

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**DOKTORA TEZİ**

**DENİZ ARAÇLARI  
SORUMLULUK SİGORTASI  
SÖZLEŞMESİ**

**MELİSA KONFİDAN  
2502100153**

**TEZ DANIŞMANI  
PROF. DR. EMREHAN İNAL**

**İSTANBUL - 2020**



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



DOKTORA  
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : MELİSA KONFİDAN Numarası : 2502100153  
Anabilim Dalı /  
Anasanat Dalı / Programı : ÖZEL HUKUK Danışmanı : PROF. DR. EMREHAN İNAL  
Tez Savunma Tarihi : 17.02.2020 Saati : 12.00  
Tez Başlığı : DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİ

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 50. Maddesi uyarınca yapılmış,  
sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. EMREHAN İNAL		KABUL
2- PROF. DR. EMİNE YAZICIOĞLU		
3- PROF. DR. FULYA ERLÜLE		KABUL
4- DOÇ. DR. SERAP AMASYA		KABUL
5- DR. ÖGR. ÜYESİ KÜBRA YETİŞ ŞAMLI		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ. DR. İPEK SAĞLAM		
2- DR. ÖGR. ÜYESİ ASLIHAN SEVİNÇ KUYUCU		KABUL

## ÖZ

### DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİ

#### MELİSA KONFİDAN

Çalışmanın konusu olan Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi, pasif zarar sigortasının özelliklerini taşımaktadır. Tarihsel olarak İngiliz hukuku başta olmak üzere yabancı hukuklara tâbi olarak kurulan bu sözleşmenin bir tarafı su araçları sorumluluk branşında ruhsat alarak faaliyetini Türkiye’de sürdürmekte olan bir sigorta şirketi olduğunda, Kurallar Kitapçığı, Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ve Deniz Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği sözleşmeye dahil edilmektedir. Sözleşmenin içeriğine dahil edilen bu kurallar ile Türk hukukunda pasif zarar sigortası sözleşmesine ilişkin hükümler birlikte incelenmiş ve sözleşmeye uygulanacak kurallar bakımından bazı sonuçlara ulaşılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** sorumluluk sigortası, deniz sigortası, deniz araçları sorumluluk sigortası, deniz sigortası hukuku, deniz sigortası, gemi, deniz aracı, sigorta hukuku.

## ABSTRACT

### CONTRACT OF PROTECTION AND INDEMNITY INSURANCE

MELİSA KONFİDAN

The subject of this Ph.D. thesis is sea vehicles liability insurance contract concluded under Turkish law which is derived from protection and indemnity insurances concluded under foreign laws (mostly English law) for a very long time. Currently local insurers in Turkey are also authorised to conclude such contracts under Turkish law. Accordingly, relevant secondary rules as Rulebook and Sea Vehicle Compulsory Liability Insurance General Terms and Sea Vehicle Compulsory Liability Insurance Decree are incorporated into the contract and these terms are applicable for the risks included. This thesis attempts to address the implementation of the legal rules applicable to this contract under Turkish law by examining the mentioned rules and the general rules for liability insurance under Turkish law.

**Keywords:** liability insurance, marine insurance, sea vehicles liability insurance, protection and indemnity, marine insurance law, insurance law, ship, vessel, sea vehicle.

## ÖNSÖZ

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi ile kural olarak üçüncü kişilerin uğrayacağı sigortalı gemiden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklara karşı teminat sağlanmaktadır. Teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumlulukların sigortacı tarafından karşılanabilir olması, ülke ekonomisi açısından da önem taşımaktadır. Ayrıca geçmişte meydana gelen hadiseler sonucunda anlaşılmıştır ki bu sigortanın yaptırılmaması, telafi edilemez sonuçlar meydana gelebilir. Dolayısıyla günümüzde bu sigortanın yaptırılması bazı koşulları taşıyan gemiler bakımından yasal düzenlemelerle zorunlu tutulmuştur

Tarihsel olarak önceleri yalnızca İngiliz hukuku'na tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri, sonradan diğer ülke hukuklarına tâbi olacak şekilde de kurulmaya başlanmıştır. 2014 yılından itibaren ise deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulmaya başlanmasıyla bu sözleşmenin Türk hukuku uyarınca incelenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Tez danışmanlığımı üstlenerek, bilgilerimi, desteğini ve zamanını esirgemeyen, olumlu yaklaşımıyla iyiye ve doğruya ulaşmam için beni teşvik eden, değerli hocam Prof. Dr. Emrehan İNAL'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Sorularımı biriktirip sormaya gittiğimde gösterdiği hoşgörü için değerli hocam Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU'na; 2019 yılının Kasım ayına kadar tez danışmanlığımı üstlenen değerli hocam Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ'e; hukuki yönlendirmeleri ve olumlu enerjisiyle çalışmalarımda desteğini esirgemeyen, değerli hocam Prof. Dr. Fulya ERLÜLE'ye; tezimi geliştirmeme yardımcı olan eleştirileri için değerli hocam Doç. Dr. Serap AMASYA'ya; tezimle ilgili sorduğum soruları titizlikle yanıtlayarak bana zaman ayırdığı için, değerli hocam Dr. Öğretim Üyesi Kübra YETİŞ ŞAMLI'ya; kürsüye her gittiğimde beni gülüyle karşılayarak desteklerini hissettirdikleri için Dr. Öğretim Üyesi Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU ve

Araç. Gör. Dr. Melda TAŞKIN'a ve arkadaşım Araç. Gör. Feyza Eren SAYIN'a çok teŐekkür ederim.

Kasım 2016 ve Mart 2017'de konuk araştırmacı olarak Hamburg'da bulunduğum sırada eŐsiz kütüphanesinden faydalanmama izin veren *Max Planck Institut Für Ausländisches und Internationales Privatrecht* adına Elke HALSEN RAFFEL'e; İstanbul'dayken tezimin hazırlığı aşamalarında faydalandığım Bahçeşehir Üniversitesi Barbaros Kütüphanesi'ne, özellikle hem kitap temini hem de sağladıkları özenli çalışma ortamından ötürü Emine BARLAS ve Pelin CANLI'ya; İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ndeki işlemlerimde gösterdikleri özen ve destek için çok değerli hocam Prof. Dr. Yasemin IŐIKTA'a, Aysen ÖKSÜZ'e ve Ümran BEYDÜZ'e çok teŐekkür ederim.

Doktora tez çalıŐmamı hazırlamaya çalıŐtığım bu meŐakkatli sürede desteğini hissettiren çok değerli hocam Prof. Dr. Başak BAYSAL'a ve arkadaşım Dr. Gizem ARSLAN'a; varlıklarından güç aldığım, karşılıksız sevgileri ve desteklerinden ötürü minnettar olduğum annem Sevil SÜRÜCÜ ile babam M. Kâzım SÜRÜCÜ'ye; ortak zamanlarımızın büyük çoğunluğunu çalıŐarak geçirmemden Őikayet etmeyen, bana her zaman inanan ve zorlandığım zamanlarda nefesimi aan sevgili eŐim İzel KONFİDAN'a ne kadar teŐekkür etsem az olacaktır.

