

by Türk P&I Sigorta A.Ş.

## LİMANLAR YÖNETMELİĞİ'NDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

Limanlar Yönetmeliği'nde Değişiklik yapılmasına dair yönetmelik, 17 Kasım 2024 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak uygulamaya alındı. Yeni düzenlemelere göre, özel ve ticari yatlar için liman çıkış izni yerine seyir izin belgesi kullanılacak. Yolcu gemilerinde kapasite denetimleri sıkılaştırılırken, yük gemilerinde taşınan yükün uygunluğu ve stabilite kriterlerine uyumu kontrol edilecek. Ayrıca liman başkanlıkları, liman çıkış belgesi için gemilerin denize elverişlilik ve güvenlik şartlarını detaylıca inceleyecek. (Sf.2)



## 2024 YILINDA DOĞAL AFETLERİN SİGORTA SEKTÖRÜNE ETKİSİ

2024'te doğal afetlerden kaynaklanan sigortalı hasarlar 102 milyar dolara ulaştı ve 20 yıllık ortalamayı aşarak sektör için ciddi bir yük oluşturdu. Milton ve Helene Kasırgaları'nın etkisiyle 2023'teki 125 milyar dolarlık zararın aşılması bekleniyor. Artan maliyetler, poliçe fiyatlandırmaları ve risk yönetiminde yeni yaklaşımları zorunlu kılıyor. (Sf.5)

# LİMANLAR YÖNETMELİĞİ'NDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER



Limanlar Yönetmeliği'nde Değişiklik yapılmasına dair yönetmelik 17.11.2024 tarihli 32725 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi.

Yapılan değişikliklere göre;

- Yolcu ve kruvaziyer gemileri hariç, gezi, spor ve eğlence amaçlı turizm faaliyetinde bulunan özel ve ticari yatlar, gezi tekneleri ve diğer deniz turizmi araçları için liman çıkış izni, Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında verilen seyir izin belgesi ile sağlanır. Bu durumda seyir izin belgesi liman çıkış belgesi yerine geçer.
- Liman çıkış belgesi düzenlenmesinde esas denetim, gemi ilgililerinin LYBS (*Liman Yönetim Bilgi Sistemi*) üzerinden veya yazılı olarak sunduğu bilgi ve belgelere referansla, geminin asgari gemiadamı donatımı hususundaki yeterliliği kontrol edilerek yapılır.
- Yolcu gemilerinde gemideki mevcut yolcu sayısının, Türk bayraklı gemilerde denize elverişlilik belgesine, yabancı bayraklı gemilerde yolcu gemisi emniyet belgesine veya ilgili belgesine uygunluğu kontrol edilir, kapasitesinden fazla yolcu alan geminin seferine izin verilmez.
- Yük gemilerinde taşınan yükün uygunluğu Bakanlık yönergelerine göre denetlenir. Gemideki yük miktarının geminin taşıyabileceği azami yük miktarına uygunluğu kontrol edilir. Yükleme ve istifleme durumunun geminin stabilite ve denge kriterlerine uygunluğuna dair gemi kaptanının onayı kontrol edilir. İdare veya liman başkanlığı, bu uygunluğun yetkili bir gözetim firmasından alınmasını talep edebilir.
- Liman başkanlığınca gerekli görülmesi halinde gemi sefere çıkmadan önce ayrıca can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme, seyir donanımları, kumanya ve yakıt durumu, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımından da ilgili mevzuatına göre denetlenir ve uygunsuzluk tespit edilen ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez.
- Liman çıkış belgesi düzenlenmesi talebi ile yapılan başvurularda liman başkanlığı gerekli görmesi halinde ilgili belgelerin veya dokümanların aslının liman başkanlığına getirilmesini isteyebilir ya da gemi üzerinde denetim yapabilir.
- Liman çıkış belgesi denize elverişli gemilere düzenlenir. Geminin denize elverişli olmadığı herhangi bir şekilde anlaşılması veya limandan ayrılmasını engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez veya verilen liman çıkış belgesi iptal edilir.
- Yeni inşa edilen ve donatımı tamamlanmış gemiler, seyir tecrübesi amacıyla liman idari sınırlarını aşarak sefer yapmak istediklerinde, yazılı izin belgesi ile sefer gerçekleştirebilir. Bu gemiler için liman çıkış belgesi talep edilmez.
- Ticari faaliyette bulunmayan gemilere liman çıkış belgesi düzenlenmez.

