ile sigortacılığın dönüm noktası olmuştur. Underwriter tarafından hazırlanan, gemi veya gemi yükün teminat altına alan belgeler Lloyd'un kahvehanesinde düzenlenmeye başlanmıştır.1871 yılında ise İngiltere Parlamentosu tarafından çıkarılan bir yasa ile birlik haline gelmişlerdir. Lloyd's daha sonraki yıllarda kara ve diğer sigorta türlerinde de faaliyete geçmiştir.⁶⁵

Lloyd's' un en belirgin özelliği Lloyd's üyelerinin bütün varlıklarıyla sorumluluk taşımaları ve "Broker" denilen aracı kişi veya firmalarla işlem yapmalarıdır. Lyod's hiçbir zaman direk sigortalı aracılığı ile işlem yapmamaktadır.⁶⁶

3. Türkiye'de Sigortacılığın Tarihçesi

Türkiye'de sigortacılık alanında benzer uygulamalara Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde yapılan vakıf ve benzeri uygulamalara dayandırmak mümkündür. Fakat bizde gerçek anlam da sigortacılık alanında düzenlemeler ve çalışmalar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlanılmıştır. İlk olarak 1862 yılında Riunueene Adriatice di scurta adlı İtalyan şirketi İstanbul'da acentelik açmıştır. Yine 1860'lı yıllardan itibaren İngiliz, Fransız ve Alman sigorta şirketlerinin Türkiye'de çalışmalar yaptıkları

⁶⁴ Kaya Feridun, **Sigortacılık**, Beta Yayınevi: İstanbul 2010. S42.

⁶⁵ Ahmet Ersin Ulusoy, "Türk Deniz Sigortacılık Sektörü ve Avrupa Mevzuatına Uyum, "(İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2008 , s.5.

⁶⁶ Türkiye Sigorta Birliği **a.g.e.**

bilinmektedir.1863 yılında bir İngiliz şirketi deniz nakliyatı konusu dışında, pamuk depolarını yangın riskine karşı sigorta ürünü satmaya başlamışlardır.⁶⁷

1870 yılındaki Beyoğlu yangını, ciddi maddi hasarlara yol açmış, o zamana kadar sigorta bilinci hususunda gerek dini sebepler gerek sigortacılık hakkında yanlış düşünceler nedeni ile gelişmemişti. Beyoğlu yangının sonra yangın sigortacılığına karşı talebi arttırmış ve pek çok yabancı sigorta şirketi yangın sigortası ürünleri ile pazarda yer edinmeye başlamışlardır. Fakat o dönemde sigortacılık alanında belirli bir yönetmeliğin bulunmaması ve hazırlanan poliçelerin büyük çoğunluğunun yabancı dilde olması nedeni ile sigorta uygulamalarında aksaklık çıkmıştır.

1893 yılında, Duyun-ı Umumiye, Tütün rejisi ve Osmanlı Bankası tarafından ilk Osmanlı sigorta şirketi olan Osmanlı Umum Şirketi faaliyet göstermeye başlanmıştır. Osmanlı Umum şirketi kuruluş aşamasında diğer sigorta şirketlerinden farklı olarak II. Abdülhamit tarafından verilen bir ruhsata sahipti. Sigorta poliçelerin tercih edilmesi hususunda poliçelerde bulunan ferman-ı hümayun-u cenabı padişahı mantuk-u münifince teşekkül etmiştir.⁶⁸”Fakat sigorta şirketleri arasında yapılan tarife fiyatlarının yapılandırılması neticesinde ilerleyen tarihlerde sigorta şirketleri arasında dengeler değişmiştir.

⁶⁷ Kaya **a.g.e.** s.44

⁶⁸ Fatih Kahya, **Gaziantep Sigorta Acenteleri Derneği**, (Çevrimiçi)
<http://www.gasad.org.tr/duyuru/ilk-yerli-sigorta-sirketimiz-osmanli-umum-sigorta-sirketi-168.html>(
Erişim:30.10.2014)

Tablo 9. Türkiye’de Bazı Sigorta Şirketlerinin Çeşitli Branşlarda Faaliyete Geçiş Tarihleri

Şirket	Branşların Faaliyete Geçiş Tarihi			
	Yangın	Nakliyat	Hayat	Kaza
London Sun Insurance	1863			
Helvetia	1869			
North British	1872			
Northen	1872			
Nord Deutsche	1878	1878		
La Fonciere	1878			
Union	1892		1892	1892
Osmanlı Umum Şirketi	1893	1893		
Assicurazioni Genarali	1896	1896	1896	
Riunione Adriatika	1896	1899	1896	
Aachen & Munich	1897			
Magdeburger	1904			
Alliance	1911	1911		
Mannheim	1915	1870		
İttihad-i Milli Osmanlı Sigorta Şirketi	1918			
İzmir Nakliye Sigorta Şirketi		1917		
La Danube			1893	
Victoria de Berlin			1895	
National			1902	
İttihad-i Milli Hayat Sigorta O A.Ş.			1911	

Kaynak: (SİGORTA REHBERİ, 1942: 1. Kısım-1, 3.Kısım-5: KURMUŞ, 1974:90; TOPRAK, 1982: 360-3)

1908 ve 1914 yıllarında yasalarda yapılan düzenlemeler ile yerli olmayan şirketler kontrol altına alınmaya çalışıldı. 1914 yılındaki yasa ile yabancı şirketler teminat göstermeye ve vergi vermeye zorunlu tutuldular. Sendikanın adı ise “ Türkiye’ de Çalışan Sigorta Şirketleri “ olarak değiştirildi. Bu değişiklikler ile yabancı şirketler Türkler ile ortaklık kurma yoluna gittiler.⁶⁹

⁶⁹ Türkiye Sigorta Birliği, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/turkiyede-sigortacilik.aspx?pageID=439> (Erişim Tarihi:30.10.2014)

Bankalar, Osmanlı devletinde sigorta şirketleri faaliyetlerine bugünkü adı ile banka sigortacılığı olarak tabir edilen belirli bir komisyon karşılığı sigorta şirketlerinin ürünlerinin satışına destek olan işlemler yapıp güven kazanmalarını arttırıyorlardı.

Tablo 10. Bazı Sigorta Şirketlerinin Türkiye’de Çalıştıkları Bankalar

Sigorta Şirketi	Branş	Çalıştığı Banka
Osmanlı Umum Şirketi	Genel	Osmanlı Bankası
Union	Genel	Osmanlı Bankası
Les Province Reunies	Yangın	Wiener Bank-Verein
Caisse Paternelle	Hayat	Credit Lyonnais
Phenix Autrichien	Yangın-Hayat	Credit Lyonnais
Equitable Life Insurance	Hayat	Credit Lyonnais

Kaynak: <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/469/5369.pdf>

1939 yılında Türkiye’de bulunan sigorta şirketleri Ticaret Bakanlığına Bağlandı.1959 Yılında 7397 sayılı Sigortacılık faaliyet ve denetimine ilişkin temel esasların belirlendiği Sigorta murakabe kanunu yürürlüğe konuldu.1987 yılında murakabe kanunundaki boşlukları doldurmak amacı ile 3379 ve 7397 sayılı yasalar yürürlüğe konuldu. Sigorta şirketleri Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı’na bağlanarak mali yapının bir parçası olarak onaylandı.1 Mayıs 1990 tarihinden itibaren Kaza Sigortaları (zorunlu sigortalar hariç), Mühendislik Sigortaları ile Zirai Sigortalarda; 1 Ekim 1990 tarihinden itibaren de Yangın ve Nakliyat sigortalarında da Serbest Tarife Sistemine geçildi.⁷⁰

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu 14 Haziran 2007 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sigortacılık kanunun yürürlüğe girmesi ile sigorta murakabe kanunu yürürlükten kaldırılmıştır.

⁷⁰ Ag.e..

4. Sigorta Aracıları

Sigorta şirketlerinin sigorta ile yapılacak her türlü poliçe üretim, tahsilât vb. işlemleri bizzat kendilerinin yapması mümkün değildir. Bu nedenle sigorta işlemlerini gerçekleştirebilmeleri için, aracı kişi veya kurumlara ihtiyaç duyarlar. Sigorta aracıları, sigorta şirketini temsil ederek gerekli işlemleri gerçekleştirebilirler. Sigorta aracıları bir çeşit sigorta şirketlerinin temsilcileridir.

a. Acente

5689 sayılı Sigorta Kanunu'na göre;'' Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabi bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir surette sigorta şirketlerinin nem ve hesabına sigorta sözleşmelerine aracılık etmeyi veya bunları sigorta şirketleri adına yapmayı meslek edinen, sözleşmenin akdinden önce hazırlık çalışmalarını yürüten ve sözleşmenin uygulanması ile tazminatın ödemesinde yardımcı olan gerçek veya tüzel kişiyi ifade etmektedir.''71

b. Prodüktör

Prodüktör Sigorta Murakabe Kanunu madde 37/3 ' e göre; "sigorta ettiren ve sigortacıya bağlı olmaksızın çeşitli sigorta dallarında sigorta olmak isteyenlere bilgi vererek sigorta sözleşmesinin şartlarını müzakere ve tehlikenin konusunu ve özelliklerine göre sigorta teklifnamesini hazırlamada yardımcı olan ve çalışmalarının karşılığı olarak komisyon alan gerçek veya tüzel kişiler" olarak tanımlanmıştır.

c. Broker

Sigortacılık kanununa göre Broker; sigorta veya reasürans sözleşmesi yaptırmak isteyenleri temsil ederek, bu sözleşmenin yaptırılacağı şirketlerin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranan, teminat altına almak isteyen kişilerin hak ve

⁷¹ Kaya , a.g.e. s. 69

menfaatlerini gözeterek sözleşmelerin uygulanmasında veya tazmin atın tahsilinde yardımcı olmayı meslek edinen kişiler olarak tanımlanmıştır.⁷²

d. Eksperler

Sigorta edilen rizikoların kıymet değerlerini belirleyen ve bir hasar anında çıkabilecek olan zararın nedenlerini, niteliklerini tespit ederek bunları değerlendirmeyi meslek haline getiren kişilerdir.

Eksperler Hazine müsteşarlığından aldıkları belgeler ile sigorta kuruluşlarından bağımsız olarak çalışan gerçek veya tüzel kişilerdir.

e. Aktüerler

Aktüerler, matematik, istatistik ve olasılık hesapları yoluyla sigorta rizikolarını ve primleri, her türlü tarife, tablo yatırım getirililerini hesaplayabilen ve olası riskleri belirleyen ve bu risklerden meydana gelebilecek olumsuz yansımaları saptayan kişiler olarak tanımlanabilir.

5. Sigortanın İşlevi

Sigorta gerçekleşme olasılığı olan ekonomik kayıpların azaltılmasında önceden küçük primler ile teminat altına alınabilen bir risk yönetim aracıdır. Farklı bir söylem ile ifade etmek gerekirse; gerçekleşme olasılığı olan risklerin aynı riske maruz kalma ihtimali olan kişiler ile paylaşılmasıdır.

Sigorta pek çok sosyal ve ekonomik işlevi yerine getirebilmektedir. Bunları şöyle sıralandırabiliriz.

- Gerçek veya tüzel kişilere olabilme ihtimali olan risklere karşı emniyet sağlar.

⁷² TSEV Temel Sigortacılık 2013 Yılı Eğitim Notu s. 79

- Kredi sözleşmelerinde ipotek edilecek bir yerin sigortalı olma şartı aranmaktadır. Kredi veren kuruluş tüm riski üzerine almak istemez ve bu nedenle, kredi verme ön koşulu olarak sigorta yapılmasını uygun görmektedir.
- Tasarrufu gerçekleştirir ve sermaye edinimi arttırır. Sigorta şirketleri tahsil ettikleri primler ile fon birikiminde önemli rol oynar.
- Toplumda güven ortamını sağlar. Olma ihtimali olan gerek doğal afetlere karşı gerekse insanlar tarafından yapılabilecek hırsızlık, yangın, ölüm gibi risklerin gerçekleşmesi nedeni ile olabilecek hasarlarda maddi kayıpların azaltılmasında rol oynar.
- Uluslar arası ilişkilerin gelişmesine yardımcı olur.
- Finansal İstikrarı artırır. Sigortanın olmaması durumunda olabilecek kayıpların telafisi çok büyük olabilmektedir. Örneğin; bir ticareti işletmenin yanması durumunda, çalışan işçiler işsiz kalabilmekte ve üretim durmakta ve üretimin iletileceği yani sipariş alacak üçüncü kişilerin beklentileri ve ekonomik durumları sekteye uğrayabilmektedir. Sigorta ile olabilecek bu gibi zararlar gerçekleşmeden önlem alınabilmektedir.
- Girişimcileri ve ticareti destekleyerek, iş devamlılığı sağlanabilmektedir.
- Devletin himayesinde olan sosyal güvenlik kurumlarının üzerindeki yükü hafifletebilmektedir.
- Risklerin daha iyi yönetilmesini sağlayabilmektedir.
- Finansal sistemin gelişmesine; işlem maliyetlerinin azaltılmasında, nakit miktarının sağlanmasında ve ölçek ekonomisinin gerçekleştirilmesi şeklinde olmak üzere üç şekilde katkı sağlayabilmektedir.

6. Sigortanın Temel Prensipleri

Sigortanın temel prensipleri 6 ana başlık altında sıralanabilir.

6.1 Azami İyi Niyet Prensiibi

Sigorta taraflarının birbirine karşı art niyet olmadan tüm bilgileri, eksiksiz ve doğru bir şekilde birbirlerine ifade etmeleri gerekmektedir. Eğer sigortalı tarafından belirtilen beyanda bilinçli bir şekilde eksik bilgilendirme yapıldı ise sigortacının

poliçeyi iptal etme ve hasarı ödememe hakkı bulunmaktadır. Örneğin; Sigortalı tarafından bilinçli bir şekilde cam balkon hasarlandırılıyor ise ve yangın sigortasında bulunan cam teminatından ödeme alabilmek için fırtınadan kaynaklı bir hasar nedeni ile camın kırıldığı belirtiliyor ise, gerekli incelemeler yapıldıktan sonra sigortalı kusurlu ise ödeme yapılmaz. Ya da evdeki daha önceden olmuş bir su basması hasarını, hasardan sonra sigorta şirketine gidip durumu belirtmeden poliçe tanzim ettirip belirli bir zaman sonra hasar ihbarında bulunup yeni olmuş bir hasar olarak aksettirilirse, durumun tespit edilmesi ile sigortalıya ödeme yapılmaz.

6.2 Sigortalanabilir Menfaat

Sigortalanabilir değer bir ederin olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle sigortalanabilir değer parasal olarak ölçümlendirilebilmesi gerekmektedir. TTK'nun 1269 'unca maddesinde, rizikonun gerçekleşmesi durumunda hiçbir menfaati bulunmayan kimse tazminat yeni zarar sigortası yaptıramaz.

6.3 Tazminat Prensibi

Sigortalanabilecek malın hasar gerçekleştikten sonra, ekonomik değerini hasardan önceki duruma getirmektir.

Tazminat prensibinde dikkat edilecek husus, poliçede belirtilen teminat ederin gerçek değerinden düşük veya çok yüksek olmamasıdır.

Sigorta poliçelerinde sigorta teminatı malın gerçek değerinin çok üzerinde ise aşkın sigorta olarak adlandırılmaktadır. Aşkın sigorta olma durumunda malın gerçek ederi kadar hasar ödemesi yapılır, geri kalan üst limitteki ekstra bedel ise ödenmez. Fakat sigorta değerini ekstra aşan kısma isabet eden sigortalıya iadesi gerekmektedir.

Sigorta poliçelerinde, sigortaya konu olan malın gerçek veya makul değerinin altında olması ise eksik sigorta olarak adlandırılmaktadır. Sigortalı, bilerek yâda bilinçli olarak daha az prim ödemek maksadı ile gerçek değerinin altında sigortalanacak olan malın değerini eksik belirtebilir. Bu durumda olabilecek hasarlarda eksik ödeme yapılmaktadır.

6.4 Halefiyet Prensibi

Sigortacı bir rüculu yani üçüncü bir kişinin kusuru neticesinde meydana gelen bir hasar durumunda, ödediği tazminat kadar sigortalının yerine geçer ve hasara sebep olanlardan hasarın tazmini ister. Halefiyet prensibi ile sigortalının hem hasara neden olan üçüncü kişilerden hem de sigorta şirketinden tazminat alması önlenmiş olur.

6.5 Yakın Sebep Prensibi

Hasar anında prim hangi teminatlar altına alınmış ise o rizikonun gerçekleşmesi neticesinde hasar ödemesinin karşılanacağını ifade eder.

6.6. Rizikonun Varlığı

Gerçekleşmesi mümkün olan, fakat tarih ve zaman belli olmayan irade dışında meydana gelebilecek olan tehlike faktörüne riziko denir. Örneğin; ölümün elbet bir gün herkesin başına geleceği bellidir. Fakat yer ve zaman bilinmemektedir.

7. Sigortacılık Sektörü Analizi

Sigorta sektörü yer yer artan rekabet koşullarına göre değişiklik göstermesine rağmen günbegün artan bir sektörde pazar payına sahiptir.

7.1 Dünyada Sigortacılık Sektör Analizi

Dünyada reel olarak prim üretimini 2013 ve 2012 yılları arasında kıyaslamasını yaparsak, prim üretimi 2012 yılına göre %1,4 oranında büyüme gerçekleştirmiştir.

2,0 Trilyon ABD doları hayat dışı branşında,2,6 trilyon ABD doları ise hayat branşında prim üretimi olarak gerçekleşmiştir.

2013 yılında hayat branşında 0,7 oranında büyüme, hayat dışı branşında ise %2,3 olarak reel artış meydana gelmiştir.

Tablo 11. Prim Büyüme Oranları

	2012			2013		
	Hayat <i>Life</i>	Hayat Dışı <i>Non - Life</i>	Toplam <i>Total</i>	Hayat <i>Life</i>	Hayat Dışı <i>Non - Life</i>	Toplam <i>Total</i>
Gelişmiş Piyasalar	1,9	1,5	1,7	-0,2	1,1	0,3
Gelişmekte Olan Piyasalar	5,2	9,3	7,1	6,4	8,3	7,4
Toplam	2,3	2,7	2,5	0,7	2,3	1,4
Türkiye	-4,9	11,1	8,6	18,1	14,5	15,0

Kaynak: Swiss Re 2014 raporları

Hayat dışı prim üretimi ise 2012 yılında %2.7 den 2013 yılında % 2,3 azalarak gerçekleşmiştir. Gerçekleşen toplam prim miktarı ise 2.033 milyon dolardır.

Tablo 12. 2013 Yılı Dünyada Prim Üretimi Dağılımı

(Milyar \$)	Hayat <i>Life</i>	Hayat Dışı <i>Non - Life</i>	Toplam <i>Total</i>
Amerika	665	903	1.568
Kuzey Amerika	585	799	1.384
Latin Amerika ve Karayipler	80	104	184
Avrupa	947	685	1.632
Batı Avrupa	926	630	1.556
Orta ve Doğu Avrupa	21	55	76
Asya	899	380	1.279
Gelişmiş Asya Piyasaları	636	186	822
Gelişmekte Olan Asya Piyasaları	251	159	410
Orta Doğu ve Orta Asya	12	35	47
Afrika	50	22	72
Okyanusya	47	42	89
Dünya	2.608	2.033	4.641
Gelişmiş Piyasalar	2.200	1.653	3.853
Gelişmekte Olan Piyasalar	408	380	788

Kaynak: Swiss Re 2014 raporları

2013 yılı Prim üretim oranlarını incelediğinizde Avrupa'nın 947 milyon dolar ile hayat branşında en çok üretimi gerçekleştirdiğini gözlemlemekteyiz. Hayat Dışı branşında ise 903 milyon dolar ile Amerika'nın prim üretiminde üst sırada yer aldığı anlaşılmaktadır.

Gelişmekte olan piyasalardaki ve gelişmiş piyasalardaki prim oranlarını kıyasladığımızda, gelişmiş piyasalardaki toplam prim üretiminin daha yüksek olduğunu gözlemleyebilmekteyiz.

8. Türkiye’de Sigorta Sektörü Analizi

8.1 Türkiye de Sigorta Şirketleri Ve İstihdam Durumları

2013 yılında sektörde faaliyet gösteren 61 şirketin 36’sı hayat dışı sigortalarda, 6’sı hayat sigortalarında, 18’i hayat ve emeklilikte, biri de reasürans alanında ruhsat sahibidir.

Sigorta sektöründe istihdam edilen personel sayısı hayat sigorta şirketi ve reasürans şirketi hariç her 2009-2013 yılları arasında artış göstermiştir. Toplam 2013 verilerine göre sektörde 18.511 personel istihdam edilmektedir.

Tablo 13. Sektörün İstihdam Durumu

	2009	2010	2011	2012	2013
Toplam Şirket Sayısı (*)	57	58	59	59	61
Hayat Dışı Sigorta Şirketi	33	34	35	35	36
Hayat Sigorta Şirketi	10	10	9	6	6
Emeklilik Şirketi	13	13	14	17	18
Reasürans Şirketi	1	1	1	1	1
Personel Sayısı	15.602	16.029	16.783	17.521	18.511
Hayat Dışı Sigorta Şirketi	8.701	9.046	9.241	9.526	9.866
Hayat Sigorta Şirketi	752	740	775	473	442
Emeklilik Şirketi	5.939	6.024	6.549	7.305	7.989
Reasürans Şirketi	210	219	218	217	214
Broker Sayısı	72	81	92	98	111
Sigorta Acente Sayısı	15.579	16.205	16.616	16.827	15.494
Bireysel Emeklilik Aracısı	15.666	16.716	17.868	20.176	26.639
Eksper Sayısı	908	1.095	1.343	1.396	1.379
Tarım Eksperi Sayısı	1.154	1.318	1.649	1.926	1.953

(*) Prim ve katkı payı üretiminde bulunmayan şirketler hariç – *Excluded inactive insurance and pension companies*

Kaynak: Swiss Re 2014 raporları

8.2 Türkiye 'De Sigorta Şirketleri Tarafından Yapılan Üretim Oranları

Sigorta ve emeklilik şirketleri tarafından 2013 yılında hayat dışı dallarda 51.597.637 adet ve hayat branşında 15.416.322 adet olmak üzere toplam 67.013.959 adet poliçe üretilmiştir. Hayat branşında tanzim edilen yeni poliçe sayısındaki önemli artışın etkisiyle 2013 yılında toplam poliçe sayısı 2012 yılına göre %11,43 oranında artmıştır.

Tablo 14. Poliçe, Sözleşme Ve Katılımcı Sayıları

	2009	2010	2011	2012	2013
Hayat Dışı Branşlar					
Poliçe Sayısı	33.281.456	38.225.736	44.195.762	47.493.646	51.597.637
Sözleşme Sayısı (*)	48.828.381	54.460.397	64.267.716	72.609.460	79.425.947
Hayat Branşları					
Yeni Ferdi Poliçe/Sertifika Sayısı	7.839.579	10.436.831	16.392.861	12.643.852	15.416.322
Yürürlükteki Ferdi Poliçe Sayısı	2.534.331	2.536.583	2.156.012	2.373.771	2.759.409
Yürürlükteki Sertifika Sayısı (**)	10.819.920	12.679.216	19.188.497	22.145.545	23.717.452
BES Sözleşme Sayısı	2.203.491	2.534.793	2.938.333	3.493.465	4.683.303
BES Katılımcı Sayısı	1.987.940	2.281.478	2.641.843	3.128.130	4.153.055

(*) Paket poliçe içinde yer alan sözleşmelerle birlikte toplam sözleşme sayısı.

Included total number of contract in the package policy.

(**) 2009 yılından itibaren grup poliçeleri içindeki sertifikalar ayrıca değerlendirilmiştir.

Kaynak: www.tsb.org.tr

Tablo 15. Şirketlerin Branşlar Bazındaki Prim Üretim Oranları

Branş Adı	2014-12		2013-12		Değişim	
	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı (%)	Toplam Üretim (TL)	Pazar Payı (%)	Değişim (%)	Reel Değişim (%)
KAZA	1.035.675.457	4,56%	887.277.513	4,26%	16,73%	7,91%
HASTALIK-SAĞLIK	2.930.346.787	12,90%	2.473.114.765	11,87%	18,49%	9,54%
KARA ARAÇLARI	5.085.067.734	22,39%	5.025.804.558	24,12%	1,18%	-6,46%
KASKO	5.085.067.734	22,39%	5.025.804.558	24,12%	1,18%	-6,46%
RAYLI ARAÇLAR	10.586	0,00%	5.286	0,00%	100,27%	85,14%
HAVA ARAÇLARI	58.724.204	0,26%	41.755.849	0,20%	40,64%	30,01%
SU ARAÇLARI	140.455.545	0,62%	139.916.316	0,67%	0,39%	-7,20%
NAKLİYAT	488.871.753	2,15%	415.936.425	2,00%	17,54%	8,66%
YANGIN VE DOĞAL AFETLER	3.844.573.725	16,93%	3.324.489.251	15,96%	15,64%	6,91%
GENEL ZARARLAR	2.429.292.744	10,70%	2.186.115.158	10,49%	11,12%	2,73%
KARA ARAÇLARI SORUMLULUK	5.528.325.411	24,34%	5.382.930.772	25,84%	2,70%	-5,06%
TRAFİK - YEŞİL KART DAHİL	5.070.820.284	22,33%	4.963.838.584	23,83%	2,16%	-5,56%
HAVA ARAÇLARI SORUMLULUK	92.765.288	0,41%	69.721.106	0,33%	33,05%	23,00%
SU ARAÇLARI SORUMLULUK	9.409.070	0,04%	1.675.496	0,01%	461,57%	419,15%
GENEL SORUMLULUK	634.407.542	2,79%	508.124.765	2,44%	24,85%	15,42%
KREDİ	138.958.449	0,61%	106.601.433	0,51%	30,35%	20,51%
KEFALET	26.554.285	0,12%	24.702.020	0,12%	7,50%	-0,62%
FİNANSAL KAYIPLAR	178.765.763	0,79%	171.417.053	0,82%	4,29%	-3,59%
HUKUKSAL KORUMA	84.360.711	0,37%	67.218.062	0,32%	25,50%	16,02%
DESTEK	2.984.038	0,01%	7.482.251	0,04%	-60,12%	-63,13%
HAYATDIŞI TOPLAM	22.709.549.092	87,40%	20.834.288.079	86,00%	9,00%	0,80%
HAYAT TOPLAM	3.280.003.588	12,60%	3.395.27.656	14,00%	-3,40%	10,70%
GENEL TOPLAM	25.989.552.680	100,00%	24.229.615.735	100,00%	7,30%	-0,80%

Kaynak: www.tsb.org.tr

2013 ve 2014 branş bazında prim üretim oranlarını karşılaştırdığımızda; kara su araçları, kara araçları sorumluluk, trafik- yeşil kart, kefalet, finansal kayıplar ve destek branşlarında azalarak büyüme gözükmemektedir.

Hayat dışı branşında %8 lik reel büyüme olmasına karşın, hayat branşında %-10,76 bir azalarak büyüme söz konusu olmuştur. Genel sigorta prim üretim oranına ise bu oran %-0,8 azalarak büyüme olarak yansımıştır.

IV. NAKLİYAT SİGORTALARI VE DENİZ YOLU İLE YAPILAN EMTİA SİGORTASININ İNCELENMESİ

Bir yerden diğer bir yere gerek araçların gerek yüklerin taşınması sırasında olabilecek hasarları güvence altına almak amacı ile düzenlenen sigortalar nakliyat sigortası olarak adlandırılmaktadır.

Nakliyat sigortası diğer sigorta türlerine göre gerek uygulama gerek hasar oranlarının belirlenmesi amacı ile farklılık arz etmekte olup ayı bir uzmanlık gerektirmektedir.

Nakliyat sigortalarının sigortalıları; ithalat, ihracatçılar, nakliyat yapan firmalar, bankalar gerek taşıma yapabilecek gerçek kişilerdir.

Nakliyat sigortaları iki ana başlık altında bölümlendirilebilir.

a) Sefer Poliçesi: Her hangi bir müddet belirtilmemiş yani zaman sınırlandırılması olmaksızın düzenlenen poliçe türüdür. Kıymet ve emtia poliçeleri sefer poliçesi olarak düzenlenmektedir. Tekne sigortalarında ise istisna durumlarda sefer poliçeleri düzenlenebilmektedir.

b) Zaman(Müddet) Poliçesi: Poliçe üzerinde belirlenmiş tarih aralığında sigorta konusunun teminat altına alınması için düzenlenen poliçelerdir. Tekne sigortaları zaman sigortaları olarak tanzim edilebilmektedir. Bu poliçeler en çok 1 senelik yani 12 aylık olarak tanzim edilebilirler. Teminat altına alınan değer, poliçede belirlenen sürelerde teminat kapsamında alınır ve bitiş tarihi itibari ile teminat harici olarak değerlendirilir.

1. Emtia Sigortaları

Tek seferde yapılacak emtianın karşılaşılabilecek risklerden meydana gelebilecek hasarları önlemek amacı ile yapılır. Diğer bir deyişle; malların bir yerden başka bir yere bir veya birkaç araç ile nakil yolu ile taşınması sırasında olabilecek hasarları teminat altına alan sigortalar emtia sigortasının konusuna girmektedir.

Sigortalının ya da sigorta ettirenin isteği üzere, dar ve geniş olarak sigortalanabilecek değer teminat kapsamına alınabilir. Alınacak teminatın dar veya

geniş olması ya da eklenebilecek olan özel şartlara istinaden poliçe prim fiyatları değişebilir. Emtia sigortalarında fiyatı taşınan yükün cinsi ve sefer süresi de etkilemektedir.

Emtia sigorta poliçeleri üç çeşittir.

- a) **Muvakkat(Geçici/ Flotan)Poliçe:** Bankalar sigortalıya açacakları akreditif hesapları için, sevkiyatı yapılacak değerle ilgili bilgilerin sigorta kapsamında teminat altına alınması için poliçe düzenlenmesini isteyebilir. Sevkiyatın tarihi tam olarak belli olmadığı durumlarda düzenlenen bu poliçeye geçici poliçe adı verilir. Her bir mal taşıma sırası veya zamanı geldiğinde, hasar anında bir sorun ile karşılaşmamak amacı ile sigorta şirketine geri bildirim sağlanması gerekmektedir.
- b) **Abonman Poliçe:** Bir senelik düzenlenen poliçedir. Bu poliçe ile ilgili tüzel ya da gerçek kişinin yapacağı taşımalar teminat altına alınmaktadır. Diğer bir söylemde belirtmek gerekir ise; sigortalı ve sigortacı arasında bir yıl süre müddeti baz alınıp yapılan anlaşmalar abonman poliçesi olarak adlandırılmaktadır. Abonman poliçesi ile yapılan anlaşma kapsamında; sigortacı, sözleşmede belirlenen şartlar ve limitlerle sınırlandırılmakla birlikte sigortalının gerçekleştireceği tüm taşımaları sigortalamakla yükümlüdür. Sigortalının ise; gerçekleştirecek olan tüm yükleme detayları ile ilgili tüm bilgileri sigortacıya bildirmesi ve çıkabilecek prim miktarının ödemesini gerçekleştirmekle sorumludur.

Abonman poliçelerinde taşınacak emtianın cinsi, sevkiyatı yapılacak olan ülkeler, sigortalanacak olan ederin hangi taşıma şekli ile yapılacağı, araç başına teminat altına alınacak azami limit miktarı, uygulayacak özel ve genel şartlar, poliçe prim fiyatı, sözleşmesinin süresi vb. bilgiler bulunmaktadır.

- c) **Münferit(Kati) Poliçe:** Yapılması kesin olan, taşımayı teminat altına almak için yapılan poliçedir.

Emtia Nakliyat sigortasında üç ana teminat bulunmaktadır.

- a) **Tam Ziya:** Taşınan emtianın, taşınan nakil aracı ile tamamen yok olması neticesinde hasarın karşılanacağını belirten bir klozdur. Örneğin; yüklü bir geminin tamamı ile sular altında batması veya yüklü aracın araçtaki yük ile yanması durumunda karşılanabilecek hasarları teminat altına almaktadır.
- b) **Dar Teminat:** Yangın, yıldırım, çarpma, çarpışma, devrilme gibi durumlarda yükte meydana gelebilecek hasarları teminat altına alabilen hasarlardır.

Denizyolu taşımacılığında; Institute cargo clauses, Karayolu taşımacılığında Kamyon klozu, Demiryolu taşımacılığında demiryolu klozu geçerlidir. Fakat hava yolu taşımacılığında dar teminat bulunmamaktadır.

- c) **Geniş teminat:** Hava yolu taşımacılığında; Institute Air cargo Clauses(All Risk) veya Institute Cargo Clauses(Air) geçerlidir.

Deniz yolu taşımacılığında ise; Institute Cargo Clauses, Institute Cargo Clauses (A) geçerlidir.

2. Navlun Sigortası

Navlun; denizyolu ile taşıma yapılacak emtianın karşılığında ödenen ücrettir. Deniz yolu ile yük taşınmasında olabilecek hasarlarda navlun ücreti de etkileneceğinden, olabilecek olumsuz aksaklıkların önüne geçebilmek adına navlunda sigortalılabilmektedir.

