

**T.C.
İSTANBUL KENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

DENİZ TİCARETİ SİGORTALARI VE DÜNYA TİCARETİ AÇISINDAN ÖNEMLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Berk Can BİREN

**Enstitü Anabilim Dalı : İşletme
Enstitü Bilim Dalı : İşletme Yönetimi**

Tez Danışmanı: Dr.Öğr.Üyesi Bülent DEMİR

İstanbul - 2020

T.C.
İSTANBUL KENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**DENİZ TİCARETİ SİGORTALARI
VE DÜNYA TİCARETİ AÇISINDAN ÖNEMLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Berk Can BİREN

Enstitü Anabilim Dalı : İşletme
Enstitü Bilim Dalı : İş İşletme Yönetimi

“Bu tez ____/____/2020 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ	İMZA

T.C.
İSTANBUL KENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA TUTANAĞI

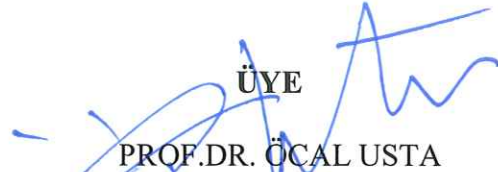
07/08/2020

Enstitümüz İşletme Yönetimi Yüksek Lisans programı öğrencilerinden **185011047** numaralı **Berk Can BİREN** “İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim - Öğretim ve Sınav Yönetmeliği”nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği “**DENİZ TİCARETİ SİGORTALARI ve DÜNYA TİCARETİ AÇISINDAN ÖNEMLERİ**” konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun **04.08.2020** tarih ve **2020/4** sayılı toplantısında seçilen ve Taksim Kampüsünde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, ilgili yönetmeliğin 35. maddesi gereğince (69) dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında ~~oyçokluğu/oybirliği~~ ile **Kabul/Red veya Düzeltme** kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 1 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü’ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.


DANIŞMAN

DR.ÖĞR.ÜYESİ BÜLENT DEMİR


ÜYE
PROF.DR. ÖCAL USTA


ÜYE
DR.ÖĞR.ÜYESİ SEÇİL GÜRÜN KARATEPE

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.


Berk Can BİREN

28/07/2020

ÖNSÖZ

Bu tezin hazırlanması sürecinde konu seçimi sürecinden çalışmanın son haline gelmesine kadar tüm süreç boyunca bana yol gösteren ve ışık tutan Dr. Öğr. Üyesi Bülent Demir’e teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım. Çalışmanın sunum aşamasında da değerlendirmeleri ile katkıda bulunan jüri üyelerine de teşekkür ederim. Her zaman yanımda olan ve desteklerini hiç esirgemeyen, bu çalışmanın hazırlık süreci boyunca bana sabır gösteren sevgili eşim ve aileme sonsuz şükranlarımı sunarım.

Berk Can BİREN

28/07/2020

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	iii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	vi
Özet	vii
Summary	viii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: DENİZ SİGORTACILIĞININ GELİŞİMİ VE UYGULAMALARI.....	4
1.1. Tarihsel Gelişim	4
1.1.1. Milattan Önceki Dönem Uygulamaları	4
1.1.2. İlk Yazılı Poliçe ve Düzenlemeler	5
1.1.3. Lloyd's Londra Sigorta Borsası	6
1.1.4. Müşterek Avarya	7
1.1.5. Türkiye'deki Sigortacılığın Gelişimi	9
1.2. Deniz Sigortalarının Teminat Sağladığı Rizikoları	10
1.3. Deniz Sigorta Sözleşmelerinde Taraflar.....	11
1.3.1. Sigortacılar	11
1.3.2. Sigortalılar ve Sigorta Ettirenler	12
1.3.3. Brokerler.....	12
1.3.4. Klas Kuruluşları	13
1.3.5. Sigorta Eksperleri ve Hasar	14
2. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİNDE MAL SİGORTALARI	16
2.1. Mal Sigortası Kavramı	16
2.2. Tekne ve Makine Sigortaları	16

2.2.1. Teminat altına alınan rizikolar	18
2.2.1.1. Batma	18
2.2.1.2. Karaya Oturma	18
2.2.1.3. Yangın ve Patlama	18
2.2.1.4. Çatma	19
2.2.1.5. Tam Ziya	21
2.2.1.6. Hırsızlık ve Korsanlık	21
2.2.1.7. Deprem, Volkanik Patlama veya Yıldırım Çarpması.....	22
2.2.1.8. Müşterek Avarya	22
2.2.1.9. Kurtarma.....	23
2.2.1.10. Gemi Adamlarının Kusuru	26
2.2.1.11. Üçünü Şahısların Verdikleri Hasarlar	26
2.2.2. Sigorta Güvencesinin Sınırları ve Kapsam Dışında Tutulan Haller	26
2.2.2.1. Geminin Elverişsizliği.....	27
2.2.2.2. Teminatın Sınırları	28
2.3. Yük Sigortaları	30
2.3.1. Uluslararası Alım Satım İlişkilerinde Sigorta Yaptırma	
Yükümlülüğü	30
2.3.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı.....	32
2.3.2.1. Sigorta Himayesinin Başlangıcı ve Bitişi.....	32
2.3.2.2. Sigorta Bedeli	33
2.3.2.3. Teminat Sağlanan Rizikolar	33
2.3.2.4. Teminat Kapsamına Girmeyen Haller.....	34
2.4. Enstitü Klozları.....	35
3. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİNDE SORUMLULUK	
SİGORTALARI	37

3.1. Sorumluluk Sigortası Kavramı	37
3.2. Koruma ve Tazmin (P&I) Sigortaları ve Tarihçesi	37
3.2.1. Uluslararası Koruma ve Tazmin Sigortaları Kulübü	39
3.2.2. Türkiye’de Koruma ve Tazmin Sigortası Zorunluluğu ve Türk P&I 39	
3.2.3. Koruma ve Tazmin Sigortalarında Teminatın Kapsamı	41
3.2.3.1. Koruma ve Tazmin Sigortası Koruma ve Tazmin Teminatları... 41	
3.2.3.2. Koruma ve Tazmin Sigortası Teminatının Sınırları ve Hariç Tutulan Haller 45	
3.2.3.3. Koruma ve Tazmin Sigortalarının Sağladığı Diğer Teminatlar.. 46	
3.3. Liman İşletmelerinin Sorumluluk Sigortaları.....	47
3.4. Zarar Gören Üçüncü Şahısların Doğrudan Sorumluluk Sigortacısına Başvurma Hakkı	48
SONUÇ	50
KAYNAKÇA	52

KISALTMALAR LİSTESİ

1989 Konvansiyonu : 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi

CFR : Cost and Freight

CIF : Cost, Insurance and Freight

eTTK : 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu

FD&D : Freight Demurrage and Defense

FOB : Free On Board

H&M : Hull and Machinery

ICC : International Chamber of Commerce

IG : International Group of Protection and Indemnity Clubs

P&I : Protection and Indemnity

RDC : Running Down Clause

SG Policy : Ship and Goods Policy

SK : 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu

TTK : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

USD : Amerikan Doları

YAK : York Anvers Kuralları

Özet

İstanbul Kent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tez Özeti

Tezin Başlığı: Deniz Ticareti Sigortaları Ve Dünya Ticareti Açısından Önemleri	
Tezin Yazarı: Berk Can Biren	Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Bülent Demir
Kabul Tarihi:	Sayfa Sayısı: viii + 53
Anabilimdalı: İşletme	Bilimdalı: Uluslararası İşletmecilik
Günümüz dünyasında dünya üzerindeki ticaretinin konusunu oluşturan ürünlerin çok büyük bir kısmı deniz yolu vasıtasıyla taşınmakta ve ilgilerine ulaşmaktadır. Ancak başta denizin kendine has yapısı ve barındırdığı doğal tehlikeler olmak üzere, deniz taşımacılığı sürecine dahil olan tacirler gerçekleşmesi halinde kendilerini iflas ettirebilecek çok büyük risklerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Dolayısıyla ticaretin sağlıklı ve sürdürülebilir bir şekilde ilerleyebilmesi bakımından gerek taşımayı gerçekleştiren kişiler, gerekse de taşınan yüklerin ilgilileri deniz taşımasında karşılaşacakları risklere karşı güvenceye ihtiyaç duymaktadır ve deniz sigortaları ile bu ihtiyaç sağlanmaktadır. Bu çalışmada oynadığı bu rol ile büyük öneme sahip olan deniz sigortaları ortaya çıkışı, tarihçesi, mevcut uygulamaları ve sağladığı teminatlar ele alınmıştır. Kimlere ve hangi rizikolara teminat sağladığı üzerinden yapılan değerlendirmeler ile deniz sigortalarının ticaret hayatı önemi açısından konumu açıklanmaya çalışılmıştır.	
Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Deniz Taşımacılığı, Sigorta, Riziko, Teminat	

Summary

İstanbul Kent University Institute of Social Sciences

Abstract of Master's Thesis

Title of the Thesis: Marine Insurances and Their Importance for World Trade	
Author: Berk Can Biren	Supervisor: Dr. Öğr. Üyesi Bülent Demir
Date:	Number of Pages: viii + 53
Department: Business	Subfield: International Business
In today's world most of the commodities that consist the subject of the trade on globe is being carried and delivered via sea transportation. However, especially due to the specific nature of the sea and the natural perils, merchants that get involved with the maritime trade face very big risks that may led them to bankruptcy. Therefore, in order for this trade to continue effective and be sustainable, interests of both the commodities that are being carried and the interest of the carriers need security against the risks that they may face during sea transportation and marine insurances provide such security. On this paper emergence, history, current applications and the indemnities that are provided by marine insurances are discussed in order to have a better scope of their importance. By reviewing whom and against which risks the indemnities are provided, importance of marine insurances on world trade has is explained.	
Keywords: Marine Trade, Maritime Transportation, Insurance, Risk, Indemnity	

GİRİŞ

Dünya üzerindeki ticarete konu ürünlerin %90'ının taşınmakta olduğu deniz taşımacılığı oynadığı bu kritik rol ile dünya ticaretinin en önemli çarklarından birini oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığı ile üretilen ürünleri dünyanın bir noktasından diğerine toplu ve ucuz bir şekilde ulaştırılmasının yanı sıra, dünyanın dörtte üçünün sularla kaplı olması sayesinde deniz yoluyla dünya üzerindeki birçok noktaya da doğrudan ulaşım sağlanması tacirlere büyük avantajlar sağlamaktadır. Bu avantajları sayesinde tarihin ilk zamanlarından beri deniz ticareti kritik bir öneme sahip olmuştur. Güçlü deniz filosuna sahip olmak ülkelere büyük ekonomik faydalar sağlamış, deniz ticaret rotalarının hâkimiyeti için ülkeler arasında sonu savaşa kadar gidebilen uyuşmazlıklar yaşanmış ve halen de yaşanmaktadır.

Başta denizin kendi doğası gereği birçok tehlike barındırıyor olması ve bunun yanı sıra deniz taşıması sürecinde kontrol edilemeyen birçok faktörün etkili olması, deniz taşımacılığını önemli olduğu kadar riskli hale de getirmektedir. Bu bakımdan, gerek deniz taşımasıyla yükleri taşınan, gerekse de taşımacılığı gerçekleştiren aktörler tarafından karşı karşıya kalınan risklerin azaltılması ve dağıtılması, ticarete sürdürülebilirliğin sağlaması ve maliyetlerin aşağı çekilebilmesi bakımından büyük önem arz etmektedir.

Deniz ticaretiyle uğraşan tacirler ilk çağlardan beri karşı karşıya oldukları bu risklerini azaltmak istemişlerdir. İlk olarak deniz taşımacılığında risklerin azaltılması ihtiyaçlarına cevap verebilmek bakımından ortaya çıkan uygulamalar ile temelleri atılan sigortacılık, yine deniz taşımacılığının ve ticari hayatın ilerlemesiyle birlikte gelişerek modern sigortacılığın ortaya çıkmasını sağlamıştır. Benzer riski azaltılma/paylaştırma ihtiyaçlarının başka alanlarda da ortaya çıkmasıyla birlikte sigortacılık, deniz ticaretinin yanı sıra gündelik hayatın birçok alanında kendisine yer bulmaya başlamıştır ve artık neredeyse

şahısların malvarlığının aktif unsurlarını oluşturan her türlü menfaat sigortalanabilir hale gelmiştir.

Bugün sigortadan, sigorta ilişkisinden söz edebilmek için sigorta sözleşmesinin akdedilmiş olması gerekmektedir (Ünan, 2016). Zira TTK'daki tanımı uyarınca da sigorta, sigortacının prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi taahhüt ettiği sözleşme şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım çerçevesinde modern sigorta uygulamasından bahsedebilmek için de bir sigorta sözleşmesinin akdedilmiş olması gerekmektedir ve keşfedilmiş olan ilk sigorta sözleşmesi de 14. yüzyılda akdedilmiş olan ve deniz yoluyla taşınmış olan bir yüke ilişkindir.

Gerek ilk çağlardaki deniz taşımacılığına ilişkin sigorta benzeri uygulamalar, gerekse keşfedilmiş olan ilk sigorta poliçesinin deniz taşımasına ilişkin olması, sigortacılığın deniz taşımacılığının ihtiyaçlarına cevap verebilmek bakımından ortaya çıkan bir uygulama olduğunu, deniz ticaretiyle paralel bir şekilde geliştiğini ve ortaya çıktığı dönemlerden itibaren deniz taşımacılığının ana unsurlarından biri olduğunu göstermektedir. Deniz ticareti ve sigortacılık birbirlerini besleyerek gelişmişlerdir ve artık ayrılmaz alanlar haline gelmişlerdir. Bu çalışmanın ilk bölümünde de deniz ticaretiyle uğraşan tacirlerin tarih içerisinde riski azaltma ihtiyaçları için bulundukları çözümler, uygulamalar, ortaya çıkan kurumlar çerçevesinde sigortacılığın ortaya çıkışı, gelişimi ve modern anlamda deniz sigortacılığında rol alan taraflar incelenmiştir.

Başta taşınan yükün ilgilileri ve taşımayı gerçekleştiren geminin ilgileri olmak üzere, deniz ticaretinde rol alan aktörlerin her birinin farklı menfaatleri söz konusu olmaktadır. Tarafların menfaatlerinin farklılık göstermesi ve farklı menfaatlerin hepsinin aynı şekilde güvence altına alınmasının ihtiyaçlara tam anlamıyla cevap verememesi farklı sigorta türlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu çalışmada da bu sigorta türlerinden '*deniz sigortası*' olarak anılan sigorta türleri inceleme konusu yapılmıştır.

eTTK m.1340’da güvence altına aldığı menfaatler belirtilmek suretiyle hangi sigortaların “denizcilik sigortaları” sayılacağı düzenlenmiş, TTK düzenlenirken bu sigorta türlerine ilişkin olarak özel düzenleme getirmekten kaçınmak maksadıyla benzer bir hükme yer verilmemiştir. Bununla birlikte TTK’da “deniz sigortaları” terimine diğer ilgili hükümlerde yer verildiği dikkate alındığında, TTK döneminde de “deniz sigortaları” kavramı ile eTTK m.1340’ta tanımlanmış olan sigorta türlerinin anıldığını kabul etmek gerekmektedir. Bu çerçevede, *“gemiye, inşa hâlindeki gemiye (yapıya), geminin işletilmesinden doğan alacaklara, gemide taşınan eşyaya ve bu eşyaya ilişkin beklenen kazançlara, müşterek ve hususi avarya paralarına, gemi alacaklarına ve deniz alacaklarına ilişkin mülkiyet menfaati, sorumluluk menfaati ve ilgili diğer menfaatler “deniz(cilik) sigortaları”nın konusunu oluşturmaktadır.”* (Atamer, 2016: s.63).

Sigorta sözleşme türlerinin değerlendirilmesinde kullanılmakta olan ayrımlardan biri olan zarar sigortası-meblağ sigortası ayrımında, deniz sigortaları zarar sigortaları grubunda yer almaktadır. Zarar sigortalarının da kendi içerisinde ‘mal sigortaları’ ve ‘sorumluluk sigortaları’ olarak ikiye ayrılmakta olup, deniz sigorta sözleşmelerinin bazıları mal sigortası ayrımına girmektedirken bazıları da sorumluluk sigortası ayrımına girmektedir.

Bu ayrımlar çerçevesinde çalışmanın ikinci bölümünde mal sigortası ayrımında yer alan deniz sigortası türleri, sigorta ilişkisinin tarafları, teminat sağlanan ve kapsam dışında tutulan rizikolar ve önemli uygulamaları incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise, deniz sigortalarından sorumluluk sigortası niteliğinde olanlar incelenmiştir. Bu sigortalar ile kimlerin hangi menfaatlerinin teminat altına alındığı, sigorta türleri ve oluşumları, hangi rizikoların teminat kapsamı dışında olduğu, uygulamalar, karşılaşılan sorunlar ve gelecekte karşılaşılması muhtemel sorunlar üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır.