(Resmi Gazete,  
17.11.2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2024/11/20241117-2.htm>)



## AVRUPA BİRLİĞİ, GEMİ KAYNAKLI KİRLİLİK DİREKTİFİ'Nİ GENİŞLETTİ

Avrupa Birliği, Gemi Kaynaklı Kirlilik Direktifi'nin (SSPD) revizyon sürecini tamamlanmış olup güncellenen direktif, AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanmasından 20 gün sonra yürürlüğe girecek ve Üye Devletlerin 30 ay içinde hükümleri ulusal mevzuatlarına dahil etmeleri gerekecektir.

Revize ile direktifin kapsamı önemli ölçüde genişlemekte olup, daha önce petrol ve dökme halde taşınan zararlı sıvı maddelerle sınırlı olan direktif, paketli zararlı maddeler, pis sular, katı atıklar ve egzoz gazı temizleme sistemi kalıntılarını da kapsayacak şekilde genişletilmektedir. Ayrıca, cezai yaptırımlara ilişkin hükümler de artık Çevre Suçları Direktifi (ECDD) kapsamında ele alınacak ve Üye Devletler, gemilerden yapılan yasadışı deşarjlardan sorumlu kişi ve kuruluşlara idari cezalar uygulamakla yükümlü olacaktır.

SSPD'nin nihai versiyonuna Avrupa Birliği'nin [resmi internet sayfasından](#) ulaşılabilir.



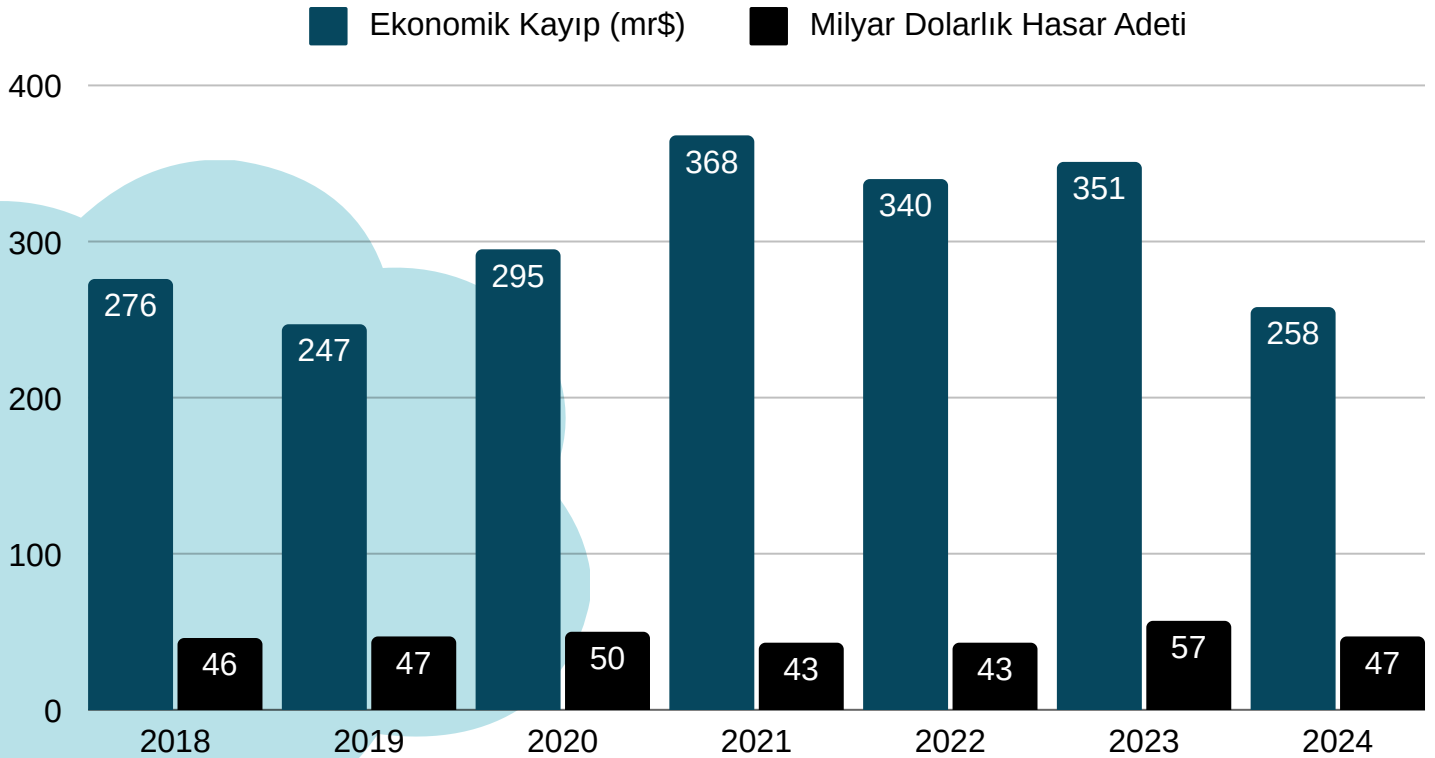
(European Parliament, 25.10.2024, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-91-2024-INIT/en/pdf>)

