

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MALİ SORUMLULUK
SİGORTASI VE 6102 SAYILI TÜRK TİCARET
KANUNU UYGULAMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Osman ARSLAN
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali AKKAYA

Ocak, 2015

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

Osman ARSLAN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MALİ SORUMLULUK SİGORTASI VE 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU UYGULAMALARI” başlıklı tez Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, Deniz Politikası Bilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.



Tez Danışmanı

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali AKKAYA



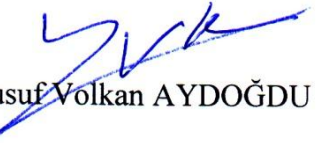
Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU



Jüri Üyesi

Doç. Dr. Erdal ARLI



Jüri Üyesi

Doç. Dr. Yusuf Volkan AYDOĞDU



Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Tez Savunma Tarihi: 09.01.2015

ÖNSÖZ

Bu çalışma sırasında danışmanlığımı yapan, desteğini ve anlayışını benden esirgemeyen, çalışmanın seçiminde ve yürütülmesinde bana her zaman yol gösteren, sürekli olarak zaman ayıran değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali AKKAYA'ya en içten teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisansa başladığım andan itibaren ilgi ve alakasını esirgemeyen saygıdeğer hocam Prof. Dr. Erol ERÇAĞ'a, tez çalışması sürecinde kaynak araştırmalarımnda yardımcı olan Araş. Gör. Ender YALÇIN'a ve yüksek öğrenime başladığım günden itibaren görüş ve fikirleriyle her konuda yanımda olan kadim dostum Öğr. Gör. Hasan Bora USLUER'e teşekkür ederim.

Son olarak yüksek lisans sürecimde bana her zaman güvenerek her konuda destek veren, her türlü sıkıntımı ve mutluluğumu paylaşan sevgili eşim Sibel ARSLAN'a, varlığıyla her zaman huzur veren oğlum Mete ARSLAN'a ve bu günlere ulaşmamı sağlayan ve hayatım boyunca her koşulda benim yanımda olan anneme, babama ve kardeşime çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
KISALTMA LİSTESİ	v
EK LİSTESİ.....	vi
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Tezin Amacı	2
1.2. Konunun Sınırlandırılması	3
II. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE SORUMLULUK SİGORTASINA GENEL BAKIŞ	5
2.1. Denizcilik Sektöründe Sorumluluk Sigortasının Önemi.....	5
2.2. Denizcilik Sektörünün Bileşenleri	6
2.2.1. Donatan.....	8
2.2.2. Kıyı Tesisleri	10
2.2.3. Sigorta.....	11
2.2.3.1. Sigortanın Tarihi	11
2.2.3.2. Sigortacılığın Amacı	12
2.2.3.3. Ülkemizde Deniz Sigortalarının Yeri ve Önemi.....	13
2.2.3.4. Reasürans	15
2.2.3.4.1. Reasüransın Deniz Sigortacılığında Önemi	15
III. DENİZ SİGORTALARI KAPSAMINDA MALİ SORUMLULUK SİGORTALARI	17
3.1. Deniz Sigortasının Tarihsel Gelişimi	17
3.2. Deniz Sigortaları	20
3.2.1. Tekne Sigortası.....	21
3.2.1.1. Tekne Sigortaları Hakkında Temel Bilgiler.....	22
3.2.1.1.1. Çatma Klozu Running Down Klot (RDC)	22
3.2.1.1.2. Müşterek Avarya	22
3.2.1.1.2.1. Müşterek Avaryanın Unsurları:	23
3.2.1.1.2.2. Müşterek Avarya Halleri	24
3.2.1.1.3. Hususi Avarya.....	28
3.2.1.1.4. Tam Ziya.....	28
3.2.2. Navlun Sigortası	29
3.2.3. P&I Sigortası	30
3.2.3.1. 6102 Sayılı TTK’da P&I Sigortası	31
3.2.3.2. P&I Sigortasının Gelişimi.....	32

3.2.3.3. P&I Çalışma Sistemi.....	34
3.2.3.4. P&I Sigortasının Kapsamı	35
3.2.3.5. İlk Önce Ödeme Kuralı.....	35
3.2.3.6. Denize Yağ veya Yakıt Kaçaklarında P&I Kulüplerin Rolü	36
3.2.3.7. Türk P&I Sigortası.....	37
3.2.3.7.1. Türk P&I Kulübünün Sağladığı Avantajlar	38
3.2.3.7.2. Türk P&I Sigortası Kapsamında Sağlanan Sorumluluk Sigortaları.....	39
3.2.4. Harp Riski Sigortası	45
3.2.5. Yük Sigortası	45
3.3. Tekne Sigortasında Mali Sorumluluk Sigortaları	45
3.3.1. Çatışma Sorumluluğu	46
3.3.2. Tekne Sigortasında Müşterek Avarya ve Kurtarma Teminatı.....	50
3.4. Kulüp Sigortasında Mali Sorumluluk Sigortası	51
3.4.1. Gemi Adamlarının veya Bir Üçüncü Kişinin Yaralanması veya Ölümünden Doğan Zarar ve Masraflar	52
3.4.2. Kayıtlı Geminin Gemi Adamlarının Kişisel Eşyalarının Kaybı veya Hasara Uğraması.....	52
3.4.3. Çatmadan Doğan Sorumluluğu	52
3.4.4. Sabit ve Yüzer Cisimlere Çarpmadan Doğan Sorumluluk.....	54
3.4.5. Enkazın Kaldırılması Masrafları	55
3.4.6. Kayıtlı Gemideki Yükün Zarara Uğraması	56
3.4.7. Kayıtlı Gemideki Yükün Müşterek Avarya Payı veya Kurtarma Masrafları	58
3.4.8. Kirlenme Zararları	58
3.4.9. Hayat Kurtarma Ödülü	59
3.4.10. Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi	59
3.5. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası.....	61
IV. ULUSLARARASI DÜZENLEMELERDE SORUMLULUK SİGORTALARI.....	66
4.1. Enstitü Klozları	66
4.2. Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme (LLMC 76 - 96)	67
4.3. 1969 Hukuki Sorumluluk (Mali Mesuliyet Sigortası) Konvansiyonu	70
4.4. 1971 Fon Konvansiyonu	72
4.5. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme: 1992 Protokolü.....	73
4.6. Tovalop ve Cristal	77
4.7. Stopia ve Topia.....	78
4.8. Uluslararası Sözleşmelerde Sorumluluk Sigortalarının 6102 Sayılı TTK'da Değerlendirilmesi	79

V. 6102 SAYILI TTK’DA DENİZ SİGORTALARI KAPSAMINDA MALİ SORUMLULUK SİGORTALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.....	84
5.1. 6102 Sayılı TTK ve Geçiş Süreci.....	84
5.2. 6102 Sayılı TTK’da Sigorta Hukuku	85
5.3. 6102 Sayılı TTK’da Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümler.....	86
5.3.1. Sorumluluk Sigortası Sözleşmesinin Konusu ve Kapsamı	86
5.3.2. Hukuki Koruma	87
5.3.3. Bildirim Yükümlülüğü	88
5.3.4. Sigortacının Yardımları	89
5.3.5. Sigortacının Sorumluluğunun Kalkması	89
5.3.6. Doğrudan Dava Hakkı	89
5.3.7. Sigortacının Zarar Görenden Bilgi Alma Hakkı	90
5.3.8. Takas Yasağı	91
5.3.9. Halefiyet	91
5.3.10. Zamanaşımı	92
5.3.11. Zorunlu Sorumluluk Sigortaları	94
5.3.12. Sorumluluk Sigortalarında Uygulanacak Hükümler	95
5.3.13. Koruyucu Hükümler	95
VI. SONUÇ.....	96
KAYNAK	103
EKLER.....	108
ÖZGEÇMİŞ	110

ÖZET

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MALİ SORUMLULUK SİGORTASI VE 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU UYGULAMALARI

OSMAN ARSLAN

Denizcilik sektörü olarak giderek yükselen emniyet standartlarına karşın pek çok risklerle doludur. Her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de bu tehlike ve rizikolar sigorta vasıtasıyla teminat altına alınmaktadır.

Denizcilik sektörü çok fazla paydaştan meydana gelmektedir. Bu paydaşlar içerisinde sektörün ana bileşenleri olarak donatan, sigorta ve kıyı tesisleri ele alınmış olup bu paydaşlara ait sorumluluk teminatları üzerinde durulmuştur.

1956 yılından itibaren yürürlükte bulunan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Dünya ve Türkiye ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak mevcut ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalmış, Ocak 2011 tarihli TBMM Genel Kurulunda kabul edilen ve kademeli olarak 2012’de yürürlüğe giren 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Türkiye ekonomisinde yeni bir dönem başlamıştır. Kanunun Genel Gerekçesinin Sigorta Hukuku Kitabı’na ilişkin bölümünde belirtildiği üzere deniz rizikolarına karşı sigortaların uluslararası kurallar çerçevesinde yürütülüyor olması ve TTK’nun bu konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmının günümüzde ölü hüküm haline gelmesi sebebiyle deniz sigortalarına ilişkin hükümler kanundan çıkarılmıştır.

Çalışma konumuzu oluşturan sorumluluk sigortaları 6762 sayılı Kanunda düzenlenmemiş, bu sigortalara sadece mal sigortalarının bazı maddelerinde dolaylı olarak değinilmiştir. Sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelerin hemen hemen yok denecek düzeyde olması bu sigortalara uygulanacak hükümlerin belirlenmesinde uygulamada ve öğretilerde tereddütler yaşanmasına neden olmuştur. Konu içinde denizcilik sektöründe karşı karşıya kalınan risk ve tehlikelere karşın alınması gereken sigorta önlemleri içerisinde deniz sigortaları türü olan tekne ve kulüp sigortalarında mali sorumluluk sigortaları ile kıyı tesisleri mali sorumluluk sigortası incelendikten sonra 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunundaki hükümlerine bağlı olarak uygulamalara yer verilmiştir.

ABSTRACT

FINANCIAL RESPONSIBILITY ASSURANCE IN MARINE SECTOR AND THE 6102 NUMBERED TURKISH COMMERCIAL LAW APPLICATIONS

OSMAN ARSLAN

Although marine sector has increasing safety standards according to sector it has always risks. As it happens in all sectors, in marine sector also this danger and risks are under guarantee by the assurance.

Marine sector has lots of partners. Among these partners, as main components of sector responsibility assurance of owner and shore facilities are studied.

Since 1956, the Turkish Commercial Law number 6762, became insufficient for needs, in accordance to the developments in Turkey and world. With the Turkish Trade Law number 6102 that is accepted in 2012 by TBMM a new application started. As it is indicated in chapter about the Assurance Law Book, the laws about marine assurance are removed from the Law, because the assurances against marine risks are made according to international marine assurance and the laws in TTK about this subject are not used today. The responsibility assurances are not regulated in Law number 6762. Only in some places these assurances are indirectly indicated. The level of the regulations about responsibility assurances were almost non exist and this caused doubts in application and theory. Throughout this study, after examining shore facilities financial responsibility assurances and financial responsibility assurances at hull and club assurances which are a type of marine assurances that must be taken against risk and danger in marine sector, the example cases and applications depending on the law number 6102 which accepted in 1/7/2012 are included.

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.	Denizcilik çevresi	7
Tablo 2.	Deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası teminat tutarları.....	41
Tablo 3.	Kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortası tarife ve talimatı.....	64

KISALTMA LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BKZ.	: Bakınız
BSMV	: Banka Sigorta Muamele Vergisi
CLC	: Civil Liability Convention (Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu)
CMI	: Comite Maritime International (Deniz Hukukçuları Uluslararası Birliği)
CRISTAL	: Contract Regarding an Interim Settlement to Tanker Liability for Oil Pollution (Deniz Kirlenmesinden Doğan Tanker Sorumluluğuna İlişkin İlave Sözleşme)
DWT	: Deadweight Ton
FPA	: Free Particular Avarage (Kısmi Hasarın Sözleşme Dışı Tutulması)
GT	: Gross Ton
IG	: International Group of P & I Clubs (Uluslararası P&I Kulüpleri)
ILU	: Institute of London Underwriters (Londra Sigortacılar Enstitüsü)
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IOPCF	: International Oil Pollution Compensation Fund (1992 Petrol Kirliliği Hakkında Uluslararası Tazminat Fonu)
ITCH	: Institute Time Clauses Hulls (Enstitü Tekne Klozları)
IUA	: International Underwriting Association of London (Londra Milletlerarası Sigortacılık Birliği)
LIRMA	: London Insurance and Reinsurance Market Association (Londra Sigorta ve Reasürans Sektörü Birliği)
LLMC	: Convention On Limitations Of Liability For Maritime Claims (Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme)
LOF	: Lloyd's Open Form (Kurtarma Sözleşmesi Formları)
M.	: Madde
MÖHUK	: Milletler Arası Özel Hukuk Usul Hukuku Hakkında Kanun
M.Ö.	: Milattan Önce
M.S.	: Milattan Sonra
P&I	: Protection & Indemnity Club (Koruma ve Tazmin Sigortası)
RDC	: Running Down Close (Çatma Klozu)
R.G.	: Resmi Gazete
SDR	: Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
TOVALOP	: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (Tanker Sahiplerinin Petrol Kirliliğine İlişkin Gönüllü Sözleşme)
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPGŞ	: Tekne Poliçesi Genel Şartları
VD.	: Ve Diğerleri
6102 S. TTK	: 6102 Sayılı ve 13/01/2011 Kabul Tarihli Türk Ticaret Kanunu
6762 S. ESKİ TTK	: 6762 Sayılı ve 29/06/1956 Kabul Tarihli Türk Ticaret Kanunu

EK LİSTESİ

- Ek 1.** RDC kapsamında kusurlu iki geminin çatması sonucunda karşılıklı sorumluluk esasına göre yapacağı ödemeler ile ilgili örnek.
- Ek 2.** Müşterek kusurlu çatmada çatışan gemilerden birinin sorumluluğunun sınırlandırılması durumunda basit sorumluluk esasına göre tarafların ödemeleri ile ilgili örnek.

I. GİRİŞ

Dünya ticaretinin neredeyse tamamına yakının deniz yoluyla yapıldığını düşünecek olursak gerek denizcilik sektörünün ana bileşenlerinden olan dünya ticaret filosunun gerekse bu ana bileşenin diğer sektörlerle bağlantısını sağlayan kıyı tesislerinin dünya ekonomisi için ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermektedir. Bu denli önemli olan denizcilik sektörü yapısı gereği çok fazla risk barındırmaktadır. Bu rizikolar her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de sigorta vasıtasıyla güvence altına alınmaktadır. Bunların içerisinde ana paydaş olarak nitelendirebileceğimiz donatan ve kıyı tesislerinin üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluğuna mali sorumluluk sigortaları tarafından teminat verilmektedir. Burada karşımıza çıkan donatan, kıyı tesisleri ve sigorta denizcilik sektöründe birbiriyle doğrudan bağlantılı, birbirlerinden ayrı düşünilemeyen ana bileşenler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Denizcilik sektöründe özellikle donatanın üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluğu P&I sigortası kapsamında değerlendirilirken, yine donatanın sorumluluğunu teminat altına alan Tekne Sigortası ve Kıyı Tesisleri Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası gibi sigortaların denizcilik sektöründe uygulanan sorumluluk sigortaları başlığı altında incelemek mümkündür.

Donatan ve diğer işletme sahipleri için önem arz eden sorumluluk sigortalarına ait hükümler 6762 sayılı eski TTK'da yer almamış olması uygulamada bir çok tereddüte neden olmuştur. Sorumluluk sigortalarına ait hükümlerin ilk kez 6102 sayılı TTK'da yer almasıyla bu eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.

Tez çalışması sonuç ile birlikte altı bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölümde sorumluluk sigortalarına giriş yapılarak sigorta sisteminden, denizcilik sektöründe sorumluluk sigortalarına niçin gereksinim duyulduğundan bahsedildikten sonra çok geniş bir konu olmasından dolayı tezin amacına ve konunun sınırlandırılmasına değinilmiştir.

İkinci bölümde denizcilik sektöründe sorumluluk sigortalarına genel bakış açısı değerlendirilerek, denizcilik sektöründe sorumluluk sigortasının önemi ve denizcilik sektörünün ana bileşenleri ile ilgili kavramlar üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde deniz sigortaları kapsamında mali sorumluluk sigortaları konu başlığı altında deniz sigortalarının tarihi gelişimi, deniz sigorta çeşitleri, donatanın sorumluluğu kapsamında tekne ve kulüp sigortası ile kıyı tesisleri zorunlu mali sorumluluk sigortası açıklanmıştır.

Dördüncü bölümde ise denizcilik sektörünün küresel bir yapı içinde olmasından dolayı uygulanan uluslararası düzenlemelerde sorumluluk sigortaları incelenmiş ve 6102 sayılı TTK'daki değerlendirilmeleri yapılmıştır.

Beşinci bölümde, 6102 sayılı TTK'da deniz sigortaları kapsamında mali sorumluluk sigortalarının değerlendirilmesi ve kanundaki uygulamaları açıklanmaya çalışılmıştır.

Altıncı ve son bölüm olan sonuç kısmında ise, denizcilik sektöründe mali sorumluluk sigortaları ve 6102 sayılı TTK'daki hükümlerinin genel bir değerlendirilmesi yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

1.1. Tezin Amacı

Denizcilik sektörü içinde barındırmış olduğu tehlike ve rizikoları her sektörde olduğu gibi sigorta vasıtasıyla teminat altına almaktadır. Bu anlamda tez konusu içinde denizcilik sektöründe karşı karşıya kalınan risk ve tehlikelere karşı alınması gereken sigorta önlemleri içerisinde sorumluluk sigortalarına değinilmiştir. 13 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen ve 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunundaki sorumluluk sigortalarına dair hükümlerine yer verilmiştir. Dolayısıyla 6102 sayılı TTK 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununu yürürlükten kaldırmıştır. 6762 sayılı eski TTK'nun beşinci kitabının dördüncü faslında ayrı olarak ele alınan denizcilik rizikolarına karşı sigortalar, 6102 sayılı TTK'da yer almamaktadır. Dolayısıyla deniz sigortalarına ilişkin hükümler 6102 sayılı TTK'nun sigorta hukukuna dair kitabında genel ve özel hükümlerine

atıf yaparak uluslararası uygulamalara paralellik sağlanması amaç edinilmiştir. Kanunda ilk defa yer alan sorumluluk sigortalarına ait düzenlemeleri denizcilik sektörü açısından anlayabilmek için bu çalışmaların mantığını özümsemek ve uygun şekilde yorumlamak gerekmektedir.

Bu çalışmada, sorumluluk sigortalarının değerlendirilmesi ve 6102 sayılı TTK'nun yürürlüğe girmesiyle sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemeler ve kıyı tesisleri zorunlu mali sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelerin, uygulamadaki hükümleri ile birlikte irdelenmesi amaç edinilmiştir.

1.2. Konunun Sınırlandırılması

Denizcilik sektörü çok geniş bir çevreden oluşmakta olup çok fazla paydaştan meydana gelmektedir. Tezde bu paydaşlar içerisinde sektörün ana bileşenleri olarak donatanı, sigorta ve kıyı tesislerini ele alıp bunlardan donatan ve kıyı tesislerinin sorumluluk teminatları üzerinde durulmuştur.

Hukuki sorumluluk sigortaları, motorlu taşıt üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası , tehlikeli maddeler sorumluluk sigortası, işveren sorumluluk sigortası, karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası, kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortası, mesleki sorumluluk sigortası, motorlu kara taşıtları ihtiyari mali sorumluluk sigortası, tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası, üçüncü şahıslara karşı mali mesuliyet sigortası, özel güvenlik zorunlu mali sorumluluk sigortası bu tür sigortalara örnek olarak verilebilir. Her bir sigorta ile teminat kapsamına alınan haller, sigortanın konusuna göre farklılık göstermektedir. Konumuz dahilinde deniz sigortalarına genel olarak değindikten sonra denizcilik sektöründe mali sorumluluk sigortaları kapsamında olan tekne sigortasında mali sorumluluk sigortaları, kulüp sigortasında mali sorumluluk sigortaları ve kıyı tesisleri deniz kirliliği mali sorumluluk sigortası ele alınıp 6102 sayılı TTK kapsamında değerlendirilmesi yapılmıştır. Özellikle kulüp sigortası çok geniş ve önemli bir konu olmakla birlikte konuda taşıyan olarak donatanın sorumluluğu içerisinde mali mesuliyeti açısından P&I sigortasının etkisine değinilmiştir.

Sınırlandırma ihtiyacı görülen diğer bir başlık uluslararası düzenlemelerde uygulanan deniz sigortaları kapsamındaki sorumluluk sigortalarıdır. Özellikle ilgili bölümde verilecek olan uluslararası düzenlemelerde deniz sigortaları ele alınırken bu düzenlemelerin sorumluluk sigortasına olan etkisi dikkate alınıp, konumuz dışına çıkılmasına sebep olabilecek hususlardan kaçınılmıştır. Uygulamada İngiliz menşeli olan “enstitü klozları” ile tanımlanan “tekne sigortası” kuralları bulunmaktadır ki bunlardan tez konusu içinde tekne sigortası sorumluluk teminatları kapsamında Çatma Klozu (Runnig Down Klozu) üzerinde durulmuştur. LLMC-76 ile Uluslararası düzenlemelerde kulüp sigortalarına etki eden 1969 Hukuki Sorumluluk (Mali Sorumluluk Sigortası) Konvansiyonu, 1971 Fon Konvansiyonu, 1992 CLC- FUND, Tovalop ve Cristal ile Stopia ve Topia gibi her biri ayrı ayrı önem arz eden uygulamalara değinilmiştir.

II. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE SORUMLULUK SİGORTASINA GENEL BAKIŞ

2.1. Denizcilik Sektöründe Sorumluluk Sigortasının Önemi

Denizcilik sektörü, dünyanın büyük endüstrileri arasında uluslararası niteliğe sahip olması nedeniyle önem arz etmektedir. Dünya ticaretinin % 90'ın deniz yoluyla yapıldığını düşünecek olursak sektörün ne kadar geniş bir çevreden oluştuğunu tahmin edebiliriz.

Dünya ticaretinde gelişmiş olan ülkeler taşıma ve sigorta sektörlerini geliştirerek pazarlamada küreselleştirme aşamasına gelmişlerdir. Daha az maliyetle büyük miktarlarda ürünün taşınmasına olanak sağlayan deniz taşımacılığında sigorta sektörü en önemli güvence olmuştur (Pavlic vd. 2009). Denizcilik sektörü doğası gereği çok çeşitli tehlikeler barındırmaktadır. Risk olarak adlandırılan bu tehlikelerin maddi güvence altına alınması sigorta aracılığı ile sağlanır (Bennett, 2001).

Denizcilik sektöründe, 1950'li yıllardan itibaren ortaya çıkan gelişmeler özellikle gemilerin yük taşıma kapasitesini, dış görünümünü ve teknik özelliklerini etkilemiştir. Gemilerin taşıdığı yüklerdeki çeşitlilik artmış, dünya filo hacmi hızla büyümüş, 1978'de dünyada 406 milyon DWT olan toplam filo (Gürses, 2005), 2014 yılı itibarıyla 1.5 milyar DWT'e ulaşmıştır.* Yaşanan bu gelişmelerle birlikte deniz kazalarında da artış gözlenmiş, "Exon Valdez", "Torrey Canyon", "Amoco Cadiz", "Herald of Free Enterprise" gibi gemilerin sebep olduğu deniz kazaları çok büyük boyutlarda can kaybına ve çevre kirliliğine yol açmıştır (Gürses, 2005). Örneğin Exon Valdez adlı tanker 1989 yılında Alaska'da karaya oturunca 40 bin ton petrol denize dökülmüştür. ABD bu olaydan iki ders çıkardı. İlki, bu tür bir faciaya karşı yeterli fonlarının olmadığının anlaşılması, diğeri deniz kirliliğine karşı federal hükümetlerin yeterli yetkiye sahip olmamasıydı. Bir yıl sonra kurallar değişti. P&I sigorta ücretleri önce 100 milyon dolara, sonra 500 milyon dolara en sonunda bir milyar dolara çıktı.

* Bkz. geniş bilgi için; Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2014

Yine farklı bir örnek olarak Costa Concordia gemi kazasını verebiliriz. Concordia için bir milyar dolardan bahsediliyor olması yaşanan faciaların ne boyutta olduğunu göstermektedir (Taşçıyan, 2014).

Kıyı tesisleri başlığı altında özellikle limanlarda gemilerin yük tahliyesi ve yükleme esnasında gerçekleşen kirlenmeler ile açık deniz yapıları olarak adlandırılan petrol sondaj kuyuları sektör içinde risk faktörünü en fazla bulunduran tesisler arasında sayabiliriz. Nitekim 6 Haziran 1988’de meydana gelen Alfa Petrol Sondaj Kuyusu kazası sonucu 317 bin varil petrol denize dökülmüştür.* Diğer bir petrol sondaj kuyusu faciası ise 2010 yılında yaşanan Deepwater Horizon petrol platform kazası ve Meksika Körfezi’ne yayılan petrol sızıntısı olmuştur. Kazada kirliliğin yanı sıra can kaybı da yaşanmıştır. Bu miktarın ise, daha önce ABD’de oluşturulmuş olan \$20 milyar USD’lik fondan karşılanması öngörülmüştür. Sorumlu olan şirket, bugüne kadar Meksika Körfezi’ndeki sorumluluklarını yerine getirmek için \$22 milyar USD ödeme yapmıştır. Bunun \$8,1 milyarı bireylere ve işletmelere tazminat olarak ödenirken, \$14 milyarı ise kaza sonrası kurtarma ve temizlik operasyonlarının maliyeti olarak ödenmiştir.** Bütün bu önemli olaylar insan sağlığına, can ve mal kaybına, deniz canlılarının türlerinin azalmasına neden olmuştur. Sektör içinde yer alan her bir faktör kendi bünyesi içerisinde yukarıda bahsi geçen riskler barındırmaktadır. Bu riskleri teminat altına almak ise sigorta sayesinde olmaktadır. Ortaya çıkan temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar ve özel mallarda meydana gelen zararlar mali sorumluluk sigortası ile güvence altına alınır.

2.2. Denizcilik Sektörünün Bileşenleri

Denizcilik sektörü, içinde bulunduğu doğal şartlar, ekonomik ortam, kültürel çevre, politika, doğal çevre, demografi ve yasal çevre gibi dış çevre faktörlerden doğrudan etkilenir.

* Bkz. geniş bilgi için; www.milliyet.com.tr/fotogaleri/dunyanin-en-pahalikazalari/Erişim:17.06.2014

** Bkz. geniş bilgi için; www.bp.com/tr_tr/meksika-koerfezi-deepwater-horizon-.html/Erişim:06.06.2014

Denizcilik çevresini oluşturan denizcilik işletmeleri, denizciliğin hukuksal çevresi, rakipler, müşteriler, navlun piyasaları, kaynaklar ve tedarikçiler olarak gruplandırılmaktadır. Tablo 1’de denizcilik sektörünün içinde bulunduğu çevresel faktörler gösterilmiştir (Nas, 2008).

Günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalı haline gelmiştir (Başer, 2006).

Tablo 1. Denizcilik çevresi (Nas, 2008).

<u>Dış Çevre</u>	<u>Denizcilik Çevresi</u>
Doğal Şartlar Su Yolları İklim Meteorolojik Koşullar Coğrafi Konum ve Liman	İdari ve Hukuksal Çevre Devleti Kontrolü Bayrak Devleti Kontrolü Klas Kuruluşları Sigorta Kuruluşları Mevzuat
Teknolojik Çevre Haberleşme Teknolojileri Seyir ve Seyir Yardımcı Sistemleri Yükleme Boşaltma Sistemleri Gemi İnşa Teknolojileri	Rakipler İkame Ulaştırma Modları İkame Gemi Tipleri Gemi İşletme Firmaları Diğer Yük Sağlayıcılar
Ekonomik Ortam Küresel ve Bölgesel Pazarlar Ekonomik Göstergeler Petrol Fiyatları	Müşteriler Kiraçılar Yük İlgilileri
Kültürel Çevre Denizcilik İle İlgili Sivil Toplum Örgütleri	Navlun Piyasaları Ticaret Birlikleri Navlun Piyasaları Hatlar
Politika Ülkelerin Denizcilik Çıkar ve İlgileri Savaşlar	Kaynaklar İş gücü Piyasaları Finansman Kaynakları
Doğal Çevre Deniz Kirliliği Bacalardan Kaynaklı Hava Kirliliği	Tedarikçiler Acenteler Lojistik Faaliyetler Tersaneler Havuzlar Bakım Onarım Firmaları
Demografi İş Gücü Piyasalarının Kaynakları	
Yasal Çevre Bayrak ve Kıyı Devleti Hukuksal Düzenlemeleri Uluslararası Deniz Hukuku (IMO, ILO)	

Denizcilik çevresi içerisinde yer alan ve tez konusunda ağırlıklı olarak ele alacağımız denizcilik sektörü bileşenlerine kısaca aşağıda değinilmiştir.

2.2.1. Donatan

Ulaştırma hizmetini sağlayan ana faktör, gemi sahibi, “donatandır”. Halk dilinde armatör (owner) olarak da ifade edilmektedir. Donatan, basit olarak geminin sahibi (maliki) olarak ifade edilebilir. Donatan, belirli bir şahıs veya kurum olabilir (Nas, 2008). 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir.* Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır.** Konuda donatanın üçüncü şahıslara karşı sorumluluk teminatına değinilmiştir. Mürettebata yaralanma ve ölümü halinde tazminat, ölen mürettebatın ailesine ölüm tazminatı; kayıp, kaçma, sefer harici başka bir limana sığınma ve bunlardan sebep yurda iadesi ile ilgili masraflar, bir geminin başka bir gemi ile çatışmasından dolayı karşı gemiye verdiği hasarlar, yaratabileceği çevre kirliliği, gemi batmış ise ve enkazının kaldırılması söz konusuysa enkaz kaldırma işlerinin masrafları, gemiye kaçak binenler ile ilgili ceza, yurda iade masrafları, bunun için geminin sapma yapması, deniz kirliliği cezası ve kirlilikle ilgili önleme/temizlik, mal/mülk hasarı, ekonomik kayıplar ve bozulan çevrenin restorasyonu, sigortalı geminin çekilmesi esnasında (kulübün onayladığı bir çekme anlaşması tahtında olması kaydıyla) üçüncü şahıslara verilecek hasarlar, cezalar ile gümrük cezaları ve karantina masrafları bu teminat kapsamında örnek olarak verilebilir.***

Donatanın deniz ticaretinde karşılaşılabileceği birden çok riziko türü bulunmaktadır. Genel bir sınıflandırma yaptığımız takdirde, (deniz hukuku ve deniz sigortası kriterleri bakımından) karşımıza iki ayrı grup riziko çıkmaktadır.****

Birinci grupta donatanın deniz malvarlığına zarar verebilecek olan rizikolar yer almaktadır.

* Bkz. geniş bilgi için; 6102 sayılı TTK madde 1061-1

** Bkz. geniş bilgi için; 6102 sayılı TTK madde 1061-2

*** Bkz. geniş bilgi için; www.denizhaber.com.tr /Denizcilik Sektörü Türk P&I Korumasında/Erişim : 07.06.2014

**** Bkz. geniş bilgi için; www.ulgener.com/Ülgener, M.F.: Deniz Sigortası Hukukunda Çatma Sorumluluğu/Erişim: 05.06.2014

Bu grup ile ilgili olarak verilebilecek örneklerin başında şüphesiz donatanın gemisinin zarara uğraması gelmektedir. Kapsamdaki rizikolar,

- Tekneye gelen zararlar,
- Donatanın gemisinin uğradığı fiziki ve uğrayacağı kar kaybı.

Birinci grup rizikoların verebileceği zararlar rizikoların poliçeler dahilinde yer alışı şekline göre,

- Tekne-makine rizikolarını himaye eden sigortacı
- Savaş rizikolarını himaye eden sigortacı
- Ya da kar kaybı poliçesini düzenleyen sigortacı tarafından himaye altına alınmaktadırlar.

İkinci grupta ise üçüncü bir şahsın zarara uğratılması sebebi ile donatana karşı yönetilecek olan tazminat talepleri ile bağlantılı olan rizikolar bulunmaktadır. Diğer bir ifade ile bu zararlar donatanın gemisini deniz ticaretinde kullanması sırasında üçüncü şahıslara verebileceği zararlardır. Öyle ki bu zararlar donatan bakımından bir tazminat yükümlülüğü meydana getirmektedirler. Bu da donatan bakımından bir zarar anlamına gelmektedir. Gemide taşınan yüklerin zıya veya hasara uğraması, çatma veya çarpma sebebiyle verilen zararlar, gemide veya bunun dışında bulunan şahısların cismani zararları (ölüm ve yaralanma) ile bütün bu kalemlerle ilgili olarak zarara uğrayan tarafa teminat verilmesi bu sınıfta değerlendirilebilecek olan zararlardandır.