1. BÖLÜM: DENİZ SİGORTACILIĞININ GELİŞİMİ VE UYGULAMALARI

1.1. Tarihsel Gelişim

Deniz taşımacılığı sağladığı kolaylıklar ve avantajlar bakımından tarihin ilk zamanlarından beri tacirler tarafından tercih edilen bir taşıma yöntemi olmuştur. Ancak sağladığı faydaların yanı sıra tehlikeler de barındırıyor olması deniz ticaretiyle ilgisi bulunan tacirleri en eski zamanlarda dahi riski dağıtacak yöntemler aramaya itmiştir. Bu uygulamalar gelişerek günümüz sigortacılığının temelini oluşturmuştur ve tarih içerisinde geçirmiş olduğu yolculukları incelemek sigortanın esaslarını kavrayabilmek açısından önem arz etmektedir.

1.1.1. Milattan Önceki Dönem Uygulamaları

Sigortanın temelini oluşturduğu söylenebilecek riski dağıtma uygulamalarının ilk örneklerin M.Ö. 3000’li yıllarda Çin’de ortaya çıktığı görülmektedir. Bu dönemde Çinli tüccarlar taşınacak olan yüklerini farklı gemilere dağıtarak riski paylaştırmış ve sefer sırasında gemilerden birine bir şey olması halinde geriye kalan yükün bundan etkilenmeksizin varış limanına varmasının sağlamışlardır (Varışlı, 2015).

Eski Yunan, Finikeliler ve Roma’da görülen “deniz ödöncü” uygulamasında ise sefere çıkacak bir geminin veya gemide taşınacak olan malın sahibine, geminin varış limanına sağ salim ulaşması halinde faiziyle birlikte ödenmesi şartıyla geminin veya yükün değeri kadar borç verilmekteydi. Bu uygulamada geminin veya yükün varış limanına varamaması halinde, gemisi veya yükü zayi olan tacir borcunu ödeme yükümlülüğünden kurtulmaktaydı (Yorulmaz, 2006).

Babilliler’de ise Hamurabi Kanunu’nda kervanın yolda saldırıya uğraması halinde kervanın uğradığı zararların diğer kervanlar arasında, yani aynı işi yapan diğer tacirler arasında paylaştırılmasını düzenleyen bir hüküm bulunmaktaydı. Bir başka hüküm uyarınca ise hırsızlık yapanın yakalanamaması halinde, hırsızlıktan zarar görenin zararlarının hırsızlığın gerçekleştiği yerdeki vali tarafından tazmin edilmesi düzenleniyordu (Kaya, 2016).

Günümüzde halen uygulanmakta olan ve deniz tehlikesiyle karşılaşılması halinde tarafların risklerinin paylaştırılması bakımından büyük önem arz eden, bu bakımdan Babillilerin uygulaması da benzerlik gösterdiği söylenebilen, müşterek avarya da ilk olarak M.Ö. 800’lü yıllarda görülmüştür. Öncelikle Rodos hukukunda kendine yer bulan müşterek avarya teamülleri Rodosluların denizcilik ve ticaret alanındaki ilerlemeleri ile Doğu Akdeniz’e yayılmış ve ilerleyen dönemde de Romalılar tarafından da benimsenerek uygulanmıştır (Kender, Ünán ve Çetingil, 2011: s.8).

Bunlar ve benzeri uygulamalar bugünkü anlamına benzer şekilde sigortacılığın ortaya çıktığı 14. yüzyıla kadar tacirlerin risklerini paylaştırmalarını sağlamış ve sigortacılığın temelini hazırlamıştır.

1.1.2. İlk Yazılı Poliçe ve Düzenlemeler

Modern şekliyle bir sigorta uygulamasının, yani ilk yazılı sigortacılık kanunu ve sigorta sözleşmesinin de ilk örneği de yine deniz taşımasına ilişkin olarak görülmüştür. İtalyanlar tarafından 12. yüzyılda düzenlenmiş olan Consolato de Mare sigortacılığa ilişkin yazılı kanundur (Varışlı, 2015: s.50). Keşfedilmiş en eski sigorta poliçesi de Santa Clara isimli gemiyle İtalya’nın Cenova Limanı’ndan, İspanya’nın Mallorca Limanı’na taşınan yüke ilişkindir ve bu poliçenin 1347 yılında düzenlendiği düşünülmektedir (Kaya, 2016:, s.17).

Bu dönemde ortaya çıkan sözleşme biçimi ile söz konu yükle veya gemiyle doğrudan ilgisi bulunmayan üçüncü şahıs konumundaki sigortacı, yükün veya geminin deniz rizikosu nedeniyle hasar görmesi veya zayi olması halinde oluşan zararları taahhüt etmekteydi. Sözleşmenin bu yapısıyla bugünkü anlamıyla modern sigortacılığın ilk örneği olduğu görülmektedir. Bu sözleşmelere İtalyanca’da “teminat altına almak” terimi olan “assigurare”den gelmekte olan “assecuratio” ismi verilmiştir.

Bu devirde sigorta sözleşmeleri başlangıçta noterler tarafından tasdik edilmiş, ancak sigorta uygulamasının yaygınlaşması ile birlikte her sözleşme için notere gidilmesi ticari hayatı yavaşlatan bir külfet haline dönüşmüştür. Bunun üzerine halen kullanılmakta olan, sigortacının sözleşme şartlarını içeren sigorta poliçesini düzenlemesi usulü gelişmiş ve sigorta sözleşmelerinin noterde tasdik ettirilme usulü terk edilmiştir.

İtalya’da sigortacılık alanında yaşanan bu gelişmeler İtalyan tüccarların deniz yoluyla yaptıkları uluslararası ticaret faaliyetlerini arttırması ile birlikte 15. yüzyıldan itibaren diğer ülkelere de yayılmaya ve yayılmayla birlikte gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde İspanya, Fransa, Portekiz, Hollanda, İngiltere ve kuzey Almanya’da ticari teamüller dikkate alınarak detaylı düzenlemelere gidilmiştir. Bu gelişmeler ile birlikte gemi ve taşıdığı yükün yanı sıra deniz taşımasına dahil olan kişilerin (kaptan, gemi adamları, yolcular vs.) hayatlarının da sigortalanabileceği kabul edilmiş ve hayat sigortaları ortaya çıkmıştır (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019: s.2-3).

1.1.3. Lloyd’s Londra Sigorta Borsası

Bugün dahi deniz sigortacılığı açısından halen çok önemli bir konumda olan Lloyd’s Londra tarih içerisinde de sigortacılık sektörünün gelişiminde çok önemli bir rol oynamıştır.

1688 yılında Edward Lloyd tarafından Londra’da Tower Street’te açılan bir kahvehane olan Lloyd’s zamanla bu dönemde denizcilik sektörüyle bağlantısı olan kişilerin bir araya gelerek iş bağlantılarını kurdukları ve sektörün kalbinin attığı nokta haline gelmiştir. Bu dönemde denizcilikle uğraşan herkesin yolunun buradan geçmesiyle birlikte Lloyd’s sektörle ilgili güvenilir istihbaratların toplandığı nokta olmuş ve sektördeki önemli hadiseler, navlun fiyatları gibi güncel gelişmeleri içeren gazete niteliğinde olan ve halen haftalık olarak yayınlanmakta olan Lloyd’s List ilk olarak 1734 yılında yayınlanmıştır. (Gürses, 2017)

Herkesin burada buluşuyor olmasıyla, sektörün diğer iş bağlantıları gibi sigorta sözleşmeleri de Lloyd’s kahvehanesinde akdedilmeye başlanmıştır. Tacirler sigorta himayesi altına almak istedikleri riskleri kâğıda yazmışlar ve bu rizikolara karşı teminat sağlamak isteyen kişiler de hangi oranda teminat sağladıklarını belirterek bu kâğıdın altını imzalamıştır. Kâğıdın altını imzalayarak rizikoya karşı teminat sağlayan kişilere “altına yazan” anlamına gelmekte olan “underwriter” denilmiştir ve bu kavram halen sigortacılıkta kullanılmaktadır (Burucuoğlu, 2019). 1730 yılı itibariyle Lloyd’s, underwriter olarak anılan sigortacıların merkezi haline gelmiştir ve Londra’da akdedilen sigorta sözleşmelerinin %90’ı Lloyd’s kahvehanesinde konuşlanmış underwriterlar tarafından düzenlenir hale gelmiştir.

Edward Lloyd'un ölümünden sonra underwriterlar bir araya gelerek Lloyd's topluluğunu oluşturmuşlardır ve 1871 yılında İngiltere Parlamentosu tarafından çıkarılan kanun ile birlik haline gelmişlerdir. 1800'lü yıllara gel indiğinde İngiltere'nin dünya üzerindeki etkisiyle birlikte Lloyd's dünya çapında deniz sigortası borsasına hakim olmuştur (Gürses, 2017).

Günümüzde Lloyd's uluslararası sigortacılık borsası görevinin yanı sıra denizcilik sektörünün bilgi merkezi işlevini de görmektedir halen oldukça önemli bir konuma sahiptir.

1.1.4. Müşterek Avarya

Her ne kadar artık bir sigorta uygulaması olmasa ve aksine sigortaların teminat sağladığı bir uygulama olsa da, müşterek avarya deniz sigortacılığının bugünlere gelmesinde önemli bir rol oynamıştır.

'Avarya' kelimesi hasar anlamına gelen Arapça 'avar' sözcüğünden geldiği düşünülmektedir (Sözer, 2016). Müşterek avarya kavramı da deniz seferi sırasında olağanüstü ve müşterek bir tehlikeyle karşılaşılması halinde, geminin ve diğer yüklerin güvenliğinin sağlanması maksadıyla yapılan fedakârlığın sonucunda oluşan zararların kader birliği esasına dayanılarak yolculuğa katılanlar (gemi, yük, navlun, yakıt ve diğer eşya) arasında paylaştırılmasını ifade etmektedir. Örnek vermek gerekirse, geminin beklenmeyen bir fırtınaya yakalanması halinde geminin hafifletilerek batmasını engellemek için veya gemide yangın çıkması halinde yangının geminin diğer kısımlarına sıçramasını engellemek için gemide bulunan yüklerin bir kısmının denize atılması halinde, denize atılan yüklerin bedelinin bu fedakârlık neticesinde faydalanan tüm ilgililer (gemi sahibi, gemideki diğer yüklerin ve denize atılan yüklerin sahipleri) arasında paylaştırılması müşterek avarya olmaktadır.

Yazılı kaynaklarda müşterek avaraya uygulamasına ilk olarak Romalılara ait Digesta'da rastlanmış olup, bu metinde yapılan atıfta da uygulamanın geçmişinin Rodos hukuk kurallarına dayandığı görülmektedir. Rodosluların deniz hukukuna ilişkin teamüllerinin Fenikeliler ve Katarcalılar'dan alındığı yönündeki görüşlerin de olduğu dikkate alındığında müşterek avaryanın geçmişinin M.Ö. 1500'lere kadar gittiğini söylemek de mümkündür.

Roma İmparatorluğu'nun yıkılması sonrasında da müşterek avarya düzenlemelerine Ortaçağ Avrupası'nın en eski ve önemli deniz hukuku kaynağı olarak kabul edilen Fransızca bir eser olan "Rolls of Oléron"da yer verilmiştir. Bu eserde deniz taşımacılığına ilişkin emsal içtihatlar yer verilmiş ve bu içtihatlar ışığında müşterek avaryanın unsurları sayılmıştır.

'Müşterek ve Büyük Avarya' terimlerinin ilk kez kullanımı da Guidon de la Mer adlı 1671 tarihli eserde görülmüş ve bu kavramlar Fransızların 1681 tarihli bu alandaki ilk kanunlaşma çalışmalarından olan Ordonnance de la Marine'de kullanılmıştır. Bu kanunda kabul edilen avarya yaklaşımı 18. yüzyılda Avrupa'da düzenlenen diğer kanunlar tarafından da benimsenmiştir. Deniz ticaretinin gelişmesi ve daha karmaşık bir hal almasıyla birlikte Ordonnance de la Marine kökenli düzenlemeler yetersiz kalmaya başlamış ve müşterek avarya alanında da yeni ihtiyaçlar gündeme gelmiştir. Bunun sonucunda ihtiyaçlar çerçevesinde düzenlemeler gözden geçirilmiştir.

İlerleyen dönemde de deniz ticaretinin uluslararası niteliğine rağmen her ülkenin kendi yerel uygulamalarının yanı sıra, Kara Avrupası sistemi ile Anglo-Sakson sistemi arasındaki farklılıklar nedeniyle müşterek avarya uygulamalarında sorunları çıkmaya başlamıştır. Bu sorunların bertaraf edilmesi ve uygulama birliğinin sağlanabilmesi bakımından çalışmalara yapılmış ve bu çalışmaların sonucunda ilk olarak 1860 Glasgow Kararları üzerinde mutabık kalınmıştır. İhtiyaçların gelişmesiyle birlikte müşterek avaryaya uygulanacak kurallara üzerindeki çalışmalar da devam etmiştir ve güncel olarak 2004 yılında kabul edilmiş olan York-Anvers kuralları uygulanmaktadır (Arıç, 2016).

Ülkemizde uygulanacak müşterek avarya hükümlerine ilişkin olarak TTK m.1273 *"Taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir."* hükmünü havidir.

Sigorta kurumu ortaya çıkmadan önceki dönemde deniz ticaretiyle uğraşan tacirlerin risklerini paylaşırması ve hafifletmesi imkânını vermesi bakımından müşterek avarya uygulamaları tacirlere güvence sağlamıştır. Müşterek avarya uygulamaları tacirlere temin ettiği bu güvence sayesinde deniz ticaretinin gelişmesinin önünü açmış,

gelişen ihtiyaçlara göre geçirdiği evrimler ve değişiklikler ile de bugün dahi uygulanmakta olan bir uygulama haline gelmiştir.

1.1.5. Türkiye’deki Sigortacılığın Gelişimi

Osmanlı döneminde din adamlarının sigorta yaptırmanın caiz olmadığı yönündeki görüşleri nedeniyle sigortacılık çok gelişmemiştir. Bazı din alimlerine göre sigortacılık kumara benzetilmiş, bazıları ise sigortanın bir nevi faiz olduğunu belirtmiştir. Dini bu yaklaşımın yanı sıra, Osmanlı’nın deniz ticaretinde çok ileri olmaması nedeniyle de sigortaya pek ihtiyaç duyulmamış ve tüm bu etkenler neticesinde Avrupa’da sigortacılık hızla gelişirken Osmanlı’da pek bir ilerleme olmamıştır.

Avrupa’daki sigortacılık faaliyetlerinin artması ile birlikte 1800’lü yıllarda Osmanlı Devleti’nde de yabancı sigortacıların acenteleri vasıtasıyla sigortalar akdedilmeye başlanmıştır. Sigorta sözleşmelerini akdeden acenteler gayrimüslimler tarafından yönetilmiş ve poliçeler genellikle Fransızca olarak akdedilmiştir, bu dönemde sigorta yaptıranlar da genellikle gayrimüslimler olmuştur. 1870 yılındaki Büyük Beyoğlu Yangını sonrasında ortaya çıkan kayıplar sigortacılığın toplumun diğer kesimleri tarafından da benimsenmesini sağlamıştır ve yabancı sermayeli ilk sigorta şirketi bundan sonra kurulmuştur. Sigortacılığa ilişkin ilk yasal düzenleme ise 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu (Deniz Ticaret Kanunu) ile deniz sigortalarına ilişkin getirilmiştir ve daha sonrasında bu kanuna yapılan ekler ile kara sigortalarına ilişkin yasal düzenlemeler de getirilmiştir. 1893 yılında ilk Türk sigorta şirketi olan Osmanlı Umum Sigorta Şirketi kurulmuştur (Gezginci, 2012).

Sigortacılık ile ilgili detaylı düzenlemeler Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilmiş ve ilk olarak 1924 yılında sigorta sözleşmelerinin Türkçe yapılması zorunluluğu getirilmiştir. Devamında 1926 yılında kabul edilen Türk Ticaret Kanunu’nda sigortacılığa ilişkin düzenlemelere yer verilmiş ve sonrasında sigorta şirketlerinin faaliyetlerinin usul ve esaslarını düzenleyen kanunlar yürürlüğe girmiştir (Atalay, 2019). Günümüzde sigorta sözleşmelerine ilişkin hükümler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmekte olup, sigorta hizmeti veren şirketlerin faaliyetleri ile ilgili usul ve esaslar da 5684 Sigortacılık Kanunu ile düzenlenmektedir.

1.2. Deniz Sigortalarının Teminat Sağladığı Rizikoları

Yürürlükteki TTK'da deniz sigortasının tanımına açıkça yer verilmemiş olsa da, eTTK m.1340'taki tanım çerçevesinde deniz ticareti açısından sigorta edilebilen menfaatleri aşağıdaki şekilde saymak mümkündür;

- Gemi
- İnşa halindeki gemi
- Gemide taşınan yük
- Geminin işletilmesi ile hak kazanılan ücretler (navlun ve yolcu taşıma ücreti, hizmet ücreti) ve bu kazançlar üzerinden hak kazanılan komisyonlar
- Müşterek avarya halinde ödenmesi gerekecek olan paylar
- Deniz ticareti ile uğraşan kişilerin faaliyetleri kapsamında oluşacak sorumlulukları
- Sigortacının üstlendiği risk (reasürans)

Sigorta sözleşmeleri kanuni tanımı itibariye sözleşmede ön görülen riziko hallerinin meydana gelmesi halinde sözleşme ile sigorta himayesi altına alınan menfaatte meydana gelen zararın karşılanması esasına dayanmaktadır. Bu çerçevede bir sigorta ilişkisinden söz edebilmek için rizikonun mevcudiyeti esaslı unsurdur ve *“gerçekleşip gerçekleşmeyeceği belli olmayan, ancak gerçekleşmesi halinde zarar veya diğer bir ekonomik ihtiyaç doğuran olay”* olarak tanımlanmaktadır (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019: s.50). Bu tanımlar çerçevesinde denizcilik sigortalarında da sigorta himayesi altına alınan menfaatte (gemi, yük, navlun vs.) meydana gelen her türlü zarara karşı teminat sağlanmamaktadır. Hangi rizikoların, hangi şekillerde meydana gelmesi halinde sigorta teminatı sağlandığı ve hangi hallerin hariç tutulduğu sigorta sözleşmesinde yer alan özel şartlar ve sözleşmede atıf yapılan genel şartlar ile belirlenmektedir.

