

## Yeni yönetmelik çerçevesinde hurda teşvikinin şartları ve sigorta meselesi

Geçtiğimiz günlerde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenerek, 28.04.2021 tarihinde Resmî Gazete’de yayınlanan “Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik” in, yürürlüğe girmesini takiben Türk denizcilik sektöründe hizmet veren armatörlerin yanında, sivil toplum kuruluşları, brokerler, deniz hukukçuları ve akademisyenler arasında sıklıkla tartışılmaya başlandığını görmekteyiz.



Yeni düzenlemeye göre, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gemisi 20 yaş ve üzerinde olan armatörlere hurda teşviki vererek, belli şartların yerine gelmesiyle yeni gemi inşa etmelerini sağlayacak. Yönetmeliğin içeriğine göre düzenlemenin amacı kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek olarak belirtilmektedir.

Yönetmelik kapsamında olan gemilerin, “Milli Gemi Sicili” veya “Türk Uluslararası Gemi Sicili”ne kayıtlı olması, 1.000 GT ile 5.000 GT arasındaki büyüklükte ve tip olarak da sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük ve özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan 20 yaş ve üzeri gemilerden olması gerekmektedir. İlave olarak yeni inşa edilen geminin Türkiye’de inşa edilmesi şartının yanında, inşaat sürecine işçilik de dahil olmak üzere %50 oranında bir yerel katılım olması öngörülmüştür. Yeni geminin, sicil kayıt tarihinden itibaren beş yıllık süre içerisinde Türk bayrağı altında işletilmesini engelleyecek şekilde kiralanması, satılması, devir veya temlik olunması yasaklanmıştır. Düzenlemenin bu detayları, yerel ekonomiye bir canlılık getirmeyi hedeflemektedir.

Düzenlemeye göre gemi donatanı (Yönetmelikte anılan ismiyle “yararlanıcı”) idareye üç çeşit sigorta teminatı sunmakla yükümlü tutulmuştur. Bunlardan biri, yaygın olarak bilinen ve ayrıca ilgili yönetmelikte de sayılan belli başlı inşaat rizikolarını (Örneğin; kusurlu çizim, kızıktan iniş sırasında oluşabilecek hasarlar) kapsayan bir inşaat sigortasıdır. İbrazı zorunlu tutulan diğer bir sigorta tipi ise, geminin inşasını takiben 5 yıl boyunca ve yıllık olarak yenilenmek üzere yararlanıcının bulundurması gereken gövde (H&M/tekne makine) sigortasıdır. Yönetmelik içerisinde belirtilen ve yararlanıcının idareye



**Av. Elif KAÇAR, LLM**

Hasar Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.243)

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu’nda tamamlayarak, İstanbul Barosu’ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere’ye taşındı, Kingston Üniversitesi’nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu’nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta A.Ş.’ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



**TURKP&I**

sunmak zorunda olduğu diğer teminat tipi ise, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1352'nci maddesinin birinci fıkrasında sıralanan deniz alacaklarını teminat altına alan bir koruma ve tazmin sigortası veya mali sorumluluk sigortasına tekabül eden bir sigorta teminatıdır. Bu poliçenin de geminin denize indirilmesinden itibaren beş yıl boyunca yıllık olarak yenilenmesi zorunluluğu getirilmiştir.

Sonucu sigorta tipinin teminine ilişkin bir yararlanıcıları bekleyen takım sorunlar olması muhtemeldir, zira yönetmelik içeriğinde bahsi geçen teminat içeriği hali hazırda onlarca yıldır süregelen deniz sigortası pratiğinde mevcut olan tipik P&I sorumluluğuna kıyasla çok daha kapsamlı ve limitsiz bir teminata işaret etmektedir. İlerleyen günlerde, sektörün bu düzenlemeye nasıl cevap vereceğini hep birlikte gözlemleyeceğiz; sektörden gelen talep ve eleştirilere istinaden bu hükmün tipik bir P&I sigortası teminatına tekabül eder şekilde daraltılması söz konusu olabilir, ya da bu durum sigorta şirketlerinin ihtiyaca binaen yeni teminat tipleri dizayn etmelerine yol açabilir, bunu hep birlikte takip izleyeceğiz. Her hâlükârda, filoların gençleştirilmesi ile ilgili devletimizin bir adım atmış olması Türk deniz ticareti açısından sevindirici bir gelişme olarak kabul edilmelidir.