İkinci grup rizikoların meydana getirebileceği zararlar ise mali sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanmaktadır. Mali sorumluluk sigortalarının çok büyük bir oranının karşılıklı sigorta şirketi anlamındaki uluslararası P&I (*“Protection & Indemnity”*) sigortacıları tarafından yapıldığının belirtilmesinde fayda vardır.*

*Bkz. geniş bilgi için; www.ulgener.com/Ülgener, M.F. : Deniz Sigortası Hukukunda Çatma Sorumluluğu/Erişim: 05.06.2014

2.2.2. Kıyı Tesisleri

Kıyıda yapılabilecek liman, kruvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı ve şamandıra sistemleri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesislerine kıyı tesisleri denir.* Kıyı tesisleri denilince ilk akla gelen limanlardır. Gemilerin olumsuz deniz ortamında sığınabilecekleri, yanaşabilecekleri, yükler için yükleme-boşaltma, yolcular için indirme-bindirme yapabilecekleri fiziksel ortamı sağlayan ve bunlara ilişkin alt yapılar, açık kapalı mekanlar ve tesisler ile gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetleri veren, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içeren, ülkenin belli bölgesi üzerinde (hinterlant) ekonomik faktör teşkil eden, taşıma sistemleri (modları) arasında dönüşüm noktası olan yerler liman olarak tanımlanmaktadır. Limanlar, gemilerin yanaştığı ve demirlediği, yüklerin gemiden karaya, karadan gemiye transferi için gerekli ekipmanlara sahip alanlardır. Teknolojinin hızlı gelişimi ve intermodal taşımacılığın öneminin artması, taşıma araçlarında, yük elleçleme teknolojilerinde, terminal faaliyetlerinde ve yüklerin depolanmasında bir devrim yaşanmasına neden olmuş ve tüm bu gelişmeler liman fonksiyonlarında ve liman kullanımında temel değişikliklere yola açmıştır (Esmer, 2003). Artık lojistik bir merkez haline gelen limanlarda, yükün düşük maliyetlerle, seri biçimde, güvenli ve kaliteli olarak ulaşım sistemleri arasında aktarılması gereksiniminin yanı sıra, makro ve mikro düzeyde çok önemli sayılan liman fonksiyonlarının gerçekleştirilebilmesi için, bir çok yönden sınıflandırılabilen limanların belirli bir alt yapı-üst yapı tesislerine ve yük elleçleme standartlarına sahip olması gerekmektedir (Esmer, 2003).

Bu denli hızlı bir gelişme sağlayan, denizcilik ve limancılık faaliyetlerinde bulunmak amacıyla inşa edilmiş olan kıyı tesisler bir çok risk faktörünü de beraberinde barındırmaktadır. Bu rizikoların ve tehlikelerin önüne geçebilmek ve teminat altına alabilmek için “Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortaları” getirilmiştir.

*Bkz. geniş bilgi için; Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, R.G. Tarih:18.02.2007 Sayı:26438

2.2.3. Sigorta

İstenmeyen sonuçları yaratan vakıalar, risk terimi ile tanımlanır. İnsanlar, doğdukları andan öldükleri ana kadar, gerçek veya tüzel kişilere ait işletmeler ise, sosyal ve iktisadi hayata dahil oldukları sürece, onları tehdit eden değişik risklerden kaynaklanan istenmeyen sonuçlara maruz kalabilirler. Buna göre, sadece insanlar değil, tüzel kişiler de birer risk taşıyıcısı konumundadır (Can, 2005). İnsanlar, maruz bulundukları bu tehlikelerin ekonomik sonuçlarından korunmak amacıyla önceden önlem alma ihtiyacı duyar. Ancak insanların bireysel olarak alacakları önlemlerle, tehlikelerin ekonomik sonuçlarından kendilerini tam olarak korumaları imkânsızdır. Aynı veya benzer tehlikelere maruz bulunan kişiler, tehlikenin gerçekleşmesi sonucu ekonomik ihtiyaç içine düşeceklerin, ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla önceden bir araya gelip olanaklarını birleştirdikleri takdirde, tehlikelerin ekonomik sonuçlarına katlanmak mümkün hale gelir. Sigorta sistemi de, aynı veya benzer rizikolara maruz kişilerin önceden belirli miktarda ödeyecekleri paraların, ödeme yapanlar arasında tehlikenin gerçekleşmesi sonucu ekonomik ihtiyaç içine düşenlerin ihtiyaçlarının karşılanmasını öngören bir sistemdir.*

2.2.3.1. Sigortanın Tarihi

Dünyada sigortacılığa benzer ilk uygulamalara günümüzden yaklaşık 4000 yıl önce Babiller’de rastlanmaktadır. Zamanın ticaret merkezi durumundaki Babil’de, kervan tüccarlarına borç veren sermayedarlar, kervanların soyulması veya fidye ödeme durumuyla karşılaşmaları halinde tüccarların borçlarını silmekte, buna karşılık borcu tüccarlardan geri aldıkları zaman, taşıdıkları riskin karşılığı olarak ana borç miktarı üzerinden bir miktar para almaktaydılar. Bu olay daha sonra Kral Hammurabi tarafından yasallaştırılmıştır. Hammurabi Kanunlarının en büyük özelliği haydutların saldırısına uğrayan kervanların zararlarının bütün diğer kervanlar arasında paylaşılmasını öngörmektedir. Bu, tehlike paylaşmasının kara taşımacılığındaki ilk örneğidir.**

* <http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr: Yazıcıoğlu-Atamer Sigorta Hukuku/Erişim:17.04.2014>

** <http://www.tsb.org.tr: Sigortanın-Tarihi/Erişim:15.04.2014>

M.Ö. 600 yıllarında Hindu'lar sigorta özelliği taşıyan kredi anlaşmaları yapmaya başladılar. Basit içerikli bu anlaşmalar, toplumlardaki sigorta düşüncesini geliştirerek sigortacılıkta ilk adımları ortaya koyması bakımından önem taşımaktadır. Bu tür kredi anlaşmaları ortaçağda da gelişerek deniz ödöncü ve nakliyat sigortalarının temelini oluşturmuşlardır.*

İlkçağda eski Yunan ve Roma'da, kişilerin bir araya gelerek oluşturdukları ve aralarından ölenlerin cenaze masraflarını karşılamayı amaçlayan birlikler ya da deniz ticaretindeki müşterek avaryanın ilkel biçimleri, ilk sigortacılık örnekleri olarak nitelendirilebilir (Nomer ve Yunak, 2000).

2.2.3.2. Sigortacılığın Amacı

Sigortacılık ekonomik kayıplar doğuran olası risklerle baş edebilme planı olarak tanımlanmaktadır. Sigorta şirketleri imzaladıkları poliçeler ile sigortalanan kişiye ödedikleri primler karşılığında ileride oluşması muhtemel risklerin zararını karşılamayı taahhüt ederler. Yani sigorta şirketleri elde ettikleri primlerin getirisine karşılık risk üstlenirler.

Risk, gerçekleşmemiş, gerçekleşme ihtimali olan, ne zaman gerçekleşeceği belli olmayan, gerçekleşeceği takdirde maddi manevi kayba neden olan olaylardır. Riziko ise ortaya çıkabilecek zararın olası nedeni, yani tehlike anlamında kullanılmaktadır. Riziko, bir kişinin para ile ölçülebilir menfaatlerini tehdit eden tehlikeler olarak da belirtilebilmektedir. Rizikonun gerçekleşme olasılığının yüksek veya düşük olması, prim oranlarının belirlenmesinde önem taşımaktadır.**

Sigortacılığın amacı, sigortalınması mümkün olan risklerin meydana gelmesinden kaynaklanan zararların teminat altına alınarak maddi varlıkların kaybını önlemek, mali sorumlulukların karşılanmasını temin etmek, hayat sigortalarında ölüm halinde sigortalının ailesine ya da lehtarına, hayatta kalma halinde ise sigortalıya güvence ve koruma sağlamaktır.

* <http://www.tsb.org.tr>: Sigortanın-Tarihi/Erişim:15.04.2014

** Bkz. geniş bilgi için; www.acikders.org.tr /Sigortacılığın amacı/Erişim: 20.03.2014

Dünyanın tüm gelişmiş ekonomilerinde lokomotif rol üstlenen sigortacılık, sanayileşmekte olan ekonomilerin en dinamik sektörlerinden birisidir. Gelir seviyesi düşük olan ülkelerin ekonomilerinde ağırlığı hissedilmeyen sigorta sektörü, ülkenin gelir seviyesi yükseldikçe ekonomik kalkınma içerisinde önem kazanmaya başlamaktadır. Ekonominin gelişmişlik düzeyi arttıkça sigortacılığın yaygınlaşacağı, sigorta kavramı toplumda yerleştikçe ekonomik gelişmenin ivme kazanacağı genel bir kural olarak kabul edilmektedir.*

2.2.3.3. Ülkemizde Deniz Sigortalarının Yeri ve Önemi

Denizcilik Bankası'nın işlevini yitirmesinin ardından Türkiye'de armatörlere verilen kredilerin durdurulmasıyla, Avrupa'nın yanı sıra Almanya'daki bir eyalet bankası Türk armatörlere kredi vermeye başladı. Bunun karşılığında gemilerin sigortalarının Batı Avrupa ülkelerinde ya da İngiltere'de yapılması şartının getirilmesi istenmiş, bunun paralelinde sigorta yasamızda bir değişiklik yapılmıştır. Ülkemiz kanunlarına göre, Türkiye'de ki değerleri yurt dışında sigortalatmak mümkün değildir. Ancak ülkemizde ki sigorta kurumlarına sigortalanması gereği kanunda belirtilmiştir. Fakat istisna olan bir sigorta tipi varsa bu da deniz (marine) sigortalarıdır. Yani kanunlar teknelerin yurt dışında sigortalanmasına olanak tanımaktadır. Türkiye'de yerleşik kişiler, Türkiye'deki sigortalabilir menfaatlerini, Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye'de yaptırmak zorundadır.** Ancak uçak, gemi, helikopter için dış kredi ile satın alındıklarında, münhasıran dış kredi miktarı ile sınırlı olarak ve dış borç ödeninceye kadar; yurt dışından finansal kiralama yolu ile getirilmelerinde ise finansal kiralama sözleşmesi süresi ile sınırlı olarak yaptırılacak tekne sigortalarına ayrıca gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortalarına yurt dışından yapılmasına izin verildi.***

Bunun Türk sigorta şirketlerinde denizcilik tecrübesi olan eleman sayısının azalmasına neden olmasıyla birlikte, özellikle büyük gemilerin başına gelebilecek kazalarda oluşacak hasarlar, yüksek maliyette olduğu için, sigorta firmaları bu konuya çekingen yaklaşmışlar ve

* Bkz. geniş bilgi için; www.acikders.org.tr/Sigortaciligin_amaci/Erişim: 20.03.2014

** 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu Madde 15-1

*** 568 4Sayılı Sigortacılık Kanunu Madde 15-2(b,c)

sigorta şirketleri denizcilik alanına yatırım yapmaktan kaçınmışlardır. Süreç sonunda sigortalının yavaş yavaş yurt dışındaki şirketlere kaymaya başlamasıyla yurt dışındaki sigorta şirketleri, yabancı brokerlerin faaliyetleriyle Türkiye pazarına girmeye başlamıştır. 1995 yılına kadar Türkiye’de Türk Ticaret Kanunu’nda yapılan değişiklikle brokerlik, kanundaki yerini almasıyla piyasada portföye sahip acenteler, broker* olarak hareket etmeye başladılar. Bununla beraber Türk yasalarına göre faaliyet gösteren uluslararası bağlantıları olan brokerlik müesseselerine duyulan ihtiyaç her geçen gün artış göstermiştir.**

Türk denizcilik filosunun yaklaşık yüzde 10’u yurt içinde sigortalanıyor. Geri kalanı yurt dışında bu işlemi gerçekleştiriyor. Türkiye’de pek çok gemiyi sigortalayabilecek hem teknik, hem de fiziki olarak belli altyapıya sahip, finansal yeterliliği olan sigorta şirketi yok denecek kadar az olduğunu söyleyebiliriz. Yurt dışındaki bankalardan finanse edilen ve bu bankaların kabul ettiği sigorta şirketleri Türkiye’de yer almamaktadır. Bu bankalar belli kriterler koyup sigorta poliçesini bu öngörülen firmalardan birinden yaptırılmasını istemektedirler.***

Ayrıca, ülkemizdeki gemi sahiplerinin, teminatları azaltarak düşük prim ödeme isteği ise bu sektöre vurulan ayrı bir darbedir. Bununla birlikte ülkemizde deniz sigortacılığını etkileyen diğer bir unsur ise, BSMV (Banka Sigorta Muamele Vergisi)’dir. BSMV olarak alınan bu verginin oranı ise %5’dir. Özellikle büyük gemilerde prim oranları yüksek olduğu için, bu %5’lik oranda gayet yüksek rakamlara ulaşabilmektedir. Bundan dolayı gemisinin oluşturacağı prim, yüksek olanlar, bu oranı ödememek için, Broker (Aracı) firma ile yurt dışına sigorta ettirmektedir. Yurt dışı piyasası ise genelde Londra üzerinden dönmektedir (Avşar, 2006).

* Broker, sigorta veya reasürans sözleşmesi yaptırmak isteyenleri temsil ederek, bu sözleşmelerin yaptırılacağı şirketlerin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak ve teminat almak isteyen kişilerin hak ve menfaatlerini gözeterek sözleşmelerin akdinden önceki hazırlık çalışmalarını yürütmeyi ve gerektiğinde sözleşmelerin uygulanmasında veya tazminatın tahsilinde yardımcı olmayı meslek edinen kişidir.

** Bkz. geniş bilgi için; www.aktueldeniz.com/roportaj_umur/sigortasi_olmayan / Erişim: 10.06.2014

*** Bkz. geniş bilgi için; www.lojiport.com/marsh-sigorta-deniz-ile-ilgili-tum-sigortalar/Erişim:10.06.2014

2.2.3.4. Reasürans

Reasürans kelimesinin Türkçe tam karşılığı “mükerrer sigorta” anlamına gelir. Yani reasürans, sigortanın sigortası denilebilir. Diğer bir tanım olarak, sigortacının üzerine aldığı rizikonun bir kısmını veya tamamını başka bir sigortacıya devretmesidir. Sigorta şirketleri, teminat verdikleri rizikolarda büyük hasarların aynı zamana gelme ihtimaline karşı, hasar ödemelerinde zorlanmamak için reasürans (mükerrer sigorta) yaptırır. Reasürans, sigorta şirketlerine, tek başlarına yüklenmeleri kendi sermayeleri, ihtiyatları, özvarlıkları bakımından kısaca mali yönden mümkün olmayan riskleri, sigortalayabilme imkânı verir. Sigortacılığın bütün branşları itibariyle karşılaşılan büyük rizikoların bir tek sigortacının kendi bünyesinde tutabilmesi olanaksızdır. Alınan prime rağmen geminin başına gelebilecek birkaç büyük hasar şirketin batmasına dahi sebep olabilir. Bu nedenle rizikoyu kabul eden sigortacı bunun bir bölümünü reasürans yolu ile başka sigortacılara devreder. Ancak sedan şirket ile reasürör arasındaki risk transferi işlemi, yıllık anlaşmalar olmaksızın da yapılabilmekte; sedan şirket, her bir risk için, ihtiyari olarak, reasüröre müracaat edebilmektedir.*

Reasüransa duyulan gereksinimin nedenleri:

- Rizikonun yayılması,
- Sigortacının iş kabul kapasitesinin artması,
- Sigortacının iş kabul esnekliğinin artması,
- Sigorta şirketinin mali yapısının desteklenmesi,
- Birikim (kümü) fazlasının yol açabileceği doğal afet hasarlarının kontrolüdür.

2.2.3.4.1. Reasüransın Deniz Sigortacılığında Önemi

Bilindiği üzere, denizcilik sektörünün global bir yapıya sahip olması özellikle gemilerin uluslararası sularda devamlı seyir halinde olmaları sektörü tehlikelerle karşı karşıya bırakmaktadır. Her hangi bir kazada oluşacak hasar kimi zaman, çok büyük rakamlara

* Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.tr/reasürans/Erişim: 15.04.2014

ulaşmaktadır. Bu durum reasüransı şart koşmaktadır. Çünkü sigorta firması, sigorta edeceği büyük bir geminin hasarları altından kalkamayabilir. Sigortacı bu sayede, elindeki sigorta ettirilen tekneyi reasürörle paylaşarak, kendi işinde dengeli bir portföy sağlayabilir. Aldığı için yanı sıra yeni işler alabilmesi ve tüm yükün altında kalmaması ise bunun diğer güzel bir yanıdır. Hem sigortacı hem de sigortalanan, bu durum ile kendilerini daha çok güvence altına almaktadır (Avşar, 2006).

Geçmiş birkaç yıl içinde yaşanan ekonomik krizler, sigorta firmalarını fazlasıyla etkilemiştir. Öz kaynak oluşturmakta güçlük çeken sigorta firmaları, altına giremeyecekleri yükleri reasürans yolu ile sahiplenebilmektedir. Gemi ve tersane sigortaları oldukça yüksek maliyetlere sahip olup ne yazık ki ölkemizdeki gemilerin tamamı, reasürans yoluyla dahi sigortalanamamaktadır (Avşar, 2006).

Ölkemiz sigorta ve reasürans firmaları gemi sigortalarına çok sıcak bakmamaktadır. Zaten yüksek maliyetli ve genç gemiler % 5'lik BSMV vergisini vermemek için yurt dışında sigorta ettirilmektedir. Türkiye'de sigortalananlar ise genelde yatlar ve yaşlı gemilerdir. Yaşlı gemilerin başına gelebilecek hasar oranı yüksek olduğu için, hem sigorta firması hem de reasürörler için büyük bir riskin var olduğu gözler önündedir (Avşar, 2006).

III. DENİZ SİGORTALARI KAPSAMINDA MALİ SORUMLULUK SİGORTALARI

Sorumluluk sigortası, sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna yol açan olaylar sonucunda, zarar gören şahsın tazminat talebine karşı sigorta himayesi sağlar. Bu tazminat talebi nedeniyle sigorta ettirenin malvarlığında ortaya çıkacak kanuni ve akdi borçları sigortacı üzerine alır. Bir başka ifade ile, sigortacı sigorta ettirenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması suretiyle uğrayacağı zararları himaye altına alır. Sorumluluk teminatı, sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bu teminat kapsamında sigortacının ödemesi zarar gören üçüncü kişiler bakımından bir garanti niteliğindedir (Algantürk, 2012).

Deniz sigortaları, denizcilik rizikolarına karşı sigortalardır. Sadece deniz tehlikeleri değil, denizde seyrüseferle bağlantılı tüm rizikolar, denizcilik rizikoları olarak nitelenmektedir .*

3.1. Deniz Sigortasının Tarihsel Gelişimi

Deniz Sigortasının tam olarak ne zaman ve nasıl ortaya çıktığı konusunda farklı görüşler ileri sürülmüştür. Müşterek avarya ile gemi, yük veya her ikisinin birden güvence olarak gösterilerek kaptanın ödünç para alması olarak bilinen Bottomry, Rodos ve Romalılar tarafından kullanılmış olmasına rağmen bu yöntemlerden hiçbirisi sigorta olarak tanımlanamamıştır. Deniz sigortasının kökeni 12. ve 13. yy başlarında Kuzey İtalyadaki Hansa ve Lombard tücarlarına dayanmaktadır. Bundan dolayı poliçe ifadesi İtalyancadaki polizza kelimesinden gelmekte olup söz vermek ve taahhüt etmek anlamına gelmektedir (O'may, 1993).

Deniz ticareti alanında bilinen ilk tehlike birlikteliği, Rodos Kuralları ile düzenlenmiştir. Günümüz müşterek avarya kurumunun kaynağı olan Rodos Kuralları ile geminin ve yükün

* <http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr: Yazıcıoğlu-Atamer Sigorta Hukuku/Erişim:17.04.2014>

deniz tehlikesinden kurtarılması amacıyla denize mal atılmasından ileri gelen zararların gemi ve yük maliki arasında paylaşılacağı kabul edilmiştir. Bu kanuni tehlike birlikteliği, donatan ve taşıtanların sefer esnasında meydana gelen zararları veya zarar meydana gelmesini önlemek için yapılan masrafları paylaşmayı kararlaştırdıkları akdî tehlike birlikteliklerine de örnek teşkil etmiştir. Deniz ticaretinin risklerine karşı teminat gereksinimi, dolaylı olarak deniz ödöncü sözleşmesi ile karşılanmıştır. İlk çağ Yunan ve Roma hukukundaki deniz ödöncü sözleşmesinin özelliği, ödönc alanın aldığı ödöncü (riziko durumuna bağılı olarak, ödönc alınan miktarın üçte birini aşan oranlarda kararlaştırılan) deniz ödöncü faizi birlikte ödeme borcunun, geminin salimen varma limanına ulaşması şartına bağılı olması idi. Deniz ödöncü sözleşmesi gereğince geminin sözleşme konusu yolculuğı tamamlamayaması (batması) halinde ödönc alanın ödöncü ve kararlaştırılan faizi ödeme borcu sona erdiğinden, denizcilik rizikoları (bu rizikolara maruz bulunmayan) ödönc veren tarafından üstlenilmiş oluyordu. Kredi ve teminat gereksiniminin karşılanması olmak üzere iki ayrı fonksiyonu bulunan deniz ödöncü sözleşmesinin, ilk çağın sigorta sözleşmesi olarak nitelenebileceğı ileri sürölmüş ise de, bu sözleşmenin asıl amacı ve fonksiyonu, maruz bulunulan denizcilik rizikolarının başkasına aktarılması değıl, kredi gereksiniminin karşılanması idi. Deniz ödöncü sözleşmesinde ödönc borcu geminin salimen varma limanına ulaşması şartına bağılandığından, değışen ticari koşulların ortaya çıkardığı teminat gereksinimi, görünürde deniz ödöncü olan sözleşmeler akdedilerek karşılanmıştır. Alıcının ödönc borçlusu olarak göröndüğü bu sözleşmelerde, ödönc borcu malın varma yerine ulaşması şartına bağılanarak taşıma riskleri satıcı tarafından üstlenilmiş; fakat satıcıya da mal üzerinde rehin hakkı tanınmıştır.*

Prim esaslı sigorta yaklaşık M.S. 1250 yıllarında Venedik, Floransa ve Cenova şehirlerinde görölmüştür. Bugünkü anlamda sigortadan söz edilebilmesi için 14. yy'ı beklemek gerekmiştir. Ekonomik koşulların değışmesi ile ticaret, 14. yy'dan başlayarak çok önemli gelişmeler göstermiştir. O devirde deniz ticaretinde en ileride bulunan İtalya'da sigortaya gereksinim duyulmuş ve deniz sigortası kavramı da ilk defa burada ortaya çıkmıştır. İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen mukavele 23 Ekim 1347 tarihini taşımaktaydı ve

* <http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr: Yazıcıoğlu-Atamer Sigorta Hukuku/Erişim:18.04.2014>

İtalya'nın Cenova Limanı'ndan Mayorka'ya "Santa Clara" adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla düzenlenmiştir. İlk sigorta şirketi de 1424 yılında, yine Cenova şehrinde kuruldu. 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. Tüccarların, gemi maliklerinin ve sigortacıların bir araya geldiği, Londra'daki Edward Lloyd'un Kahvehanesi sigorta şirketlerinin temelini oluşturmuştur.*

17. yy.'ın ikinci yarısı sigortacılığın gelişmesine yol açan iki önemli olaya sahne olmuştur. Bunlardan ilki sigortacılıkta istatistik metod ve tekniğinin uygulanmaya başlaması, ikincisi ise 2 Eylül 1666 tarihinde Londra'da meydana gelen ve dört gün sürerek 13.000 evle 100 kilisenin kül olmasına yol açan büyük yangındır. Kara sigortalarının doğmasına neden olan bu olay, halk üzerinde büyük etki yaratıp böyle felaketlerin sonuçlarına karşı önlem alınması fikrini doğurmuştur. Gelişen bu fikirden hareketle 1667 yılında " Fire Office " (Yangın Bürosu) kurulmasından sonra 1684 yılında buna rakip bir ortaklık şeklinde ortaya çıkan ilk yangın sigorta şirketi " Friendly Society " faaliyete geçti. 1688 yılında İngiltere'de Lloyd's'un temellerinin atılmasıyla sigortacılıkta yeni bir dönem başladı. Burada sefere çıkan bir gemi veya geminin yükü üzerine teminat veren kişiler, "Underwriter" sıfatıyla belgeler düzenleyerek faaliyette bulunmaya başlamışlar ve yine bu kişiler Edward Lloyd'un ölümünden sonra, kendi aralarında Lloyd's adında bir topluluk kurmuşlardır. Denize açılmak üzere olan bir geminin kaptanının adını, geminin gideceği yeri ve taşıdığı yükü belirten bir belge burada elden ele dolaşırdı. Bu belgeyi inceleyerek yolculuğun başarılı olacağına ve onu sigorta etmenin uygun olacağına inanan iş adamları belgenin altına adlarını ve bir kayıp durumunda ne kadar ödeme yapacaklarını yazardı. İngilizce' de, "sigorta etmek" karşılığında kullanılan ve "altına yazmak" anlamına gelen "underwriting" sözcüğü bu uygulamadan kaynaklanır.** Lloyd's 1871 yılında İngiltere Parlamentosunun çıkardığı bir kanunla Birlik haline getirilmiştir. Lloyd's ilk yıllarında sadece deniz sigortaları sahasında faaliyet gösterirken sonraları kara sigortaları sahasına da geçmiş olup, günümüzde her türlü sigortanın yapılabildiği bir kuruluş haline gelmiştir. Lloyd's, dünyada başka benzeri olmayan, tamamen

* Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.tr/sigortanın-tarihi/ Erişim: 10.04.2014

** Bkz. geniş bilgi için; www.nuveforum.net/sigortacilik-tarihi/ Erişim: 06/05/2014

kendine mahsus bir sigorta kuruluşudur. Lloyd's bir sigorta şirketi olmayıp, sigorta teminatı veren şahısların oluşturduğu bir topluluk, bir birlik ve aynı zamanda dünya gemicilik istihbaratı konusunda bir merkezdir. Lloyd's' un en belirgin özelliği Lloyd's üyelerinin bütün varlıklarıyla sorumluluk taşımaları ve hiç bir zaman sigortalı ile doğrudan temas etmemeleri, ilişkinin “Broker” denilen aracı kişi veya firmalarla temin edilmesidir. Broker'lar Lloyd's ile çalışabilmek için buraya kaydolmakta ve müşterinin gerek sigorta gerekse tazminat alma işlerini takip etmektedirler.*

Denizde başlayıp gelişen sigortacılık, daha sonraları hayat sigortası fikrinin doğmasına neden olmuştur. Gemi ve yükünün sigorta edilebilmesi, gemi adamlarının ve yolcuların da sigorta edilebilmesi fikrini getirmiştir. 17.yy.'da bir İtalyan bankeri Tonti'nin getirdiği “Tontines” denilen sistemde, belirli kişiler bir araya gelerek, belirlenen bir süre için ortaya belirli bir para koymakta, süre sonunda hayatta kalanlar parayı aralarında paylaşmaktaydı. İnsanların çoğu, kendilerinin başkalarından daha çok yaşayacaklarına inandıklarından epey rağbet gören bu sistemde ölenlerin maddi kayba uğradıkları düşünülerek, önce ölenler için de, ölüm rizikosu karşılığı prim ödenmesi ile hayat sigortaları ortaya çıkmıştır.

Modern sigortacılığın doğuşuna deniz sigortacılığı öncülük ederken 20. yüzyılın başlarında sigorta şirketleri her türlü sigorta ihtiyacına cevap verebilecek şekilde örgütlenmelerini tamamlamış kuruluşlar olarak etkin hizmet verebilecek düzeye ulaşmışlardır.**

3.2. Deniz Sigortaları

Deniz sigortalarının üç temel türü vardır. Bunlar, geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı tekne sigortası, yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatin teminat altına alındığı yük sigortası ve denizde seyrüsefer ile, kıyıda kıyı tesisleri ile bağlantılı olarak ortaya çıkabilecek sorumlulukların teminat altına alındığı mali sorumluluk sigortasıdır (Ertan, 2012).

* <http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr>: Yazıcıoğlu-Atamer Sigorta Hukuku/Erişim:17.04.2014

**Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.tr/sigortanin-tarihi/Erişim: 10.04.2014

Deniz sigortalarının başlıca beş çeşidi bulunmaktadır (Bennett, 2001).

- Tekne Sigortası
- Navlun Sigortası
- P&I Sigortası (Kulüp Sigortası)
- Harp Riski Sigortası
- Yük Sigortası

Bu sigortalardan tekne, navlun, kulüp donatan tarafından yapılırken yük sigortası taşıtanı ilgilendirir.

3.2.1. Tekne Sigortası

Gemi ve makinasının hasar ya da kaybını üstlenen sigorta türüdür. Tekne sigortası denince akla gelen riskler, deniz tehlikeleri ve gemi adamı kusurundan kaynaklanan risklerdir. Uygulamada enstitü klostarı ile tanımlanan tekne sigortası kuralları bulunmaktadır ki bunların çoğu İngiliz menşelidir. Enstitü klostarı'nın başlıcaları, Zaman Klostu, Tekne Klostu, Tekne ve Yük Şartları Klostu, İhmal Klostu, Çatma Klostudur. Bunlardan Çatma klostu (Running Down Klostu), tekne sigortalarında önemli bir yere sahiptir.

Gemilerle ilgili rizikoların rakamsal boyutunun yüksek olması nedeniyle bu sigortalar genellikle yerel sigorta şirketleri tarafından tek başına karşılanamamaktadır. Bir Türk sigorta şirketinin esas sigortacılığı üstlenerek, yabancı ülkedeki bazı brokerlar kanalı ile yine çeşitli ülkelerdeki sigorta reasürlerine riski dağıtmakta ve genelde bu işlem bütün dünyada bu şekilde yapılmaktadır.

Tekne sigortası, sigortalanan geminin sefer başlangıcında denize elverişli olması şartını arar. Genel olarak kapsam; fırtına, çatma, oturma, yangın, denize yük atılması (avarya), kaptan veya gemi adamı kusuru, inşaat riskleridir.*

Çatma halinde: Aşağıda belirtilenler tekne sigortası kapsamı dışındadır.

* <http://epitemosfer.blogspot.com.tr: P-Sigortası.html>/Erişim: 28.03.2014

- Kanunlara uygun olarak enkazın veya hamulenin kaldırılması,
- Gemide bulunan yüke ve diğer mülke gelen zararlar,
- Can kaybı, kişisel yaralanma ve hastalık, kılavuzluk ve yedeklemedir.

3.2.1.1. Tekne Sigortaları Hakkında Temel Bilgiler

3.2.1.1.1. Çatma Klozu (Running Down Kloz)

Tekne sigortacısının çatma sorumluluğunun 3/4'ü için teminat vereceğini öngörür. Çatma durumunda diğer gemide meydana gelen zararın 3/4'ü tekne sigortası tarafından ödenir. Bu bedel, sigortacının sigorta ettiği geminin sigorta bedelinin 3/4'ünü geçemez. P&I'n kuruluş sebebi olarak belirtebiliriz.

Kulübe kayıtlı geminin kulüp ve tekne sigortacılarının sorumluluk yüzdelerinin saptanmasından sonra kulüp kuralları ve tekne poliçeleri uyarınca gemilerden birinin veya her ikisinin de sorumlulukları geminin değeri ile sınırlanmış ise sigortacılar, uygulamada “cross liability” adı verilen “karşılıklı sorumluluk esasına” dayanarak ödemede bulunurlar. Yani, her bir gemi maliki için diğerinin hasarının yarısını veya kendine düşen mesuliyet payını ödemek zorunda kalmışçasına tazminat miktarı tespit ve tayin edilir (Algantürk, 2012). Bu kural ile ilgili bir örnek Ekler Bölümü'nde verilmiştir.

3.2.1.1.2. Müşterek Avarya

Müşterek avarya, bir Deniz Ticareti Hukuku kurumu olup deniz taşımalarına has bir kavramdır. Müşterek avarya deyiminde yer alan “avarya” sözcüğünün anlamı “zarar” olup, hasar ve masrafları da kapsamaktadır. “Müşterek” sözcüğü ise zararların ilgililer arasında müştereken paylaşılmasını ifade etmektedir. 6102 sayılı TTK madde 1272- (1)'de “ Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler

müşterek avarya olarak kabul edilir.” şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca 6102 sayılı TTK m. 1272 f. 3’te müşterek garmesine zarar ve giderlerin gemi, yük, navlun ve diğer eşya Arasında bu bölüm hükümlerine göre paylaşılacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte gerek 2004 tarihli York Anvers Kuralları’nda gerekse yeni TTK’da müşterek deniz sergüzeşti kavramı bir gemi veya yükü ile sınırlı olmaktan çıkarılmış ve kavramın kapsamı genişletilmiştir. 6102 sayılı TTK m. 1273 f. 1’de taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garmesinin, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe’ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kurallarına tâbi olacağı düzenlenmiştir. İçinde bulunduğumuz zaman itibariyle son tarihli York Anvers Kuralları, 2004 tarihli dir.*

3.2.1.1.2.1 Müşterek Avaryanın Unsurları:

Yukarıdaki tanımlamadan da görüleceği üzere, bir hareketin müşterek avarya olarak nitelendirilebilmesi için olayda aşağıdaki unsurların birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir (İlgin, 2008).