Melisa (SÜRÜCÜ) KONFİDAN

İstanbul – 11 Ocak 2020

## İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN ORTAYA ÇIKIŞI, SÖZLEŞMENİN TARAFLARI, KURULMASI VE SÖZLEŞMEYE UYGULANACAK KURALLAR

I. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN ORTAYA ÇIKIŞI.....	8
II. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN SİGORTA SÖZLEŞMELERİ SINIFLANDIRMALARI İÇİNDEKİ YERİ .....	13
III. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI .....	16
A. Sigortacı.....	16
B. Sigorta Ettiren.....	22
IV. SÖZLEŞMENİN İLGİLİLERİ .....	23
A. Sigortalı .....	23
B. Zarar Gören.....	27
V. SÖZLEŞMENİN KURULMASI .....	28
A. Genel Olarak.....	28
B. Sözleşmenin Kurulmasına Yönelik İrade Açıklamaları .....	29
C. Sözleşmenin Kurulma Ânı ve Hükümlerinin Yürürlüğü .....	33
VI. SÖZLEŞMENİN BELGELENMESİ .....	35
VII. SÖZLEŞME YAPMA ZORUNLULUĞU.....	39
A. İsteğe Bağlı ve Zorunlu Sigorta Sözleşmeleri Ayrımı .....	39
1. Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi Yapılması Bakımından .... Zorunluluk.....	40

2. İdarenin Yetkisi .....	43
3. Çift Taraflı Zorunluluk .....	45
4. Zorunlu Sigorta Sözleşmelerinin Yapılmasının Denetlenmesi.....	46
B. Sözleşmenin Türkiye’de Yapılmasında Zorunluluk ve İstisnalar .....	48
<b>VIII. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNE</b>	
<b>UYGULANACAK KURALLAR .....</b>	<b>49</b>
A. Genel Olarak.....	49
B. Sigorta Genel Şartları .....	50
1. Sigorta Genel Şartlarının Tanımı ve Özellikleri.....	50
2. Türk Borçlar Kanunu’nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarına İlişkin Denetimin Sigorta Genel Şartlarına Uygulanabilirliği .....	54
3. Türk Borçlar Kanunu’nunda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümler ve Bu Hükümlerin Sigorta Genel Şartlarına Etkisi.....	56
a. Yürürlük Denetimi .....	56
b. Yorum Denetimi .....	60
c. İçerik Denetimi.....	61
4. Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları.....	64
a. Sigorta Genel Şartlarının Yenilenmesi İhtiyacı .....	64
b. Mevcut Düzenleme .....	67
C. Sigorta Özel Şartları .....	68
1. Sigorta Özel Şartları Kavramı ve Sigorta Özel Şartlarının Sigorta Genel Şartlarıyla Arasındaki İlişki .....	68
2. Klozlar ve Kurallar Kitapçığının Sigorta Özel Şartı Mahiyetinde Olup Olmadığı .....	69
a. Klozlar.....	69
b. Kurallar Kitapçığı .....	70
Ç. Deniz Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği .....	71



**İKİNCİ BÖLÜM**  
**DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNDE**  
**SİGORTACININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

I. Genel Olarak.....	77
II. Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü .....	77
A. Kavram .....	77
B. Taraflar .....	78
1. Bilgilendirme Yükümlüsü .....	78
2. Bilgilendirmenin Muhatabı.....	80
C. İfanın Zamanı ve Kapsamı.....	80
Ç. Poliçe Yenilemelerinde Yükümlülüğün Yerine Getirilmesi.....	83
D. İspat Yükü .....	84
E. Yükümlülüğün İhlâline Uygulanacak Yaptırım.....	85
III. Sigorta Poliçesi Düzenleme ve Verme Yükümlülüğü .....	92
A. Poliçenin Hazırlanması ve İçeriği .....	92
B. Poliçenin Sigorta Ettirene Verilmesinde Süre .....	95
C. Yükümlülüğün İhlâline Uygulanacak Yaptırım .....	96
IV. Riziko Taşıma Borcu .....	99
A. Genel Olarak.....	99
B. Riziko Kavramı ve Rizikonun Gerçekleşme Zamanı .....	100
C. Sigorta Himayesinin Kapsamı .....	104
1. Himaye Kapsamındaki Rizikolar.....	104
a. Rizikonun Kişiler Bakımından Kapsamı .....	105
(1) Gemi adamları .....	105
i. Tanım.....	105
ii. Gemi Adamları Bakımından Teminatın Kapsamı.....	107
iii. Milletlerarası Düzenlemelerin Sigorta Teminatına Etkisi.....	110
iv. Teminatın Kapsamınının Dışında Kalan Durumlar.....	116

(a) Gemi adamının Ölümü, Yaralanması veya Hastalanması Hadiselerinin Meydana Gelmesi Dışındaki Sebeplerle Sigortacıya Yöneltilen Yurda İade Talepleri .....	116
(b) Gemi Adamının Değerli Eşyasına İlişkin Talepler .....	117
(c) Diğer İstisnalar .....	117
(2) Yolcular .....	118
i. Tanım.....	118
ii. Yolcular Bakımından Teminatın Kapsamı.....	118
iii. Milletlerarası Düzenlemelerin Sigorta Teminatına Etkisi.....	123
iv. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar.....	128
(3) Diğer Kişiler .....	129
(4) Kaçaklar, Sığınmacılar ve Denizde Kurtarılan Kişiler .....	130
b. Rizikonun Deniz Hadiseleri Bakımından Kapsamı .....	131
(1) Çatma ve Temassız Hasar.....	131
i. Tanım ve Genel Olarak Çatma.....	131
ii. Teminatın Kapsamı .....	134
iii. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar .....	138
(2) Kirlilik .....	138
i. Genel Olarak Kirlilik ve Milletlerarası Sözleşmeler.....	138
(a) Tankerlerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği .....	139
(b) Tankerler Dışındaki Gemilerden Kaynaklanan Yakıt Kirliliği....	141
(c) Tehikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği ...	142
ii. Teminatın Kapsamı .....	143
iii. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar .....	146
(3) Enkazın Kaldırılması .....	147
i. Genel Olarak.....	147
ii. Teminatın Kapsamı .....	149
(a) Genel Olarak .....	149
(b) Milletlerarası Düzenleme.....	151
(aa) Uygulanma Alanı.....	151