Deniz sigortaları ile teminat sağlanan rizikolar farklılık göstermekte olsa da, bu rizikolar meydana geliş şekline göre doğal unsurlardan kaynaklanan rizikolar, gemi mürettebatının davranışlarından kaynaklanan rizikolar ve üçüncü şahıslar tarafından kaynaklanan rizikolar olmak üzere genel anlamda üçe ayrılmaktadır. (Yorulmaz, 2009)

Doğal unsurlardan kaynaklanan rizikolar gemi ve yükün sefer sırasında karşılaştığı fırtına, dalga, akıntı gibi doğal etkenler koşullar nedeniyle yaşanabilecek

rizikolar olmaktadır. Geminin fırtınalı deniz koşulları nedeniyle su alarak batması, gemiye düşen yıldırım nedeniyle geminin ekipmanlarının zarar görmesi veya gemide yangın çıkması gibi durumların yanı sıra geminin karaya oturması veya bir başka gemiyle çatma nedeniyle meydana gelen hasarlar da doğal unsurlardan kaynaklanan rizikolardan sayılmaktadır.

Gemiye sefer sırasında idare etmekte olan kaptan ve gemideki diğer mürettebatın kusur ve ihmalden kaynaklanan rizikolara karşı da sigorta himayesi sağlanmaktadır. Taşıma sırasında yükün bulunduğu ambarların gerektiği gibi havalandırılmaması nedeniyle yükün kızışması, su tahliye kanallarının temizlenmemesi nedeniyle kanallarda biriken suların ambara sızarak yüke hasar vermesi, tahliye sonrasında tankın doğru şekilde temizlenmemiş olması nedeniyle önceki yükten kalan kalıntının bir sonraki yükü kirletmesi gibi durumların yanı sıra, mürettebatın hatalı manevraları sonucunda gerçekleşen karaya oturma, çatma ve çarpma hadiseleri de bu kategoriye girmektedir.

Hırsızlık ve korsanlık gibi doğal koşullardan veya geminin mürettebatının hareketleri ile doğrudan bağlantısı bulunmayan rizikolar da üçüncü şahıslar kaynaklı rizikoları oluşturmaktadır.

1.3. Deniz Sigorta Sözleşmelerinde Taraflar

1.3.1. Sigortacılar

Sigortacılığın ekonomik hayattaki rolü itibarıyla güven faktörü çok önemli bir rol oynamaktadır. Sigorta sözleşmesi ile teminat sağlanan rizikonun gerçekleştiği durumda sigortacının tazmin borcunu yerine getireceğine ilişkin olarak hiçbir şüphenin bulunmaması gerekmektedir. Aksi takdirde riziko ile meydana gelen zararlara ek olarak sigorta için ödenmiş olan primlerin de boşa gitmesiyle daha da büyük bir zarar ortaya çıkacaktır ve sigortaya güvenilerek kurulan ticari ilişkilerin olumsuz etkilenmesi söz konusu olacaktır.

Bu bakımdan sigortaya duyulan güvenin kötüye kullanılmaması ve sigorta sözleşmelerinden doğan hak ve alacakların teminat altına alınması adına sigorta sözleşmelerinin ve sigorta faaliyetinde bulunan kişi ve kuruluşların faaliyetlerinin belirli esaslar ve kurallara bağlanması, düzenli şekilde denetlenmesi önem arz etmektedir.

(Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019). Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de sigorta faaliyetini gerçekleştirebilecek ve aracı olabilecek kimseler ile ilgili olarak düzenlemeler yapılmış, bu düzenlemeler uyarınca sigorta sözleşmesi akdedebilmek için sağlanması gereken şartlar ve yapılması gerekenler detaylı belirtilmiştir. Bu şartları sağlamayan ve yasal düzenlemelerce belirlenen yeterlilikleri sağlamayan kimseler tarafında akdedilen sigorta sözleşmeler geçerli sayılmamaktadır.

1.3.2. Sigortalılar ve Sigorta Ettirenler

Sigorta sözleşmelerinde sigortalı, menfaati sigortalanan ve sigortadan faydalanan kişi/taraf olmaktadır. Ancak bu tanım deniz ticareti ilişkilerinde müdahil olan taraf sayısı ve ilişkilerin karmaşıklığı nedeniyle bazı durumlarda karışıklığa sebep verebilmektedir. Örnek olarak tekne sigortalarında sigortalı olarak geminin maliki gözüke de, ipoteğin sigorta tazminatını da kapsadığını düzenleyen TTK m.1022 hükmü uyarınca ipotek alacaklısı da sigortadan faydalanan taraf olmaktadır. Benzer şekilde uluslararası satışlarda da satılan yükün mülkiyetinin geçtiği an veya satış bedelinin ödenmiş olup olmamasına bağlı olarak sigorta poliçesinde sigortalı olarak gözüken taraf ile sigortadan faydalanan taraf farklılık gösterebilmektedir.

Dolayısıyla sigorta sözleşmesi akdedilirken sigortanın tam amacına hizmet edebilmesi bakımından taraflarının ve kimin menfaat sahibi olduğuna dikkat etmek gerekmektedir.

Diğer taraftan sigortacıyla sigorta sözleşmesini akdeden ve prim ödeme borcunu üstlenen taraf olması itibarıyla ‘sigorta ettiren’ sıfatının sahibi tartışmaya mahal vermeksizin daha rahat bir şekilde tespit edilebilmektedir. Sigorta ettiren ve sigortalı sıfatlarının aynı kişide bulunduğu hallere sıkça rastlanmaktadır. *“Sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan menfaat sigorta ettirene ait ise ‘kendi hesabına sigorta’, sigorta ettirenden başka bir şahsa ait ise ‘başkası hesabına sigorta’ söz konusudur.”* (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019: s.84).

1.3.3. Brokerler

SK’da *“sigorta şirketlerinin nam ve hesabına sigorta sözleşmelerine aracılık etmeyi veya bunları sigorta şirketleri adına yapmayı meslek edinen, sözleşmenin*

akdinden önce hazırlık çalışmalarını yürüten ve sözleşmenin uygulanması ile tazminatın ödenmesinde yardımcı olan kişi” olarak tanımlanmış olan sigorta acenteleri genellikle deniz sigortaları süreçlerine dahil olmamaktadırlar.

Bununla birlikte deniz sigorta süreçlerinde sigorta ettiren/sigortalı tarafı temsil eden (ve hatta bazı durumlarda sigortalının acentesi olarak dahi görülen) sigorta brokerları önemli bir rol oynamaktadır (Gürses, 2017). Brokerlar sigorta sözleşmesi akdedilmeden önce farklı sigorta şirketleri ile görüşerek sigortalının taleplerini en iyi şekilde karşılayacak sigorta sözleşmesinin akdedilmesi için altyapı çalışmalarını gerçekleştirmekte ve bu hizmetlerinin karşılığında aracılık ücretini sigortacının tahsil edeceği primin bir kısmına hak kazanmaktadır. Brokerin görevi sigorta sözleşmesinin akdedilmesi ile sona ermemekte, rizikonun gerçekleşmesi halinde de sözleşmenin uygulanması ve sigorta tazminatının tahsili sürecinde sigortacı ile sigortalı arasında köprü görevi görmektedirler (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019).

Deniz sigortaları diğer sigorta çeşitlerine göre özellik arz etmekte olduğundan bu alanda uzman sigorta brokerleri sigorta ettirenlerin ihtiyaçlarına uygun sigortanın bulunması bakımından oldukça önemli bir rol oynamaktadır. Bulundukları bu kritik konum itibarıyla dünyanın diğer yerlerinde olduğu gibi ülkemizde de sigorta brokeri olarak faaliyet göstermek için ruhsat almak gerekmektedir. Deniz sigortaları için büyük önem taşıyan Londra sigorta piyasasında Lloyd’s underwriterlarına yalnızca yetkili brokerler iletişim kurabilmektedir ve bu nedenle Lloyd’s Borsa’sında deniz sigortası yaptırmak isteyenlerin broker kullanması zorunludur (Gürses, 2017).

1.3.4. Klas Kuruluşları

Sigortacılar teminat altına aldıkları riskin boyutlarını öngörmeleri ve talep edecekleri prim tutarını belirleyebilmeleri bakımından sigorta edilecek geminin veya sigortalı yükün taşınacağı geminin yapısının ve durumuna ilişkin objektif bilgilere ihtiyaç duymuşlardır (Timur, 2012). Sigortacıların bu ihtiyaçlarına cevap verebilmek adına 18. yüzyılda gemileri bağımsız olarak denetleyen ve geminin durumunu belirten raporlar hazırlayan klas kuruluşları ortaya çıkmıştır.

Klas kuruluşları gemilerin sağlanması gereken teknik standartları belirlemekte, tasarım konusunda tavsiyede bulunmakta, gemileri inşa aşamasında ve sonrasında da

düzenli olarak denetlemektedirler. Klas kuruluşlarının gemi üzerinde gerçekleştirmiş olduğu denetimlere istinaden düzenledikleri raporlar gerek o gemiyle ilgili deniz rizikolarını sigorta eden sigortacılara, gerek o gemide yükünü taşıtmayı düşünen tacirlere, gerekse de geminin yanaştığı ülkenin idari makamlarına geminin mevcut durumu hakkında oldukça değerli bilgiler vermektedir (Ercan, 2010).

1.3.5. Sigorta Eksperleri ve Hasar

Sigorta eksperleri, sigorta konu rizikonun gerçekleşmesi halinde meydana gelen zararın boyutunu, miktarını, neden ve ne şekilde meydana geldiğini araştırarak sigortacıya teknik açıdan yardımcı olan kişilerdir (Kaner, 2020). Deniz sigortalarında bu kişilere sörveyör (surveyor) denilmektedir ve çoğunlukla sigorta şirketlerinden bağımsız olarak çalışmaktadırlar.

Sörveyörler uzmanlık alanına göre çalıştıkları konular/görevlendirildikleri hadiseler de değişmektedir. Örnek olarak iki geminin çatma hadisesine karışması halinde kusurun hangi tarafta olduğu kaptanlık geçmişi olan sörveyörler tarafından tespit edilirken gemilerde oluşan fiziki hasarın boyutu mühendislik geçmişi olan sörveyörler tarafından tespit edilmektedir. Benzer şekilde yük sigortalarında da yükün cinsine göre sörveyörlerin uzmanlıkları değişiklik göstermektedir.

Deniz ticaretinde sörveyörler sigorta sürecine yalnızca rizikonun gerçekleşmesi sonrasında dahil olmamakta, sigorta sözleşmesi akdedilmesi öncesinde de sigortacının üstlendiği riskin hesaplanmasında rol oynamaktadırlar. Tekne sigortalarında sigortacılar gemi üzerine sörveyör çıkarıp geminin durumuna göre talep ettikleri prim tutarını belirleyebilmekte, yük sigortalarında da sörveyörler yükün yükleneceği gemi üzerinde inceleme yaparak sigortanın geçerli olup olmayacağı ile ilgili olarak sigortacıya danışmanlık verebilmektedirler.

Deniz sigortalarında sigorta konusu değer bulunduğu veya sigortaya konu hasarın ortaya çıktığı yer nadiren sigortacının bulunduğu yer olduğundan sigortacılar genellikle her bölge için farklı sörveyörlerle anlaşılmaktadırlar ve o bölgede ihtiyaç duydukları uzman hizmetlerini bu firmalardan almaktadırlar. Çalışmanın ilerleyen bölümünde detaylı bir şekilde ele alınmakta olan P&I sigortalarında sigortacılar o bölgede çalıştıkları muhabir sörvey firmalarını sigortalılarına bildirmekte ve aynı zamanda kendi

internet sitelerinde yayınlamaktadır. Bu sayede rizikonun gerçekleşmesi veya potansiyel bir rizikonun oluşması halinde sigortalılar doğrudan muhabir şirkete başvurabilmektedir (Yorulmaz, 2009). Hasarın veya sigorta konusunun nitelikli olması halinde sörveyörün doğrudan rizikonun gerçekleştiğı yere gittiğı örnekler de bulunmaktadır.



2. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİNDE MAL SİGORTALARI

2.1. Mal Sigortası Kavramı

Sigorta sözleşmeleri sigorta konusu rizikonun gerçekleşmesi halinde ihtiyacın karşılanması kıstasına göre ‘zarar sigortaları’ ve ‘meblağ sigortaları’ olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019). Rizikonun gerçekleşmesi halinde önceden sözleşmede tespit edilmiş olan meblağın ödendiği türdeki sigorta sözleşmeleri meblağ sigortaları olmaktadır, hayat sigortaları bu grupta yer almaktadır. Sigortacının rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortalıya önceden tespit edilmiş bir meblağ yerine, sigortalının somut olarak uğradığı zararlarını tazmin ettiği sözleşmeler zarar sigortaları olarak tanımlanmaktadır. Zarar sigortası sözleşmelerinde ‘*zenginleşme yasağı ilkesi*’ esastır (Can, 2018). Deniz sigortaları da zarar-meblağ sigortası ayrımında zarar sigortaları grubunda yer almaktadır.

Zarar sigortaları da kendi içerisinde ‘mal sigortaları’ ve ‘sorumluluk sigortaları’ olarak ikiye ayrılmaktadır. Mal sigortaları malvarlığındaki aktif değerlerin sigortalanmasını, riziko nedeniyle mal varlığında aktifinde oluşan bir azalmanın veya aktifinde beklenen bir artışın yaşanmaması durumunun sigortalanmasına ilişkindir ve bu niteliğiyle aktif zarar sigortası olarak da anılmaktadır (Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz, 2019). Deniz sigortalarında tekne ve makine sigortaları ve yük sigortaları, mal sigortası grubuna girmektedir.

2.2. Tekne ve Makine Sigortaları

Tekne ve makine sigortaları gemiyi meydana getiren yapısal unsurlar ve geminin hareketini sağlayan motor, jeneratör gibi makinelerin deniz rizikoları nedeniyle uğrayabilecekleri fiziksel hasarlara karşı koruma sağlamaktadır. Bu sigortalarda geminin gövdesi ve makinesi (hull and machinery) koruma altına alınmakta olduğundan bu sigortalar deniz ticaretiyle uğraşan kişiler tarafından genellikle H&M Sigortası (Insurance) olarak anılmaktadır.

Hangi yapıların sigortalanabileceği sigortacının takdirinde olmakla birlikte, bu tarz poliçeler ile geminin fiziksel bütünlüğünü oluşturan unsurlar koruma altına alınmakta olduğundan TTK m.931/1 hükmünde yer alan “*tahsis edildiği amaç, suda hareket*

etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da... “gemi” sayılır” tanımına giren yapılar tekne sigortasının konusunu oluşturabilmektedir. Dolayısıyla deniz ticaretinde yük ve yolcu taşımakta kullanılan gemilerin yanı sıra, petrol platformları, mavnalar (barge), yüzer vinçler, römorkörler vs. için de tekne sigortaları akdedilebilmektedir. Deniz ticaretinde kullanılan bu araçların yanı sıra özel amaçlarla kullanılan şahsi amaçlarla kullanılmakta olan motorlu ve/veya yelkenli teknelere de tekne sigortası yapılabilmektedir ve bu teknelerin sigorta hükümleri ticaret gemilerindekilerden farklı olmaktadır.

Tekne ve makine sigortalarında sigorta edilen unsurlar geminin fiziksel unsurları olduğundan bu sigorta tipinde ‘*sigortalı*’ sıfatını geminin maliki olan donatan taşımaktadır. Nitekim geminin fiziksel unsurlarında bir hasar meydana gelmesi, bir eksilme olması halinde bu durum donatanın malvarlığında eksilmeye yol açmaktadır ve tazmin ihtiyacı oluşmaktadır. Geminin üzerinde ipotek olması durumunda, ipotek alacağının gemiye ilişkin sigorta tazminatını da kapsıyor olması bu durumun istinasıdır. Zira sigorta tazminatı geminin yerine geçen değer olmasıyla surrogat olarak tanımlanmaktadır (Süzel, 2012) ve bu durumda sigortadan ipotek alacaklısı faydalanmaktadır.

Tekne sigortası ile temel olarak geminin malikinin malvarlığı korunmakta olduğundan bu sigortanın yapılmasını zorunlu kılan yasal bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak gemiler ve üstlerindeki ekipman ve makineler çok değerli olduğundan ve bunlarda meydana gelen hasarların giderilmesi oldukça maliyetli olduğundan donatanların bu sigortaları yaptırmaları finansal zorunluluk haline gelmiştir (Yorulmaz, 2009).