- **Müşterek Tehlike Unsuru:**

En önemli unsurudur. Gemi, yük, diğer eşya ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlike olmalıdır. Tehlike ise bilindiği gibi gemi, yük ve diğer eşyanın kaybı veya önemli bir şekilde hasarlanması veya zarara uğraması sonucunu doğuracak olaydır.

- **Fedakârlık Unsuru:**

Olağanüstü bir fedakârlık veya masrafın bulunması gerekmektedir.

- **Fedakârlığın İradi Olması:**

Olağanüstü hareketin bile bile, yani iradi olarak yapılmış olması gerekmektedir.

* Bkz. geniş bilgi için; www.turkishmla.org/6102_sayili_kanunda_musterek_avarya_Ertan.E/ Erişim: 10.07.2014

- **Faydalı Netice Unsuru:**

Faydalı neticenin elde edilmesi yani müşterek avarya masraflarına iştirak edecek değerlerin bulunması yani bir şeylerin kurtarılmış olması gerekmektedir.

3.2.1.1.2.2. Müşterek Avarya Halleri

Müşterek avarya garamesine giren zarar veya masraflar; gemi, navlun ve yük arasında aşağıdaki hükümlere göre paylaşılır (Avşar, 2006).

1. Denize yük atılması

Müşterek bir tehlikeyi bertaraf edebilmek için gemiye ait parçaların veya yükün tamamının ya da bir bölümünün denize atılmasıyla ortaya çıkan masraf ve zararlardır. Gemi direklerini, çımaları veya yelkenlerini kesme; demirleri, demir halatları veya zincirlerini kesme; hallerinde gerek bizzat bu fedakârlıkların teşkil ettiği zararlar, gerek bu fedakârlıklardan gemiye veya yüke gelebilecek diğer zararlar, hususiyle denize mal atmak üzere açılan ambar kapaklarından veya başka bir delikten ambara giren suların yapacağı zararlar, müşterek avarya garamesine kabul olunur. Daha önce denizciliğin tabii tehlikelerinden birinin tahakkuku ile kopmuş bulunan direk veya başka eşyanın kırık ve döküntülerini kesme hallerinde meydana gelen kayıp ve zararlar müşterek avarya olarak kabul olunmaz.

2. Geminin hafifletilmesi

Karaya oturmuş bir geminin yeniden hareket ettirilebilmesi için yükün, yakıtın veya kumanyanın tümünün ya da bir kısmının diğer deniz araçlarına aktarılmasıyla ortaya çıkan masraflardır. Bu masraflar, mavnalar veya diğer vasıtaların kirası ile zikri geçen şeylerin aktarilmaları ve yeniden gemiye yüklenmeleri sırasında gemiye veya kendilerine ve vasıtalarda yüklü bulundukları sırada yalnız kendilerine gelebilecek bütün zararlar müşterek avaryaya kabul olunur.

3. Geminin karaya oturtulması

Geminin yalnız batmak veya zapt edilmek tehlikesinden korunması için bilerek karaya oturtulması halinde; karaya oturma ve yeniden yüzdürmeden çıkan zararlar ve yüzdürme masrafları müşterek avarya olarak kabul olunur.

4. Geminin yüzdürülmesi

Karaya oturtma bilerek değil de başka sebeplerden dolayı meydana gelmişse müşterek avarya söz konusu olmaz; ancak, karaya oturan geminin tekrar yüzdürülmesi için yapılan masraflar yüzdürme müşterek avaryası sayılır. Yeniden yüzdürme için yapılan masraflarla bu maksatla gemiye veya yüke bilerek yapılan zararlar müşterek avaryadandır. Hususiyle tehlikeli bir vaziyette bulunan gemiyi müşterek selâmet uğruna yüzdürmek veya daha derin bir yere götürmek için sarf olunan gayretler yüzünden;

- Yelken ve direk veya bunlardan birinin zıyı yahut hasara uğramasından doğacak zararlar;
 - Makine ve kazanlarda arıza olan hasarlar;
- müşterek avarya olarak kabul olunur.

5. Gemide çıkan yangının söndürülmesi

Gemide çıkan yangını söndürme sırasında gemide ve yükte veya bunlardan birinde ortaya çıkan zararlardır. Yükün yanmamış kalan parçalarının istif edilmeksizin veya dökme halde gemiye yüklenmiş bulunan malların ve gemi kısımlarının yanma yüzünden uğradığı zararlar hariç olmak üzere meydana gelen zararlar müşterek avaryadandır.

6. Yakıt yerine yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası

Tehlike karşısında müşterek selâmet uğruna zaruri olarak yakıt gibi yakılan yük, gemi eşyası ve kumanyası veya bunlardan biri; ancak ve ancak gemi tam ve bol yakıt ile donatılmış olduğu takdirde müşterek avarya kabul olunur. Şu kadar ki; bu suretle yakılan şeylerin muadili olan yakıt miktarının muhammen kıymeti, son hareket limanı ve gününün rayici üzerinden hesaplanarak donatana zimmet ve müşterek avaryaya matlup kaydolunur.

7. Barınma limanındaki masraflar

Kaza, fedakarlık ya da başka sebeplerden dolayı yolculuğa devam etmek gemi ve yük için ortak bir tehlikeye yol açıyor ve bunun önüne geçmek için geminin bir barınma limanına girmesi gerekiyorsa, bununla bağlantılı masraflar da müşterek avarya kabul edilir. Bu hareketlerin müşterek selâmet bakımından zaruri bir tedbir mahiyetini arz etmesi halinde aşağıda sayılan zarar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul olunur:

- Mezkûr liman veya yere giriş masraflarıyla, barınma veya dönmenin neticesi sayılabilmek şartıyla; geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tamamı veya bir kısmıyla hareketindeki çıkış masrafları;

- Gemi hasarlarının tamiri için zaruri olmak şartıyla yük, yakıt veya kumanyayı gemi içinde koyup kaldırmak yahut bir yükleme, durma veya barınma liman yahut yerinde boşaltmak için yapılan masraflar;
- Yük, yakıt veya kumanyayı elden geçirme ve boşaltma masrafları ikinci bent hükmü gereğince müşterek avarya olarak kabul olunduğu takdirde, bunların yeniden yükletilme ve gemide istif edilme masraflarıyla depo ve makul surette yapılmış olmak şartıyla depo ile ilgili sigorta masrafları; şu kadar ki, gemi mahkûm edilir veya başladığı yolculuğunu yarıda bırakırsa geminin mahkumiyetine hükmolunması veya yolculuğun bırakılması tarihinden sonra işleyecek depo masrafları müşterek avarya olarak kabul olunmaz; fakat yükün boşaltılması bitmeden gemi mahkûm edildiği veya yolculuktan vazgeçildiği takdirde, mezkûr depo masraflarının boşaltmanın bittiği ana kadar tahakkuk eden kısmı müşterek avaryaya kabul olunur.
- Bir gemi, bir liman veya yere girer veya bir liman veya bir yerde kalırsa, yahut bir kaza veya fedakârlık neticesinde geminin uğradığı hasarların tamirini mümkün kılmak için gemi bir limana veya bir yere girer veya bir limanda yahut bir yerde kalırsa ve geminin emniyetle yolculuğa devam edebilmesi bu tamire bağlı bulunursa, kaptanın ve gemi adamlarının ücretleriyle yiyip içmeleri için geminin bu liman veya yerde durduğu munzam devrede ve yolculuk edebilecek duruma girdiği veya bu duruma girmesi lâzım geldiği tarihe kadar makul had içinde yapılmış bulunan masraflar müşterek avaryadandır. Munzam durma devresi, gemi mahkûm edildiği veyahut ilk yolculuğuna devam etmediği takdirde geminin mahkûm edildiği yahut yolculuğu bıraktığı tarihte ve şayet bu tarihte gemi henüz boşaltılmamış olursa boşaltmanın bittiği tarihte sona erer. Munzam durma devresinde sarf edilmiş olan kumanya ve yakıt ve bu devrede yapılmış olan liman masrafları (müşterek avaryadan olmayan tamirlerin yapılması sebebiyle sarf edilmiş bulunan hariç olmak üzere), müşterek avaryaya kabul olunur.

8. Muvakkat Tamirler

Gemi, bir limanda ortak çıkar gereğince veya müşterek avaryadan sayılacak bir fedakarlık sonucunda oluşan hasarlardan dolayı geçici tamir görürse, bu tamirin masrafları da müşterek avarya olarak kabul olunur. Şu kadar ki; kazaen oluşan bir hasar neticesinde sadece

yolculuğun ikmalini temin için muvakkat tamirlere girişilmişse yapılan masraflar ancak mezkur tamirler yapılmamış olsaydı karşılaşılabilecek ve müşterek avarya olarak tazmin edilecek olan masraftan elde edilen tasarruf nispetinde ve yapılmış olan masraflar yüzünden diğer ilgililerin elde edebilecekleri tasarruflara bakılmaksızın, müşterek avaryaya girebilir. Müşterek avaryadan sayılan muvakkat tamir masraflarından yeni ve eski farkı indirilmez.

9. Boşaltılma sırasında yüke gelen zararlar

Yük, yakıt ve kumanyanın yalnız elden geçirme, boşaltma, depolama, yeniden yükleme ve istif ameliyeleri sırasında uğrayacakları hasar ve kayıplar; ancak, bu ameliyelere ait masrafların müşterek avaryadan sayılmaları halinde, müşterek avarya olarak kabul olunur.

10. Geminin müdafaası

Geminin düşman veya deniz haydutlarına karşı müdafaası halinde müdafaa sırasında gemiye veya yüke yapılan hasar, bu sırada sarf olunan cephe, gemi adamlarından biri müdafaa sırasında yaralandığı veya öldüğü takdirde tedavi ve cenaze masrafları, müşterek avarya olarak kabul olunur.

11. Geminin kurtarılması

Geminin düşman veya deniz haydutları tarafından durdurulup da fidye verilerek geminin ve yükün kurtarılması halinde rehinelerin geçim ve kurtarılma masraflarıyla birlikte, verilen fidye müşterek avarya olarak kabul olunur.

12. Para tedariki

Müşterek avarya masraflarını kapatmak üzere yolculuk sırasında para bulmak lâzım gelip de bu hal zarar ve masraflara sebep olmuş veya ilgililer arasında yapılacak paylaşma ayrıca masrafi icap ettirmişse, mezkûr zarar ve masraflar da müşterek avaryaya kabul olunur. Hususiyle yolculuk sırasında satılan malların satışından doğan ziyan, lâzım olan para deniz ödöncü yolcu ile alınmışsa deniz ödöncü primi, deniz ödöncünden başka bir suretle alınmışsa sarf olunan paranın sigorta primi, zararların tespit ve tayini ve müşterek avarya hesaplarının yaptırılması masrafları müşterek avarya olarak kabul olunur. Para, borçlu masaya dâhil ilgililerden herhangi biri tarafından temin olunmamışsa müşterek avaryaya giren sarfiyat için yüzde iki nispetinde bir komisyon kabul olunur. Ancak, komisyon hesap edilirken kaptan, zabıtlar ve tayfaların ücretleri ve geçim masrafları ve yolculuk sırasında yeniden tedarik edilmemiş olan yakıt ve kumanya bedelleri nazara alınmaz.

3.2.1.1.3. Hususi Avarya

Müşterek avaryanın yukarıda bahsettiğimiz unsurlarını içermeyen zarar ve masraflar ise "hususî avarya" olarak anılır. Hususî avaryada, müşterek avaryadaki gibi bir zarar paylaşımı yapılmaz. Hususî avarya sonucu ortaya çıkmış gemiye ait zararları gemi maliki, yüke ait zararları ise yük ilgilisi karşılar. Hususî Avarya halleri aşağıdaki gibidir (Avşar, 2006);

- Yolculuk sırasında olsa bile hususî avarya neticesinde lâzım olan paranın tedarikinden çıkan zarar ve masraflar;
- Gemi ve yük için birlikte itiraz edilmiş ve her ikisi kurtarılmış olsalar bile itiraz masrafları;
- Gemi yüzmekte iken yelken zorlaması veya makine ve kazanların çalıştırılması yüzünden gemi, yük ve navlun veya bunlardan birinin bozulacağı olacağı kayıp ve hasarlar.

3.2.1.1.4. Tam Ziya

Tam ziya olabilmesi için belirlenmiş sigorta konusunun tamamen ortadan kalkmış olması gerekir. Yani yapılan antlaşma kurallarının her maddesinin önemini yitirmiş olması gerekir. Fırındaki un çuvalları için sigorta yapan bir fırıncının, iş yerini su basması ve bütün un çuvallarının ıslanması, kullanılamaz hale gelmesi gerekir. Bizim konumuz içinse TTK gerekli maddeleri aşağıdaki şekilde sıralamıştır (Avşar, 2006).

Gemi veya mallar yok olmuş veya bir daha elde etmek ihtimali olmaksızın sigortalının elinden çıkmış, hususiyle kurtarılamayacak surette batmış veya asli vasıfları kaybolmuş yahut ganimet olduğuna karar verilmişse gemi veya mal için tam ziya vardır. Gemi enkazının veya demirbaş teferruatının tek tük parçaları kurtarılsa bile tam ziya var sayılır.

2008 yılında UND ADRIYATİK gemisinin Adriyatik denizinde yanarak tam yapısal kayıpla sonuçlanması Tekne & Makina sigortasında Tam Ziyaya örnek olarak verilebilir. Olay sonucunda UND ADRIYATİK gemisinde Trieste’de yapılan değerlendirmeler

sonucunda gemi donatan ve işleticileri 21.02.2008 tarihinde sigortaya baş vurarak, tamir masraflarının geminin sigorta ve mevcut pazar değerinin % 80'ini geçmesi sebebi ile geminin sigorta tarafından “Hükmi Tam Ziya” (Constructive Total Loss) sayılmasını istemiştir. Sigorta kuruluşları yaptıkları ekspertiz sonucunda 25.03.2008 tarihinde donatanın isteğini kabul etmiştir. Gemi, Mayıs 2008 içerisinde sigorta kuruluşu tarafından Trieste’de hurda olarak bir söküm firmasına satılmıştır.*

Navlun için tam ziya, bütün navlunun kaybolması halinde var sayılır. Malların varma yerine ulaşması halinde beklenen komisyon veya umulan kâr için tam ziya, malların varma yerine ulaşmaması halinde varsayılır (Avşar, 2006).

Deniz ödöncü ile avarya paraları için tam ziya; deniz ödöncüne karşı rehnedilen şeylerle kendileri için avarya paraları avans olarak verilen veya harcanan şeylerin tam ziyaya uğramaları veyahut da; alınan deniz ödünçleri veya sair takyitler neticesinde mezkûr paraları karşılamak için hiçbir şey almayacak şekilde bir hasarla neticelenen diğer bir deniz kazasına uğramaları halinde var sayılır (Avşar, 2006).

3.2.2. Navlun Sigortası

Navlun sigortası esasta kazanç kaybını kapsar. Navlun sözleşmesinin şekline veya taşıma hizmetine göre poliçe adaptasyonu yapılır. Genel olarak iki türdür; Kiracı Sigortası: Süreli Kiralamada uygulanır. Aylık kira taksitlerinin alınamamasına karşılık yaptırılan sigorta türüdür. Sefer Sigortası: Gemi veya yükün kaybı durumunda geri ödenmesi gereken navlunun sigorta edilmesidir.**

*Bkz. geniş bilgi için; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü Deniz Kazaları İnceleme Kurulu (Dekik) Raporu

** <http://epitemosfer.blogspot.com.tr: P-Sigortası.html>/Erişim: 28.03.2014

3.2.3. P&I Sigortası

Kulüp sigortasını, "üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü" şeklinde tanımlamak mümkündür (Algantürk, 2006).

P&I Kulüpleri, "Protection and Indemnity" kelimelerinin kısaltmalarını temsil eden armatörlerin birleşerek oluşturduğu ve deniz kazalarına karşı üçüncü şahısların göreceği zararları teminat altına alan oldukça büyük oluşumlardır. P&I Kulüplerinin teminat aralığı o kadar geniştir ki, herhangi bir dünya limanında gemi üzerinde yükleme-boşaltma işinde çalışan bir işçinin geçirdiği küçük kazalarda dahi yüksek tazminatlar ödenir. Kulüpler, kuruluş amaçları gözlemlendiğinde kar amacı gütmeyen, meydana gelen hasar ve zararları kulüp üyesi donatanlar arasında belirli kurallara uygun bölüştüren kuruluşlardır. *

Yani üyelerden birinin, karşılaştığı tehlikeleri veya rizikoları ve bunlardan doğan zararı diğer üyeler arasında paylaştırarak, zarara uğrayan üyelerinin yükünü hafifletmek amacı gütmektedir. 6102 sayılı TTK madde 1402-(1)'de tanımlanan "birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigorta" anlamındadır. Bir başka deyişle kulüp sigortası, tekne ve makine sigortası ile sağlanamayan rizikolardan doğan zararları, yani donatanın üstleneceği zararları karşılamak üzere donatanlarca kurulmuştur.

Bir P&I Kulüp faaliyetlerinde bir sigorta firması, hukuk firması ve kayıp hesaplayıcısından oluşan karma bir yapıyı gösterir. Bunun anlamı kulübün kazayla ilgili uzmanları ve uzlaştırmacıları bulmaktan tutun, kanuni destek ve tazminat ödemeye kadar kazanın her aşamasında armatöre destek olmasıdır. P&I kulübü gemi armatörüne yardım etmek için vardır ve sorumluluklarıyla ilgili tazminatlarını karşılar.

Bu durumda hemen hemen her zaman gemi armatörü ve kulübü oluşan problemleri çözmede beraber çalışırlar ve çok nadiren P&I kulüple armatör tazminat kapsamı konusunda

* <http://epitemosfer.blogspot.com.tr: P-Sigortası.html>/Erişim: 28.03.2014

ihtilafa düşerler. Kulüpler sadece sigortayı kapsamayan aynı zamanda tazminatlarla ilgili kanuni tavsiyeleri veren ve kazalara cevap verebilen eşsiz organizasyonlardır. Armatörün sorumluluklarını yönetirken bir kulüp aynı zamanda bir taraftan iki torba pirincin kayıp olmasıyla ilgilenmek zorunda kalırken diğer taraftan tamamen yüklü olan bir geminin batışıyla ilgilenmek zorunda kalabilir. Onun için özel bir kazaya karşı P&I'nın reaksiyonunun kabul edilebilir ve donanımlı olması gerekmektedir.

Kulüpler yüksek kalitedeki özel teknik uzmanlara, deniz hukuku uzmanlarına ve yerel ticari makamlara ulaşabilme imkanına sahiptirler. Eğer doğru kullanılırsa bu çalışma ağı gemi armatörü ve kulübünü herhangi bir kazadan sonra oluşabilecek tazminatlara karşı rahatlıkla kendilerini savunabilme imkanı verir. Gemi sahibine herhangi bir tazmin davası durumunda sorumluluğunun olup olmadığı, varsa maliyetinin ne olduğu veya sorumluluğun nerede sınırlandığı ve sorumluluğun tamamını üzerine alabilecek veya bir kısmını üstlenmesi gereken bir taraf olup olmadığı konusunda bilgi verilmelidir.*

3.2.3.1. 6102 Sayılı TTK'da P&I Sigortası

Yeni TTK madde 1402- (1), Birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigortadır. Karşılıklı sigorta faaliyeti ancak kooperatif şirket şeklinde yürütülebilir. Bu maddenin 6762 sayılı eski TTK'daki karşılığı madde 1263/3'de "Birçok şahısların birleşerek içlerinden herhangi birinin duçar olacağı her nevi tehlikeden (rizikodan) doğan zararları tazmin etmeyi taahhüt etmelerine "karşılıklı sigorta" denir." şeklinde verilmiştir.

Madde 1402, 6762 sayılı eski Kanunun 1263 üncü maddesinde yer alan karşılıklı sigorta müessesesi Tasarıda da aynen korunmuş ancak, bunun sistematik açıdan sigorta sözleşmesinin tanımının verildiği maddede yer almasının uygun olmayacağı kanaatine varılmıştır. Zira, sigorta sözleşmesinin tanımının verildiği kanunun 1401'inci maddesi genel bir tanım maddesi mahiyetinde değildir. Maddede, sadece sigorta sözleşmesi tanımlanmaktadır. Sigortacılığın

* Bkz. geniş bilgi için; www.shipdatanews.com/Erişim 25.03.2014

ilk temellerini oluşturan karşılıklı sigorta ise, sigorta sözleşmesinin özel uygulanış şeklidir. Yoksa karşılıklı sigortada yapılan sigorta sözleşmeleri ile diğer sözleşmeler arasında hukuki açıdan bir fark bulunmamaktadır. Maddeye yenilik olarak Sigorta Murakabe Kanununa paralel şekilde, karşılıklı sigortanın, kooperatif şeklinde örgütlenmelerde mümkün olabileceği eklenmiştir. Bu noktada, birden çok kişinin kendi aralarında bir havuz oluşturarak riski aralarında paylaştırmaları sigorta olarak nitelendirilemeyecektir. Sigortacılık ancak organize edilmiş bir müessese bünyesinde var olabilir. Öncelikle, sigortanın risklerin transferi ve paylaştırılması şeklinde iki temel işlevi vardır. Belli bir yapı içinde örgütlenmeden, diğer bir ifade ile, sigorta ettirenlerin aynı zamanda sigortacı olarak riski üzerine alması durumunda bu iki işlevden, riskleri transfer işleminden bahsedilemez. Bu nedenle karşılıklı sigorta, yapısı gereği kooperatif şeklinde yapılanmayı gerektirir. *

Bu madde aslında P&I mantığını tanımlamaktadır. P&I, bir başka deyişle deniz sigortacılığında olmazsa olmaz kavramlardan birisidir. P&I kulüplerinin işleyişine göre üyelerden her biri belirli bir prim (katılım payı) ödemekte, içlerinden zarar görenlerin zararları, ödenen primlerle oluşturulan havuzdan karşılanmaktadır. Yeni TTK 1402'nci maddede “zararın karşılanacağı” taahhüdüne yer verilmiş, ancak bu taahhüdün hangi kaynak kullanılarak yerine getirileceği (katılım payları) hükme bağlanmamıştır. Dolayısıyla, P&I Kulüplerinin işleyişinin aynen benimsenmiş olup olmadığı netleşmemektedir (Işıklı, 2012).

3.2.3.2. P&I Sigortasının Gelişimi

19. yüzyılın ortalarında kendilerini geleneksel tekne sigortalarının karşılamadıkları sorumluluklar içinde bulan armatörler, ekonomik ve teknolojik değişikliklerdeki büyük artış ve bunlara paralel olarak gemilerin değeri ve taşıdıkları yüklerin karmaşıklığı nedeniyle kendilerini sürekli artan sorumluluklar içinde bulmuşlardır. Buna bağlı olarak bu sorumlulukların boyutu ve çeşitliliğinde hızlı bir artış takip etmiştir (Hazelwood, 1994).

*Bkz. geniş bilgi için; [www.yttk.com/Yeni TTK/Erişim](http://www.yttk.com/Yeni_TTK/Erişim): 30/07/2013

1836’ da Devaux ile Salvador gemilerinin çatışması olayında bir geminin diğer gemiye verdiği hasar sonucu oluşan zararlar için mahkemeler o tarihlerde normal bir tekne poliçesi kapsamına giremeyeceği kararını vermektedir. Daha sonraki gelişmelerde sigortacılara, tekne sigortasının gemi sigorta değerinin sadece çatmadan doğan sorumlulukları 3/4 oranında karşılanması kabul ettirilmiştir. Geriye kalan 1/4’lük kısım ise donatana bırakılmak suretiyle donatanın daha dikkatli ve tedbirli olacağı düşünülmektedir (Hazelwood, 1994).

Bu problemi çözmek için armatör grupları oluşan tazminatları paylaşabilmek amacıyla kendi aralarında birlikler kurdular. Gemi sahipleri kendi üzerlerine kalan 1/4 çatışma riskine karşı kendilerini güvence altına alabilmek için kulüp sigortalarını kurmuşlardır. Sonradan gemi sahiplerinin gemi sigortaları dışında kalan artan sorumlulukları ve risklerinin etkisiyle P&I sigortalarının kapsamı genişletilmiştir.

Dilimize koruma ve tazminat olarak çevrilen (Protection and Indemnity) kulüplerin, deniz ticareti dünyasına verdiği hizmet çok yaygındır (Öztek, 1996). Şu anda toplam 13 adet Müşterek Sigorta Birliği (Mutual Insurance Associations) veya diğer adı ile P & I (Protection & Indemnity Clubs - Koruma ve Tazminat Kulüpleri) oluşmuştur. Bu kulüpler şimdi dünya toplam tonajının % 95’ini sigorta altına almış durumdadır.*

P&I kulüpleri müşterek ve kar gözetmeyen organizasyonlar olarak faaliyet gösterirler ve sadece ilgili yıl için oluşan toplam masraf ve tazminatları üyelerinden alırlar. Pay sahipliği sistemi yoktur ve üyesi olan armatörler bir diğerini sigortalar.

Bu 13 P&I Kulüp 2 önemli alanda beraber hareket ederler. Birincisi kulüpler kendi aralarında tazminatları paylaşırlar ve kollektif bazda yüksek seviyede reasürans satın alırlar. Bu kulüplerin piyasada normal olarak mevcut olan risklerden daha çok risk alabilmelerini sağlar. Böylece sigorta 3 aşamada gerçekleştirilmiş olur. İlk olarak kulüp 5 milyon USD’ ye kadar olan tazminatları karşılar, ikinci olarak tüm kulüplerin oluşturduğu havuz geriye kalan 25 milyon USD’yi karşılar ve üçüncü olarak eğer tazminatlar 30 milyon USD’yi

*Bkz. geniş bilgi için; www.shipdatanews.com/Erişim 20.03.2014

aşarsa (5 + 25), dünyada en büyük reasürans kontratı olarak bilinen bir kollektif kontratla reasüre edilir.*

3.2.3.3. P&I Çalışma Sistemi

Esas olarak çalışma sistemi mütüel (karşılıklı) sistemdir. Bu sistemde, kulübe, poliçe yılı içerisinde ödenen primler** ve diğer gelirler bir fon oluşturmakta ve bu fon yatırıma tahsis edilmektedir. Gelecek dönemde “primler” ile “sabit yatırım gelirleri (investment earnings)” bir hesapta toplanmakta, diğer hesapta da o üyenin o dönem içerisinde aldığı hasar bedelleri “talepler(claims)” ile genel masraflardan o üyenin hesabına düşen “masraflar(expenses)” toplanmakta ve bu karşılıklı iki hesabın “ ana eşitlik, denge veya temel denklem (basic equality)” denen bir sistem içerisinde yürütülmesi esas alınmaktadır. Kısaca bu “mütüel” sistemde, terazinin bir kefesine prim artı yatırım gelirleri konmakta, diğer kefedeki talep artı masraflar yer almakta ve bunların eşit olması gerekmektedir. Bu dengenin bozulması durumunda (üyenin yatırdığı aldığından az ise) ilave tediye istenmesi, yok eğer fazla ise prim iadesi söz konusudur.

Diğer taraftan kulübün sağladıkları teminatlardan “mütüel” sistemin dışında “fix (calls) Premium” belli prim ödemek suretiyle de yararlanmak mümkündür. Bu durumda dönem sonunda prim iadesi veya ilave tediye söz konusu olmamakta, bir sonraki dönem prim artışı veya azalışı uygulanmaktadır.

Ayrıca kulüpler üzerine almış oldukları riskleri paylaşmak adına kendi aralarında oluşturdıkları ve “havuz (pool)” denen Uluslararası Gruba üye olmaktadır. Bir kulübün Uluslararası Gruba üye olabilmesi için kuruluşundan itibaren en az 5 yıl geçmesi, mali durumunun kendi ülkesinde düzenli ve itibarlı olması gerekmektedir. Kulübün “pool” üyesi olup olmaması üye için ayrı bir teminat teşkil etmekte, “pool”a dahil bir kulübün faaliyetine

*Bkz. geniş bilgi için; www.shipdatanews.com/Erişim 20.03.2014

**Primler, Kulübün toplam tazminat tutarının toplam üye gemi gros tonajına bölünüp, bulunan birim tarifenin gemi sahibi gros tonajıyla çarpılması metoduyla elde edilir. Detaylı bilgi için bkz. West Of England P&I Kuvaralları.

son verilmesi halinde, faaliyeti sona eren kulübün üyesi donatanın alacakları “pool” üyesi diğer donatanlar tarafından karşılanmaktadır. Uluslararası Grubun temel amacı, her bir kulübün taşıdığı riski grup üyeleri arasında paylaşmaktır. Buna ilişkin şartlar “havuz (pool) sözleşmesi” adı verilen sözleşmede düzenlenir (Algantürk, 2006).

3.2.3.4. P&I Sigortasının Kapsamı

P&I kulüpleri gemi sahiplerinin sorumluluklarını kapsar, mülkiyet olarak gemiyi kapsamaz. Genellikle kapsam altına alınan riskler aşağıdaki gibidir*:

- Gemi personeli, yolcular ve üçüncü kişilerin ölümü ve yaralanması
- Gemideki kaçaklar ve denizden kurtarılan kişiler için doğan sorumluluklar
- Çatışmadan doğan sorumluluklar
- Karaya oturmada doğan sorumluluklar
- Sabit veya yüzer objelere zarar vermeden doğan sorumluluklar
- Kirlenmeden doğan sorumluluklar
- Batık çıkarmadan doğan sorumluluklar
- Yedekleme operasyonlarından doğan sorumluluklar
- Yüke karşı sorumluluk
- Zabitan ve mürettebatın tedavi masrafları, hastalık dolayısıyla yurda iade masrafları, mürettebatın ikame masrafları (bu şekilde yurda iade edilenin yerine gemiye giden mürettebatın yol masrafları), yaralının hastanın karaya çıkarılması, can kurtarma masrafları, çatma sorumluluğunda tazminatın 1/4’ü kulüp sigortası kapsamında olduğu, bu tazminatlarla ilgili oluşan diğer kanuni masraflar.

3.2.3.5. İlk Önce Ödeme Kuralı

Kulüp kurallarında yer alan “ilk önce ödeme” kuralı gereğince, bir üyenin uğradığı zararın tazminini kulüpten talep edebilmesi için sadece kulübün teminat kapsamında olan

* Bkz. geniş bilgi için; www.shipdatanews.com/Erişim 20.03.2014

sorumluluğun doğmuş olması yeterli olmayıp aynı zamanda üyenin üçüncü şahsın zararını tazmin etmesi gerekir. Çünkü kulüp, üçüncü şahsın zararını tazmin etmesinden dolayı üyenin malvarlığındaki eksilmeyi teminat altına alır. Üyenin mal varlığında tamamen iradesi dışında veya rızası bulunmaksızın meydana gelen bu azalma bir zarar teşkil eder. Kulübünde bu zararı karşılama yükümlülüğü içerisinde bulunmasından dolayı kulüp sigortası bir zarar sigortasıdır. Aynı zamanda kulüp sigortası bu zarardan dolayı üyenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artmasına sebebiyet vermesinden ötürü bir pasif sigortasıdır. Kulüp sigortasında, “ilk önce ödeme kuralı” “pay to be paid” mali zararlar kapsamına giren talepler hakkında uygulanır. Uygulamada zarar gören üçüncü şahsın yaralanması veya ölümü halinde kulüpler bu kuraldan feragat ettikleri ve zarar gören üçüncü şahsın kendisine ya da onun yakınlarına karşı bu kuralı savunma olarak ileri sürülemeyecekleri kabul edilmektedir (Algantürk, 2006).