(bb) Sorumluluk .....	152
(cc) Zorunlu Sigorta ve Doğrudan Dava Hakkı .....	153
(çç) Milletlerarası Düzenleme Uyarınca Enkazın Kaldırılması ... .....	154
iii. Türk Hukukunda Enkazın Kaldırılması .....	155
(a) Limanlar Kanunu Tadili Öncesindeki Durum.....	155
(b) Limanlar Kanunu Tadili.....	156
(4) Çeki.....	159
(5) Müşterek Avarya .....	160
(6) Kurtarma.....	163
(7) İnsan Kurtarma .....	164
c. Rizikonun Kapsamındaki Diğer Hususlar.....	165
(1) Sabit veya Yüzer Eşyanın Zarar Görmesi .....	165
(2) Yük Hasarı.....	166
i. Genel Olarak Yük Hasarları ve Teminatın Kapsamı.....	166
ii. Yük Hasarlarından Kaynaklanan Zararların Teminat Harici Bırakıldığı Hâller .....	167
(a) Sigortalı Gemide Taşınan Yükün Türü .....	167
(b) Taşıma Sözleşmelerine İlişkin İstisnalar.....	169
(c) Sapma .....	171
(3) Ceza Masrafları.....	171
(4) Dava ve Say Masrafları .....	173
(5) Karantina Masrafları.....	173
(6) Sigortacının Takdir Yetkisini Kullandığı Hâller .....	174
2. İstisnalar ve Sınırlamalar .....	176
a. Teminattan İstisna Edilen Hâller.....	177
(1) Diğer Sigortalarla Teminat Altında Olan Rizikolar .....	178
i. Tekne, Yük ve İlgili Diğer Sigortalalar.....	179
ii. Savaş ve Benzeri Rizikolara İlişkin Sigortalalar.....	179
(2) Radyoaktif Bulaşma ve Nükleer Rizikolar .....	180
(3) Hukuka Aykırı, Ambargoya Tâbi, Tehlikeli Ticarete İlişkin İstisnalar .....	181

(4) Deniz Harici Personele İlişkin İstisnalar .....	182
(5) Kast ve Pervasızca Hareket .....	182
b. Teminatın Sınırlandırılması.....	185
(1) Milletlerarası Düzenlemeler Kapsamında Teminatın Sınırlandırılması .....	185
(2) Muafiyet.....	187
(3) Zamanaşımı .....	189
i. Genel Olarak.....	189
ii. Sürelerin Başlangıcı .....	189
iii. Zarar Görenin Talepleri ve Diğer Talepler Ayrımı.....	190
3. Zarar ve Riziko Arasındaki Nedensellik Bağı .....	194
V. Giderleri Ödeme Borcu .....	197
VI. Tazminat Ödeme Borcu .....	201
A. Genel Olarak .....	201
B. İfa Şekli ve Zamanı.....	202
1. İfa Şekli .....	202
2. İfa Zamanı ve Muacceliyet .....	204
3. Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunun Muaccel Olmasının Sonuçları .....	207
C. Kısmi Tazminat Ödemeleri.....	209
Ç. Zarar Görenin Sigortacıya Doğrudan Başvuru İmkânı.....	211
1. Genel Olarak .....	211
2. İngiliz Hukukunda Zarar Görenin Sigortacıya Doğrudan Başvuru İmkânı..... .....	212
3. Zarar Görenin Doğrudan Başvuru İmkânına İlişkin Örnek Mahkeme Kararları .....	216
a. “Yusuf Çepnioğlu” Kararı.....	216
b. “Assens Havn” Kararı.....	218
4. Değerlendirme .....	221
5. Türk Hukukunda Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı.....	223
a. Genel Olarak .....	223
b. Türk Hukukuna Tâbi Olarak Kurulan Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmelerinde .....	225

c. Zarar Görenle İlişki .....	226
(1) Zarar Görenle İlişkide Süreler .....	226
(2) Zarar Görenle İlişkide İfa Yükümlülüğü .....	227
D. Takas.....	230
E. Halefiyet.....	231
1. Halefiyetin Tanımı ve Şartları .....	231
2. Sorumluluk Sigortalarında Halefiyetin Özel Olarak Düzenlenmesi .....	233
3. Hakları İhlâl Edici Davranış .....	238

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNDE SİGORTA ETTİRENİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. Genel Olarak.....	240
II. Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu .....	240
A. Prim Kavramı .....	240
B. Prim Belirlenmesi .....	241
C. Prim Borçlusu .....	242
Ç. İfa Yeri.....	242
D. İfa Şekli .....	242
E. İfa Zamanı.....	243
F. Temerrüt.....	244
III. Sigorta Ettirenin Görevleri.....	247
A. Genel Olarak.....	247
B. Beyan Görevi.....	249
1. Sözleşme Öncesinde Beyan Görevi.....	250
(a) Görevin Yerine Getirilmesi .....	250
(b) Yaptırım .....	253
2. Sözleşme Süresi İçerisinde Beyan Görevi.....	257
(a) Görevin Yerine Getirilmesi .....	257
(b) Yaptırım .....	260

3. Riziko Gerçekleştiği Takdirde Beyan Görevi.....	263
(a) Görevin Yerine Getirilmesi .....	263
(b) Yaptırım .....	266
C. Bilgi Verme ve Araştırma Yapılmasına İzin Verme Görevi .....	266
1. Görevin Yerine Getirilmesi .....	266
2. Yaptırım.....	268
Ç. Zararı Önleme, Azaltma ve Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Görevi ....	269
D. Sigorta Sözleşmesinde Öngörülen Görevlerin Yerine Getirilmesi .....	274
<b>SONUÇ.....</b>	<b>277</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>286</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>339</b>

## KISALTMALAR LİSTESİ

- a.e.** : Aynı eser
- a.g.e.** : Adı geçen eser
- a.g.m.** : Adı geçen makale
- AB** : Avrupa Birliği
- AHB** : Allgemeine Versicherungsbedingungen für die  
Haftpflichtversicherung 2016
- ALL ER** : All England Law Reports
- AÜHFD** : Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
- AY** : Anayasa
- b.** : Bent
- BAM** : Bölge Adliye Mahkemesi
- BATİDER** : Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
- BDMY** : 30.05.2017 tarihli Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki  
İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilebilecek P&I Kulüpleri ve  
Sigorta Şirketlerine Dair 45168 sayılı Yönerge
- Bkz.** : Bakınız
- Bs.** : Baskı/Bası/Basım
- BTHAE** : Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü
- BUNKER** : International Convention on Civil Liability for Bunker Oil  
Pollution Damage 2001
- c.** : Cümle
- C.** : Cilt
- CLC** : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution  
Damage 1992
- Çev.** : Çeviren/Çevirenler
- DAGSDY** : Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve  
Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik
- DASSGŞ** : 13.08.2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk  
Sigortası Genel Şartları