3. Kıymet Nakliyatı Sigortası

Kıymetli evrak, para, maden gibi ürünlerin taşınmasında olabilecek tehlikelere karşı değerli ürünlerin teminat altına alabilmek için yapılabilen sigortadır. Zırhlı araç ve özel güvenlik ile korunması neticesinde kıymetli ürünlerin taşınmasında olabilecek gasp, soygun vb. hasarlar kıymet nakliyat sigortası ile teminat altına alınabilmektedir

Kıymet nakliyat sigortası; taşınacak olan kıymetin, nakliye yapacak olan kişi veya kuruma iletildiği anda başlar, varış yerinde ulaştırılacak olan alıcının eline geçmesi ile yapılan akit sonlanır. Taşıma süresi içerisinde, sigorta himaye kapsamında teminat

altına alınan nedenlerden dolayı meydana gelen hasarlar veya kayıplar sigorta kapsamında değerlendirilmektedir.

Kıymet nakliyat sigorta kapsamında içerik dışında tutulan haller aşağıdaki gibidir.

- Sigortaya konu olan değer in gecikmesi sebebi ile oluşacak her türlü zarar veya hasar ile sigorta konusunun haczedilmesi ve alıkonulması
- Emniyeti suiistimal
- Nedeni ortaya konulamayan kıymette meydana gelebilecek kayıplar, noksanlıklar
- Harp ve grev riskleri

Kıymet Nakliyat sigortasında fiyatlandırmayı belirleyen unsurlar:

- Sevkiyatın başlangıç ve bitiş tarihleri
- Taşınan değer in kıymeti
- Sigortalanacak olan değer in kurumsal bir ürün olup olmaması fiyatlandırmayı etkiler. Örneğin; banka kanallı ya da milli piyango idaresi tarafından kurumsallaşmış taşınacak olan ürünlerde poliçenin daha düşük fiyatlandırılması sağlanır.
- Kıymeti yapılacak taşımanın gerekli güvenlik önlemleri neticesinde, örneğin zırhlı araç ya da memur ya da silahlı güvenlik görevlisi ile taşınması da poliçe fiyatını belirlemektedir.
- Sevkiyatı gerçekleştirilecek değer in, sigorta bedelinde değerlendirilen ederi
- Kıymeti yapılacak olan ürünün ikame değeri

4. Sorumluluk Sigortası

Sigortalıların gerçekleşmesi olası üçüncü kişilere karşı vereceği zararlar sonucu olabilecek tazminatı karşılatmak amacı ile yaptırdığı sigortalardır.

Sorumluluk sigortalarının konusu, eşya taşımacılığı yapan karayolu nakliye firmalarının veya gemi tüccarlarından kaynaklanacak hasarların hukuki sorumluluğunu sağlamak amacı ile yapılır.

4.1 Gemi Tamircileri Hukuki Sorumluluk Sigortası

Gemi tamircilerinin, deniz araçlarının bakım, onarım ve tamiri sırasında meydana gelmesi muhtemel hasar ve kayıplardan olabilecek hukuki sorumluluğu güvence altına almak için yaptırılmaktadır.

4.2 P&I Klüp Sigortası

Tekne için yapılan tekne sigortanın hasar anında sigorta teminatında olmayan riskler için üçüncü şahıslara olan sorumluluğun teminat altına alınabilmesi için kurulan sigorta şeklidir.⁷³

Klüp sigortası ile bir deniz yolculuğuna ait özgü risklerin sorumlulukları, masrafları ve giderleri teminat altına alabilmek amacı ile yapılan sigortalar kulüp sigortası himayesinde değerlendirilmektedir.⁷⁴

Koruma teminatı ile

- Gemi adamlarının veya üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı ve ölümü sebebi ile meydana gelebilecek ziyan ve masraflar
- Gemiye kayıtlı gemi adamlarının ülkesine iadesi ile ilgili masraflar
- Kayıtlı geminin gemi adamlarının ikame harcamaları
- Kayıtlı gemi adamlarının eşyalarının kaybı veya hasara uğraması sonucu olabilecek kayıplar
- Ulaşımında meydana gelebilecek sapma ve liman masrafları
- Denizdeki can kurtarma masrafları
- Çatma ve çatışmadan doğabilecek sorumluluk ile ilgili kayıplar
- Çekmeden doğabilecek sorumluluk masrafları
- Enkazın kaldırılması
- Karantina masrafları

⁷³ Osman Yücesan, **Nakliyat Ve Emtia Sigortaları**, İstanbul: Emek Matbaacılık, 2004,s. 65.

⁷⁴ Didem S. Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (P&I)**, İstanbul: Arıkan Yayınevi ,2.b.,2006, s. 22.

- Sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar

Koruma teminatı ile sigorta kapsamına dâhil edilebilmektedir.

Tazmin teminatı ile;

- Yükün taşınması sırasında olabilecek zararlar
- Çatma halinde yüke gelen zararlardan doğan sorumluluk
- Müşterek avarya kapsamında olabilecek müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları
- Deniz yolu ile petrol taşınması sonucu olabilecek hasarlar
- Dava ve say masrafları

Tazmin teminatı kapsamında değerlendirilebilmektedir.⁷⁵

4.3 Liman Sorumluluk Sigortası

Liman işletmeleri ile ilgili olan ve limanda bulunan deniz taşıtları, ekipman vb. ile 3.şahıs mallarında yükleme, boşaltma, yanaşma sırasında oluşabilecek ziyanlar, limana emanet olarak bırakılmış deniz taşıtları dolayısı ile üçüncü. Şahıslara veya mallarına gelebilecek zararlar ve bu zararlar ile ilgili dava masraflarını teminat altına alır.

4.4 Marina Sigortası:

Marinaya teslim edilmiş olan deniz araçlarının, marinada bulunduğu sürece deniz aracına ve donanımına gelebilecek zararları teminat altına almak amacı ile marina işletmeciliği tarafından yapılan sigortadır.

5. Gemi Ve Tekne Sigortaları

Geminin veya teknenin olabilecek deniz rizikolarına karşı sigortalanmasını kapsamaktadır. Örnek verecek olursak geminin başka bir gemi ile çarpışması, batma,

⁷⁵ a.g.e.

yangın, karaya oturma vb. şekillerde gemide oluşacak ani ve beklenmedik kısmi veya tam ziya hasarları sigorta kapsamında değerlendirilebilmektedir.

Tekne sigortalarında sigorta değeri, teknenin himaye kapsamına alındığı zamanki piyasa değeridir. Sigorta konusu tekne olması gereken değer üzerindeki bir bedel ile sigortalansa bile, gerçek tekne bedelini geçtiği için fazla ödeme yapılamamaktadır. Benzer bir durum eksik sigorta yapılmasında da söz konusudur. Sigortaya konu tekne eksik olarak yani piyasa değerinin altında bir bedel ile sigortalanırsa, bir hasar anında poliçe üzerinde belirtilen eksik değerden hasar ödemesi gerçekleştirilmektedir.

Tekne sigorta türleri üçe ayrılmaktadır.

- Gezinti Teknesi-Yat Sigortaları
- Tekne Makine Sigortası
- Tekne İnşaat Sigortası

5.1 Gezinti Teknesi-Yat Sigortaları:

Ticari ya da özel amaçlı olarak kullanılan yat, kotra, her türlü gezinti teknesi, gövdesi, makineleri, tekne adının üzerinde yazması şartı ile servis botları, tekne ile alınıp satılması mutad olan donanım ile birlikte; denizde çekek yerinde, çekek yerine çekilme, indirme esnasında ve yatma mahallinde iken güvence altına alınır. Teknenin adını taşımayan servis botları, bireysel eşyalar, yakıt, kumanya, demirleme, balıkçılık takımları enstitü yat klozu kapsamı dışında değerlendirilir.

5.2 Tekne Makine Sigortası

Ticari tekne olarak adlandırılan gemiler Türk veya uluslararası sularda seyreden ve navlun kazancına yönelik olarak çalışan tanker, kuru yük, dökme yük, birleşik yük taşıyan gemiler, konteynır gemileri, vb. gemiler ile römork, kurtarma gemileri vb. hizmet tekneleridir. Ayrıca yüzer vinç, duba, yüzer havuz gibi deniz araçları da ticari tekne branşındadır.

6. Nakliyat Sigortalarının Kendine Özel Riskleri

Deniz yolu sigortalarının gemi ve üzerinde bulunan yüke ait olabilecek hasarlarda meydana gelen hasarın yorumlanmasında ve işleyiş tarzının belirlenmesinde poliçe teminat kapsamı çevresinde belirli kurallar bulunmaktadır.

6.1 Tam Ziya

Tekne veya emtianın tamamen yok olması ya da kısmen hasara uğrayarak yok sayılmasına tam ziya denilmektedir. Tam Ziya iki şekilde gerçekleşebilir.

6.2 Hakiki Tam Ziya

Deniz aracı veya emtianın ortadan kalkması sebebi ile meydana hasardır. Örneğin; geminin denizin dibine batması nedeni ile meydana gelen kayıplar gösterilebilir.

6.3 Hükümü Tam Ziya

Gemi veya gemi üzerinde bulunan emtianın meydana gelen hasar sonrası kullanılmayacak duruma gelmesi halidir. Hasar meydana geldikten sonra, malın tamirinin hasardan önceki duruma gelmesi için yapılan masraflar, malın bedelini aşıyor ise veya malın bedeline yakın bir değerde tamir gerektiriyor ise bu durumda mal tamamı ile hasarlıymış gibi işlem görür. Bu duruma Hükümü tam ziya diyoruz.

6.4 Müşterek Avarya

Gemi veya emtianın korunması veya kurtarılması amacı ile gerçekleştirilen olağanüstü fedakârlık veya masraf neticesinde meydana gelen kayıplar müşterek avarya kapsamında değerlendirilir. Müşterek avarya için yapılan fedakârlık veya masraflar bütün ilgililer arasında mevcut kıymet değerleri oranında paylaşılır.⁷⁶

Bir deniz olayının müşterek avarya olarak sayılabilmesi için aşağıda belirtilen unsurları içermesi gerekmektedir.

⁷⁶ Yücesan, **a.g.e.**,s.14

- Tehlikenin önlem alınamaz olması
- Geminin yük ile beraber seyir halinde olması
- Yapılacak fedakârlığın gemideki tüm teminat değerlerini (gemi, mal ve navlunun) etkileyecek seviyede olması
- Tehlikenin gerçekçi olması

6.5 Kurtarma Ve Yardım Masrafları

Bir kıymetin kurtarılması için denizde gönüllü olarak hizmet vermek ve bu hizmet karşılığında bir ücret tayin edilmesi faaliyeti için yapılan işleme kurtarma denilmektedir.

Denizde kurtarma için yapılan çalışmalar sonuçsuz kalmış ve ilgili kurtarılabilecek değer kurtarılamamış ise; yapılan kurtarma çalışmaları için kurtarma olayı olumlu sonuçlanmadığından ücret ödenmez.

Kurtarma masraflarının kapsamı geminin yüklü olup olmamasına göre değişir. Yüklü bulunmayan bir gemi için yapılan kurtarma ve yardım masrafları dava ve say olarak adlandırılmaktadır. Eğer gemi yüklü ise gemiye yapılacak yardım ve kurtarma masrafları müşterek avarya kapsamında değerlendirilir. Burada önemli olan tek bir değer varlığının mı yoksa birden fazla değer varlığını kurtarmak için çalışma yapıldığıdır.

6.6 Çatma Ve Çarpışma

6102 sayılı Yeni TTK'ın 1286.m 'de çatma kavramı; iki veya daha fazla geminin çarpışması olarak tanımlanmaktadır.⁷⁷

Çarpışma kavramı ise; sabit veya yüzer cisme temas edilmesidir.

Sigorta Poliçesi hem çarpışma hem de çatmadan dolayı meydana gelebilecek sorumlulukları teminat altına almaktadır.

⁷⁷ Didem S. Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul :On İki Levha Yayıncılık ,2011, s.15.

7. Denizyolu İle Yapılan Nakliyat Sigortasında Yüke Ait Sigortalanabilir Menfaatler

Yükün zarar görmesi neticesinde sadece yükün fatura bedeli değil, taşıma, sigorta ücreti, gümrük masrafları da kaybolmaktadır. Bir hasar anında olası maddi kayıp ile karşılaşmamak için bu değerlerde sigortalanabilir.

7.1 Fatura Bedeli

Sigorta poliçesi malın fatura bedeli üzerinden düzenlenir ise, yükün zararı söz konusu olduğu durumda sözleşme şartları gereğince hasarın tespiti ve geri ödemesi bu bedel üzerinden şekillenmektedir.

7.2 Taşıma Ücreti

Taşıma ücreti, taşıma sözleşmeleri gereğince sigortalı tarafından ödenebilir. Ödenen navlun yani taşıma ücreti de sigorta kapsamında ekstra prim ödenerek sigorta konusuna dâhil edilebilir.

7.3 Sigorta Ücreti

Gümrük işlemler için yapılan masraflarda sigortalanabilir menfaatler kapsamında değerlendirilebilir.

7.4 Harp/ Grev Masrafları

Sigorta Primine ek olarak Deniz sigortalarında Harp/grev teminatı da poliçeye eklenerek sigortalanabilir menfaat kapsamında değerlendirilebilir.

8. Denizyolu İle Yapılan Nakliyat Sigortalarında Primi Etkileyen Risk Faktörleri

Deniz taşımacılığında risk taşınan yükün cinsine, taşıma yapılacak olan teknenin yaşına, teknenin mevcut seferi gerçekleştirip gerçekleştirilmeyeceğine, teknenin klasına, bayrağına, tonajına, taşıma süresine ve taşıma şeklinde alıcının ve satıcının nerden

nereye kadar sorumlu olduğuna ve sigortalının ya da sigorta ettirenin mevcut hasar prim oranına göre şekillenmektedir.

8.1 Yükün Cinsi, Yükün Taşıma Şekli

Taşınacak yükün dayanıklılığı, taşıma şeklinin yük için uygun olup olmadığına, aynı zamanda taşınacak olan yüklerin diğer yükleri olumsuz etkileyecek özellikte olup olmamasına göre taşıma durumu, yükün ambalajlamaya veya istiflemeye uygun olup olmadığına göre emtia taşıma şekillenmektedir. Örneğin; Kömür ve küspe emtiası kendi iç özelliklerinden dolayı yanmaya karşı duyarlıdır. Bu yükler taşınırken kızışma olmaması için gerekli önlemler alınmalıdır. Çabuk bozunabilecek olan meyve sebze gibi yaş ürünler ise yolculuğun süresine ve teslimatın uzunluğuna göre bozulma olmaması için frigofirik yöntemler ile taşınmalıdır.

Tablo 16. Ürün Cinsine Göre Ambalajlama Şekilleri Ve Muhtemel Hasar Nedenleri

Yükün Cinsi	Taşıma Ve Ambalaj Şekli	Olası Hasar Nedeni
Çimento	Dökme Torbalarda, Çelik Kaplarda	Eksiklik, Su ile Temas
Pamuk	Balyalarda	Kendiliğinden Yanma, Su ile Temas
Et	Soğutma Tesisatlı Araçlarda	Soğutma Tesisatında Arıza
Pirinç	Torbalarda	Ağırlık Kaybı, Rutubet
Şeker	Dökme Torbalarda	Rutubet
Hububat	Dökme Torbalarda	Eksiklik, Böceklenme, Rutubet, Su ile Temas
Meyve- Sebze	Soğutma Tesisatlı Araçlarda	Soğutma Tesisatında Arıza
Konserve Gıda	Kolilerde	Patlama, Paslanma
Gübre	Dökme Torbalarda	Rutubet, Ambalajdan kaynaklı, yırtılma
Elektrikli ve Elektronik Aletler	Özel Koli ve ambalajda	Çarpma, Islanma, Kötü İstif
Motorlu Araçlar	Ambalajsız	Çizilme, Çarpma, Kısmi Çalınma
Petrol ve Petrol Ürünleri	Dökme Varillerde	Kirlenme, Eksiklik

Kaynak: Fikret Gülbahar, Sigorta Ekspertliği Uzmanlık Eğitimi-Nakliyat Sigortaları Ders Notları, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2003

Patlayıcılar-Yanııcılar: Yükün kendi özelliğinden dolayı bir çarpma halinde bile tutuşma, yanma özelliği gösterebilir. Bu tür yükler bileşimlerinden dolayı hava ile temas halinde de ambalajlamada bir hasar halinde ambalajda olabilecek bir bozulma durumunda reaksiyona girip, yanıcı patlayıcı özelliğe bürünebilirler. Örneğin; cephane, dinamit, havai fişekler, barut, roketler, asetilen, cıva veya barut tozu, pamuk vs.

Aşındırıcı Yükler: Katı veya sıvı halde taşınan asitler. Örneğin: Sülfürik asit, Hidro klorik asit vb.

Gazlar ve Buhar Çıkaranlar: Elma, Fasulye, Kemikler, sarımsak, soğan vb.

Mayalanma Özelliğine Sahip Olanlar: Reçeller, Marmelatlar, Arpa, üzüm Suları, bal vb.

Terleme ve Isınma Özelliğine Sahip Olan Yükler: Tütün, Kömür yükü, küspeler, kepek, tere, yağ, balık yemi vb

Rutubetle Birlikte Özelliğinde Değişiklik Meydana Gelen Yükler: Şeker, tuz, Alçı gibi yüklerde nemden malın kendi özelliğinde bozulma meydana gelir. Örneğin; toz halinde bulunan şeker rutubet ile katılaşır ve rengi değişir. Yükün değerinde ve özelliğinde nemden dolayı ziya meydana gelir. Benzer durum alçı içinde geçerlidir. Toz haldeki alçı nemin etkisi ile özelliğini kaybeder ve kullanılamaz hale gelir.

Çabuk Bozunabilen Yükler: Sebze, meyve gibi kısa zamanda tüketilmesi gereken ürünler için özel frigofrik yöntemler ile taşıma yapılması gerekmektedir.

8.2 Teknenin Yaşı

“ Institute Classification Clause” a göre emtiası nakliyatı yapılacak geminin yaşı, taşımanın sigorta himayesinde yapılıp yapılmayacağını belirlemektedir. Emtia nakliyatı yapılacak gemilerin 15 yaşını aşmamış, 25 yaşına kadar olan gemilerin ise belirli

limanlar üzerinde sevkiyatlarını gerçekleştirmiş olmaları gerekmektedir.⁷⁸Bunların dışında kalan yaşlı gemilerde ise gemi yaş primi alınmaktadır.

8.3 Teknenin Denize Ve Yüke Elverişliliği

Teknenin denize elverişliliği kavramı ile anlatılmak istenen, olağanüstü şartlar dışında olabilecek deniz tehlikelerine karşın teknenin seferini tamamlayabilecek özellikte olması anlatılmak istenmektedir.

TTK m. 1019/f. De belirtildiği üzere yüke elverişlilik, geminin “soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımlarının eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması” şeklinde tanımlanmıştır.⁷⁹

8.4 Teknenin Klası

Gemilerin zamanla büyümesi, hasar durumunda onarımının yapılması, geminin bakımlarının yapılıp yapılmadığının kontrolünün yapılması, geminin inşa edilirken doğru bir şekilde inşasının yapılıp yapılmadığını takip eden kuruluşlar klâs kuruluşları olarak adlandırılmaktadır. Teknenin klâsı, taşınacak emtianın priminde etkilemektedir.

Klas sertifikasına göre taşımalarda sigorta şirketi geminin klas kuruluşunu yeterli görmeyip teminat vermeme ya da verilecek teminatı belirli limitlerde sınırlandırma durumuna gidebilir.

Tüm Dünya’da geçerli kabul edilen klas kuruluşlarından birkaçı aşağıdaki gibidir.

⁷⁸ Hüseyin Yunak, Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Bakımından İncelenmesi, **Reasürür**, s.7, (Çevrimiçi) http://www.millire.com/dergi/SAYI_02.pdf (Erişim Tarihi:20.09.2014)

⁷⁹ Kübra Yetiş Şamlı, **Teknenin Denize Elverişliliği**

(Çevrimiçi) file:///C:/Users/bet%C3%BCI/Downloads/22308-48562-1-SM%20(1).pdf Yard. Doç. Dr. Kübra Yetiş-Şamlı* (Erişim Tarihi:10.05.2013)

- BV Bureau Veritas
- LR Lloyds Register of Shipping
- DNV Det Norske Veritas
- NK Nippon Kaiji Kyokai
- KR Korean Register o Shipping
- GL Germanisher Llyod
- CCS China Classification Society
- IRS Indian Register of Shipping
- ABS Amerikan Bureau of Shipping
- RINA Register of Italiano Navale
- RS Russian Maritime Register of Shipping
- HR Hellenic Register Of Shipping
- TL Türk Loydu
- CRS Croatian Register of Shipping
- PR Polski Register

8.5 Teknenin Tonajı

Bir geminin ağırlık veya hacim cinsinden ölçülen kapasitesi tonaj olarak adlandırılmaktadır. Geminin taşıyabileceği yük miktarının belirlenmesinde geminin tonajının bilinmesi gerekmektedir.

8.6 Teknenin Bayrağı

Bir geminin hangi uyruklu olduğu taşıdığı bayrak türü ile anlaşılmaktadır. Denizde zapt ve müsadere kanununa göre;” bir deniz vasıtasının düşmanlık ve bitarafılık sıfatı, taşımaya salahiyyetli olduğu bayrakla taayyun eder.”⁸⁰(madde 1)

Geminin hangi bayrak altında seyrettiği, geminin bir bakıma ekonomik gücünü ve hangi devletin himayesinde seferini tamamlayacağını da göstermektedir.

⁸⁰ Rona Aybay, ”Türk Hukukunda Gemilerin Uyuğu” s.1,(Çevrimiçi), <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/454/5123.pdf> (Erişim Tarihi:20.10.2014)

Emtia taşıma sırasında kara listeye alınmış bayraklı bir gemide yük taşınmasına risk kabul şartları gereği sıcak bakılmamaktadır. Sigortacı taşıma yapılacak geminin bayrak türüne göre; poliçeye ek prim uygulaması gerçekleştirebilmektedir.

8.7 Taşıma Sözleşmesindeki Teslimat Şekli

Emtia nakliyatında sözleşmede alıcının ve satıcının sorumluluğunun, taşıyanın sorumluluğunun nerede başlayıp nerede sonlanacağını taşıma şekilleri belirlemektedir. Örneğin; bir malın depodan depoya ya da depodan varış limanına kadar mı alıcının tüm doğabilecek risklerden sorumlu olup olmadığını, taşıyıcı ve alıcı firmanın sorumluluklarını incoterms adı verilen taşıma sözleşmeleri belirlemektedir.

8.8 Sefer Süresi

Uzun mesafeli bir emtia taşımada emtianın etkilenebileceği riskler daha fazla olacağından, kısa mesafeli yapılan aynı cins bir emtia taşımada göre fiyat farklılığı olmaktadır.

8.9 Sigortalının Moralite Tablosu

Emtia taşınması yapılan kişi veya kurumların geçmiş hasar /prim oranlarına bakılarak, ilave ek prim alınıp alınmayacağı yâda emtia sigortasının düzenlenip düzenlenmeyeceğine bakılır.

9. Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları

Emtiası yapılacak taşıma konusu emtianın karşılaşacağı riskleri temin etmek amacı ile yapılan emtia sigortasının bir takım kendine özgü genel şartları bulunmaktadır.

1266'ncı maddeye göre poliçe ana unsurlarında bulunması gereken öğeler aşağıdaki gibidir.

Sigortalının ve sigortacının adları, ikametgâh adresleri

- Sigorta konusu
- Teminat altına alınan süre yani, sigortanın teminat kapsamında olduğu başlangıç ve bitiş tarihleri
- Sigorta bedeli
- Primin tutarı
- Primin ödeneceği yer ve zaman
- Poliçe tanzim tarihi
- İlgili bakanlıkça tanzim edilen genel şartlar
- Sigortacının teminat altına aldığı rizikonun tarifi(burada belirtmek istenen emtianın ambalajlama durumu, nakil vasıtası, malın cinsidir)

10. Emtia Sigortasının Özel Şartları

Emtia sigortaları üç çeşit farklı teminatlar ile sigortalanabilmektedir. Bunlar,

En dar teminattan en geniş teminata göre aşağıdaki gibidir:

- Institute Cargo Clausses C- F.P.A. Hususi Avaryalar Hariç
- Institute Cargo Clausses B-W.A. Hususi Avaryalar dâhil,
- Institute Cargo Clausses A- All Risks

10.1 Enstitü C Klozu

Klozun teminat kapsamı aşağıdaki gibidir.

- Sigortalı emtianın; yangın, patlama
- Yükü taşıyan geminin batması, alabora olması sonucu yükte meydana gelecek hasarlar
- Kara sevk vasıtasının devrilmesi sonucu yükün ziyan olması nedeni ile olabilecek hasarlar
- Taşıma vasıtası olan geminin veya aracın sudan hariç başka bir şeyle teması sonucu olabilecek hasarlar
- Sığınma limanında boşaltma

- Müşterek avarya fedakârlığı sonunda emtianın uğradığı zarar ile denize atılması sonucu olabilecek kayıplar

Institute Cargo Clauses kapsamında değerlendirilebilmektedir.

10.2 Enstitü B Klozu

- Sigortalanan değerın yangın ve patlaması
- Taşımacılık yapılan deniz taşıtının; karaya vurması, oturması, batması veya alabora olması
- Kara Taşıtlarının devrilmesi veya tren rayından çıkması
- Deniz taşıtının veya kara taşıtının çatışması ya da sudan başka bir cisim nedeni ile meydana gelebilecek hasarlar
- Tehlike limanında yükün boşaltılması
- Deprem, yanardağ püskürmesi gibi doğal afetlerden meydana gelebilecek hasarlar
- Sigorta edilen değerın; müşterek avarya kapsamında değerlendirilmesi;
- Denize mal atılması veya dalgalar tarafından malın denize sürüklenip ziya olması
- Deniz taşıtında, deniz suyunun etkisi ile sigortalanan üründe meydana gelen kayıplar
- Sigortalı malda yükleme, boşaltma sırasında meydana gelecek kayıplar ve hasarlar teminat kapsamında değerlendirilir.

10.3 Enstitü A Klotunda Yer Alan Riskler

Enstitü A klozu bütün riskler klozu olarak adlandırılmaktadır. Diğer bir deyişle A klozu, B ve C klozlarına göre daha kapsamlıdır. Yalnız A klozunun da istisna olduğu durumlar söz konusudur. Bunlar aşağıdaki şekilde belirtilebilir:

- Sigortalının kasti olarak gerçekleştirmiş olduğu hasar ve ziyanlar
- Sigorta edilen değerın akması, hacim kaybı ya da aşınması nedeni ile meydana gelebilecek hasarlar

- Sigorta edilen değerin yanlış ambalajlanmasından meydana gelebilecek hasarlar ve kayıplar
- Sigortası yapılan değerin gizli kusurundan meydana gelebilecek kayıplar
- Sigorta kapsamında teminat altına alınan bir nedenden ötürü bile olsa, gecikme nedeni ile olabilecek hasar ve kayıplar kapsam dışıdır.

Sigorta mukaveleleri, rizikonun çeşidine göre kara ve deniz sigortaları olmak üzere iki şekilde ayrılmaktadır. TTK md.1339 'a göre, deniz sigortaları gemi veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin para ile ölçülebilir menfaatlerin teminat altına alındığı sigortalardır. İngiliz Deniz Sigortaları kanununa(Marine Insurance Act-MIA) göre ise; deniz sigorta sözleşmesi'' sigortacının sigorta ettirenin denizde seyrüseferden kaynaklanan zararlarını, sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde tazmin etmeyi taahhüt ettiği sözleşme olarak adlandırılmaktadır.⁸¹

Diğer bir deyişle denizde yapılacak olan sefer ile ilgili olabilecek riskleri deniz sigortaları kapsamında incelemek gerekmektedir.

11. Deniz Sigortalarının Konusu

Hukuk sistemlerinde sigorta ettirilebilen menfaatler, özellikle gemi; yapılmakta olan gemi; navlun ve yolcu taşıma ücretinden doğan alacaklar; yük; deniz ödücü paraları; müşterek ve hususi avarya paralarıyla ödetilmeleri için gemi, navlun ve yolcu taşıma ücreti yahut yükün karşılık teşkil ettiği diğer alacaklar; yükün gönderildiği yere ulaşmasıyla elde edileceği umulan kar, kazanılacak komisyon; sigortacının üzerine aldığı rizikoya ilişkindir.(TTK m. 1340/1;HGB 779/1)⁸²

Deniz yolu ile yük Taşımada Sigortacının Sorumluluğunda olan Riskler

⁸¹ Emine Yazıcıoğlu, **Tekne Sigorta Sözleşmesi**,İstanbul,2003 Beta Yayıncılık,2003, s.3.

⁸² a.g.e.,s10.

“Aşağıdaki hükümler veya mukavele ile başka bir esas kabul edilmemiş ise, sigortacı sigortanın devamınca geminin veya yükün maruz buldukları bütün rizikoları yüklenir.

- a) Üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile su alma, karaya, oturtma, parçalanma, yanma, batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama ve saire gibi tabii hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek rizikoları;
- b) Harp ve amme tasarruflarından doğabilecek rizikoları
- c) Sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirler konma klozu
- d) Hırsızlık ile deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık rizikoları
- e) Yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları 998-1001 inci maddelerle 1214 üncü madde hükümleri gereğince deniz ödücüne karşı rehin etmek yahut aynı maksat için mallar üzerinde satmak veya kullanmak suretiyle tasarruf etmek rizikosu,
- f) Sigorta ettirilmiş şey için bir zarar doğmak şartıyla gemi adamlarının birinin yolsuzluğu veya kusuru rizikosu
- g) ...⁸³

Diğer bir deyişle söylemek gerekir ise, sigortacı sigorta sözleşmesinde teminat altına aldığı, batma, çatma, yanma, patlama, hırsızlık, haydutluk, deprem gibi hasarları karşılamak ile yükümlüdür.

⁸³ Zehra Şeker, **Denizyolu ile Yük Taşımada Sigorta Himayesinin Kapsamı**, İstanbul: Beta Basımevi,2001 s.37.

12. Sigorta Himayesinin Riziko Bakımından Kapsamı

12.1 Fırtına

Sigortacının, fırtınanın yol açtığı zararlardan sorumlu olması için, fırtınanın her şeyden önce baş edilebilecek yani geminin fırtınayı atlatabilme olasılığının olmaması gerekmemdir. Diğer bir deyişle; fırtınanın beklenmedik bir şekilde ve yoğun bir şiddet ile ortaya çıkması gerekmektedir.

Seyir halinde olağan bir şekilde meydana gelebilecek hasarlardan sigortacı değil, gemi sahibi ya da gemiyi işleten kişi sorumludur. Deniz suyunun önlenemeyecek, aşırı şiddetli bir fırtına neticesinde gemide bulunan yüke zarar vermesi halinde ve buna bağlı olarak hangi olayın neden olduğu neticesinde en ufak bir kuşkuya yol açmaması durumundaki durumlarda sigortacının sorumluluğu başlamaktadır.⁸⁴

12.2 Buz Zararı

Geminin buzdağına çarpması neticesinde geminin veya gemide bulunan yükün tam veya kısmi hasar durumunda zarar meydana gelebilmektedir. Ayrıca; geminin buz içerisinde kalması halinde de yükte olabilecek donma neticesindeki hasarlarda meydana gelebilmektedir.⁸⁵

12.3 Karaya Oturma

Geminin deniz yüzeyinde seyir halinde iken, kara parçası üzerine oturması, kuma batması, şeklinde meydana gelebilecek nedenler ile geminin hareket edememe durumu karaya oturma olarak adlandırılabilir.

Her bir sigorta konusunda olduğu gibi olabilecek hasarın ani ve beklenmedik bir şekilde meydana gelmesi gerekmekte olup, meydana gelen hasar durumunun önlenip önlenemeyeceği önem arz etmektedir. Diğer bir deyişle olabilecek karaya oturma

⁸⁴ a.g.e. s.55.

⁸⁵ a.g.e.s.55.

durumunun neden meydana geldiği ve çözüm yolu olup olmadığı durumuna bakılır. Deniz seviyesinde olabilecek gel-git durumları neticesinde deniz seviyesi azalabilmekte ve gemiler karaya oturabilmektedirler. Deniz seviyesi yükseldiğinde ise gemiler rotalarına devam edebilmektedirler. Bu gel-git döneminde gemide bulunan yükte olabilecek zararlarda ise sigortacının sorumluluğu başlamaktadır.

12.4 Geminin Kırılması Hasarlanması

Ani ve beklenmedik bir şekilde gemide meydana gelebilecek bir arıza veya aksaklık nedeni ile geminin hareket edememesi, karaya oturması neticesinde gemide veya yükte olabilecek hasarlarda sigortacının sorumluluğu başlamaktadır.

12.5 Çatma Veya Bir Cisme Çarpma

6102 sayılı yeni TTK m. 1286 ‘ ya göre çatma; iki veya daha fazla geminin çarpması olarak ifade edilmektedir.