3.2.3.6. Denize Yağ veya Yakıt Kaçaklarında P&I Kulüplerin Rolü

Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu Uluslararası Deniz Ticaretinde faaliyet yapan neredeyse tüm tankerleri sigortaları kapsamına almışlardır. Onun için P&I kulüpleri hemen hemen her yağ veya yakıt kaçağında rol oynarlar. Sivil Sorumluluk Konvansiyonuna taraf olan devletlerde temizleme operasyonu devlet makamları tarafından, Amerika’da armatörler tarafından yapılmasına rağmen, sadece yapılacak harcamayı onaylamak dahi olsa kulüp her zaman konuyla ilgili olacaktır. Bununla birlikte kulüp, Uluslararası Yağ ve Yakıt Kirliliği Tazmin Fonu (International Oil Pollution Compensation Fund - IOPCF) ile de işbirliği yapmaktadır. IOPCF’nin içerisinde olduğu büyük yağ ve yakıt kaçaklarında P&I Kulüp IOPCF ile birlikte çalışır, böyle bir durumda her ikisi beraber bilgilendirilir ve mümkün olabilen harcamalar şeklinde kirliliğin telafi yoluna gidilir. Temizleme masrafları genellikle kulüp tarafından karşılanır. IOCPF ise üçüncü taraflara yüksek miktarlarda ödeme yapılması gerekiyorsa devreye girer. Ayrıca yağ ve yakıt kirliliği kazasında, kulüp neredeyse her zaman sigorta garantisi verir ve Sivil Sorumluluk Konvansiyon Sertifikası sunar.*

* Bkz. geniş bilgi için; www.shipdatanews.com/Erişim: 23.03.2014

3.2.3.7. Türk P&I Sigortası

Dünya ekonomisindeki hızlı değişimle birlikte globalleşme ve uluslararası rekabetin artması sonucunda, Türk Deniz Ticaret Filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücü ile taşıma kapasitesinin artırılması için yeni çalışmalar yapılması artık zorunlu hale gelmiştir. Elbette bunu sağlayacak ana bileşenlerden biride sigorta sektörüdür.

Özellikle İngiliz kulüp sigortalarının dünya sigortacılık piyasasında geniş bir uygulama alanı bulduğu ve bu gün bütün denizci ülkelerin sigortacılık alanında etkisini gösterdiğini söyleyebiliriz.

Yıllardır milli bir P&I sigortasının bulunmaması Türk Denizciliğinin hak ettiği uluslararası prestij ve saygınlık için önemli bir eksiklik olmuştur. Bugüne değin bu sigorta için yüksek miktarlardaki milli servetimiz yabancı ülkelere aktarılmakta ve sigorta sektörümüz bu önemli pastadan pay alamamaktaydı.

Bütün bu eksiklikleri kapatmak ve Türk Denizcilik Sektörünü daha iyi yerlere taşımakla birlikte yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu ve yine yürürlükte olan yönetmelikler ve diğer düzenlemeler ile denizde uygulanması zorunlu olan sigortalar (bu zorunlulukların bir kısmı da uluslararası hukuk normları ile ortaya çıkmaktadır) ve bu zorunlu sigortaların idare tarafından aranması, milli bir P&I sigortasının kurulmasının gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Türk denizcilik sektörünün büyük eksikliklerinden olan ve uzun süredir üzerinde çalışılan; devlet ile özel sektörün bir araya gelerek çalışmalarını yürüttüğü Türk P&I kulübü üç kamu ortaklığı bulunan sigorta şirketi Ziraat Sigorta, Halk Sigorta ve Güneş Sigorta ile P&I Kulüp temsilciliği konularında uzmanlıkları bulunan üç P&I Kulüp temsilcisi, Metropol Denizcilik, Omur Denizcilik ve Vitsan Denizcilik ortaklığı ile kurulmuştur. Bu şirketler yönetim kurullarında kendi ortaklıkları nispetinde temsil edilmektedirler. Ayrıca yönetim kuruluna Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan bir üye atanmıştır. İlk dönemde Türk Bayraklı ve Kabotaj hattında çalışan gemilere 10,000 GT üst limite kadar teminat vermeyi hedefleyen Kulüp, Su Araçları Sorumluluk, branşında faaliyet göstermek için, T.C.

Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'ne ruhsat başvurusunda bulunmuş, 18.02.2014 tarihinde de faaliyetlerine başlamıştır.*

3.2.3.7.1. Türk P&I Kulübünün Sağladığı Avantajlar

İçerisinde bulunduğumuz dönemde, deniz araçlarının belli bir kesiminde P&I sigortasına sahip olma zorunluluğu bulunmakta hatta idare bu konuda denetim yapmaktadır. Fakat diğer taraftan, sigorta teminatının elde edilmesi hususu ise başlı başına bir sorun teşkil etmektedir. Yerli Sigorta piyasasından alışılmış P&I teminatı temin edilemediği için, istisnasız tüm Türk menfaati içeren gemiler P&I teminatlarını uluslararası sigorta piyasalarından elde etmektedirler. Türk P&I Sigorta şirketinin pazara katılımı ile rekabette çeşitlilik sağlanarak Türk Denizciliğinin büyük bir eksikliği giderilmesi amaçlanmıştır.

Milli P&I Sigortasının sağladığı diğer bir avantaj ise herhangi bir anlaşmazlık durumunda kendi hukuk sistemimiz içerisinde anlaşmazlıklara çözüm bulmak olacaktır. Keza sigorta piyasasında faaliyet gösteren sigortacılar doğal olarak kendi teminatlarını kendi hukuk sistemlerine uygun olarak dizayn etmişlerdir. Sigortalı ve sigortacı arasında oluşabilecek uyumsuzluklarda ise yetkili mahkemeler genellikle sigortacının ön gördüğü mahkemeler ve hukuk sistemleri olmaktadır. Bu hukuk sistemleri genellikle İngiliz Mahkemeleri ve kanunları olmaktadır. Zaman zaman Rus, Romen, İskandinav, Alman kanunlarının uygulandığı teminatlar ile de karşılaşılmaktadır. Buradaki amaç Türk Denizcilerinin ve P&I teminatı sebebi ile mağdur olan tarafların uyumsuzluklarını çözümleme noktasında karşılaştıkları sorunları en aza indirmesi olacaktır. Çünkü herhangi bir sorun anında, sigortalılar sigortacının hukuk sistemi üzerinden sorunlarını çözmek durumunda kalmaktadırlar.

Mevcut durumda ortaya çıkan bir başka sorun ise sigorta poliçesini temini esnasında ortaya çıkan teknik sorunlardır. Sigortacıların yabancı olması kendi bulundukları bölgeye özgün kriterler ile risk kabulü yapmalarından dolayı armatörlerimiz ve gemi işletmecilerimiz ciddi sorunlar yaşamaktadırlar. Milli pandinin misyonlarından bir tanesi de bölgemize has

* Bkz. geniş bilgi için; www.turkpandi.com/Erişim: 25/10/2014

özmler üretmek ve teminatı mümkün olabildiğince yaygın bir şekilde piyasanın hizmetine sunmak olacaktır. Bu anlamda tabii ki gemiler uzman survey firmaları tarafından P&I perspektifi ile incelenecek ve işletmecilere tavsiyelerde bulunulacaktır. Ama bu incelemeler yapılırken bölgesel özelliklerimiz de dikkate alınarak yapılmasını sağlayacaktır.

Karasularımızda sayısı yüzün üzerinde sahipsiz batık gemi bulunmaktadır. Bunların bir kısmı sigortasız gemilerin yarattığı riskler sonucunda ortaya çıkmış olmakla beraber diğer bir kısmı da sigortacıları tarafından sahiplenilmedikleri için kendi haline bırakılmıştır. Türk P&I sayesinde çözümlenmemiş, tazmin edilmemiş hasarların sayılarında gözle görülür bir farklılık oluşacağı açıktır.

Yine Türk P&I ile sadece gemi sahipleri değil tüm deniz yolu ile seyahat eden yolcular, tüm dahili kabotajda yük taşıtan işletmeler ve araçları ile gemilerde seyahat eden araç sahipleri tazminata konu hadiselerinin sigorta güvencesi altına alınmış olmaktadır.

P&I sigorta şartlarının Türkçe olarak sigorta yaptıracak olanların karşılına gelmesi de milli P&I'nı sağladığı diğer bir avantajdır. İlerleyen dönemlerde denizcilik sektöründe sektöre has çözümler ile sektöre destek vermesi sayesinde Türk Denizcilik Sektörünün Uluslararası alanda hak ettiği yeri almasında hiç şüphesiz büyük oranda katkısı olacaktır.*

3.2.3.7.2. Türk P&I Sigortası Kapsamında Sağlanan Sorumluluk Sigortaları

Milli Pandi'nin denizcilik sektörüne sunduğu ürünler, su araçları sorumluluk sigortası, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası, dalış botu sorumluluk sigortası, balıkçı teknesi sorumluluk sigortaları ile yat sorumluluk sigortasıdır. Bu sigortalara aşağıda kısaca değinilmiştir.**

a. Su araçları sorumluluk sigortası

Türk P&I'nın ana ürünü olan P&I sigortasıdır. Bu teminatla Tekne / Gemi donatan ve

* Bkz. geniş bilgi için; www.denizhaber.com.tr/Türk-P&I-sigortası/Erişim: 07/06/2014

** Bkz. geniş bilgi için; www.turkpandi.com/Erişim: 04/11/2014

sahiplerinin üçüncü şahıslara karşı, çevreye karşı, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türüdür. P&I sigorta kapsamı altında olan rizikolar aşağıda sıralanmıştır.

- Gemi adamlarının veya 3. şahısların yaralanma, hastalık, ölüm tazminat ve masrafları
- Gemi adamlarının yurda iade masrafları
- Gemi adamlarının ikame masrafları
- Gemi adamlarının şahsi eşyalarının kaybı ve hasarlanması
- Sapma ve liman masrafları
- Kaçaklar ve mülteciler
- Denizde can kurtarma
- Çatma Sorumlulukları
- Karada, denizde mala hasar / sabit ve yüzer objelere hasar
- Çeki sorumlulukları
- Enkaz kaldırma
- Karantina masrafları
- Yükün taşınmasından doğan sorumluluklar (eksiklik, hasar, imha)
- Geminin müşterek avarya payı
- Cezalar
- Dava ve say masrafları

b. Deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası

13 Ağustos 2014 tarihinde yürürlüğe giren bu sigorta ile sigortacı, poliçede belirtilen ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracında, duraklamalar da dahil olmak üzere, tahsis amacına uygun şekilde kullanımda bulunduğu süre içinde meydana gelecek bir kaza, sabit ve yüzer cisimlere çarpma ve çatma sonucunda, seyahat eden yolcuların veya üçüncü şahısların uğrayacakları bedeni ve maddi zararlara ilişkin işletmecinin (işletenin) ya da donatanın tazminat sorumluluğunu poliçede yazılı sigorta bedeline kadar temin etmeyi sağlar.*

* Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.trErişim: 04/11/14

Yolcuların gemi kazası sonucu ölmesi veya yaralanması ya da eşyalarının hasara uğraması durumlarına ilişkin asgari teminat tutarları aşağıdaki tabloda belirlenmiştir. Aşağıda belirtilen kaza başına maddi teminat tutarı ile ölüm, sakatlık ve tedavi giderleri teminat tutarları, yolcu dışındaki üçüncü şahıslara verilen zararlar için de uygulanır.*

Tablo 2. Deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası teminat tutarları (18 Ekim 2014 Tarihli R. G. Sayı: 29149).

Asgari Teminatlar ⁽¹⁾ (²)					
	A. Maddi Teminat			B. Ölüm, Sakatlık ve Tedavi	
				Giderleri Teminatı	
	Bagaj Başına	Araç Başına	Kaza Başına ⁽³⁾	Kişi Başına	Kaza Başına
a) Yolcu sayısı 12’den fazla olan deniz araçları	2.250 SDR	12.700 SDR	Yolcu/Araç Kapasitesi X 2.250/12.700 SDR	250.000 SDR	Yolcu Kapasitesi X 250.000 SDR
b) Yolcu sayısı 12 veya 12’den az olan deniz araçları			Yolcu Kapasitesi X 2.500 TL	250.000 TL	Yolcu Kapasitesi X 250.000 TL

(¹) SDR: Uluslararası Para fonu (IMF) tarafından 1969 yılında meydana getirilmiş uluslararası bir rezerv birimi olan Özel Çekme Hakkı anlamına gelmektedir.

(²) Yolcu Kapasitesi: Deniz aracının ruhsatında belirtilen yolcu kapasitesi anlamına gelmektedir. İlgili ruhsatta yaz ve kış için farklı yolcu sayıları belirtilmiş ise, bunlardan büyük olan dikkate alınır.

(³) Poliçe düzenlenirken teminat tutarlarının hesaplanmasında, yolcu taşıyan gemiler için yolcu kapasitesi, araç taşıyan gemiler için araç kapasitesi, hem araç hem yolcu taşıyan gemiler için ise teminat tutarı yüksek olan dikkate alınır.

Türk P&I, Yolcu Taşımacılığı Sorumluluk Sigorta Poliçesini, gezi teknesi sektörü ve 1000 GT’yi geçmeyen ve 500 yolcudan fazla taşımayan küçük gemiler için 500 milyon USD’ye kadar teminat vermektedir. Teminat verdiği sorumluluklar aşağıda belirtilmiştir.

- Çatışma ve maddi hasarlar
- Rotadan sapma masrafları
- Soruşturma ve muamele masrafları
- Cezalar

* Bkz. geniş bilgi için; R.G. Tarih: 18 Ekim 2014, Sayı: 29149

- Araştırma ve savunma masrafları
- Yolcu ve diğer ziyaretçiler
- Şahsi eşyalar
- Çevre kirliliği sorumluluğu
- Karantina masrafları
- Kaçak yolcu, mülteci ve hayat kurtarma
- Su sporları (yüzme ve şnorkel teminatı)
- Enkaz kaldırma
- Mürettebatınız ile ilgili sorumluluklar
- Sözleşmelerden doğan teminatlar
- Borda iskelesi, duba veya yürüme platformundan geçen yolculara karşı sorumluluk
- Yolcuya gemi dışında yaptıkları gezintilerden doğan sorumluluklar
- Korsanlık
- Sigortasız veya düşük değerde sigortalı teknelerin verdiği zararlara karşı teminatlar
- Savaş rizikosu

c. Dalış botu sorumluluk sigortası

Türk P&I, Dalış Botu Sorumluluk Sigorta Poliçesini, dalış botu sektörü ve 1000 GT'yi geçmeye gemiler için 500 milyon USD'ye kadar çıkabilen bir teminat vermektedir. Güvence altına aldığı sorumluluklar aşağıda belirtilmiştir.

- Çatma ve maddi hasarlar
- Dalgıçlar, misafirler ve diğerleri
- Rotadan sapma masrafları
- Soruşturma ve savunma masrafları
- Cezalar
- Yolcu ve diğer ziyaretçiler
- Şahsi eşyalar

- Çevre kirliliği sorumlulukları
- Karantina masrafları
- Kaçak yolcular, mülteciler ve hayat kurtarma
- Çeki sorumlulukları
- Su sporları
- Enkaz kaldırma
- Mürettebatınız ile ilgili sorumluluklar
- Sözleşmelerden doğan teminatlar
- Dalışla ilgili eşyalar, hava ve gaz kullanımı ve temininden doğan sorumluluklar
- Dalgıçlar ve misafirler ile ilgili gemi dışında iken doğan sorumluluklar
- Korsanlık
- Sigortasız veya sigorta teminatı kısıtlı olan teknelerin verdiği zararlara karşı teminatlar

d. Balıkçı Teknesi Sorumluluk Sigortası

Özellikle balıkçı gemileri için sade dille yazılmış olan bu poliçe ile gemi operatörlerinin karşılaşacağı tüm sorumluluk rizikolarından birkaç tane istisna dışındaki tüm deniz sorumluluk rizikolarını teminat altına almaktadır Kulübün teminat altına aldığı sorumluluklar aşağıda belirtilmiştir.

- Çatma, balık ağıları, yüzer veya sabit cisim hasarları
- Gemi adamı, yolcular ve diğerleri
- Rotadan sapma masrafları
- Cezalar
- Dava ve say
- Kirlilik ve çevresel yükümlülükler
- Karantina masrafları
- Kaçak yolcular, sığınmacılar ve hayat kurtarma
- Çeki sorumlulukları

- Enkaz kaldırma
- Sözleşmelerden doğan teminatlar
- Korsanlık
- Sigortasız veya sigorta teminatı kısıtlı olan teknelerin verdiği zararlara karşı teminatlar

e. Yat sorumluluk sigortası

Yat armatörleri, işletenleri ve operatörlerine sorumluluk sigortası olarak güvence veren milli pandi'nin sağladığı teminatlar aşağıda belirtilmiştir.

- Çatma, yüzer veya sabit cisim hasarları
- Gemi adamı, misafirler ve diğerleri
- Rotadan sapma masrafları
- Cezalar
- Dava ve say
- Kirlilik ve çevresel yükümlülükler
- Karantina masrafları
- Kaçak yolcular, sığınmacılar ve hayat kurtarma
- Yarış teminatı
- Su sporları
- Çeki sorumlulukları
- Enkaz kaldırma
- Sözleşmelerden doğan teminatlar
- Korsanlık
- Sigortasız veya sigorta teminatı kısıtlı olan teknelerin verdiği zararlara karşı teminatlar

3.2.4. Harp Riski Sigortası

Deniz sigortaları, denizin genel risklerini üstlenir. Harp ve harp benzeri olayların riskleri özel harp riski sigortaları ile üstlenilir (Bennett, 2001).

3.2.5. Yük Sigortası

Yükün taşıma sırasındaki olası risklerini üstlenen sigorta şeklidir. Bu sigorta ithalatçı, ihracatçı gibi taşıtan için taşımanın tehlikelerine karşı bir kalkandır (Bennett, 2001).

3.3. Tekne Sigortasında Mali Sorumluluk Sigortaları

Bilindiği üzere tekne sigortası bir mal sigortası olmakla birlikte aynı zamanda bir zarar sigortasıdır. Bu nedenle kural olarak sigorta yapılan gemiye ve bu gemide bulunan mallara verilen zararlar ile sınırlı olmakla beraber esas itibarıyla donatan menfaatini teminat altına alır. Kural olarak sigortalı gemide oluşan zarar için teminat vermekle birlikte üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu P&I kulüpleri tarafından teminat altına alınmaktadır. İki sigorta arasındaki temel ayırım bu olmakla birlikte bu iki sigorta çeşidi kimi zaman birbiri içine geçerek birbirini tamamlar nitelikte olup buna en güzel örnek çatma* olarak verilebilir (Acar, 2006). Buna istinaden tekne sigortası kapsamında sorumluluk teminatı verilmek şartıyla, sigortacı sigortalının üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna yol açan olaylar sonucunda, zarar gören üçüncü şahsın tazminat talebine karşı himaye sağlar. Tekne sigortasının sorumluluk teminatı, çatma zararlarından doğan sorumluluk, geminin payına düşen müşterek avarya borcu, kurtarma ücreti ve bazı zorunlu masraflardır (Algantürk, 2012).

* Çatma, iki veya daha çok geminin doğrudan veya dolayısıyla çarpmasıdır. Çatma hükümleri, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1216-1221 maddeleri arasında düzenlenmiş olmakla birlikte, kanunda çatmanın açık bir tanımı yapılmamıştır. 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu ise 1286. maddesinde çatmayı, iki veya daha çok geminin çarpması olarak tanımlamıştır. Bu tanıma göre çatmanın iki unsurundan söz edilebilir. İlki çarpışan vasıtalar gemi olmalıdır, ikincisi ise iki veya daha fazla gemi çarpışmış olmalıdır. Bkz. <http://www.turkhukuk sitesi.com/> (Yıldırım, 2012): 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununda Çatma.

3.3.1. Çatışma Sorumluluğu

Sigortacılar, burada sigortalı geminin diğer her hangi gemi ile çatışması sonunda diğer gemideki kişi veya kişilerin uğradıkları zararlardan dolayı, sigortalı gemi maliki hukukten sorumlu olması nedeniyle ödemiş olduğu tutar ya da tutarların 3/4 nü sigorta yapılan geminin malikine tazmin etmeyi kabul ederler.* Her çatma olayında iki türlü zarar ortaya çıkar. Bunlardan ilki, doğrudan sigortalının malvarlığında doğan zararlardır. Sigortalı gemideki ziya, hasar, tamir masrafları ve geminin değeriindeki düşme bu kapsamdadır. İkinci grupta ise, çatma nedeniyle üçüncü kişilerin uğradığı zararlar yer alır. Gerçekten, çoğu çatmada, diğer gemi ile gemideki eşya da zarara uğrar, gemi adamları yaralanır, çevre kirlenir, hatta çatışan gemilerle hiç ilgisi olmayan üçüncü kişiler bile bundan zarar görebilir. Bu zararlar, sorumluluğu ölçüsünde sigortalı tarafından tazmin edilmek suretiyle sigortalının malvarlığına intikal eder (Acar, 2006). Doktrinde, TTK m. 1379 /7’ de yer alan “ *Çarpışma neticesi sigortalının; doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa ika edilen zararı tazmine mecbur olmak suretiyle bilvasıta zarar görmüş olması arasında bir fark gözetilmeksizin gemilerin çatması rizikosu.*” şeklindeki hükmü ile çatma zararlarından doğan sorumluluk teminatının diğer gemiye, gemide bulunan mallara verilen zararlar ile birlikte can zararlarının da teminat kapsamına alabilecek nitelikte olduğu ve bu nedenle sigorta sözleşmesinde teminat kapsamının belirlenmesi gerektiği kabul edilmektedir. Nitekim Tekne Poliçesi Genel Şartları m.3’de benzer şekilde bir düzenleme mevcuttur ve bu şarta uygun olarak tekne sigortası poliçesine eklenen İngiliz Tekne Klostları “*running down klozu*” çatma sorumluluğu teminatının kapsam ve koşullarını belirlemektedir. Tekne sigortasında verilen bu teminat malik menfaatine ek bir teminattır. Bu teminat kapsamındaki zararları şu şekilde sıralayabiliriz (Algantürk, 2012).

* Bkz. geniş bilgi için; Institute Time Clauses Hulls (Kısaca ITCH) m.8.1

a. Donatanın kendi gemisinde veya gemideki malların uğradığı zarar bakımından

Taraflar arasında kusursuz çatma* yani tarafların kusuru olmaksızın gerçekleşmiş ise, çatma sorumluluğu doğmadığından tekne sigortası teminatı kapsamı dışındadır. Dolayısıyla çarpışan gemilerin ve gemilerde bulunan insanların yahut eşyanın çatmadan dolayı uğradıkları zarara, o zarara uğrayan kişi katlanır. Çatma, gemilerden birinin kusuru ile meydana gelmiş ise yani donatanın veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse ve donatanın sigortalı gemisinin çatmada bir kusuru yok ise, diğer gemiden uğradığı zararın tazminini talep eder. Ancak çatma, donatanın sigortalı gemisinin kusuru ile meydana gelmiş ise, sigortalı gemi diğer geminin çatma nedeniyle doğan bütün zararının tazminini kendi tekne sigortacısından talep eder. Sigortalı geminin, kusurlu bir eylemi sonucunda kendi gemisinde bulunan mallara verilen zararlar tekne sorumluluk teminatı kapsamında değildir. Müşterek kusurlu çatmada**, her iki geminin donatanı kusurları oranında sorumlu olduğundan, sigortalı gemi karşı geminin kusuru oranında donatanından zararın tazminini talep eder, kendi gemisinin kusuru oranında ise kendi tekne sigortacısına başvurur.*** Müşterek kusurlu çatmada, çatışan gemilerden birinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmışsa, basit sorumluluk (single liability) esası geçerli olur. Bu kurala göre, öncelikle kusur-zarar hesabı yapılarak, gemilerden her birinin sorumluluğu tespit edilir. Sorumluluk miktarları arasındaki fark takas suretiyle hesaplanır ve çıkan bakiye, sorumluluğu fazla olan geminin çatmadan doğan sorumluluk miktarı olur (Algantürk, 2012). Bu kural bir örnek ile Ekler Bölümü'nde gösterilmiştir.

Şayet müşterek kusurlu çatmada, çatmaya karışan gemilerden birinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmadıkça, çapraz sorumluluk (cross liability) kuralı uygulanır. Gerek tekne sigortası gerekse kulüp sigortası bakımından durum aynıdır. Çapraz sorumluluk her iki geminin de kusurları oranında diğer tarafın bütün zararını ödemek zorundaymış gibi kabul edilmesidir (Acar, 2006).

* Bkz. geniş bilgi için; 6102 s.TTK m.1287 (1)

** Bkz. geniş bilgi için; 6102 s.TTK m.1289 (1)

*** Bu halin uygulamada meydana geliş şekli, tekne sigortacısı gemide meydana gelen zararın tamamını karşılaması ve halefiyet uyarınca diğer geminin kusuru oranında rücu etmesidir (bkz. www.ulgener.com/ Deniz Sigorta Hukukunda Çatma Sorumluluğu).

b. Diğer geminin veya diğer gemide bulunan eşyaların uğradığı zarar bakımından

Çatma sonucunda diğer gemi tekne ve makinesi zarar görebilir, bununla birlikte diğer gemideki eşya da zarara uğrayabilir. Diğer gemideki eşyayı yorumlayacak olursak, gemide yük olarak taşınan eşya, yük dışındaki diğer eşya ve geminin teferruatı sayılabilecek donanım ve ekipmanlarıdır. Bu zararlardan doğan sorumluluk tekne poliçelerinde yer alan “*Running Down Clause- RDC*” gereğince 3/4 oranında teminat altına alınır. Şayet sorumluluk miktarı sigorta değerini aşıyorsa tekne sigortacısının sorumluluğu sigorta değerinin 3/4 ile sınırlıdır. Geriye kalan 1/4'lük kısmı ile sorumluluğun aşan kısmı kulüp sigortası tarafından temin edilir (Algantürk, 2012).

Sigortalı geminin gemi niteliğine haiz olmayan yüzer veya sabit bir cisme çarpması veya kurtarılamayacak şekilde batan veya tamir kabul etmez hale gelen gemiye veya enkaz halindeki gemiye çarpmadan doğan sorumluluğu ise, isteğe bağlı olarak tekne sigortası sözleşmelerine eklenen klostlar ile teminat kapsamına alınması mümkündür (Algantürk, 2012).

c. Diğer gemi veya o gemideki yükün gecikme veya kullanım kaybindan doğan masraf ve zararlar

Gemi ile yükün gecikmesi veya kullanım kaybindan doğan zararlarda çatma zararlarındandır. Çatma sonucunda diğer gemi veya diğer gemideki yükün gecikmesinden doğan zararlar, 3/4 oranında tekne sigortası teminatındadır. Sigortalı gemi ile sigortalı gemideki yükün gecikmesinden doğan zararlar ise, tekne sigortası teminat kapsamında değildir. Çatma sonucunda diğer gemi veya diğer gemideki yükün kullanılmamasından doğan zararlar, 3/4 oranında tekne sigortası teminatındadır (Algantürk, 2012).

d. Diğer gemi veya o gemideki yükün müşterek avarya masrafları ve sözleşme ile kararlaştırılan kurtarma ücreti

Çatma, çoğu zaman diğer geminin ve diğer gemideki yükün müşterek avarya fedakarlıkları veya masrafları yapmasını yahut da kurtarılmasını zorunlu kılabilir. Bu durumda, sigortalı,

diğer geminin veya yükün garame payları ile bunlara ait kurtarma ücretinden de hukuken sorumlu olur. Bu sorumluluğun ise, 3/4 ü oranında sigortalı geminin tekne sigortası teminatı altındadır (Algantürk, 2012).

e. Sigortalının yaptığı savunma masrafları

Çatma nedeniyle ortaya çıkan masrafların en önemlilerinden biri de mahkeme masraflarıdır (Costs Of Defence).^{*} Sigortacının yazılı onayı alınmak şartı ile sorumluluğun sınırlandırılması ve sigortalıya karşı açılmış olan çatmadan doğan sorumluluk davası ile ilgili olarak yapılan yargılama giderleri, avukat, eksper ücretleri gibi masrafların 3/4'ü tekne sigortası teminatındadır. Fakat, Enstitü Tekne Klozları (IHC-2002) m.6.3'e göre mahkeme masrafları teminatını, sigorta değerinin % 25 ile sınırlandırılmaktadır. Bu masrafların sigorta teminatına dahil edilmesinin nedeni, sigortalının zararı veya sorumluluğu en aza indirmek için gerekli tedbirleri almasını sağlamaktır (Acar, 2006).

f. Kardeş gemi klozu

Bu klotda sigortalı gemi tamamen veya kısmen aynı gemi sahibine ya da aynı işletmeye ait diğer her hangi bir gemi ile çatışır veya ondan bir kurtarma hizmeti alırsa, çatışan gemiler sanki farklı donatanlara ait veya farklı işletme altında işletilen gemiler gibi kabul edilerek, çatma sorumluluğu uyarınca verilen teminattan yararlanırlar (Algantürk, 2012).

g. Kirlenme veya kirlenme tehlikesinden doğan sorumluluk

Çatma sonucunda çevre zararları bakımından tekne sigortasının verdiği teminat yalnızca diğer gemiye ve bu gemideki eşyaya verilen kirlenme veya bulaşmadan ileri gelen zararlarından doğan sorumluluk ile sınırlı olup, bunun dışındakiler sigorta teminatı kapsamında değildir. Bu düzenleme gereğince, bunun dışında kalan gemi maliki veya

^{*}Bu masrafların tekne sigortası kapsamına alınması Xenos v. Fox (1868) davası ile olmuştur. Olayda yapılan mahkeme masrafları, Sue and Labour Clause içerisine girmediği gerekçesiyle, sigortacı tarafından ödenmemiştir. Dolayısıyla buradaki boşluk Runnig Down Clause içerisinde mahkeme masrafları (legal costs) ismen zikredilmek suretiyle doldurulmuştur (O'May, s.236).

işletenin petrol veya kirletici maddelerden kaynaklı kirlenme zararlarından dolayı sorumluluğu teminat kapsamı dışındadır. Ancak, ITCH 95 m. 8.4.5 hükümleri uyarınca ve 1989 tarihli Kurtarma Hakkında Uluslararası Andlaşma'nın* 13.1.b maddesi uyarınca çevreye verilen hasarı önlemek veya azaltmakta beceri ve çaba gösteren kurtarıcıya ödenecek kurtarma ücreti teminat kapsamındadır (Algantürk, 2012).

3.3.2. Tekne Sigortasında Müşterek Avarya ve Kurtarma Teminatı

ITCH 95 m.10.1'e göre, sigortalı gemiye düşen, kurtarma, kurtarma masrafları ve/veya müşterek avarya payını eksik sigorta** oranında azaltılmış olarak kapsar; ancak müşterek avarya fedakarlığı halinde, sigortalı diğer tarafların katılmalarını talep etme hakkını kullanmadan önce, zararın tamamının tazminini isteyebilir.

Müşterek avaryaya ilişkin verilen sigorta teminatı zarar sigortasıdır. Sigortacının müşterek avarya nedeniyle uğradığı zararın tazmini bakımından sigortanın aktif sigorta, sigortalının ödeyeceği garame payı bakımından ise pasif sigortası söz konusudur. Tekne sigortası gemiye gelen zararlara ek olarak, müşterek avarya ve kurtarma bakımından sorumluluk teminatı ve masraf teminatı sağlamaktadır. Tekne Poliçesi Genel Şartları'nda müşterek avarya teminat kapsamı hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu husus, İngiliz Tekne Klozlarında yer alan ve "müşterek avarya ve kurtarma" başlığı altında düzenlenen ITCH 83 m.11, ITCH 95 m.10 ve IHC 02 m.8. hükümleriyle belirlenecektir. Bu düzenleme kapsamında sigorta konusu gemiye verilmiş olan kurtarma hizmeti dolayısıyla gemiye düşen kurtarma ücreti ve müşterek avarya dolayısıyla gemiye düşen katılma payı sorumluluk teminatı kapsamındadır. ITCH 95 m.10.5 ve IHC 2002 m. 8.5 hükümleri müşterek avarya ve kurtarma klozu kapsamında hangi zararların tazmin edilemeyeceği açık olarak sıralanmıştır. Bu düzenlemeye göre; kurtarma faaliyetinin müşterek avarya kabul edilmesi halinde, kurtarıcıya 1989 tarihli Kurtarma Hakkında Uluslararası Andlaşma'nın 14. maddesi uyarınca ödenecek

* ICS (International Convention on Salvage 1989) m.13.b, 14 gereğince, kurtarma faaliyeti başarıya ulaşmasa bile, kurtarma yapana kirlenmenin önlenmesi, durdurulması ve azaltılması konusundaki çabalarına karşılılık olmak üzere bir özel tazminat (special compensation) ödenmesi gerekir.

** Eksik sigorta; poliçede yazılı sigorta bedelinin, sigortaya konu olan malın gerçek ve makul değerinin altında olması durumudur. Sigortalı, bilmeyerek veya daha az prim ödemek amacıyla malın gerçek değerinin altında bir beyanda bulunmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. [www.tsb.org.tr/sigorta tanımları](http://www.tsb.org.tr/sigorta_tanımları).

özel tazminat, çevre zararları ile kirletici maddelerin gemiden akması veya sızması ya da böyle bir tehlikenin mevcudiyetinden kaynaklanan sorumluluk ve masraflar teminat kapsamında değildir. Bununla birlikte, ITCH 95. m. 10.6, IHC 02 8.6 uyarınca 1989 tarihli Kurtarma Hakkındaki Uluslararası Andlaşma'nın 13/I, b maddesi uyarınca çevre zararlarını önleme veya azaltmaya yönelik faaliyetleri dolayısıyla kurtarıcıya yapılan ödeme teminat kapsamındadır (Algantürk, 2012).