<b>DASST</b>	: Deniz Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği
<b>DCMKK</b>	: 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
<b>Der.</b>	: Derleyen/Derleyenler
<b>DHD</b>	: Deniz Hukuku Dergisi
<b>dn.</b>	: dipnot
<b>DtfgY</b>	: Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik
<b>DyDSY</b>	: Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik
<b>DytSGŞ</b>	: 09.03.2011 tarihli Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
<b>DytST</b>	: Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği
<b>E.</b>	: Esas
<b>Ed.</b>	: Editör/Editörler
<b>f.</b>	: Fıkra
<b>Gt</b>	: Groston
<b>GYKY</b>	: 19.12.2013 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme 2001 (BUNKER 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin 1997 sayılı Yönerge
<b>HD</b>	: Hukuk Dairesi
<b>HMK</b>	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
<b>HNS</b>	: The Hazardous and Noxious Substances Convention 1996
<b>IG</b>	: International Group of Protection and Indemnity Clubs
<b>IR</b>	: Insurance & Reinsurance
<b>İÜHFİM</b>	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>JBL</b>	: Journal of Business Law
<b>JIML</b>	: Journal of International Maritime Law
<b>K.</b>	: Karar



<b>Karş.</b>	: Karşılaştırmamız
<b>KB</b>	: King's Bench
<b>KHK</b>	: Kanun Hükmünde Kararname
<b>KTK</b>	: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
<b>LK</b>	: 818 sayılı Limanlar Kanunu
<b>LLMC</b>	: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
<b>LMCLQ</b>	: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
<b>LR</b>	: Law Reports
<b>LR Ex</b>	: Exchequer Cases
<b>LSTL/STL</b>	: Lloyd's Shipping and Trade Law (2018 öncesi adı: Shipping and Trade Law)
<b>LY</b>	: Limanlar Yönetmeliği
<b>m.</b>	: Madde
<b>MHB</b>	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
<b>MIA</b>	: Marine Insurance Act 1906
<b>MLC</b>	: Maritime Labour Convention 2006
<b>MÖHUK</b>	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu
<b>MRC</b>	: Market Reform Contract
<b>MSKK</b>	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca 30.05.2017 tarih ve 45168 sayılı "Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge" Kapsamında Kabul Edilen P&I Sigorta Kuruluşları ve Kulüpleri
<b>MSSGŞ</b>	: Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
<b>N.</b>	: Numara
<b>NRW</b>	: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007
<b>ÖÇH</b>	: Özel Çekme Hakkı
<b>PAL</b>	: 2002 Protocol of Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea
<b>PEICL</b>	: Principles of European Insurance Contract Law
<b>PKY</b>	: 19.12.2013 tarihli 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki

Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92)  
Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve  
Esasların Belirlenmesine İlişkin 1998 sayılı Yönerge

<b>QB</b>	: Queen's Bench
<b>Rep.</b>	: Report
<b>RG</b>	: Resmî Gazete
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S.</b>	: Sayı
<b>SHD</b>	: Sigorta Hukuku Dergisi
<b>SHTD</b>	: Sigorta Hukuku Türk Derneği
<b>SK</b>	: 5687 sayılı Sigortacılık Kanunu
<b>SMK</b>	: 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu
<b>SRBY</b>	: Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği
<b>SSBİYY</b>	: Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik
<b>STL/LSTL</b>	: Shipping and Trade Law (2018 itibarıyla yeni adı Lloyd's Shipping and Trade Law)
<b>TBK</b>	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TDK</b>	: Türk Dil Kurumu
<b>THD</b>	: Terazi Hukuk Dergisi
<b>TKHK</b>	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
<b>TMK</b>	: 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu
<b>TSHSHY</b>	: Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik
<b>TTK</b>	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
<b>TUGS</b>	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
<b>VUKT</b>	: 509 sıra numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği
<b>Y.</b>	: Yıl
<b>YHGK</b>	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
<b>ZSTY</b>	: Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik

## GİRİŞ

Deniz ticaretinin temel sermaye unsuru, ekonomik değeri yüksek olan gemilerdir. Denizde seyrüsefer faaliyetleri süresince gemileri çeşitli tehlikelerle karşı karşıya kalan donatanlar<sup>1</sup>, hem sermaye hem de sorumluluk riski altına girmektedir. Dolayısıyla, sigorta yaptırmadan faaliyetlerini sürdürmeleri neredeyse imkansız hâle gelmektedir.

Donatanların denizcilik rizikolarına karşı korunma gereksinimi sonucu yaptırdığı sigortalardan en bilinenleri, tekne makine<sup>2</sup> ve deniz araçları sorumluluk sigortaları olup; söz konusu sigortalar koruma altına aldıkları rizikolar bakımından birbirini tamamlamaktadır. Bu çalışmanın konusunu ise deniz araçları sorumluluk sigortası oluşturmaktadır. Bu sigorta ile, kural olarak üçüncü kişilerin uğrayacağı sigortalı gemiden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklara karşı teminat sağlanmaktadır. Teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumlulukların sigortacı tarafından karşılanabilir olması, ülke ekonomisi açısından da önem taşımaktadır. Dolayısıyla günümüzde bu sigortanın yaptırılması bazı koşulları taşıyan gemiler bakımından yasal düzenlemelerle zorunlu tutulmuştur<sup>3</sup>.

Yurtdışında yaptırılabilen deniz araçları sorumluluk sigortalarının çoğunluğunun İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulması tercih edilmekte ve bu sigortalar içeriğinde karma rizikolar barındırmaktadır<sup>4</sup>. Önceleri bu himaye İngiliz kulüpleri tarafından sağlanmaya başlanmış; sonradan Norveç, İsveç ve Japonya merkezli *kulüpler* ve *sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar* da bu alanda

<sup>1</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin sigorta ettireni, donatandır (*shipowner*). Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1061 f. 1 uyarınca donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir (RG 14.02.2011/27846). Ayrıca TTK m. 1061 f. 2 uyarınca bu hükümde sayılan koşullar çerçevesinde gemi işletme müteahhidi de donatan sayılabilmekte, dolayısıyla deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurabilmektedir.

<sup>2</sup> Tekne makine sigortasıyla (*hull and machinery insurance*) geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatler teminat altına alınmaktadır. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2003, s. 13-16.

<sup>3</sup> Bkz. Birinci Bölüm/VII/A/1, Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Bakımından Zorunluluk.