Bir çatmanın söz konusu olabilmesi için her iki geminin seyir durumunda bulunması gerekli değildir. Diğer bir ifade ile söylemek gerekir ise; gemilerden birinin demir halinde bulunması veya tamir için bir süreliğine onarım havuzunda bulunmuş olması durumunda olabilecek çarpma durumlarında, çatma söz konusu olabilmektedir.⁸⁶

12.6 Yükün Denize Atılması

Yükün denize atılma ifadesi ile yükün bile bir şekilde gemiden uzaklaştırmaktır.⁸⁷

Denize yük atılması durumu çok istisnai durumlarda gerçekleşmektedir. Örneğin; geminin büyük bir fırtına ile karşılaşması durumunda, geminin tamamen batmaması veya tüm yükün heba olmaması amacı ile belirli bir yük miktarının denize atılması durumu

⁸⁶ Didem Alagantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul : On İki Levha Yayıncılık,2011,s.22 .

⁸⁷ Şeker a.g.e.s, 59.

gerçekleşebilmektedir. Böyle bir durumda yük sahibinin hasarlarının karşılanması durumunda müşterek avarya kavramı ortaya çıkmaktadır.

12.7 Yangın, Yıldırım, İnfilak

Yangın, yıldırım ve infilak sözleşmelerdeki ana teminatlardandır. Yangın ve infilak riskinin çıkmasında kusur şekline bakılmamaktadır. Yıldırım ise doğa olayının meydana gelmesi sonucunda olabilecek hasarları ifade etmektedir.

12.8 Gemi Adamlarının Barataryası

TTK' da baratarya;'' sigorta ettirilmiş şey için bir zarar doğmuş olmak şart ile gemi adamlarının yolsuzluğu'' olarak ifade edilmektedir.⁸⁸

Gemi adamların, ya da gemi kaptanının gemiye ya da yüke vereceği zararlar sigorta himayesi kapsamında değerlendirilmektedir.

13. Himaye Kapsamında Bulunmayan Haller

Uluslararası uygulamada yapılan ayrıma göre sigorta kapsamında bulunmayan durumları 4 ana başlık altında inceleyebiliriz.⁸⁹

13.1 Geminin Elverişsizliği

Türk-Alman hukuku ve İngiliz hukukuna göre geminin elverişsizliği arasında fark bulunmaktadır. TTK. md.1380'e göre elverişsizlik kavramı diğer himaye kapsamındaki şartlar ile incelenirken, İngiliz hukukunda elverişsizlik konusu Sigorta ettiren yükümlükleri başlığının alt maddeleri halinde incelenmektedir.⁹⁰

⁸⁸ Yazıcıoğlu , **a.g.e.s.**141.

⁸⁹ Fehmi Ulgener, **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul:Der Yayınevi,1994.s 202.

⁹⁰ **a.g.e.** s,203.

Deniz sigortalarında elverişsizlik kavramı yük ve tekne sigortalarında da farklılık arz etmektedir. Örneğin; Uzun mesafe ile taşınacak soğutucu gerektirecek balık, et vb gibi bozulmalara karşı daha az direnç gösterecek gıda maddeleri için ürünün frigofirik dolaplarda saklanması ile denize elverişliliği sağlanmalıdır. Benzer şekilde teknenin denize elverişli bir şekilde varış noktasına ulaşabilmesi içinde teknede gerekli miktarda yakıt miktarının bulunması gerekmektedir. Benzer şekilde geminin yolculuğuna devam edebilmesi için gemi adamlarının da yeterli bilgi ve gerekli donanıma sahip olması gerekmektedir.

Sigorta himayesinde sorumluluğun nereden başlayıp nerede sonlanacağını zaman dilimi ile belirlenebilir. Tekne sigortasında sigortacı tarafından üstlenilen olabilecek risklerin zaman itibari ile sınırlandırılması, TTK'na göre ‘’ sigortacı ile rizikonun başladığı ve sona erdiği an’’ yolculuk üzerine tekne sigortasında ise TTK'nun 1389. Hükmüne göre düzenlenmiştir.⁹¹

13.1.1 Sefer Üzerine Tekne Sigortası

Alman- Türk yasalarına göre sigorta ettiren gemiyi elverişli şekilde hazırlamaktan sorumludur.⁹²

Türk hukukunda yolculuk üzerine tekne sigortası için ayrı genel şart olmadığından bu tür tekne sigortaları da T.P.G.Ş' ye tabi olarak akdedilir. T.P.G.Ş m. A.6 hükmü ile “sigortanın başlangıcı ve sonu” belirlenmiş ise de, bu hüküm içerik itibariyle yolculuk üzerine tekne sigortalarına uygulanabilir nitelikte değildir. T.T.K.m.1386 hükmü gereğince sigortacı için işlemeye başlayan riziko süresi yolculuğun devamınca durmadan işler.⁹³

Geminin bir varma limanında veya ara limanda bulunduğu günlerde, gemi gidiş ve geliş yolculuğu için sigorta edilmişse gidiş yolcuğunun varma limanında geçen

⁹¹ Yazıcıoğlu **a.g.e.** s,143.

⁹² Ülgener **a.g.e.s.** 206.

⁹³ Yazıcıoğlu, **a.g.e** s.143.

günlerinde gerçekleşen rizikolar da teminat kapsamındadır. Riziko süresi işlemeye başladıktan sonra sigorta konusu yolculuktan arzu ile veya zorunlu olarak vazgeçilirse, yolculuktan vazgeçildikten sonra geminin ulaştığı ilk liman, varma limanı yerine geçer. (T.T.K. m 1387/I). Rizikonun değiştirilmemesi ve ağırlaştırılmaması yükümlülüğüne ilişkin T.T.K.m 1373 hükmü mahfuzdur (T.T.K. m 1388).⁹⁴

13.1.2 Zaman Üzerine Tekne Poliçeleri

Zaman üzerine yapılan poliçelerde, teknenin tam olarak kaç sefer yapacağı net olarak bilinmemektedir. Aynı zamanda yapılacak olan her bir seferde geminin yeterli elverişliliğe sahip olup olmayacağı ya da sigorta ettirenin gerekli elverişliliği hazırlayıp hazırlamayacağı kesin olarak bilinmemektedir.

Alman- Türk yasalarına göre zaman üzerine yapılacak bir sigorta konusu bulunmamaktadır. Elverişsizliğin ilk neden olarak gösterildiği zaman üzerine yapılan sözleşmeden olabilecek zararlarda sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Fakat bu durum, sigorta ettirenin teknenin elverişsiz olduğunun bilinmesi ile gerçekleşmektedir.

13.2 Sigorta Ettiren Ve Sigortalının Bilinçli Olarak Verdiği Zararlar

TTK. M. 1380, 4. Bende göre;” Sigortacı, sigortalının kastı veya ihmali ile neden olduğu zararları tazmin etmekle yükümlü değildir”⁹⁵ Diğer bir deyişle, bilerek ve isteyerek sigortalı veya sigorta ettiren tarafından yapılan zararlar teminat kapsamında sayılamayacağından oluşabilecek zararlar karşılanmaz.

Mariartu- Royal Exchange Ass.Corp. Davası; Aslında değeri 14.000 İngiliz parası olan geminin 170.000 İngiliz parası değer gösterilerek sigortalanması yapılmıştır. Daha sonra geminin uygun hava şartlarında bulunmasına rağmen kayalıkların bulunduğu bir bölgede yolculuğuna devam etmesi ve sert bir deniz cismine çarpmış olması gerekçesi

⁹⁴ a.g.e. s.144.

ile batma durumu ile karşı karşıya kaldıkları belirtilmiş ve gemideki tüm yolcu ve mürettebatın yükleri ile gemiden tahliyesi gerçekleşmiştir. Gemi tahliye edildikten saatler sonra geminin batması gerçekleşmiştir. Gemiye kurtarmak adına gerek mürettebatın hiçbir işlem yapmadığı gerekse geminin batmakta olduğuna dair yardım mesajı bile gönderilmediği belirtilmiştir. Geminin yolcuları ise civardan seyretmekte olan bir gemi tarafından bulunup kurtarılmıştır. Mahkeme sigortalının zararının karşılanması için açılan davada sigorta ettirenin kastının olduğu düşüncesine sahip olmuştur.⁹⁶

13.3 Gecikmeden Kaynaklı Zararlar

İngiliz hukukuna göre gecikmeden meydana gelebilecek olan zararlar kapsam dışında bırakılmıştır. TTK'na göre ise; yolculuğun süresi sigortacı tarafından teminat altına alınabilecek bir zarardan, gerçekleşip gecikme meydana gelirse, olabilecek ziya ya da hasar için sigortacının tazminat ödeme sorumluluğu devam edecektir.

a. Tekne Sigortalarında Zaman ve sefer Kızları bakımından gecikme Durumu:

“İster deniz, tehlikesinden kaynaklınsın, ister diğerk bir şekilde ortaya çıksın zaman kayıplarına dayanan tüm talepler himaye haricidir.”⁹⁷

Gecikmelerden meydana gelebilecek, gemi adamlarının maaşı, liman ücreti, kumanya gibi gemi ve geminin içinde çalışanları etkileyebilecek gecikmelerden kaynaklı çıkabilecek ekstra masraflar, yüke ait sigorta kapsamında himaye harici olarak değerlendirilen gruba dâhildir. Bu sebepler ise direk gemi ile ilgili olmadığından sigorta kapsamında değerlendirilmemektedir.

b. Yük sigortalarına göre gecikme durumu:

“Kapsam dâhilindeki bir rizikodan ileri gelmiş olsa da, gecikmenin etkin sebebini oluşturduğu ziya, hasar ve masraflardan himaye dışındadır.”⁹⁸

⁹⁶ Ülgener , a.g.e.s. 210.

⁹⁷ a.g.e. s.213.

c. Navlun Sigortalarında Gecikme:

Navlun sigortalarında gecikmeden meydana gelen kayıplar sigortacının sorumluluğu altında bulunmaktadır. Fakat bazı durumlarda bu değişebilmektedir. Örneğin; geminin denize ve yola elverişli olmaması neticesinde olabilecek kayıplar tanzim edilmeyecektir. Fakat geminin yolculuğunun kötü hava şartları sebebi ile uzaması neticesinde olabilecek hasarlar ise tanzim edilebilecektir.

“İster Deniz tehlikesinden kaynaklansın, ister diğer bir şekilde ortaya çıksın bu sigorta mukavelesinin kapsamına zaman kayıplarından kaynaklanan hiçbir talep dâhil değildir.”⁹⁹

13.4 Diğer Himaye Dışında Kalan Durumlar

13.5 Yük Sigortalarında Yıpranma

Sözleşmede özel bir şart belirtilmedikçe yük hasarlarında yıpranmadan meydana gelen hasarlar teminat dâhilinde değerlendirilmemektedir.

Yük sigortaları bakımından sadece sızıntı ve kırılma konusunda sözleşmede belirtilen bir çıkarım ya da ayırım bulunmaması durumunda meydana gelebilecek hasarlar kapsam içerisinde değerlendirilebilmektedir. Beklenmeyen bir şekilde meydana gelen kırılma ve ya sızıntı durumunda sigortacı tazminat ödemek ile yükümlüdür.

13.5.1 Sigortalı Malın Özellikleri

Malın kendi özelliklerinden meydana gelebilecek malda olabilecek bozulma, yük miktarının eksilmesi gibi hasarlar sigorta himaye kapsamında değerlendirilmemektedir. Örneğin; yükleme sırasında dökme yük olabilecek tahıl ve bakliyatların hasarlanması, meyvelerin çürümesi, kömürün kızıışması sigorta kapsamında değerlendirilememektedir. Çünkü olabilecek hasarlar ani ve beklenmedik olarak değerlendirilememektedir.

⁹⁸ a.g.e. s. 214.

⁹⁹ a.g.e.s. 216.

13.5.2 Fare Ve Böceklerin Verdikleri Zarar

Sözleşmeye aksi bir madde eklenmedikçe, kemirgenlerin veya böceklerin yüke verecekleri zararlar sigorta himaye kapsamında değerlendirilmemektedir.

13.5.3 Taşınan Hayvanlar Da Meydana Gelebilecek Hasarlar

Taşınan hayvanlarda bulunan bulaşıcı bir hastalık bulunması ve bu nedenle diğer taşınan hayvanlara da hastalık bulaşması neticesinde meydana gelen hasarlar sigorta kapsamında değerlendirilmemektedir.

Fakat kötü hava şartlarından dolayı yük ile dolu bir geminin zarara uğraması sonucu gerçekleşen hayvanların telefine neden olabilecek ziyanlar deniz tehlikelerinden kaynaklandığından dolayı ve yolculuk süresinin normal süreden daha fazla sürmesi neticesinde mevcut yem miktarının yetmemesi neticesinde meydana gelen hasarların en önemli sebebi gecikme kaynaklı olduğu için incelenmekte olan konular arasındadır.¹⁰⁰

13.5.4 Ambalaj Yetersizliği

Meydana gelebilecek hasar yükün eksik ya da yanlış ambalajlanması ve bu şekilde gemiye yüklenmesi neticesinde meydana geliyor ise olabilecek hasarlar sigorta kapsamında değerlendirilmemektedir.

¹⁰⁰ a.g.e.s. 220.

V. DENİZYOLU EMTİA NAKLİYATINDA ÖRNEK PRİM HESABI VE ÖRNEK HASAR DOSYASI İNCELEMESİ KONUSUNDA BİR ARAŞTIRMA

1. Araştırmanın Amacı

Denizyolu taşımacılığı için yapılan emtia fiyatlandırmasında, pek çok risk unsuruna göre fiyat tarifesi şekillenmektedir. Emtianın ülkeden ülkeye taşınması sırasında risk olgusu değişkenlik göstermektedir. Çalışmamızda fiyatlandırmanın nasıl yapılabileceği ve hasar aşamalarının neden- sonuç ilişkisine göre nasıl yorumlanabileceği değerlendirildi.

2. Araştırmanın Ana Kütlesi Ve Örneklem

Araştırmada konumuzun kapsamı olan emtianın poliçe fiyatlandırmasını diğer teminatlar değişmezken ne yönde etkilediğini poliçede dar ve geniş teminat seçimi yaparak incelenmeye çalışıldı. Aynı zamanda on adet poliçe tanzim edip, bir hasar sürecinde aşamaların nasıl gelişeceğini ve hasarın poliçenin teminat kapsamında nasıl çözümlenebileceği belirlenmeye çalışıldı.

3. Araştırmanın Yöntemi

Emtia fiyatlandırmasında sabit fiyat tarifesi söz konusu olduğu için, kendi tarifemizi oluşturup, taşınacak emtialar için fiyatlandırma yapıldı.

Araştırma da ki vaka analizlerinde ise benzer olaylardan yola çıkılarak, hasar sürecinde sebep- sonuç ilişkisine bakılarak vaka analizleri süreci anlatılmaya çalışıldı.

4. Araştırmanın Bulguları

4.1 Denizyolu Emtia Nakliyatında Örnek Prim Hesabı

Emtia Fiyatlandırmasında sigorta şirketleri arasında serbest fiyat tarifesi söz konusudur.

Denizyolu ile emtia taşınmasında nakliyesi yapılacak yüke, yükün geniş teminat veya dar teminat şartına göre taşınıp taşınmayacağına, ekstra istenen Harp grev teminatı olup olmadığına ve taşıma yapılacak geminin yaşına göre fiyat şekillenmektedir. Aşağıdaki örnek çalışmamızda belirlediğimiz her bir unsura göre fiyat çarpan katsayılarını tablolar halinde gösterip, emtia fiyatlandırması yapmaya çalıştık.

a) Malın cinsi

Tablo 17. Malın Cinsine Göre Çarpan Katsayı Örneği

Malın cinsi	Belirlenen Çarpan Katsayı
Cam, porselen, seramik, kristal, mermer, toprak, grafit gibi malzemelerden yapılmış ambalajlanarak taşınan emtialar. Yaş, sebze meyve, taze çiçek, dondurulmuş yiyecekler vs. Sanat ve antika değeri olan eşyalar(Ampul türü emtialarda Flaman kopmaları sigorta haricidir.)	%0.50
Kâğıt veya naylon ambalajlı torbalarda taşınan toz veya granül halindeki emtialar (çimento, kireç, alçı vs) Komple ev eşyaları nakli, lüks tüketim malları	%0.40
Optik araç ve gereçler, kırtasiye malzemeleri, spor malzemeleri vs.	%0.20
Parlayıcı ve patlayıcı, özelliği olan emtialar, ilaçlar, Kumaş, konfeksiyon giyim eşyası, ayakkabı, halı, teneke, otomobil, traktör, makineler vs.	%0.10

b) Harp ve Grev Teminatı için

Tablo 18. Harp Ve Grev Teminatı İçin Fiyat Çarpan Katsayıları Örneği

	A	B	C	D
	Enstitü Harp Klozu Kapsamına	Enstitü Grev Klozu Kapsamında	Enstitü Harp ve Grev Klozu Kapsamında (Harp ve Grev klozu boşaltma)	Enstitü Harp ve Grev Klozu (rizikosunun varma yerine ulaşınca Kadar)
1- Aşağıdakiler dışında kalan seferler için				
	0.0275	0.025	0.0275	0.0275
2- Aşağıdaki bölgelerdeki seferler için				
a)Aşağıda (3)de belirtilenler hariç olmak üzere Batı yarımküresi	0.025	0.025	0.025	0.025
b) Avustralya	0.025	0.025	0.025	0.025
c)Yeni Zelanda	0.025	0.025	0.025	0.025
d)Danimarka, İsveç limanları veya buralardaki kanallar	0.022	0.022	0.022	0.022
3- Aşağıdaki bölgelere bölgelerden yapılacak seferler için: Afganistan, Eritre, Liberya, Irak, Somali, Kolombiya, Zaire, Ermenistan, Kamboçya, Azerbaycan, Gine, Angola,Gürcistan, Haiti, Ruanda, Çeçenistan, Srilanka, Endonezya				

c) Geminin yaşına göre

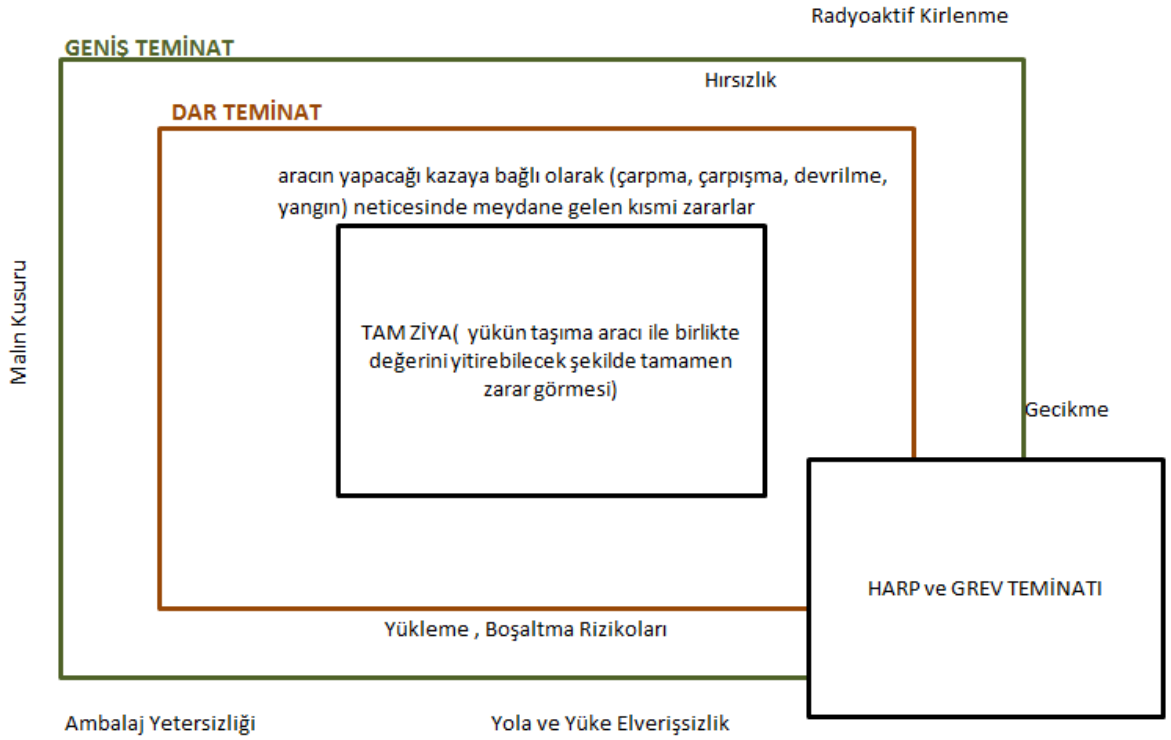
Tablo 19. Gemi Yaşına Göre Fiyat Çarpan Katsayı Örneği

	Çarpan Katsayısı
11-15 Yaş arası dökme Yük ve/veya kombine gemiler için	0.025
11-15 yaş arası ve 50.000 GRT'dan büyük petrol ve petrol türevi taşıyan tankerler için	0.035
16-20 yaş arasındaki her cins ve türdeki gemiler için	0.040
21-25 yaş arasındaki her cins ve türdeki gemiler için	0.050

d) Dar ve Geniş teminata göre

Tablo 20. Dar Ve Geniş Teminata Göre Katsayı Örneği

Seferler	Dar Teminat	Geniş Teminat
	Fiyatlar %	Fiyatlar %
Bulgaristan, Romanya, Karadeniz Limanları, Yunanistan, Kıbrıs limanlarından Türk limanlarına Türk Limanlarından Bu limanlara yapılacak seferler	0.077	0.22
İspanya, Fas, Fransa'nın Akdeniz Limanları ile İtalya, Tuna nehri Üzerindeki Avusturya, Libya, Tunus, Cezayir, Limanlarından Türk limanlarına ve Türk limanlarından bu limanlara yapılacak seferler	0.098	0.28
Portekiz, Belçika, Hollanda, İngiltere, limanları ile Fransa ve Almanya'nın Atlantik sahil limanlarından Türk limanlarına veya Türk limanlarından bu limanlara yapılacak seferler	0.124	0.35
Danimarka, İsveç, Finlandiya, Norveç, Polonya limanları ile Almanya'nın Baltık sahil limanlarından Türk limanlarına ve Türk limanlarından bu limanlara yapılacak seferler	0.172	0.48
Birleşik Amerika ve Kanada'nın Atlantik sahil limanlarından Türk Sahil limanlarına yapılacak seferler	0.186	0.52
Kızıldeniz limanlarından Süveyş Kanalı yolu ile Türk limanlarına veya Türk limanlarından bu limanlara yapılacak seferler	0.110	0.28
Güneydoğu Asya, Endonezya, Çin, Kore, Japonya ve Avustralya İle Amerika Kıtasından Büyük Okyanus sahil limanlarından Türk Limanlarına veya Türk Limanlarından Bu limanlara yapılacak seferler	0.235	0.60



Şekil 5. Teminat Kapsamlarının Grafiksel Gösterimi

Örnek 1

Geniş teminat verilerek ambalajlı 1.500.000 \$ değerindeki porselen yemek takımlarının deniz yolu ile Çanakkale Liman işletmesi limanından Rusya'nın Soçi limanına İMO numarası 177779 nolu 2000 yılı yapımı bir gemi ile 20 Ocak 2014 'te yapılacak sevkiyatını sigortalamak gerekir ise harp /grev teminatı da dâhil olmak üzere, ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir? Aynı teklifin dar teminat seçilerek yapılan fiyat çalışması sonucu ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir?

Sigorta konusu Emtia (Porselen malzeme) :%0.50

Sigorta Konusu Teminat(Geniş Teminat) :% 0,22

Gemi Yaş Zammı :%0,075

Harp/ Grev Teminatı :%0.0275

Hesaplama:

$$\text{Sigorta Konusu Emtia} + \text{Sigorta Konusu Teminat} = 0.50 + 0.22 = 0.72$$

$$1.500.000 \$ \times 0.72 \% = 10.800 \$$$

$$1.500.000 \$ \times 0.075 \% = 1.125 \$$$

$$1.500.000 \$ \times 0.0275 \% = 412,5 \$$$

$$10.800 + 1.125 + 412,5 = 12.337,5 \$ \text{ net primdir}$$

%5 BSMV bedelinin eklenmesi ve brüt primin hesaplanması gerekmektedir.

$$12.337,5 \times 5\% = 616,875 \text{ eklenecek BSMV Bedeli}$$

$$12.337,5 + 616,875 = 12.9543,75 \$$$

1.500.000 \$ değerindeki porselen emtiasının belirtilen şartlarda geniş teminat ile taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi 12.9543,75 \$ dır.

1.500.000 \$ değerindeki porselen emtiasının belirtilen şartlarda dar teminat ile taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi ise 10.702,125 \$ dır.

Örnek 2

Geniş teminat verilerek ambalajlı 1.500.000 \$ değerindeki ambalajlı torbalar ile taşınan alçı yükünün deniz yolu ile Çanakkale Liman işletmesi limanından Rusya'nın Soçi limanına İMO numarası 177779 nolu 2000 yılı yapımlı bir gemi ile 20 Ocak 2014 'te yapılacak sevkiyatını sigortalamak gerekir ise harp /grev teminatı da dâhil olmak üzere, ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir? Aynı teklifin dar teminat seçilerek yapılan fiyat çalışması sonucu ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir?

$$\text{Sigorta konusu Emtia (Alçı malzeme)} \quad : \% 0.40$$

$$\text{Sigorta Konusu Teminat (Geniş Teminat)} \quad : \% 0,22$$

Gemi Yaş Zammı :%0,075

Harp/ Grev Teminatı :%0.0275

Hesaplama:

Sigorta Konusu Emtia+ Sigorta Konusu Teminat = 0.50+0.22 =0.72

1.500.000 \$ x 0.62 % =9.300 \$

1.500.000 \$ x 0.075 % =1.125 \$

1.500.000 \$ x 0.0275 % =412,5 \$

10.800+1.125+412,5 =10.873,73 \$ net primdir

10.873,73 X 5% = 543,68 eklenecek BSMV Bedeli

10.873,73+543,68 =11.417,41 \$.

1.500.000 \$ değerindeki alçı emtiasının belirtilen şartlarda taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi 11.417,46 \$ dır.

1.500.000 \$ değerindeki alçı emtiasının belirtilen şartlarda dar teminat ile taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi ise 9.127,25 \$ dır.

Örnek 3

Geniş teminat verilerek ambalajlı 1.500.000 \$ değerindeki ambalajlı torbalar ile taşınan spor malzemesi deniz yolu ile Çanakkale Liman işletmesi limanından Rusya'nın Soçi limanına İMO numarası 177779 nolu 2000 yılı yapımlı bir gemi ile 20 Ocak 2014 'te yapılacak sevkiyatını sigortalamak gerekir ise harp /grev teminatı da dâhil olmak üzere, ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir? Aynı teklifin dar teminat seçilerek yapılan fiyat çalışması sonucu ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir?

Sigorta konusu Emtia (Spor Malzemesi) :%0.20

Sigorta Konusu Teminat(Geniş Teminat) :% 0,22

Gemi Yaş Zammı :%0,075

Harp/ Grev Teminatı :%0.0275

Hesaplama:

Sigorta Konusu Emtia+ Sigorta Konusu Teminat= 0.50+0.22 =0.42

1.500.000 \$ x 0.42 % = 6.300 \$

1.500.000 \$ x 0.075 % =1.125 \$

1.500.000 \$ x 0.0275 % =412,5 \$

6.300+1.125+412,5 = 7.837,5 net primdir

7.837,5 \$ X 5% = 391,875 eklenecek BSMV Bedeli

7.837,5+391,18 =8.229,375 \$.

1.500.000 \$ değerindeki spor malzemesi emtiasının belirtilen şartlarda taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi 8.229,375 \$ dır.

1.500.000 \$ değerindeki spor malzemesi emtiasının belirtilen şartlarda dar teminat ile taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi ise 5.997,125\$ dır.

Şekil 6. Örnek 4 Poliçesi

Geniş teminat verilerek ambalajlı 1.500.000 \$ değerindeki tekstil makinelerinin deniz yolu ile Çanakkale Liman işletmesi limanından Rusya'nın Soçi limanına İMO numarası 177779 nolu 2000 yılı yapımlı bir gemi ile 20 Ocak 2014 'te yapılacak sevkiyatını sigortalamak gerekir ise harp /grev teminatı da dâhil olmak üzere, ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir? Aynı teklifin dar teminat seçilerek yapılan fiyat çalışması sonucu ne kadar prim ödenmesi gerekmektedir?

Sigorta konusu Emtia (Tekstil Makinesi) :%0.10

Sigorta Konusu Teminat(Geniş Teminat) :% 0,22

Gemi Yaş Zammı : %0,075

Harp/ Grev Teminatı :%0.0275

Hesaplama:

Sigorta Konusu Emtia+ Sigorta Konusu Teminat= 0.50+0.22 =0.72

1.500.000 \$ x 0.32 % =4.800 \$

1.500.000 \$ x 0.075 % =1.125 \$

1.500.000 \$ x 0.0275 % =412,5 \$

4.800+1.125+412,5 =6.337,5 \$ net primdir

6.337,5\$ X 5% = 316,875 eklenecek BSMV Bedeli

6.337,5+316,8750 =6.654,735 \$

1.500.000 \$ değerindeki tekstil makinesi emtiasının belirtilen şartlarda taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi 6.654,735 \$ dır.

1.500.000 \$ değerindeki tekstil makinesi emtiasının belirtilen şartlarda dar teminat ile taşınması sırasında yapılacak emtia sigortası için ödenecek poliçe primi ise 4.402,125\$ dır.

Analiz:

Sigorta Konusu olan emtia ve seçilen geniş teminat poliçenin esas taşınacak olan emtianın primini etkilemektedir. Gemi yaş zammı geminin yaşı ile ilgili olduğu ve sadece 15 ‘ yaşından büyük gemi ile yapılan taşımalarda sigortanın konusunda olabilecek hasar faktörünü etkilediği için örneğimizi bu yönde seçtik. Eğer Gemi 15 yaşından küçük olsa idi, Ekstra gemi yaş şartından dolayı poliçe fiyatına prim eklememize gerek kalmayacaktı. Yine benzer şekilde Harp / grev teminatı ekstradan istenen bir teminat olduğu için sigorta primini etkilemektedir.

Yaptığımız 4 örnekte emtianın sigorta bedelini, gemi yaşını, gidiş- dönüş limanlarını, teminat kapsamını değiştirmedik. Dört örnekte de değiştirdiğimiz emtianın cinsidir. Bu şekilde sigorta fiyatlamasının nasıl yüke göre priminin değiştiğini görmeye çalıştık.

Tablo 21. Emtia türüne göre prim karşılaştırması

Emtia	Geniş Teminat Prim Bedeli	Dar Teminat Prim Bedeli
Porselen Yemek Takımı	12.9543,75 \$	10.702,125\$
Alçı Emtiası	11.417,41 \$	9.127,25 \$
Spor Malzemesi	8.229,375 \$	8.229,375 \$
Tekstil Makinesi	6.654,735 \$	4.402,125\$

Her malın risk derecesinin birbirinden farklı olması başlı başına önemli bir değişkendir. Sigorta bedeli aynı kalmakta olsa bile gerek uygulama kuralları gerekse her bir emtianın taşınmasında emtianın kendisine has özelliğinden dolayı farklılıklar bulunmaktadır. Örneğin; Bir spor malzemesinin taşınması ve porselen yemek takımının bir taşıma sırasında emtiaların risk dereceleri arasında farklılıklar bulunmaktadır.

Aynı zamanda örnek olay incelememiz de her yük cinslerine göre hem geniş hem dar teminat vererek fiyatlama çalışması yaptık. Dar teminat ve geniş teminat arasında

ortalama belirlediğimiz örnek tarifeye göre ortalama %20 lik bir prim fark bulunmaktadır. Dar ve geniş teminat arasındaki prim farklı çok fazla olmasa bile içerdiği, teminat kapsamı bakımından çok büyük farklılıklar içerisinde barındırmaktadır. Bir hasar anında olası sigorta bedeli ile karşılaştığımızda ise ödenecek sigorta priminin aslında, sigorta bedeline kıyasla küçük bir miktarda belirlendiğini tespit edebilmekteyiz.

Dar teminat kapsamında emtianın sadece araç üzerinde seyir halindeyken olabilecek hasarlardan sigorta şirketi sorumludur. Hâlbuki taşımacılıkta, emtianın yükleme, boşaltma ve aktarma sırasındaki karşılaşılabileceği riskler azımsanmayacak kadar önemlidir. Bu nedenle taşıma yapılırken teminat türü tüm riskler göz önüne alınarak seçilmelidir.