3.4. Kulüp Sigortasında Mali Sorumluluk Sigortası

Tekne sigortasında verilen teminatın sigorta değeri ile sınırlandırılması, ödenecek olan tazminatın 3/4 oranında temin edileceği ve tekne sigortasının bazı sorumluluk sebepleri için hiç teminat vermemesi gibi durumların yarattığı boşluğu kulüp sigortası doldurmaktadır. Bu çerçevede, ilk olarak, tekne sigortasının tamamen teminat dışı tuttuğu sorumluluk sebepleri için tam teminat verir. İkinci olarak, tekne sigortasının 3/4 teminat verdiği sorumluluk sebepleri bakımından, geriye kalan 1/4'lük kısmını temin eder. Son olarak, kulüp sigortası herhangi bir sigorta değeri ile sınırlanmış olmaksızın sınırsız teminat verir (Acar, 2006).

Kulüp sigortası, kulüp tarafından üyenin ödediği prim karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarına karşı sigorta teminatı sağlar. Dolayısıyla zarar gören şahsın tazminat talebi sonucunda üyenin malvarlığında ortaya çıkacak kanuni ve akdi borçları kulüp üzerine alır. Kulüp, üyenin sebebiyet verdiği zarardan ötürü mahkum olacağı tazminat veya mesul olmadığı sonucuna varıldığı takdirde sadece talep ve dava dolayısıyla yapmak zorunda kalacağı masrafları üzerine alır. Üyenin malvarlığında tamamen iradesi dışında meydana gelen bu azalma bir zarar teşkil eder ve sonucunda üyenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması suretiyle uğrayacağı zararlar himaye altına alınır (Algantürk, 2012).

Kulüp sigortasında “*Koruma ve Tazmin klozu*” kapsamında verilen teminat her kulüp tarafından istisnasız olarak sağlanır. Koruma teminatı altında toplanan rizikolar, üyenin gemi maliki sıfatıyla üçüncü şahıslara karşı doğan mali mesuliyetinin korunması için gerekli teminatı sağlar. Tazmin teminatı adı altında toplanan rizikolar ise, bir geminin kazanç elde

etmek amacıyla ticari vasıta olarak kullanılmasından doğan sorumlulukları teminat altına alır. Bu özellikleriyle incelediğimizde kulüp sigortasında sorumluluk teminatı kapsamındaki rizikoları aşağıdaki başlıklar altında inceleyebiliriz (Algantürk, 2012):

3.4.1. Gemi Adamlarının veya Bir Üçüncü Kişinin Yaralanması veya Ölümünden Doğan Zarar ve Masraflar

Kulübe kayıtlı gemide veya civarında bulunan gemi adamının veya üçüncü şahsın kayıtlı bir geminin kusurlu seferinden veya idaresinden, veya ihmalden veya alınması gerekli bir tedbirin alınmaması sebebiyle yaralanması veya hastalanması veya ölümünden doğan zarar ve masraflar kulüp sigortası teminatı kapsamına dahildir.* Bu zarar ve masraflar, zarar gören şahsın hastane, tedavi ve memleketine geri gönderme ve ölüm halinde cenaze masrafları ile kendisine veya yakınlarına ödenecek tazminatı kapsar (Algantürk, 2012).

3.4.2. Kayıtlı Geminin Gemi Adamlarının Kişisel Eşyalarının Kaybı veya Hasara Uğraması

Kulübe kayıtlı geminin gemi adamlarının bir deniz kazası sonucunda kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması halinde kanuni yükümlülükler neticesinde ödenen masraflar da teminat kapsamına dahildir (Algantürk, 2012).

3.4.3. Çatmadan Doğan Sorumluluğu

Yukarıda da incelediğimiz üzere, çatmadan doğan sorumluluk uygulamada “*Running Down Klozu*” tahtında tekne ve kulüp sigortacısı tarafından temin edilir. Kulübe kayıtlı geminin kulüp sigortası tarafından çatmadan doğan sorumluluğun 1/4 nün *Running Down Klozu* tahtında teminat altına alınması bu sigorta türünün tarihsel gelişimiyle birlikte başlamıştır. Kulübün “*Running Down Klozu*” uyarınca çatmadan doğan sorumluluk kapsamı şu şekilde sıralanabilir (Algantürk, 2012).

* Bkz. geniş bilgi için; UK P&I Club Rules 2013, Rule 2 Sec. 1,2,3

a. Diğer geminin veya diğer gemide bulunan eşyaların uğradığı zarar bakımından

Bu zararlardan doğan sorumluluk, kulübe kayıtlı geminin bir diğer gemiye çatması sonucunda doğan zarar ve masraflardır. Söz konusu doğan bu zarar ve masrafların 3/4 oranında tekne sigortası teminat altındadır ve geriye kalan 1/4 lük kısım, kulüp sigortası teminat kapsamındadır.

Bir çatma sonucunda kulüp, üyenin kanuni mesuliyetini teşkil eden miktara kadar zarara uğrayan geminin kaldırılması, nakledilmesi, boşatılması veya işaretlendirilmesi ile ilgili olmak şartıyla doğan masrafları, hasarın giderilmesi için yapılacak masrafları ve tamirde geçen süre içindeki geminin iş kayıpları ve çevreye verilen zarar ve hasarları da karşılar. Bir çatma sonucunda her iki geminin kusursuz olması halinde ise, bir başka anlatımla çatma umulmayan hal veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa herhangi bir sorumluluk doğmadığından dolayı herkes kendi zararına katlanır.

Bir çatma sonucunda, çatışan gemilerden sadece birinin kusurlu olması halinde kusursuz geminin zararının 3/4'ünü kusurlu geminin tekne sigortacısı, kalan 1/4'ünü de kulüp tazmin eder.

Bir çatma sonucunda her iki geminin müşterek kusurunun bulunması halinde her birinin mesuliyeti, tespit edilen kusur oranlarına göre belirlenir ve gemiler birbirlerine kusur oranları nisbetinde ödemede bulunurlar (Algantürk, 2012).

b. Diğer gemi veya bu gemideki yükün gecikmesinden ve kullanım kaybından doğan zarar bakımından

Çatma sonucunda diğer gemi veya diğer gemideki yükün gecikmesinden doğan zararların 1/4'lük kısmı kulüp sigortası teminatındadır. Yine çatma sonucunda diğer gemi veya diğer gemideki yükün kullanılmamasından doğan zararların 1/4'lük kısmı kulüp sigortası teminatındadır (Algantürk, 2012). Eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlara örnek olarak

eşyanın değerinin düşmesi, kar kaybı ve üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminat verilebilir (Şamlı, 2012).

c. Diğer gemi veya o gemideki yükün müşterek avarya masrafları ve sözleşme ile kararlaştırılan kurtarma ücreti

Çatma sebebiyle diğer geminin ve diğer gemideki eşyanın müşterek avarya ve kurtarma masraflarının yapılması halinde, diğer geminin veya yükün müşterek avarya grame payları ile kurtarma katılım payları ve bunlara ait kurtarma ücretinden kayıtlı gemi hukuken sorumludur. Bu sorumluluk ise 1/4 oranında kulüp sigortası teminatındadır (Algantürk, 2012).

d. Savunma masrafları

Sigortacının yazılı onayı alınmak şartı ile sorumluluğun sınırlandırılması ve sigortalıya karşı açılmış olan çatmadan doğan sorumluluk davası ile ilgili olarak yapılan yargılama giderleri, avukat, eksper ücretleri gibi masrafların 1/4'ü kulüp sigortası teminatındadır (Algantürk, 2012). Kulüpler, çatma sorumluluğu ile sınırlı olmaksızın, zararın veya sorumluluğun en aza indirilmesi maksadıyla yapılan mahkeme masrafları için de ayrıca teminat verirler. Ancak burada da bu masraflarla ilgili olarak kulübün onayını almış olmak gerekir. Böyle bir onayın alınmadığı durumlarda ise, kulüpler, bu masrafların makul olup olmadığını belirleme konusunda takdir yetkilerini saklı tutarlar (Acar, 2006).

f. Kardeş gemi klozu

Çatışan gemilerin her ikisinin de aynı gemi donatanına ait olması veya aynı işletme altında bulunması halinde, çatışan gemiler sanki farklı donatanlara ait veya farklı işletme altında işletilen gemiler gibi kabul edilerek, çatma sorumluluğu uyarınca kulüp tarafından verilen teminattan yararlanırlar (Algantürk, 2012).

3.4.4. Sabit ve Yüzer Cisimlere Çarpmadan Doğan Sorumluluk

Kulübe kayıtlı bir geminin iskelelere, doklara, limanlara, rıhtımlara veya benzeri her türlü

sabit veya yüzer havuz ya da şamandıra gibi herhangi bir şeye verilen zararlar ile bu zarardan dolayı gemide taşınan yüke gelen zarar veya ziyanlar kulüp sigortası teminatı kapsamındadır. Ayrıca, kayıtlı geminin deniz altındaki telefon kabloları, boru hatları gibi yerlere verdiği hasarlar ki bu hasarlar bazen gemiler ve yüklerinin gördüğü zarardan daha fazla olabiliyor teminat kapsamına dahildir (Algantürk, 2012).

Bu sorumlulukla ilgili olarak üyenin tazminatı elde edebilmesi için söz konusu mesuliyetin kanunlar gereğince düzenlenmiş olması veya üye geminin kusurlu seyrüseferi veya idaresi veya diğer kusurlu bir halinden veya eksik bir fiilinden ileri gelmiş olması gerekmektedir. Üye, havuz veya tersanelerin işleticilerine verdiği teminat mektubunda başka gemi veya sair deniz vasıtalarına gelebilecek zararları da taahhüt etmiş ise, bu zararlar da teminata dahildir (Algantürk, 2012).

3.4.5. Enkazın Kaldırılması Masrafları

Kulüpler, sebebi çatma olsun veya olmasın, enkaz kaldırma masrafları için teminat verirler. Kulübe kayıtlı bir geminin enkaz haline gelmesi halinde, kanun ve mevzuat hükümleri gereğince donatandan talep edilebilecek örneğin enkazın yükseltilmesi, kaldırılması, yer değiştirilmesi, tahribi, işaretlenmesi, ışıklılandırılması gibi işlemlerden doğan masraflar kulüp sigortası teminatı altındadır.* Ayrıca, bu çalışmalar esnasında ortaya çıkan veya çalışmaların herhangi bir aşamasındaki başarısızlıktan doğan ve sigortalının sorumluluğunu doğuran zararlar da kirlenme zararları dahil olmak üzere bu kapsamdadır. Sigortalı, kulübün yazılı onayını almaksızın kayıtlı geminin enkazı üzerindeki haklarını üçüncü şahıslara devir ederse, enkaz kaldırma tahrip veya işaretleme yolu ile doğan zararların tazminini kulüpten talep edemez. Ayrıca enkaz kaldırma işlemi sözleşme ile başkasına verilmişse önceden kulüp sigortacısının onayı alınmalıdır (Algantürk, 2012).

*Bkz. geniş bilgi için; UK P&I Club, Rules 2013 (kısaca: UK), Rule 2, Sec.15.

3.4.6. Kayıtlı Gemideki Yükün Zarara Uğraması

Kayıtlı gemide gerek navlun sözleşmesi gereğince gerekse üyeye ait taşınan yükün çatma sonucunda zarara uğraması ve bu zarardan dolayı donatanın sorumlu olduğu kabul edildiği takdirde, kulüp sigorta teminatı bu zararı da kapsar. Taşınan yük donatana ait ve bu yükün *Institute Cargo Clauses Free Particular Average (FPA)* ile sigorta edilmiş olması halinde kulüp sigorta teminatı ancak yük teminatını aşan kısmı için sağlanır (Algantürk, 2012).

Çatmadan kaynaklanan sorumluluk konusundaki dünyada genel kabul gören düzenleme 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu'dur. Amerikan düzenlemesi de, temelde Brüksel konvansiyonu ile aynıdır. Fark yük zararları konusundadır. Burada, yük sahiplerine karşı her iki gemi de müteselsilen sorumludur. Dolayısıyla, bu sorumluluk üzerinde sözleşme hükümleri belirleyici olmaktadır. Bu noktada, şayet taşıma Lahey veya Lahey-Visby Kuralları'na tabi ise, yük sahibine karşı teknik kusur savunması ileri sürülecektir. Sorumluluğun müteselsil olmasından dolayı, yük sahibi bütün zararları diğer gemiye tazmin ettirecektir. Diğer gemi ise, kusuru oranında ilk gemiye rücu edecektir. Böylece teknik kusur savunmasının hiçbir önemi kalmamaktadır. İşte bu durum uygulamada “both the blame” klozu ile aşılmaktadır. Ancak, konşimentoya konulduğu takdirde geçersiz sayılmakta, çarterpartiye konulabileceği ise genellikle kabul edilmektedir (Acar, 2008).

6102 sayılı TTK m. 1289/2 uyarınca, “çatma gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucu olduğu takdirde, donatan kendi gemisinde taşınan yükün ilgililerine karşı 1062/1 (2) ve 1180/1(1) hükümleri uyarınca sorumlu olmayacağı” belirtilmek suretiyle çatmadan kaynaklanan yük zararı için “sevk ve idare kusuru” definin saklı olduğuna ilişkin açık bir madde getirilmektedir (Algantürk, 2012).

Taşıyanın teknik kusur gibi sorumluluktan kurtulduğu diğer bir durum ise 1924 tarihli Lahey kurallarında düzenlenen yangındır. TTK m. 1062/f.2'nin temelini oluşturmakla beraber 6102 sayılı TTK'da bu prensip aynen korunmuştur. 6102 sayılı TTK m.1180/f.1 uyarınca zarar, teknik kusur veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumludur (Şamlı, 2012).

6102 sayılı yeni TTK m. 1289/2’de yer alan diğer bir önemli düzenleme, uygulamada çarter partilerde ve konişmentolarda yer alan “*both the blame collision klotuna*” (müşterek kusurlu çatma) yer verilmiş olmasıdır. Maddeye göre, “sevk ve idare kusuru” definin ileri sürölmesi nedeniyle doğan, bu sorumsuzluk hali sebebiyle kendi donatanından tazminat elde edemeyen yük ilgilisi, söz konusu zarar için diğer kusurlu donatanların birinden yabancı bir hukuka göre tazminat alırsa, bu ödemeyi yapan donatanın fazladan ödemek zorunda kaldığı kısım için sorumsuzluk halinden yararlanan donatana rücu etmesi halinde, kendisine rücu edilen donatan, o yük ilgisine aynı oranda rücu hakkına sahiptir. Böylece, milletlerarası hukuk ile tam bir uyum sağlanmış olmaktadır (Algantürk, 2012).

Örneğin: A ve B gemilerinin % 50 oranında kusurlu olduğu kabul edilir.

A gemisi (a- yükünü taşıyor),

B gemisi (diğer gemi)

Çatma sonucunda (a) yükünde 100.000 USD hasar ve B gemisinde 50.000 USD hasar olduğu tespit edilir.

Amerikan Hukukunda* (a) yükünün ilgilisi, A gemisi donatanından yükün uğradığı zarardan dolayı tazminat talebinde bulunamaz, ancak uğradığı zararın tamamı olan 100.000 USD’yi B gemisinden talep eder. B gemisi donatanı, (a) yükünün ilgisine ödediğı tazminatın yarısı 50.000 USD için A gemisi donatanına rücu eder. Ayrıca, B gemisindeki hasar nedeniyle de 25.000 USD talep eder. Bu durumda A gemisi donatanı, B gemisi donatanına 75.000 USD öder. A gemisi donatanı “*both to blame collision klotu*” gereğince ödemiş olduğu 50.000 USD’yi (a) yükü taşıtandan talep eder (Algantürk, 2012).

1289. madde, ikinci fıkranın birinci cümlesinde yer alan kural, 6762 sayılı TTK 1218. madde uygulamada yaşanan tereddütleri gidermek amacıyla sevk olunmuştur. Ne var ki, kanundaki bu açık hükme rağmen, uygulamada, çatmaya ilişkin kuralların özel hüküm teşkil

* Amerikan Hukukunda, müşterek kusurlu çatmada her iki geminin kusuru oranında değil, eşit oranda sorumlu olduğunun kabul edilmesi nedeniyle yük ilgilisi zararının tamamını diğer geminin donatanından talep etme hakkına sahiptir ve tazminat ödeyen diğer geminin donatanı, taşıyana rücu ederek ödemiş olduğu tazminatın yarısını talep edebilir. Bu durumda Amerikan Hukukunda yükün taşındığı geminin çatmaya tek taraflı kusuru ile sebebiyet vermesi halinde teknik defî nedeniyle taşıyan sorumlu tutulamazken, her iki tarafın kusurlu olduğu hallerde taşıyan meydana gelen zararın yarısından sorumlu olmaktadır. Ortaya çıkan bu durum için “*both to blame collision klotuna*” başvurulmaktadır (Algantürk, 2012).

ettiği, dolayısıyla çatmadan kaynaklanan yük zararında, “sevk ve idare kusuru” def’inin dinlenmeyeceği görüşü savunulmuştur. Sonuçta, bu konuda yaşanan tereddütleri gidermek üzere, “sevk ve idare kusuru” def’inin saklı olduğu kanunun bu hükmünde açıkça belirtilmiştir.*

3.4.7. Kayıtlı Gemideki Yükün Müşterek Avarya Payı veya Kurtarma Masrafları

Müşterek avarya ve kurtarma konuları kulüp kurallarında genellikle aynı başlık altında düzenlenmektedir. Çünkü kurtarmanın aslında standart P&I paketi içinde olmayıp ilave bir sigorta teminatı olması, standart teminat kapsamında yer alan kısmının ise müşterek avarya ile yakınlık taşımasıdır (Acar, 2008).

Müşterek avaryanın olması halinde, kayıtlı gemide taşınan yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları veya hususi masrafları taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle tahsil edilemediği takdirde bu masraflar kulüp sigorta teminatı kapsamına dahil olur (Algantürk, 2012). Bununla birlikte dispeççiler bazen gemiye tekne poliçesinde belirtilenden daha yüksek değer biçerler. Bu durumda, tekne sigortacısı, sigorta bedeli ile sınırlı ve onunla orantılı şekilde sigorta teminatı sağlar. Dolayısıyla sigorta bedelinin bir kısmının teminat dışında kalması söz konusudur. İşte gareme payı veya kurtarma masraflarının kulüp sigortasında değerlendirilmesi, ancak bu nedene dayalı olabilir. Yoksa sigortalının kast ve pervasızlığı gibi nedenlerle tekne sigortası kapsamı dışında kalan zararlar, bu kapsamda değildir (Acar, 2008).

3.4.8. Kirlenme Zararları

Son zamanlarda yaşanan deniz kazalarına bakıldığında, en önemli zararların çevre zararları olduğu görülmektedir. Gerçekten, bu zararlar sorumluluk bakımından geniş bir insan çevresini etkilemekte ve çok büyük meblağlara ulaşmaktadır. Bu konuda verilen sigorta teminatı da sorumluluk teminatları içerisinde en önemli olanıdır (Acar, 2006).

* Bkz. geniş bilgi için; www.yenittk.com.tr/Erişim: 30.07.2013

Kirlenme zararlarından doğan sorumluluk kulüp sigortası teminatı bakımından sınırlandırılmıştır. Kulüp sigorta teminatı, her gemi ve kaza başına 1 milyon Amerikan Dolarıdır ve gemi maliki dilerse, Londra Sigorta piyasasından aşan kısım için ek sigorta teminatı yaptırabilir (Algantük, 2012).

Çatma sonucunda sigortalı gemiden, petrol türevi veya diğer herhangi bir tehlikeli maddenin sızmasından doğan kirlenme sorumluluğu veya böyle bir tehlikeyi asgariye indirmek veya kirlenmenin temizlenmesini sağlamak amacıyla makul olarak alınan tedbirlere ilişkin masraflar ve bu suretle alınan tedbirlerin sigortalının malına verdiği her türlü ziya ve hasar kulüp teminatındadır. Yine kirlenmeden dolayı zarar gören üçüncü kişilere ödenen tazminat ve devlet otoritelerinin talimatı ile yapılan kirlenmenin önlenmesi veya azaltılması amacıyla yapılan masraflar ile kirlenme nedeniyle sigortalıya verilen adli ve idari para cezaları da kulüp sigortası teminatındadır. Ancak, bu masraf ve sorumluluklar herhangi bir “*kirlenme tehlikesi*” klozu tahtında üye geminin tekne poliçesi tarafından teminat kapsamında olmamalıdır. Ayrıca, sigortalının gemiden petrol dökülmesi veya sızması nedeniyle meydana gelen kirliliği veya kirlenme riskini önlemek veya azaltmak amacıyla 1989 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonun m. 14 veya LOF 90, LOF 95, LOF 2002 gereğince ödeyeceği özel tazminat (special compensation) kulüp sigortası teminatındadır (Algantük, 2012).

3.4.9. Hayat Kurtarma Ödülü

Üye, kayıtlı gemisinin kurtarıma faaliyetleri sırasında hayat kurtarma ödülü ödemekle yükümlü hale gelebilir. Bu kulüp teminatı kapsamındadır (Algantük, 2012).

3.4.10. Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi

Avrupa Birliği tarafından “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemi Sahipleri Sigortası Üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Direktifi” 28 Mayıs 2009 tarihinde AB Resmî Gazetesi’nde yayımlanmıştır. Bu Direktif, 300 GT ve üzerindeki gemilerin AB üyesi devletlerin yetki alanındaki bir limana girerken, LLMC 96 (Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme) limitlerini kapsayan geçerli

bir P&I limitlerinde bir sigortaya sahip olmalarını zorunlu kılmaktadır. 23 Nisan 2009 tarihinde Strazburg'ta onaylanan direktif, en geç 2012 yılı Ocak ayına kadar tüm AB üyesi ülkeler tarafından iç mevzuatlarına uyumlu hale getirilip AB limanlarının hepsinde uygulamaya geçilmiştir. Bahse konu AB Direktifi doğrultusunda hazırlanmış olan “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik” ile, ülkemiz deniz yetki alanlarında meydana gelebilecek deniz kazaları neticesinde muhtemel çevre kirliliğinin bertaraf edilmesi, geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vuku bulan ölüm, yaralanma, gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar gibi LLMC 96'ya göre sınırlandırılmış alacaklara ilişkin bir zorunlu P&I sigortası, ülkemiz limanlarını kullanmak isteyen 300 GT ve üzeri tüm gemilerin sahip olmaları ve talep halinde bu belgeyi İdareye sunmaları gerekmektedir.*

Yönetmeliğin amacı; 300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemilerin deniz alacaklarına ilişkin sigortalandırılması ile ilgili yükümlülükler ve denetimlere yönelik usul ve esasları belirlemektir. Yönetmelik 10. madde gereğince 01/07/ 2011 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

Deniz Alacaklarına İlişkin Yönetmeliğin her ne kadar 300 GT ve üzerindeki tüm gemiler desede 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1259. maddesinin 1. fıkrasında "12 den fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdür.” Ayrıca 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 941'inci maddesine göre, geçici olarak Türk Bayrağı çekecek gemilerden, bakanlık tarafından kabul edilen P&I kulüplerinden, P&I sigortası istenilmektedir.** Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250 bin Özel Çekme Hakkından (SDR-Special Drawing Rights)*** az olamayacağı belirtilmiştir.

* Bkz. geniş bilgi için; Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkındaki Yönetmelik, R.G. Tarih: 14.11.2010, Sayı: 27759.

** Bkz. geniş bilgi için; www.ubak.gov.tr/ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Erişim: 23.09.2014

*** SDR: IMF tarafından oluşturulmuş hiçbir ülkenin para birimi olmayan ama değerinin tespitinde (Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Doları vs) para birimlerinin göz önünde bulundurulduğu bir hesap birimidir.

Söz konusu maddenin Atina Sözleşmesi ile paralellik sağlandığı görülmektedir. Zira sözleşmenin 2002 protokolü ile sigorta ve sertifika mecburiyeti getirdiği görülmektedir. Buna göre; 12'den fazla yolcu taşıyan gemilerle ilgili olarak, ölüm ve cismani zararlara ilişkin 250 bin SDR tutarındaki sorumluluğu güvence altına alabilmek için taşıyanın bir mali güvenceye sahip olması ve buna ait sertifikayı gemide bulundurması gerekmektedir. Atina Sözleşmesi ile herhangi bir zarar halinde, yolcunun söz konusu sertifika ile mali güvenceyi sağlamış olana karşı doğrudan dava hakkı bulunmaktadır. (Acar, 2008)

3.5. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, açık deniz tesisleri ve boru hatları da dahil olmak üzere, rafineriler, petrol ve petrol ürünlerinin yükleme veya boşaltımının yapıldığı limanlar ve istasyonlar, dolum tesisleri, depolama tesisleri, gaz terminalleri, enerji santralleri, endüstriyel üretim tesisleri, yükleme veya boşaltma yapılan limanlar ve iskeleler, terminaller, tersaneler, gemi söküm tesisleri, gemi inşa ve onarımının yapıldığı diğer tesisler ile farklı adlarda olsa bile aynı veya benzeri faaliyetlerin gerçekleştirildiği ve 5312 sayılı Kanun kapsamına giren kıyı tesisleri* tarafından yapılmak zorundadır. Bu sigortaya ilişkin hüküm 1 Temmuz 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir.**

Bu sigorta ile sigortacı, poliçede adı geçen kıyı tesisinden kaynaklanan olay sonucu Türkiye'nin iç suları***, karasuları****, kıta sahanlığı***** ve münhasır ekonomik

* Bkz. Resmi Gazete Tarih: 11/3/2005 Sayı : 25752 m.3/g.

** Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumlu/Erişim:23.02.2014.

*** İç sular, karasularının berisinde kalan ve devletin egemenliğine tamamen tabi olan deniz alanlarıdır. Bkz. geniş bilgi için; ILGIN, (2008):Deniz Hukuku I s.7.

**** Karasuları, 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ‘‘Karasularının Sınırları’’ başlıklı 2. bölümde yer alan 3. maddede ise, her devletin karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahip olduğunu, bu genişliğin bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemeyeceği hükme bağlanmış bulunmaktadır. Bkz. geniş bilgi için; 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Karasularının Sınırları 2. bölüm m. 3.

***** Kıta Sahanlığı, 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine göre, sahil dar bir devletin kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşikine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise karasularının ölçülmeye başlandığı hattan 200 deniz mili mesafesine kadar olan kısmında, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarını, deniz yatağı ve toprak altını içermektedir. Bkz. geniş bilgi için; 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 76.

bölgesinden* oluşan deniz yetki alanlarında ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar ve özel mallarda meydana gelecek zararlardan dolayı, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun hükümleri** çerçevesinde, sigortalıya terettüp edecek hukuki sorumluluğu poliçede belirtilen sigorta tutarlarına kadar tazmin eder. Ani veya beklenmedik şekilde oluşmayan kirlilik ile yavaş yavaş olarak gerçekleşen kirlilik sonucu ortaya çıkan haller bu sigorta teminatı kapsamının dışındadır. Bu sigorta, geriye dönük geçerlilik tarihinden*** sonra meydana gelen bir olay nedeniyle, sadece sözleşme süresi içinde sigorta ettirene yapılan tazminat talepleri için teminat sağlar. Bu sigorta, sigorta ettirenin haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder. Sigorta kapsamına giren teminatlar;****

- Ölüm teminatı, olayın üçüncü şahısların hemen veya olay tarihinden itibaren bir yıl içinde ölümüne sebebiyet vermesi halinde, ölenin yardımından mahrum kalanların destekten yoksun kalma tazminatını karşılar.
- Sakatlık teminatı, olayın üçüncü şahısların derhal veya olay tarihinden itibaren iki sene zarfında geçici veya daimi surette sakatlanmasına sebebiyet vermesi halinde, sakatlığın kesin olarak tespiti sonucunda saptanan sakatlanma tazminatını karşılar.
- Tedavi giderleri teminatı, olay nedeniyle yaralanan veya herhangi bir fiziksel rahatsızlığa maruz kalan üçüncü şahısların hastanede veya diğer yerlerdeki ayakta veya yatakta tedavi giderlerini karşılar.
- Maddi hasar teminatı, üçüncü şahısların malvarlığının doğrudan azalmasıyla ortaya çıkan zararı karşılar. Üçüncü şahısların geçim amacıyla kullandığı doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar bu teminat kapsamının dışındadır.

* Münhasır Ekonomik Bölge, kıyı devletinin deniz yatağı ve toprak altının ve üzerindeki suların canlı ve cansız doğal kaynaklarının kullanımıyla ilgili olarak hak sahibi olduğu, karasularının çizilmeye başlandığı esas hatlardan itibaren en fazla 200 mil genişliğindeki bir sahadır. Bkz. ILGIN, S. (2008): Deniz Hukuku I s.11.

** Bkz. Resmi Gazete Tarih: 11/3/2005 Sayı : 25752 m.8

*** Geriye Dönük Geçerlilik Tarihi: Poliçe üzerinde belirtilen ve hangi tarihten sonra ortaya çıkacak zararların tazmin edileceğini ifade eder.

**** Bkz. geniş bilgi için; www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumluluk-/Erişim Tarihi: 05.05.2014

- Temizleme masrafları teminatı, olay nedeniyle kirlenen alanların maruz kaldığı kirliliğin temizlenmesi amacıyla yetkili birimlerce yapılan çalışmaların neden olduğu masrafları karşılar.
- Atıkların taşınması ve bertarafı teminatı, olay sonucu kirlenen alanlarda toplanan atık maddelerin taşınması ve bertarafı için yapılan masrafları karşılar.

Tablo 3. Kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortası tarife ve talimatı* (R. G. 6 Kasım 2009 Sayı: 27398).

Tesisin Sigortaya Konu Faaliyeti ile İlgili Üretim, İşlem veya Yük Elleçleme Kapasitesi (Ton/Yıl)	Teminatlar (TL)				
	A-Maddi	B- Tedavi Giderleri		C-Daimi Sakatlık ve Ölüm	
	Maddi zarar, temizleme masrafları, atıkların taşınması ve bertarafı.	Kişi Başına	Olay Başına	Kişi Başına	Olay Başına
0 - 749.000 Arası	516.250	154.875	774.375	154.875	774.375
750.000-2.499.000 Arası	1.032.500	154.875	1.548.750	154.875	1.548.750
2.500.000-4.999.000 Arası	2.065.000	154.875	3.097.500	154.875	3.097.500
5.000.000 Üzeri	4.130.000	154.875	6.195.000	154.875	6.195.000

Sigortalı olayın meydana gelmesinin önlenmesi, olayın meydana geldiği durumlarda ise zararın azaltılması, giderilmesi, sınırlandırılması amacıyla hazırlıklı olma ve koruyucu önlemler de dahil uluslararası hukukun öngördüğü ve seyir, can, mal ve çevre emniyetinin gerektirdiği yükümlülüklerle ilişkin tüm tedbirleri almakla yükümlüdür.

Sigortalının veya sorumluluğu altındaki kişilerin kusuru bulunmaksızın ve kıyı tesisindeki bir bozukluk olayı etkilemiş olmaksızın, olayın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Olayın

*6.11.2009 Tarihli ve 27398 sayılı resmi gazetede yayınlanan, kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortası tarife ve talimatı, 2014 yılına göre yeniden değerlendirme oranı (%3.25) ile hesaplanan asgari teminat tutarlarıdır.

oluşumunda zarar görenin kusuru var ise, ödenecek tazminattan söz konusu kusur oranına göre indirim yapılabilir. Sigortacı, ödediği tazminat tutarınca, hukuken sigorta ettirenin yerine geçerek sigortacının halefiyeti söz konusu olabilmektedir.*

* www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari Erişim Tarihi: 05.05.2014

IV. ULUSLARARASI DÜZENLEMELERDE SORUMLULUK SİGORTALARI

Uluslararası sorumluluk kurumu, uluslararası hukukun en karmaşık alanlarından birisidir. Uluslararası sorumluluk, kısaca, uluslararası bir yükümlülüğünü ihlal eden devletin, ihlalden sonraki özel hukuki durumunu belirtir (Abdullayev, 2003). Uluslararası sözleşmelere bakıldığında, deniz ticaret sözleşmelerinden tutun deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine kadar geçmişten günümüze yapılan pek çok protokol ve konvansiyonlar içermektedir. Bunlar daha çok sorumluluk sigortası adına taşıyanın diğer bir ifade ile donatanın sorumluluklarını ele almıştır. Bu sebeple uluslararası sözleşmelerin iyi derecede özümsemesi ileride karşımıza çıkacak kaideleri daha iyi kavrayabilmemiz için önem arz edecektir. Bu amaçla, uygulamada başvurulmuş İngiliz Tekne Şartları ve LLMC 76-96 (Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşmeye) kısaca değinilmiştir. Uluslararası düzenlemelerde mali sorumluluk sigortası olarak daha çok deniz yoluyla petrol taşınmasından doğan sorumlulukları yer almaktadır. Bu kapsamda 1969 Hukuki Sorumluluk (Mali Mesuliyet Sigortası) Konvansiyonu, 1971 Fon Konvansiyonu, 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği ve Tazmin Fonu, Tovalop ve Cristal ile Stopia ve Topia gibi her biri ayrı ayrı önem arz eden uygulamalar mevcuttur.