<sup>4</sup> Steven J. Hazelwood/David Semark, **P&I Clubs, Law and Practice**, 4. bs., Londra, Routledge, 2014, § 9.4, s. 124'te deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında sigortacının üstlendiği rizikolarla ilgili "*the mixed bag of risks has developed in an unplanned empirical and piecemeal fashion*" (deneysel ve plansız bir şekilde parçalar hâlinde geliştirilmiş karma rizikolar çuvalı) ifadesi kullanılmıştır.

faaliyet göstermeye başlamıştır. Türk hukukunda ise Sigortacılık Kanunu<sup>5</sup> m. 15 f. 1 uyarınca “*Türkiye’de yerleşik kişiler Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır*”. Deniz araçları sorumluluk sigortası bu kuralın istisnaları arasında yer almaktadır (SK m. 15 f. 2 b. c). Dolayısıyla donatan günümüzde bu sigortayı dilerse Türkiye’de, dilerse yurtdışında faaliyette bulunan sigortacılara yaptırabilmektedir. Bununla birlikte, 2014 yılı öncesinde Türkiye’de özel olarak bu sigorta branşında ruhsat talebinde bulunmuş herhangi bir sigorta şirketi bulunmadığından, bu sigorta sözleşmeleri yurtdışında kurulmaktaydı. Ancak 2014 yılından itibaren “su araçları sorumluluk sigortası” branşında<sup>6</sup> ruhsat alınmaya başlanmıştır<sup>7</sup>. Böylelikle SK m. 15 f. 1 uyarınca Türk hukukuna tâbi olmak üzere de deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kurulmaya başlanmış ve bu gelişmeyle birlikte bu sözleşmenin incelenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi konusunun doktora tezi olarak seçilmesinde, sözleşmenin taşıdığı karma özellikler önemli rol oynamıştır. Bu alanda Türk öğretisinde önceden yayımlanmış çalışmalar<sup>8</sup> bulunmakla birlikte, bu çalışmaların yayımlanmasından sonra hem 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu<sup>9</sup> yürürlüğe girmiş; hem de bu sigortaya ilişkin Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları<sup>10</sup> ve Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk

<sup>5</sup> 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (SK, RG 14.06.2007/26552).

<sup>6</sup> Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan Sigorta Branşları Tebliği No: 2007/1, Ek 1, I, A, 12 uyarınca bu branş “su araçları sorumluluk (deniz, göl ve nehir araçları)” olarak ifade edilmiştir. Çalışmamız kapsamında Hazine Müsteşarlığı olarak ifade edilen kurum, bu gelişme sonrasında Hazine ve Maliye Bakanlığı adını almıştır. Zira Başbakanlığa bağlı Hazine Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığı bünyesindeki bazı kurumlar Hazine ve Maliye Bakanlığı adı altında birleştirilmiştir. Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile tüm görev ve yetkileri Hazine ve Maliye Bakanlığı’na devrolunmuştur. Bkz. 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 09.07.2018/30473; 10.05.2018 tarih ve 7142 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanarak 02.07.2018 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir).

<sup>7</sup> Türk P ve I Sigorta AŞ, “su araçları sorumluluk” branşında faaliyet göstermek üzere, 18.02.2014 tarihinde ruhsatını alarak faaliyetlerine başlamıştır. Bilgi için bkz. Birinci Bölüm/III/A.

<sup>8</sup> Söz konusu çalışmalar için bkz. Didem Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, İstanbul, Arıkan Basım Yayın, 2006; Işık Göktan, **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası: P&I Koruma ve Tazmin**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006; Serdar Acar, **Kulüp Sigortası Protection & Indemnity**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008.

<sup>9</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK, RG 14.02.2011/27846).

<sup>10</sup> DASSGŞ, yürürlük: 13.08.2014.

Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği<sup>11</sup> yayımlanmıştır. Ayrıca önceki çalışmalar, sözleşmenin İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulması ihtimalini incelemektedir. Açıklanan sebeplerle, sözleşmenin Türkiye’de faaliyette bulunan, bu alanda ruhsatlandırılmış bir sigortacıyla Türk hukukuna tâbi olarak kurulması durumunda uygulanacak kuralların incelenmesi gereği ortaya çıkmıştır.

Çalışmamızda temel hedefimiz, Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin incelenmesidir. Sigortacının taşıdığı rizikonun kapsamının ve sınırlarının belirlenmesinde, sözleşmenin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçığı<sup>12</sup>, DASSGŞ ve DASST esas alınmaktadır. Dolayısıyla teminatın kapsamında olan ve kapsamının dışında tutulan rizikolar bu düzenlemeler takip edilerek incelenmiştir. Sözleşmenin İngiliz hukukuna özgü özelliklerine ise gerekli olduğu ölçüde yer verilmekle yetinilmiştir.

Üç bölümden oluşan bu çalışmanın birinci bölümünde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi hakkında genel bilgilere yer verilmiştir. İlk bölümün ilk üç başlığı altında öncelikle deniz araçları sorumluluk sigortalarının ortaya çıkışı, ardından sigorta sözleşmelerine ilişkin TTK’da ve öğretide yapılan sınıflandırmalar bakımından bu sözleşmenin yeri açıklanmıştır. İlk bölümün üç ve dört numaralı başlıkları altında ise sözleşmenin tarafları olan sigortacı, sigorta ettiren ve sözleşmenin ilgilileri olan sigortalı ve zarar gören konuları ele alınmıştır. Ardından, sözleşmenin kurulması, şekli, belgelenmesi ve sözleşme yapma zorunluluğu konuları incelenmiştir. Birinci bölümün sekizinci ve son kısmı ise sözleşmeye uygulanacak kurallar başlığını taşımaktadır. Bu kısımda sigorta genel şartları, sigorta özel şartları ve DASST konuları üzerinde durulmuştur. Sigorta genel şartları kısmında önce genel olarak bu kavram, ardından Türk Borçlar Kanunu’nda<sup>13</sup> düzenlenen genel işlem koşulu denetiminin sigorta genel şartlarına uygulanabilirliği ve etkisi ele alınmıştır. Ayrıca, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin içeriğine dâhil edilen

<sup>11</sup> DASST. Yürürlükteki DASST, 22.04.2015 tarihinde, 18.10.2014 tarihli Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Öngören Tebliğ ile tadil edilerek mevcut hâlini almıştır.

<sup>12</sup> Kurallar Kitapçığı (*Rulebook*), her kulüp veya sabit prim esasına göre çalışan sigortacı tarafından önceden düzenlenerek sigorta sözleşmesinin içeriğine dahil edilen kurallardır. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 50. Kurallar Kitapçığı hakkında ayrıca bkz. Birinci Bölüm/VIII/C/2/b.

<sup>13</sup> 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK, RG 04.02.2011/27836).

sigorta genel şartına olan ihtiyaç ve yürürlükteki DASSGŞ incelenmiştir. Ardından, sigorta özel şartları ve Kurallar Kitapçığı açıklanmış; genel ve özel şartların birbirleri arasındaki ilişki belirlenmiştir. Bu bölümde son olarak DASST ele alınmıştır.