4.2 Hasarlı Dosya İncelenmesi Hususunda Vaka Analizi

4.2.1 Örnek Vaka: Emtiada Noksanlık

Müşteri No:		Acente No:		Poliçe No:		Ek Belge No:	
Teklif Tarihi:				Tanzim Tarihi			

Sigortalı Bilgileri					
Sigortalı (Ad Soyad, Unvan)	: ÇAMLICA AĞAÇ Pazarlama A.Ş.				
Adres	: Trabzon, Türkiye				
T.C. Kimlik Numarası / Vergi Numarası	:				
Telefon:	:				
Risk Bilgileri		Risk Bilgileri			
Abonman Sözl. No:	:	Emtia Kalkış Yeri	Romanya		
Yükleme Tarihi	:31.01.2014	Variş Ülke	Türkiye		
Gemi İnşa Yılı	:1988	Variş Şehir	Trabzon		
Gemi Yaşı	:26	Emtia Cinsi	Dökme Üre		
Gemi Klası	:Türk Loydu	Emtia Ağırlık	3750 MT		
Kalkış Ülke (AS)	:Romanya	Emtia Sözl. No:	2331		
Vasıta Cinsi (AS)	: Denizyolu				
Vasıta Adı/ Plaka	: Bratislava 110 Gemisi				
Ambalaj Tipi (AS)	:Dökme				
Sigorta Konusu Bedel (USD/ TL)		Sigorta Konusu/Bedel(USD/TL)			
Taşınan Emtia	:1,250,000USD 2,250,000 TL				
Sigorta Teminatları		Sigorta Bedeli/Limiti (TL)			
Geniş Teminat	:	2,250,000 TL			
Harp grev Teminatı	:	2,250,000 TL			
		Net	1,220.00		
		Prim:	TL		
		BSMV	61.00 TL		
			1,281.00		
		Ödenecek Prim	TL		
Prim Ödeme Tablosu		Prim Ödeme Tablosu			
	Tarih	Ödeme Tutarı	Tarih	Ödeme Tutarı	
Peşinat	31.01.2014	1,281.00 TL			
YALNIZ İki binikiyüzElliTürk Lirası DoksanSekiz Kuruş				Toplam:	1,281.00 TL
				Kur:	1.800 USD

Teminat Kapsamı

İş bu sigorta poliçesi yukarıda numarası belirtilen abonman sözleşmesi şartları çerçevesinde tanzim edilmiş olup, hasar değerlendirme sürecinde aşağıda belirtilen klozlara ek olarak sözleşmede belirtilen özel şartlar öncelikli olarak uygulanacaktır.

Poliçe teminatları ve özel şartları ile ilgili herhangi ihtilaf oluşması halinde ilgili abonman sözleşmesindeki şartlar geçerli olacaktır. SİGORTA ŞİRKETİ A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı ekli Türk Emtia Genel Şartları ve bu şartlara nazaran üstünlük taşıyan aşağıda yazılı özel şartlar ve Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82 çerçevesinde istisna maddelerinde teminat harici tutulan rizikoların belirtildiği şekilde uygulanması koşulu ile belirtilen prim ile ayrıntıların ödenmesi karşılığında ilgililer adına sigorta bedeline kadar sigorta eder.

TEMİNAT KAPSAMI:

Türk emtia Sigortası genel Şartları

Institute Cargo Clauses (A)1.1.82

Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82 (cari fiyat ve şartlarla)

Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82(cari fiyat ve şartlar ile)

Institute radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause(C.370)

Institute Cyber Attack Exclusion Clause (C 1.380)

Cyber Risk Exclusion Clause

Asbestos ile ilgili her türlü sorumluluk teminat haricidir.

Sanction Limitation and Exclusion Clause

İş bu sigorta poliçesinde her halükarda Türk Kanun, Yasa ve uygulamaları geçerli olup, ekli klozlarda aksine yazılı olabilecek şartlar geçerli sayılmayacaktır.

Institute Classification Clause

Cargo ISM Endorsement Clause

Cargo Termination of Transit Clause(Terrorism)

Paramount War and strikes Cancellation Clause

İş bu poliçe teminatına giren her bir hasar ve olayda sigorta bedeli üzerinden % 0,5 oranında tenzili muafiyet uygulanacaktır. Harp ve Grev fiyatları sevkiyat tarihindeki cari MunichRe Skalası fiyat ve şartlarına tabi olup, fiyat, şart ve istisnalarında meydana gelebilecek değişiklikler Sigortalı ve sigorta ettirene yansıtılacaktır.İstisna edilmiş bölgeler dışındaki Cari Fiyat Net %0.05 tir. Sigortacının 7 gün öncesinden ihbar etmek kaydıyla Harp,48 saat öncesinden ihbar ederek grev teminatını sona erdirme hakkı vardır.

Her bir hasar ve ziyada sigorta bedeli üzerinden 0.5% tenzili muafiyet uygulanacaktır.

Şekil 7. Emtiada Noksanlık Örnek Vakası İçin Poliçe Örneği

Emtia Abonman poliçe kapsamında X Tic. A.Ş. ' ye ait firmasına ait taşınan emtia değeri 1,250,000 USD olan 3.750 MT dökme üre emtiasının, Romanya-Trabzon arasında, gemi inşa yılı 1988 olan Bratislava 110 Gemisi isimli gemi ile 31.01.2014 Tarihinde harp grev teminatı da dâhil olmak üzere sigortası yapılmıştır.

Poliçeye genel şartların dışında, özel şart olarak sigorta bedelinde olabilecek hasarlara istinaden %0,5 tenzili muafiyet klozu bulunmaktadır.

Taşınan malın nakliye sırasında 58,497 MT eksik olarak Çamlıca Ağaç Pazarlama A.Ş. tarafından teslim alındığı gerekçesi ile sigorta poliçesinin düzenlendiği şirkete hasar ihbarında bulunulmuştur.

Konu ile ilgili noksanlığın nedenini araştırmak üzere sigorta şirketi tarafından eksper atanmıştır.

Ekspertizin düzenlediği rapora göre: Çamlıca Ağaç Pazarlama A.Ş. tarafından Almanya'dan K firmasından 28.01.2014 tarihinde 789456 no lup fatura ile satın alınan 3.750 MT dökme ürenin, Romanya'dan Trabzon Limanına sevk edilmek üzere Bratislava 110 Gemisi isimli gemiye Clean on Board olarak yüklendiği ve gemi kaptanı tarafından teslim alındığı 31.01.2014 tarihinde Trabzon gümrük müdürlüğüne bağlı Trabzon Limanına varış ve gümrük işlemlerinin tamamlanması ile birlikte gemide bulunan üre yükünün draft sörveyi yapılmış olup yükün 3.680 MT olarak belirlendiği, ürenin gemiden kamyonlara tahliyesi sırasında yapılan liman kantarındaki tartımı sırasında ile 3.661,15 MT olarak hesaplandığı belirtilmiştir. Sigortalının firmasında yapılan tartımlarda ise mevcut emtianın 3.590,480 MT üre miktarının ölçümlendiği gözlemlenmiştir. Konşimento ve yükleme limanı draft sörvey raporuna göre olması gereken 3.750 MT ürenin draft sörvey raporuna göre 70 MT eksik çıkması üzerine Çamlıca Ağaç Pazarlama A.Ş. noksanlık hasarının tanzim edilmesini istemiştir.

Yükte herhangi yükün muhtevasını değiştirecek bir sebep olmaması, yani ürünün herhangi bir ıslanma durumu ile karşılaşmadığı tespit edilmiştir. Yükteki azalmanın draft sörveyde yapılmış olan yükleme veya tahliye limanındaki ölçümlerden kaynaklandığı düşünülmüştür. Yükün Taşınması yapılan geminin noksansız ve sağlam olarak almış olduğu bir emtiayı, eksik teslim etmesi sebebi ile bir eksiklik meydana geldiği düşünülmüştür.

Dökme yüklerde yükün fire kaybı ile olabilecek eksikler nedeni ile poliçelere İstanbul Ticaret Odasının belirlediği üretimde Fire ve randıman kayıplarından olabilecek eksiklikler için ürün cinslerine göre fire kayıp oranları belirlenmiştir. Üre

yükü için ise buran %2 dır. Poliçede Aynı zamanda emtia bedeli üzerinden %5 oranında tenzili muafiyet klozu da poliçede bulunmaktadır.

Gemideki Yükteki Fire kaybı: $3.750 \text{ MT} \times \%2 = 75 \text{ MT}$ dur. Draft sörvey raporuna göre ise yükteki meydana gelen fire kaybı 70 MT dur. Meydana gelen fire kaybı fire limitleri içinde kaldığından ödenmemektedir.

4.2.2 Örnek Vaka: Ambalajlama

SİGORTALI X A.Ş. ADRES Gazimağosa, Kıbrıs		SİGORTA ŞİRKETİ ADI : ACENTE : POLİÇE NO :
TELEFON : 11111111111		YÜKLEME TARİHİ : 18.10.2007
SİGORTA ETTİREN : X A.Ş.		TEKLİF TARİHİ : 18.10.2007
REHİNLİ ALACAKLI :		
VERGİ KİMLİK NO : 11111111111		
EMTİA CİNSİ : PANEL		
ADET : 1850		AĞIRLIK :
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :
SEFER YERLERİ : İTALYA, MERSİN, KIBRIS		
NAKİL ARACI : KUTUPYILDIZI A1		
SİGORTA BEDELİ :		SİGORTA ÜCRETİ
		% FİYAT
DÖVİZ KURU : 1.745		NAKLİYAT .2000000
DÖVİZ TUTARI : 64,760.00 EUR		HRP GREV
YTL KARŞILIĞI : 133,006.20 TL		NET PRİM 326.22
		GİD. VER. 4.79
		BRÜT PRİM 231.01

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız

YÜZ OTUZ ÜÇ BİN ALTI YTL YİRMİ KURUŞ'una kadar sigorta eder.

ÖZEL ŞARTLAR

İŞ BU SİGORTA POLİÇESİ AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.
(Denizyolu Taşımacılığı Hükümlerine göre)
* Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82
* Institute Classification Clause 01.01.2001

*Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019
1/5/98,

* Cargo Termination of Storage in Transit
Clause,

* Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-
Chemical

and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (Cl.370) 10/11/03

*Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion
Clause

*Electronic Date Recognition Exclusion Clause

* Electronic Data Exclusion Clause

KONTEYNER İÇİNDE OLMADIĞI MÜDDETÇE SİGORTALI EMTİANIN GEMİNİN AMBARI
İÇİNDE TAŞINMASI ŞARTTIR. TAHLİYE LİMANINDA GEMİNİN AMBAR KAPAKLARININ
AÇILMASI, EMTİANIN TAHLİYESİ VEYA GÜMRÜKTEN ÇEKİLMESİ AŞAMALARINDA
HERHANGİ BİR HASAR VEYA KAYIP TESPİT EDİLDİĞİ ANDA ŞİRKETİMİZE İHBARDA
BULUNULMASI VE HASARDAN SORUMLU KİŞİLERİN İMZALARININ TUTANAĞA
GEÇİRİLMESİ GEREKMEKTEDİR. AKSİ HALDE TAZMİNAT TALEPLERİ KABUL
EDİLMEYECEKTİR.

KONTEYNER

NO:

MS 4549

MS 4547

MS 4012

MS 4013

MALIN İZLEYECEĞİ

GÜZERGÂH:

PRİM ÖDEME YERİ: Sigorta Priminin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili
acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarların tespiti için
K.K.T.C.'de şirketimize başvurulmalıdır. Hasarların genel şartların 22. maddesinde yazılı
süreler içerisinde eksper tarafından tespit edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde hasar
talepleri kabul edilmeyecektir.

* Bu poliçenin tabi olduğu genel ve özel şartlar poliçe ile birlikte sigortalı/ sigorta ettiren
tarafından teslim alınmıştır.

Şekil 8. Ambalajlama Örnek Vakası İçin Poliçe Örneği

Emtia kati poliçe kapsamında X Tic. A.Ş. ' ye ait firmasına ait taşınan emtia
değeri 133,006.20 YTL olan panel emtiasının, İtalya(Patrica- Napoli)- Mersin/ Kıbrıs
(Magosa- Yılmazköy) arasında, olan Kutup Yıldızı A1 isimli gemi ile 18.10.2007
sigortası geniş teminat verilerek yapılmıştır.

Police genel şartlarına ek olarak özel şart olarak’’ Konteynır içinde olmadığı müddetçe sigortalı Emtianın Ambar içerisinde taşınması şarttır ibaresi eklenmiştir’’

’’Tahliye limanında geminin ambar kapaklarının açılması, emtianın tahliyesi veya gümrükten çekilmesi aşamalarında herhangi bir hasar tespit edildiği anda sigorta şirketine ihbarda bulunulması ve hasardan sorumlu kişilerin imzalarının tutanağa geçirilmesi gerekmektedir. Aksi halde tazminat ödeme kabul edilmeyecektir’’ şeklinde özel kloz eklemesi de yapılmıştır.

Sigortalı X. Tic. A.Ş.nin ürünü almış olduğu Birinci LTD’ den 15.10.2007 tarih ve 111222 nolu fatura ile exwork esasına ile ithal etmiştir. Sigortalanan panelleri MS 4549- MS 4547- MS 4012- MS 4013 Nolu konteynırlara yüklemiştir. Konteynırların içerisinde kümes inşa etmeye yarayan brüt 35.912 KG, net 32.415 Kg,122 paket,3.604,84 m2, 1850 adet panel bulunmaktadır.Yük ilk olarak 18.10.2007 tarihinde Yıldız gemisine yüklenerek Mersin limanında tahliye edilmiş.Daha sonra buradan taşınacak emtia paneli Kutupyıldızı A1 gemisine yüklenerek,19.10.2007 tarihinde Kıbrıs’ın Magosa limanına getirilmiş. Daha sonrada limandan yük sigortalı firma tarafından alınıp, sigortalının işyerine getirilmiştir. Konteynırlardan yapılan boşaltımdan sonra işyerine getirilen MS4549 ’un içerisinde 129 adet panelin kullanılamayacak şekilde hasarlı olduğu belirlenmiştir. Bunun üzerine sigortalı sigorta şirketine hasar ihbarında bulunmuştur.

Sigorta şirketi tarafından atanan ekspertizin hasar durumunu incelemesi üzerine, hasarlı panellerin içinden çıktığı MS4549 adlı konteynırın dışından darbe aldığı ve çelik konteynırda göçük meydana geldiği anlaşılmıştır. Konteynırda ortaya çıkan darbenin konteynırın içindeki panelleri etkilediği ve panellerin bu nedenle hasırlandığı belirlenmiştir.

Taşıma sırasında ambalaj durumunun yeterli olması ve hasarın oluş neticesi kapsamında sigorta himayesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Hasarlarda oluşan panellerin sovtaj durumu bulunmamaktadır. Hasarlı panellerin üzerindeki etiket bilgileri fatura ve çeki listesi ile de uyusmaktadır. Bu nedenle sigortalının zararın karşılanması gerekmektedir.

Hasarlı olarak belirlenen değişik boy ve ebatlardaki toplam 286,33 m2 tutarındaki 129 adet panelde bükölme ve eğilme meydana geldiği için sovtaja kıymet değeri bulunmamaktadır.

1 adet panelin m2 birim maliyeti 14,253 Euro'dur.

Hasar miktarı X14,253 Euro/m2 birim fiyatı şeklinde hesaplamak gerekir ise;

286,33 m2 X13,23 Euro =3.788,14 Euro dur.

3.788,14 Euro 1.745(Poliçe Kuru) =6.610,304 YTL hasar ödemesi gerçekleştirilmiştir.

4.2.3 Örnek Vaka: Hagging

Müşteri No:		Acente No:		Police No:		Ek Belge No:	
Teklif Tarihi:					Tanzim Tarihi		
Sigortalı Bilgileri							
Sigortalı (Ad Soyad, Unvan) : ÇAMLICA AĞAÇ Pazarlama A.Ş.							
Adres : Trabzon, Türkiye							
T.C. Kimlik Numarası / Vergi Numarası :							
Telefon: :							
Risk Bilgileri				Risk Bilgileri			
Abonman Sözl. No: :				Emtia Kalkış Yeri Ukrayna			
Yükleme Tarihi :31.01.2010				Varış Ülke Türkiye			
Gemi İnşa Yılı :1985				Varış Şehir Trabzon			
Gemi Yaşı :25				Emtia Cinsi Dökme Üre			
Gemi Klası :Türk Loydu				Emtia Ağırlık 4550 MT			
Kalkış Ülke (AS) :Ukrayna				Emtia Sözl. No: 1004			
Vasıta Cinsi (AS) : Denizyolu							
Vasıta Adı/ Plaka : Nordic 100							
Ambalaj Tipi (AS) : Dökme							
Sigorta Konusu Bedel (USD/ TL)				Sigorta Konusu/Bedel(USD/TL)			
:1,144,000							
Taşınan Emtia		USD	2,046,000 TL				
Sigorta Teminatları				Sigorta Bedeli/Limiti (TL)			
				2,145,000			
Geniş Teminat :				TL			
				2,145,000			
Harp grev Teminatı :				TL			
				Net			
				Prim: 4,290.00 TL			
				Gider Vergisi 214.50 TL			
				Ödenecek Prim 4,504.50 TL			
Prim Ödeme Tablosu				Prim Ödeme Tablosu			
		Tarih	Ödeme Tutarı			Ödeme Tutarı	
Peşinat		31.01.2010	4,504.50 TL				
YALNIZ DörtBinBeşYüzDörtTürk Lirası Ellikuruş				Toplam: 4,504.50 TL			
				Kur: 1.875 TL/USD			
Teminat Kapsamı							

İş bu sigorta poliçesi yukarıda numarası belirtilen abonman sözleşmesi şartları çerçevesinde tanzim edilmiş olup, hasar değerlendirme sürecinde aşağıda belirtilen klozlara ek olarak sözleşmede belirtilen özel şartlar öncelikli olarak uygulanacaktır.

Poliçe teminatları ve özel şartları ile ilgili herhangi ihtilaf oluşması halinde ilgili abonman sözleşmesindeki şartlar geçerli olacaktır. SİGORTA ŞİRKETİ A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı ekli Türk Emtia Genel Şartları ve bu şartlara nazaran üstünlük taşıyan aşağıda yazılı özel şartlar ve Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82 çerçevesinde istisna maddelerinde teminat harici tutulan rizikoların belirtildiği şekilde uygulanması koşulu ile belirtilen prim ile ayrıntıların ödenmesi karşılığında ilgililer adına sigorta bedeline kadar sigorta eder.

TEMİNAT KAPSAMI:

Türk emtia Sigortası genel Şartları

Institute Cargo Clauses(A)1.1.82

Institute War Clauses (Cargo) 1.1.82 (cari fiyat ve şartlarla)

Institute Strikes Clauses (Cargo) 1.1.82(cari fiyat ve şartlar ile)

Institute radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause(C.370)

Institute Cyber Attack Exclusion Clause (C 1.380)

Cyber Risk Exclusion Clause

Asbestos ile ilgili her türlü sorumluluk teminat haricidir.

Sanction Limitation and Exclusion Clause

İş bu sigorta poliçesinde her halükarda Türk Kanun, Yasa ve uygulamaları geçerli olup, ekli klozlarda aksine yazılı olabilecek şartlar geçerli sayılmayacaktır.

Institute Classification Clause

Cargo ISM Endorsement Clause

Cargo Termination of Transit Clause(Terrorism)

Paramount War and strikes Cancellation Clause

ÖZEL ŞARTLAR

İş bu poliçe teminatına giren her bir hasar ve olayda sigorta bedeli üzerinden % 0,5 oranında tenzili muafiyet uygulanacaktır. Harp ve Grev fiyatları sevkiyat tarihindeki cari MunichRe Skalası fiyat ve şartlarına tabi olup, fiyat, şart ve istisnalarında meydana gelebilecek değişiklikler Sigortalı ve sigorta ettirene yansıtılacaktır.İstisna edilmiş bölgeler dışındaki Cari Fiyat Net %0.05 tir. Sigortacının 7 gün öncesinden ihbar etmek kaydıyla Harp,48 saat öncesinden ihbar ederek grev teminatını sona erdirme hakkı vardır.

Her bir hasar ve ziyada sigorta bedeli üzerinden 0.5% tenzili muafiyet uygulanacaktır.

Şekil 9. Haggig Örnek Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında Çamlıca Ağaç Pazarlama A.Ş. 'ye ait firmasına ait taşınan emtia değeri 2.046.000 YTL olan 4.550 ton üre emtiasının, Ukrayna 'dan Türkiye'ye 1985 yapım yılı olan Nordic 100, isimli gemi ile 31.01.2010 tarihinde taşınması için Y sigorta şirketinden poliçe tanzim edilmiştir.

Ukrayna'dan Trabzon Limanına gelen geminin tahliyesine başlanmıştır. Tahliye sırasında gemideki yükte yapılan inceleme sonucunda yükte noksanlık bulunduğu nedeni ile final survey yapılmadan alıcı firma tarafından geminin tahliyesinin durdurulmuştur. Gemi kaptanı seferin durdurulması neticesinde olabilecek tüm masraf ve navlunun sigorta şirketine ve sigortalıya rücu edeceğine dair bir protesto mektubu yazmıştır.

Sigorta şirketinden ise yapılacak gemi tahliyesinin durdurulmasının sigorta sözleşmesinde bulunan'' yükleme ve boşaltma limanlarında yapılacak ölçümlerde pompa ve/veya kantar farklılıklarından(farklı ölçüm tekniklerinden kullanılmasından) doğacak eksikler ve emtianın normal firesi teminat haricidir.''ibaresinin yer almakta olduğu belirtmiş olup, yapılan ölçüm noksanlıklarının sigortanın himaye kapsamında olmayacağını belirterek, gemi kaptanı tarafından verilen protesto mektubuna atıfta bulunarak; yük tahliyesinin durdurulması neticesinde olabilecek herhangi bir demuraj masraf ve tazminat miktarından doğabilecek sorumluluğun kabul edilmeyeceği yönünde sigortalıya ve gemi kaptanına bilgilendirme yapmıştır.

Konşimentoda belirtilen 4.550 ton üre Ukrayna Limanından gemiye yüklendiğine ilişkin bilgiye rağmen, Trabzon Limanında liman kantar ölçümüne göre 4.222,400 ton, draft survey hesabına göre ise 4.120,084 ton üre tahliye edildiği tespit edilmiştir. Gemiden yük tahliyesinin ardından gemi acentesi, kaptan ve alıcı temsilcisi tarafından liman kantar tartım hesabına göre 327,600 ton ürenin eksik olduğu anlaşılmıştır. Gemide çıkan üre yükünden olan eksikliğin fire kaybından mı yoksa ölçüm tekniklerinden mi kaynaklandığı yönünde inceleme yapılmıştır.

Gemide, geminin kendi yapısından kaynaklanan bir kusur olup olmadığına bakılmıştır. Geminin baş ve kış kısmından ölçümler yapılarak haggig adı verilen ölçüm farklılığına rastlanmıştır.

Ukrayna'da yapılan draft sörvey raporuna göre geminin constant değeri 85 M/T olarak bulunmuş, Ordu limanında ise bu değer 198 M/Ton olarak bulunmuştur. Bu durumun mümkün olamayacağı, geminin yapısında bir anormallik olduğu düşünülmüştür.

Gemide geminin kendi kusurundan kaynaklı yükleme limanında eksik yük yüklendiği anlaşılmıştır. Sigortanın himayesinde taşınmayan bir yük sigorta himaye kapsamında değerlendirilemeyeceği için gerekli hasar ödemesi yapılamamaktadır. Eğer gemide bir kusur oranı olmasa idi ve poliçede belirtilen dökme yükleri için fire muafiyet oranının altında kalmaması durumunda meydana gelebilecek hasarın tanzim edilecekti.

4.2.4 Örnek Vaka: Alçı İslanma

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)			
SİGORTALI		SİGORTA ŞİRKETİ ADI	:
ABC GRUP		ACENTE	:
ADRES		POLİÇE NO	:
SOCHI, RUSYA		YÜKLEME TARİHİ	: 7.09.2010
		TEKLİF TARİHİ	: 7.09.2010
SİGORTA ETTİREN	:		
REHİNLİ ALACAKLI	:		
VERGİ KİMLİK NO	:11111111111		
	: SATEN FINISH		
EMTİA CİNSİ	PLASTER		
	GLASSWOOL BLANKET		
ADET	3000 BIGBAG, 2750 ROLL	AĞIRLIK	: 3.000.000 KG
AKREDİTİF NO	:	KONİŞMENTO	:
SİPRARIŞ NO	:	SÖZLEŞME NO	:
SEFER YERLERİ	:TÜRKİYE MERSİN		
	RUSYA SOCHI		
NAKİL ARACI	: SKYLAND 1		
SİGORTA BEDELİ	:	SİGORTA ÜCRETİ	
		%	
DÖVİZ KURU	:1.5	FİYAT	PRİM (USD)
	400,000.00	NAKLİYAT	.1000000 440.00 USD
DÖVİZ TUTARI	USD	HRP GREV	.0500000 220.00 USD
		GEMİ Y.Z	
ARTIRIM (%)	:10	NET PRİM	660.00 USD
	:440,000.00		
TOP.SİGORTA BDL	USD	GİD. VER.	
		BRÜT PRİM	660.00 USD
		TL PRİM	990.00 TL
SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız DÖRTYÜZKIRKBİN USD			
ÖZEL ŞARTLAR			

İŞ BU SİGORTA POLİÇESİ AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE
AKT EDİLMİŞTİR.

(Denizyolu Taşımacılığı Hükümlerine göre)

* Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82

DENİZYOLU İLE İLGİLİ ZORUNLU EK ŞARTLAR

*KONTEYNER KLOZU

Taraflar arasında anlaşılmış ve mutabakata varılmıştır ki konteynır içinde olmadığı müddetçe sigortalı emtianın geminin ambarı içerisinde taşınması şarttır.

*GEMİ KLASI KLOZU

İş bu poliçe aşağıda yazılı ve / ya ekli özel şartlar ve klozlar çerçevesinde aktedilmiştir.

* Institute Classification Clause 01.01.2001

(Her halükarda 15 yaşını aşan tüm gemiler ve 10 yaşını aşan tankerler için şirketimizin Gemi Yaş Zamları uygulanacaktır.)

GEMİ ISM BELGESİ KLOZU

*Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98,

HASARLA İLGİLİ KLOZ

TAHLİYE LİMANINDA GEMİNİN AMBAR KAPAKLARININ AÇILMASI, EMTİANIN TAHLİYESİ VEYA GÜMRÜKTEN ÇEKİLMESİ AŞAMALARINDA HERHANGİ BİR HASAR VEYA KAYIP TESPİT EDİLDİĞİ ANDA ŞİRKETİMİZE İHBARDA BULUNULMASI VE HASARDAN SORUMLU KİŞİLERİN İMZALARININ TUTANAĞA GEÇİRİLMESİ GEREKMEKTEDİR. AKSİ HALDE TAZMİNAT TALEPLERİ KABUL EDİLMEMEYECİKTİR.

(Sigortacının sorumluluğu bulunmayan FOB ve benzeri taşıma şekilleri teminat haricidir.)

ZORUNLU KLOZLAR

*Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Electromagnetic (CL.

* Cargo Termination Of Storage in Transit Clause

*Asbest sebebiyle oluşacak her türlü hasar teminat haricidir.

MUAFİYET: HERBİR HASAR VE ZİYANDA KONİŞMENTO BEDELİ ÜZERİNDEN %1 ORANINDA TENZİLİ MUAFİYET UYGULANACAKTIR.

FOB USD: 350.000

NAVLUN USD:4.200

CFR USD :410.698,40

İş bu poliçe 7/10/2008 tarihinde 3 nüsha olarak düzenlenmiştir.

Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya iş bu teminat taşımayı gerçekleştirecek geminin 1/10/2001 tarihli CLASSİFİCATİON CLAUSE' DA belirtilen (IACS) Klas kurumundan biriyle (Türk Loydu Dahil) klaslı olması, ISM belgesi ve muteber bir P&I KLUP Sigortası olması kaydıyla geçerlidir.

Yukarıda belirtilen özelliklere haiz olmayan ve her halükarda 35 yaşından büyük gemiler ve 15 yaşından büyük tankerler ile yapılacak taşımalarda teminat geçersiz sayılacaktır.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigorta Priminin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarların tespiti için K.K.T.C.'de şirketimize başvurulmalıdır. Hasarların genel şartların 22. maddesinde yazılı süreler içerisinde eksper tarafından tespit edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde hasar talepleri kabul edilmeyecektir.

* Bu poliçenin tabi olduğu genel ve özel şartlar poliçe ile birlikte sigortalı/ sigorta ettiren tarafından teslim alınmıştır.

Şekil 10 İslanma Örnek Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında X Tic. A.Ş.'ye ait taşınan alçı emtia değeri ve navlun bedeli toplamı 400.000 USD'dir. Poliçeye %10 artırım bedeli eklenerek, sigorta bedeli 440.000 USD bedel üzerinden 7.9.2010 başlangıç tarihli olarak sigortalanmıştır. Toplam 3.121 big bag- 2.875 roll adet emtia olduğu belirtilmiştir. Emtia teslim şekli FOB' dur. Poliçe brüt prim bedeli:990 TL dir.

Poliçe'de özel şart olarak her bir hasar ve ziyanda konşimento bedeli üzerinden %1 oranında tenzili muafiyet uygulanır. İbaresini bulunmaktadır.

Hasar Süreci:

10.09.2010 tarihinde gemiye mallar yüklendikten sonra gemi kaptanı tarafından gemi yükleyicileri yani emtia sahibi X Tic. A.Ş. 'ye ve gemi kiracılarına ve sigorta şirketine bir protesto mektubu iletilmiştir. Çekilen protesto mektubunda, kaptanın gümrük işlemlerinin tamamlanmasından sonra alçı ihtiva eden askılı torbaların aynı anda 1 ve 3 numaralı ambarların kapaklarının kapatılması yönünde emir verdiğini belirtmiş. Fakat ani bastıran yağmur neticesinde torbaların bir müddet yağmur nedeni ile ıslandığını belirtmiştir.

1 Nolu ambarda 352 adet askılı torba yüklendiğini ve bu torbadan 140'ının kısmen ıslandığını belirtmiş.

3nolu ambarda ise 296 adet askılı torbanın yüklendiğini ve bu 296 torbadan 110'nun kısmen ıslandığını belirtmiştir.

Gemi kaptanı protesto mektubunda toplam 250 adet torbanın kısmen ıslandığını belirtmiş ve askılı torbalarda taşınan emtianın içeriğini bilmediğini belirtmiştir.

Geminin P& I kulüp sigortacısından gelen ilgililerin meydana gelen hasarı incelemesi üzerine,1 ve 3 nolu ambarlardaki ıslanmış bulunan 648 ton malın gemiden tahliye edilmesine karar verdiği ve armatörün sigorta şirketinin uğradığı hasarı

karşılacağı ancak kendilerini de güvenceye almak için sigorta şirketine ihbarda bulunduğu belirtilmiştir.

Yapılan hasar incelemesi sırasında; ambarın muhtelif kısımlarındaki torbaların içleri açıldığında herhangi bir ıslanmanın görülmediği belirtilmiştir. Torbalarda el ile yapılan kontrollerde emtiada sertleşme olmadığını ve alçının toz halini muhafaza ettiğinin tespit edildiği belirtilmiştir. Big bag içindeki torbaların üst sıradakilerin soğuk olduğunu ancak alt sıralarda bulunan torbaların oldukça sıcak (35-45 derece) olduklarını elleme yöntemi ile tespit ettiklerini belirtmişlerdir. Ekspertiz yapıldığı sırada gemi ambarının tamamen kuru- kurutulmuş- kurumuş olduklarını ve üst sırada bulunan 3 big bag dışındaki tüm ambalajların kuru- kurutulmuş- kurumuş olduklarını tespit etmiştir.

Ambardaki bazı big baglerin üzerinde su birikintisi bulunduğu görüldüğünden ve yağmur sularının ambar kapakları açıkken yağdığından tüm üst sıralardaki big baglerin üzerlerinde su birikintisi görülmediğinden üst sıralardaki big baglerin üzerinde biriken yağmur sularının gemi personeli tarafından süngerle toplanarak kurummasının sağlandığını düşünmüştür. Fakat ambalaj dibinde genel itibari ile kurutulmuş olduğu fakat ulaşılamayan bazı köşelerde ise su kaldığını gözlemlemiştir.

İncelenen big bag torbalarında ıslanma ve taşlama meydana gelmediği belirtilmiştir. Yalnız emtianın alçı olması neticesinde kontrolde ıslanma neticesinde ilk etapta emtiada taşlaşma görülmesi bile malın özelliği nedeni ile daha sonra emtianın taşlaşabileceği belirtilmiştir.

P&I Klüp tarafından malda herhangi bir bozulma meydana gelmediğinden, malın gemiden tahliyesini gerektiren bir durum olmadığı belirtilmiş ve bu nedenle teminat verilemeyeceğini belirtmiş, geminin temiz konşimento ile hareket edip varna limanına gitmesini ve tahliye sırasında emtiada hasar görülürse hasarın o zaman P& I Kulüp tarafından karşılanacağını belirtmiştir.

11.09.2010 günü gemi ambarındaki alçılarda taşlama meydana geldiği ve sigortalının bu malı Rusya' ya ihraç edemeyecekleri ve Rusya pazarında marka bilinirliği açısından olumsuz etkileri olacağını belirterek P&I Klüp tarafından varna

limanında belirtilen hasar tespit işlemini kabul etmediklerini ve ıslanan emtiayı gemiden boşaltacaklarını belirtmişlerdir. Gemiden hasarlı olan yükü, fabrikalarına getiren X. A.Ş. hasarlı olan yükün hasar oranını tespit etmek üzere emtiayı analiz ettirmiştir. Analiz edilecek ürün miktarının fazla olması neticesinde emtia istifinin muhtelif kısımlarından 10 adet big bag alınarak analiz işlemi yapılmıştır.