4.1. Enstitü Klotları

Deniz sigortaları konusunda merkez ülke İngiltere'dir. Günümüzde dünya uygulaması deniz sigortaları alanında tamamen İngiliz uygulaması paralelindedir. Türk sigortacılık uygulamasında da tekne sigortasında özel şart olarak İngiliz tekne şartları kullanılmaktadır. Teminatın kapsamı, teminat dışı kalan haller, tarafların hak ve yükümlülükleri gibi hususlar hakkında ayrıntılı düzenleme içeren bu şartlar, uluslararası alanda geniş kabul gören sözleşme koşullarıdır. Dolayısıyla İngiliz tekne şartlarının TPGŞ ile birlikte tekne sigortasının akdi temelini oluşturduğu söylenebilir (Ertan, 2012).

İngiliz tekne şartları, 1884 yılında kurulan ve 1998 yılında Londra Sigorta ve Reasürans Sektörü Birliği (“*London Insurance and Reinsurance Market Association*”) (LIRMA) ile birleşerek Londra Milletlerarası Sigortacılık Birliği (“*International Underwriting Association of London*”) (IUA) adını alan Londra Sigortacılar Enstitüsü (*Institute of London Underwriters*) (ILU) tarafından düzenlenmiş ve uygulamaya konulmuştur. Anılan Enstitü tarafından hazırlanan bu klozlar, halen dahi Enstitü Klozları (“*Institute Clauses*”) olarak anılmaktadır (Ertan, 2012).

Uygulamada en çok kullanılan İngiliz tekne şartlarının 1.10.1983 tarihli Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları (“*Institute Time Clauses Hulls 1.10.1983*”) (ITCH 1.10.1983), 1.11.1995 tarihli Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları (“*Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995*”) (ITCH 1.11.1995), 1.11.2002 tarihli Uluslararası Tekne Klozları (“*International Hull Clauses 1.11.2002*”) (IHC 02) ve 1.11.2003 tarihli Uluslararası Tekne Klozları (“*International Hull Clauses 1.11.2003*”) (IHC 03) olduğunu söyleyebiliriz (Ertan, 2012).

4.2. Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme (LLMC 76 - 96)

1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşme (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC)) 19 Kasım 1976’da kabul edilmiş ve 01 Aralık 1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir.* Bakanlar Kurulu’nun 28/02/1980 tarih ve 8/495 sayılı kararı ile 1976 tarihli Sözleşmeye taraf olunması kararlaştırılmıştır.**1976 LLMC 01 Temmuz 1998’den beri Türkiye bakımından yürürlüktedir.*** 1976 tarihli LLMC’yi değiştiren ve sınırlama fon miktarlarını artıran 1996 tarihli Protokol (Protocol Of 1996 to Amend the Convention On Limitation Of Liability For Maritime Claims, 1976) 13 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Gür, 2012).

1976 LLMC, gemi sahibine (shipowner), işletene (operatör), yönetene (manager), çarterere

* Bkz. geniş bilgi için; www.britanniapandi.com/Erişim:24.09.2014

** Bkz. Resmi Gazete tarihi 04/6/1980, sayısı: 17007

*** Bkz. geniş bilgi için; www.ticaretkanunu.net/Erişim Tarihi: 25.09.2014

(charterer), kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilere (salvor), bunların çalışanlarına ve mali mesuliyet sigortacısına (insurer) sözleşmede yer alan sınırlamaya tabi alacaklar bakımından benzer şekilde sorumluluğunu sınırlama hakkı vermektedir.

Sınırlamaya tabi deniz alacakları; gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen ölüm, yaralanma, liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dahil olmak üzere her türlü eşya hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar; deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında oluşan gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar; sözleşme dışında herhangi bir hakkın ihlalinin kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak meydana gelen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar; batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar; gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar; sorumlu şahsın bu sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için aldığı tedbirler ve bu tedbirlerin sebep oldukları başkaca zararlar yüzünden sorumlu şahıstan başka bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklardır. Bu alacaklar, rücu hakkına veya bir garantiye veya sözleşme veya sözleşme dışı bir davaya konu olsalar bile sorumluluğun sınırlanmasına tabidirler.

Sınırlamaya tabi olmayan, bir diğer deyişle sınırlama dışında bırakılmış olan alacaklar ise; Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garames alacakları; petrol (hidrokarbon) kirliliğinden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar; nükleer zararlardan sorumluluğun sınırlanmasını düzenleyen veya yasak eden bütün milletlerarası sözleşmeler veya milli kanunlara tâbi olan alacaklar; nükleer gemi sahibine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar ile gemi sahibi veya yardımda bulunan ile çalışanları arasında imzalanan hizmet sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya yardımda bulunanın söz konusu alacaklara karşı sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmadığı alacaklardır. Sınırlamaya

tabi alacakların oluşumuna kasten veya ağır kusurla sebep olan kişiler de sınırlama hakkına sahip değildirler.*

1996 Protokolü'nün belirlemiş olduğu donatanın sorumluluk limitleri madde 6 ile şu şekilde belirlenmiştir:

Genel limitler ;

Aynı olaydan doğan ve yolcuların alacaklarına uygulanacak sınırları belirleyen 7'nci maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırı aşağıdaki şekilde hesaplanır.

(a) Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında :

(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon SDR**;

(ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 800 SDR;

30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 600 SDR; ve

70.000 den yukarı beher ton için 400 SDR.

b) Diğer bütün alacaklar hakkında:

(i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon SDR;

(ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca 2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 SDR;

30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 300 SDR; ve

70.000 den yukarı beher ton için 200 SDR.

Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden ve aynı olaydan kaynaklanan alacaklarda gemi malikinin mesuliyetinin sınırı 175,000 SDR olarak belirtilmiştir. Bu rakam geminin resmi belgesine göre geminin taşımasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde edilen meblağ kadar olacaktır. Ancak LLMC'de bu şekilde

* Bkz. geniş bilgi için; www.ubak.gov.tr/ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Erişim: 23.09.2014

** Hesap birimi: SDR (Special Drawing Rights), 1 SDR: 2.71 TL 1 SDR: 1.51 USD 21.02.2013 Tarihli Kur.

belirtilen rakam 6102 sayılı TTK'da 250000* SDR olarak düzenlenmiştir.

Örneğin 400 Gt'lık ve 400 yolcu kapasiteli bir gemi için yolcu hariç ölüm yaralanma için 2,000,000 SDR'lık, diğer alacaklar için 1 milyon SDR'lık, yolcu alacakları için ise 100 Milyon SDR'lık teminata sahip bir sigorta poliçesini gemi üzerinde bulundurması zorunludur.

4.3. 1969 Hukuki Sorumluluk (Mali Mesuliyet Sigortası) Konvansiyonu

Sorumluluk sözleşmesi, gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinden zarar gören şahıslara uygun bir tazminat sağlanmasını, sorumluluk sorunun çözümü ve uygun bir tazminatın teminat altına alınması için tekdüze uluslararası kuralların öngörülmesini amaçlamıştır. Deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklar karşısında uluslararası alandaki ilk dava, 18 Mart 1967 yılında İngiltere ve Fransa sahillerinin kirlenmesine sebep olan Torrey Canyon felaketidir. Torrey - Canyon adlı tanker, 119 000 ton ham petrol yükü ile İngiltere'nin güney sahilinde karaya oturması üzerine ham petrolün bütünü ile denize dökülerek İngiliz ve Fransız kıyılarında deniz kirlenmesine yol açar. Bu kaza ile birlikte sadece İngiliz Hukukunda değil uluslararası alanda petrol kirliliğine ilişkin hukuksal düzenlemelerin eksikliği ortaya çıkmıştır.

Torrey-Canyon felaketi sonucunda ortaya çıkan sorunları çözmek amacıyla 29 Mayıs 1969 da Brüksel de Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) öncülüğünde ve Comite Maritime International'ın (CMI) yardımı ile iki önemli uluslararası konvansiyon çalışmaları başladı. Bunlardan ilki, petrol kirlenmesi nedeniyle cezai ve hukuki sorumluluğu düzenleyen 1969 Brüksel Konvansiyonu'dur. İkincisi ise, 1971 yılında kabul edilen yüksek meblağdaki petrol kirliliklerinden dolayı gemi malikinin sorumluluğu yönünden yalnız bırakılmaması amacıyla bir fon oluşturmasını öngören 1971 Fon Konvansiyonu'dur (Algantürk, 2006).

* TTK'nın ilgili hükümlerinin LLMC sözleşmesi ile örtüşmemesinin sebebi ise, anılan hükümlerin yolcuların alacaklarını düzenleyen ayrı bir sözleşme olan Atina Sözleşmesine dayanılarak hazırlanmış olmasıdır. Limit farklılıkları iki ayrı uluslararası sözleşmenin limitlerinin birbirleri ile örtüşmemesinden kaynaklanmaktadır. TTK ise Atina sözleşmesini esas aldığından bu ayırım ortaya çıkmıştır. Bkz. www.ubak.gov.tr/ Mali Sorumluluk Hakkında Çalışma, Erişim: 23.09.2014.

Konvansiyonun önemli maddelerinden olan 5. madde, bir gemi donatanı, sözleşme uyarınca herhangi bir olay ile ilgili sorumluluğunu, sınırlama hakkını vermektedir. Buna göre 5,000 tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi, 5,000 tonaj biriminin üzerindeki bir gemi için, yukarıda belirtilen meblağa ilaveten her bir ilave tonaj birimi için 420 hesap birimi; bununla birlikte, bu toplam meblağın her durumda 59,7 milyon hesap birimini geçmemesi şartı getirilmiştir. Donatanın, kirlilik zararının, bu tür bir zarara neden olmak için kasıtlı, ihmali ve bu zararın muhtemelen sonuçlanacağını bilerek işlediği şahsi eylemi veya eylemsizliğinden kaynaklandığı ispatlanırsa, Sözleşme altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır.* 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonun getirdiği en önemli düzenlemelerden bir diğeri ise Konvansiyonun 7/1. maddesidir. Bu madde gereğince, sözleşen bir devlette tescil edilen ve 2000 tondan fazla akaryakıt yükü taşıyan geminin maliki Konvansiyon gereğince kirlenmeden doğan sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya bir banka garantisi ya da uluslararası tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermekle yükümlüdür. 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonu gereğince getirilen bu zorunlu sigorta teminatı, kulüp sigortası tarafından sağlanır. Yine 7/8. maddesi gereği kirlenme zararının tazmini ile ilgili her talep, doğrudan sigortacı veya gemi donatanın kirlilik zararı sorumluluğu için malî teminat sağlayacak diğer şahıs aleyhine yapılabilir. Bu doğrultuda kulübe yapılan başvuruda ilk olarak, kulüp, üye gemi malikinin kişisel kusuru bulunsun bulunmasın sorumluluğunu sınırlandırabilir. Eğer, gemi malikinin kusurunun bulunduğu ispatlanırsa, kulüp konvansiyonun madde 5/11'e** uygun olarak tesis edilen fon miktarı kadar ödeme yapar ve zarar gören artan kısım için üye gemi malikine başvurur (Algantürk, 2006).

*Bkz. www.tbmm.gov.tr/kanunlar/ Erişim Tarihi: 13.09.2014

** Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun madde 5/11

4.4. 1971 Fon Konvansiyonu

Petrol kirliliğinden zarar görenlerin korunması bakımından önemli bir aşama olmakla birlikte, özellikle mevcut sigorta piyasasının kapasitesini de dikkate almak zorunda kalarak bir anlamda sınırlı sorumluluk öngören 1969 Sorumluluk Sözleşmesi, zarar görenlerin tüm zararlarını karşılayabilecek yeterlilikte değildi (Kender, 1983). Bundan dolayı akaryakıt kirliliğinden doğan sorumluluğun, 1969 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonun sorumluluk sınırını aşması halinde, zarar görenlerin ek kaynaklara başvurmak suretiyle doğan zararın tazminini temin etmek amacıyla 1971 Fon Konvansiyonu düzenlenmiştir (Algantürk, 2006). 1971 Fon Sözleşmesi, 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'nin tamamlayıcısı niteliğindedir. Ancak, 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ne taraf olan her devlet, 1971 Fon Sözleşmesi'ne taraf olmak zorunda değildir (Abdullayev, 2003).

1971 Fonu'nun üç temel organı vardır. Bunlar Fon Genel Kurulu, Fon Yürütme Kurulu ve Fon Yöneticisi'nin başkanlık ettiği Sekreterlikdir. Taraf devletlerce, 1971 Fonu'na katkı iki şekilde yapılmaktaydı. Bunlardan ilki başlangıçtaki katkı diğeri ise yıllık katkıydı. Fakat 1992 protokolü ile başlangıçtaki katkı kaldırılırken yıllık katkı aynen devam etmiştir (Abdullayev, 2003). Buna göre katkı payı, taraf devlette ilgili yıl içinde toplam 150.000 tondan fazla petrol ithal eden kişiler tarafından ödenmektedir.*

Fon sözleşmesi, Sorumluluk Sözleşmesi ile birlikte petrol kirliliğinden zarar görenler için yeterli bir tazminat sağlamakla birlikte, sorumluluk ve tazminatın gemi ve yük sahipleri arasında adil bir şekilde paylaştırılmasını sağlayarak, Sorumluluk Sözleşmesi'nin başarılı olmasına da önemli katkılarda bulunmuştur. Böylece 1969 sorumluluk sözleşmesine göre sorumluluğun tek başına gemi malikine yükletilmesinden kaynaklanan sakıncaların önüne geçilmiş oldu. Bu ifadelere bakarak 1971 Fon Sözleşmesinin iki temel prensib üzerine kurulduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan ilki talep sahiplerinin yeterli tazminatı alabilmeleri

* Bkz. geniş bilgi için; International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, s.17

diğeri ise 1969 Sözleşmesi ile gemi sahiplerine fazladan yüklenen mali yükümlülüğün azaltılması piresibidir (Abdullayev, 2003).

Petrol kirliliği sebebiyle zarar görenlere Fon tarafından tazminat ödenmesi için zarara neden olan geminin bayrağının yada malikinin tâbiyetinin hiçbir önemi yoktur. Önemli olan husus zararın ortaya çıktığı yerdir. Çünkü Fon Sözleşmesi 1969 Sorumluluk Sözleşmesi ile aynı coğrafi alana yani taraf devletin karasuları dahil ülkesinde gerçekleşen zararlara ve bu zararların önlenmesi hususunda alınan koruma tedbirlerine uygulanmaktadır.* Uygulama alanı olarak açık denizler içinde taraf devletlerin karasularını etkileyebilecek petrol kirliliğinin önlemesi için alınan tedbirlerin masrafları, 1971 Fon Sözleşmesi kapsamında tazmin edilebilecektir (Abdullayev, 2003).

1971 Fonu'ndan alınabilecek tazminatın miktarı ise 1971 Fon Sözleşmesi'nin 4/4. maddesinde,** 1971 Fonu'nun sorumlu olacağı tazminat miktarının en fazla 450 milyon frank olacağı öngörülmüştür (Abdullayev, 2003).

4.5. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme : 1992 Protokolü

1992 Protokolü ile tadil edilen “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ile ortaya çıkan 1992 Sorumluluk/Fon Sözleşmeleri,**” petrol kirliliği zararları nedeniyle hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin yeni bir sistem oluşturmuştur 1992 Protokolleri, taraf devletler**** açısından 1969/71 sözleşmelerinin feshedilmesi şartını öngörmüş olduğundan, 1992 Sözleşmelerine taraf olan devletlerin 1969/71 Sözleşmelerine taraf olması mümkün değildir. Ancak, 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ne taraf olup, 1992 Protokollerini imzalamayan devletler açısından 1969

* Bkz. geniş bilgi için; 1971 Fon Sözleşmesi, m. 3/1.

** Bkz. geniş bilgi için; Fon Sözleşmesi m. 4/4.

*** Türkiye her iki Sözleşmeyi onaylamıştır. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi için bkz. R. G. Tarih: 24 Temmuz 2001, Sayı: 24472.; 1992 Fon Sözleşmesi için bkz. R. G. Tarih: 18 Temmuz 2001, Sayı: 24466.

**** Uluslararası Petrol Kirliliği ve Tazmin Fonu 2008 yılı itibarıyla üye ülke sayısı yüz'ü aşmış bulunmaktadır. bkz. International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, s.7

Sözleşmesi halen varlığını devam ettirmektedir. 1971 Fon Sözleşmesi'nin ise 24 Mayıs 2002 tarihinden itibaren yürürlüğü durdurulmuştur. Bu tarihten sonra gerçekleşecek olan olaylar açısından sadece 1992 Protokolü ile değiştirilmiş Fon Sözleşmesi uygulanacaktır. 1992 sözleşmeleri'nin yürürlüğe girmesinden sonra etkinliklerini büyük oranda kaybetmeler de, 1969/71 Sözleşmeleri, sorumluluk ve tazminat sisteminin tarihsel gelişimini ve bütünü anlayabilmek açısından çok önemlidirler. 1992 Sözleşmeleri bağımsız sözleşmeler olmakla birlikte, 1969/71 sözleşmeleri'nin bazı maddelerinin değiştirilmesi suretiyle oluşturulmuşlardır. Eski ve yeni Sözleşmelerin bir çok temel maddesi aynıdır. Bu nedenle, petrol kirliliğinin neden olduğu zararlardan hukuki sorumluluk ve zararın tazminine ilişkin uluslararası sistemin incelenmesinde ilk olarak 1969 Sorumluluk ve 1971 Fon Sözleşmesi üzerinde durulmuştur (Abdullayev, 2003).

1971 Fon Sözleşmesi'nin de aynen kabul ettiği 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ndeki kirlilik zararı tanımı, sorumluluk ve tazminata ilişkin uluslararası sistemin işleyişinde en fazla sorun yaratan konu olmuştur. Ulusal hukuk sistemlerince de tazmin edilebilirliği genellikle kabul edilen doğrudan zarar (mala verilen zarar) ve dolaylı zararlar konusunda uygulamada çok fazla sorun çıkmasa da, özellikle petrol kirliliği nedeniyle turistik bölgelerin ekonomik kayıpları ve çevreye verilen zararla ilgili ciddi belirsizlikler yaşanmıştır. Nitekim bölgedeki otel ve diğer tesislerin işletme sahiplerinin uğradığı zararın tazmin edilebilirliği 1969 sorumluluk sözleşmesinde tam olarak anlaşılamamıştır (Abdullayev,2003).

Kirlilik zararına ilişkin daha önce belirtmiş olduğumuz diğer bir sorun da, çevreye verilen zararın 1969/1971 Sözleşmeleri kapsamında tazmin edilebilir olup olmadığı konusunda yaşanmıştır. Ekonomik kayıplar açısından oldukça cömert bir politika izleyen 71 Fonu, çevresel zararlarda aynı politikayı sergilememiştir. Çünkü 1971 Fonu, 1969 Sorumluluk Sözleşmesi'ndeki kirlilik zararı tanımının sadece ölçülebilir ekonomik kayıpları kapsadığını iddia ederek zarara uğrayan ülkelerin taleplerinde önemli bir kıstas olarak ileri sürmüş ve pek çoğunu reddetmiştir. Bu olaylardan biri olan 27694 gross tonluk Antonio Gramsci isimli Sovyet tankeri 1979 yılında Baltık denizinde karaya oturması sonucunda petrol kirliliğine neden olmuş, deniz kaynaklarına verilen zarar ve temizleme masrafları için Sovyet yetkililer Riga Halk Mahkemesinde gemi malikine tazminat davası açmıştır (Abdullayev,2003).

İstenen miktarın soyut bir şekilde matematiksel formüllerle hesaplanmış olması nedeniyle 1971 Fonu, tazminatın teorik modellere göre hesaplanan soyut zarar miktarı temeline dayandırılmayacağını öngörmüştür.*

Uluslararası sorumluluk ve tazminat sisteminin uygulanmasında farklı yorumlara neden olan kirlilik zararı tanımındaki belirsizlikler, 1992 Protokolleri ile giderilmeye çalışılmıştır. Sorumluluk ve tazminata ilişkin uluslararası sistemin en karmaşık ve tartışmalı bölümlerinden biri olan “*kirlilik zararı*” tanımı, 1992 Sözleşmeleri ile daha anlaşılabilir bir içeriğe kavuşturulmuştur (Abdullayev,2003).

1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine göre (CLC-92), kalıcı kirliliğe sebep olan, dayanıklı petrol ürünlerinin neden olduğu kirliliğin zararı için talep edilen tazminat, hasara neden olan geminin resmi maliki ya da onun sigortacısına karşı yapılır. Ancak sözleşme kapsamında, gemi malikinin finansal sorumluluğu, sahip olduğu geminin boyutuna (gros tonajına) göre sınırlandırılmıştır. Bu sözleşmeye göre; gemi maliki, 2.000 tondan fazla petrol yükü taşıyan gemileri için kendi tazmin sorumluluğunu kapsayan bir sigorta yaptırmak ve bulundurmak zorundadır.** Oluşan kirlilik hiçbir şekilde gemi malikinin hatası olmasa bile, gemi maliki; gemisinden sızan ya da dökülen petrolün yol açtığı zararın tazmini için ödeme yapmakla sorumludur. Gemi maliki yalnızca özel durumlarda bu sorumluluğundan muaf tutulur.

1992 Fon sözleşmesine göre donatan aşağıdaki durumlarda kirlenme zararlarından mesul olmaz.***

a) Bir savaş, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu, veya

* Bkz. geniş bilgi için; IOPC Annual Report 1988, s. 61.

** Bkz. geniş bilgi için; Ubak, 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı Ekim 2013 Baskısı

*** Bkz. geniş bilgi için; International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, s.7

b) Üçüncü bir şahsın zarar verme kastıyla vuku bulan bir fiili veya ihmalinin sonucu olduğunu, veya

c) Herhangi bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir otoritenin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu, ispat ederse mesul olmaz.

CLC-92 çerçevesinde gemi malikinin yapacağı limit ödemeler gemi tonajı temel alınarak hesaplanmıştır. Bu kapsamda 5000 gross tonu geçmeyen gemiler için limit 4 510 000 SDR, 5000 ile 140 000 gross ton arasındaki gemiler için 4 510 000 SDR'ye ek olarak 5000 gross ton üzerindeki her bir gross ton için ilave olarak 631 SDR, 140 000 gross ton ve üzerindeki gemiler için 89 770 000 SDR ile sınırlandırılmıştır.* Ancak oluşan kirliliğin; zarar vermek kastıyla veya muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek ve dikkatsizce gemi malikinin yaptığı kişisel bir hareketten veya ihmalden kaynaklandığı ispatlanırsa; gemi maliki, sorumluluğunu sınırlama hakkından mahrum bırakılır.

1992 Uluslararası Petrol Kirliliği ve Tazmin Fonunun diğer bir ayağını oluşturan 1992 Fon Sözleşmesi (FUND-92) 1996'da kurulmuştur. Bu fon, deniz yolu ile taşınan belirli petrol türlerini satın alan Üye Devletlerdeki şirketler ve diğer kuruluşlar tarafından finanse edilir. Fon, uluslararası bir kuruluş olup, üye ülkeler tarafından idare edilir.**

CLC-92 sözleşmesi kapsamında talep sahipleri; bir olay sonucunda talepte bulundukları tazminat miktarının tamamını alamamaları halinde, FUND-92 sözleşmesi altında Fon tarafından, ilave tazminat almaya hak kazanmaları söz konusu olabilir.

Uluslararası Petrol Kirliliği ve Tazmin Fonu tarafından ödenen tazminat limiti FUND-92 kapsamında 2003 tarihinde 203 milyon SDR'ye çıkarılmıştır.*** 92 Fon Sözleşmesine 2003 yılında bir protokol getirilerek Ek Fon kurulmuştur. Ek Fon kapsamında değerlendirilen ciddi

* Bkz. geniş bilgi için; International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, s.7

** Bkz. geniş bilgi için; Ubak, 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı Ekim 2013 Baskısı

*** Bkz. geniş bilgi için; International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, s.7

bir kaza sonrasında ise, her bir kaza başına CLC-92 ve FUND-92 için belirlenen tazmin miktarı dahil olmak üzere 1,15 Milyar \$' a kadar tazminat sağlar. Türkiye Ek Fon'a 2013 yılında dahil olmuştur.*

4.6. Tovalop ve Cristal

7 Ocak 1969 yılında düzenlenen Tovalop, tanker sahiplerinin gönüllü olarak bir araya geldikleri ve akaryakıt kirliliğinden doğan hukuki sorumlulukların paylaşılması amacını sağlayan bir sözleşmedir. Dünya tanker tonajının % 97'si bu Federasyon şirketine kayıt olmuştur. Bu Federasyon, bir petrol kirliliğinin gerçekleşmesi ihtimalinin bulunması yada gerçekleşmesi halinde kirliliği kontrol etmek ve en hızlı şekilde temizlemek veya önlemek amacıyla donatanın deniz kirliliğinden doğabilecek sorumluluğunun minimum seviyede tutulmasını sağlamaktır (Algantürk, 2006).

Tovalop'un bir tamamlayıcısı niteliğinde olan Deniz Kirlenmesinden Doğan Tanker Sorumluluğuna İlişkin İlave Sözleşme (CRISTAL) ise, 14 Ocak 1971 yılında petrol şirketleri ve Cristal Ltd. şirketi tarafından imzalandı. Bu anlaşmanın amacı, donatanın kirlenmeden doğan sorumluluğuna tankerdeki petrol sahibinin de katkıda bulunmasını sağlamaktır (Algantürk, 2006).

Kulüp sigortası, Tovalop ve Cristal üyesi tanker maliklerinin bu anlaşmalar gereğince doğan sorumluluklarını, kulüp kendi kuralları çerçevesinde teminat altına almaktadır. Bu kurallardan önemli olanları aşağıda belirtilmiştir (Algantürk, 2006).

1. Kulübe kayıtlı tankerden, petrol veya herhangi tehlikeli bir maddenin tahliyesi sırasında meydana gelen kirlenmenin veya sızmanın sebep olduğu zarar kirlenmenin temizlenmesini sağlamak amacıyla makul olarak alınan tedbirlere ilişkin masraflar ve bu suretle alınan tedbirlerin mala verdiği her türlü ziya ve zarar sorumluluğu kulüp teminatı kapsamındadır.

2. Üyenin Tovalop veya kulüp yönetim kurulunun onayladığı herhangi bir sözleşmenin

*Bkz. geniş bilgi için; Ubak, 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı Ekim 2013 Baskısı

tarafı olması nedeniyle ve bu sözleşmeler gereğince denizde petrol taşınmasından doğan sorumluluklar kulüp teminatı kapsamındadır.

3. Üyenin kayıtlı tankerden petrol dökülmesi veya sızması nedeniyle meydana gelen deniz kirliliğini veya kirlenme riskini önlemek veya azaltmak amacıyla 1989 Hukuki Sorumluluk Konvansiyonun 14. maddesi veya LOF 90* gereğince ödeyeceği özel tazminat (special compensation)(Kurtarma hizmetinin icrası sırasında çevrenin korunması yükümlülüğünü açıkça getiren, ham petrolün dışındaki kirlenmeleri de kapsayan ve kurtarıcılara daha cömert davranılmasını sağlamak üzere, LOF 1980 deki safety net adı verilen kurtarma ücreti genişletilerek Special Compensation (Özel Tazminat) haline getirildi.) sigorta teminatı kapsamındadır.

4. Herhangi bir devlet veya yetkili merci tarafından verilen talimata uygun olarak kirlenmeyi veya kirlenme riskini önleme yada azaltma amacıyla yapılan masraf ve doğan sorumluluklar sigorta teminatı kapsamındadır. Ancak, bu masraf ve doğan sorumluluklar herhangi bir "kirlenme tehlikesi" klozu tahtında kayıtlı geminin tekne poliçesi tarafından teminat kapsamında olmamalıdır.

5. Kulübe kayıtlı gemiden petrol dökülmesi veya sızması nedeniyle üyenin kendi malına bir ziya veya zarar verildiği takdirde, bu ziya ve zarar başkasına verilmiş gibi kabul edilerek sigorta teminatı kapsamına dahil edilir.

4.7. Stopia ve Topia

P&I kulüpleri temsilen IG (International Group of P & I Clubs) ile IOPC Fonları arasında bir memorandum imzalanmıştır. Bu memorandum, kirlenme zararlarının paylaşılması konusunda yeni bir düzen getirmektedir. Bu düzen, TOPIA 2006 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) ve STOPIA 2006 (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) isimli iki ayrı sözleşmeye dayalıdır. STOPIA ve TOPIA gönüllülük esasına göre tanker malikleri arasında IOPC Fonlarını tazmin etmeyi amaçlamış olmakla birlikte IOPC Fonları bu iki sözleşmeye taraf olmamaktadır. P&I kulüpleri memorandum ile üyeleri olan

*LOF 90 hakkında detaylı bilgi için bkz. ILGIN,S. (2008): Deniz Hukuku II Kitabı s.76-77.

tanker maliklerinin bu sözleşmelere taraf olmasını sağlamayı üstlenmektedir. Sonuçta, tanker malikleri IOPC Fonlarını tazmin etmesiyle birlikte petrol alıcıları IOPC Fonlarına daha az katkı ödemiş olacaklardır. STOPIA 92 Fon Sözleşmesinin yürürlükte olduğu ülkelerde meydana gelen zararlara uygulanacak olup, küçük tanker sahipleri arasındaki bir sözleşmedir. Bu tankerler sözleşmede “ilgili gemi” şeklinde ifade edilmekte olup, ilgili gemilerin P&I kulübüne girmekle otomatik olarak STOPIA’ya da girdiği kabul edilmektedir. STOPIA, 29548 GT’den küçük tanker maliklerinin ödeyecekleri tazminat limitini 20 milyon SDR’ye (30 milyon USD) yükseltmektedir (Acar, 2008).

TOPIA da aynı esaslara dayalı olup, STOPIA’ya göre ilgili gemi için GT sınırlaması yoktur. Sözleşmeye göre, katılan malik, İlave Fon’un kirlenme zararını tazmin için ödemiş olduğu meblağın %50’si için İlave Fon’u tazmin edecektir (Acar, 2008).

STOPIA ve TOPIA, 2016 yılında, 2006’dan bu yana olan on yıl içerisinde meydana gelecek olana kirlenme zararlarının oluşturacağı tecrübe çerçevesinde gözden geçirilecek, bundan sonraki her beş yıl içinde bu durum tekrarlanacaktır. Bu değerlendirmelerde petrol ve gemicilik endüstrisinin ödenen tazminatlardan aldıkları pay incelenecektir. Şayet taraflardan birinin % 60’ı aştığı anlaşılırsa, eşitliği yeniden sağlamak için gerekli önlemler alınacaktır (Acar, 2008).

4.8. Uluslararası Sözleşmelerde Sorumluluk Sigortalarının 6102 Sayılı TTK’da Değerlendirilmesi

Deniz sigortacılığındaki değişikliklerde temel amaç uluslararası sözleşmelerle uyum sağlanmasıdır. Uluslararası sözleşmeler ile Türk Ticaret Kanunu arasında “tam uyum” sağlanması ilke olarak kabul edilmiştir. Uygulamada deniz sigortaları için yeknesak kabul gören genel şartların kullanılması (enstitü klozları gibi) sebebiyle, bu alanda özel bir kanunlaştırma yapılmasından vazgeçilmiştir. Bu hususta da taraf iradelerine önem verilmiştir. Bu doğrultuda donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması konusunda, yeni bir uluslararası sözleşme kanun’da yer almamaktadır. Çünkü uluslararası alanda geniş bir uygulama alanı bulan 1976 tarihli “deniz alacaklılarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkında

uluslararası sözleşme” ve bunu tadil eden 1996 protokolü (kısaca Londra sınırlı sorumluluk sözleşmesi), 1992 tarihli “petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu ile ilgili uluslararası sözleşme” ve “petrol kirliliğinden doğan zararının tazmini için uluslararası fonun kurulması ile ilgili uluslararası sözleşme” (kısaca fon sözleşmesi) Türkiye açısından yürürlüktedir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda sadece bu hükümlerin uygulanmasını sağlayacak atıf hükümlerine yer verilmiş ve ayrıca bu sözleşmelerin verdiği yetkiler çerçevesinde, bazı sözleşme hükümlerin de değişiklik yapılmıştır.