İkinci bölümde sigortacının yükümlülükleri incelenmiştir. Sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünün ardından, sigorta poliçesi düzenleme ve verme yükümlülüğü, riziko taşıma borcu, giderleri ödeme borcu ve tazminat ödeme borcu açıklanmıştır. Çalışmamızda akışı bozmamak bakımından daha uygun olacağı inancıyla, riziko taşıma borcu incelenirken sigorta himayesinin içeriğinin de bu başlık altında belirlenmesi tercih edilmiştir. Bu kapsamda ayrıca teminatın sınırlandırılması ve zarar ile riziko arasındaki nedensellik bağı konuları üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde sigorta ettirenin yükümlülükleri olan prim ödeme borcu, beyan görevi, bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevi, zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma görevi ve sigorta sözleşmesinde öngörülen görevlerin yerine getirilmesi konuları incelenmiştir.

Konunun daha detaylı incelenebilmesi için bazı açılardan sınırlandırılması gereksinimi doğmuştur. Öncelikle tüketici işlemleri çalışmamızın kapsamının dışında tutulmuştur<sup>14</sup>. İkinci olarak, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesini sona erdiren sebepler ayrı bir başlık altında incelenmemiştir. Bu konuya ilişkin ayrı bir başlık açılmayarak, konu bütünlüğünün bozulmaması ve sigorta hukukuna ilişkin genel prensiplerin tekrarından kaçınılması amaçlanmıştır. Bununla birlikte, söz konusu sigorta sözleşmesi kapsamında tarafların yükümlülüklerini yerine getirmediği takdirde uygulanacak yaptırımlar bakımından sözleşmeyi sona erdiren, özellik arz eden sona erme hâllerine, gerekli olduğu ölçüde ilgili kısımlarda değinilmiştir.

Çalışmamızın konusu olan sigorta, deniz sigortaları arasında yer almakta olup uygulaması çoğunlukla İngiliz hukukunda görülen, *protection and indemnity (P&I)* olarak tabir edilen sigorta sözleşmesidir. Bu kavram Türk sigorta uygulamasında

---

<sup>14</sup> Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun m. 3 f. 1 b. (I)'de tüketici işlemi tanımlanmıştır (RG 28.11.2013/28835). Bu tanıma göre, belirli koşulları taşıyan sigorta işlemleri, tüketici işlemi sayılmaktadır. Bu doğrultuda, bir sigorta sözleşmesinde sigorta ettirenin tüketici olması durumunda o ilişkiye yalnızca sigorta hukuku hükümleri değil; tüketici hukuku hükümleri de uygulanacaktır. Tacir olmayan yat malikiyle deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurulması bu duruma örnektir.

“koruma ve tazmin sigortası”<sup>15</sup>, “P&I sigortası”<sup>16</sup> veya “kulüp sigortası” gibi farklı terimlerle ifade edilmektedir. Uygulamadaki terminoloji bu şekilde İngiliz hukukundan esinlenmekle birlikte, çalışmamızda sözleşmenin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu durumlar incelendiğinden, bu terimlerin kullanılması tercih edilmemiştir.

İdare<sup>17</sup> tarafından ruhsat alımına ilişkin belirlenen sigorta branşları arasında, çalışmamızın konusu olan sigorta, “su araçları sorumluluk sigortası” olarak isimlendirilmiştir<sup>18</sup>. Her ne kadar “su” ifadesi, “deniz” ifadesine göre kapsam olarak daha geniş olsa da, Türkiye’de iç su taşımacılığı yaygın olmadığından, çalışmamız kapsamında “su araçları sorumluluk sigortası” ifadesinin kullanılması da tercih edilmemiştir<sup>19</sup>.

TTK’nın Beşinci Kitabı’nı oluşturan Deniz Ticareti kısmında, çoğunlukla “gemi” kavramı kullanılmaktadır<sup>20</sup>. TTK m. 931 f. 1’e göre gemi, “*tahsis edildiği*

---

<sup>15</sup> Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalanması ve Denetlenmesi Hakkındaki Yönetmelik (DAGSDY) m. 5 f. 1 (RG 14.11.2010/27759, yürürlük 01.07.2011). Bu Yönetmelik, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’nin 23.04.2009 tarihli ve 2009/20/EC sayılı deniz alacaklarından ötürü donatanın sigortalanması konulu Yönergenin hükümlerinin iç hukuka aktarımıdır. Yönergeyle ilgili bilgi için bkz. Ayşegül Buğra, “Compulsory Insurance of Shipowners for Maritime Claims”, **Shipping & Trade Law**, C. 12, S. 9, 2012, s. 1.

<sup>16</sup> Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik, m. 4 f. 1 b. (h)’de “P&I sigortası”, “Bir geminin donatanı, kiracısı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvence” olarak tanımlanmıştır (RG 23.08.2015/29454).

<sup>17</sup> Sigorta branşlarını belirleme yetkisi, SK m. 5 f. 2 cümle 2 uyarınca Hazine Müsteşarlığı’nın bağlı olduğu Bakan’dadır. Ancak Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (47 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi olarak kısaltılmaktadır, RG 18.10.2019/30922) m. 19 uyarınca Sigortacılık Genel Müdürlüğü’ne ve Sigortacılık Denetleme Kurulu Başkanlığı’na yapılan atıflar “Sigortacılık Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu’na”, Bakana yapılan atıflar ise “Sigortacılık Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu’na” yapılmış sayılacaktır. Kurumun ilişkili olduğu Bakanlık, Hazine ve Maliye Bakanlığı’dır (47 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m. 3 f. 1 cümle 3).

<sup>18</sup> Bkz. Giriş/dn. 6.

<sup>19</sup> TTK m. 931 f. 1 hükmünde gemi tanımı yapılırken “denizde” kavramı yerine “suda” kavramının kullanımına ilişkin bkz. Ergon Çetingil/Râyegan Kender/Samim Ünân/Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler”, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı**, Ocak 2006, s. 8; Bülent Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku I**, 4. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 15 vd.; Mertol Can, **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, Birinci Cilt, Ankara, İmaj Yayınevi, 2017, s. 15.

<sup>20</sup> Gemi kavramından farklı olarak “su aracı” TTK’nın kurtarma hükümleri arasında TTK m. 1298 f. 2’de, “*her türlü gemi ve seyrüsefere elverişli yapı*” olarak tanımlanmıştır. Burada, su aracının kapsamında gemilerden başka küçük tekneler de yer almaktadır.

amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her türlü araç” olarak tanımlanmıştır. TTK’dan başka SK m. 15 f. 2 bent (b) ve (c)’de de “gemi” terimi kullanılmıştır<sup>21</sup>. Şöyle ki SK m. 15 f. 2 (c)’de istisnaen yabancı sigorta şirketlerine yaptırılabilceği sayılan sigortalardan biri “gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası” olarak belirlenmiştir. Bu sigorta çalışmamızın konusu olan deniz araçları sorumluluk sigortasından başkası değildir.