Yapılan Kimya analiz raporu sonrasında seçilen 1 big bag torbalardan 27 adet torbanın sağlam olduğu, ancak geri kalan 13 torbadaki alçının yumuşak olmasına rağmen hafif sertleşme- taşlaşmama parçalarına rastlanıldığı belirlenmiştir. Yapılan incelemeye göre 10 adet big bag torba içerisinden seçilen 80 torba kesilip el ile kontrol edildiğinde, alçıların içerisinde minik kesekler şeklinde %50 oranında hasarlı olduğu tespit edilmiştir.

Saten alçı malzemesinin dekoratif amaçlı ve duvarın pürüzsüzlüğünü sağlamak amacı ile kullanılması sebebi ile alçıda meydana gelen sertleşmelerin ve kesiklerin alçının kullanım amacını etkileyebileceği belirtilmiştir. İşlevini kaybeden alçının duvar boya zemini kullanılması ise olanaklı bulunmamaktadır. Bu nedenle İlgili P& I Kulüpten meydana gelen hasar hakkında mutabakat sağlanmaya çalışılmıştır. Tüm yükte meydana gelen hasar oranının tespitinin tamamı ile yapılabilmesinin mümkün olmaması sebebi ve meydana gelen alçı kusurunun tamamı ile yüklemekten kaynaklı olduğunun tespitinin mümkün olmaması yani P& I Kulübün ilgili olayda sorumluluğunun bulunması fakat % 100 kusurlu olup olmadığının ispat sürecinin belirlenmesinin incelenmesi gerektiğinden, P&I Kulüp ve sigortalı %50 hasar miktarı hususunda mutabakat sağlamış ve hasar ödemesi bu yönde gerçekleştirilmiştir.

Sonuç olarak;

Yükün taşınması sırasında, ürünün paketlemelerinde kullanılan ambalajların bu tür yükler için uygun olduğu, Yükte hasar tespit tarihi itibari ile taşlaşmalar olduğu ve yükün sovtaj bedelinin bulunmadığı belirtilmiştir.

Hasarın gemi ambarına yüklenmiş bulunan 648 ton alçının, ambar kapakları açıkken yağmur neticesinde ambar kapakları kapatılana kadar ıslanması neticesinde

meydana geldiğin öne sürülerek gemi sorumluluğu neticesinde gerçekleştirilmiş olduğuna kanaat edilmiştir.

Hasar Bedeli;

648 ton alçı X %50 hasar X 109,USD Ton.....35.445,60 USD

Poliçe Artırım %10..... 3.544,56 USD

+_____

38.990,16USD

Navlun Bedeli..... 4.200 USD

+_____

Navlun Dahil Toplam Bedeli..... 43.190,06 USD

Muafiyet FOB USD 350.000X %1..... 3.500 USD

+_____

Toplam Hasar Miktarı..... 46.733,25 USD

Sigorta şirketi, hasar geminin sorumluluğunda olan bir olaydan meydana geldiğini öne sürerek için hasar bedelini ilgili gemi P& I şirketinden tanzim edilmesini istemiştir. Sigortalının hasar sonucu meydana gelen parasal kaybını sigortalıya iade etmiştir.

990 YTL prim karşılığında olması muhtemel rizikolara karşı emtia sigortası yapılmış. Hasar anında olayın neden nasıl gerçekleştiği, sigorta kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği, hasar anında sorumluluğun hangi tarafın ilgi alanına girdiği incelenmiştir. Hasarın sigorta kapsamında değerlendirilmesi neticesinde 46.733,25 USD sigortalıya hasar sonucu meydana gelen kaybı geri iade edilmiştir. Eğer yükte emtia ile ilgili bir sigorta yapılmasa idi. Meydana gelen hasardan dolayı kayıp

ihracatçı firma için ciddi maddi kayba neden olacaktı. Sigortanın yapılması neticesinde sigortalı kendini olası risklere karşı güvence altına almış bulunmaktadır.

4.2.5 Örnek Vaka: Streç Film İslanma

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI XYZ Tic. A.Ş.		SİGORTA ŞİRKETİ ADI :	
ADRES GAZİANTEP, TÜRKİYE		ACENTE :	
		POLİÇE NO :	
		YÜKLEME TARİHİ :	26.03.2011
		TEKLİF TARİHİ :	26.03.2011
SİGORTA ETTİREN :			
REHİNLİ ALACAKLI :			
VERGİ KİMLİK NO :	11111111111		
EMTİA CİNSİ :	PROPOLİN STREÇ FİLM		
ADET :	47 ROLL, 27 PALET	AĞIRLIK :	20.000 KG
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :	
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :	
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE GAZİANTEP İNGİLTERE BIRMINGHAM		
NAKİL ARACI :	SKYLAND		
SİGORTA BEDELİ :		SİGORTA ÜCRETİ	
		%	PRİM
		FİYAT	(EUR)
DÖVİZ KURU :	2.2000	NAKLİYAT	.0600000 20.00 EUR
DÖVİZ TUTARI :	35,000.00 EUR	HRP GREV	
		GEMİ Y.Z	
		NET PRİM	20.00 EUR
		GİD. VER.	
		BRÜT PRİM	20.00 EUR
		TL PRİM	44.00 TL

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız

OTUZBEŞBİN EURO
ya kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞ BU SİGORTA POLİÇESİ.... NOLU ABONMAN SÖZLEŞMESİ ŞARTLARINCA VE AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKİLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.

ZORUNLU KLOZLAR

*Institute Radiocativite Contaminatiin Chemical, Biological, Bio- Chemical and Elektromagnetic (Cl.370) 10/11/03

* Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

*Elektronic Date Recognition Exclusion Clause

*Cargo Termination of Storage in Transit Clause

*Institute Classification Clause 01.01.2001,

(Herhalükarda 15 yaşını aşan tüm gemiler ve 10 yaşını aşan tankerler için şirketimizin Gemi Yaş Zam oranları uygulanacaktır)

*Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98,

*Asbest sebebi ile oluşacak her türlü hasar teminat haricidir.

GAZİANTEP- MERSİN: 22 GK 123 Fatura No: 7812

İş bu poliçe

* Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya işbu teminat taşımayı gerçekleştirecek geminin 01/01/2001 tarihli CLASSİFİCATION

CLAUSE' da belirtilen (IACS) Klas kurumlarından biriyle (Türk Loydu dahil) klaslı olması, ISM belgesi ve muteber bir P&I KLUP SİGORTASI olması kaydı ile geçerlidir.

Yukarıda belirtilen özelliklere haiz olmayan ve her halükarda 35 yaşından büyük gemiler ve 15 yaşından büyük tankerler ile yapılacak taşımalarda teminat geçersiz sayılacaktır.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigortalı primin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarların tespiti için İSTANBUL'da şirketimize başvurulmalıdır. Hasarların genel şartların

22.maddesinde yazılı süreler içinde avaraya komseri

* İşbu poliçe genel ve özel şartları ile bilgilendirme formu 26.03.2011 tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilerek bir nüsha sigortalı/ sigorta ettirene teslim edilmiştir.

Şekil 11 Streç Film Islanma Örnek Vakası Poliçesi

Emtia Abonman poliçe kapsamında XYZ Tic. A.Ş. ' ye ait firmasına ait taşınan emtia değeri 35,000 EUR olan 47 rolls 27 palet olan iki yönü gerdirilmiş olan propolin streç film emtiasının, Gaziantep-İngiltere arasında, gemi inşa yılı 1988 olan Skyland Gemisi isimli gemi ile 26.03.2011 Tarihinde Harp grev teminatı da hariç olmak üzere sigortası yapılmıştır. Emtia ara taşıma aracı olarak Gaziantep – Mersin arasında 34 BMM 76 plakalı araç kullanılmıştır.

Hasar Süreci: Sigortalı XYZ firmasına ait 27 palet 47 roll satışı İngiltere'deki KLM firmasına Skyland adlı gemide TGGG.47777 nolu konteynır ile sevk edildiği, emtianın yapılan kontroller sırasında bobinde ıslanma görülecek şekilde hasarlandığı tespit edilerek sigortalıya ve sigorta şirketine 15.05.2011 tarihinde bilgilendirme yapılmıştır.

Yurtdışına ihraç edilen üç farklı çeşit streç film emtiasının alıcı tarafından konteynırdan tahliyesi esnasında emtianın sadece bir çeşit cinsinde ıslanma şeklinde meydana gelen hasar nedeni ile müşterilerin tazminat talebi üzerine durumun sigorta şirketine bildirildiği fakat söz konusu hasarlı emtiaların yurtdışında olması sebebi ile görülecek herhangi bir şeyin olmadığı belirtilmiştir.

Sorun sadece ihracatı yapılan bir cins emtiada olması nedeni ile meydana gelen ıslanma kaynaklı hasarın ambar buğusu veya yükleme öncesine dair bir ıslanma söz konusu da olabileceği, bu nedenle alıcının emtiasının kurtarılması için gerekli çalışmaları yapmaları sebebi ile rucü haklarının sağlanmasına yönelik gerekli belgeler ve evraklar talep edilmiştir.

Hasar Talebi ile ilgili belgeler alıcı tarafından temin edildikten sonra, TGGG.47777 nolu konteynır ile sevk edilen streç filmlerden 10 bobin net:8.980 kg.ın sevkiyat esnasında ıslanmış olup, KDV hariç hasar bedeli olan 16.480 Euro'nun taraflarına ödenmesi hususu 17.05.2011 tarihinde belirtilmiştir.

Emtiada meydana gelen hasarın tüm emtia için geçerli olmaması, sadece bir kısım malda meydana gelmesi ve bu meydana gelen hasarın ambar buğusundan meydana gelmesi muhtemel olması sebebi ile ve alıcının emtiada meydana gelen hasarı kurtarmak amacı ile gerçekleştirmiş olduğu elleçleme, kurutma, ambalajlama, gibi masraf talepleri neticesinde mutabık kalınmış olup, hasarın bu nedenle 16.840 Euro değil, 1.150 Euro olduğu 18.05.2011 tarihinde belgelenmiştir.

Sonuç Olarak;

Police muhteviyatında olan streç film emtiasının deniz yolu ile taşıma yapılacak konteynıra sevk edilmesi, alıcı deposuna ıslak tahliye edildiği ifade edilmektedir. Bu hususta alıcı firma yazısı bulunmaktadır. Konteynırda üç farklı emtia çeşidinin olması ve sadece bir çeşit emtianın ıslak diğer emtia çeşitlerinin kuru olması sebebi ile ıslaklığın nedeni belirlenmeye çalışıldı.

Meydana gelen ıslaklığın ambar buğusundan kaynaklı olma ihtimali yüksek olması doğrudan ıslanma olmadığı ve muhtemel bahse konu emtiaların üste olmasından veya ahşap paletlerin yaş ağaç olması gibi sebeplere bağlı olması ve bunların ambar buğusundan olumsuz etkilenmesinde etken olduğu ve netice olarak sigortalı tarafından rutubeti önleyici ve rutubet alıcı madde konmaması gerekli önlemlerin alınmadan sevkiyatın gerçekleştirilmesi neticesinde hasar meydana geldiği alıcı tarafından yapılan

kurtarma masrafları neticesinde hasarın 1.150 Euro olduğu hususunda sigortalı ve sigorta şirketi arasında mutabakat sağlandı.1.150 Euro hasar ödemesi gerçekteşmiştir.

4.2.6 Örnek Vaka: Rulo Sac Islanma

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI İstanbul ABA TİC.		SİGORTA ŞİRKETİ ADI :	
ADRES İstanbul, TÜRKİYE		ACENTE :	
		POLİÇE NO :	
		YÜKLEME TARİHİ :	28.12.2009
		TEKLİF TARİHİ :	28.12.2009
SİGORTA ETTİREN :			
REHİNLİ ALACAKLI :			
VERGİ KİMLİK NO :	11111111111		
EMTİA CİNSİ :	RULO SAC		
ADET :	180 adet RULO	AĞIRLIK :	1264,320 KG
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :	
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :	
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE İSTANBUL RUSYA SOÇİ		
NAKİL ARACI :	NORDIC SKY 100		
SİGORTA BEDELİ :	1,160,488.00 YTL	SİGORTA ÜCRETİ	
		%	
DÖVİZ KURU :	1.45	FİYAT	PRİM (YTL)
	Artırım : (%) 10	NAKLİYAT	.0250000 290.00 YTL
DÖVİZ TUTARI :	800,000.00 USD	HRP GREV	
		GEMİ Y.Z	
		NET PRİM	292.00 YTL
		GİD. VER.	14.00 YTL
		BRÜT PRİM	306.00 YTL

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız BİRMİLYONYÜZALTMİŞBİNDÖRTYÜZSEKSENSEKİZ YTL ye kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞ BU SİGORTA POLİÇESİ.... NOLU ABONMAN SÖZLEŞMESİ ŞARTLARINCA VE AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.

ZORUNLU KLOZLAR

*Institute Radiocativity Contamination Chemical, Biological, Bio- Chemical and Elektromagnetic (Cl.370) 10/11/03

* Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

*Elektronik Date Recognition Exclusion Clause

*Cargo Termination of Storage in Transit Clause

*Institute Classification Clause 01.01.2001,
(Her halükarda 15 yaşını aşan tüm gemiler ve 10 yaşını aşan tankerler için şirketimizin Gemi Yaş Zam oranları uygulanacaktır)

*Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98,

*Asbest sebebi ile oluşacak her türlü hasar teminat haricidir.

İş bu poliçe

* Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya işbu teminat taşımayı gerçekleştirecek geminin 01/01/2001 tarihli CLASSİFİCATION CLAUSE' da belirtilen (IACS) Klas kurumlarından biriyle (Türk Loydu dâhil) klaslı olması, ISM belgesi ve muteber bir P&I KLUP SİGORTASI olması kaydı ile geçerlidir.

Yukarıda belirtilen özelliklere haiz olmayan ve her halükarda 35 yaşından büyük gemiler ve 15 yaşından büyük tankerler ile yapılacak taşımalarda teminat geçersiz sayılacaktır.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigortalı primin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarların tespiti için İSTANBUL'da şirketimize başvurulmalıdır. Hasarların genel şartların

22.maddesinde yazılı süreler içinde avarya komseri

* İşbu poliçe genel ve özel şartları ile bilgilendirme formu 28.12.2009 tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilerek bir nüsha sigortalı/ sigorta ettirene teslim edilmiştir.

Şekil 12 Rulo Saç Islanma Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında İstanbul ABA TİC. A.Ş.firmasına ait taşınan emtia 1.160.488 YTL olan 180 adet saç emtiasının, İstanbul'dan Rusya' Nordic Sky 100, isimli gemi ile 13.12.2009 tarihinde taşınması için Y sigorta şirketinden poliçe tanzim edilmiştir.

İstanbul ABA TİC. A.Ş. firmasına ait ihraç edilecek olan Soğuk haddelenmiş rulo saç emtiasında meydana gelen hasar nedeni ile 28.12.2009 tarihinde sigorta şirketine hasar bilgilendirme yapılmıştır. Nordic Sky 100 isimli gemiye Clean on board yüklenen ihraç malı net 1.264,320 kg. ağırlığındaki 180 adet haddelenmiş rulo saç paket emtiası Rusya 'daki Yeisk Port limanına ulaşmış olup,26.12.2009 yılında gemiden emtia tahliyesine başlanmıştır. 27.12.2009 da yağmurlu havada gemi tahliyesi bitmiştir.

Haddelenmiş rulo saç emtialar gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi ile 90 adet araca yüklenerek sigortalının deposuna getirilmiş ve burada boşaltılarak depoya alınmıştır.

Sigortalı firma geminin liman tahliyesine bir gözetim firmasını tayin ederek mevcut hasar durumunun tespit edilmesinin belirlenmesini istemiştir.Gözetim

firmasının raporuna göre, kavuniçi renkli net ağırlığı 258.09 kg olan 36 adet rulo sacın ıslanmış olduğu belirlenmiştir. Saclar üzerinde ıslanmasının neden kaynaklandığını anlamak amacı ile gümüş nitrat testi yapılmıştır. Yapılan gümüş nitrat testi sonucuna göre deniz suyuna rastlanılamamıştır. Yapılan rapora göre ıslanmaların tatlı sudan kaynaklanmış olduğu belirlenmiştir.

Sigortalı firmanın yükleyici firmanın İstanbul'daki temsilcilik ofisine ve yine ekte sunulan geminin liman acentesine hitaben protesto mektupları yazılmış, yazılan protesto mektuplarında ilgili hasarların gemiye yükleme yapılmadan önce meydana gelmiş oldukları sacların ıslak bir şekilde gemiye yüklenmiş oldukları anlaşılmıştır.

Ekspertiz raporuna göre İlgili hasarın ödenip ödenmeyeceği sigorta şirketinin takdirine bırakılmıştır.

Sigorta şirketi bunun üzerine sigortalıdan;

- Hasar ile depo giriş tutanağı
- Satıcı ile hasar ile ilgili yapmış oldukları yazışmaları
- Yükleme manifestosu
- Yükleme limanı manifestosu
- Mates Receipt (Yükleme esnasında, yükleme operasyonunu yapan firma yetkililerinin gemiye yükleyecekleri yükün, gemi ambarlarına girdiğini, gemi tarafından teslim alındığını belirten bir makbuzdur. İmzalanmadan önce yükün miktarı, kuru olup olmadığı, ambalajında bozukluk ve hasar var ise bunu muhakkak mate's receipt'e yazılması gereklidir)

Belgelerini istemiştir. İstenilen belgelerin sigortalı firma tarafından ilgililerden temin edilemediği için evraklar gönderilememiştir.

Yapılan araştırma bulgularına göre;

Yapılan taşıma deposuna gelinmiş ve daha önce sigortalı firmanın tayin etmiş olduğu gözetleme firmasının sondaj usulü olarak seçmiş olduğu faturasına göre; 258.09

kg olan 36 adet rulo soğuk haddelenmiş rulo sacın istiflerinden indirilmiş ve çoğunun koruyucu olan galvanizli sacların açılmış vaziyette buldukları görülmüştür.

Soğuk haddelenmiş rulo saclara ait etiket bilgilerinin ilgili, fatura paketleme bilgileri ile örtüştüğü belirlenmiştir.

Yapılan gümüş nitrat testine göre; mevcut hasarın deniz suyundan kaynaklanmadığı anlaşılmış olup, rulo saclarda meydana gelen ıslanmaların tatlı sudan kaynaklandığı anlaşılmıştır.

Sigortalı ile yapılan pazarlıklar sonucu piyasa şartları göz önüne alınarak ton başına 49 USD'lik bir değer kaybı üzerinden hasarın ödenmesi hususunda mutabakat sağlanmıştır.

USD cinsinden %10 hariç olmak üzere belirlenen hasar bedeli

258.09 KG(ISLAK OLAN SACLAR) X 49 USD (TON BAŞINA
UYGULANAN DEĞER KAYBI).....=12.646.41 USD

Sigorta şirketi tarafından belirlenen hasar bedeli üzerinden mutabakat sağlanmış olup, sigortalıya gerekli ödeme yapılmıştır

4.2.7 Örnek Vaka: Sulu Gıda Fermentasyon

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI Mersin Sulu Gıda	SİGORTA ŞİRKETİ ADI :		
ADRES Mersin, TÜRKİYE	ACENTE :		
	POLİÇE NO :		
	YÜKLEME TARİHİ :	13.12.2009	
	TEKLİF TARİHİ :	13.12.2009	
SİGORTA ETTİREN :			
REHİNLİ ALACAKLI :			
VERGİ KİMLİK NO :	11111111111		
EMTİA CİNSİ :	60 VARİL ELMA SUYU 30 VARİL ÜZÜM SUYU		
ADET		AĞIRLIK :	23000,00 KG
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :	
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :	
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE MERSİN RUSYA SOÇİ		
NAKİL ARACI :	NORDIC SKY 150		
SİGORTA BEDELİ :	33,640.00 YTL	SİGORTA ÜCRETİ	
		%	
DÖVİZ KURU :	1.45	FİYAT	PRİM (YTL)
DÖVİZ TUTARI	23,200.00 USD	.100000	33.64 YTL
		NAKLİYAT	
		HRP GREV	
		GEMİ Y.Z	
		NET PRİM	33.64 YTL
		GİD. VER.	
		BRÜT PRİM	33.64 YTL

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız

OTUZÜÇBİNALTIYÜZKIRK YTL
ye kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞ BU SİGORTA POLİÇESİ... NOLU ABONMAN SÖZLEŞMESİ ŞARTLARINCA VE AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKİLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.

ZORUNLU KLOZLAR

*Institute Radiocativite Contaminatiin Chemical, Biological, Bio- Chemical and Elektromagnetic (Cl.370) 10/11/03

* Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

*Elektronic Date Recognition Exclusion Clause

*Cargo Termination of Storage in Transit Clause

*Institute Classification Clause 01.01.2001,

(Herhalükarda 15 yaşını aşan tüm gemiler ve 10 yaşını aşan tankerler için şirketimizin Gemi Yaş Zam oranları uygulanacaktır)

*Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98,

*Asbest sebebi ile oluşacak her türlü hasar teminat haricidir.

İş bu poliçe

* Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya işbu teminat taşımayı gerçekleştirecek geminin 01/01/2001 tarihli CLASSİFİCATION

CLAUSE' da belirtilen (IACS) Klas kurumlarından biriyle (Türk Loydu dahil) klaslı olması, ISM belgesi ve muteber bir P&I KLUP SİGORTASI olması kaydı ile geçerlidir.

Yukarıda belirtilen özelliklere haiz olmayan ve her halükarda 35 yaşından büyük gemiler ve 15 yaşından büyük tankerler ile yapılacak taşımalarda teminat geçersiz sayılacaktır.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigortalı primin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarların tespiti için İSTANBUL'da şirketimize başvurulmalıdır. Hasarların genel şartların

22.maddesinde yazılı süreler içinde avaraya komseri

* İşbu poliçe genel ve özel şartları ile bilgilendirme formu 13.12.2009 tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilerek bir nüsha sigortalı/ sigorta ettirene teslim edilmiştir.

Şekil 13 Sulu Gıda Fermantasyon Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında Mersin Sulu Gıda firmasına ait taşınan bedeli meyve emtia 33.640 YTL olan 60 varil elma ve 30 varil üzüm suyu olmak üzere toplam 90 varil emtianın, Mersin'den Rusya'ya Nordic Sky 150, isimli gemi ile 13.12.2009 tarihinde taşınması için Y sigorta şirketinden poliçe tanzim edilmiştir.

Rusya 'da bulunan KKL Food isimli firmaya teslim edilmek üzere satılan toplam 80 varil olan elma ve üzüm suyu konsantresinin 20'lik bir konteynıra Mersin'den 13.12.2009 tarihinde Nordic Sky 150 isimli gemi ile yüklenerek Rusya'ya ihracatı yapılmıştır. Alıcıya ulaşıncaya kadar ilgili emtianın herhangi bir frigorifik yöntemle taşınmadığı anlaşılmıştır. 30 varil metal fiçı içinde bulunan üzüm suyu konsantreleri fermente olarak plastik torbalar içindeki basıncı arttırması neticesinde, üzüm sularının fermantasyon neticesinde varil kapaklarından dışarı aktığı düşünülmüştür. Yalnız aynı şekilde yapılan elma suyu konsantresinde benzer bir şekilde hasar meydana gelmemiştir.

Mersin Sulu Gıda firmasının ve benzer şekilde sıvı mamul imal eden firmalarda üzüm suyu konsantresinin saklama koşulları non aseptik torbalar ile çelik fiçı içerisinde 4-10 derece soğuk depolama halinde 1 yıl saklanabildiği, -17 derecenin altında

olmamak şartıyla dondurulmuş bir şekilde 2 seneye kadar saklanabileceği belirtilmiştir. Elma suyunun depolama koşullarında ise 0-4 derece arasında 2 yıl olarak verilmiştir.

Her iki meyve suyunun da, aseptik torbalarda taşınması ve sadece üzüm suyu taşınan varillerde fermantasyon olması meydana gelebilecek hasar nedeninin torbalardan kaynaklı olup olmadığını düşündürmüştür. Yalnız, aseptik torbaların özelliği gereği, ürün dolun, sterilizasyon sıcaklıklarının bilahare oluşabilecek olası mikrobiyal faaliyete meydan vermeyecek gereken uygun sıcaklıklarda olması, dolun sonrası ve sevkiyat öncesi depolarda yeterli sürece bekletilmesi neticesinde torbalardan kaynaklı bir hasar meydana gelmeyeceği düşünülmektedir. Aseptik torbalar ile taşınan emtianın dış çevre sıcaklık değişimlerinden emtianın uygun şartlarda taşınması neticesinde hasar meydana gelmeyeceği düşünülmektedir. Dış çevre sıcaklığının değişip değişmemesi torbanın koruyucu özelliğini değiştirmeyeceğinden emtianın frigidite ile taşıma ile taşıma şartının aslında zorunlu olmayacağını düşündürmektedir.

Üzüm suyu konsantrisinde olabilecek hasarın torbalara ilk olarak dolun sırasında uygun koşullarda dolunun yapılmamasından kaynaklı olduğu veya dolun sonrasında depoda yeterli bekleme süresinde ilgili ürünün bekletilmediğinden kaynaklı olduğunu düşündürmektedir.

Yapılan inceleme raporunda 30 varil üzüm konsantrisinde meydana gelen hasarın poliçe kurundan karşılığı 10.745 YTL dir. Üzüm suyunun uygun ortamda saklanmaması üründe ekşime nedeni ile fermantasyonuna neden olmaktadır. Ekşimiz üzüm suyunun meyve suyu olarak kullanılamayacağı aşikârdır. Bu malın kendine has özelliğinden meydana gelen bir durumdur. Bu nedenle yapılan inceleme durumuna göre hasar ödemesinin yapılıp yapılmayacağı sigorta şirketinin takdirine bırakılmıştır. Sigorta şirketi ise dosyanın kapatılması için sulhen sigortalı ile anlaşma yoluna gitmiş ve 10.745 YTL gerekli hasar ödemesini gerçekleştirmiştir.

4.2.8 Örnek Vaka: Buğday Unu Islanma

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI GÜL EKMEK TİC. ADRES MERSİN, TÜRKİYE		SİGORTA ŞİRKETİ ADI :	
		ACENTE :	
		POLİÇE NO :	
		YÜKLEME TARİHİ :	13.07.2009
		TEKLİF TARİHİ :	13.07.2009
SİGORTA ETTİREN :			
REHİNLİ ALACAKLI :			
VERGİ KİMLİK NO :	11111111111		
EMTİA CİNSİ :	EKMEKLİK BUĞDAY UNU		
ADET :	60 KG CUVALLARDA	AĞIRLIK :	5200,00 MT
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :	
SİPRARİŞ NO :		SÖZLEŞME NO :	
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE MERSİN RUSYA SOÇİ		
NAKİL ARACI :	NORDIC SKY 250		
SİGORTA BEDELİ :	3,640,745.00 USD	SİGORTA ÜCRETİ	
		%	
DÖVİZ KURU :		FIYAT	PRİM (USD)
DÖVİZ TUTARI :		.150000	5461.00 USD
		NAKLİYAT	
		HRP GREV	
		GEMİ Y.Z	
		NET PRİM	5461.00 USD
		GİD. VER.	
		BRÜT PRİM	5461.00 USD

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız ÜÇMİLYONALTİYÜZKIRKBİNYEDİYÜZKIRKBEŞ USD ye kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞBU SİGORTA POLİÇESİ AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKLI ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.(Denizyolu Taşımacılığı Hükümleri göre)

*Institute Cargo Clauses(A) 1.1.82,(Enstitute Yük Klozları A)

DENİZYOLU İLE ZORUNLU EK ŞARTLAR

*KONTEYNER KLOZU

Taraflar arasında anlaşılmış ve mutabakata varılmıştır ki konteynır içinde olmadığı müddetçe sigortalı emtianın geminin ambarı içinde taşınması şarttır.

GEMİ KLASI KLOZU

İşbu poliçe aşağıda yazılı ve/ veya ekli özel şartlar ve klozlar çerçevesinde akdedilmiştir.

Institute Classification Clause 01.01.2001

***GEMİ İSM BELGESİ KLOZU**

Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98

HASAR İLE İLGİLİ KLOZ

Tahliye limanında geminin ambar kapaklarının açılması, emtianın tahliyesi veya gümrükten çekilmesi aşamalarında herhangi bir hasar veya ziyan tespit edilmesi durumunda şirketimize ihbarda bulunulması gerekmektedir. Taraflar aksi takdirde tazminat taleplerinin kabul edilmeyeceği hususunda mutabık kalmışlardır.

ZORUNLU KLOZLAR

* Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Elektromagnetic (Cl.370) 10/11/03

*Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

* Elektronik Date Recognition Exclusion Clause

* Cargo Termination of Storage in Transit Clause

*Asbest sebebi ile oluşabilecek hasarlar teminat haricidir.

*Harp ve Grev Teminat Haricidir

İşbu Poliçe teminatı.....limanında emtianın gemiye yüklenmesi ile başlayacak olup, geminin..... Limanına varması ile sona erecektir.

TENZİLİ MUAFİYET:

HER BİR HASAR VE ZİYA DA SİGORTA BEDELİ ÜZERİNDEN %1 ORANINDA TENZİLİ MUAFİYET UYGULANACAKTIR.

* FİZİKSEL OLMAYAN HER TÜRLÜ HASAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*GEMİNİN P& I SERTİFİKASINA SAHİP OLMASI VE LİMANA KADAR OLMASI ŞARTI İLE TEMİNAT KAPSAMINA ALINMIŞTIR.

*SİGORTALI MALLARIN UYGUN AMBALAJ VE KORUMALI BİR ŞEKİLDE İSTİFLENMESİ VE SEVKEDİLMESİ ŞARTI İLE TEMİNAT VERİLMİŞTİR.

*HER TÜRLÜ ISI FARKLILIKLARINDAN MEYDANA GELEBİLECEK HASARLAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*MALIN KENDİ AYIBI NEDENİ İLE ORTAYA ÇIKABİLECEK ZİYA VE HASARLAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*İSLANMA RİZİKOSU TEMİNAT HARİCİDİR.

*HER TÜRLÜ AĞIRLIK VE HACİM NOKSANLIKLARI TEMİNAT HARİCİDİR.

*SEVKİYATIN MUTAD SEYRİ DIŞINDA YAPILAN SİGORTALININ KENDİNE AİT VEYA KİRALADIĞI DEPO VEYA AMBARLAR VB. İÇERİSİNDE YAPACAĞI HER TÜRLÜ BEKLEMELER VE DEPOLAMALAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*SEVKİYATIN MUTAD SEYRİ İÇERİSİNDE YALNIZ GÜMRÜK DEPOLARINDAKİ BEKLEMELER İÇİN İLGİLİ KLOZLARDA BELİRTİLEN SÜRE İÇERİSİNDE TEMİNAT VERİLMİŞTİR

* SİGORTA TEMİNATI SADECE GÜMRÜK DEPOLARINDA GEMİ VE KAMYON İLE YAPILAN SEVKİYETLERDE 60 GÜN, UÇAK İLE YAPILAN SEVKİYATLARDA 30 GÜN SÜRE İLE DEVAM EDER.

DÖVİZ NOTU

Hasarların döviz olarak ödenebilmesi için primlerin döviz olarak ödenmesi esastır.

İşbu poliçe 13.07.2009 Tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilmiştir.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigorta priminin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

* Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, hasarların tespit edilebilmesi için İstanbul' da bulunan şirkete başvurulması gerekmektedir. Aksi takdirde hasar talepleri kabul edilmeyecektir.

*Bu poliçenin tabi olduğu genel ve özel şartlar poliçe ile birlikte sigortalı/ sigorta ettiren tarafından teslim alınmıştır

Şekil 14 Buğday Unu Islanma Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında Gül Ekmek Tic. San. Firmasına ait taşınan bedeli emtia 3.640.745 USD olan 60 kg çuvallarda toplam ağırlığı 5.200 MT olan ekmeklik un emtiasının, Mersin'den Rusya'dan Nordic Sky 250, isimli gemi ile 13.07.2009 tarihinde taşınması için Y sigorta şirketinden poliçe tanzim edilmiştir.

Nordic Sky 250 isimli gemiye 13.07.2009 tarihinde Mersin limanı açığına, gelmesi ile birlikte gemide su ve ambar temizlik kontrolleri gözetim firması tarafından yapılmıştır. Yapılan kontrollerde geminin temizliği hususunda hiçbir olumsuz bilgi gözlenmemiştir.

Mevcut 4 ambara sahip olan geminin, ambarlarında su testi yapılmış olup, 2 ve 3 numaralı ambarlarda ambarların lastik kapakları nedeni ile su sızdırması gözlemlenmiştir. Gemiye ait bu su sızdırma durumu ilgili gemiye, sigorta şirketine ve sigortalıya gözetleme firması tarafından bilgi verilmiştir.

Geminin 2 ve 3 nolu ambarlarının su testinden geçmemesi üzerine gemi kaptanı ve yükleyici sigortalı firmanın yetkilileri ile görüşme yapılması neticesinde gemi yetkilileri tarafından ambar kapaklarının lastiklerinin değiştirilmeyeceği ancak yükleme sonunda köpük ve bantlar yardımı ile gemi ambar kapaklarının kapatılabileceği ve olabilecek muhtemel su sızdırmalarına karşı önlem alınabileceği belirtilmiştir. Bu durumda geminin limana yanaşmasına ve yükün yüklenmesi hususuna karar verilmiştir.