## ÜÇÜNCÜ ÇEYREK SONUÇLARINA GÖRE EKONOMİK KAYIPLAR 250 MİLYAR DOLARI AŞTI

2024 yılı ilk üç çeyreğinde doğal afetlerden kaynaklanan küresel ekonomik kayıplar, yaklaşık 260 milyar dolar olarak tahmin edilmiştir. Bu rakam, 2000 yılından bu yana olan uzun vadeli verilerin medyan değeri olan 255 milyar dolardan daha fazladır. Dünya genelinde kaydedilen bu kayıplar, sıklıkla şiddetlenen ve geniş çaplı ekonomik zararlara yol açan iklim değişikliğiyle bağlantılı olayların etkisini de bir kez daha ortaya koyuyor.

Bu dönemde, milyar dolarlık ekonomik zararlara neden olan toplam olay sayısı 47 olarak tespit edilmiştir. Bölgesel bazda incelendiğinde, en yüksek sayı Kuzey Amerika'da görülmüş ve burada toplam 32 büyük olay meydana gelmiştir. Asya kıtasında 8, EMEA (Avrupa, Orta Doğu ve Afrika) bölgesinde 4, Güney Amerika'da ise 3 büyük afet rapor edilmiştir. Bu dağılım, özellikle Kuzey Amerika'nın artan doğal afet riskleri karşısındaki kırılganlığını ve sigorta sektörü üzerindeki yükünü bir kez daha doğruluyor. Ancak, bu rakamların olay kayıplarına ilişkin sadece tahmini verilere dayandığını ve olay tarihlerinden aylar sonra bile revize edilebileceğini unutmamak gerekir.

Bununla birlikte, bu verilere ABD'nin batı sahillerini etkileyen ve ciddi zararlara yol açan Milton ve Helene Kasırgası'nın dahil edilmediği belirtilmelidir. Ekim ayında gerçekleşen bu kasırganın sigorta sektörü üzerindeki etkileri önümüzdeki zamanlarda daha net ortaya çıkacaktır.