Londra sözleşmesine göre sınırlı sorumluluk ilkesinin belirlendiği ilke sınırlı şahsi sorumluluk ilkesidir. 6102 sayılı TTK ile birlikte donatanın sınırlı ayni sorumluluk sistemi tamamen kaldırılmıştır. Artık mahkemelerin gemi, navlun ve bunların surrogatlarından oluşan deniz serveti ile sınırlı sorumluluk sistemini uygulaması mümkün değildir. Alacaklılar kural olarak donatanın her türlü malvarlığı değerinden alacaklarına tahsil etme imkanı vardır. Fakat eski TTK m.1062/2 ye göre donatan, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin sözleşmede sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklı tutulmuştur. Bu durum 6102 sayılı TTK’da deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ile bu Sözleşmeyi değiştiren 1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlandırılabilir. Donatan sorumluluğunu sınırlayabilmesi için bu hakkın donatan tarafından kullanılması gerekir. Bunu kullandığı takdirde donatan Londra Sözleşmesinde belirtilen miktarlar dahilinde sorumluluğunu sınırlayabilir. Donatanın bu hakkını kullanabilmesi ise donatan tarafından bir Fon kurulması sayesinde olabilmektedir. Bu durumda fon alacaklıları donatanın diğer mal varlıkları üzerinde haklarını kullanamazlar.*

1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü’nün Türkiye açısından uygulanabilir olduğu 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1328. maddesi** ve Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve

*Bkz. geniş bilgi için; www.taa.gov.tr/yrd-doc-vural-seven 6102 s.TTK 5. Kitap M.931-1400/Erişim:08.06.2014

** 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin 20 ve 21inci maddeleri ile 1996 tarihli Protokolün 8 inci maddesi uyarınca yapılacak değişikliklerin, Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.

Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Bu sekli ile 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü, her ne kadar Resmi Gazete'de yayımlanmış olan Bakanlar Kurulu Kararları doğrultusunda Türkiye için yürürlükte kabul edilse de, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile ilk kez bir Kanun tarafından hüküm altına alınmıştır (Gür, 2012).

1976 Konvansiyonu ve bu konvansiyonu tadil eden 1996 Protokolü'nün 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1328. maddesi ve Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde hüküm altına alınmış olması, denizcilik sektöründe yaşanmakta olan gelişmelerin uzağında kalınmadığı ve iç hukuk düzenlemeleri ile hukuk sistemimize dahil edildiği nazara alınarak, 1976 Konvansiyonu'na ve 1996 Protokolü'ne taraf olmanın Türkiye açısından önemini açık bir şekilde gözler önüne sermektedir (Gür, 2012).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini" ne ilişkin m.1328-1349'uncu maddelerinin 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun'un yürürlüğe girdiği; 01 Temmuz 2012 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceği belirtilmiş olmakla beraber (6103 sayılı Kanun, m.43), 1992 Sözleşmeleri'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği 17 Ağustos 2002 tarihinden başlayarak uygulanmasının bundan müstesna olduğu ifade edilmektedir (6103 sayılı Kanun, m.37 (H)). 1992 Sözleşmelerine göre, üye devletlerin, bu sözleşmelerdeki güvenceleri iç hukukları kapsamında temin etmeleri gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti, hem Anayasa'daki* düzenleme gereği hem de 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndaki ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun'daki düzenlemeleriyle bu uluslararası yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır (Kubilay, 2014).

1992 tarihli petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu ile ilgili uluslararası sözleşmede gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek

*Anayasa'nın 90'ıncı maddesinin son fıkrasına göre; "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. " Anayasa'nın bu hükmüyle bir yandan, uluslararası antlaşmaların kanun hükmünde oldukları belirlenmekte öte yandan uluslararası antlaşmalar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz, hükmüne yer verilerek uluslararası antlaşmaların, kanunlardan farklı bir özelliği vurgulanmaktadır (Bkz. Kubilay, 2014).

azamî tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri, 5312 sayılı Kanunun* 7. maddesine göre saklıdır. Yalnızca azami tazminat miktarı konusu ile kısıtlı olmaksızın, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 1336. maddesinde “1992 sözleşmelerinin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.” hükmü amirdir.**

01 Temmuz 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu*** ile “1992 Sözleşmeleri” hükümlerinin doğrudan uygulanabileceği bir alan yaratılmak suretiyle “1992 Sözleşmelerinin uygulanma alanı genişletilmiş bulunmaktadır. Nitekim, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “Petrol kirliliği zararı hakkında özel hükümlere ilişkin olarak kuralı belirleyen 1336’ncı maddesinin, 1’inci fıkrasında, 1992 tarihli, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme’nin 1’inci maddesinin altıncı paragrafında tarif edilen “kirlenme zararı” hakkında “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi” ile “1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme’nin, bu sözleşmelerde belirlenmiş şartlarla doğrudan uygulanacağı açıklığa kavuşturulmaktadır (Doğrusöz vd. 2011).

Yine 1992 sözleşmeleri ile ilgili diğer bir konuda 6102 sayılı TTK’da “‘yabancılik unsurunun’’ aranmaması olmuştur. Türk Ticaret Kanunu’nun 1337’nci maddesinin Gereğesinde; bu maddede, 1992 tarihli sözleşmelerin uygulanması için yabancılik unsurunun aranmadığı, yani Sözleşmelerin, tümüyle ulusal nitelikteki kirlenme hallerinde de uygulanacağını açıkladığı, yabancılik unsuru taşımayan uyuşmazlıklarda bu sözleşmeler uygulanmazsa, Türk Bayraklı bir tankerin Türkiye’de yol açtığı kirlenme zararında, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sigortacıya ve 1992 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca Uluslararası Tazminat Fonuna doğrudan başvuru haklarının, Türk vatandaşlarından esirgenmiş olacağı, üstelik 1997 yılında meydana gelen “TPAO” kazası gibi, hem Türk

* 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” 03.03.2005 tarihinde kabul edilmiştir. Bkz. R.G. 11.03.2005/ Sayı: 25752

** Bkz. geniş bilgi için; Ubak, 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı Ekim 2013 Baskısı

*** 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun ilgili maddelerinin buradaki açıklamaları Madde Gereğçelerinden alınmıştır. Bkz. Türk Ticaret Kanunu TOBB Yayınları- 2011

vatandaşlarının hem de yabancıların zarar gördüğü hallerde, iki farklı rejim (üstelik de Türk vatandaşlarının aleyhine) uygulanacaktır. Dolayısıyla her iki Sözleşmenin, “yabancılik unsuru” aranmaksızın, düzenledikleri bütün hallerde uygulanması gereklidir. Kaldı ki, 1992 tarihli Fon Sözleşmesi tahtında doğrudan Fon’a yöneltilecek talepler bakımından, “yabancılik unsurunun daima oluştuğu, çünkü Fon İdaresinin yerleşim yerinin Londra olduğu belirtilmektedir (Doğrusöz vd. 2011).

V. 6102 SAYILI TTK'DA DENİZ SİGORTALARI KAPSAMINDA MALİ SORUMLULUK SİGORTALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1. 6102 Sayılı TTK ve Geçiş Süreci

Prof. Dr. Hirsch tarafından hazırlanan 6762 sayılı TTK 29.6.1956 tarihinde kabul edilmiş ve 1.1.1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun, zamanın en iyi kanunlarından olmakla ve günümüze kadar yaklaşık elli dört yıldır Türk ticari hayatını düzenleyen temel kanunlardan biri olmakla beraber, gelişen teknoloji ve değişen ticari koşullar nedeniyle günümüz ihtiyaçlarına yeterince cevap verememeye başlamıştır. İlâveten Avrupa Birliği süreci içerisinde uyum ihtiyacının da gündeme gelmesiyle, yeni bir kanun hazırlanması zarureti ortaya çıkmıştır.

Bu ihtiyacın baş göstermesi nedeniyle de Türk Ticaret Kanunu'nun yeniden yazılması amacıyla 8.12.1999 tarihinde Adalet Bakanlığı bünyesinde akademisyenler, yüksek yargı mensupları, çeşitli kurum, kurul ve kuruluşların temsilcilerinden oluşan bir komisyon kurulmuştur. Komisyon tarafından oluşturulan Tasarı Taslağı 24.2.2005 tarihinde kamuoyuna ve ilgili çevrelerin görüşüne sunulmuş ve gelen görüşler de dikkate alınarak revize edilmek suretiyle 9.11.2005 tarihinde Kanun Tasarısı olarak Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulmuştur.

Tasarı 13.1.2011 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda 6102 Kanun numarası ile kabul edilmiş 14.2.2011 günlü ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Böylece yeni, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.*

* www.tsb.org.tr/Erişim:01.08.2014

5.2. 6102 Sayılı TTK'da Sigorta Hukuku

Konumuz dahilindeki Sigorta Hukuku bölümü köklü değişikliğe uğramıştır. Bunun sebebi 6762 sayılı Kanundaki sigortaya ilişkin hükümlerin 1926-1929 tarihli eski Ticaret Kanunundan gelmiş olmaları, bunların da uluslararası uygulama ve öğretinin arkasında kalmış bulunmalarıdır. Ayrıca, söz konusu hükümlerin pek çoğunun emredici hükümlerle düzenlenmiş bulunmaları, sigorta alanında ağırlığı olan sözleşme hukukunun gelişmesini engellemiş, bu da Türkiye'de sigorta endüstrisini olumsuz yönde etkilemiştir.

Diğer taraftan, deniz rizikolarına karşı sigortalar uluslararası kurallar çerçevesinde yürütüldüğünden kanunun konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmı günümüzde ölü hüküm haline gelmiştir. Bu sebeple deniz sigortalarına ilişkin hükümler kanundan çıkarılmıştır.

Deniz Sigortaları (tekne ve emtia, yeni adıyla su araçları ve nakliyat), doğası gereği uluslararası nitelikte olup, buna bağlı olarak da uluslararası kural, teamül ve uygulamalara tabidir. Bu özellik, deniz sigortaları'na ilişkin kuralların düzenlenmesinde uluslararası alandaki değişiklik ve benzerlerine kolayca uyum sağlayabilecek ve olabildiğince esnek bir yapının benimsenmesini gerektirmektedir (Işıklı, 2012).

Deniz sigortaları içersinde sorumluluk sigortalarına değinecek olursak, geleneksel toplumdan sanayi toplumuna geçiş süreci içinde, bazı meslek sahiplerinin başkalarına verebilecekleri zararların türleri artmakta, kapsamı genişlemekte, zararlar giderek onarılmaz hâle gelmektedir. Gelişen teknolojinin yararlarından, beraberinde getirebileceği zararlar nedeniyle, vazgeçmek mümkün olamayacağından, sorumluluk sigortaları giderek önem kazanmaya başlamış ve hatta bazı sigortalar zorunlu kılınmıştır. Bunlara rağmen 6762 sayılı Kanunda sorumluluk sigortaları düzenlenmemiş, bu sigortalara sadece mal sigortalarında rizikonun gerçekleştiğini beyan yükümlülüğünü düzenleyen maddede dolaylı olarak değinilmiştir. Sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelerin hemen hemen yok denecek düzeyde olması bu sigortalara uygulanacak hükümlerin belirlenmesinde uygulamada ve öğretilerde tereddütler yaşanmasına neden olmuştur. Mal sigortalarına ilişkin hükümlerle kanundaki eksiklik giderilmeye çalışılmışsa da sorumluluk sigortalarının kendine özgü

nitelikleri, özellikle bu tür sigortalarda belli bir sigorta değeri ve bedelinden bahsedilememesi bir takım yorum zorluklarına yol açmıştır. Doğal olarak sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelerdeki eksiklik bu sigortaların gelişmesini engelleyen unsurlardan biri olmuştur. Bu olumsuz etkenlerin ve ağır sonuçların değerlendirilmesi sorumluluk sigortalarının Tasarıda ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesine sebep olmuştur.*

5.3. 6102 Sayılı TTK’da Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümler

Yeni Kanun’da deniz sigortalarına ait hükümlere yer verilmemiştir. Dolayısıyla, deniz sigortalarına genel hükümler ve yeni TTK’da yer alan sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu uygulama Türk Hukuk mevzuatında ayrı bir deniz sigorta kanunu olmaması ve yeni TTK’da denizcilik sigortalarına ait ayrı bir bölüme yer verilmemiş olması nedeni ile uygulamada sorun çıkaracağı düşünülmektedir (Algantürk, 2012).

6102 sayılı TTK’da, 1473-1485. maddeler arasında sorumluluk sigortasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanununda ilk kez yer alan sorumluluk sigortalarıyla ilgili maddelere aşağıda değinilmiştir.

5.3.1. Sorumluluk Sigortası Sözleşmesinin Konusu ve Kapsamı

6102 s. TTK madde 1473 (1)’de “Sigortacı sorumluluk sigortası ile, sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.” şeklindeki ifadesi ile, sorumluluk sigortasının genel bir tarifi yapılmıştır. Getirilen düzenlemede ise rizikoya esas teşkil eden olayın, sözleşme süresi içinde gerçekleşmesi esas alınmıştır. Bu noktada riziko sigortacının sorumluluğu süresi içinde gerçekleşirse, zararın sonradan doğması bir başka ifade ile sigorta sözleşme süresinden sonra doğması veya talep edilmesi önemli değildir. Geçmişte meydana

* www.yenittk.com/Erişim: 26/05/2014

gelen bir olay nedeniyle sigortacının kendi döneminde ortaya çıkan zararlardan sorumlu olması ilkesi benimsenmiş olsaydı bu şekildeki bir düzenleme kötü niyetli uygulamaların da önünü açacaktır. Şöyle ki, yapmış olduğu bir hata nedeni ile tazminat talebi ile karşılaşabileceğini düşünen kişiler hemen sigorta sözleşmesi yapmak yoluna gideceklerdir. Bu durum sigortacıyı büyük risklerle karşılaşabilme tehlikesi ile karşı karşıya bırakacaktır. Bu düzenleme, özellikle deniz sigortalarında, sigortalının sorumluluğunun tespiti ve miktarının sigorta sözleşmesi süresinin sona ermesinden sonra da belirlenebileceği dikkate alındığında (örneğin müşterek avarya ve kurtarma payı) önemli bir tanımdır. Ancak, madde emredici nitelikte olmadığından tarafların, sorumluluk sigortası türlerine göre sözleşme rizikoyu farklı şekillerde belirleyebilmesi de mümkündür (Algantürk, 2012).

Maddenin ikinci fıkrası “Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar.” denmektedir. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış olur. Bu madde de deniz sigortaları bakımından önemlidir, zira kaptanın veya gemi adamlarının kusuru ile meydana gelen bir çatmada tekne ve kulüp sigortacıları running down klozu uyarınca zararı tazmin edecektir (Algantürk, 2012).

5.3.2. Hukuki Koruma

6102 s. TTK madde 1474 (1)’de “Sigortalı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde, isteme ilişkin makul giderler sigortacı tarafından karşılanır; sigorta bedelini aşan giderlerin ödenebilmesi için sözleşmede hüküm bulunmalıdır.” İlgili madde uyarınca, hakkı koruyucu işlemlerden doğan hukuki koruma verilmektedir (Algantürk, 2012). Sigortalının kendi haklarını korumak için yapmış olduğu girişimler sigortacının ödeyeceği tazminat miktarına da etki edecektir. Bu nedenle yapılan masrafların sigorta teminatı içinde olduğu kabul edilmiştir. Ancak yapılan masrafların sigorta teminatını aşması halinde karşılanabilmesi sözleşmede hüküm bulunmasına bağlanmıştır. Zira, hakkı koruyucu işlemlerden doğan masraflar büyük meblağlara ulaşabilmektedir. Kanun gereği bu masrafların doğrudan doğruya sigortacıya yükletilmesi ise, sigortacıyı önceden sınırlarını tahmin edemediği bir teminatla karşı karşıya

bırakmak demek olacaktır (Doğrusöz vd. 2011). Tekne ve kulüp sigortalarında verilen sorumluluk teminatlarında bu konu da benzer bir düzenleme mevcuttur (Algantürk, 2012).

Madde 1474/2’de ise sigortacı, sigortalının istemesi halinde avans vermek zorunda olduğunu belirtmektedir.

5.3.3. Bildirim Yükümlülüğü

6102 s. TTK madde 1475 (1)’de sorumluluk sigortalarının diğer tüm sigortalarda olduğu gibi sigortalıya rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortacıya bildirimde bulunma yükümlülüğü getirmektedir. Maddeye göre sigortalı sorumluluğunu gerektirecek olayları, on gün içinde, sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Ayrıca 1475 (2)’nci maddesinde sigortacı kendisine yöneltilen istemleri de aksi kararlaştırılmamışsa derhal sigortacıya bildirmekle yükümlü olduğunu belirtmektedir. Bu şekilde sigortacı ileride karşılaşılabileceği tazminat taleplerine karşı bilgilendirilmek suretiyle kendisine gerekli önlemleri alabilme fırsatı tanınmış olacaktır. Bu bildirim üzerine veya zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurması halinde, sigortacı gerekli araştırmaları yaptıktan sonra TTK madde 1427’ye göre en geç ihbardan 45 gün sonra tazminat ödemek zorundadır (Çeker, 2011).

6102 s. TTK madde 1475(3)’e göre bildirim yükümlülüğünün ihlali hâlinde, 1446’ncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri kıyas yolu ile uygulanır. Buna göre, rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirimin yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir. Ancak sigortacı, rizikonun gerçekleştiğini daha önce fiilen öğrenmişse tazminattan indirim yapılamaz (Çeker, 2011). Kulüp sigortasında da buna benzer uygulamalar mevcuttur. Keza kulübe kayıtlı gemi, herhangi bir kaza veya olay esnasında olayın tüm kanıtlarını oluşabilecek masrafları minimum seviyeye indirmek için derhal kulübe bildirmekle mükelleftir.*

2* Bkz. geniş bilgi için; West of England P&I Kuralları.

5.3.4. Sigortacının Yardımları

6102 s. TTK madde 1476, sigortalının sorumluluğunu gerektiren bir olayın meydana gelmesi halinde, sigortacı tarafından sunulacak yardımların kapsamını belirlemektedir. Maddede yer alan düzenlemeye göre, ihbarı aldıktan sonra sigortacı, iki seçenektten birini kullanabilir. Bunlardan ilki maddenin birinci fıkrasında düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemeye göre sigortacı ihbarı aldığı tarihten başlayarak beş gün içinde sigortalıya, zarar gören kişinin yönelttiği taleplere karşı, sigortalı adına ancak masraf ve sorumluluğu kendisine ait olmak üzere gereken hukuksal iş ve işlemleri yürütüp yürütmeyeceğini bildirebilir. Buna karşın eğer sigortacı birinci fıkra uyarınca işlemleri yürütmeyeceğini bildirirse veya sigortalı süresi içinde cevap vermezse, dördüncü madde uygulama alanı bulur. Bu hükme göre sigortalı, kendisine yöneltilen taleplere karşı, tek başına, gerekli iş ve işlemleri yürütür. Böyle bir halde, sigortalı aleyhine bir tazminat ödeme borcu öngören mahkeme kararı kesinleştiğinde, sigortacı başka bir hükme gerek kalmaksızın sigortalısına veya talepte bulunan kişiye ödeme yapmak zorundadır (Doğrusöz vd. 2011).

5.3.5. Sigortacının Sorumluluğunun Kalkması

6102 s. TTK madde 1477; “Sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaz.” Sigortalının kasdi hareketleri sonucu meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin açık bir düzenleme getirmektedir. Aksi taktirde, sigortalı sigortasına güvenerek, vermiş olduğu zarar nedeniyle kendinin mal varlığından herhangi bir azalma olmayacağından kasıtlı olarak karşı taraf zarar verebilir. Bu ise kabul edilebilir bir sonuç değildir. Tekne ve kulüp sigortalarında aynı prensip geçerlidir (Algantürk, 2012).

5.3.6. Doğrudan Dava Hakkı

6102 s. TTK madde 1478; “Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir.” Söz konusu madde ile, zarar gören üçüncü kişinin

doğrudan doğruya sigortacıya karşı talep ve dava hakkı düzenlenmektedir. Bu yeni düzenleme, sorumluluk sigortalarında zarar gören üçüncü şahsın sigortacıya doğrudan dava hakkı bulunup bulunmadığına ilişkin uygulamadaki tartışmaları sona erdirmiştir (Algantürk, 2012). 6762 sayılı eski kanunun 1310'uncu maddesinde sadece yangın dolayısıyla sorumluluk sigortaları ile ilgili olarak doğrudan doğruya dava hakkı düzenlenmiştir. Ancak, söz konusu Kanun dışında da, özellikle zorunlu sorumluluk sigortalarında, doğrudan doğruya talep ve dava hakkı kanunlarla ya da genel şartlarla kabul edilmiştir. Sorumluluk sigortalarında asıl amaç her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi ise de, bunun yan sonucu zarar görenin de bir an önce zararının giderilmesini ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Ayrıca, zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurması da zarar veren durumundaki sigortalıyı rahatlatıcı bir etki yaratacak ve sigortalının da sorumluluk sigortası ile sağlanmak istediği amaca daha kolay ulaşmasını sağlayacaktır. Fakat getirilen bu düzenleme hiçbir şekilde sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz. Zira, halen menfaati sigorta edilen bizzat sigortalının kendisidir. Ancak ilgili madde, koruyucu hükümler kapsamında olmadığından sigorta sözleşmesi ile aksine düzenlemeler yapmak mümkündür (Doğrusöz vd. 2011).

Kanun, sigortacı ile üçüncü kişi arasında doğrudan bir sorumluluk ilişkisi kurmuştur. Doğrudan dava için kulüp sigortasının geniş bir uygulama alanı bulduğu İngiliz Hukukundaki aciz ve sorumluluk kurmak gibi şartların söz konusu olmadığı görülmektedir (Acar, 2008).

5.3.7. Sigortacının Zarar Görenden Bilgi Alma Hakkı

6102 s. TTK madde 1479-(1); Sigortacının zarar görenden bilgi alma hakkı düzenlenmektedir. Zarar görenin sigortacıya doğrudan dava açabilme hakkının bulunmasının doğal bir sonucu olarak bu hüküm kanunda yerini almıştır. Sorumluluk sigortalarında sigortacı zarar gören üçüncü kişinin zararının giderilmesi için kendisine başvurulması halinde, sigortacının bu zararı tespit edebilmesi için zarar görenden de bir takım bilgi ve belgeleri isteyebilmesi gerekir. Zira, zarara uğrayan kişiye sigortacı, sigorta teminatı içinde kalmak kaydıyla bu zarar kadar olan kısmı sigortalısı için tazmin edecektir (Öğüz ve Kuyucu, 2011).

5.3.8. Takas Yasağı

6102 s. TTK madde 1480; Bu madde ile, sigortacının zarar görene ödeyeceği sigorta tazminatını, sigorta sözleşmesinden doğan alacaklar ile takas edemeyeceği düzenlenmektedir. Hukuken, bir hukuki ilişkide takasın söz konusu olabilmesi için alacaklar arasında karşılılık ilişkisinin bulunması ve her iki tarafın birbirine borçlu olması gereklidir. Dolayısıyla zarar gören üçüncü şahıs ile sigortacı arasında bir karşılılık ilişkisi olmadığından sigorta ettirenden alacağı olan prim miktarını, zarar görene ödeyeceği tazminat ile takas talebinde bulunamaz. Ancak bu kural, sigortacının doğrudan doğruya zarar görene ödenecek olan tazminat bakımından geçerlidir. Eğer sigortalı zarar görene ödediği tazminatı sigortacısından talep ediyor ise, bu durum da sigortacı takas talebinde bulunabilir. Bu hüküm, TTK madde 1486/2 uyarınca emredici hükümler arasında düzenlenmiş olup, bu hükme aykırı sözleşme şartları geçersizdir. 2012 UK P&I Kulüp Kuralları, kural 31’de kulübün ödenmeyen primleri ileri sürerek, kulüp teminatını sona erdirebileceği belirtilmektedir. Kulüp kurallarında yer alan mezkur şartın, zarar gören üçüncü şahıslar bakımından Yeni TTK madde 1486/2 uyarınca geçersiz olduğunun kabulü gerekecektir (Algantürk, 2012).

5.3.9. Halefiyet

6102 sayılı TTK madde 1481/I; Sorumluluk sigortalarında halefiyet ilkesine açıklık getirilerek, sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarınca sigortacıya ait olduğu belirtilmektedir. Sigortacının zarardan sorumlu olan kişilere rücu edebilmesi için, sigortalı ile birlikte müşterek kusurlu ve müteselsil sorumlu olan kişilere rücu hakkı vardır. Dolayısıyla diğer Kanunlarda aksine bir hüküm bulunmadıkça sorumluluk sigortalarında Kanun kendi sigortalısına rücu hakkı tanımayıp, sadece zarardan sorumlu olan üçüncü kişilere başvurma hakkı vermektedir (Algantürk, 2012).

Kanunun gerekçesinde, sigortalı ile zarardan sorumlu olan aynı kişi olduğundan sigortacının zararın failine (borçluya) başvurusu nedeni ile halefiyetinden bahsedilemeyeceği, aksi taktirde sigortacının sigortalısı için ödediği tazminatı geri sigortalısına rücu edeceği şeklinde bir sonuca varılacağı ve bu durumda da sigortalı için prim

ödenmesinin bir anlamı olmadığı ileri sürülmüştür (Doğrusöz vd. 2011). TTK madde 1481/2 uyarınca, sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmış ise, sigortacı mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin halefiyet kuralı gereğince, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava ve takibi kaldığı yerden devam ettirebilir (Algantürk, 2012).

Kulüp sigortasında, halefiyetin iki yüzü bulunmaktadır. Birincisi, kulübün üyeye halef olmasıdır. Kulübün üyeye halef olması kanun ve kulüp kurallarına göre olmaktadır. İkincisi ise, üçüncü kişinin üyeye halef olmasıdır. Üçüncü kişi sigortalıya karşı ileri sürebileceği bütün savunmaları sigortacıya karşı da ileri sürebilir (Acar, 2008).

5.3.10. Zamanaşımı

6102 sayılı TTK madde 1482; Bu maddeye göre sorumluluk sigortalarında sigortacıya yöneltilecek tazminat istemleri 10 yılda zamanaşımına uğramaktadır. Bu süre, sigorta konusu olayın gerçekleştiği tarihten itibaren başlar. Sorumluluğun doğumunun ve tazmini gereken zararının tespitinin uzun zaman alabiliyor olması nedeniyle bu sigorta türünde, tazminat isteminin tâbi olabileceği en uzun zamanaşımı süresinin esas alınması gerekmektedir. Çünkü Hükümet Tasarısında, sorumluluk sigortaları için beş yıl olarak belirlenen genel zamanaşımı süresi uygulamada sıkıntılara yol açabilir. Keza zarar görenin borçluya yönelik isteminin on yıllık zamanaşımına tâbi olduğu hâllerde, sigortacıya yönelik istem beş yılda zamanaşımına uğrarsa, sorumluluk sigortasından beklenen fayda sağlanamayacaktır. Türk Hukukunda zamanaşımı maddi hukukun bir müessesesidir. Bu sebeple zamanaşımına konu olan talebin tabi olduğu hukuk zamanaşımı hakkında da karar verir. Nitekim bu husus MÖHUK'nun 8. maddesinde “zamanaşımı, hukukî işlem ve ilişkinin esasına uygulanan hukuka tâbidir” şeklinde düzenlenmektedir. Dolayısıyla hukuki ilişkinin esasına uygulanacak hukukun, Türk Hukuku olması halinde, zamanaşımı süresinin düzenleyen TTK madde 1482, madde 1486 uyarınca koruyucu hükümler arasında öngörüldüğünden buna aykırı sözleşme hükümleri geçersiz olarak kabul edilir (Algantürk, 2012).

Burada önemli bir nokta, TTK m. 1473/1 uyarınca teminat kapsamındaki rizikonun sözleşme süresi içerisinde ancak zararın daha sonra doğması halinde de sigortacının tazminat

ödemesi kararlaştırıldığı halde 10 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanıp uygulanamayacağıdır. Eski kanunda bu soruların yanıtı yokken yeni kanun bu açıdan bir üst sınır getiriyor. Buda sigortacının sorumluluğu her ihtimalde 10 yılla birlikte biteceğidir. Bu konuda kanunda açık bir hüküm olmamakla birlikte TTK mad. 1485 deki genel hükümlere yapılan atıfla TTK madde 1420 alacağın muaccel olduğu tarihten başlayarak iki yıllık sürenin uygulanmasının mümkün olabileceği düşünülmektedir (Algantürk, 2013).

Diğer önemli bir husus ise bazı durumlarda hak düşürücü sürelerin uygulanmasıdır. Çünkü zamanaşımı süresine göre daha farklı sürelerin uygulandığı görülmektedir. Örneğin eşyanın zarara uğramasından dolayı taşıyanı sorumluluktan kurtaran hak düşürücü süre bir yıl olarak düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK m. 1188’de eşyanın zıya veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat talep hakkının bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşeceği; bir yıllık sürenin, taşıyanın eşyayı tamamen veya kısmen teslim ettiği, eşya hiç teslim edilmemişse, tesliminin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağı hüküm altına alınmıştır. Bu durum eski TTK m. 1067’de de zamanaşımının değil, hak düşürücü sürenin uygulanacağı öngörülmüştür. 6102 sayılı TTK m. 1188 bakımından bu durum daha da açıktır. Zira eski TTK m. 1067’nin bu anlamda tereddüde neden olabilecek “mesuliyet davası hakkının düşmesi” ifadesi yerine, taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkının düşeceği hükme bağlanmıştır. Aynı şekilde haksız fiile dayanan taleplerde 6102 sayılı TTK m. 1188 bakımından bir yıllık hak düşürücü süreye tabidir. Donatanın adamlarına yöneltilen talepler bakımından da 6102 sayılı TTK m. 1190/f.2’ye göre aynı durum söz konusudur (Şamlı, 2012).

Zamanaşımında dikkat edilmesi gereken diğer bir husus ise yeni kanunda zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurabilme hakkının verilmesiyle birlikte sigortacıya yönelik istem ve borçluya yönelik istemde zamanaşımı sürelerinin uygulanmasında ortaya çıkan sorunlardır. Keza TTK’ya göre sigortaya doğrudan başvuru hakkımız var deyip borçluya herhangi bir başvuru yapılmadığı takdirde borçluya başvurulma sürelerinin dolması durumunda tazminat istemi ortadan kalkar. Sigortacıya yönelik başvuru ana borçtan ayrılamayacağından, sigortacıya yönelik istem ancak temel alacak hayattaysa ileri sürülebilecek bir istemdir. Dolayısıyla iki zamanaşımı süresinin birlikte yürüdüğü unutulmamalıdır (Atamer, 2013).

5.3.11. Zorunlu Sorumluluk Sigortaları

Zorunlu sorumluluk sigortalarıyla ilgili hükümler 6102 sayılı TTK madde 1483 ve 1484’de düzenlenmiştir. Buna göre madde 1483’de sözleşme yapma zorunluluğu düzenlenmiştir. Maddeye göre “Sigortacılar, diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere, faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamazlar.” denmektedir. Sözleşme iki taraflı bir hukuki işlem olduğundan sözleşme yapma zorunluluğunun sonuç getirebilmesi için bu zorunluluğun iki taraflı olması gerekir. Bu noktada, sigortacı açısından da zorunluluk öngörülmeden sadece sigorta ettirene sözleşme yapma zorunluluğu getirilemez. Nitekim, zorunlu sigorta öngören bir çok özel kanunda da bu yönde hükümler yer almaktadır (Doğrusöz vd. 2011).

Madde 1484’de ise zarar görenle ilişkide ifa yükümlülüğüne değinilmiştir. Zorunlu sorumluluk sigortaları açısından, maddenin birinci fıkrasında sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olsa da, zarar gören bakımından ifa borcu, zorunlu sigorta miktarına kadar devam edeceği hükme bağlanmıştır.

Zorunlu sigortalarda amaç kamu menfaatinin korunması olduğundan amaca ulaşılabilmesinde, bu tür sigortalardaki kaçaklarında önüne geçilmesi en az zorunlu sigorta ihdası kadar büyük bir önem arz eder. Bu noktada, asıl görev denetim birimlerinde olmakla birlikte, kanunun ikinci fıkrası ile sigorta ilişkisinin sona ermesi, zarar görene karşı ancak, sigortacının sözleşmenin sona erdiğini veya ereceğini yetkili mercilere bildirmesinden bir ay sonra hüküm doğurur şeklinde getirilen düzenlemeyle de denetimi destekleyici ve hatta kolaylaştırıcı bir mekanizma yaratılmak istenmiştir. Diğer taraftan, sorumluluk sigortaları zarar sigortası niteliğinde olduğundan ve zarar da bir kez tazmin edileceğinden, zararın bir şekilde giderilmiş olması sigortacının sorumluluğunu da o oranda sona erdirir (Doğrusöz vd. 2011).

5.3.12. Sorumluluk Sigortalarında Uygulanacak Hükümler

6102 s. TTK madde 1485- (1); “Sorumluluk sigortalarına genel hükümlerle birlikte, 1454’üncü ve 1458’inci maddeler, 1466’ncı maddenin birinci fıkrası ve 1471’inci madde de uygulanır.” Maddede genel hükümler dışında kanunun mal sigortaları hakkındaki hangi hükümlerinin sorumluluk sigortalarına da uygulanabileceğini belirtilmiştir. Her ne kadar sorumluluk sigortaları da zarar sigortasıysa da, zarar sigortasının bir türü olan mal sigortalarından farklı olarak burada belli bir sigorta değeri ve bedelinden bahsetmek mümkün değildir. Bu nedenle her ikisi de zarar sigortası olmasına rağmen mal sigortasına ilişkin her hükmün sorumluluk sigortasında uygulanabilmesi mümkün değildir. Bu madde ile karşılaşılabilecek sorunların önüne geçilebilmesini teminen mal sigortalarına ilişkin hangi hükümlerin sorumluluk sigortasında da uygulanabileceği konusunda açıklık getirilmiştir (Doğrusöz vd. 2011).