13.07.2009 tarihinde geminin limana yanaşması ile ekmeklik un emtiasının gemiye yüklenmesine başlanmıştır. 50 kg'lık polipropilen çuvallar ile paketli olarak ve 20 şer adetli çuvalın mevcut bulunduğu bigbaglar içinde kamyonlar ile limana getirilerek gemiye yüklenmeye başlamıştır.

Yükleme devam ederken 15.07.2009 tarihinde saat 15:05 sıralarında yağmurun başlaması ile birlikte gemiye yük yükleme işlemine ara verilmiştir. Yağmur başladığı sırada 2 ve 3 nolu ambar kapaklarının hidrolik sisteminde çıkan arıza sebebi ile ambar kapakları hemen kapatılamamıştır. Ambar kapaklarının kapatılamadığı ve yağışın şiddetli bir şekilde devam ettiği 35 dakika boyunca ambara önemli miktarda yağmur

suyu girmiştir. Ambar kapaklarının kapatılmasına rağmen, ambar kapaklarının lastik kısımlarında bulunan aksaklık ve su sızdırması nedeni ile ambara yağmur devam ettiği müddetçe su girişi de olmuştur.

15.07.2009 tarihinde yaşanan sağanak yağmur nedeni ile yükün yüklenmesi durdurulmuştur.2 nolu ambara yağıştan önce yüklenen 1.320 mt,3 nolu ambara yüklenen 1.150. mt olmak üzere toplamda 2.470 mt un emtiası bulunmaktadır ve bu yüklerin büyük bir kısmı yağmur nedeni ile ıslanmıştır. Yağmur sonrasında yağmur suyunun yukarıdan aşağıya kadar akması nedeni ile ne kadar yükün tam olarak hasarlandığı tespit edilememiştir.

Sigortalı tarafından ambardaki yüklerin ne kadar hasarın olduğunun tespitinin mümkün olmaması sebebi ile yükün tamamının tahliye edilmesi ve sigortalının fabrikasına geri gönderilmesi ve gemiye temiz yük ile yükleme işlemine devam edilmesi talep edilmiştir.

Gemi ise hasar hususunda geminin P& I Klubüne başvurmuştur. P&I Klup ise, yağmurdan kaynaklı ıslanmanın sadece üst istiflerde olabileceğini gerekçe göstererek tüm emtianın tahliyesine uygun bakmayarak sadece ambarların üst tarafında bulunan yüklerin fabrikaya gönderilmesi gerektiğini ve yüklemenin bu şekilde devam edebileceğini beyan etmiştir.

Sigortalı firma ise, yağıştan kaynaklı su sızdırmasının sadece üst istif de değil, ara istiflerde ve en alttaki istiflerde de meydana gelebileceğini belirterek eğer sadece üst istiflerdeki ürünlerin değişip yerine temiz ürün konulsa bile, alt tarafta bulunan ıslanmış malın yolculuk sırasında koku yayarak mevcut yeni yüklenecek üst istifteki temiz yüklere ve aradaki yüklerde de hasara neden olabileceğini söyleyerek P & I Klup tarafından önerilen teklifin kabul edilemeyeceğini belirtmişlerdir.

Sigorta şirketi, sigortalı ve P& I Klup tarafından yapılan görüşmeler neticesinde, 2 ve 3 numaralı ambarlardaki yüklerin tamamının tahliyesine ve gemiye temiz emtia yüklenmesine karar verilmiştir. Sigortalı mevcut hasarlı malı kendi fabrikasında tespit edeceğini belirtmiş ve sigortalı firma ıslanma hasarı için P& I klupten 400.000 USD teminat mektubu almıştır.

Gemiden 2 ve 3 numaralı ambarlardaki yüklerin tahliyesi ve yerine temiz yük yüklenmesi ile birlikte gemi gümrük işlemlerini tamamlayarak limandan ayrılmıştır.

Sigortalı firma gemiden tahliye edilen ekmeçlik un emtiasını elekten geçirerek hasarlı olan yükün ayrıştırmasını fabrikasında gerçekleştirmiştir. Fabrikada yapılan ayrıştırmalar sonucu 10.90 mt un hasarlı olduğu belirlenmiştir. Hasarlı malın miktarı, tüm malın gemiden tahliyesi, fabrikaya nakli, fabrikada sınıflandırılması, tekrar incelenip ambalajlanması için yapılan harcamalar hasarı arttırmıştır. Toplam 190.210 USD zarara neden olunmuştur.

13.07.2009 tarihinde gemiye yükün hasarsız bir şekilde yüklenmesi ve ıslanmasının yükün yüklenmesi sırasında yağın yağmurdan kaynaklı ambar kapaklarının geç kapanması ve ambar kapaklarından sızan yağmur sularından kaynaklanması neticesinde meydana gelmiş olduğu belirlenmiştir. Poliçe teminat kapsamında ıslanma hasarları teminat harici olduğu için sigorta şirketi tarafından bir hasar ödemesi söz konusu olmamaktadır. Hasarın gemiye yük yüklenme sırasında olan aksaklıklardan kaynaklı olması neticesinde P & I Klupe veya nakliyeciy firmaya rücu imkânı olabileceği kanaatine ulaşılmıştır. Hasarın Sigortalı ve P& I Klup arasında çözümlenmesi gerektiği için işlem yapılmamıştır.

4.2.9 Örnek Vaka: Makine Hasarı

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI Ara Tekstil	SİGORTA ŞİRKETİ ADI :			
ADRES UŞAK, TÜRKİYE	ACENTE :			
	POLİÇE NO :			
	YÜKLEME TARİHİ :	17.07.2009		
	TEKLİF TARİHİ :	17.07.2009		
SİGORTA ETTİREN :				
REHİNLİ ALACAKLI :				
VERGİ KİMLİK NO :	11.111.111.111			
EMTİA CİNSİ :	KURUTMA MAKİNASI VE EKİPMANLARI			
ADET :		AĞIRLIK :	7500,00 KG	
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :		
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :		
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE UŞAK MISIR KAHİRE			
NAKİL ARACI :	BLUE EYES			
SİGORTA BEDELİ :	47,000.00 USD	SİGORTA ÜCRETİ		
			%	
DÖVİZ KURU :	1.5000	NAKLİYAT	FİYAT	PRİM (TL)
TL KARŞILIĞI :	70,500.00 TL	HRP GREV	.100000	70.50 TL
		GEMİ Y.Z		
		NET PRİM		70.50 TL
		GİD. VER.		
		BRÜT PRİM		70.50 TL

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız KIRKYEDİBİN USD ye kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞBU SİGORTA POLİÇESİ AŞAĞIDA YAZILI VE /VEYA EKLI ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.(Denizyolu Taşımacılığı Hükümlerine Göre)

* Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82,

DENİZYOLU İLE ZORUNLU EK ŞARTLAR

* KONTEYNER KLOZU

Taraflar arasında anlaşılmış ve mutabakata varılmıştır ki konteynır içinde olmadığı süre zarfında sigortalı emtianın geminin ambarının içinde taşınmasının yapılması zorunludur.

*GEMİ KLASI KLOZU

işbu poliçe aşağıda yazılı veya ekli özel şartlar ve klozlar çerçevesinde akdedilmiştir.

*Institute Classification Clause 01.01.2001

*GEMİ ISM BELGESİ KLOZU

Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98

HASARLA İLGİLİ KLOZ

Tahliye limanında geminin ambar kapaklarının açılması, emtianın tahliyesi
NOT:SİGORTALI EMTİA UŞAK'TAN KARAYOLU İLE İZMİR LİMANINA GETİRİLİP TIR ÜZERİNDEN İZMİR LİMANINDA KONTEYNİRE AKTARILACAKTIR.

AKTARMA SIRASINDA OLUŞABİLECEK TÜM RİSKLER TEMİNATA DAHİLDİR.

İZMİR LİMANINAN MİSİR / İSKENDERİYE'YE EMTİA TAŞIMASI DENİZYOLU İLE YAPILACAKTIR.İSKNEDERİYE'DEN

KARAYOLU TIR PLAKASI:19 DK 987 / 19 DK 988 EMTİANIN GÜMRÜKTEN ÇEKİLMESİ AŞAMALARINDAN HERHANGİ BİR HASAR VEYA KAYIP TESPİT EDİLDİĞİ ANDA ŞİRKETİMİZE İHBARDA BULUNULMASI VEHASARDAN SORUMLU KİŞİLERİN İMZALARININ BULUNDUĞU TUTANAĞIN HAZIRLANMASI GEREKMEKTEDİR.TARAFLAR AKSİ TAKDİRDE TAZMİNAT TALEPLERİNİN KABUL EDİLMEMEYECEĞİ HUSUSUNDA MUTABIK KALMIŞLARDIR.

ZORUNLU KLOZLAR

*Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Electromagnetic (Cl.370) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

*Elektronik Date Recognition Exclusion Clause

*Asbest sebebi ile oluşabilecek her türlü hasarlar sigorta kapsamı dışındadır.

İşbu poliçe 17.07.2009 Tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilmiştir.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigorta priminin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

*Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, kayıp veya hasarın tespiti için İstanbul'da bulunan şirketimize başvurulmalıdır.

Hasarların tespiti avarya komiseri(eksper) tarafından hasar genel şartlarının 22. maddesine göre belirtilen sürelerde talepte bulunulması halinde incelenecektir. Aksi takdirde hasar talepleri kabul edilmeyecektir.

* Bu poliçenin tabi olduğu genel ve özel şartlar poliçe ile birlikte sigortalı/ sigorta ettiren tarafından teslim alınmıştır

Şekil 15 Makine Hasarı Vakası Poliçesi

Emtia kati poliçe kapsamında İstanbul Arc Tekstil san. Tic. Şti. firmasına ait taşınan bedeli 47.000 USD olan kurutma makinası ve ekipmanları emtiasının Uşak 'tan Mısır' a taşınması amacı ile Y sigorta şirketine 17.07.2009 tarihinde poliçe tanzim edilmiştir. Taşıma şekli olarak Uşak İzmir arası kamyon ile 19 DK 987/19 DK988 plakalı araçlar ile taşıma yapılacak olup, İzmir'den Mısır'a nakliye aracı olarak Blue Eyes isimli gemi ile taşımacılık yapılacaktır.

21.10.2009 tarihinde taşınan kurutma makinesi ve ekipmanlarının hasırlandığına dair sigorta şirketine sigortalı tarafından bildirimde bulunulmuştur.

Sigorta şirketince atanan ekspertiz incelemesine göre, ihraç olunan ekipmanların ilgili firmaya teslim edildikten sonra, makine ekipmanlarının montajı sırasında makinenin çalışmadığı belirlenmiştir. Makine meydana gelen hasarın XYZD30

Lamba'sındaki hasar kaynaklı olduğu anlaşılmıştır. Fakat lambada olan hasarın Nakliyenin hangi aşamasında meydana geldiği tespit edilememiştir.

Lamba da meydana gelen ve makinenin çalışmamasına neden olan hasar Türkiye'den Mısır'a gelen tamir ekibinin lambayı değiştirmesi ile birlikte giderilmiştir.

XYZD30 Lamba Bedeli.....	16.680 TL
Montaj ve İşçilik Bedelleri.....	4.200 TL
Teknik Servis'in Yol Masrafı.....	1.200 TL
Yeni parçanın Gönderim Ücreti.....	1.000 TL
Nihai Hasar Bedeli.....	23.000 TL

Söz konusu makinenin ihraç bedeli fatura tespitinde düşük bedel olan 4.800 USD üzerinden yapılmış olmasına rağmen poliçedeki değeri gerçek 2. el değeri olan 42.000 USD üzerinden düzenlenmiştir.

Bu durumda 42.000 USD lik sigorta bedeli döviz kur hesabına göre 110.460 YTL dir. $23.000/110.460=0.20$ 'dir. Yani makinenin 1/5 i hasarlanmış demektir.

Sigorta bedeli ve malın fatura bedeli arasında farklılıklar bulunmaktadır.

Resmi fatura kaydına göre kurutma makinesi ve ekipmanları 4.800 USD =12.480 YTL dir. Resmi fatura bedeline göre hasar oranı ise ; $12.480/5=2.496$ TL yapmaktadır.

Sigorta bedeli ve fatura bedeli arasındaki farklılıktan dolayı ,mevcut onarım bedeli sigorta şirketi tarafından Ex-gratia(Lutuf Ödemesi) olarak sigortalıya yapılmıştır.

4.2.10 Örnek Vaka: Un Islanma

NAKLİYAT EMTİA SİGORTA POLİÇESİ (KATI)

SİGORTALI ARK EKMEK		SİGORTA ŞİRKETİ ADI :	
ADRES AMBARLI LİMAN, TÜRKİYE		ACENTE :	
		POLİÇE NO :	
		YÜKLEME TARİHİ :	17.07.2011
		TEKLİF TARİHİ :	17.07.2011
SİGORTA ETTİREN :			
REHİNLİ ALACAKLI :			
VERGİ KİMLİK NO :	11111111111		
EMTİA CİNSİ :	EKMEKLİK BUĞDAY UNU		
ADET :	37000 CUVAL	AĞIRLIK :	1850,00 MT
AKREDİTİF NO :		KONİŞMENTO :	
SİPRARIŞ NO :		SÖZLEŞME NO :	
SEFER YERLERİ :	TÜRKİYE AMBARLI ZAMBİYA		
NAKİL ARACI :	BLL TRANSPORT		
SİGORTA BEDELİ :	1,700,640.00 TL	SİGORTA ÜCRETİ	
		%	
DÖVİZ KURU :		FIYAT	PRİM (TL)
DÖVİZ TUTARI :		NAKLİYAT .1250000	2,125.00 TL
		HRP GREV .0500000	850.32
		GEMİ Y.Z	
		NET PRİM	2975.32 TL
		GİD. VER.	
		BRÜT PRİM	2975.32 TL

SİGORTA A.Ş. Yukarıda ayrıntıları yazılı sigorta konusu emtiayı, tarafların uymayı kabul ettikleri ekli veya yazılı genel ve özel şartlar çerçevesinde ve prim ile ayrıntılarının ödenmesi karşılığında ilgililer adına yalnız BİRMİLYONYEDİYÜZBİNALTIYÜZKIRK TL ye kadar sigorta eder

ÖZEL ŞARTLAR

İŞBU SİGORTA POLİÇESİ AŞAĞIDA YAZILI VE/ VEYA EKLİ ÖZEL ŞARTLAR VE KLOZLAR ÇERÇEVESİNDE AKT EDİLMİŞTİR.(Denizyolu Taşımacılığı Hükümleri göre)

*Institute Cargo Clauses(A) 1.1.82,(Enstitute Yük Klozları A)

DENİZYOLU İLE ZORUNLU EK ŞARTLAR

*KONTEYNER KLOZU

Taraflar arasında anlaşılmış ve mutabakata varılmıştır ki konteynır içinde olmadığı müddetçe sigortalı emtianın geminin ambarı içinde taşınması şarttır.

GEMİ KLASI KLOZU

İşbu poliçe aşağıda yazılı ve/ veya ekli özel şartlar ve klozlar çerçevesinde akdedilmiştir.

Institute Classification Clause 01.01.2001

*GEMİ ISM BELGESİ KLOZU

Cargo ISM Endorsement Clause JC 98/019 1/5/98

HASAR İLE İLGİLİ KLOZ

Tahliye limanında geminin ambar kapaklarının açılması, emtianın tahliyesi veya gümrükten çekilmesi aşamalarında herhangi bir hasar veya ziyan tespit edilmesi durumunda şirketimize ihbarda bulunulması gerekmektedir. Taraflar aksi takdirde tazminat taleplerinin kabul edilmeyeceği hususunda mutabık kalmışlardır.

ZORUNLU KLOZLAR

* Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio- Chemical and Elektromagnetic (Cl.370) 10/11/03

*Institute Cyber Attack Exclusion Clause (Cl.380) 10/11/03

*Cyber Risk Exclusion Clause

* Elektronik Date Recognition Exclusion Clause

* Cargo Termination of Storage in Transit Clause

*Asbest sebebi ile oluşabilecek hasarlar teminat haricidir.

*Harp ve Grev Teminat Haricidir

İşbu Poliçe teminatı AMBARLI limanında emtianın gemiye yüklenmesi ile başlayacak olup, geminin ZAMBİYA Limanına varması ile sona erecektir.

TENZİLİ MUAFİYET:

HER BİR HASAR VE ZİYA DA SİGORTA BEDELİ ÜZERİNDEN %1 ORANINDA TENZİLİ MUAFİYET UYGULANACAKTIR.

*TOPAKLAŞMA, KEKLEŞME, TAŞLAŞMA VE KIZIŞMA 0.025% EK PRİM UYGULANMAK KAYDIYLA TEMİNATA DÂHİLDİR.

*SİGORTALANMIŞ BİR RİSK SONUCU MEYDANA GELMESİ KAYDIYLA BÖCEKLENME 0.025% EK PRİM UYGULANMAK KAYDIYLA TEMİNATA DÂHİLDİR.

* FİZİKSEL OLMAYAN HER TÜRLÜ HASAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*GEMİNİN P& I SERTİFİKASINA SAHİP OLMASI VE LİMANA KADAR OLMASI ŞARTI İLE TEMİNAT KAPSAMINA ALINMIŞTIR.

*SİGORTALI MALLARIN UYGUN AMBALAJ VE KORUMALI BİR ŞEKİLDE İSTİFLENMESİ VE SEVKEDİLMESİ ŞARTI İLE TEMİNAT VERİLMİŞTİR.

*HER TÜRLÜ ISI FARKLILIKLARINDAN MEYDANA GELEBİLECEK HASARLAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*MALIN KENDİ AYIBI NEDENİ İLE ORTAYA ÇIKABİLECEK ZİYA VE HASARLAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*İSLANMA RİZİKOSU TEMİNAT HARİCİDİR.

*HER TÜRLÜ AĞIRLIK VE HACİM NOKSANLIKLARI TEMİNAT HARİCİDİR.

*SEVKİYATIN MUTAD SEYRİ DIŞINDA YAPILAN SİGORTALININ KENDİNE AİT VEYA KİRALADIĞI DEPO VEYA AMBARLAR VB. İÇERİSİNDE YAPACAĞI HER TÜRLÜ BEKLEMELER VE DEPOLAMALAR TEMİNAT HARİCİDİR.

*SEVKİYATIN MUTAD SEYRİ İÇERİSİNDE YALNIZ GÜMRÜK DEPOLARINDAKİ BEKLEMELER İÇİN İLGİLİ KLOZLARDA BELİRTİLEN SÜRE İÇERİSİNDE TEMİNAT VERİLMİŞTİR

* SİGORTA TEMİNATI SADECE GÜMRÜK DEPOLARINDA GEMİ VE KAMYON İLE YAPILAN SEVKİYETLERDE 60 GÜN, UÇAK İLE YAPILAN SEVKİYATLARDA 30 GÜN SÜRE İLE DEVAM EDER.

DÖVİZ NOTU

Hasarların döviz olarak ödenebilmesi için primlerin döviz olarak ödenmesi esastır.

İşbu poliçe 17.07.2011 Tarihinde 3 nüsha olarak tanzim edilmiştir.

PRİM ÖDEME YERİ: Sigorta priminin tamamı, peşin olarak sigortacının veya yetkili acentesinin ikametgâhında makbuz karşılığı ödenir.

* Sigortalı mallarda hasar veya kayıp meydana geldiğinde, hasarların tespit edilebilmesi için İstanbul' da bulunan şirkete başvurulması gerekmektedir. Aksi takdirde hasar talepleri kabul edilmeyecektir.

*Bu poliçenin tabi olduğu genel ve özel şartlar poliçe ile birlikte sigortalı/ sigorta ettiren tarafından teslim alınmıştır.

Şekil 16 Un İslanma Vakası Poliçesi

Emtia nakliyat poliçe kapsamında Ark Ekmek San. Tic. A.Ş.firmasına ait taşınan bedeli 1.700.640 USD olan ekmeklik buğday un emtiasının Türkiye’den Zambiya ‘ya yapılacak olan taşıma amacı ile Y sigorta şirketine 17.07.2011 tarihinde poliçe tanzim edilmiştir. Taşıma şekli gemi ile gerçekleştirilecektir. Poliçede sigorta bedeli üzerinden %1 oranında tenzili muafiyetli olarak tanzim edilmiştir.

17.07.2011 tarihinde Ark Ekmek San. Tic. A.Ş. fatura tutarı 1.850 MT ekmeklik buğday ununu 920.000 USD Zambia’da bulunan CTR Limited şirkete satmıştır. Sigortaya konu olan ekmeklik buğday unu, Türkiye’den Ambarlı Limanından konteynırlar içerisinde hasarsız ve sağlam bir şekilde sevk edilmiş ve gemiye yüklenmiştir.75 Adet konteynıra, 50 KG lık torbalar halinde net:1850 ton emtia yüklenmiştir.

Emtianın içinde bulunduğu konteynırlar, MSC SKR 92 adlı gemiye yüklenerek, Zambia limanına MSC 14477 nolu konşimento ile sevk edilmiştir. Konteynırlar açıldığında içindeki emtiada ıslanma, küflenme, torbalarda, patlama, akma belirlenmiş olup, alıcı firma tarafından gözetim yaptırılarak emtianın tahliyesi gerçekleştirilmiştir.

Alıcı firma sigortalı tarafından konu emtianın hasar miktar tespit edilerek, sigorta ettiren/ satıcı firmadan, ekli fatura ile talepte bulunmuştur. Söz konusu hasarın tespit edilebilmesi için sigortalı hasar şirketine talepte bulunmuştur.

Gözetim firmasının düzenlediği gözetim raporuna göre;

- Toplam 75 konteynır tahliye edilmiştir.

Tablo 22. Un İslanma Vakası Tahliye Sırasındaki Emtia Sayımı Tablosu

	50 KG Torbalar	MT
Yüklenen Torbalar	37.000	1.850
Sağlam Torbalar	36.151	1.807.550
Nemli, Küflü Torbalar	729	36,450
Patlak, Yırtık Torbalar	33	1.650
Konteynırdan Toplam Tahliye Edilen	36.913	1.845,650
Fark	-87	-4.35

Küflü Torbalar: Konteynırın duvarlarına yaslanan, 729 torba nemlidir. Konteynırın içini kaplayan naylonun, terleme yapması sonucu oluşan buharın torbaların üzerine damlayarak emtiaları ıslatması neticesinde meydana gelmiştir.

Patlak Yırtık Torbalar: Baskı sonucu torbalarda patlak ve yırtık meydana geldiği düşünülebilir.33 adet torba patlak ve yırtıktır.

Eksik Torbalar:87 torba eksiktir.

Tahliye edilen 36.913 adet torba kamyonlara yüklenerek, alıcı firmanın deposuna sevk edilmiştir.

Alıcı firmanın deposunda ilgili gözetim firması tarafından tekrar sayım yapılmıştır.

Tablo 23. Un Islanma Vakası Gözetim Firması Tarafından Yapılan Emtia Sayımı

	50 Kg Torbalar	MT
Kamyonlara Yüklenen Torbalar	36.913	1.845,65
Sağlam Torbalar	34.710	1.735,50
Nemli, Küflü Torbalar	780	39.000
Patlak, Yırtık Torbalar	37	1.850
Sağlamlaştırılan Torbalar	18	900
Sağlamlaştırılmayan Torbalar	420	21.000
Toplam Alınan Torba	35.965	1.798,25
Öngörülen Tahliye	36.913	1.845,650
Fark	-9,48	-472,5

Alıcının fabrikasında yapılan sayımlar ile emtiaların kamyonla yüklerken yapılan sayımlar arasında farklılık bulunmasının sebebi, kamyonla emtiaların yüklenirken tam tespit yapılamamış olmasıdır.

Hasar durum değerlendirilmesine göre;780 torba küflü,37 torba patlak ve yırtık,87 torba ise eksiktir. Alıcı firma tarafından patlak torbalar tekrar ambalajlanmış, küflü onlar ise geri dönüşüme alınarak tekrar kullanılabilir hale getirilmiştir.

Satıcı firma tarafından yapılan masraflar aşağıdaki bedeller ile talep edilmiştir.

Tablo 24. Un Islanma Vakası Satıcı Tarafından Talep Edilen Hasar Bedeli

	MT	USD	Total
Fatura Tonajı	1.850,000	920.000,00	
Teslim Alınan Tonaj	1.845,650	917.513,51	
Eksik Çıkan Torba	4,350	216.248,00	941,68 USD
Gözetim Bedeli	1.845,650	1,20	2.214,78 USD
Hasarlı Ürünün geri dönüşümü için yapılan Masraflar	41,200	30,00	1.236,00 USD

Hasarlı olan ekmeklik buğday emtiası, geri dönüşüme alınarak kurtarılmış olup, sovtaja konu olabilecek kıymet değeri yoktur.

Tablo 25. Un Islanma Vakası Hasar Prim Hesabı (USD)

Hasarlı Emtia için Yapılan İşlemler	Torba	MT	USD	TOTAL(USD)
Eksik Ekmeklik Buğday Unu	87	4,35	216,48	940,68
Gözetim Bedeli		1845,65	1,20	2.214,78
Islak, küflü emtianın geri dönüşüm masrafı		41,52	30,00	1.236,00
Toplam Hasar Bedeli				4.391,46

Tablo 26. Un Islanma Vakası Hasar Prim Hesabı (TL)

Toplam Hasar Bedeli TL Karşılığı	TOTAL
4.391,4588 X1,83290 TL/USD (Poliçe Kuru)	8.049,91 TL
Poliçe Muafiyet Düşümü (1.700.640,00 TLX %1)	1.700,64 TL
Muafiyet Dönüşümlü Toplam Hasar Bedeli	MUAFİYET ALTI

Tahliye gözetim raporunda konteynır içerisindeki sıcaklık farklılıklarından meydana gelen ambar buğusu, terleme sonucu, konteynırın tavanından ve yan duvarlarından akan damlalar ile temas etmesi sonucu ıslanmıştır.

87 adet torbanın eksikliğinin ise; konteynır mühür numaraları orjinal olması sebebi ile yükleme esnasındaki sayım hatalarından meydana geldiği düşünülmüştür. Bu nedenle ile konu hasarın teminat girmediği konusunda fikir sahibi olunmuştur. Yapılan tüm geri dönüşüm masrafları ise muafiyet altında kaldığından ilgili hasar ile ödeme yapılmamıştır.

SONUÇ

Dünyada sigortacılığın tarihsel gelişimine bakıldığında, ilk olarak sigortacılığın nakliyat sigortaları ile başladığı görülmüştür. Nakliyat branşının gelişmesi risk algısının ticarete direk para kaybı ile eşdeğer gözükmesinden meydana gelmektedir. Sigorta kapsamında teminat altına alınabilecek ticari riskler bu alanda sigortalılık oranının artmasına neden olmaktadır. Gelişmiş ülkelerin sigortalılık durumuna baktığımızda sigortalılık oranının diğer az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre üst sıralarda yer aldığını gözlemleyebilmekteyiz. Gelişmekte olan ülkemizde ise sigortalılık oranı artmaktadır.

Ticari amaçlı yapılan bir taşımacılık işleminde en önemli olan unsurlardan biri maliyet faktörü, diğeri ise risk unsurudur. Sanayi ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte artık ülke olarak sadece tarım değil, makine, işlenmiş ürünler vb. ihraç etmekte ve dünya ekonomisinde yer edinmiş bulunmaktayız. Yapılacak her bir sorunsuz ithalat ve ihracat işlemi ülke olarak güvenilirliğimizi arttırmaktadır. Yapılan uluslararası her bir ticari işlem için evrensel yazışma kuralları, taşıma şekilleri, ülkeler arası ticari birlik anlaşmaları bulunmaktadır. Bu anlaşmalarda taşıma sırasında sözleşmenin hangi hükümlerine göre alıcının, hangi hükümlerine göre satıcının sorumlulukları paylaştığı belirlenmiştir. Ticaretin sürdürülebilirliği açısından, sattığımız malın ya da satın aldığımız malın güvenli bir şekilde ülkeler arası veya kıtalar arası dolaşımının sorunsuz bir şekilde tamamlanabilmesi, taşıma sırasında pek çok risk unsuru da beraberinde getirdiği için mümkün olamamaktadır. Örneğin; sorunsuz başlayan bir deniz yolculuğu, hava şartları nedeni ile aksayabilmekte ya da korsan saldırısı nedeni ile sekteye uğrayabilmektedir. Maliyet ve büyük tonajlı yük taşınması sebebi ile diğer taşımacılık türlerine göre tercih ettiğimiz denizyolu taşımacılığının sürdürülebilmesi için olabilecek risk dağılımı diğer sigorta branşlarına göre farklılık arz etmektedir.

Deniz yolu ile yapılan emtia taşımalarında; yüklü bir geminin batması, bir deniz cisminin çatma, çatışma, gemi adamlarının yüke verebilecekleri zarar, hırsızlık gibi mal sahibinin hemen müdahale edemeyeceği ya da hasarın neden kaynaklandığının belirleyemeyeceği durumlarda, ticaretin sekteye uğramaması mümkün değildir.

Yapılacak olan bir emtia poliçesi ile neden–sonuç ilişkisine bakılarak, yangın, fırtına, geminin karaya oturması, çatma, çatışma, patlama, yükleme, boşaltma sırasında meydana gelebilecek hasarlar vb teminat altına alınabilir. Yapılan sigorta poliçesi ve ödenecek prim ücreti karşılaştırıldığında ise; ödenen prim miktarının, meydana gelme olasılığı yüksek olan kayba göre çok düşük kaldığı gözlemlenmektedir.

Denizyolu emtia nakliyat sigortası yapılırken en önemli olgu, hangi teminat kapsamında poliçenin tanzim edildiği ve poliçede mevcut bir özel şartın olup olmadığı ve poliçedeki muafiyet durumlarıdır. Her sigorta şirketinin kendi emtia nakliyat tarifesi olduğu için, poliçe düzenlenirken tüm mevcut durumların kontrol edilmesi gerekmektedir. İlk etapta primi düşük olan bir poliçe bize cazip gelebilirken, bir hasar anında aslında poliçenin içeriğinin bizi ne kadar koruyacağını göz önünde bulundurmamak daha doğru olacaktır.

Poliçenin hangi teminat ve hangi şartlarda tanzim edildiği kadar meydana gelen hasarın neden sonuç ilişkisi de önemlidir. Sigortanın altı temel unsurundan biri olan yakın sebep kuralına göre; nedensellik önemlidir. Örneğin; yüklü bir geminin batması veya geminin batırılması sonucu her iki durumda da olayda gemi ortadan kalkmış bulunmaktadır. Fakat geminin batması ani beklenmedik bir olaydan meydana geliyor ise sigorta kapsamında değerlendirilebilmektedir. Örneğin; geminin buzdağına çarpması sonucu hasarlanıp batması veya denizde alabora olup fırtınadan kaynaklı batması. Geminin batırılması durumu ise; bilinçli yapılan bir eylem olduğu için sigorta konusunun kapsamında değerlendirilmemektedir.

Emtia poliçelerinde riskler emtianın taşınması sırasında olabileceği gibi, emtianın kendine has özelliklerinden de kayıplar meydana gelebilmektedir. Poliçe düzenlenirken malın kendi özelliğinden meydana gelen unsurlara da dikkat edilmesi gerekmektedir. Örneğin; frigofirik yöntem ile taşınması gereken bir ürünün, normal ambalajlama ile direk soğutmasız bir ortamda taşınması malın bozulmasına neden olabilmektedir. Emtianın kendine has özelliklerini bilirsek ve mevcut emtiaya göre ambalajlama ve saklama koşullarını düzenlersek, olabilecek risk faktörünün ilk etapta önlemini almış oluruz.

Deniz taşımacılığında taşınan geminin yeterli özelliklere sahip olup olmadığıda emtia nakliyatının belirleyen önemli faktörlerdendir. Geminin türüne, geminin sahip olduğu klasa, yaşa vb. özellikler taşıma sırasında olabilecek risklere göre geminin yeterli olup olmadığını ilk etapta belirleyebilmektedir. Örneğin; gemiye yük yükleme sırasında, teknenin üzerindeki ağırlıkların baş ve kıç tarafında yoğunlaşması neticesinde gemide hogging adı verilen bükülme meydana gelir. Bu durumda teknenin suyun altında kalan draft adı verilen yüksekliği geminin baş ve kıç yüksekliği geminin orta kısmındaki yüksekliğinden daha fazladır. Benzer şekilde gemiye yük yüklenmesi ile birlikte gemide yoğunlaşma meydana gelebilir ve gemide büzülme durumu meydana gelebilir. Bu durumda da geminin deniz suyu ile olan baş ve kıç mesafesi az, geminin orta kısmındaki deniz suyu ile mesafesi ise daha fazladır. Gemiye yapılan yükleme sırasında meydana gelen büzülme ve sırt verme olayı neticesinde doğru bir ölçüm yapılmaz ise, gemiye eksik yük ile yükleme yapılabilmektedir. İlk etapta fark edilmeyen bu durum, malın alıcıya tesliminde soruna neden olmaktadır. Sigortada ise, mevcut yük teminat altına alındığından, olmayan bir yükün kaybı sözkonusu olmayacağından kapsam dışında değerlendirilmektedir.