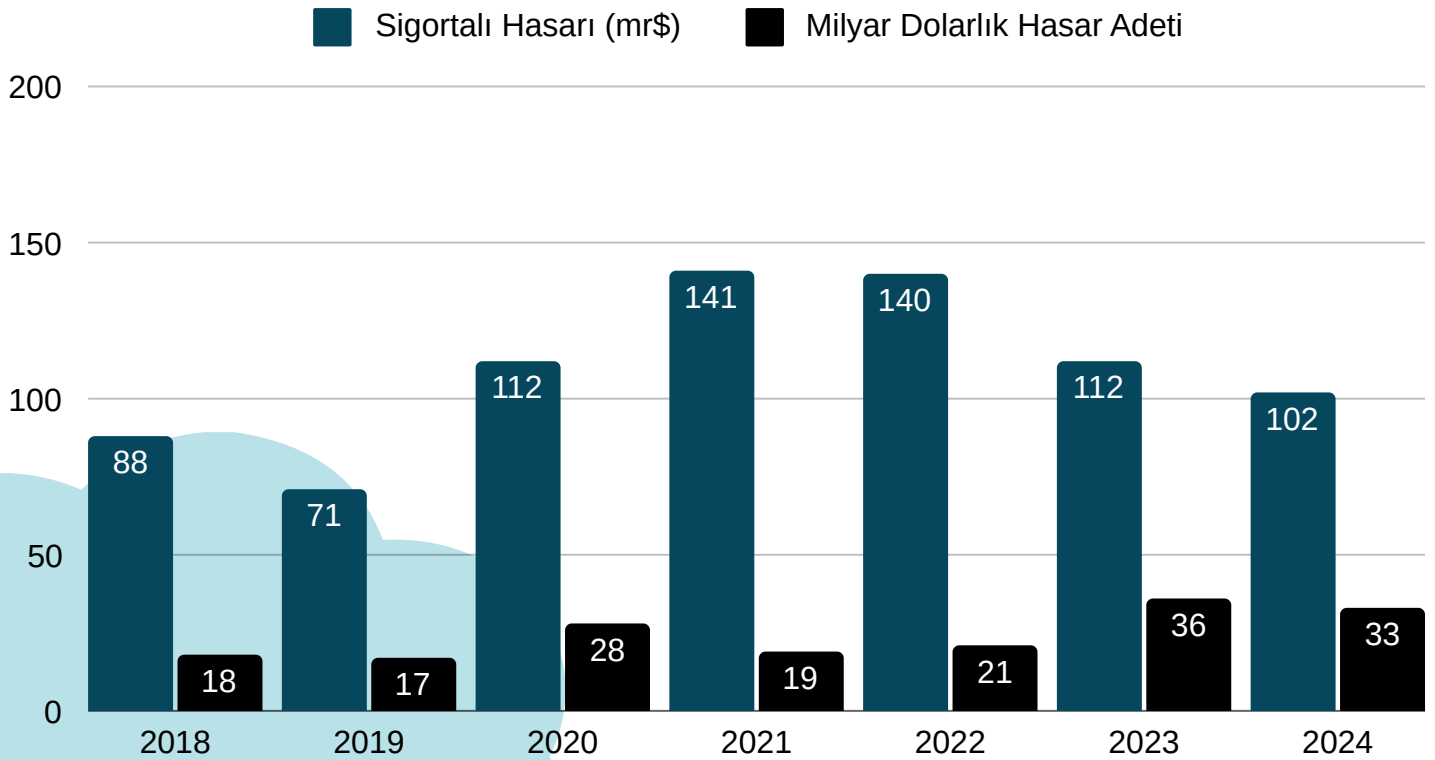


(Swissre, <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2024-01.html>)

## 2024 YILINDA DOĞAL AFETLERİN SİGORTA SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Doğal afetlerin sigorta sektörü üzerindeki etkileri, 2024 yılında şimdiye kadar kaydedilen verilere bakıldığında oldukça dikkat çekicidir. İlk üç çeyrekte, sigorta şirketleri tarafından karşılanan hasarların toplamı 102 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir. Bu rakam, son 20 yılda kaydedilen ortalama sigortalı hasarı olan 79 milyar doların ve aynı dönemin medyan değeri olan 68 milyar doların oldukça üzerindedir. Bu durum, sigorta sektörü için giderek büyüyen bir finansal yükü ve sektördeki şirketlerin gelecekte karşılaşılabileceği potansiyel zorlukları işaret etmektedir.

Özellikle 2023 yılında kaydedilen 125 milyar dolarlık toplam sigortalı kayıpların bu yıl aşılması oldukça olasıdır. Bu artışta, yılın geri kalanında meydana gelebilecek olası afetlerin yanı sıra, Ekim ayında yaşanan kasırgaların etkisi büyük olacaktır. Milton Kasırgası'nın sadece sigorta sektörü üzerindeki doğrudan mali yükü değil, aynı zamanda uzun vadeli poliçe fiyatlandırmalarına ve risk yönetimi stratejilerine de etkisi olacağı tahmin edilmektedir.



2024 yılında doğal afetlerden kaynaklanan ekonomik kayıplar ve sigorta kayıplarının uzun vadeli ortalamaları aşması, iklim değişikliğine karşı alınacak önlemlerin ve risk yönetim politikalarının daha etkin bir şekilde uygulanması gerektiğini göstermektedir. Öte yandan, sigorta sektörünün artan maliyetlere rağmen dayanıklılığını koruyabilmesi, yenilikçi çözümlere ve uluslararası iş birliklerine bağlı olacaktır. 2024 yılının kalan döneminde ortaya çıkacak veriler, bu kritik durumun daha net bir resmini sunacaktır.