Tekne sigortaları genellikle süreli şekilde tanzim edilmektedir ve bu süre çoğunlukla 1 yıl olmaktadır. Süreli şekilde yapılan bu sigorta sözleşmeleri ile bazen yalnızca bir gemi, bazen de aynı filoda yer alan birden fazla gemi poliçe süresi boyunca sigorta himayesi altına girmektedir. Tekne sigortalarının sefer bazlı yapılması da mümkündür ancak bu uygulamanın pratik olmaması nedeniyle ticari hayatta pek karşılaşılmamaktadır (Varışlı, 2015).

2.2.1. Teminat altına alınan rizikolar

Taraflar arasındaki sigortanın tabi olduğu genel şartlar ve özel şartlara bağlı olarak değişiklik gösterebilmekle birlikte, tekne sigortalarının genellikle teminat sağladığı halleri aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür;

2.2.1.1.Batma

Geminin yüzerliğini kaybetmesi sonucunda tamamen suyun altında kalarak dibe gitmesi hali batma olarak tanımlanmaktadır. Deniz seferi sırasında çok şiddetli bir fırtına veya bir başka olağanüstü durumla karşılaşılması nedeniyle yaşanan batma hadiseleri tekne sigortalarının kapsamı altındadır. Denize elverişli olmayan bir geminin, olağan deniz koşullarına dayanamaması sebebiyle su alması veya hasar görmesi sonucunda batması halleri teminat kapsamı dışında kalmaktadır.

Tekne sigortalarının teminat sağladığı batma hadiselerinde geminin kurtarılamayacak durumda olması halinde sigortacı poliçede belirtilen sigorta bedelini ödemekte olup, geminin sudan çıkarılıp tekrar kullanılabilecek olması halinde geminin tekrar kullanılması için yapılması gereken masrafları tazmin etmektedir.

2.2.1.2.Karaya Oturma

Geminin su altındaki bir kara parçasıyla temas etmesi sonucunda hareketsiz kalması ve bu durumdan kendi imkanları ile kurtulamaması hali (gelgit neticesinde suların yükselmesi sayesinde geminin kurtulması da dahil) karaya oturma olarak tanımlanmaktadır. Karaya oturma hadisesi uluslararası uygulamalarda deniz tehlikesi sayılmaktadır ve tekne sigortaları karaya oturma neticesinde meydana gelen hasarlara teminat sağlamaktadır. Geminin tekrar yüzdürülmesi için yapılan masraflar (dalgiç, römorkör vs.) ve karaya oturma nedeniyle gemide meydana gelen hasarlar sigortacılar tarafından tazmin edilmektedir (Yorulmaz, 2009).

2.2.1.3.Yangın ve Patlama

Geminin ekipmanında meydana gelen arızalar ve kazalar, taşınan yükün ısınması, çatma hadiseleri vs. nedeniyle gemilerde yangın ve patlamaya sebep olabilmektedir ve deniz üzerinde müdahale imkânının sınırlı olması nedeniyle yangın ve patlama halleri deniz üzerinde karşılaşılabilecek en büyük tehlikelerdendir. Tekne sigortaları bu

durumlara ilişkin olarak teminat sağlamaktadır, yangın ve patlama nedeniyle yapılan masraflar (ör. Söndürme masrafı) ve oluşan hasarlar sigortacılar tarafından tazmin edilmektedir.

Yangın ve/veya patlama hadisesine ilişkin olarak kusurun bir başka tarafa atfedilebilmesi halinde (örn. Yangının yükten çıkması halinde yük ilgileri veya yangının çatma nedeniyle çıkmış olması halinde çatmada kusurlu bulunan gemi) sigortalısının uğradığı zararı tazmin eden sigortacı, sigortalısının haklarını temlik alarak ödediği sigorta tazminatı tutarını sorumlu üçüncü şahıslara rücu etme hakkına sahiptir.

2.2.1.4.Çatma

İki veya daha fazla müstakil geminin doğrudan doğruya ve dolayısıyla çarpması veya birbirlerine çarpması hadisesi ‘çatma’ olarak tanımlanmaktadır (Algantürk, 2011: s.14). Bir başka şekilde ifade etmek gerekirse birden fazla geminin karıştığı gemi kazalarına çatma denilmektedir. TTK hükümleri nazarında çatmalar aşağıdaki şekilde üçe ayrılmıştır ve oluşan zararların tazmin yükümlülüğü bu ayrımlara göre belirlenmiştir;

- Umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelen veya neden ileri geldiği anlaşılamayan çatma hadiselerinde çarpışan gemilerin veya gemilerde bulunan insanların yahut eşyanın çatma yüzünden uğradıkları zarara, o zarara uğrayan kişi katlanmaktadır,
- Gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan çatma hadiselerinde meydana gelen zararı kusurlu geminin donatanı tazmin etmek zorundadır,
- Çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından kaynaklanan çatma hadiselerinde bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumlu olmaktadır.

Çatma hadisesi sebebiyle geminin gövdesinde ve geminin taşıdığı yükte meydana gelen hasarların yanı sıra, gemi donatanlarının diğer gemiler ve bu gemilerde taşınan yüklerde meydana gelen hasarlar, oluşan çevre zararları ve bu zararların önlenmesi için yapılan çalışma masrafları, ölüm ve yaralanmalar nedeniyle oluşan tazminat yükümlülükleri, kurtarma ve müşterek avarya alacakları bakımından sorumlulukları ve

zararları söz konusu olmaktadır (Varışlı, 2015). Tüm bu zarar kalemleri göz önüne alındığında, çatma nedeniyle gemi donatanlarının karşı karşıya kaldıkları sorumluluk geminin fiziksel unsurlarında meydana gelen hasarların kat ve kat üstünde olabilmektedir.

Gemi donatanları çatma hadisesi meydana gelmesi halinde karşı karşıya kalacakları bu risklerin de tekne sigortalarına dahil edilmesini talep etmişlerdir. Bunun üzerine sigortacılar tekne sigortasına eklenecek bir kloz ile çatma nedeniyle gemi donatanlarının karşı tarafın uğradığı zararlara ilişkin sorumluluklarının bir kısmını da teminat altına almaya karar vermişlerdir. Bu klozlara Çatma Klozu – Running Down Clause (RDC) adı verilmektedir ve sözleşme şartlarına bağlı olmakla birlikte tekne sigortası değerinin $\frac{3}{4}$ 'ü oranında teminat sağlanmaktadır, bazı sözleşmelerde sigorta değerinin tamamı için de teminat sağlanabilmektedir.

RDC ile karşı gemi ve karşı gemideki yüke verilen hasarlar ile ilgili olarak donatanın sorumlu olduğu tutarların *–kloza bağlı olarak değişmekle birlikte genellikle-* $\frac{3}{4}$ 'ü donatanın tekne sigortacısı tarafından karşılanmaktadır. Donatanın karşı gemiye olan bu sorumluluğunun kalan $\frac{1}{4}$ 'lük kısmı geminin P&I sigortası¹ varsa bu sigorta tarafından karşılanmakta, yoksa kalan bu kısmı donatan kendi ödemekle mükellef olmaktadır (Yorulmaz, 2009).

Örnekle açıklamak gerekirse, 20 milyon USD bedelle sigortalanmış olan bir feribotun bir kuru yük gemisine çattığını ve bu çatmayla ilgili olarak gerçekleştirilen yargılama neticesinde feribotun donatanının kuru yük gemisinde meydana gelen hasarlar ve gemideki yükte meydana gelen hasarlar nedeniyle 8 milyon USD ödemekle yükümlü kılındığını varsayalım. Bu durumda feribotun tekne sigortacısının, kuru yük gemisinin hasarları ile ilgili sorumluluğunun üst sınırı 20 milyon USD'nin $\frac{3}{4}$ 'ü olan 15 milyon USD olmaktadır, ancak bu örnek bakımından üst sınır önem teşkil etmemektedir nitekim sigortacının ödemekle sorumlu olduğu tutar 8 milyon USD'nin $\frac{3}{4}$ 'ü olan 6 milyon USD'dir.

¹ P&I sigortası çalışmanın üçüncü bölümünde detaylı olarak ele alınmaktadır.

2.2.1.5.Tam Ziya

Geminin uğradığı hasarlar neticesinde tamamen kullanılamaz hale gelmesi durumuna ‘Tam Ziya’ (Total Loss) denilmektedir ve ‘Hakiki Tam Ziya’ (Actual Total Loss) ile ‘Hükmi Tam Ziya’ (Constructive Total Loss) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Hakiki tam ziya halinde gemi tamamen yok olmaktadır, geminin batması bunun en iyi örneğidir. Hükmi tam ziya halinde ise geminin eski haline getirilmesi için yapılacak olan masrafların (kurtarma, yüzdürme, tamir) geminin değerine yaklaşması ve/veya geçmesi nedeniyle gemiyi kurtarmakta bir fayda görülmemektedir. Geminin kurtarılması çok zor bir yerde karaya oturması veya gemide çıkan bir yangın nedeniyle geminin büyük bir kısmının yanmış olması hükmi tam ziya durumunun örneklerini oluşturmaktadır.

Geminin hükmi tam ziya sayılması için söz konusu masrafların sigorta bedelinin ne kadarına ulaşması gerektiği sigorta poliçelerindeki hükümlerde belirlenmektedir, bazı klozlarda bu oran sigorta bedelinin %80’i, bazılarında %100’ü olarak belirlenmiştir (Varışlı 2015). Geminin hükmi tam ziya ilan edilmesi halinde tekne sigortacısı sigorta bedelini sigortalıya ödemektedir ve sigortacı bazı durumlarda ödediği sigorta tazminatı karşılığında tamir edilmesinde fayda görülmeyen hasarlı geminin mülkiyetini almaktadır. Sigortacı daha sonrasında mülkiyetini almış olduğu hasarlı gemiyi hurdacılara satarak kendi maliyetlerini/zararlarını azaltmaktadır.

2.2.1.6. Hırsızlık ve Korsanlık

Gemilerin fiziki boyutu ve günümüz takip teknolojileri ile artık bir geminin tamamen çalınması pek mümkün olmamakla birlikte geminin demiri, elektronik aksamı gibi ekipmanlarının çalınması söz konusu olabilmektedir. Bu hırsızlık eylemleri nedeniyle gemi donatanının uğradığı zararlara ilişkin olarak da tekne sigortacıları güvence sağlamaktadır.

Hırsızlıkla benzer şekilde gemi korsanlığı aktiviteleri nedeniyle armatörlerin uğradığı zararlara karşı da sigortalar tarafından teminat sağlanabilmektedir. Ancak özellikle korsanlık faaliyetlerinin yaygın olduğu bölgelere sefer yapan gemiler için korsanlık rizikosunun sigorta güvencesine alınması sigortacının üstlendiği riskin ciddi ölçüde arttırmakta olduğundan bu klozun eklenmesi sigorta priminin yükselmesine sebep olmaktadır. Maliyetlerin ve riskin yüksek olması sebebiyle de korsanlık faaliyetlerinin

yoğun olarak görüldüğü bölgelerden geçilmesini gerektiren deniz seferlerinde talep edilen navlun tutarı daha yüksek olmaktadır.

2.2.1.7. Deprem, Volkanik Patlama veya Yıldırım Çarpması

Olağan üstü fırtınalar gibi deniz tehlikesi olarak sayılmasa da, deprem, volkanik patlama veya yıldırım gibi doğal etkenler nedeniyle kaynaklanan zararlara karşı da tekne sigortaları teminat sağlamaktadır.

2.2.1.8. Müşterek Avarya

Deniz sigortalarının gelişimi açısından büyük bir öneme sahip olması nedeniyle bu çalışmada tarihçesine de yer verilmiş olan müşterek avarya uygulaması “*müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden bunları korumak için iradi olarak ve makul surette yapılmış olan, olağanüstü fedakârlık yahut olağanüstü masrafların, bu sayede kurtulmuş bulunan değerlerin arasında paylaştırılmasıdır*” (Sözer, 2016: s.4). Bu tanım itibariyle müşterek avaryanın bir arada bulunması gereken 5 adet temel unsuru vardır;

- 1- Müşterek deniz sergüzeşti
- 2- Müşterek tehlike
- 3- Olağanüstü (iradi) fedakârlık
- 4- Fedakârlığın makul olması
- 5- Faydalı sonuç

Bu unsurlardan birinin mevcut olmaması halinde müşterek avaryadan söz etmek mümkün olmamaktadır. Müşterek avaryaya kendiliğinden ortaya çıkan bir olgu olmayıp müşterek tehlikeye girmiş olan geminin kaptanı veya armatörü tarafından *ilan edilebilmektedir*. Deniz sergüzeştine birlikte çıkan ve yapılan fedakarlık neticesinde tehlikeden kurtulan değerlerin (gemi, yük ve navlun) müşterek avaryaya katılım paylarının katılanlar arasında paylaştırılması işlemine dispeç adı verilmektedir. Dispeç işlemi taşıma sözleşmesinde özel olarak düzenlenmemiş olması halinde yolculuğun varış noktasında, varış noktasına ulaşamaması halinde ise yolculuğun bittiği limanda atanan dispeççi (adjuster) tarafından gerçekleştirilir.

Müşterek avaryada gemi, yük ve navlun arasında bir kader ortaklığı kurulduğu esasına dayanmaktadır. Bu kader ortaklığı neticesinde tehlikeden kurtulan unsurlardan biri de geminin kendisi olduğundan, sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınmış olan gemi (ve ekipmanlarının) kurtulması için sarf edilen bir çaba olması nedeniyle tekne sigortalarında müşterek avaraya durumuna ilişkin olarak da teminat sağlanmaktadır. Bu kapsamda sigortalar geminin payına düşen müşterek avarya teminatlarını ve katılım paylarını ödemektedirler. Genellikle de müşterek avarya durumunda sigorta doğrudan devreye girip sigortalısı yerine süreci yönetmektedir.

Sigortanın müşterek avarya açısından bir başka önemi ise katılım payları hesaplanması için müşterek avaryaya giren unsuların değeri açısından gösterge olmasıdır. Müşterek avarya masrafları gemi, yük ve navlun arasında, bunların değerleri oranında paylaştırılmaktadır. Taşınan yük ve navlunun değeri ile ilgili olarak pek tartışma söz konusu olmamaktadır, nitekim her ikisinin değerini belirleyen sözleşmeler de genellikle deniz seferinden kısa bir süre önce akdedilmektedir (satış sözleşmesi ve gemi kira sözleşmesi) ve değerleri bu sözleşmelerde net olarak gözükmektedir.

Ancak gemilerin değerinin belirlenmesi bu kadar kolay olmamaktadır, zira geminin değeri geminin durumuyla olduğu kadar o anki piyasa koşullarına göre de değişiklik göstermektedir. Bu noktada geminin tekne sigortasında belirtilmiş olan değeri önemli bir gösterge görevi görmektedir, nitekim sigorta sözleşmesinin akdedilmesi aşamasında sigortacı aşkın sigorta olmaması adına gemiyi olduğundan daha yüksek bir değere sigorta etmemekte, sigorta ettiren de geminin zayi olması halinde zarara uğramamak adına gemisini gerçek değerinden düşük bedelle sigorta ettirmemektedir. Dolayısıyla henüz müşterek avarya tehlikesi ortaya dahi çıkmadan akdedilmiş olan sigorta poliçesindeki sigorta bedeli geminin gerçek değeri açısından önemli bir gösterge oluşturmaktadır ve müşterek avaryaya hakkaniyetli bir oranda katılım olmasını sağlamaktadır.

2.2.1.9.Kurtarma

Denizin taşımacılığının kendine has yapısı ve barındırdığı tehlikeler müşterek avarya benzeri özel uygulamaların ortaya çıkmasının yanı sıra denizde gerçekleştirilen kurtarma faaliyetlerinin de kendine has hükümlere ve düzenlemelere tabi olmasına neden

olmuştur. Normal kurtarma faaliyetlerinden farklı olarak deniz üzerinde gerçekleştirilen kurtarma faaliyetlerinde, kendi gemisini bir başka geminin yararına kullanan kişinin sarf ettiği çabanın karşılığında hakkaniyetli ölçüde bir ücret alması esası benimsenmiştir. Kökeni Roma dönemine kadar uzanmakta olan bu yaklaşım ile denizde kurtarma faaliyeti verenlerin kurtardıkları eşyaları zimmetlerine geçirmelerinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir (Demir, 2010).

Denizde eşya kurtarma TTK m.1298’de “*Seyrüsefere elverişli sulara tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, kurtarma faaliyeti*” olarak tanımlanmıştır ve aynı maddenin devamında ‘su aracı’ ile ‘eşya’ kavramlarının kapsamına nelerin girdiği açıklanmıştır. 2012 yılında yürürlüğe girmiş olan TTK’nın deniz ticareti hükümleri hazırlanırken kurtarmaya ilişkin ‘1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi’ (“1989 Konvansiyonu”) hükümleri doğrudan alınmış olup, uluslararası düzenlemelerle yeknesak olması sağlanmıştır (Atamer ve Süzel, 2013).

Denizde kurtarma faaliyetleri genellikle acil durumlarda verilen hizmetler olup, durumun ivediliği nedeniyle kurtarma ücretinin hizmet verilmesi öncesinde taraflar arasında karşılaştırılması mümkün olmamaktadır, başkalarına tehlike oluşturulması (örneğin bir geminin başka bir gemi veya kıyı tesisine doğru sürüklenmesi) gibi bazı durumlarda kurtarma hizmeti resen dahi verilebilmektedir. Dolayısıyla da kurtarma ücretinin ne şekilde belirleneceği ile ilgili olarak bir takım esasların belirlenmesi gerekmiştir ve kurtarma ücreti açısından da TTK’da 1989 Konvansiyonu hükümleri doğrudan alınmıştır.