Bir hasar anında meydana gelen hasarın neden kaynaklandığı kimi zaman kesin bilinmemekte olup varsayımlardan yola çıkarak sonuca varılmaya çalışılmaktadır. Diğer bir deyişle hasar anında hasarın meydana geldiği kesindir. Fakat sorumluluğun veya kusurun kimden kaynaklandığı tam olarak çözümlenememektedir. Bu gibi durumlarda taraflar aralarında hasar tazmini için aralarında mutabakat sağlayabileceği gibi, hukuki çözüm süreci yoluna da gidebilmektedirler. Hukuki bir davanın çözüm süreci; hasarın türüne, ilgili taraflara, hukuk kurallarına göre değişiklik göstermektedir. Bu nedenle birçok emtia hasarı dosyasının çözümlenme süreci seneler sürebilmektedir. Meydana gelen bir hasarda birden fazla sigortalı, sigortasız mal taşıyan emtia sahibi ve ürün çeşitlerindeki farklılık neticesinde hasar oranlarının tespit süreci uzayabilmektedir. Denizyolu emtia nakliyat dava süreçlerinin uzaması satıcı veya alıcıyı olumsuz etkileyebilmektedir. Bu durum dolayısı ile ithalat ve ihracat yapan firma veya kişilerin taleplerinin geç cevaplanması ile birlikte alım satım faaliyetlerinin sektöre uğramasına sebebiyet verebilmektedir. Benzer şekilde emtia taşınmasında gerekli tüm evrak bilgilerinin tamamı ile hazırlanamaması ya da eksik beyan ile poliçe tanziminin

yapılması da hasar sürecinin çözümlenmesini olumsuz etkileyebilen faktörler arasında yer almaktadır.

Küreselleşmenin artması neticesinde, deniz aşırı bir yük siparişi vermek neredeyse tek tıklama ile yapılabilmektedir. Almak isteğimiz emtianın hangi rotada seyrettiğini ve hangi aşamalardan geldiğinin kontrolü kolaylıkla gözlemlenebilmektedir. Ülkemizin coğrafi özelliği nedeni ve sahip olduğumuz boğazlar sebebi ile denizcilik alanında yapılan her türlü faaliyette söz sahibi olmamız kaçınılmaz. Denizcilik alanında yapılacak olan teşvikler ve gemi üretim kapasitesinin artırılması ile hem ithalat hem de ihracatta ülkemizin ticari olarak daha önemli bir konuma gelmesi sağlanacaktır. Denizcilik alanında yapılacak her bir gelişme deniz sigortacılığının da işlevini ve önemini arttıracaktır. Deniz sigortacılığı alanında ülkemizde yeterli sayıda eğitim kurumu bulunmamaktadır. Poliçe teminat kapsam bakımından tüm dünyada evrensel olarak kabul edilen Enstitü kurallarına göre deniz sigortacılığı şekillenmektedir. Deniz ticaretinin ibresinin kalıcı olarak Türkiye'ye yönelmesi sağlanır ise, deniz sigortacılığı alanında daha etkin rol oynamamız sağlanabilir. İhracatın sürdürülebilirliği açısından düşündüğümüzde ise, sigortanın önemi yadsınamaz. Olası risklere karşı sigortacılık ihracatçı, ithalatçı ve üçüncü kişilere karşı olan sorumluluk doğuran hasarların çözümlenmesinde bir aracı kurum nitelindedir.

KAYNAKÇA

Akdeniz Üniversitesi İktisat Ders Notları (Çevrimiçi), http://www2.aku.edu.tr/~mmasca/Ulus_ikt_ders_notu_2011_2012.pdf (Erişim tarihi:25.07.2014), s.23.

AKTEN Necmettin, Taşımacılık Kılavuzu,İstanbul Ticaret Odası,1995 -27 (Çevrimiçi) <http://www.ito.org.tr/itoyayin/0007189.pdf> (Erişim Tarihi:10.10.2014)

AYBAY Rona ,’’Türk Hukukunda Gemilerin Uyuğu’’ s.1,(Çevrimiçi), <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/454/5123.pdf> (Erişim Tarihi:20.10.2014)

Baltık Kuru Yük Endeksi,(Çevrimiçi) <http://piyasarehberi.org/piyasa/113-bdi-baltik-kuru-yuk-endeksi-ve-onemi> (Erişim Tarihi:17.09.2014)

Bankacılık ve Denetleme Kurumu,’’ Bankacılık Kanunu’’, (Çevrimiçi) https://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Mevzuat/Bankacilik_Kanunu/1540bankacilik_kanunu_13.9.2013.pdf (Erişim Tarihi:20.09.2014)

ÇELİK Faik ve EKİNCİ Mehmet Behzat, **Dış Ticaret Yazışmaları**, İstanbul: Türkmen Kitabevi,2010,s.34.

ÇINAR Hakan, **Pratik İthalat İhracat İşlemleri**, İstanbul: Rem Ofset, s.42.

GÜL KARAKAYA Gökçe,’’uluslar arası Ticaret Teslim Şekilleri(Incoterms)2000 Kurallarına Göre FOB teslim Şekli’’ Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2011, s.6.

Gümrük Dünyası Dergisi, sayı 44, (Çevrimiçi) <http://www.gumrukkontrolor.org.tr/Yayinlar/Dergiler/44/6.html> (Erişim Tarihi: 20.09.2014)

GÜNGÖR Kamil,’’İktisadın Tarihine Kısa Bir Bakış ve Merkantilizmden Günümüzü İktisadi Düşünceler’’http://www2.aku.edu.tr/~kgungor/kamil_gungor.pdf (Erişim Tarihi:30.03.2014)

DEVİREN VATANSEVER Nurdan, ‘‘ Yeni Dış Ticaret Teorileri’’, (Çevrimiçi) <http://www.mevzuatdergisi.com/2004/09a/05.htm> (Erişim Tarihi:25.07.2014)

ERGUVAN Sevgi, **Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti**, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2007, s.31.

HÜSEYİNZADE Mehman,’’Deniz Taşımacılığı’nın Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü’’(Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü FBE Şehir ve Bölge Planlama Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006, s.4.

KAYA Feridun ve TURGUTTOPBAŞ Neslihan, **Dış Ticaret İşlemleri**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web Ofset, 2012,s.7.

KAYA Feridun, ‘‘Uluslar arası Ticarete Teslim Şekilleri’’ (Çevrimiçi) http://archive.ismmmo.org.tr/docs/yayinlar/MevzuatSerisi/Mevzuat10/003_bolum%203_%204_ve_5.pdf (Erişim Tarihi: 30.08.2014), s.70.

KAYSERİLİOĞLU Enis, Deniz Taşımacılığı ve Sektör Profili, İstanbul Ticaret Odası Etüt Ve Araştırma Odası ,(Çevrimiçi) <http://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-26.pdf> (Erişim Tarihi:20.04.2014)

Konteyner Piyasaları, Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü, 2012 , (Çevrimiçi) http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Analizler/20121106_143341_64032_1_64351.pdf, (Erişim tarihi:30.04.2014)

LİGHT Algantürk S. Didem. **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (P&I)**, 2. Baskı, İstanbul: Arıkan, 2006

MELEMEN Mehmet. **Uygulamalı Uluslar arası Ticaret İşlemleri**, 2.b., İstanbul:Türkmen Kitabevi, 2012, s.5.

Milli Eğitim Bakanlığı, **Aile ve Tüketici Hizmetleri: Taşıma**, Ankara 2011, (Çevrimiçi) http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Ta%C5%9F%C4%B1ma.pdf (Erişim tarihi:20.09.2014)

MUCUK İsmet, **Pazarlama İlkeleri**, İstanbul: Türkmen Kitabevi,2006,s.5.

Pazar tanımı, (Çevrimiçi) <http://www.satisteknikleri.org/pazarlama-teknikleri/pazar-ve-pazarlama-kavramlari-tanimi-ve-onemi.html> (Erişim Tarihi:20.04.2014)

Ro-ro taşımacılığı, (Çevrimiçi), <http://www.businessdictionary.com/definition/roll-on-roll-off-Ro-Ro.html#ixzz3Q7qGIYE5> (Erişim Tarihi:20.04.2014)

SAÇIK YAPAR Sinem ,’’Dış Ticaret Politikası ve Ekonomik Büyüme İlişkisi:Teorik Açıdan Bir İnceleme’’, 2009, (Çevrimiçi) http://dergi.kmu.edu.tr/userfiles/file/haziran2009/162_171.pdf(Erişim Tarihi:30.03.2014), s.167

ŞEKER, Zehra. **Deniz yolu ile Yük Taşımada Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Beta Yayınevi,2001

Sigorta, **Türkiye Sigorta Birliği** (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648> (Erişim Tarihi:30.10.2014)

Türk Ticaret Kanunu

Türkiye ihracatçılar Meclisi,’’Gerekli Belgeler’’ ,(Çevrimiçi) <http://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rehberi-gerekli-belgeler.html> (Erişim Tarihi: 30.07.2014)

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası,” Para Politikası”, (Çevrimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TCMB+TR/TCMB+TR/Main+Menu/Para+Politikasi/Fiyat+Istikrari> (Erişim Tarihi:20.09.2014)

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası,” Para Politikası”, (Çevrimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TCMB+TR/TCMB+TR/Main+Menu/Para+Politikasi/Fiyat+Istikrari> (Erişim Tarihi:20.09.2014)

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, (Çevrimiçi) http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/kurumsal?_afLoop=263461747129827&_afWindowMode=0&_afWindowId=g4qzk0wqy_324#!%40%40%3F_afWindowId%3Dg4qzk0wqy_324%26_afLoop%3D263461747129827%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3Dg4qzk0wqy_412

TOKER A. Hakan ,”İthalatta Gümrük Uygulamaları”, İthalat Semineri,29,30 Eylül ve 1 Ekim 2004 ,(Çevrimiçi)<http://www.ito.org.tr/itoyayin/0013915.pdf> (Erişim Tarihi: 25.06.2014),s.15.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (Çevrimiçi) http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171138_204_1_64.pdf (Erişim Tarihi:15.08.2014)

ÜLGENER; Fehmi. **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul: Der Yayınevi, 1994

YAZICI, Mehmet. “ Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik”, Reasürör, Sayı 36,2000.

YAZICIOĞLU, Emine. **Tekne Sigorta Sözleşmesi**, Beta Yayınevi,2003

YILDIZ Arzu, Türkiye’de Tershanelerin Tarihi ve Gemi İnşaa Sanayisinin Gelişimi, (Çevrimiçi) http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/2eb734903575495_ek.pdf?dergi=108 (Erişim Tarihi:20.10.2014)

YUNAK Hüseyin,Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Bakımından İncelenmesi,**Reasürör**, s.7, (Çevrimiçi) http://www.millire.com/dergi/SAYI_02.pdf (Erişim Tarihi:20.09.2014)

YÜCESAN, Osman. **Nakliyat ve Tekne Emtia Sigortaları**, İstanbul: Emek Matbaacılık, 2004.

HACIOĞLU Ali, ''Türkiye'de Dış Ticaret Mevzuatı ve Ekonomi Politikaları Arasındaki Uyum Sorunlarına İlişkin Bir Analiz'',(Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı

EKLER

1. Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları

Yürürlük Tarihi: 1 Ocak 1953

Madde 1- Sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olmasından, oturmadan, çatışmadan, sabit, seyyar veya sabit bir cisme (buz dâhil) çarpmasından, malın denize atılmasından, yangından, infilaktan, kaptan ve gemi adamlarının barataryasından yükleme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin düşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü zıya veya hasarlar, bu poliçe ile tespit olunan şartlar dâhilinde, sigortacıya ait olacaktır.

Madde 2- İğtinam, zabtû müsadere, hapsü tevkif, mümanaat veya alıkoyma ile bunların veya bunlara matuf her türlü teşebbüslerin neticeleri, kezalik muhasematın veya harp mahiyetinde harekâtın (harp ilan edilmiş olsun, olmasın) neticeleri sigortanın dışındadır. Ancak bu hüküm muharip bir devlet tarafından veya muharip bir devlet aleyhine vaki hasmane bir fiile doğrudan doğruya (ve alakalı geminin veya çatışma halinde bu çatışmaya karışmış olan diğer herhangi bir geminin yapmakta olduğu sefer veya hizmetin nevi veya mahiyetinden müstakil olarak) ika edilmiş olmadıkça çatışmayı, (mayın veya torpilden başka) sabit veya sabih bir cisimle teması, oturmayı, fırtına ve yangını sigorta dışında tutmaz ve bu hüküm bakımından, bir devletle iştirak halinde olan ve emrinde deniz, kara veya hava kuvvetleri bulunduran herhangi bir otorite dahi devlet tabirinin şümulüne girer.

Bundan başka, iç harbin, ihtilalın, isyanın, ayaklanmanın veya bunlardan doğan iç kargaşalıkların neticeleri ile korsanlık da sigortanın dışındadır.

Her halde sigorta edilen mallara mayın, torpil, bomba ve sair harp silahlarının ika edeceği zıya veya hasarlar sigortaya dâhil değildir.

Madde 3- Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veyahut işçi kargaşalıklarına, karışıklıklara veya halk hareketlerine iştirak eden kimselerin ika edecekleri ziya veya hasarlar sigortanın dışındadır.

Madde 4- Sigorta, aksine sözleşme olmadıkça, aşağıdaki rizikoları temin etmez, şöyle ki:

a) Yağmur suyu, ambar buğusu ve bundan ileri gelen tekâsüf,

b) Oksidasyon veya paslanma, kırılma, çalınma, mutad dışı akma; malın bünyesinde, görünüşünde, renginde, tadında veya rayihasında tagayyür husule getiren her nevi tabahhur ve intişarlar; meğerki hasar veya zıvalar sigorta edilen rizikolardan birinin neticesinde vuku bulmuş olsun.

Madde 5- Aşağıdaki hallerin gerek doğrudan doğruya, gerek dolayısıyla doğuracağı avakıp sigortaya dahil değildir:

Yasak veya gizli ticaret, kaçakçılık, emtianın ithal, ihraç veya transitine müteallik kanun ve nizamlara aykırılık, hakikat hilafı beyan, sigorta akidinin veya sigortalının veyahut bunların adamlarının vekil veya mümessillerinin fiil veya kusurları.

Aşağıdaki hususlar, sigorta hususi avarya dâhil akdedilmiş olsa bile sigortanın dışındadır:

Malların sevk ve naklinde, sebebi ne olursa olsun vaki gecikmeler, karantina veya kışlama tevakkufları, yükleme veya boşaltma istaryaya ve süresteryaları ile bunlara ait resim, harç ve masraflar; kur ve rayiç farkları veya faiz kayıpları, teslim etmemekte temerrüt veya geç teslim tazminatı. kardan mahrumiyet; malların zati ayıbına izafe olunabilecek her türlü avarya, zayıat, bozulma ve eksilmeler, malların gereği veçhile hazırlanmamış veya tertiplenmemiş olmasından veya ambalaj kifayetsizliğinden ileri

gelen ziya ve hasarlar; suhnetin ve atmosferik şartların tesirleri; mutad akma, fire ve aşınmalar fare, sıçan, kurt ve diğer haşaratın ika ettiği tahribat.

Sigortanın akidi nakliyatı bizzat yaptığı veya adamlarına yaptırdığı takdirde, kaptanın ve gemi adamlarının barataryasından, hile ve hud'asından, ihmalden, ihtiyatsızlığından, ehliyetsizliğinden ileri gelen zıya ve hasarlar sigortaya dâhil değildir.

Madde 6- Malların dağılıp saçılması, kızışması ve kuruması sigortanın dışındadır; meğerki zıya veya hasarlar sigortalanmış bir rizikodan ileri gelmiş olsun.

Madde 7- Şayet, sigorta akidinin bilgisi altında olarak barut, fulmikoton, kibrit, ham petrol, benzin, fosfor, kimyevi maddeler, dinamit, nitrogliserin ve benzeri maddeler gibi kolaylıkla tutuşabilen veya infilaki mümkün olan maddeler ile sönmemiş kireç, tahrip edici mayiler veya zehirli veyahut fena kokulu maddeler sigortalı mallar ile bir arada yüklenir veya depo edilirse, böyle maddelerin yakınlığından veya aynı hamuleye katılmış olmalarından doğacak zıya veya hasarlar -sigortalanmış hadise meydana gelse bile- sigortanın dışında kalır.

Madde 8- Sigorta, malların, donatan veya gemi kiracısı tarafından, nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa muvakkaten muhafaza olunmak üzere, tesellüm edildiği anda başlar. Sigortanın akidi malları, donatan veya gemi kiracısına rıhtım idaresi veya benzeri bir müessese marifetiyle teslim ettiği takdirde, bunlar malların tesellümü bakımından, donatanın veya gemi kiracısının mümessili sayılır. Bu maddedeki muvakkat muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza halleri kastedilmiştir.

İşbu sigortanın hükmü, malların tahmil, tahliye esnasında, buna mahsus olan liman merakibinde buldukları esnada da aynen mer'i kalacaktır.

Sigorta, malların teslim yerinde mürselünileyhine teslim edildiği anda ve eğer teslim keyfiyetine mani bir hal tahaddüs ederse, malların usulüne tevfikân depo edildiği veya satıldığı zaman ve her halükarda en geç tahliyeyi takip eden on beşinci günün hitamında sona erer.

Tahliye keyfiyeti, sigortanın akidi veya mürsil veyahut mürselünileyh tarafından makbul sebep olmaksızın geciktirilirse, sigorta gecikme olmasaydı tahliye ne gün bitecek idiyse onu takip eden on beşinci günün hitamında nihayet bulur. Eğer nakliyat bir nakliyecî müesseseye tevdi edilmiş bulunursa -ki bu takdirde sigortanın akidi bu müessesenin ismini de bildirmekle mükelleftir- sigorta, mezkûr müessesenin malları teselmüm ettiği anda başlar ve bunları teslim yerinde mürselünileyhe teslim ettiği anda, fakat en geç tahliyeyi takip eden otuz günün inkizasında (bu iki şıktan herhangi birinin diğerlerinden evvel tahakkuk etmesiyle) sona erer.

Madde 9- İşbu poliçe hükümlerine rivayette, taraflardan herhangi birine hüsnüniyete aykırı hareket edilmesi halinde, mukavele diğer tarafça hükümsüz sayılabilir. Ezcümle sigortalı, esasa taalluk eden ve kendisince bilinen her hususu, mukavelenin akdinden evvel sigortacıya bildirmekle mükellef olup, bu mükellefiyetin yerine getirilmemesi hüsnüniyete aykırı bir hareket sayılır.

Bundan başka, bir sigorta sigortalı nam ve hesabına onun bu hususa memur ettiği bir kişi tarafından aktedilirse bu kişi de esasa taallük eden ve kendisince bilinen her hususu sigortacıya bildirmekle mükellef olup, bu mükellefiyetinin de yerine getirilmemesi hüsnüniyete aykırı bir hareket sayılır.

Bu madde hükümlerinin tatbiki bakımından sigortalı, işlerin mutad seyri içinde kendisince bilinmesi gereken bilcümle hususâtı bilir sayılacağı gibi, sigorta akdine memur edilen kişi de yine işlerin mutad seyri içinde kendisince bilinmesi veya kendisine bildirilmiş olması gereken her hususu bilir sayılır.

Rizikonun takdiri bakımından taşıdıkları ehemmiyet dolayısıyla, gerek sigortayı kabul edip etmemek ve gerek tabi olacağı çeşitli şartları tayin eylemek hususlarında basiretli bir sigortacının vereceği bir kararda müessir olabilecek mahiyette her husus bu madde anlamında esasa müteallik bir husustur.

Madde 10- Mutad veya mukarrer olan yolun tebdili veya mahalli maksudun değiştirilmesi veyahut navlun mukavelesi gereğince donatana veya gemi kiracısına verilmiş olan herhangi bir salahiyetin kullanılması neticesinde sigorta edilen rizikonun mahiyetinde diğer bir değişiklik vukuu takdirinde veyahut sigortalı malın, geminin veya seferin tarif ve tavsifinde herhangi bir nisyan veya sehiv vukuu halinde sigorta, takarrür edecek bir ücret mukabilinde meriyette kalır.

Madde 11- Navlun mukavelesi ile donatana veya gemi kiracısına verilmiş olan herhangi bir salahiyetin kullanılması neticesinde, mezkûr mukavele, natık olduğu teslim yerinden başka bir liman veya mahalde sona erdiği takdirde:

a) Mallar, bu liman veya mahalde satılıp teslim edilinceye veya sigortaya son verilmesi sigortacıya bildirilinceye kadar, kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde ve poliçe şartları dâhilinde sigortalı kalır. Bu fıkrada yazılı iki şıktan hangisi daha önce tahaddüs ederse o nazarı itibara alınır.

b) Mallar, işbu poliçede beyan edilen teslim yerine veya herhangi diğer bir teslim yerine yeniden sevk edildiği takdirde ise, yine kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde, bu teslim yerine varıncaya kadar poliçe şartları dâhilinde sigortalı kalır ve bu yerde, boşaltmadan sonraki kuvertür müddeti hakkında 8'nci madde hükümleri cari olur. Şu kadar ki navlun mukavelesinin sona ermesinden sonra, gecikmeden, sigortalı maddenin zati ayıbından veya nevi ve mahiyetinden ileri gelen zıya ve hasarlardan dolayı sigortacıya hiçbir mesuliyet teveccüh etmez.

Madde 12- Sigorta, mukavelenin akdine takaddüm eden bir zamanda başlamak üzere de yaptırılabilir. Bu takdirde riziko tahakkukuna artık ihtimal kalmadığını sigortanın akdi sırasında, sigortacı biliyor idiye ücret hakkı olmaz.

Sigorta yaptıran, riziko tahakkukunun zaten vaki olmuş bulunduğunu sigortanın akdi sırasında biliyor veya bilmesi icap ediyor idiye, sigortacı tazminat tediyesinden vareste kalır; riziko tahakkukunun vaki olmuş bulunduğuna sigortanın akdi sırasında sigortacının itilaf olmadığı takdirde ücret sigortacıya ait olur.

Sigorta, bir vekil tarafından akdedilmiş olduğu takdirde, bilinen ve bilinmesi icabeden hususlar bakımından, yalnız vekilin şahsı değil, müekkillerin şahsı da nazarı itibara alınmak lazım gelir.

Madde 13- Sigorta, malların yükleneceği gemi veya gemilerin adı bildirilmeden akdedilmiş olduğu takdirde, sigortalı, bu hususta kendisine haber gelir gelmez veya en geç haber gelmesini takip eden kırk sekiz saat zarfında geminin veya gemilerin adı ile her biri üzerindeki sigortalı meblağı bildirmekle mükellef olup, buna riayetsizliği sigortayı hükümsüz kılar.

Poliçenin, akdi tarihinden itibaren bir yıl geçtikten sonra, yüklendikleri gemi adı ile sigorta miktarları bu müddet zarfında bildirilmemiş olan mallar hakkında, sigortalı lehine hiçbir hükmü kalmaz.

Madde 14- Sigortalı, işbu poliçe mucibince sigortanın takarrür edecek bir ücret mukabilinde meriyette kalmasını istilzam edecek bir vakıadan haberdar olur olmaz, bunu derhal sigortacıya bildirmekle mükellef olup, sigortanın meriyette kalmasına hak kazanabilmesi bu mükellefiyetin yerine getirilmesine bağlıdır.

Madde 15-

A) Her iki tarafın bilcümle hakları karşılıklı olarak mahfuz kalmak şartıyla, her türlü muhafaza tedbirlerini almaya veya bunların alınmasını tahrik veya talep etmeye, sigortalı şeylerin kurtarılmasına nezaret veya kurtarma ameliyesine bilfiil girişmeye veya başlamaya sigortalı mecbur ve sigortacı salahiyyetlidir ve bundan dolayı sigortacının, bir tasarruf fiilinde bulunduğu veya tazmin mükellefiyetini prensip itibariyle kabul ettiği iddia olunamaz.

Sigortacı ezcümle, her türlü araştırmaya teşebbüs ve bilcümle rücu haklarını istimal edebilir ve geminin ziyayı veya sefere elverişsiz bir hale gelmesi takdirinde, sigortalı şeylerin mevritlerine yeniden sevkine muktazi hususatin ifasına bizzat girişebilir; sigortalı bu hususlarda sigortacı ile tam bir elbirliği yapmak, ezcümle bu tedbirlerin yerine getirilmesine yardım etmek üzere elinde bulunan bilcümle vesaik ve malumatı sigortacıya vermekle mükelleftir.

B) Bundan maada, nakliyecisi ile diğer bilcümle mes'ul üçüncü şahıslar aleyhindeki rücu haklarını, icabında sigortacı lehine, muhafaza edebilmek üzere sigortalı lazım gelen bütün tedbirleri vakti zamanında almak ve icabında gerekli takibata girişebilmek hususunda sigortacı ile kayıtsız şartsız elbirliği yapmakla mükelleftir.

C) Sigortalı, işbu maddede derpiş edilen muhafaza tedbirlerini almak hususunda gerek kendisi ve gerek mürsil, mürselünileyh veya bunların adamları veya yerlerine kaim olanlar tarafından vaki ihmalden, bu ihmalin sigortacıyı zarardide etmiş olduğu nisbetinde mesuldür.

D) Herhangi bir mes'ul şahıstan alınıp, sigortalının, mürsilin, mürselünileyhin veya bunların mümessillerinin veyahut yerlerine kaim olanların faydalanacağı bilcümle tazminat sigortacı tarafından ödenecek mebaliğden sigortacının menfaat alakası nisbetinde düşülür.

Madde 16 -Bırakma münhasıran aşağıdaki hallerde yapılabilir:

- a) Haber alınamaması; Malları nakleden gemi kayıplık halinde olur ve aradan kafi müddet geçtiği halde haber alınamamış bulunursa,
- b) Malların temin edilen bir rizikonun tahakkuku neticesinde; uğradığı maddi hasarlar dolayısıyla mahreci veya mevrinden gayri bir mahalde satışı emrolunmuş ise (nakil geminin, yükleme limanından ayrıldıktan sonra aynı limana mecburi dönüş yapması hali hariçtir).
- c) Temin olunan bir rizikonun tahakkuku neticesinde: Sigorta edilen şeylerin bilfiil tamamen ziyayı önüne geçilemeyecek bir hal arzeder veya bunların bilfiil tamamen ziyaa uğramaktan kurtarılmaları, neticede haiz olabilecekleri kıymeti tecavüz edecek miktarda bir masrafın ihtiyarına bağlı bulunursa; ezcümle:

1- Sigortalı, malına sahip olamamak vaziyetinde bulunur ve;

- a) Mallarını yeniden ele geçirmesi gayri muhtemel görünür veya;
- b) Malların yeniden ele geçirilmesi için ihtiyarı icap eden masraflar bunların tekrar ele geçirildikten sonra haiz olacakları kıymetten fazla olursa,

2- Malların hasarlanmış olması halinde, tamiri ve mevritlerine yeniden sevki için gereken masraflar mevride muvasalatlarında haiz olacakları kıymetten fazla olursa Bırakma muamelesine yer veren bilcümle ahvalde, sigortacı, bırakmayı kabul etmek veya, mülkiyet uhdesine intikal etmeksizin tam ziya yolu ile tediyede bulunmak şıklarından birini daima seçebilir.

Madde 17- Sigortacının umumi avarya garame payları ile umumi avarya prensipleri dairesinde ödenmesi lazım gelen garame paylarına taalluk eden taahhüdü, navlun mukavelesinde derpiş edilmiş olan mahalde mezkur mukavelenin derpiş ettiği usule göre ve eğer navlun mukavelesinde bu hususta bir sarahat yoksa, sigortalı seferin bittiği mahalde cari olan kanun ve adetlere göre tanzim olunacak dispeç ile taayyün eder.

Sigortalı, bir umumi avarya garame payı ödediği veya ödemekle mükellef tutulduğu takdirde, eğer garameye giren mal, umumi avarya iştirak kıymetinin tamamı üzerinden sigorta edilmiş ise, garame payının tamamı ödenecek tazminatı teşkil eder. Fakat bu mal

iştirak kıymetinin tamamı üzerinden sigorta edilmemiş veya bu malın yalnız bir kısmı sigorta edilmiş bulunursa, sigortacı tarafından ödenecek tazminat sigortadaki eksiklik nisbetinde azalır; ve eğer iştirak kıymetinden tenzili gereken ve tazmini sigortacıya terettüp eden bir hususi avarya vuku bulmuş ise, bunun miktarı sigortacının uhdesine terettüp eden garame payının tayini zımında, sigorta bedelinden düşülür.

Umumi avarya prensipleri dairesinde ödenmesi lazım gelen bilcümle garame payları hakkında da hüküm böyledir.

Madde 18- Güverteye veya gladuraya yüklenmiş mallar hakkında, aksine hususi bir şart olmadıkça, sigortacı münhasıran, sigortalıya terettüp edebilecek umumi avarya garame paylarıyla geminin tam zıyaa uğraması veya haber alınamayarak kayıplık halinde kalması neticesinde malların zıyaından mesuldür.

Şu şartla ki, yukarıdaki haller işbu sigorta ile temin edilmiş rizikolardan birinin tahakkuku neticesi olsun.

Madde 19- Sigorta, "husussi avarya franko" olarak akdedildiği takdirde, sigortacı, ister maddeten vukuua gelsin, ister masraf olarak tahakkuk etsin, hususi avaryaları temin etmez meğer ki zıya veya hasarlar aşağıdaki vakıalardan ileri gelmiş olsun:

Geminin batması veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığlığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olması, oturması, çatışması, sabit, seyyar veya sabih bir cizme (buz dahil) çarpması, yangın, infilak yükün bir sığınma limanında boşaltılması, yükleme, aktarma ve boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin olduğu gibi tam zıyaa uğraması.

Bu takdirde dahi 5'nci maddenin 2'nci fıkrasında sayılan hususlar sigortanın dışındadır.

Madde 20- Hususi avaryalar, hususi şartlar meyanında başka türlü hüküm olmadıkça yüzde üç muafiyet düşölmek suretiyle tazmin olunur.

Ancak, yükleme, aktarma ve boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin olduğu gibi tam ziyaa uğraması hallerinde ve aşğıdaki vakıalardan ileri gelen hususi avaryalar da hiçbir muafiyet tenzil edilmez:

Geminin batması veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olması, oturması, çatışması, sabit, seyyar veya sabih bir cizme (buz dahil) çarpması, yangın, infilak, yükün bir sığınma limanında boşaltılması.

Madde 21- Hususi şartlarda aksine hüküm bulunmadıkça, muafiyet; -tatbiki icabettikte- denk başına ve şayet mallar dökme halinde ise ambar başına hesaplanır.

Madde 22- Kısmen vaki olan ziya ve hasarlar, poliçe umumi şartlarının hükümleri mahfuz kalmak üzere, sigortacının, mahallindeki avarya komiseri ile karşılıklı olarak ve eğer sigortacının orada avarya komiseri yoksa mahalli usul ve adetlere göre tesbit edilmelidir. İşbu tesbit muamelesi malların tahliyesini takip eden on beş gün içinde ve herhalde mütesellimine tesliminden evvel yapılmalıdır.

Yukarıdaki vecibelerin yerine getirilmemesi sigortacıya tazminat talebini red hakkını verir meğer ki bu vecibelerin yerine getirilmeyişinin mücbir sebeplerden ileri geldiği sigortalı tarafından isbat edilmiş olsun.

Ziya ve hasarların tesbiti hususundaki vaki masraflarla ekspertiz ücretleri malların mütesellimi tarafından ödenir ve bunların tamamı, tesbit olunan ziya ve hasarlar-tamamen veya kısmen- sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş bulunuyorsa, sigortacı tarafından tazmin olunur.

Madde 23- Sigortacı, hususi avarya sebebiyle tazminat talebine mevzu olan mallardan hasarlı kısımların, kıymetlerinin taayyünü için açık arttırma ile satışını bihakkın talep edebilir; bundan dolayı sigortacı bir tasarruf fiilinde bulunmuş sayılmaz. Satış, mallar gümrüklenmeden yapılırsa gümrüksüz kıymet, gümrüklendikten sonra yapılır ise gümrüklü kıymet hususi avarya olarak tanzimi icap edecek meblağın tayininde mukayeseye esas tutulur.

Madde

24- Tazminat

Talebi:

- a) Umumi avarya garame payları için dispeçin tanzimi tarihinden itibaren bir sene,
- b) Bütün diğer hallerde, geminin hareket tarihinden itibaren iki sene, içinde sigortacının kabulüne iktiran etmemiş veya aynı mühletler zarfında sigortalı mutalebesini selahiyetli mahkemeye intikal ettirmemiş ise sigortacı her türlü mutalebeden kurtulmuş olur.

Madde 25- Sigorta Değeri:

a) Ham maddeler ile toprak mahsulleri için, malların varma mahallinde ve tahliye zamanındaki hasarsız vaziyette piyasa kıymetidir.

b) Mamul ve yarı mamul maddeler için, malların tahmil yerinde ve tahmil zamanındaki bedeline gemiye kadar olan bilcümle masarif ile istirdadı mümkün olmayan navlun, sigorta ücreti ve yüzde on kar payı ilave edildikten sonra hasıl olan miktardır.