(Aon, <https://aon.mediaroom.com/news-releases?item=138375>)

(Reuters, <https://www.reuters.com/world/americas/canadas-insurance-sector-faces-climate-catastrophe-claim-deluge-2024-09-03/>)

## GÖLGE TİCARETE KARŞI ÖNLEMLER

"*The Price Cap Coalition*", deniz taşımacılığı yoluyla petrol ticaretine katılan endüstri ve hükümet paydaşlarına yönelik sorumlu uygulamaları teşvik etmek ve yaptırımlardan kaçınmayı önlemek amacıyla güncellenmiş bir tavsiye yayımladı. Tavsiye, G7, AB, Avustralya ve Yeni Zelanda tarafından desteklenen Rus menşeli ham petrol ve petrol ürünlerine yönelik fiyat tavanlarına uyuma odaklanıyor. Güncellenmiş yayım, yeni öneriler içeriyor ve jeopolitik değişiklikler ile artan "gölge" ticaretin getirdiği yüksek riskli aktörler ve uygulamalardan kaynaklanan deniz taşımacılığı ile petrol ticaretindeki son gelişmelere bağlı riskleri azaltmayı hedefliyor.

Yayımda bahsedilen başlıca riskler şunlardır:

**Deniz Güvenliği ve Deniz Çevresi:** Gölge ticaret, uygun kayıt ve denetimlerden yoksun eski gemileri içerdiğinden potansiyel güvenlik sorunları,

**Sigorta ve Ekonomik:** Gölge gemilerin genellikle yetersiz sigortaya sahip olması ve yakıt sızıntıları nedeniyle artan çevresel zarar riski, bu durumun kıyı devletlerine getirdiği finansal yük,

**İtibar, Lojistik ve Finansal:** Gölge gemiler ile ticaretlerini sürdüren taraflar operasyonlarını gizlediğinden dolayı, meşru paydaşların farkında olmadan uyum politikalarını ihlal etmesi ve itibarlarında yaratmış oldukları zararlar,

**Hukuki ve Yaptırımlar:** Gölge gemiler ile ticaretlerini sürdüren taraflar, petrol fiyat tavanlarını ihlal etmek için yanıltıcı taktikler kullanabilir, bu sebeple artan yaptırım riskleri.



## Koalisyon, aşağıdaki uygulamaları tavsiye etmektedir:

- Potansiyel kazalara ilişkin maliyetleri karşılayacak şekilde uygun yeterliliğe sahip sigorta talep edilmesi.
- Güvenlik hususlarında güvence için gemilerin tanınmış klas kuruluşları tarafından klaslanması.
- Gemilerin takibinin iyileştirilmesi amacıyla Otomatik Tanımlama Sistemlerinin (AIS) istikrarlı bir şekilde kullanılması ve Gemi Takip Sistemleri (LRIT) ile desteklenmesi.
- Yüklerin hareket ve varış noktalarının gizlenmesini önlemek amacıyla gemiden gemiye yapılan aktarımların titizlikle izlenmesi.
- Fiyat tavanı ihlallerini tespit etmek için kalem bazında nakliye ve ek maliyetlerin talep edilmesi.
- Uyum ve risk azaltımı için gemiler ve aracı kuruluşlar (işletme firmaları, brokerler, vb.) üzerinde titiz durum tespit çalışmaları yapılması.
- Şüpheli deniz ticareti faaliyetlerinin yetkililere bildirilmesi.
- Gemilerin uluslararası güvenlik ve çevre standartlarına uygun olmasının sağlanması.
- Kaçak veya yasa dışı uygulamaları önlemek için tanker satışlarının yakından izlenmesi ve durum tespitinin yapılması.
- Yaptırıma tabi taraflarla etkileşimden kaçınılması ve titiz yaptırım kontrollerinin uygulanması.
- Çalışanların eğitim programları ile farkındalığın artırılması ve piyasada şeffaflığın teşvik edilmesi.

Bu önerilerin uygulanmasıyla paydaşlar, deniz taşımacılığında petrol ticareti yaparken güvenlik, mali ve hukuki riskleri azaltabilir ve uluslararası düzenlemelere karşı uyumunu sürdürebilir.

(European Commission, 21.10.2024, [https://finance.ec.europa.eu/publications/price-cap-coalition-statements-and-guidance\\_en#files](https://finance.ec.europa.eu/publications/price-cap-coalition-statements-and-guidance_en#files))



Denizcilik terminolojisinde, “wake”, hareket eden bir geminin arkasında bıraktığı suyun izidir. Bu iz, geminin geçtiği yolu gösterir ve gemi geçtikten sonra bir süre devam eder. Bir wake'in büyüklüğü ve yoğunluğu, geminin boyutunu ve hızını gösterebilir.

“In its wake” ifadesi ise, önemli bir olay veya eylemin ardından gelen etkileri veya olayları tanımlamak için kullanılır. Bu ifade, bir geminin arkasında bıraktığı iz gibi, bir olayın ardından gelen değişiklikleri ve etkileri vurgular.