Kurtarma ücreti taraflar arasında önceden kararlaştırılmış olsun ya da olmasın, kurtarma hizmetlerinde ücrete hak kazanılabilmesi için kurtarmanın başarılı olmasını gerektiren ‘*no cure, no pay*’ (başarı yoksa para da yok) ilkesi hakimdir. *No cure, no pay* ilkesi uyarınca kurtarma hizmetini veren ne kadar çok çaba sarf etmiş olursa olsun ortada başarılı bir şekilde kurtarılmış bir şey olmaması halinde ücrete hak kazanamamaktadır. Bununla birlikte kurtarma ücreti, kurtarılan eşyanın kurtarılmaya sonrasındaki değerini geçemez.

Yukarıda da değinilmiş olduğu üzere, kurtarma hizmetlerinde genellikle ücretin ne olacağının önceden kararlaştırılma imkânı bulunmamaktadır. Bu durumlarda kurtarma ücretinin belirlenmesinde aşağıda sayılmakta olan kıstaslar dikkate alınmakta olup, tarafların hakkaniyetli bir tutar üzerinde anlaşamamaları halinde mahkemenin atamış olduğu bilirkişi heyetleri aynı kıstasları dikkate alarak kurtarıcının hak kazandığı ücreti tespit etmektedirler;

- a) Aracın ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri.
- b) Çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri.
- c) Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi.
- d) Kurtarılan aracın ve içindeki insanların ve eşyanın karşılaştıkları tehlike ile kurtarmaya katılmış olanların kendileri ve araçları için göze aldıkları tehlikenin niteliği ve büyüklüğü.
- e) Aracın, diğer eşyanın ve insan hayatının kurtarılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri.
- f) Kurtaranın harcadığı zaman, yaptığı giderler ve uğradığı zarar.
- g) Kurtaranın yüklendiği sorumluluk rizikosunu ve kurtaran ile teçhizatının uğradığı diğer riskler.
- h) Verilen hizmetlerin ne kadar çabuk sağlandığı.
- i) Kurtarma faaliyetine ayrılmış araçların ve diğer teçhizatın kullanıma hazır bulundurulmuş ve fiilen kullanılmış olması.
- j) Kurtaranın teçhizatının, kurtarmaya hazır olması, etkinliği ile değeri.

TTK'da m.1306'da düzenlenmiş olduğu üzere kural olarak *kurtarma ücretinin borçluları kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir. Kurtarma ücreti, kurtarılan aracın maliki ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler oranında paylaşılır. Kurtarma ücretinin borçluları arasında teselsül yoktur.* Bu düzenleme uyarınca kurtarma hizmetine ilişkin olarak hizmeti veren tek bir ücrete hak kazanmamakta, kurtarılan eşyanın maliklerinden ayrı ayrı ücrete hak kazanmaktadır. Belirtmek gerekmektedir ki geminin donatanı veya kaptanı kurtarma

hizmetine ilişkin ücret bakımından müşterek avarya ilan edebilmektedir ve bu durumda iki deniz ticaretine özgü uygulama aynı anda uygulanmaktadır.

Kurtarma hizmeti ile tekne sigortasının teminat altına aldığı geminin hasar görmesi, hasarın büyümesi veya geminin zayi olmasının önüne geçildiğinden geminin kendisine ilişkin oluşan kurtarma bedelleri sigorta kapsamında olmaktadır. Bunun yanı sıra, müşterek avarya uygulamalarında olduğu gibi kurtarma ücreti de geminin değeriyle orantılı bir şekilde tespit edilmekte olduğundan sigorta sözleşmesinde belirtilen gemi değeri ücretin tespiti açısından önemli bir gösterge oluşturmaktadır.

2.2.1.10. Gemi Adamlarının Kusuru

Tekne sigortalarında sigortalı olan donatanın gemide görevlendirmiş olduğu gemi adamlarının kusurları neticesinde de gemide ve üzerindeki ekipmanlarda ciddi hasarlar meydana gelebilmektedir. Örnek olarak geminin köprü üstü personelinin hatalı manevraları geminin karaya oturmasına, kıyı tesisine çarpmasına veya bir başka gemiyle çatmasına sebep olabilmektedir veya gemide olağan bakım işlemlerini gerçekleştiren personel hatalı işlemlerle hasar verebilmekte veya arızlara neden olabilmektedir. Bu durumlarda da tekne sigortası oluşan hasara teminat sağlamaktadır ve gemide meydana gelen hasarı ödeyerek sigortalının zararını karşılamaktadır.

2.2.1.11. Üçünü Şahısların Verdikleri Hasarlar

Yükleme ve tahliye operasyonları sırasında istifleme işlemlerini gerçekleştiren vinç, kepçe gibi ekipmanların gemiye çarpması veya tersanede tamir işlemleri sırasında iskelelerin devrilmesi, yangın çıkması gibi durumlarda üçüncü şahısların gemiye zarar vermesi söz konusu olabilmektedir. Benzer durumlarda oluşabilecek hasarlar da tekne sigortaları kapsamında özel klorlar ile güvence altına alınabilmektedir. Bu durumlarda sigortalısının zararının tazmin eden sigortacı halefiyet hakkını kullanarak hasardan sorumlu olan üçüncü şahıslardan rücu talebinde bulunabilmektedir.

2.2.2. Sigorta Güvencesinin Sınırları ve Kapsam Dışında Tutulan Haller

Tüm sigorta sözleşmelerinde olduğu gibi tekne sigortaları da mutlak bir şekilde güvence altına alınan tekne ve makinelerinde meydana gelen her türlü hasara karşı

güvence sağlamamaktadır. Sağlanan bu güvencenin sınırları, hangi rizikolara karşı teminat sağlandığı ve hangilerine sağlanmadığı genel sigorta şartları ve poliçedeki özel şartlar ile belirlenmektedir.

2.2.2.1.Geminin Elverişsizliği

Tekne sigortaları kural olarak geminin denize elverişli olması şartını aramaktadır, nitekim sigorta geminin ticari faaliyetleri sırasında görebileceği zararlara karşı koruma sağlamaktadır. Dolayısıyla da sigorta sözleşmesinin yapılması aşamasında denizde kullanılmaya elverişli olmayan gemilere teminat sağlamamaktadır ve geminin sigorta süresi başlaması öncesinde denize elverişli olup olmadığı klas kuruluşları ve sörveyörler tarafından denetlenmektedir. Bunun amacı sigortanın ani, beklenmedik ve tesadüfi şekilde meydana gelen rizikolara karşı koruma sağlamasıdır, sigortalının basiretli bir tacir olarak üstüne düşenleri yapmaması (bakım, onarım vs.) nedeniyle ortaya çıkan zararlar sigorta tarafından karşılanmamaktadır (Yorulmaz, 2009).

Sigorta sözleşmesi öncesinde geminin durumunun gerçeğe uygun şekilde tespit edilmesi sigortacı tarafından önem arz etmektedir. Sözleşmenin yapılması sırasında gemideki eksiklik/hasar/arızaların tespit edilmemiş olması halinde sigortalı bunu ilerleyen süreçte sigorta sırasında meydana gelmiş bir hasar gibi gösterip sigortadan tazmin etmeye çalışabilecektir ve bu durum zarar sigortası sözleşmelerinin esas ilkesi *zenginleşme yasağına* aykırı olacaktır.

Gerekli bakım ve onarımların gerçekleştirilmemesi sebebiyle ortaya çıkan arızalar gibi, olağan kullanım nedeniyle ortaya çıkan yıpranma ve eskimeler de sigorta kapsamında tazmin edilmemektedir. Bu bakımdan da sigorta kapsamında tazmin edilmesi talep edilen bir hasar olduğunda hasarın kaynağının objektif bir şekilde tespit edilebilmesi önem arz etmektedir. Örnek olarak bir yakıt taşımacılığında kullanılan bir tankerin tankında meydana gelen delinme hasarında sigortalı bu hasarın gemi mürettebatının tanklara bakım yaptığı sırada yanlış vurulan bir çekiç darbesinden kaynaklandığını söyleyerek sigortadan tazmin talebinde bulunmuştur. Ancak sigortacı ise bu hasarın geminin tanklarının olağan aşınması sonucunda meydana geldiğini beyan etmiş ve tazmin talebini reddetmiştir. Sigortalı gemi donatanı, geminin tanklarının yakın süre önce klas kuruluşu denetiminden geçtiğini ve onay aldığını, dolayısıyla hasarın kullanımdan ileri

gelen bir eskime hasarı olmadığına dayanarak söz konusu hasar nedeniyle yapış olduğu masraflar için sigortacıya karşı hukuki süreci başlatmıştır.

Bunun gibi benzer durumlar göz önüne alındığında, geminin öncesindeki durumunun ve söz konusu hasarın sebebinin objektif bir şekilde somut deliller ile tespit edilmesi hasarın sigorta kapsamına girip girmediği tartışmalarının önüne geçebilmektedir. Bağımsız klas kuruluşlarının yapmış olduğu denetim ve uygunluk raporları, gemide yapılmış olan bakım ve onarım raporları, sörvey kuruluşlarının yapmış oldukları uygunluk denetimleri geminin denize elverişliliği ve sigortalının basiretli bir tacir olarak üstüne düşeni yerine getirdiğini ispatlayabilmek bakımından önemli deliller olmaktadır.

2.2.2.2.Teminatın Sınırları

Her sigorta sözleşmesinde olduğu gibi tekne ve makine sigortalarında da sigortacının sorumluluğu sigorta sözleşmesinde belirlenen sigorta bedelleri ile sınırlı olmaktadır. Gemi ve ekipmanları üzerinde meydana gelen bir hasarın giderilmesi ve bu hasarla ilgili olarak yapılan masrafların (çatma halinde RDC klozu kapsamında sigortacının tazmin edeceği tutarlar da dahil olmak üzere) toplamı sigorta sözleşmesinde belirtilmiş olan üst sınırı geçmesi halinde sigortacı bu sınıra kadar olan masrafları sigortalıya rücu etmekte, bunun üstündeki meblağlar sigortacının kendi sorumluluğunda olmaktadır.

Sigortacının sorumluluğunun sınırları sigorta sözleşmesinde düzenlenen özel şartlarla belirlenmektedir ve sözleşmede sigortacının sorumluluğuna ilişkin olarak sigorta dönemi boyunca ve beher hadise başına olmak üzere iki farklı şekilde sınırlandırma aynı anda yer verilmektedir. Beher hadise başına sorumluluğun sınırı her bir hasar hadisesi bakımından sigortacının ödeyeceği üst limiti belirtmektedir. Sigorta dönemine ilişkin sınır ise, dönem içerisinde oluşan her bir münferit hadiselerin toplamı neticesinde sigortacının tazminle sorumlu olacağı azami tutarı belirtmektedir. Sigortacının sigorta dönemi boyunca sorumlu olacağı tutarı taraflar kendi aralarında kararlaştırabilmektedir ve sigortalının ödemekle sorumlu olacağı sigorta primi sigorta teminatıyla doğru orantılı şekilde artmaktadır. Bunların yanı sıra bazı sigorta sözleşmelerinde riziko türüne göre sınırlamaya gidildiği de görülebilmektedir, örnek olarak geminin ana makinesinde

meydana gelen hasarlar için 100.000 USD'lik teminat sağlanırken, çatma hadisesi nedeniyle geminin armatörünün uğrayacağı zararlara ilişkin olarak 300.000 USD'lik teminat sağlanması kararlaştırılabilmektedir.

Sigortacının sorumluluğunun üst sınırının belirlenmesinin yanı sıra alt sınırının belirlenmesi de sıklıkla görülmektedir. Bu şekilde sigortacı belirlenmiş olan tutara kadar oluşan hasarları ödememektedir veya oluşan hasar ile ilgili olarak ödeme yaparken de bu tutarı aşan kısım için ödeme yapmaktadır, belirlenen bu bedele tenzili muafiyet (deductible) tutarı denmektedir (Sevinç Kuyucu, 2018). Örnek olarak tenzili muafiyet bedelinin 10.000 USD olarak belirlenmiş olduğu bir sigorta ilişkisinde 7.000 USD'lik bir hasar olması halinde sigorta devreye girmemekte, 25.000 USD'lik bir hasar olması halinde de 10.000 USD'lik tenzili muafiyet bedeli düşüldükten sonra sigortacı 15.000 USD ödeme yapmaktadır.

Sigortacının sorumluluk limitinin üst sınırı gibi, tenzili muafiyet tutarını da taraflar kendi aralarında kararlaştırabilmekte ve tenzili muafiyet bedeli düştükçe prim artmaktadır. Bunun nedeni tenzili muafiyet bedeliyle günlük ticari hayatta oldukça sık rastlanılan küçük hasarların sigorta kapsamı dışında tutulmak istenilmesi ve tenzili muafiyet bedeli düştükçe sigortanın devreye gireceği hadise sayısının, dolayısıyla sigortacının üstlendiği risk sayısının artmasıdır.

Sigorta teminatının üst limiti ve tenzili muafiyet bedelinin yanı sıra, sigortalı ve sigortacı hangi rizikoların sigorta kapsamı altına alınacağını poliçede kararlaştırabilmektedir. Sözleşmede hangi rizikolara karşı, hangi şartlarda teminat sağlandığı genellikle Enstitü Klostları'na (çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Enstitü Klostlarına ilişkin olarak detaylı açıklamalara yer verilmektedir) atıf yapılarak belirlenmektedir ve sorumluluğun sınırında olduğu gibi, teminat sağlanan riziko sayısı arttıkça sigorta primi artmaktadır.

Gemi ilgililerinin sigorta yaptırırken ticari operasyonlarını ve karşı karşıya kaldıkları risklerini göz önüne alıp, kendi ihtiyaçlarına en iyi hizmet edecek şartlarda poliçeler akdetmeleri ekonomik çıkarları açısından önem arz etmektedir. İhtiyaç duymadıkları rizikolara karşı sigorta yaptırmaları gereksiz prim ödemelerine sebep olmakta, düşük prim ödemek için de ihtiyaçları olan klostları ekletmemeleri halinde de

söz konusu rizikonun meydana gelmesi halinde ciddi kayıplarla karşı karşıya kalmalarına neden olabilmektedir.

2.3. Yük Sigortaları

Deniz sigortaları alanında *mal sigortaları* sınıfına giren ve oldukça sık kullanılan bir başka sigorta türü ise yük sigortalarıdır. Yük sigortalarında deniz yoluyla taşınmakta olan yükte meydana gelebilecek hasarlar ve yükün zayi olması nedeniyle oluşacak zararlara ilişkin olarak güvence sağlanmaktadır. Yük sigortasıyla yükün sahibinin mülkiyet hakkı güvence altına alınmakta olduğundan sigortalı genellikle yükün alıcısı olmaktadır ancak sigorta ettiren söz konusu yükün ne şekilde satıldığına bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir.

Yük sigortaları ile yük üzerindeki mülkiyet hakkı korunmakta olduğundan –*özel nitelik arz eden yükler hariç olmak üzere*- bu sigortanın yaptırılması için yasal olarak bir zorunluluk bulunmamaktadır. Dolayısıyla da taşınacak olan yükün değerini ve karşı karşıya kalınacak riski değerlendirerek tacirler sigorta yaptırmamayı tercih edebilmektedirler. Genellikle yükün değersiz olduğu taşımalarda yükün zarar görmesi neticesinde yük ilgilerinin zararının büyük olmayacağı (Örn. Konteynerde taşınan kum) veya olağanüstü bir durum olmadıkça hasar görmesi pek mümkün olmadığı (örn. Hurda yükleri) durumlarda yük sigortası yaptırılmadan taşımanın gerçekleştirildiği görülmektedir.

2.3.1. Uluslararası Alım Satım İlişkilerinde Sigorta Yaptırma Yükümlülüğü

Milletlerarası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce; “ICC”) uluslararası ticarete tarafların hak ve yükümlülüklerin düzenlenmesini yeknesaklaştırmak adına uluslararası mal satımlarında kullanılmak üzere Incoterms (“International Commercial Terms”) Kurallarını hazırlamıştır. Incoterms Kuralları ile alıcı ile satıcı arasındaki ilişkide malların nerede teslim edileceği, navlun ücretini kimin ödeyeceğini, gümrük masraflarından kimin sorumlu olacağı, sigortayı kimin yaptıracığı gibi konular düzenlenmektedir. Deniz yoluyla taşınan yükler de büyük çoğunlukla uluslararası satışlara konu emtialar olmaktadır ve deniz yoluyla taşınacak yüklerin satış

sözleşmeleri genellikle FOB (“Free on Board” – Gemide Masrafsız), CFR (“Cost and Freight” – Navlun ve Masraflar) veya CIF (“Cost, Insurance and Freight” - Masraflar, Sigorta ve Navlun) şeklinde akdedilmektedir.

FOB satışlarda satıcı yükü geminin bordasında (üstünde) teslim etmektedir ve yükün deniz taşıması navlunu alıcı tarafından ödenmektedir, taşıma süreci için yük sigortasını alıcı istemesi halinde kendisi yaptırmaktadır. CFR satışlarda yükün belirtilen limana kadarki navlun ücreti de satış bedeline dâhil olmaktadır, bu taşıma süreci için yük sigortasını alıcı taraf istemesi halinde yaptırmaktadır. CIF satışlarda ise hem yükün belirtilen limana kadarki navlun ücreti, hem de bu taşıma sürecine ilişkin yük sigortası bedeli satış bedeline dâhil olmaktadır.