Sigorta bedeli sigorta değerini aşarsa, aşan kısım hükümsüzdür.

Sigorta bedeli sigorta değerinden dün ise sigortacıya terettüp edecek tazminat noksan sigorta nisbetinde azalır.

Madde 26- Sigortacı, sigorta tazminatını ödemekle, sigortalının bilcümle mes'ul şahıslara karşı olan rücu vesair haklarını iktisap eder ve bu haklara taalluk eden her

hususta sigortalının yerine geçer. Sigortalı, sigortacının talebi halinde bu keyfiyeti dispeçte veya sigorta tazminatı makbuzunda veyahut buna mahsus bir vesikada teyit eylemeyi taahhüt eder.

Bu suretle sigortalının yerine geçme keyfiyeti, ancak ödenen sigorta tazminatı miktarınca muteber olur:

Madde 27- Sigorta ücreti poliçenin teslimi ile ve poliçenin derhal teslimi mutad olmayan hallerde, akitle vacibütlediye olur.

Her halükarda sigortacının deruhte ettiği riziko işlemeye başlamakla, sigorta ücretinin tamamı sigortacı için müktesep olur.

Madde 28- Hususi şartlar umumi şartlara tekaddüm eder.

Son Düzenleme Tarihi: 11 Mayıs 2002

2. Enstitü Yük Klozları (A)

SİGORTA EDİLEN RİZİKOLAR

1. Rizikolar Klozu

Bu sigorta, aşağıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda istisna edilenler hariç, sigorta edilen şeyin her türlü riziko nedeniyle uğrayacağı zıya veya hasarı kapsar.

2. Müşterek Avarya Klozu

Bu sigorta, aşağıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda veya bu sigortanın başka bir yerinde istisna edilenler hariç, her hangi bir sebepten dolayı zıyadan kaçınma ya da bu kaçınmayla ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve / veya yürürlükteki yas veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar.

3. “Her İkisi de Kusurlu Çatma” Klozu

Bu sigorta, navlun sözleşmesindeki "Her İkisi de Kusurlu Çatma" Klozu'na göre sigortalıya düşen sorumluluğu sigortalıya düştüğü oranda bu sigorta kapsamındaki bir zarar gibi tazmin etmek için genişletilir. Sözü edilen bu Kloz uyarınca gemi sahiplerinin her hangi bir tazminat talep etmesi halinde, sigortalı bunu sigortacılara bildirmeyi kabul eder ve sigortacılar böyle bir tazminat talebine karşı maliyet ve masrafı kendilerine ait olmak üzere sigortalıyı savunma hakkına sahip olur.

İSTİSNALAR

4. Genel İstisnalar Klozu

Bu sigorta hiçbir halde [aşağıdakileri] kapsamaz:

4.1. Sigortalının bilerek [kasti] yaptığı harekete yüklenebilen zıya, hasar veya masraf.

4.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da aşınma ve yıpranması.

4.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu ziya, hasar veya masraf. [Konteynır veya liftvan(1) içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, bu 4.3 Klotu bakımından “ambalajlama” ya dâhil sayılır].

4.4. Sigorta edilen şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğu ziya, hasar veya masraf.

4.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan ziya, hasar veya masraf. [Yukarıdaki 2. Klot’a göre tazmin edilebilen masraflar hariç].

4.6. Gemi sahibi, gemi idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin mali kusuru veya ödeme gücünü yitirmesinden doğan ziya, hasar veya masraf.

4.7. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya ışınetkin [radyoaktif] güç ya da madde ile çalışan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan ziya, hasar veya masraf.

5. Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk İstisnası Klotu

5.1. Sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberli ise, bu sigorta hiçbir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, taşımalık veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

5.2. Sigortalı veya adamlarının, geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, sigortacılar bu örtülü yükümlülüğe herhangi bir şekilde uyulmamasından vazgeçerler.

6. Savaş İstisnası Klotu

Bu sigorta hiçbir halde

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

6.2. zorla tutma [zapt],el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma [korsanlık hariç] ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün

6.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının neden olduğu ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

7. Grev İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde

7.1. grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişilerin neden olduğu

7.2. grev, lokavt, iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerinin neticesi

7.3. herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin neden olduğu ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

SÜRE

8. Transit Klozu

8.1. Bu sigorta, malın taşınmak üzere burada yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar, taşımanın olağan yolu boyunca devam eder ve

8.1.1. burada yazılı varma yerinde alıcıya ya da diğer son depo veya istif yerine teslim ile

8.1.2. sigortalının burada yazılı varma yerinden önce veya varma yerinde,

8.1.2.1. taşımanın olağan yolundan başka bir yerde depolama veya

8.1.2.2. ayırma yahut dağıtım için kullanmak üzere seçeceği herhangi bir depo veya istif yerine teslim ile ya da

8.1.3. sigorta edilen malın son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltılmasının tamamlanmasını izleyen 60 günün sona ermesi ile bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse, ona göre sona erer.

8.2. Eğer mal son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra fakat bu sigorta sona ermeden önce burada sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta yukarıda belirlenen sona erme hallerine bağlı olur ve böyle bir diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmaz.

8.3. Bu sigorta [yukarıda belirlenen sona erme hallerine ve aşağıdaki 9. Klotz hükümlerine bağlı olarak] sigortalının denetimi dışında gecikme, herhangi bir sapma, zorunlu boşaltma, tekrar yükleme veya aktarma ve navlun sözleşmesinde gemi sahibi veya kiracılarına tanınmış bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki her hangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalır.

9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klotz

Eğer sigortalının denetimi dışındaki olaylardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya yerde ya da taşıma yukarıdaki 8. Klotz'da belirlendiği gibi malın tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, hemen sigortacılara haber verilmezse, bu sigorta da sona erer. Sigortanın devamı istenirse, hemen sigortacılara bildirmek ve istenirse bir ek prime bağlı olmak koşulu ile bu sigorta ya

9.1. mal bu liman veya yerde satılincaya ve teslim edilinceye kadar ya da özellikle başka türlü kararlaştırılmadıkça, sigortalı malın bu liman veya yere varmasını izleyen 60 günlük sürenin sonuna kadar, bunlardan hangisi daha önce olursa ya da

9.2. eğer mal sözü edilen bu 60 günlük süre [veya onun kararlaştırılan herhangi bir uzantısı] içinde burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıdaki 8. Klotz'un hükümlerine uygun olarak sona erene kadar yürürlükte kalır.

10. Seferin Değişmesi Klotz

Bu sigorta başladıktan sonra varma yeri sigortalı tarafından değiştirilirse, hemen sigortacılara bildirmek koşulu ile kararlaştırılacak prim ve şartlarla, sigorta devam eder.

TAZMİNAT

11. Sigorta Edilebilir Menfaat Klozu

11.1. Bu sigorta kapsamında tazminata hak kazanabilmek için sigortalı zıya anında sigorta edilen şey üzerinde sigorta edilebilir bir menfaate sahip olmalıdır.

11.2. Yukarıdaki 11.1.'e bağlı olmak koşulu ile sigortalı bu sigortanın kapsadığı süre içinde gerçekleşen sigorta kapsamındaki zıya için tazminata hak kazanır. Bununla birlikte zıya sigorta sözleşmesi yapılmadan önce olmuş olsa bile, sigortalı bunun farkında değil ve sigortacılar da habersiz ise tazminata hak kazanılır.

12. Gönderme Masrafları Klozu

Bu sigorta kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu, sigortalı sefer burada belirlenen liman veya yerden başka bir yerde sona erdiğinde, sigortacılar sigorta edilen şeyin boşaltma, depolama ve burada [sigorta poliçesinde] belirlenmiş varma yerine gönderilmesi için yapılan makul ve uygun her türlü ek masrafları sigortalıya tazmin ederler.

Müşterek Avarya ve Kurtarma Masraflarına uygulanmayan bu 12.Kloz, yukarıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda belirtilen istisnalara bağlı olup sigortalı veya adamlarının kusuru, ihmali ödeme gücünü yitirmesi veya mali kusurlarından doğan masrafları kapsamaz.

13. Hükmi Tam Zıya Klozu

Sigorta edilen şey, gerçek tam zıyan kaçınılmaz olmasından dolayı ya da kurtarma, yenileme ve poliçede gösterilen varma yerine gönderme masraflarının, sigorta edilen şeyin varma anındaki değerini aşması nedeniyle makul olarak terk edilmedikçe, hükmi tam zıya için tazminat talep edilmez.

14. Artan Değer Klozu

14.1. Sigortalı burada sigorta edilen yük üzerine herhangi bir "Artan Değer Sigortası" yaptırsa, yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri bu sigortanın bedeli ile

zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedelleri toplamına yükseltilmiş sayılır ve bu sigorta kapsamındaki sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin, toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

14.2. Bu sigorta Artan Değer [Sigortası] olduğunda aşağıdaki kloz uygulanır:

Yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri, ilk sigorta ile sigortalı tarafından yük üzerine yaptırılan ve zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedellerinin toplamına eşit sayılır ve bu sigorta gereğince sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

SİGORTADAN YARARLANMAK

15. Kullanılmama Klozu

Bu sigorta taşıyıcı veya yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişiler yararına kullanılamaz.

ZARARLARIN EN AZA İNDİRİLMESİ

16. Sigortalının Görevi Klozu

Bu sigorta kapsamında tazmin edilebilir zarar bakımından

16.1. zararı önleme veya azaltma amacıyla makul olabilecek önlemleri almak ve

16.2. taşıyıcılara, yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişilere veya diğer üçüncü kişilere karşı bütün hakların gereği gibi korunmasını ve kullanılmasını sağlamak sigortalı, onun adamları ve temsilcilerinin görevidir. Sigortacılar bu görevlerin yerine getirilmesi için makul ve uygun olarak yapılan bütün

masrafları, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilen herhangi bir zarara ek olarak, sigortalıya öderler.

17. Feragat Klozu

Sigortalı veya sigortacıların sigorta edilen şeyi korumak, saklamak ya da iyileştirmek için aldıkları önlemler bir haktan vazgeçme ya da bırakmanın kabulü veya taraflardan birinin haklarını başka bir şekilde zarara uğratmak olarak sayılmaz.

GECİKMEYEN SAKINMAK

18. Makul Hareket Etme Klozu

Sigortalının kendi denetimi altında olan her durumda, makul çabuklukla hareket etmesi bu sigortanın bir koşuludur.

YASA VE UYGULAMA

19. İngiliz Yasa ve Uygulaması Klozu

Bu sigorta İngiliz yasa ve uygulamasına bağlıdır.

Not: Sigortalı, bu sigorta kapsamında " teminat devam eder " hükmü ile ilgili bir olayı haber alır almaz derhal sigortacılarına bildirmek zorundadır. Böyle bir teminata hak kazanmak bu yükümlülüğün yerine getirilmesine bağlıdır.

CL.252

[1] Liftvan, demiryolu taşımacılığında kullanılan konteynır. Günümüzde pek kullanılmamaktadır.

3. Enstitü Yük Kozları (B)

SİGORTA EDİLEN RİZİKOLAR

1. Rizikolar Kozu

Bu sigorta, aşğıdaki 4,5,6 ve 7. kozlarda istisna edilenler hariç,

1.1. sigorta edilen şeyin

1.1.1. yangın veya patlamaya

1.1.2. gemi veya diğer deniz taşıtının oturması, karaya vurması, batması veya alabora olmasına

1.1.3. kara taşıtının devrilmesi veya raydan çıkmasına

1.1.4. gemi, diğer deniz taşıtı veya kara taşıtının çatışmasına veya sudan başka bir nesneye değmesine

1.1.5. tehlike limanında yükün boşaltılmasına

1.1.5. deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırıma makul olarak yüklenebilen [atfedilebilen] zıya veya hasarını kapsar.

1.2. Sigorta edilen şeyin

1.2.1. müşterek avarya fedakârlığı

1.2.2. denize mal atılması veya dalgalar tarafından denize sürüklenmesi

1.2.3. gemi, diğer deniz taşıtı ambarına, kara taşıtı, konteynır, liftvan(1),depolama yerine deniz, göl veya ırmağ suyunun girmesi nedeniyle uğradığı zıya veya hasarı kapsar.

1.3. Herhangi bir kolinin gemi veya diğer deniz taşıtına yüklenirken veya boşaltılırken düşmesinden dolayı tam zıyayı ya da küpeşteden aşarken kaybolması.

2. Müşterek Avarya Kozu

Bu sigorta, aşağıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda veya bu sigortanın başka bir yerinde istisna edilenler hariç, her hangi bir sebepten dolayı zıyadan kaçınma ya da bu kaçınmayla ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve/veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar

3. “Her İki de Kusurlu Çatma” Klozu

Bu sigorta, navlun sözleşmesindeki "Her İki de Kusurlu Çatma" Klozu'na göre sigortalıya düşen sorumluluğı, sigortalıya düştüğü oranda, bu sigorta kapsamındaki bir zarar gibi tazmin etmek için genişletilir. Sözü edilen bu Kloz uyarınca gemi sahiplerinin her hangi bir tazminat talep etmesi halinde, sigortalı bunu sigortacılara bildirmeyi kabul eder ve sigortacılar böyle bir tazminat talebine karşı maliyet ve masrafı kendilerine ait olmak üzere sigortalıyı savunma hakkına sahip olur.

İSTİSNALAR

4. Genel İstisnalar Klozu

Bu sigorta hiçbir halde [aşağıdakileri] kapsamaz :

4.1. Sigortalının bilerek [kasti] yaptığı harekete yüklenebilen zıya, hasar veya masraf.

4.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da aşınma ve yıpranması.

4.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğı zıya, hasar veya masraf. [Konteynır veya liftvan içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, bu 4.3 Klozu bakımından “ambalajlama” ya dahil sayılır].

4.4. Sigorta edilen şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğı zıya,hasar veya masraf.

4.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan zıya, hasar veya masraf. [Yukarıdaki 2. Klot'a göre tazmin edilebilen masraflar hariç].

4.6. Gemi sahibi, gemi idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin mali kusuru veya ödeme gücünü yitirmesinden doğan zıya, hasar veya masraf.

4.7. Her hangi bir kişi ya da kişilerin haksız fiili ile sigorta edilen şeye veya onun bir kısmına bilerek [kasten] hasar verilmesi veya bilerek yok edilmesi.

4.8. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya ışınetkin [radyoaktif] güç ya da madde ile çalışan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan zıya, hasar veya masraf.

5. Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk İstisnası Klotu

5.1. Sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberi ise, bu sigorta hiçbir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, konteynir veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan zıya, hasar veya masrafı kapsamaz.

5.2. Sigortalı veya adamlarının geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, sigortacılar bu örtülü yükümlülüğe herhangi bir şekilde uyulmamasından vazgeçerler.

6. Savaş İstisnası Klotu

Bu sigorta hiçbir halde

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

6.2. zorla tutma [zapt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün

6.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının neden olduğu zıya, hasar veya masrafı kapsamaz.

7. Grev İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde

7.1. grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişilerin neden olduğu

7.2. grev, lokavt, iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerinin neticesi

7.3. herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin neden olduğu zıya, hasar veya masrafı kapsamaz.

SÜRE

8. Transit Klozu

8.1. Bu sigorta, malın taşınmak üzere burada yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar, taşımanın olağan yolu boyunca devam eder ve

8.1.1. burada yazılı varma yerinde alıcıya ya da diğer son depo veya istif yerine teslim ile

8.1.2. sigortalının burada yazılı varma yerinden önce veya varma yerinde,

8.1.2.1. taşımanın olağan yolundan başka bir yerde depolama veya

8.1.2.2. ayırma yahut dağıtım için kullanmak üzere seçeceği herhangi bir depo veya istif yerine teslim ile ya da

8.1.3. sigorta edilen malın son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltılmasının tamamlanmasını izleyen 60 günün sona ermesi ile, bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse, ona göre sona erer.

8.2. Mal son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra fakat bu sigorta sona ermeden önce burada sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta yukarıda belirlenen sona erme hallerine bağlı olur ve böyle bir diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmaz.

8.3. Bu sigorta [yukarıda belirlenen sona erme hallerine ve aşağıdaki 9. Klot hükümlerine bağlı olarak] sigortalının denetimi dışında gecikme, herhangi bir sapma, zorunlu boşaltma, tekrar yükleme veya aktarma ve navlun sözleşmesinde gemi sahibi veya kiracılarına tanınmış bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki her hangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalır.

9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klotu

Eğer sigortalının denetimi dışındaki olaylardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya yerde ya da taşıma yukarıda 8. Klotda belirtildiği gibi malın tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, hemen sigortacılara haber verilmezse, bu sigorta da sona erer. Sigortanın devamı istenirse, hemen sigortacılara bildirmek ve istenirse bir ek prime bağlı olmak koşuluyla, bu sigorta ya

9.1. mal bu liman veya yerde satılincaya ve teslim edilinceye kadar ya da özellikle başka türlü kararlaştırılmadıkça, sigortalı malın bu liman veya yere varmasını izleyen 60 günlük sürenin sonuna kadar, bunlardan hangisi daha önce olursa ya da

9.2. eğer mal sözü edilen bu 60 günlük süre [veya onun kararlaştırılan herhangi bir uzantısı] içinde burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıdaki 8. Klot'un hükümlerine uygun olarak sona erene kadar yürürlükte kalır.

10. Seferin Değişmesi Klotu

Bu sigorta başladıktan sonra varma yeri sigortalı tarafından değiştirilirse, hemen sigortacılara bildirmek koşulu ile, kararlaştırılacak prim ve şartlarla, sigorta devam eder.

TAZMİNAT

11. Sigorta Edilebilir Menfaat Klotu

11.1. Bu sigorta gereğince tazminata hak kazanabilmek için sigortalı zıya anında sigorta edilen şey üzerinde sigorta edilebilir bir menfaate sahip olmalıdır.

11.2. Yukarıdaki 11.1.'e bağılı olmak koşulu ile sigortalı bu sigortanın kapsadığı süre içinde gerçekleşen sigorta kapsamındaki zarar için tazminata hak kazanır. Bununla birlikte, zıya sigorta sözleşmesi yapılmadan önce olmuş olsa bile, sigortalı bunun farkında değil ve sigortacılar da habersiz ise, tazminata hak kazanılır.

12. Gönderme Masrafları Klozu

Bu sigorta kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu, sigortalı sefer burada belirlenen liman veya yerden başka bir yerde sona erdiğinde, sigortacılar sigorta edilen şeyin boşaltma, depolama ve burada [sigorta poliçesinde] belirlenmiş varma yerine gönderilmesi için yapılan makul ve uygun her türlü ek masrafları sigortalıya tazmin ederler.

13. Hükmi Tam Zıya Klozu

Sigorta edilen şey, gerçek tam zıyanın kaçınılmaz olmasından dolayı ya da kurtarma, yenileme ve poliçede gösterilen varma yerine gönderme masraflarının, sigorta edilen şeyin varma anındaki değerini aşması nedeniyle makul olarak terk edilmedikçe, hükmi tam zıya için tazminat talep edilmez.

14. Artan Değer Klozu

14.1. Sigortalı burada sigorta edilen yük üzerine herhangi bir "Artan Değer Sigortası" yaptıırırsa, yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değerı bu sigortanın bedeli ile zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedellerinin toplamına yükseltilmiş sayılır ve bu sigorta kapsamında ki sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin, toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılaraya sağlar.

14.2. Bu sigorta Artan Değer [Sigortası] olduğunda aşağıdaki kloz uygulanır :

Yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değerı, ilk sigorta ile sigortalı tarafından yük üzerine yaptırılan ve zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedellerinin

toplamına eşit sayılır ve bu sigorta gereğince sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

SİGORTADAN YARARLANMAK

15. Kullanılmama Klozu

Bu sigorta taşıyıcı veya yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişiler yararına kullanılamaz.

ZARARLARIN EN AZA İNDİRİLMESİ

16. Sigortalının Görevi Klozu

Bu sigorta kapsamında tazmin edilebilir zarar bakımından

16.1. zararı önleme veya azaltma amacıyla makul olabilecek önlemleri almak ve

16.2. taşıyıcılara, yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişilere veya diğer üçüncü kişilere karşı bütün hakların gereği gibi korunmasını ve kullanılmasını sağlamak sigortalı, onun adamları ve temsilcilerinin görevidir. Sigortacılar bu görevlerin yerine getirilmesi için makul ve uygun olarak yapılan bütün masrafları, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilen herhangi bir zarara ek olarak, sigortalıya öderler.

17. Feragat Klozu

Sigortalı veya sigortacıların sigorta edilen şeyi korumak, saklamak ya da iyileştirmek için aldıkları önlemler bir haktan vazgeçme ya da bırakmanın kabulü veya taraflardan birinin haklarını başka bir şekilde zarara uğratmak olarak sayılmaz.

GECİKMEYEN SAKINMAK

18. Makul Hareket Etme Klozu

Sigortalının kendi denetimi altında olan her durumda, makul çabuklukla hareket etmesi bu sigortanın bir koşuludur.

YASA VE UYGULAMA

19. İngiliz Yasa ve Uygulaması Klozu

Bu sigorta İngiliz yasa ve uygulamasına bağlıdır.

Not: Sigortalı, bu sigorta kapsamında " teminat devam eder " hükmü ile ilgili bir olayı haber alır almaz derhal sigortacılara bildirmek zorundadır. Böyle bir teminata hak kazanmak bu yükümlülüğün yerine getirilmesine bağlıdır.

CL. 253

[1] Liftvan, demiryolu taşımacılığında kullanılan konteynır. Günümüzde pek kullanılmamaktadır.

4. Enstitü Yük Kozları (C)

SİGORTA EDİLEN RİZİKOLAR

1. Rizikolar Kozu

Bu sigorta, aşığıdaki 4,5,6 ve 7. kozlarda istisna edilenler hariç,

1.1.Sigorta edilen şeyin

1.1.1.yangın veya patlamaya

1.1.2.gemi veya diğer deniz taşıtının oturması, karaya vurması, batması veya alabora olmasına

1.1.3.kara taşıtının devrilmesi veya raydan çıkmasına

1.1.4.gemi,diğer deniz taşıtı veya kara taşıtının sudan başka bir nesne ile çatışması veya temasına

1.1.5.tehlike limanında yükün boşaltılmasına makul olarak yüklenebilen [atfedilebilen] zıya veya hasarını kapsar.

1.2.Sigortalı şeyin

1.2.1.müşterek avarya fedakarlığı

1.2.2.denize mal atılması nedeniyle uğradığı zıya veya hasarını kapsar.

2.Müşterek Avarya Kozu

Bu sigorta, aşığıdaki 4,5,6 ve 7. kozlarda veya bu sigortanın başka bir yerinde istisna edilenler hariç, her hangi bir sebepten dolayı zıyadan kaçınma ya da bu kaçınmayla ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve/veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar.

3.“Her İkisi de Kusurlu Çatma” Kozu

Bu sigorta, navlun sözleşmesindeki "Her İkisi de Kusurlu Çatma" Klozu'na göre sigortalıya düşen sorumluluğu, sigortalıya düştüğü oranda, bu sigorta kapsamındaki bir zarar gibi tazmin etmek için genişletilir. Sözü edilen bu Kloz uyarınca gemi sahiplerinin her hangi bir tazminat talep etmesi halinde, sigortalı bunu sigortacılara bildirmeyi kabul eder ve sigortacılar, böyle bir tazminat talebine karşı, maliyet ve masrafı kendilerine ait olmak üzere, sigortalıyı savunma hakkına sahip olur.

İSTİSNALAR

4.Genel İstisnalar Klozu

Bu sigorta hiçbir halde [aşağıdakileri] kapsamaz :

4.1. Sigortalının bilerek [kasti] yaptığı harekete yüklenebilen zıya, hasar veya masraf.

4.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da aşınma ve yıpranması.

4.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu zıya, hasar veya masraf. [Konteynır veya liftvan(1) içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, bu 4.3 Klozu bakımından "ambalajlama" ya dahil sayılır].

4.4. Sigorta edilen şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğu zıya, hasar veya masraf.

4.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan zıya, hasar veya masraf. [Yukarıdaki 2. Kloz'a göre tazmin edilebilen masraflar hariç].

4.6. Gemi sahibi, gemi idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin mali kusuru veya ödeme gücünü yitirmesinden doğan zıya, hasar veya masraf.

4.7. Her hangi bir kişi ya da kişilerin haksız fiili ile sigorta edilen şeye veya bir kısmına kasten [bilerek] hasar verilmesi veya bilerek yok edilmesi.

4.8. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya ışınetkin [radyoaktif] güç ya da madde ile çalışan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan zıya, hasar veya masraf.

5. Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk İstisnası Klozu

5.1. Sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberli ise gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, konteynır veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan zıya, hasar veya masrafı kapsamaz.

5.2. Sigortalı veya adamlarının geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, sigortacılar bu örtülü yükümlülüğe herhangi bir şekilde uyulmamasından vazgeçerler.

6. Savaş İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde;

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

6.2. zorla tutma [zapt],el koyma, tutuklama,engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün

6.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının neden olduğu zıya, hasar veya masrafı kapsamaz .

7. Grev İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde

7.1. grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişilerin neden olduğu

7.2. grev, lokavt, iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerinin neticesi

7.3. herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin neden olduğu ziya,hasar veya masrafı kapsamaz.

SÜRE

8. Transit Klozu

8.1. Bu sigorta, malın taşınmak üzere burada yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar,taşımanın olağan yolu boyunca devam eder ve

8.1.1. burada yazılı varma yerinde alıcıya ya da diğer son depo veya istif yerine teslim ile

8.1.2. sigortalının burada yazılı varma yerinden önce veya varma yerinde,

8.1.2.1. taşımanın olağan yolundan başka bir yerde depolama veya

8.1.2.2. ayırma yahut dağıtım için kullanmak üzere seçeceği herhangi bir depo veya istif yerine teslim ile ya da

8.1.3. sigorta edilen malın son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltılmasının tamamlanmasını izleyen 60 günün sona ermesi ile, bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse,ona göre sona erer.

8.2. Mal son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra fakat bu sigorta sona ermeden önce burada sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta, yukarıda belirlenen sona erme hallerine bağlı olur ve böyle bir diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmaz.

8.3. Bu sigorta [yukarıda belirlenen sona erme hallerine ve aşağıdaki 9.Kloz hükümlerine bağlı olarak] sigortalının denetimi dışında gecikme, herhangi bir sapma,zorunlu boşaltma,tekrar yükleme veya aktarma ve navlun sözleşmesinde gemi sahibi kiracılarına tanınmış bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki her hangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalır.

9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu

Eğer sigortalının denetimi dışındaki olaylardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya yerde ya da taşıma yukarıda 8. Klot da belirlendiği gibi malın tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, hemen sigortacılara haber verilmezse, bu sigorta da sona erer. Sigortanın devamı istenirse, hemen sigortacılara bildirmek ve istenirse bir ek prime bağlı olmak koşuluyla, bu sigorta ya

9.1. mal bu liman veya yerde satılincaya ve teslim edilinceye kadar ya da özellikle başka türlü kararlaştırılmadıkça, sigortalı malın bu liman veya yere varmasını izleyen 60 günlük sürenin sonuna kadar, bunlardan hangisi daha önce olursa, ya da

9.2. eğer mal sözü edilen bu 60 günlük süre [veya onun kararlaştırılan herhangi bir uzantısı] içinde burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıdaki 8. Klot'un hükümlerine uygun olarak sona erene kadar yürürlükte kalır.

10. Seferin Değişmesi Klozu

Bu sigorta başladıktan sonra varma yeri sigortalı tarafından değiştirilirse, hemen sigortacılara bildirmek koşulu ile, kararlaştırılacak prim ve şartlarla, sigorta devam eder.

TAZMİNAT

11. Sigorta Edilebilir Menfaat Klozu

11.1. Bu sigorta gereğince tazminata hak kazanabilmek için sigortalı zıya anında sigorta edilen şey üzerinde, sigorta edilebilir bir menfaate sahip olmalıdır.

11.2. Yukarıdaki 11.1.'e bağlı olmak koşulu ile, sigortalı bu sigortanın kapsadığı süre içinde gerçekleşen sigorta kapsamındaki zarar için tazminata hak kazanır. Bununla birlikte, zıya sigorta sözleşmesi yapılmadan önce olmuş olsa bile, sigortalı bunun farkında değil ve sigortacılar da habersiz ise tazminata hak kazanılır.

12. Gönderme Masrafları Klozu

Bu sigorta kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu, sigortalı sefer burada belirlenen liman veya yerden başka bir yerde sona erdiğinde, sigortacılar sigorta edilen şeyin boşaltma, depolama ve burada [sigorta poliçesinde] belirlenmiş varma yerine gönderilmesi için yapılan makul ve uygun her türlü ek masrafları sigortalıya tazmin ederler.

Müşterek Avarya ve Kurtarma Masraflarına uygulanmayan bu 12.Kloz yukarıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda belirlenen istisnalara bağlı olup sigortalı veya adamlarının kusuru, ihmali, ödeme gücünü yitirmesi veya mali kusurlarından doğan masrafları kapsamaz.

13. Hükmi Tam Zıya Klozu

Sigorta edilen şey, gerçek tam zıyanın kaçınılmaz olmasından dolayı ya da kurtarma, yenileme ve poliçede gösterilen varma yerine gönderme masraflarının, sigorta edilen şeyin varma anındaki değerini aşması nedeniyle makul olarak terk edilmedikçe, hükmi tam zıya için tazminat talep edilmez.

14. Artan Değer Klozu

14.1. Sigortalı burada sigorta edilen yük üzerine herhangi bir "Artan Değer Sigortası" yaptırsa, yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri bu sigortanın bedeli ile zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedellerinin toplamına yükseltilmiş sayılır ve bu sigorta kapsamındaki sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin, toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılaraya sağlar.

14.2. Bu sigorta Artan Değer [Sigortası] olduğunda aşağıdaki kloz uygulanır :

Yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri, ilk sigorta ile sigortalı tarafından yük üzerine yaptırılan ve zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedelleri

toplamına eşit sayılır ve bu sigorta gereğince sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

SİGORTADAN YARARLANMAK

15. Kullanılmama Klozu

Bu sigorta taşıyıcı veya yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişiler yararına kullanılamaz.

ZARARLARIN EN AZA İNDİRİLMESİ

16. Sigortalının Görevi Klozu

Bu sigorta kapsamında tazmin edilebilir zarar bakımından

16.1. zararı önleme veya azaltma amacıyla makul olabilecek önlemleri almak ve

16.2. taşıyıcılara, yükün saklamak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişilere veya diğer üçüncü kişilere karşı bütün hakların gereği gibi korunmasını ve kullanılmasını sağlamak sigortalı, onun adamları ve temsilcilerinin görevidir. Sigortacılar bu görevlerin yerine getirilmesi için makul ve uygun olarak yapılan bütün masrafları, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilen herhangi bir zarara ek olarak, sigortalıya öderler.

17. Feragat Klozu

Sigortalı veya sigortacıların sigorta edilen şeyi korumak, saklamak ya da iyileştirmek için aldıkları önlemler bir haktan vazgeçme ya da bırakmanın kabulü veya taraflardan birinin haklarını başka bir şekilde zarara uğratmak olarak sayılmaz.

GECİKMEYEN SAKINMAK

18.Makul Hareket Etme Klozu

Sigortalının kendi denetimi altında olan her durumda, makul çabuklukla hareket etmesi bu sigortanın bir koşuludur.

YASA VE UYGULAMA

19. İngiliz Yasa ve Uygulaması Klozu

Bu sigorta İngiliz yasa ve uygulamasına bağlıdır.

Not : Sigortalı, bu sigorta kapsamında " teminat devam eder ” hükmü ile ilgili bir olayı haber alır almaz derhal sigortacılara bildirmek zorundadır. Böyle bir teminata hak kazanmak bu yükümlülüğün yerine getirilmesine bağlıdır.

CL.254

[1] Liftvan,demiryolu taşımacılığında kullanılan konteynır. Günümüzde pek kullanılmamaktadır.

5. Protesto Mektubu Örneği

FR – M/V ZEYNEP ERDEM
TO –
TO –
CC-

DATE.2011-06-06

TO WHOM IT MAY CONCERN LETTER OF PROTEST

This is to place on record that, during discharging steel bars of my vessel from 01.01.2000 up to today shore daily figures never reached ships tallies quantity. Always shore figures was less. For example the difference for the first three days 15 bundles was less than ship's tally quantity.

As being a result. I have to state that I will not accept any differential delivery rather that stated on the cargo manifest and will not sign any paper that indicates any shortage in the number of the bundles.

Best regards

Yours Faithfully

MASTER OF
M/V ZEYNEP ERDEM

6. Konşimento Örneği

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

BILL OF LADING

Page

Shipper

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

BL No.

Reference No.

Consignee

Notify address

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

(of which on deck at Shipper's risk the Carrier not;
being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and
condition on board the Vessel for carriage to the Port
of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods
specified above.

(Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value
unknown.)

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the
number of Bills of Lading indicated below all of this ten or and date,
any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original B/L	Signature