İdare tarafından yayımlanan düzenlemelerde her bir düzenlemenin konusuna göre, gemi kavramından başka; deniz aracı<sup>22</sup>, su aracı ve iç su aracı<sup>23</sup> kavramları da kullanılmıştır. Diğer yandan, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin içeriğine dahil edilen DASSGŞ ve DASST’de, “deniz aracı” kavramı tercih edilmiştir. Deniz aracı, öğretilde “hareket ettirici güç kendisinde olmasa bile denizin altında veya üstünde hareket edebilen ve tahsis edildiği amaç denizde hareket etmesini gerektiren her türlü araç ve yapı” olarak tanımlanmıştır<sup>24</sup>. Bu tanım

---

<sup>21</sup> Mevzuatımızda gemi tanımı yapılan diğer düzenleme ise Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, m. 1/A’dır (4922 sayılı Kanun. RG 14.06.1946/6333). Buradaki gemi tanımı, TTK’nın gemi tanımından çok daha geniştir. TTK’da gemi tanımının unsurlarından biri pek de küçük olmamak iken; DCMKK uyarınca denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi olarak değerlendirilmektedir. Anlaşılmaktadır ki, ulusal ve uluslararası düzenlemelerde “gemi” tanımı bakımından farklılıklar bulunmaktadır. Öğretilde haklı olarak ifade edildiği üzere, ulusal ya da uluslararası bir düzenlemenin amacı ve uygulama alanı doğrultusunda gemi kavramının farklı tanımlanmasında bir isabetsizlik yoktur. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 144, dn. 15. Karş. Kerim Atamer, “Alman-Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı”, **BATİDER**, 2009, C. 25, S. 1, s. 175; Cüneyt Süzel, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, C. 2, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1644; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, C. 1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 707.

<sup>22</sup> DASSGŞ’nin tanımlar başlıklı A.2 maddesinde “deniz aracı” tanımlanmamıştır. DASST kapsamında ise hangi araçların bu kavramın kapsamına dâhil olduğu belirtilmekle yetinilmiş; ancak tanımı yapılmamıştır. Bu düzenlemenin kapsamındaki deniz araçları, m. 1 f. 2’de belirtilmiştir. Bunlar, TTK m. 1259’de öngörülen on iki kişiden fazla yolcu taşıyan “gemiler”, DAGSDY m. 5 uyarınca üç yüz groston üzeri “gemiler”, DyDSY m. 2 kapsamında tüm sefer bölgelerinde, Türkiye Cumhuriyeti liman/iskeleleri arasında “yolcu motorları”, yolcu, Ro-Ro/Yük, Ro-Ro/Yolcu ve feribot “gemiler”i olarak açıklanmaktadır. Genel olarak kabotaj esasına göre düzeli tarifeye çalışan yolcu motorları ve gemiler de bu kapsamda sayılmıştır. Deniz aracı kavramının geniş kapsamda kullanıldığı diğer bir düzenleme ise Deniz Araçlarının Tesciline Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge m. 4 hükmüdür. Bu düzenlemeye göre, sabitlenmiş restoran gemileri, kablo döşeme araçları ve kablolar deniz aracı olarak değerlendirilmiştir.

<sup>23</sup> Bu araçlara ilişkin düzenleme, İç Su Araçları Yönetmeliği’dir. Yönetmelik m. 4 f. 1 b. (i) uyarınca iç su aracı, “iç sulara yük ve yolcu taşımak için kullanılan, her türlü tekneler ile balıkçı tekneleri”dir (RG 21.10.2066/26326).

<sup>24</sup> Yazıcıoğlu, **Deniz Aracı**, s. 144.



gereğince, deniz aracı kavramının gemiyi de kapsadığı açıktır<sup>25</sup>. Bu doğrultuda, çalışmamızda, geniş kapsamı dolayısıyla “deniz araçları” terimi benimsenmiştir.



---

<sup>25</sup> Bununla beraber, uygulanması söz konusu olabilecek düzenlemeye göre deniz aracı tanımının içeriğinin değişebileceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bkz. Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 144. Burada yazar, dn. 24'teki tanıma yer verdikten sonra, şu ifadeyi eklemiştir: “*Bu tanıma göre deniz aracı kavramı gemiyi de kapsar; her gemi deniz aracıdır. Ancak gemi veya deniz aracının hangi kayıt sistemi kapsamında yer aldığı, kullanım dolayısıyla verilen zarardan sorumluluğun hangi düzenlemeye tâbi olduğu gibi hususlarda genel anlamda deniz aracı tanımının değil, uygulanması söz konusu olabilecek düzenleme anlamında deniz aracı veya gemi tanımının esas alınacağı açıktır.*”

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI

### SÖZLEŞMESİNİN ORTAYA ÇIKIŞI, SÖZLEŞMENİN

### TARAFLARI, KURULMASI VE SÖZLEŞMEYE

### UYGULANACAK KURALLAR

## I. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI

### SÖZLEŞMESİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

Modern anlamda deniz sigortası sözleşmesinin<sup>1</sup> bağımsız bir sözleşme olarak ne zaman ortaya çıktığı tartışmalı olmakla birlikte, bu sözleşmenin ilk olarak on dördüncü yüzyıl sonlarında İtalya’da kurulmaya başlandığı kabul edilmektedir<sup>2</sup>. İtalya’dan sonra, çeşitli Avrupa ülkelerinde de deniz sigortaları yaptırılmaya başlanmıştır<sup>3</sup>. Deniz sigortası türlerinden birisi olan “deniz araçları sorumluluk

<sup>1</sup> Deniz sigortalarının tarihsel olarak diğer sigorta sözleşmelerinden önce ortaya çıktığına ilişkin bkz. Robert M. Merkin, **Colinvaux’s Law of Insurance**, 2nd Supplement, 9. bs., 2013, §A1-1; M. Oktay Karaarslan, “Deniz Sigortaları Tarihçesi İle İlgili Bir Derleme”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 280; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 4; Emine Yazıcıoğlu/Zehra Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, 2. bs., İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ders Kitapları Dizisi, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2019, s. 3.

On ikinci yüzyıla gelindiğinde ise İtalya’da denizcilik faaliyetlerinde müstakil bir sigorta sözleşmesi olarak olmasa da; başka bir sözleşmeye eklenen teminatlarla denizcilikten kaynaklanan sorumlulukların sigortacı tarafından üstlenilmeye başlandığına ilişkin bkz. Luisa Piccino, “Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance”, **Marine Insurance Origins and Institutions 1300-1850**, A. B. Leonard (Ed.), 2016, s. 27-28.