Tüm bu satış türlerinde hasar riski yükün gemiye yüklenmesiyle alıcıya geçmektedir, dolayısıyla da yük sigorta sözleşmelerinin sigortalısı yükün alıcısı olmaktadır. Bazı durumlarda, özellikle de sigortalı yükün satıcısı ve alıcısı arasında cari ticari ilişkisi bulunması hallerinde, alıcılar taşıma sırasında bir hasar meydana gelmesi (özellikle de yükün tam zayi olmadığı, ıslaklık, kızışma, eksiklik gibi hasarlarda) halinde bu hasarın bedelini alıcıya ödedikleri satış bedelinden düşmektedirler. Bu durumlarda yük sigortası tamamen devre dışında kalmamakta, gerekli hasar ekspertizleri yapıldıktan sonra sigortalı alıcının talimatıyla sigorta tazminatı hasar nedeniyle eksik ödeme almış olan satıcıya yapılmaktadır.

Özellikle yükün ilk alıcısının ürün tüccarı (trader) olduğu durumlarda, yükün gemiye yüklendikten sonra birden fazla defa başkalarına satılması gündeme gelebilmektedir. Bu durumlarda gemiye yükün yüklenmesi sonrasında geminin kaptanı/donatani tarafından düzenlenip yükletene verilen ve tahliye limanında yükün teslimi için ibrazı gereken konşimentolar ‘*emre/to order*’ şeklinde düzenlenmektedir. Yükleten kişi konşimentonun arkasını cirolayarak konşimentoyu alıcıya vermektedir ve usulünce cirolanmış asıl konşimentoyu elinde tutan lehtar yükün maliki sayılmaktadır. Dolayısıyla bu şekildeki taşımalarda yükün nihai alıcısının yükün gemiye yüklenmesi ve/veya yük sigorta sözleşmesinin akdedilmesi aşamasında belirlenebilmesi mümkün olmadığından sigorta sözleşmelerinde yük konşimento bilgilerine yer verildikten sonra sigortalı ‘*emre/to order*’ şeklinde belirtilmektedir. Böylece Usulünce cirolanmış asıl

konşimentoyu elinde tutan lehtar, yük sigorta sözleşmesinde de sigortalı sıfatını kazanmaktadır.

2.3.2. Sigorta Himayesinin Kapsamı

2.3.2.1.Sigorta Himayesinin Başlangıcı ve Bitişi

Söz konusu sigorta poliçesi ile özel olarak yükün tüm taşıma süresince karşılaşılabileceği rizikolar teminat altına alınmadıkça, yalnızca deniz yoluyla taşıma sırasında meydana gelecek olan hasarlara ilişkin olarak güvence sağlanmaktadır. Dolayısıyla yükün gemiye yüklenmek için liman sahasında beklediği sırada üstüne vinç devrilmesi veya gemiden tahliye edildikten sonra alıcının deposuna giderken yükü taşıyan kamyonun devrilmesi gibi yükün gemiye yüklenmesi öncesi ve gemiden tahliyesi sonrasında meydana gelen hasarlara karşı deniz taşıması için yapılan yük sigortaları teminat sağlanmamaktadır.

Bununla birlikte hasarın yükün taşıma için gemide olduğu sırada meydana gelmiş olması da hasarın sigorta kapsamına girip girmediğini belirlemek için yeterli olmamaktadır. Örnek olarak bir hadisede yük gemiye yüklendikten sonra gemi henüz yükleme limanından dahi ayrılmadan geminin armatörü iflas etmiş ve gemi üzerindeki yükle birlikte limanda terk edilmiştir. Bunun üzerine yükün alıcısı yükün öngörülen süre içerisinde tahliye limanında teslim edilmemiş olması nedeniyle yükün zayi olduğunun varsayılması gerektiğini öne sürerek sigorta tazminatının ödenmesi için yük sigortacısına başvurmuştur.

Sigortacı yükün zayi olmadığını ve yükleme limanında gemide olduğunu, her ne kadar yük gemiye yüklenmiş olsa da geminin seferine başlamamış olmasıyla taşımanın dolayısıyla da sigorta himayesinin başlamamış olduğunu, her halükarda yükün teslim edilmemiş olmasının sebebinin geminin armatörünün iflas etmiş olması olduğu ve bu rizikoya karşı sigorta poliçesinde teminat sağlanmadığını öne sürerek sigortalının talebini reddetmiştir. Tarafların anlaşamaması üzerine sigortalı sigorta şirketine karşı dava açmış ve dava sürecinde dosyaya sunulan bilirkişi raporlarında dosyadaki bilgi ve belgeler ışığında hadisenin sigorta kapsamına girmediği yönünde görüş bildirilmiştir. Bu örnekte de olduğu gibi, bazı hallerde söz konusu hasarın sigorta kapsamına girip girmediği

tartışmalı olabilmektedir ve hadisenin unsurlarının sigorta özel ve genel şartları ışığında detaylıca değerlendirilmesi gerekmektedir.

2.3.2.2.Sigorta Bedeli

Deniz yoluyla taşınan emtialar genellikle alım satım sözleşmeleri neticesinde alıcıdan satıcıya gönderilen ve faturası yeni kesilmiş olan yükler olduğundan bu yüklere ilişkin olarak yapılacak olan sigorta sözleşmelerinde fatura bedelleri dikkate alınmaktadır.

Alım satım sözleşmesine konu yüklerin, yanı sıra tüzel ve gerçek kişiler kendilerine ait malları herhangi bir satış sözleşmesine konu olmaksızın bir noktadan başka bir noktaya deniz yoluyla taşıtabilmektedirler. Örnek olarak birçok yerde fabrikası olan bir şirket bir fabrikada artık kullanılmayan makinelerini başka bir fabrikasına taşıtabilmekte, şahıslar da tekne, araba gibi araçlarını deniz yoluyla kıtalar arasında taşıtabilmektedirler. Bu tarz taşımalarda taşınacak olan yüklere ilişkin gerçek değer tespit edilmesini sağlayan yeni kesilmiş bir fatura bulunmadığından sigortacılar sigorta bedelini sigorta ettirenin beyanları ve kendi yaptırdıkları ekspertizlere göre belirlemektedirler.

Sigorta konusu yükün değeri ister satış faturasıyla, ister sigorta ettiren ve sigortacının ekspertizleri ile tespit edilmiş olsun, yük sigorta sözleşmelerinde sigorta bedeli genellikle yükün değeri +%10 tutarında ilave bedel şeklinde olmaktadır. Bu ilave bedel ile sigortalının yükün hasar görmesi nedeniyle uğrayacağı navlun, sigorta ücreti, umulan kar kaybı vs. gibi zararları da teminat altına alınmaktadır.

2.3.2.3.Teminat Sağlanan Rizikolar

Yük sigortaları da özünde deniz sigortası olduğundan, sigorta poliçesindeki özel ve genel şartlara tabi olmak şartıyla yük sigortaları da denizde karşı karşıya kalınan kurtarma, müşterek avarya durumları da dahil olmak üzere deniz tehlikelerine karşı teminat sağlanmaktadır. Söz konusu deniz rizikolarına ilişkin olarak bu çalışmanın Tekne ve Makine Sigortaları başlığı altında detaylı açıklamalara yer verilmekte olduğundan burada tekrar yer verilmemektedir.

Deniz rizikolarına ek olarak, yük sigortaları ile taşımayı gerçekleştiren geminin yüke vermiş olduğu hasarlara karşı da teminat sağlanmaktadır. Tankerlerde taşınan yüklerin gemide önceden taşınan yüklerle veya tankta kalan suyla karışarak özelliğinin bozulması, kuru yük gemilerinde ambar kapaklarından giren deniz suyunun metal yükünün oksitlenmesine sebep olması, geminin ambarlarındaki boyaların dökülerek yüklerle karışması, taşıma sırasında gerekli havalandırmanın yapılmaması nedeniyle yükün kızışması ve küflenmesi, konteyner taşımacılığında delik konteyner nedeniyle yükün ıslanması vs. durumlar yükün taşıyanın kusuru nedeniyle hasar görmesinin örneklerini oluşturmaktadır ve bu durumlara karşı da yük sigortaları teminat sağlamaktadır.

Yükün taşımayı gerçekleştiren gemiden kaynaklan bir nedenden ötürü hasarlanması halinde yük sigortacısı sigortalısına sigorta tazminatını ödemekte ve halefiyet hakkını kullanarak sorumlu gemi ilgilerine karşı rücu sürecini yürütmektedir. Sigortacının ödemiş olduğu sigorta tazminatı nispetinde özel olarak temliknameye ihtiyaç duymaksızın sigortalısının haklarına halef olması evrensel olarak sigorta hukukunda benimsenmiş bir ilke olup, ülkemiz hukukunda TTK m.1472’de açıkça düzenlenmiştir.

Uluslararası uygulamalarla paralel şekilde TTK m.1188’de yükte meydana gelen hasar, ziya ve geç teslim nedeniyle oluşan zararlar nedeniyle taşıyanın sorumluluğuna gidebilmek için 1 yıllık hak düşümü süresi öngörülmüştür. Bu süre yükün alıcıya tesliminden, yükün ziya veya hiç teslim olmaması halinde de normal şartlarda teslim olması gereken süreden başlamaktadır. Oluşan zararı tazmin ederek sigortalısının haklarına halef olan sigortacı da zarardan sorumlu olan taşıyana karşı 1 yıllık hak düşümü süresine tabidir ve sigortacı için süre yeniden başlamaksızın halef olunan sigortalının rücu süresiyle aynı olmaktadır.

2.3.2.4.Teminat Kapsamına Girmeyen Haller

Sigorta sözleşmeleri ile kural olarak ani, beklenmedik ve tesadüfi şekilde meydana gelen rizikolara karşı koruma sağlanmakta olduğundan, hasarın gerçekleşmesinin önceden öngörülebildiği haller sigorta teminatı kapsamında kalmaktadır. Bu bakımdan basiretli bir tacir olarak sigortalı, seçmiş olduğu taşıma şeklinin, taşıma aracının ve paketlemenin ürünün özelliklerine uygun seçildiğinden emin olmalıdır. Sigortalı/sigorta ettirenin üzerine düşen bu yükümlülüğü yerine getirmeksizin,

yükün sigortasına güvenmek suretiyle yükü elverişsiz şekilde taşıması halinde meydana gelen rizikolar sigorta kapsamı dışında değerlendirilmektedir.

Örnek olarak dökme tahıl gibi taşıma sırasında düzenli şekilde havalandırılması gereken yüklerin taşınması için ambarlarında havalandırma olmayan bir geminin seçilmesi halinde, yükün havalandırılmaması nedeniyle oluşacak kızışma gibi hasarlar teminat kapsamı dışında olacaktır. Yabancı cisimler ile kolayca kirlenebilecek olan soda külü yükünün taşınacağı ambarın temizliğinin sigortalı tarafından denetlenmemesi neticesinde yükün geminin ambarında önceden taşınmış olan yük kalıntıları nedeniyle kirlenmesi teminat kapsamının dışında kalmaktadır. Konteyner/sandık içerisinde taşınan yüklerde, yükün sandık içerisinde sabitlenmemiş olması nedeniyle deniz koşulları nedeniyle konteyner/sandık içerisinde devrilmesi nedeniyle oluşan hasarlar sigorta tarafından tazmin edilmemektedir.

2.4. Enstitü Klozları

Sigorta ilişkilerinde başlangıçta hangi rizikoların hangi şartlar altında sigorta himayesi kapsamına alındığı olmak üzere düzenlenecek birçok detaylı husus bulunmaktadır. Tüm bu hususların poliçe özel şartlarında tek düzenlenmesinin poliçelerin okunması ve incelenmesi neredeyse imkânsız olan uzun metinler haline gelmesine sebep vermektedir. Bunun yanı sıra detaylı düzenlemelere poliçelerin tabi olduğu genel şartlarda düzenlenmesi de aynı türde sigorta yapan/yaptıran tüm tacirlerin aynı hükümlere tabi olacak olması nedeniyle poliçelerinin esnekliğini ve ihtiyaca göre sigorta himaye sağlanmasını engellemektedir.

Bu soruna cevap olarak da söz konusu rizikoyla ilgili himayenin ne şekilde sağlanacağını belirleyen matbu klozlar ortaya çıkmıştır ve sigorta poliçesinde bu klozlara yapılan atıflar ile klozların içeriği poliçe içeriğine dahil edilmektedir. Deniz sigorta piyasasındaki İngiliz ağırlığı ve deniz sigortacılığıyla uğraşan sigortacıların risklerini genellikle İngiliz reasürörlere devretmesi, bu reasürans sözleşmelerinde de İngiliz Enstitü Klozlarına atıf yapılması nedeniyle deniz sigortalarında da atıf yapılan klozlar genellikle İngiliz Enstitü Klozları olmaktadır (Yorulmaz, 2009). Söz konusu İngiliz Enstitü Klozları o kadar yaygındır ki, bugün Türk bayraklı bir gemiye ilişkin olarak, Türk sigorta şirketi

tarafından düzenlenen bir Tekne ve Makine Sigortası poliçesinde dahi endüstri standardı haline gelmiş olan İngiliz Enstitü Klozları'na atıf yapılmaktadır.

Temelleri 15 yüzyıla dayanan ve deniz sigortalarında standart oluşturmak adına 1779 yılında Lloyd's tarafından kabul edilen SG Policy (Ship and Goods Policy – Gemi ve Yük Polçiesi) kabul edilmiştir. İlerleyen dönemde SG Policy hükümlerinin modern deniz ticaretinde yetersiz kalması yeni ihtiyaçlar ortaya çıkarmıştır ve 1980'lerin başında Institute of London Underwriters (Londra Sigortacıları Enstitüsü) ve Lloyd's Underwriters' Association (Lloyd's Sigortacıları Birliği) SG Policy'nin yerini alacak hükümler üzerinde çalışmalar gerçekleştirmiştir.

Bu çalışmaların neticesinde 1982 yılında Enstitü Yük Klozları yürürlüğe girmiş, bu klozlar 2009 yılında tekrar revize edilmiştir. Tekne ve Makine Sigortalarına ilişkin Enstitü Klozları da 1983 yılında yürürlüğe girmiş, 1995 yılında revize edildikten sonra 2003 bir kez daha revize edilmiştir (Gürses, 2017). Değişen dünyanın ihtiyaçları göz önüne alınarak revize edilen bu klozlar ile hasar halinde sigortacı ve sigortalının yapması gerekenler de dahil olmak üzere bir çok detaylı husus düzenlenmektedir.

3. BÖLÜM: DENİZ TİCARETİNDE SORUMLULUK

SİGORTALARI

3.1. Sorumluluk Sigortası Kavramı

Zarar sigortalarının diğer ayrımı olan sorumluluk sigortaları rizikonun gerçekleşmesi halinde malvarlığın pasiflerinde yaşanacak artışlardan dolayı uğranılacak olan zararlara karşı teminat sağlamaktadır. Mal sigortalarında mal varlığının belirlenmiş olan aktif unsurları teminat altına alınmaktadır, sorumluluk sigortalarında ise bunun aksine malvarlığının pasifinde oluşabilecek artışlara karşı bütün olarak koruma söz konusudur (Ünan, 2016).

Deniz ticaretinde sorumluluk sigortası denildiğinde akla ilk olarak P&I (Kulüp) gelmektedir ve bu sigortalar üçüncü şahıslar açısından da koruma sağladığından çok önemli bir konuma sahiptir. Dünya üzerindeki birçok ülke kendi limanlarına yanaşarak ticaret yapacak olan gemilerin geçerli P&I sigortasının olmasını şart koşturmaktadır ve sigortası olmayan gemilerin yanaşmasına izin vermemektedir. Gemilerin yanı sıra deniz ticaretinde görev alan liman işletmecileri gibi diğer ilgililerin de üçüncü şahıslara verebilecekleri zararların da sorumluluk sigortaları vasıtasıyla sigortalandığı oldukça yaygın bir şekilde görülmektedir.

3.2. Koruma ve Tazmin (P&I) Sigortaları ve Tarihçesi

Açılımı Protection and Indeminty, yani Koruma ve Tazmin olan P&I kulüp sigortalarını *üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortalandığı deniz sigorta sözleşmesi türü* olarak tanımlamak mümkündür (Algantürk Light, 2006: s.23).

Bu sigorta türünün kulüp sigortası olarak anılmasının ve sigortacılara kulüp denilmesinin sebebi bu sigorta türünün ortaya çıkışından beri koruduğu yapıdan kaynaklanmaktadır. Bu kulüpler İngiltere’de ortaya çıkmış olup, gemi donatanlarının tekne sigortası kapsamına girmeyen sorumluluklarının kulüp üyeleri arasında paylaştırılması esasına dayanıyordu. Bu kapsamda gemi donatanının sorumluluklarını

sigortalayan tek bir sigortacı bulunmuyor, kulübün üyesi olan her bir donatan diğer üye donatanların risklerini sigortalamış oluyordu. Kulübe üye olanlardan alınan katkı payları bir yerde toplanıp, daha sonra zarar gören donatanlar arasında paylaştırılmaktaydı ve ortada kar maksadı güden bir şirket olmadığından primler düşük olmaktaydı. Bu bakımdan kulüpler yardımlaşma sandığına benzer şekilde hareket ediyorlardı (Acar, 2008).