5.3.13. Koruyucu Hükümler

6102 s. TTK madde 1486 ile sözleşme ile değiştirilemeyecek veya sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek maddeler ile bu hükme aykırılığın sonuçları düzenlenmiştir. Bu maddeler aşağıda belirtilmiştir (Doğrusöz vd. 2011).

1486 (1)’nci madde ile 1453’üncü maddenin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi, 1458 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi, 1459 ve 146’inci maddeler, 1463’üncü maddenin birinci fıkrası, 1472 ve 1477’nci madde hükümlerine aykırı yapılan sözleşmeler geçersizdir.

1486 (2)’nci madde ile 1456’ncı maddenin birinci fıkrası, 1465 ilâ 1468, 1479, 1480, 1482, 1484 ve 1485’inci madde hükümlerine aykırı sözleşme şartları geçersizdir.

1486 (3)’ncü madde ile 1471’inci maddenin ikinci fıkrası, 1474 ilâ 1476’nci madde hükümleri sigortalı aleyhine değiştirilemez; değiştirilirse bu Kanun hükümleri uygulanır.

VI. SONUÇ

Dünya ticaretinin neredeyse tamamına yakının deniz yoluyla yapılması, bu sektörün çok geniş bir çevreye hitap etmesine neden olmaktadır. Bu çevreyi oluşturan ana bileşenler ise donatan, kıyı tesisleri ve sigorta sektörü olarak söylemek mümkündür. Pek çok bileşenden oluşan denizcilik sektöründe sayılamayacak kadar risk faktörü olduğunu, bu risk faktörlerinin sigorta müessesini kaçınılmaz kıldığını, denizciliğin sadece operasyonlardan ibaret olmadığını, sigortanın da önemli bir bileşen olarak değerlendirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca denizcilik sektörü içinde en büyük paya sahip olan ve büyük miktarlarda ürünün yer değiştirmesine olanak sağlayan deniz taşımacılığında sigorta sektörü en önemli güvencedir.

Gemilerin taşıdığı yüklerdeki çeşitliliğin artmasıyla, dünya filo hacmi hızla büyümüş ve bunun sonucu olarak da deniz kazalarında artış gözlenmiştir. Ayrıca açık deniz yapıları olarak adlandırılan petrol sondaj kuyuları, sualtı boru hatları yapıları gereği risk faktörünü en fazla bulunduran tesisler olmakla beraber bu risklerin oluşması sonucunda büyük miktarlarda kirliliğin meydana gelmesi, insan sağlığına, can ve mal kaybına, deniz canlılarının türlerinin azalmasına neden olmaktadır.

Bu olaylar karşısında özellikle denizcilik sektörünün ana bileşenleri olarak ifade ettiğimiz donatan ve kıyı tesislerinin mali sorumluluklarının güvence altına alınması sorumluluk sigortası sayesinde olduğu görülmüştür. Mali sorumluluk sigortaları ile ortaya çıkan temizleme masrafları, toplanan atıkların bertarafı için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar ile özel mallarda meydana gelecek zararlardan dolayı gerek donatanın gerekse işletme sahiplerinin sorumlulukları, zarara ve sorumluluğa karşı yapılan sorumluluk sigortaları ile bertaraf edilir. Denizcilik sektöründe özellikle donatanın üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluğu P&I sigortası ile sağlanırken, yine donatanın sorumluluğunu teminat altına alan tekne sigortası ile kıyı tesisleri zorunlu mali sorumluluk sigortası gibi sigortalar denizcilik sektöründeki sorumluluk risklerine teminat

vermektedir. Tekne sigortası çatma durumunda RDC gereği meydana gelen zararın 3/4'nü tazmin ederken, kulüp sigortası ise geriye kalan 1/4'ünü güvence altına almakla beraber tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarına karşı sigorta teminatı sağlamaktadır.

Yukarıda bahsi geçen sigortalar hemen hemen bütün denizci ülkelerde varlığını gösteren İngiliz menşeli P&I Sigortası ve İngiliz Tekne Sigortaları kurallarına göre ülkemizde bulunan brokerler aracılığı ile Londra piyasasına reasüre edilerek yapılmaktaydı. Bunun sonucunda sigorta için yüksek miktarlardaki milli servetimiz yabancı ülkelere aktarılmakta ve sigorta sektörümüzün bu önemli pastadan pay alamaması sonucu ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz açısından deniz sigortacılığında sorumluluk teminatının önemi hiç şüphesiz milli bir P&I kulübün kurulmasıyla daha fazla önem arz etmiştir. Türk P&I ile yeterli güvenceye sahip olmayan sigortalarla çalışan çok sayıdaki küçük tekne ve gemiler için koruma ve tazminat sağlayacak yeni bir sigorta şirketi kurulmuş oldu. Türk P&I sigortası'nın 500 milyon dolara kadar sorumluluk teminatı sağlayarak denizcilik sektörümüzü güvence altına almış olduğunu söyleyebiliriz. Türk P&I sigortasının temelde zorunlu sigorta ihtiyacını karşılamak üzere kurulmuş olması özellikle 300 Grt ve üzeri gemilerde zorunlu bir P&I sigortasının istenmesi, milli bir pandi'nin kurulmasının ülkemiz açısından ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Aynı şekilde 6102 sayılı TTK'da 12'den fazla yolcu taşıyan tekne ve gemiler içinde teminat zorunluluğu getirilmesi ve bunlar için yüksek teminat tutarlarının istenmesi Türk sigorta şirketleri tarafından isteksiz davranmalarına sebep olmakla birlikte yine bu durumun Türk P&I sayesinde güvence altına alınmış olduğu karşımıza çıkmaktadır. Milli denizciliğe verilen en önemli hizmetlerden biri olan kulüp sigortası ile dışarıya çıkan milli servetimiz milli sınırlar içerisinde kalması sağlanarak ekonomiye fayda sağlaması ve herhangi bir anlaşmazlık durumunda kendi hukuk sistemimiz içerisinde anlaşmazlıklara çözüm sunması, kendi deniz ticaretimizin niteliklerine uygun bir hizmet sağlanması açısından Türk denizcilik sektöründe önemli bir adım atılmış olduğunu söyleyebiliriz.

Sorumluluk sigortalarının uluslararası hukuktaki uygulama alanı ise daha çok donatanın

mali mesuliyeti olarak karşımıza çıktığı görülmektedir. Denizcilik sektörü global bir sektör olmasından dolayı uygulamada deniz sigortaları kendi hukuk sistemimizin yanı sıra uluslararası hukukun çerçevesinde işlerlik kazandığı görülmektedir. 6102 sayılı TTK ve yürürlükte olan yönetmeliklerle birlikte uluslararası hukuk normları, denizde uygulanması zorunlu olan sigortalar ve bunların idare tarafından aranması, sorumluluk sigortalarının önemini bir kez daha göstermiştir. Bunların içinde önemle durduğumuz LLMC konvansiyonu baz alınarak yapılan deniz alacaklarına ilişkin gemilerin sigortalanması ve denetlenmesi hakkındaki yönetmelikle birlikte bunların kanunda yer alması bir çok olası tehlikenin güvence altına alındığını göstermektedir. Bunun yanında teknelerin 250 bin SDR teminat veren bir poliçe bulundurmaları koşulu, günümüzde faaliyetlerde bulunan küçük tekneleri olumsuz yönde etkileyebileceği ortaya çıkmaktadır.

Deniz sigortacılığındaki değişikliklerde temel amaç uluslararası sözleşmelerle uyum sağlanmasıdır. Uygulamada deniz sigortaları için enstitü klostları gibi yeknesak kabul gören genel şartların kullanılması sebebiyle bu alanda özel bir kanunlaştırma yapılmasından vazgeçilmiştir. Nitekim deniz rizikolarına karşı sigortalar uluslararası kurallar çerçevesinde yürütülmesinden dolayı eski TTK’da konuya ilişkin hükümlerin bir kısmı günümüzde ölü hüküm haline gelmesi deniz sigortalarına ilişkin hükümlerin kanundan çıkarılmasına neden olmuştur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda sadece bu hükümlerin uygulanmasını sağlayacak atıf hükümlerine yer verilmiş ayrıca bu sözleşmelerin verdiği yetkiler çerçevesinde bazı sözleşme hükümlerinde değişikliklerin yapıldığı görülmektedir.

Eski kanunda sorumluluk sigortaları düzenlenmemiş, bu sigortalara sadece mal sigortalarında dolaylı olarak değinilmiştir. Doğal olarak sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemelerdeki eksiklik bu sigortaların gelişmesini engelleyen faktörlerden biri olmuştur. 6762 sayılı eski TTK’da özel bir bölüm ayrılmayan sorumluluk sigortasına ilişkin hükümler dağınık halde yer almış ve ihtiyaçlara cevap vermekte yetersiz kaldığı görülmüştür. Bu olumsuz etkenlerin ve ağır sonuçların değerlendirilmesi sorumluluk sigortalarının yeni kanunda ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi ile sonuçlanmıştır. Sorumluluk sigortalarına ilişkin hükümleri deniz sigortalarına uyarlamaya çalıştığımızda bir çok benzerliğin karşımıza

çıkıldığını ve denizcilik sektöründe uygulanan sorumluluk sigortalarına dair kurallara açıklık getirmeye çalışıldığını söyleyebiliriz.

Bu hükümlerden madde 1473’de rizikonun sözleşme süresinde gerçekleşmesi şartıyla zararın sözleşme süresinden sonra doğması durumunda da sigortacının meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlü olması deniz sigortacılığının temelini oluşturan müşterek avarya durumlarında uygulanması, müşterek avarya durumu için oldukça fazla yarar sağlayacaktır. Çünkü müşterek avarya garamesinin hesaplanmasının yani meydana gelen zararın gemi ve yük ilgilisi arasında paylaşılmasının bazen uzun bir zaman almasından kaynaklanan olumsuzluklar bu hüküm ile giderilmeye çalışılmıştır. Zira sözleşmelerin yıllık olarak hazırlandığını düşünecek olursak dispeççiye başvurma süresinin on iki ay içinde yapılması gerektiğini ve dispeçin yayınlanmasının ardından bir yıl içerisinde gerekli taleplerin yapılmasını düşünecek olursak iki yıl gibi bir sürenin geçebilmesinin mümkün olabileceği karşımıza çıkmaktadır. Aynı şekilde kurtarma payının hesaplanması gibi sigortalının sorumluluğunun tespiti için yapılan incelemelerin sözleşme süresini aşması halinde de bu hükmün uygulanması fayda sağlayacaktır.

Madde 1473’ün ikinci fıkrası, deniz sigortacılığında ayrı bir önem arz eden bir hususa atıf yapmaktadır. Bu hüküm, gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan yani geminin sevk ve idaresine yönelik bir ihmalin olması durumunda da sigorta kapsamında olabileceğini karşımıza çıkarmaktadır. Özellikle geminin sevk ve idaresinde büyük rol alan kaptan ve gemi zabıtlarının kusurundan kaynaklanan bir çatma durumunda meydana gelen zararın Tekne ve P&I sigortacısı kapsamında teminat altına alınacağını söyleyebiliriz.

Madde 1474’de sigortalı aleyhine yapılan istemlere ilişkin makul giderlerin sigortacı tarafından karşılanmasının belirtilmesi, P&I ve Tekne sigortasında karşımıza çıkan savunma masraflarının sigortacı tarafından karşılanması ile paralellik sağlanarak uygulamaya katkı sağlandığını söyleyebiliriz.

Madde 1477 ise sigortalının kasti hareketi sonucu sigortacının sorumlu olmayacağını belirtmektedir. Bu madde ile tekne ve kulüp sigortası kurallarında da kayıtlı üyenin kasti

hareketi sonucu bir zarar meydana gelmişse kulübün sorumlu olmayacağını belirten kuralla örtüştüğünü görmekteyiz.

Önemli bir diğer madde olan 1478. madde ile zarar görenin doğrudan sigortacıya başvuru hakkının düzenlenmesiyle, zarar görenin bir an önce zararının tazmin edilmesi ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne düşmesine karşı zarar görenin korunması amaç edinilmiştir. Denizcilik sektörünün yüksek maliyetli bir sektör olmasından dolayı özellikle donatanın çatma sorumluluğunda oluşan yüksek teminatlar açısından deniz sigortalarına fayda sağlayan bir madde olmuştur.

Madde 1482 ile sorumluluk sigortalarıyla ilgili taleplerin on yılda zamanaşımına uğrayacağını belirtilmesiyle, belli bir sigorta değerinden bahsedilmesi mümkün olmayan, rizikonun doğumunun ve oluşan zararın tespitinin uzun zaman alması gibi durumların söz konusu olduğu sorumluluk sigortalarıyla ilgili zaman aşımının en uzun sürenin uygulamaya konulması denizcilik sektörü için yarar sağladığını söyleyebiliriz. Nitekim kimyasal atık yüklü geminin batması sonucu ortaya çıkacak ekolojik zararların yani deniz canlılarına ve çevreye gelebilecek zararların tespiti ve tazmini oldukça uzun zamanlar alabilmektedir. Yine bir gemi adamının çalıştığı gemide asbeste maruz kalmasından dolayı gemiden ayrılışının ardından hayatını kaybetmesi belli bir süre alabilmektedir.

6102 sayılı TTK’da, ilk kez yer alan sorumluluk sigortaları 1473-1485. maddeler arasında düzenlenmiştir. Özellikle zarar görenin doğrudan sigortacıya talep ve dava açma hakkı, sorumluluk sigortalarında halefiyet, zaman aşımı ve rizikoya esas teşkil eden olayın sözleşme süresi içinde gerçekleşmesi şartıyla zarar sonradan meydana gelse bile sigortacının tazmin sorumluluğunun devam etmesi gibi önemli konulara açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Her ne kadar kanun koyucu bu hükümlerle sorumluluk sigortaları ile ilgili eksiklikleri gidermeye çalışmışsa da bazı hükümlerde ki ifadelerin yerinde kullanılmaması ya da eksik kullanılmasıyla ilgili soru işaretlerinin ortaya çıktığı görülmektedir.

Nitekim madde 1473’de kullanılan “Sigortacı sorumluluk sigortası ile, sözleşmede aksine hüküm yoksa...” ifadesiyle tarafların sözleşmenin aksine bir düzenleme getirmesi şartıyla zarar

gören yerine sigortalısına tazminat ödemedede bulunacağı anlamı çıkabilmektedir. Kaldı ki aynı madde yer alan “...olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.” hükmündeki “zarar görene” ifadesi yerine “sigorta ettirene” ifadesinin kullanılması daha doğru olacağı düşünülmektedir. Çünkü sorumluluk sigortaları sigortalının malvarlığında meydana gelen azalmaları teminat altına almaktadır. Bunun da en iyi uygulamasını kulüp sigortalarında görmekteyiz. Bu maddeyle ilgili “aksine bir hüküm yoksa” ifadesinin kaldırılması ya da koruyucu hükümler arasında olması gerektiğini söyleyebiliriz.

TTK madde 1474’de avans verilme zorunluluğu getirilmiş, fakat bu avansın ne kadar olacağı konusunda bir hüküm belirtilmemiştir. Dolayısıyla sigortalı zararın azaltılması ya da giderilmesi konusunda sigortacısından avans talep ettiğinde sigortacı avans verme şeklinde bir ödeme yapmasıyla karşı karşıya kalacaktır. Bu madde de katılım paylarının ne kadar olacağı konusunda bir hüküm olması ile buradaki eksikliğin giderilebileceği düşünülmektedir.

Doğrudan dava hakkıyla ilgili düzenleme getiren TTK’nın 1478. maddenin koruyucu hükümler arasında olmaması, madde 1473 ile birlikte değerlendirildiğinde ki orada bulunan “aksine hüküm yoksa” ifadesi zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya başvurusunun ayrı bir düzenleme ile kaldırılabilceğini mümkün hale getirdiği düşünülebilir. Dolayısıyla bu durumun önüne geçilebilmesi için ilgili maddenin koruyucu hükümler arasında olması gerektiği düşünülmektedir. Bununla birlikte bu hükmü P&I açısından düşünecek olursak P&I’nın en önemli kurallarından biri olan ilk önce ödeme kuralına göre kulüpler zarar görene bu kural doğrultusunda başvuramayacaklarını ileri sürebileceklerdir. Tabi bu durumda MÖHUK’un ilgili maddelerine başvurularak ülkemizde alınan kararın yabancı hukuk mercileri tarafından tenzifi istenebilir ki bunun İngiliz hukuku olduğunu varsayacak olursak üyenin acze düşmesi gibi koşulların oluşması gerekmektedir. Ancak tenzifi kabul edilmediği durumda kulübün ülkemizde herhangi bir mal varlığının olmaması halinde herhangi bir sonuca ulaşamayacaktır.

TTK madde 1478’in zaman aşımının belirlendiği madde 1482 ile birlikte değerlendirdiğimizde zarar görenin sigortacıya ve borçluya yönelik taleplerinde zamanaşımı

süresinin birlikte yürütülmesi gerektiği karşımıza çıkmaktadır. Zira sigorta sözleşmesinin tabi olduğu zamanaşımı süresi ile zarar gören ile sigortalı arasındaki sorumluluk ilişkisinin uygulanacağı zamanaşımı süresinin farklı olması durumunda, doğrudan davada hangi sürenin uygulanacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Nitekim TTK'da yolcu taşımacılığı ile ilgili örnek alınan Atina sözleşmesi veya 5312 sayılı kanun gibi kendine özgü zamanaşımı kuralları yer alan bazı sözleşme ve kanunlarda farklı zamanaşımı süreleri uygulanmaktadır. Bu zamanaşımı sürelerini madde 1482 ile birlikte düşündüğümüzde hangisinin uygulanacağı gibi sorularla karşılaşılabilir.

Yukarıda bahsettiğimiz üzere 6102 sayılı TTK'da yer alan sorumluluk sigortalarına ait hükümlerin denizcilik sektörüne yaptığımız atıfla sektördeki eksikliklerin giderilmesine fayda sağladığını, günün koşullarına göre ihtiyaçlara cevap veren ve uluslararası kaidelerle paralellik sağlandığını hiç şüphesiz söyleyebiliriz. Ancak bu faydanın yanında bazı hükümlerde yer alan ifadelerden dolayı karşımıza çıkan sorular, denizcilik sektöründe uygulanan sorumluluk sigortalarının nasıl uygulanacağı konusunda karmaşıklığa yol açmaktadır. Zira deniz sigortaları altında yer alan sorumluluk sigortaları, kanunda yer alan sigorta hukukuna dair genel hükümlerle birlikte sorumluluk sigortalarına ait özel hükümlere atıf yapılarak uyum sağlanmaya çalışılmışsa da bazı maddelerde net bir sonuca ulaşılmadığı görülmektedir. Uluslararası alanda işlerlik kazanan deniz sigortalarının ve buna bağlı olarak mali sorumluluk sigortalarının, uluslararası kuralların sürekli eklenen ya da değişen protokollerle tadil edilmesi veya yeni sözleşmelerin yapılmasından dolayı, daha esnek kuralların yer aldığı ayrı bir deniz sigorta kanunuyla yine uluslararası hukuk kuralları paralelinde yeniden getirilmesi durumunda, denizcilik sektörü açısından sağlanan faydanın daha fazla olacağını düşünmekteyiz.

KAYNAK

- ABDULLAYEV, C. (2003): Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu İle Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Doktora Tezi, Ankara, sf: 361.
- ACAR, S.(2006): Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı, İstanbul Barosu Dergisi Cilt:80, Sayı:2, Yıl 2006, sf: 640.
- ACAR, S.(2008): Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, ISBN: 978-605-0016-17-8, 1.Bası, Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, sf: 547.
- ALGANTÜRK, L.D. (2006): Deniz Sigortası Hukukunda Kulüp Sigortası, ISBN: 9944322180, 2.Bası, Arıkan Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, sf: 170.
- ALGANTÜRK L.D.(2012): Yeni Türk Hukuku'nda Sorumluluk Sigortaları; Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu; Deniz Hukuku Derneği- Sigorta Hukuku Türk Derneği, 23 Mart 2012, İstanbul, sf:97-109.
- ALGANTÜRK, L.D.(2013)(c): Sorumluluk Sigortalarının Yeni TTK Uyarınca Değerlendirilmesi, Taşıma Sigortaları: Yeni TTK ve Uygulamalar Paneli, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, 6 Mart 2013, İzmir.
- ATAMER, K. (2013) : Yeni Türk Ticaret Hukuku Kapsamında P&I Sigortası ve Deniz Sigorta Hukuku; Deniz Ticaret Odası İstanbul Barosu I. Sempozyum, Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu, 29 Kasım 2013, İstanbul sf: 9-11.
- AVŞAR, T. (2006): Tekne ve Deniz Sigortaları Üzerine Araştırma, Bitirme Tezi, İstanbul, sf: 76.
- BAŞER,İ. (2006): Metropol Kentlerde Denizyolu Taşımacılığı Ve İstanbul – İskenderiye Mukayesesi, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü Ortadoğu İktisadi Anabilim Dalı, İstanbul.
- BENNETT, P. (2001): Mutual Risk: P&I Insurance Clubs and Maritime Safety and Environmental Performance, Marine Policy, Volume 25, Kidlington, U.K., 13-21.
- CAN, M. (2005): Sigorta Hukuku Ders Kitabı, ISBN: 975-8752-24-3, İmaj Yayınevi, Ankara, sf: 184
- ÇATIKKAŞ, Ö. ve AKPINAR, Ö.(2013): Sigortacılık Mevzuatına İlişkin Konular; Marmara Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi, sf: 13.
- ÇEKER, M. (2011): 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sigorta Hukuku, ISBN: 9789756447079, 1.Baskı, Karahan Kitabevi, İstanbul, sf: 678.

- DOĞRUSÖZ, B. , ONAT, Ö. ve TÖRALP, T.F. (2011): Türk Ticaret Kanunu (Taşıma İşleri, Deniz Ticareti, Sigorta Hukuku, Son Hükümler), Madde 850 - 1535 ve Uygulama Kanunu, ISBN: 978-9944-60-939-5, Cilt: II, Tobb Yayın No: 2011/139, Afşaroğlu Matbaası, Ankara, sf: 1751.
- DONALD, O'may (1993): O'may On Marine Insurance Law And Policy, ISBN: 0-420-471006, Sweet & Maxwell, London, sf: 643.
- ERTAN, K.(2012): Yeni Türk Hukuku'nda Tekne Sigortaları; Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu; Deniz Hukuku Derneği- Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, sf:11.
- ESMER, S.(2003) : Ege Ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- GÜR, A.T.(2012): Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü, Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi/9.Oturum –Volume: 18, İssue: 2, Yıl: 2012, sf: 452-461.
- GÜRSES, Ö.(2005): Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (Ism Code) Taşıyan Ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, ISBN: 9789756145333, Arıkan Basım Yayın, İstanbul, sf:136.
- HAZELWOOD Steven J. (1994): P and I Clubs: Law and Practice, LLP, Second Edition, ISBN: 1-85044-521-4, Lloyd's of London Press Ltd., London, New York, Hamburg, Hong Kong, sf: 371.
- ILGIN, S. (2008)(a): Deniz Hukuku I (Deniz Kamu Hukuku), Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, sf:202.
- ILGIN, S. (2008)(b): Deniz Hukuku II (Deniz Özel Hukuku), Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, sf:144.
- IŞIKLI, M. (2012): Uygulamanın Gereksinimleri ve Yeni Türk Ticaret Kanunu; Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu; Deniz Hukuku Derneği - Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, sf:179.
- IOPC Funds (1988), International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 1988, London, sf: 61.
- IOPC Funds (2013), International Oil Pollution Compensation Funds Annual Report 2013, London, sf: 7-17.
- KENDER, R.(1983): "Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları İçin bir Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında 18 Aralık 1971 tarihli Brüksel Andlaşması", Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 1, Yıl 1983, sf: 6.

KUBİLAY, H.(2014): Türk Hukukuna Göre « Boğazlar Rejimi » : Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme, ISSN: 2146-1082, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 5 Sayı:1 Yıl 2014, sf:35-64.

NAS, S. (2008) : Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:10, Sayı:2, Yıl 2008, sf: 125-126.

NOMER, C. ve YUNAK, H. (2000): Sigortanın Genel Prensipleri, Ceyma Matbaacılık İstanbul.

ÖĞÜZ, Ş.Z. , KUYUCU, S. A. (2011): Yeni Türk Ticaret Kanununda Sigorta Hukuku, ISBN: 978-975-368-336-4, Filiz Kitabevi, İstanbul, 144.

ÖZTEK, Y.M. (1996): İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı, ISBN: 9754143129, Özener Matbaası, İstanbul, 490.

PAVLİC, M., CANDRLİC D. ve PAVLİC D. (2009): A Process Model of Maritime Insurance, Pomorstvo, god. 23, br. 1 str. 13-20, Croatia.

RESMÎ GAZETE; Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkındaki Yönetmelik, Tarihi: 14.11.2010, Sayı: 27759.

RESMÎ GAZETE; Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı, Tarih: 6 Kasım 2009, Sayı: 27398.

RESMÎ GAZETE; Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, Tarih: 18.02.2007, Sayı: 26438.

RESMÎ GAZETE; Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLMC 1976), Tarih 04.06.1980, Sayı: 17007.

RESMÎ GAZETE; Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Tarih: 29/01/2000, Sayı: 23948.

RESMÎ GAZETE; 1992 Sorumluluk Sözleşmesi, Tarih: 24.07.2001, Sayı: 24472.

RESMÎ GAZETE; 1992 Fon Sözleşmesi, Tarih: 18.07.2001, Sayı: 24466.

RESMÎ GAZETE; 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, Tarih: 11.03.2005, Sayı: 25752.

RESMÎ GAZETE; 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu, Tarih: 14/6/2007, Sayı: 26552.

RESMÎ GAZETE; 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu (2011): Altıncı Kitap-Sigorta Hukuku, Tarih: 14.02.2011, Sayı 27846.

RESMÎ GAZETE; 6762 Sayılı Önceki Türk Ticaret Kanunu (1956): Beşinci Kitap- Dördüncü Fasıl – Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigorta, Tarih: 09.07.1956, Sayı 9353.

ŞAMLI, K.Y. (2012): Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, Doktora Tezi, İstanbul, sf: 249.

TAŞÇIYAN, A. (2014): “Her Yönüyle Deniz Sigortaları Semineri” Bader, 17 Nisan 2014, İstanbul.

T.C. BAŞBAKANLIK DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI; Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü Deniz Kazaları İnceleme Kurulu (Dekik) Raporu: UND Adriyatik 06.08.2008 Tarihinde Tam Yapısal Kayıpla Sonuçlanan Yangın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI; Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü: 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı Ekim 2013 Baskısı Gayriresmi Tercümesi & İlgili Mevzuat ve Uygulamalar, 2014, 41.

İnternet Adresleri:

<http://istanbuluniversitesi.hukukfakultesi.gen.tr>: Yazıcıoğlu-Atamer Sigorta Hukuku Ders Notları/Erişim Tarihi:17.04.2014

<http://www.ukpandi.com>: UK P&I Club Rules 2013, Rule 2 Sec. 1,2,3/Erişim:20.06.2014

<http://www.ulgener.com>: Ülgener, M.F.: Deniz Sigortası Hukukunda Çatma Sorumluluğu/Erişim Tarihi: 05.06.2014

<http://www.turkhukuksitesi.com>: Yıldırım, H. (2012): 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununda Çatma/Erişim Tarihi: 10.10.2014

<http://www.acikders.org.tr>: Erişim Tarihi: 20.03.2014

<http://www.kugm.gov.tr>: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti Analizleri 2014/Erişim Tarihi: 10.06.2014

<http://www.tbmm.gov.tr>: Kanunlar, 1971 Fon Sözleşmesi/Erişim Tarihi: 11.08.2014

<http://www.aktueldeniz.com>: Roportaj/Umur Göçer, GTG Sigorta ve Reasürans Brokerlik/Erişim Tarihi: 05.05.2014

<http://www.segem.org.tr>: 5684 Sigorta Kanunu/Erişim Tarihi: 06.07.2014

<http://www.taa.gov.tr>:Vural-Seven_6102s.TTK_5._Kitap_M.931-1400/Erişim Tarihi:08.06.2014

<http://www.lojiport.com>:Marsh-Sigorta-Deniz-İle-İlgili-Tum-Sigortalar/Erişim Tarihi:14.07.2014

<http://www.tsb.org.tr>: Sigortanın-Tarihi/Erişim Tarihi: 15.04.2014

<http://www.tsb.org.tr>:Kiyi-Tesisleri-Deniz-Kirliligi-Zorunlu-Mali-Sorumluluk-Sigortasi-Genel-şartlari/Erişim Tarihi: 05.05.2014

<http://www.tbmm.gov.tr>: Kanunlar/Erişim Tarihi:13.09.2014

<http://www.britanniapandi.com>: Erişim Tarihi:24.09.2014

<http://www.ticaretkanunu.net>: Yeni TTK/Erişim Tarihi: 25.09.2014

<http://www.milliyet.com.tr>: Yasam-En-Pahali-Kazaları/Erişim Tarihi: 06.06.2014

<http://www.denizhaber.com.tr>: Türk P&I Sigortası/ Erişim Tarihi: 07.06.2014

http://www.bp.com/tr_tr: Turkey/Meksika-Korfezi-Deepwater/Erişim Tarihi:06.06.2014

<http://www.ubak.gov.tr>: Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma/Erişim Tarihi: 23.09.2014

<http://www.yenittk.com/tr>:Yeni-TTK-Mevzuat-ve-Duzenlemelerin-TamMetinleri/ Erişim Tarihi: 26.05.2014

<http://www.haberler.com>:Yeni-Turk-Ticaret-Kanununun-Denizcilik-SektoruneEtkisi/ Erişim Tarihi: 07.06.2014

<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr>: Denizhukuku.pdf/1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi/Erişim Tarihi: 17.09.2014

<http://www.tobb.org.tr>: 6102 s.TTK/Erişim Tarihi: 15.01.2014

<http://epitemosfer.blogspot.com.tr>: P-Sigortası.html/Erişim Tarihi: 28.03.2014

EKLER

Ek.1 RDC kapsamında kusurlu iki geminin çatması sonucunda karşılıklı sorumluluk esasına göre yapacağı ödemeler ile ilgili örnek.

Kulüp üyesi bir A gemisinin, B gemisiyle çatışması halinde; A gemisinin %70, B gemisinin de %30 kusurlu olduğunu düşünecek olursak;

A gemisinin toplam hasarı 150 000 USD

B gemisinin toplam hasarı 300 000 USD

Bu durumda;

A gemisi B gemisine %70 olan kusur oranı nedeniyle 210.000 USD

B gemisi de A gemisine %30 kusur oranı nedeniyle 45.000 USD ödeyecektir.

Running Down Klozu gereğince;

A'nın Tekne Sigortacısı 157.500 USD öder.

Kulüp Sigortacısı 52.500 USD öder.

B'nin Tekne Sigortacısı 33.750 USD

Kulüp Sigortacısı 11.250 USD ödeyecektir.

Ek.2 Müşterek kusurlu çatmada çatışan gemilerden birinin sorumluluğunun sınırlandırılması durumunda basit sorumluluk esasına göre tarafların ödemeleri ile ilgili örnek.

Müşterek Kusurlu Çatmada; A gemisinin: %60 kusuru ve B gemisinin %40 kusuru olduğu tespit edilsin;

A gemisinin hasarı : 100.000 TL

B gemisinin hasarı : 300.000 TL

A gemisi B gemisinin hasarı

300.000 TL'nin kusuru oranında %60'nı: 180.000 TL öder.

B gemisi A gemisinin hasarı

100.000 TL'nin kusuru oranında %40'nı: 40.000 TL ödemekle yükümlüdür.

Basit sorumluluk esasına göre;

A'nın ödeyeceği 180.000 TL

B'nin ödeyeceği 40.000 TL

140.000 TL A'nın tek başına ödeyeceği miktardır.

Bu durumda çatma sorumluluğu gereğince;

A'nın tekne poliçesi 140.000 TL'nin 3/4'ü olan 105.000 TL öder.

B'nin tekne poliçesi ise, hiçbir meblağ ödemez.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	: 16/08/1981
Doğum yeri	: Kırşehir
Lise	: (1995-1998), Gazi Lisesi
Ön Lisans	: (1999-2001) Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Denizcilik M.Y.O. Güverte
Lisans	: (2002-2006), Anadolu Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İşletme
Yüksek Lisans	: (2013-), İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği, Deniz Politikası
Çalıştığı kurumlar	: (2001-2006), Sonay Dnz., Deval Dnz., Statü Dnz. (2007-2014), Yapı Kredi Bankası