19. yüzyılın sonlarına kadar bu kulüpler tüzel kişiliği haiz olmayan birliklerdi ve 1862 yılında Companies Act'te yapılan düzenleme ile bu kulüplere tüzel kişiliğe sahip olma imkanı getirildi. Bu gelişme ile birlikte üye donatanlar daha öncesinde diğer üyelerden talep edemedikleri taleplerini, sınırsız sorumlu şirket veya teminat ile sınırlı şirket olarak tüzel kişiliği tescil edilen kulüplerden poliçe hükümleri çerçevesinde talep hakkı gündeme gelmeye başladı (Algantürk Light, 2006).

Deniz ticaretinin gelişmesi ve ihtiyaçların değişmesiyle paralel olarak P&I sigortacılığı da gelişmiştir ve artık sigortalılarına ilk zamanlara nazaran çok daha kapsamlı teminatlar sağlamaktadır. Buna rağmen bu kuruluşların altında yatan temel esas olan donatanların karşılıklı yardımlaşması esası değişmemiştir ve söz konusu yapıları nedeniyle halen 'kulüp sigortası' olarak anılmaktadır.

Kulüp sigortaları karşılıklı yardımlaşma esasına dayanan bu yapıları ile sabit *primli sigorta – karşılıklı sigorta* ayrımında karşılıklı sigorta kategorisine girmektedir. Sigortalıların, yani kulüp üyelerinin ödedikleri primler kulübün diğer üyelerinin sigortaya başvurduğu hadiselerle göre belirlenmektedir; dönem başında belirlenen primler üyelerden toplanmakta ve üyelerin dönem içerisinde sigortadan çok talepte bulunması halinde üyelerden ek prim talep edilebilmektedir (Burucuoğlu, 2019). P&I sigortalarında sigorta dönemi sabit olup, her yılın 20 Şubat'ından bir sonraki yılın 20 Şubat'ına kadardır.

Karşılıklı sigorta esasına dayanan kulüplerin yanı sıra, her ne kadar sayıları az da olsa sabit primli sigorta esasıyla P&I rizikolarına teminat sağlayan sigorta şirketleri de bulunmaktadır. Ancak sayıları az olduğu gibi söz konusu şirketler boyut olarak da kulüp esasıyla hizmet veren şirketlerden küçüktür ve daha küçük kapsamlı rizikolara teminat sağlamaktadır.

3.2.1. Uluslararası Koruma ve Tazmin Sigortaları Kulübü

Günümüzde dünyanın en büyük ve önde gelen kulüpleri IG olarak kısaltılan International Group of Protection and Indemnity Clubs (Uluslararası Grup) birliğini kurmuşlardır. Tüm üyeleri karşılıklı sigorta hizmeti veren kulüpler olan birliğin temelinde grup üyesi kulüplerin risklerini aralarında paylaşılması yatmaktadır. Aşağıda üyeleri sıralanmakta olan IG'yi oluşturan kulüplerin büyük çoğunluğu İngiliz kulüpler oluşturmaktadır ve onları İskandinav ülkeleri izlemektedir (<https://www.igpandi.org/>, E.T. 25.07.2020).

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc (Amerika Birleşik Devletleri)
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (İngiltere)
- Assuranceforeningen Gard (Norveç)
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (Japonya)
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (İngiltere)
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited (İngiltere)
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (İngiltere)
- Assuranceforeningen Skuld (Norveç)
- The Standard Club Ltd (İngiltere)
- The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd. (İngiltere)
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club (İsveç)
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd. (İngiltere)
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (İngiltere)

3.2.2. Türkiye’de Koruma ve Tazmin Sigortası Zorunluluğu ve Türk P&I

Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerle birlikte iç mevzuatta da yer bulan, başta petrol kirliliği ve deniz yoluyla taşınan yolculara karşı sorumluluklar nedeniyle dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi deniz ticareti filosunun önemli bir kısmı gemi açısından P&I sigortası yaptırılması zorunu hale gelmiştir. Bu zorunluluklar kapsamında özellikle de yabancı bayraklı gemilerde gündeme gelebilecek

sorumluluklarına karşı P&I sigortalarının olup olmadığı liman otoriteleri tarafından denetlenmekte ve sigortası olmayan gemilerin limana yanaşmasına izin verilmemektedir.

İlgili düzenlemeler çerçevesinde mali sorumluluk sigortası zorunluluğu yalnızca yabancı bayraklı gemiler açısından için değil, kabotaj hattında (Türk limanları) arasında sefer yapılan gemilerin de ciddi bir kısmı için zorunluluk haline gelmiştir. Türkiye’de yerleşik sigorta şirketlerinin sağladığı standart mali mesuliyet sigortasının deniz riskleri esasına dayanan P&I teminatını tam anlamıyla kapsamaması ve yurt dışında yerleşik kulüplerin sağladığı sigorta koşullarının Türk piyasa şartlarıyla pek uyuşmaması, Türk bayraklı ve kabotaj hattında çalışan özellikle de küçük boyutlu gemiler açısından P&I teminatı ihtiyacı doğurmuştur. Ülkemiz ekonomisi açısından önem arz eden deniz taşımacılığının bu ihtiyacını karşılayabilmek bakımından devlet ve özel sektör bir araya gelerek Türk P&I Sigorta A.Ş. kurulmuştur.

31.12.2013 tarihinde Ticaret Sicili’ne tescil edilen ve 18.12.2014 tarihinde Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik uyarınca, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından 18.02.2014 tarihinde faaliyet ruhsatı alan Türk P&I Sigorta A.Ş., P&I sigorta alanında Türkiye’de yerleşik ilk ve tek şirket olma özelliğine sahiptir. Şirketin ortaklık yapısı kamu ortaklığı bulunan 3 şirket Ziraat Sigorta A.Ş., Güneş Sigorta A.Ş. ve Türkiye Halk Bankası A.Ş. ile P&I Kulüp temsilciliği konularında uzmanlıkları bulunan üç özel sektör şirketi Omur Denizcilik A.Ş., Metropole Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. ve Vitsan Denizcilik A.Ş.’den oluşmaktadır.

Türk P&I kurulduğu günden itibaren faaliyetlerini istikrarlı bir şekilde sürdürerek P&I teminatı sağladığı filoyu 2500 geminin üzerine çıkarmıştır ve bu rakam artmaktadır. İşbu çalışmanın tarihi itibarıyla en itibarlı uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Fitch Ratings tarafından da Türk P&I’nın ‘Sigortacının Ulusal Finansal Gücü’ ölçeğinde A+ ve ‘Sigortacının Uluslararası Finansal Gücü’ ölçeğinde BB- derecesini alarak güvenilirliğini ispatlamıştır (<https://turkpandi.com/>, E.T. 25.07.2020).

3.2.3. Koruma ve Tazmin Sigortalarında Teminatın Kapsamı

Deniz ticaretinde taşıma edimini üstlenen tacirlerin üçüncü şahıslara karşı olan sorumlulukları çok farklı şekillerde gündeme gelebilmektedir ve P&I sigortası ile teminatının kapsamını Koruma ve Tazmin (Protection and Indemnity) Teminatı, İstisnaları ve Sınırlamaları ile Diğer Teminatlar başlıkları altında değerlendirmek mümkündür.

3.2.3.1. Koruma ve Tazmin Sigortası Koruma ve Tazmin Teminatları

- **Gemi Adamları ile İlgili Teminatlar:** Donatanların gemide çalışmakta olan gemi adamlarının geçirdikleri kazalar, hastalık halleri ve vefat hadiseleri nedeniyle ödemekle yükümlü olacakları hastane ve tedavi masrafları, tazminat tutarları, cenaze masrafları, ülkelerine geri gönderilme bedelleri ve yerine getirilecek personelin ulaşım masrafları gibi kalemlere karşı P&I sigortası tarafından teminat sağlanmaktadır. Bu teminatın kapsamı denizin kendine has yapısı nedeniyle sıradan bir işverenin çalışanına karşı olan sorumluluğundan çok daha geniştir; normalde bir iş sırasında işçinin vefat etmesi halinde işverenin tazminat sorumluluğunun gündeme gelmesi için işverenin kusurlu olup olmadığına bakılmaktadır. Buna karşılık birçok gemi adamının (gemi mürettebatının) kontratında gemi adamının gemideyken vefat etmesi halinde vefatta sorumlu olup olmadığına bakılmaksızın (örn. Kalp krizi, beyin kanaması halleri de dahil olmak üzere) P&I poliçesi uyarınca vefat eden gemi adamının ailesine tazminat ödeneceği düzenlenmektedir.
- **Yolcularla İlgili Teminatlar:** Donatanlar gemide çalışan personellere karşı olduğu gibi, gemide taşınan yolcuların hastalanmaları, yaralanmaları ve vefat hallerine karşı da sorumlulukları bulunmaktadır ve P&I sigortası ile bu sorumluluklar teminat altına alınmaktadır. Türkiye'nin de yakın tarihte taraf olduğu ve TTK'nın ilgili hükümlerinin de paralel şekilde düzenlendiği '*Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü*' ile taraf olan devlete tescilli olan 12'den fazla yolcu taşıyan gemilerin, ölüm ve cismani zararlara ilişkin olarak 250.000 SDR (Special Drawing Right – Özel Çekme Hakkı) tutarında teminat sağlayan sorumluluk sigortası bulunması gerekmektedir.

- **Diğer Kimselerle İlgili Teminatlar:** Gemide çalışan mürettebat ve gemiyle taşınan yolcuların yanı sıra, gemi donatanlarının liman işçileri, kılavuzlar, sörveyörler, denizde kurtarılan kişiler ve hatta mülteciler ile gemiye kaçak şekilde binen kişilere karşı sorumluluğu bulunmaktadır. Ancak bu kişilere karşı olan sorumluluk gemide çalışan mürettebat ve yolculara karşı olan sorumluluktan daha dar şekilde kusur esasına dayanmaktadır ve bu sorumluluğa ilişkin olarak da P&I sigortası tarafından teminat sağlanmaktadır.
- **Çatma ve Çarpma Teminatı:** Çalışmanın ikinci bölümünde tekne sigortalarında ele alındığı üzere iki veya daha fazla geminin çarpışması hadisesi çatma olarak anılmaktadır. Çatma hadiseleri nedeniyle donatanın sorumlu olduğu geleneksel çatma teminatı olarak değerlendirilen diğer gemi ve bu gemideki yükte meydana gelen hasarlar, bunların gecikmesinden doğan bedeller, bunlara ilişkin kurtarma masrafları ve müşterek avarya bedelleri ve sigortalı geminin çatma ile ilgili yapacağı hukuki masrafların 3/4'ü geminin tekne sigortası tarafından karşılanmakta olup, tekne sigortası tarafından karşılanmayan çatma sorumluluğu P&I sigortası tarafından karşılanmaktadır.

Geleneksel çatma teminatı olarak tanımlanan bu kalemlerin yanı sıra gemi donatanlarının geminin enkazının kaldırılması, sigortalı gemide taşınan yükün zarar görmesi, çatma sonrasında oluşan kirlilik ve sigortalı gemideki mürettebat ve/veya yolcuların yaralanması veya ölmesi nedeniyle oluşan sorumlulukları gibi ek sorumlulukları da gündeme gelebilmektedir. Bu rizikolara karşı tekne sigortaları teminat sağlanmamakta, ilave çatma teminatı olarak doğrudan P&I sigortası tarafından teminat verilmektedir.

Birden fazla geminin çarpışması hadisesi olan çatmanın yanı sıra, geminin duran bir cisme veya kara parçasına çarpması hadisesi de çarpma olarak nitelendirilmektedir. Çarpma hadiseleri nedeniyle gemi ilgilerinin üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları tekne sigortası tarafından karşılanmamakta, tüm teminat doğrudan P&I sigortası tarafından sağlanmaktadır (Acar, 2008).

- **Çekme Teminatı:** Çekme (towage) işlemi, iki deniz aracından birinin diğerini itmek veya çekmek suretiyle hareket ettirmesiyle olmaktadır. Gemilerin limana girerken römorkörlerden aldıkları destekler ve makinesi çalışmayan veya mavna gibi makinesi olmayan bir geminin bir başka gemi tarafından çekilerek (yedeklenerek) başka bir limana götürülmesi işlemleri çekme faaliyetini oluşturmaktadır. Çekme faaliyeti sırasında oluşabilecek hasar ve zararlara karşı da P&I sigortaları teminat sağlamaktadır.
- **Yükle İlgili Teminatlar:** P&I sigortaları tarafından sağlanan en önemli teminatların başında deniz taşımasının konusunu oluşturan, gemide taşınan yükte taşıma sırasında meydana gelen ziya, kısmi ziya veya hasar ile geç teslim nedeniyle oluşan zararlara ilişkin sorumluluk gelmektedir. Taşıyan kural olarak teslim aldığı yükü gidilecek yol göz önüne alınarak makul bir süre içerisinde teslim aldığı şekilde teslim etmekle yükümlüdür. Dolayısıyla taşıyanın sorumlu olmadığı kanıtlanıncaya kadar yükün teslim edilememesi, eksik teslim edilmesi, hasarlı bir şekilde teslim edilmesi veya geç teslim edilmesi nedeniyle taşıyanın sorumlu olduğu kabul edilmektedir ve bu sorumluluklara karşı P&I sigortaları teminat sağlamaktadır. Yüklerde meydana gelen hasarlara karşı genellikle yük ilgilileri tarafından bu çalışmanın ikinci bölümünde detaylıca ele alınmış olan yük sigortası yaptırılmaktadır ve oluşan zararlar öncelikle yük sigortacısı tarafından yük sahibine tazmin edilmekte, sonrasında bu alacakları temlik alan yük sigortacısı gemi ilgilerine karşı rücu sürecini yürütmektedir. P&I sigortaları genellikle hasarın ortaya çıktığı ilk anda devreye girerek hasarın büyümesini önleyici çalışmalarda bulunmakta ve sonrasında gerek armatörlerin hukuki sürecini yürütmek ve sorumlu oldukları tazminat bedellerini ödeyerek teminat sağlamaktadırlar.
- **Müşterek Avarya ve Kurtarma Teminatı:** Gemi donatanlarının müşterek avarya ve kurtarma ile ilgili olarak sorumlulukları büyük ölçüde geminin tekne sigortası tarafından karşılanmakta olup, tekne sigortası tarafından tazmin edilmeyen kısımlara P&I sigortası teminat sağlamaktadır.

- **Kirlilik Teminatı:** Gemi donatanlarının karşı karşıya kalabildikleri en ciddi sorumluluklardan birinin meydana gelen kirlilik hadiseleri nedeniyle oluşan idari ve tazmin yükümlülükleri olmakla, bu rizikolara karşı P&I sigortaları teminat sağlamaktadır. Gemiler denize yakıt sızması, pis balast suyunu denize bırakmak, denize yük dökmek v.b. hareketlerle ciddi çevre kirliliklerine sebep verebilmektedir. Bu kirlilik hadiseleri neticesinde de öncelikle oluşan kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi, kirlilik nedeniyle üçüncü şahıslara verilen zararlar (Örnek olarak o bölgede balıkçılık yapan kişiler) ve kirlilik nedeniyle kesilecek olan idari ve adli cezalar nedeniyle donatanlar sorumlu olmaktadır. Sıvıların denizde hızla yayılması nedeniyle kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi oldukça zor ve maliyetli bir işlemdir. Daha da önemlisi doğal kaynaklara zarar verilmesini engellemek için deniz kirliliği hadiselerine karşı dünyanın neredeyse her yerinde oldukça yüksek tutarda ve caydırıcı cezalar uygulanmaktadır. Tüm bu boyutları ile ele alındığında, kirlilik hadisesi nedeniyle oluşan zararların tazminindeki kamu yararı gemilerin P&I sigortası bulunması zorunluğunun dayanağını oluşturmaktadır.
- **Enkaz Kaldırma Teminatı:** Kısmen veya tamamen batarak gemi vasfını kaybeden araçların çevre veya seyir emniyeti açısından tehlike oluşturmaları halinde ilgili idareler tarafından kaldırılması emredilebilir ve bu işlem enkaz kaldırma olarak anılmaktadır. Bu bakımdan bir zorunluluk nedeniyle sigortalı geminin enkazının kaldırılması için gemi donatanının yapacağı masraflara karşı P&I sigortaları teminat sağlamaktadır.
- **Para Cezaları:** Yukarıda sayılmış olan rizikoların meydana gelmesi veya geminin deniz ticaretinde kullanılması sırasında gerçekleşen herhangi bir başka olay nedeniyle gemi donatanları zaman zaman adli veya idari para cezaları ile karşılaşabilmektedir. P&I sigortaları, poliçede hariç tutulan durumlardan biri söz konusu olmadıkça donatanların ödemekle yükümlü olduğu bu para cezalarına karşı teminat sağlamaktadır.
- **Karantina Masrafları:** Deniz vasıtasıyla dünyanın bir coğrafyasından çok farklı bir coğrafyasına taşınan eşya ve yolcular ile bunları taşıyan gemiler beraberlerinde

salgın hastalık da taşıyabilmektedir. Bu nedenle varma limanı ülkesi otoriteleri gelen geminin sağlık açısından bir sıkıntı olmadığından emin olmak için gerekli denetimleri yapmakta, şüpheli bir durum olması halinde gemiyi karantinaya almakta ve dezenfektasyon işlemleri uygulamaktadırlar. Durumun özelliklerine bağlı olmakla birlikte, donatanların karantina nedeniyle uğradıkları zararlar ve yaptıkları dezenfektasyon v.b. masraflara karşı P&I sigortaları teminat sağlamaktadır.

- **Dava ve Emek Masrafları:** P&I sigortalarının donatanların sorumluluklarına karşı teminat sağladığı yukarıda sayılan durumların çoğunluğunda donatanın sorumlu olduğu tutar bir anda ortaya çıkmamaktadır. Öncelikle çatma gibi sorumluluğu gündeme getiren hadise yaşanmakta, çatma sonrasında gemilerin idari denetimlerinin ve tamiratlarının yapılması gibi süreçler yaşanmakta, son olarak da donatanın hangi oranda ve hangi tutarda sorumlu olacağının tespiti bakımından yargı süreci yürütülmektedir. Tüm bu süreçler boyunca donatanların hasarın büyümesinin önlenmesi, gerçek şekilde tespiti ve hukuki süreçler için yapacakları masraflar P&I teminatı altındadır. Genellikle de bu süreçler P&I sigortası tarafından atanan kişiler tarafından yürütülmekte ve masrafları doğrudan sigorta tarafından ödenmektedir.

3.2.3.2.Koruma ve Tazmin Sigortası Teminatının Sınırları ve Hariç Tutulan

Haller

Tüm sigorta sözleşmelerinde olduğu gibi P&I sigorta sözleşmelerinde de sigortacının rizikonun meydana gelmesi halinde kayıtsız şartsız şekilde donatanın uğradığı zararları tazmin borcu gündeme gelmemektedir ve bazı sınırlamalar söz konusu olmaktadır. Sigorta sözleşmeleri rizikonun tesadüfi bir şekilde gerçekleşmesi esasına dayanmaktadır, dolayısıyla sigortalının kast veya pervasızlık derecesindeki ihmali (İngiliz hukukundaki karşılığıyla wilful misconduct) nedeniyle oluşan zararlar ve geminin denize elverişsiz olması neticesinde ortaya çıkan zararlar nedeniyle oluşan sorumluluklara karşı sigorta teminatı sağlanmamaktadır.

Tekne sigortalarında da olduğu gibi, sigorta poliçesinde belirtilmiş olan sigortacının sorumluluğunun başlayacağı sınırı belirten muafiyet bedeli ve sorumluluğun biteceği sınırı belirten azami teminat tutarı olmaktadır. Kulüp muafiyet bedelinin altındaki tutarlar ve azami teminat tutarını aşan bedeller için sorumlu olmamaktadır. Her halükarda P&I sigortasının sorumluluğu zararın tamamı için değil, donatanın söz konusu olan zarar ile ilgili sorumluluğu ile sınırlı olmaktadır. Bu çerçevede, donatanın yürürlükteki uygulamalar kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma imkanı olması halinde P&I sigortacısı da bu sınırdan faydalanmaktadır.

Yukarıda da değinilmiş olduğu üzere bazı alanlarda (örn. çatma, müşterek avaraya vs.) P&I sigortaları tekne sigortaları ile birlikte teminat sağlayabilmektedir, bu alanlarda P&I sigortası tekne sigortasının (veya diğer sigortaların)teminat sağlamadığı noktada devreye girmektedir.

Bunların yanı sıra savaş ve nükleer rizikolar meydana gelecek zararlara karşı da doğrudan P&I sigortaları teminat sağlamamaktadır.

3.2.3.3.Koruma ve Tazmin Sigortalarının Sağladığı Diğer Teminatlar

P&I sigortaları tarafından sağlanan ve donatanın sorumluluğu esasına dayanan P&I rizikolarının dışında kalan teminatların başında FD&D olarak anılan *Freight, Demurrage and Defense* (Navlun, Demuraj ve Savunma) teminatı yer almaktadır. Bu teminat ile gemi donatanının tahsil edemediği navlun ve demuraj alacakları doğrudan sigorta kulübü tarafından ödenmemekte, donatanın bu alacaklarının tahsili için başvurduğu hukuki sürecin masrafları kulüp tarafından ödenmektedir. Bu teminatın yargılama masraflarının karşılanması bakımından P&I rizikolarına karşı sağlanan ‘Dava ve Emek’ teminatı ile benzerlik gösterse de, ‘Dava ve Emek’ teminatında oluşan riskler nedeniyle donatanın savunma masrafları karşılanmaktayken FD&D teminatı ile donatanın karşı taraftan talepte bulunduğu hukuki süreçlerin masrafları sigorta tarafından karşılanmaktadır. Dolayısıyla P&I rizikosu olmayıp charterparti uyuşmazlıkları, kira uyuşmazlıkları, yakıt alacağı uyuşmazlıkları vb. ticari nitelikteki uyuşmazlıkların hukuki süreçleri FD&D teminatı kapsamına girmektedir (Acar, 2008). FD&D teminatı her P&I poliçesinde yer almamaktadır ve donatanlar yalnızca bu teminatı ayrıca temin edebilmektedirler.

Yukarıda P&I teminatı haricinde olduğu belirtilmiş olan savaş ve terörizm benzeri haller nedeniyle uğranabilecek zararlara karşı da bazı P&I sigortaları özel klostlar kapsamında teminat sağlayabilmektedir.

P&I sigortalarının ortaya çıktığı dönemde tacirlerin genellikle sahip oldukları gemiyi bizzat deniz ticaretinde kullanmaları ve dolayısıyla risklerle de doğrudan geminin maliki olan donatanların karşılaşmaları nedeniyle kulüpler donatanların bir araya gelmesiyle kurulmuş ve donatanlara teminat sağlanmıştır. İlerleyen zamanla birlikte maliklerin gemilerini uzun dönemlerde mürettebatlı/mürettebatsız şekilde kiraya vermesiyle birlikte malik olmayan donatan olarak adlandırılabilcek '*disponent owner*' ve uzun dönem kiracısı olan '*time charterer*' kavramları ortaya çıkmıştır.

Üçüncü şahıslarla akdettikleri taşıma sözleşmeleri ile gemiyi taşıma için kullanan *disponent ownerlar* ve *time charetererlar*, üstlendikleri taşıma edimi ile üçüncü şahıslara karşı taşıyan olarak sorumlu olmaya ve P&I sigortasının teminat sağladığı risklerle karşı karşıya kalmaya başlamışlardır. Ortaya çıkan bu ihtiyaçlara cevap verebilmek bakımından artık *disponent owner* ve *time charterer* sıfatını taşıyan tacirler de artık P&I sigortası yaptırarak risklerini sigorta ettirebilmektedirler.

3.3. Liman İşletmelerinin Sorumluluk Sigortaları

Deniz sigortaları alanında sorumluluk sigortası ayrımına giren bir başka sigorta türü de liman işletmecilerinin üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluklarına karşı yaptırdıkları mali mesuliyet sigortasıdır.

Liman işletmeleri limana gelen gemilere yanaşma, ayrılma, yük yükleme, tahliye etme, tahliye edilen yükleri depolama gibi hizmetler vermektedirler. Ticari operasyonları kapsamında hizmet verdikleri yüklerde ve/veya gemilere verdikleri hizmetten doğan sözleşmesel sorumluluğun yanı sıra, liman sahasının tehlikeli bir alan olması nedeniyle yaşanan kazalar yaşanabilmekte ve liman işletmecisinin haksız fiil sorumluluğu da doğabilmektedir. Vincin devrilmesi nedeniyle yaralanan bir işçiye ödenecek olan tazminat veya forkliftin liman sahasında gemiye yüklenmek için beklemekte olan konteynerlere çarparak bunları devirmesi nedeniyle oluşan zararlar haksız fiil sorumluluğunun örneklerini oluşturmaktadır (Konur, 2017).

Deniz taşımacılığının ticaretteki konumu dikkate alındığı ve limanlarda bulunan malzeme ve emtiaların değerleri göz önüne alındığında, ister sözleşmeden kaynaklansın, ister haksız fiilden, liman işletmecilerinin sorumlulukları çok ciddi rakamlara tekabül etmektedir. Bu bakımdan da liman işletmecilerinin bu sorumluluklarına karşı yaptırdıkları sorumluluk sigortaları yaşanan kazalardan çok etkilenmeden ticari hayatlarını sürdürebilmeleri bakımından büyük önem arz etmektedir.

3.4. Zarar Gören Üçüncü Şahısların Doğrudan Sorumluluk Sigortacısına

Başvurma Hakkı

2012’de yürürlüğe giren TTK’nun 1478 maddesi “*Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir.*” şeklinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme ile daha önce Karayolları Trafik Kanunu ile sınırlı şekilde tanınmış olan, zarar gören üçüncü şahsın zarardan sorumlu olan şahsın sorumluluk sigortacısına karşı doğrudan dava hakkı tüm sorumluluk sigortaları tarafından geçerli hale gelmiştir.

Bu hüküm özellikle deniz sigortaları alanında birçok tartışmayı da beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada da detaylı bir şekilde ele alındığı üzere deniz ticaretinde özellikle de P&I sigortalarında kulüpler genellikle Türkiye dışında mukim şirketler olmaktadır ve dolayısıyla P&I poliçeleri genellikle kulübün mukim olduğu ülkenin hukukuna tabi olmaktadır. Kulüpler sorumlu oldukları teminatları bu seçilen hukuk kapsamında değerlendirmekte ve ona göre teminat vermektedir. Ancak Türk hukuk sisteminde tanınan bu hak ile sigortacılar bir anda aralarında sözleşme bulunmayan üçüncü şahıslara karşı ve bilmedikleri bir hukuk sisteminde sorumlu olmaktadır.

Ortaya çıkan bir başka sorun ise üçüncü şahıslara karşı P&I sigortacısının sorumluluğunun ne şekilde olacağı noktasında çıkmaktadır. Nitekim doğrudan sigortacıya başvuran üçüncü şahıs bu hakkını kullanmakla, asıl sorumlu ile sigortacı arasındaki sorumluluk sigortası hükümlerini de kabul etmiş olmaktadır (Aras, 2013).

Bununla birlikte P&I sigortaları sigortalısına sınırsız bir teminat sağlamamakta, belirli koşullar altında güvence vermektedir ve koşullardan biri de ‘*Pay to be paid*’

kuralıdır. Bu kural uyarınca sigortalı donatanın sigorta tazminatına hak kazanması için öncelikle zarara uğraması gerekmektedir. Poliçede bu hükmün bulunması halinde P&I kulüpleri doğrudan kendilerine yöneltilen taleplerde, söz konusu hüküm çerçevesinde henüz zarardan asıl sorumlu olan gemi donatanının bir zarara uğramamış olduğunu öne sürerek sigortacı olarak sorumluluklarının henüz doğmadığını iddia etmektedirler.



SONUÇ

Bu çalışmada da ele alınmış olduğu üzere sigorta kurumu ilk olarak deniz ticaretiyle uğraşmakta olan tacirlerin risklerini teminat altına almak amacıyla ortaya çıkmış, zaman içerisinde de deniz ticaretiyle birlikte evrilmiştir. Deniz ticaretinin gelişmesi ve daha karmaşık bir hal almasıyla tacirlerin karşı karşıya kaldıkları riskler değişmeye ve artmaya başlamış, ortaya çıkan yeni ihtiyaçlarla cevap verebilmek adına sigortalar da gelişmiş, birçok yeni rizikoya karşı farklı teminatlar sağlanmaya başlanmıştır.

Aralarındaki bu ilişki ile sigorta ve deniz ticareti disiplinleri birbirlerini beslemiş ve hala da beslemektedir. Örnek olarak günümüzde teknolojinin geldiği nokta sayesinde artık insansız/otonom gemiler yavaş yavaş hayata geçmektedir ve yakın gelecekte bu gemilerin deniz ticareti filosunda kendisine önemli bir yer edinmesi beklemektedir. Ancak bu gemilerin hayata geçmesi beraberinde teknik sorunların yanı sıra sorumluluk açısından da sorunlara gebe olmaktadır. Nitekim şuana kadar insanlar tarafından yürütülen hizmetlerin bir kısmı yapay zeka veya robotlar tarafından yapılmaktadır ancak şuan kullanılmakta olan sigorta poliçelerinde/klozlarında yapay zeka veya robotun hataları nedeniyle oluşan hasarlara teminat sağlanmamaktadır. Sigorta açısından oluşan bu sorunların tartışılmaya başlanmasıyla birlikte, sigorta sektörü nasıl himaye ve teminat sağlanacağına ilişkin olarak çalışmalara başlamıştır.

Sigorta ve deniz ticareti arasındaki bu sıkı ilişki ile deniz taşımacılığının dünya ticareti açısından önemi birlikte göz önüne alındığında deniz sigortalarının da ticari hayat açısından önemi çok daha iyi görülmektedir. Deniz piyasasını etkileyen faktörler doğrudan navlun bedellerine yansımakta, navlun bedellerindeki değişimler de dünya üzerinde ticareti yapılan ürünlerin fiyatını etkilemektedir. Bu bakımdan deniz taşımacılığındaki mali risklerin güvence altında alınarak hasar hallerinde ilgililerin zararların sigorta tarafından karşılanması, oluşan zararların fiyatlara yansımaları engelleyerek dengeleyici bir unsur olmakta ve uzun vadede maliyetleri düşürmektedir. Zira sigortanın bulunmadığı bir ortamda tacirlerin karşılaşacakları risklere karşı bir korumaları olmayacağından, bu riskler nedeniyle oluşabilecek hasarlar ve kayıplara karşı kendileri teminat/kaynak oluşturma yoluna gidecek ve bu teminat/kaynağı oluşturabilmek adına talep ettikleri navlun ve ürün bedellerini daha yüksek tutacaklardır.

Bununla birlikte sigortanın tam anlamıyla işlevli olabilmesi için tacirlerin karşı karşıya kaldıkları riskleri doğru bir şekilde analiz edip, ihtiyaçlarını doğru şekilde karşılayacak teminatları kapsayan sigorta sözleşmelerini akdetmeleri gerekmektedir. Sigorta sözleşmesinin ihtiyaçlar doğru şekilde analiz edilmeden akdedilmesi halinde tacirin asıl ihtiyacı olan teminatları sağlamayan sigorta sözleşmesiyle işe yaramayan bir sigorta sözleşmesi söz konusu olabilmekte, diğer taraftan da gereksiz teminatları kapsayan sözleşmeler akdedilerek gereksiz sigorta primleri ödenerek maliyetler yükselebilmektedir.

Ayrıca bu çalışmada da ele alındığı üzere en basit deniz taşımasında dahi yük sigortası, tekne sigortası ve P&I sigortası olmak üzere en az üç sigorta sözleşmesi gündeme gelebilmekte ve her biri farklı durumlara teminat sağlamakta, bazı durumlarda da bu sigorta şirketleri karşı karşıya gelebilmektedir. Bu bakımdan akdedilmiş olan sigorta sözleşmelerinden azami verimi alabilmek ve herhangi bir zarara uğramamak bakımından bu sigorta çeşitlerini, işlevlerini iyi kavramak tacirlere büyük avantajlar sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Acar, S. (2008). Kulüp Sigortası.
- Algantürk Light, S.D. (2006). Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası.
- Algantürk, S. D. (2011). Denizde Çatma Hukuku.
- Aras, E. Y. (2013). Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı.
- Arıç, Z. (2016). Müşterek Avaryanın Unsurları Hakkında Genel Bir İnceleme.
- Atalay, M. (2019). Türk Hukukunda Sigorta Sözleşmesi.
- Atamer, K. (2017). Deniz Ticareti Hukuku I.
- Atamer, K., Süzel, C. (2013). Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları.
- Burucuoğlu, G. (2019). Kulüp Sigortası Çerçevesinde Eşyanın Zıyai Veya Hasarı Halinde Teminatın Kapsamı.
- Can, M. (2018). Türk Özel Sigorta Hukuku.
- Demir, İ. (2010). 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma.
- Ercan, Ö. (2010). Ab Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi.
- Gezginci, E. (2012). Yat Limanları Ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası.
- Gürses, Ö. (2017). Marine Insurance Law.
- Incoterms 2020 – ICC
- Kaner, İ.D. (2020). Sigorta Hukuku.
- Kaya, S. (2016). Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk.
- Kender, R., Ünan, S. & Çetingil, E. (2011). Müşterek Avarya Hukuku.
- Konur, E. (2017). Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Sorumluluk.
- Sevinç Kuyucu, A. (2018). Zarar Sigortalarında Sigortacının Ödeme Yükümlülüğü ve Sınırları.
- Sözer, B. (2016). Deniz Ticareti Hukuku – II.
- Süzel, C. (2012). Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu.
- Timur, T. (2012). Ulusal Ve Uluslararası Mevzuatta Klas Kuruluşları.
- Ünan, S. (2016). Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku.

Ünan, S. (2016). Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II Zarar Sigortaları.

Varışlı, C. (2015). Türkiye’de Ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı Ve Deniz Sigortaları.

Yazıcıoğlu, E., Şeker Öğüz, Z. (2019). Sigorta Hukuku.

Yorulmaz, M. (2009). Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları.

<https://turkpandi.com> (E.T. 25.07.2020)

<https://www.igpandi.org/> (E.T. 25.07.2020)