<sup>2</sup> W. Holdsworth, “The Early History of Contract of Insurance”, **Columbia Law Review**, C. 17, S. 2, Şubat 1917, s. 85-86; Florence Edler de Roover, “Early Examples of Marine Insurance”, **The Journal of Economic History**, C. 5, S. 2, Kasım 1945, s. 185; Edgar Gold (Ed.), **Gard Handbook on P&I Insurance**, 5. bs., Arendal, 2002, s. 60; Howard Bennett, **The Law of Marine Insurance**, Oxford, Oxford Publishing, 2006, s. 2; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 8.

<sup>3</sup> On üçüncü yüzyılda İtalya’da savaş sebebiyle oradaki malvarlıklarını bırakmak zorunda kalarak İngiltere’ye göç eden varlıklı *Lombard* ailesinin İngiltere’de denizcilik ve on beşinci yüzyılda deniz sigortacılığıyla ilgilendiğine ilişkin bkz. Frederick Martin, **History of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain**, Londra, 1876, s. 18-23. Bu ailenin İngiltere’de yayımlanan bir kanunla on beşinci yüzyılın sonunda ülkeden ayrılmak zorunda bırakıldığına ilişkin ise bkz. Bennett, **The Law of Marine Insurance**, §1.02, s. 2; Victor Dover, **A Handbook to Marine Insurance**, Londra, 1936, s. 6. İngiltere’de on altıncı yüzyıl başlarında öncelikle çoğunlukla İngiltere’deki yabancıların deniz sigortacılığı faaliyetinde bulduklarına ilişkin bkz. Kyriaki Noussia, **The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts**, A Comparative Approach, Chapter 1, “The History, Evolution and Legislative Framework of Marine Insurance in England”, Springer, 2007, s. 2.

sigorta sözleşmeleri” ise on sekizinci yüzyılda İngiltere’de ortaya çıkmıştır<sup>4</sup>. Bu sözleşmelere olan ihtiyacın hangi sebeplerle doğduğunu belirleyebilmek için, öncelikle o dönemki gelişmeleri açıklamak gerekir<sup>5</sup>. Şöyle ki, 1720 yılında kabul edilen Kartel Kanunu m. 12 uyarınca deniz sigortacılığıyla iştegal edecek şirketlerin “parlamento kararı” veya “kraliyet berati” olmaksızın kurulmaları ve sermayelerini arttırmaları engellenmiştir<sup>6</sup>. Bu düzenlemeyle yalnızca iki şirketin sigortacılık yapabilmesi mümkün kılınmıştır<sup>7</sup>. Böylelikle ticari imtiyaz tanınan bu şirketler bakımından sigortacılık tekeli oluşmuştur<sup>8</sup>. İngiliz şirketler hukuku bakımından karanlık dönem olarak nitelendirilen bu süreçte yeni bir sigorta şirketi kurulamadığından, yeni sigorta sözleşmeleri kurmaya yönelik ihtiyaç ortaya çıkmaya başlamıştır<sup>9</sup>. Öte yandan Kartel Kanunu uyarınca gerçek kişilerin sigortacılık faaliyeti yapmalarına herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir<sup>10</sup>. Bu durum, bir kahve dükkânında (*Lloyd’s*) bir araya gelme olanağı bulan gerçek kişilerin, bireysel olarak

<sup>4</sup> Johanna Hjalmarsson, “Direct Claims Against Marine Insurers in the English System”, **Asia Pacific Law Review**, C. 18, S. 2, 2010, s. 259- 260; Marko Pavliha/Adriana Vincenca Padovan, “Law of Marine Insurance”, **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Shipping Law, David Attard (Ed.), C. 2, Oxford, Oxford Publishing, 2016, Chapter 23, §23.4.3.1, s. 589.

<sup>5</sup> Kartel Kanunu’nun kabulünden önce İngiltere, savaş sonrası dönemdeydi ve büyük bir ekonomik buhranın içindeydi. Yaklaşık yüz yıl kadar yürürlükte kalan Kartel Kanunu’nun hangi sebeple kabul edildiği, etkisi ve gerçekten İngiliz Şirketler hukukunun karanlık çağı olarak nitelendirilmesinin doğru olup olmadığı konusunda tartışma bulunmaktadır. Bu konudaki görüşlerle ilgili bkz. John F. Wilson, **British Business History 1720-1994**, Manchester University Press, Manchester and New York, 1995, s. 44-45; Ron Harris, **Industrializing English Law, Entrepreneurship and Business Organization, 1720-1844**, Cambridge, 2000, s. 73-81.

<sup>6</sup> *Bubble Act* bu çalışma kapsamında “Kartel Kanunu” olarak tercüme edilmiştir. Ron Harris, “The Bubble Act of 1720”, **The Oxford Encyclopedia of Economic History**, Volume 1, Joel Mokyr (Ed.), Oxford, Oxford University Press, 2003, s. 294; Dover, **Marine Insurance**, s. 20; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, §1-14, s. 7; Özlem Gürses, **Marine Insurance Law**, 2. bs., Chapter 7, Abingdon, Routledge, 2017, s. 2.

*Royal Charter* ise “kraliyet berati” olarak tercüme edilmiştir. Bir kuruluşa tüzel kişilik kazandıran Kraliçe Kararı olarak açıklanabilir. Bu belge, kuruluşun amaçlarına, ve yetkilerine ilişkin bilgiler içerir. *Royal Charter* hakkında bilgi için bkz. <https://privycouncil.independent.gov.uk/royal-charters/>. İngiltere’de ilk olarak 1261 yılında Cambridge Üniversitesi bu şekilde kurulmuştur. Üniversitelerden başka enstitüler, hastaneler, basın kuruluşları ve hatta şirketlerden bazıları bu şekilde kurulabilmektedir. Bkz. (Çevrimiçi) <https://privycouncil.independent.gov.uk/royal-charters/list-of-charters-granted/> 19.12.2017; Sue McLaughlin, **Unlocking Company Law**, 2. bs., Routledge, London and New York, 2013, s. 45.

<sup>7</sup> Bu iki imtiyazlı şirket, *Royal Exchange Assurance Corporation* ile *London Assurance Corporation* idi. Bkz. Dover, **Marine Insurance**, s. 20; Gürses, **Marine Insurance Law**, s. 2.

<sup>8</sup> Dover, **Marine Insurance**, s. 20; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, §1-17, s. 9; Hjalmarsson, **Direct Claims**, s. 259-260; Gürses, **Marine Insurance**, s. 2.

<sup>9</sup> Rob McQueen, “Social Attitudes to Company Law: 1720-1855”, **A Social History of Company Law**, Great Britain and Australian Colonies 1854-1920, Routledge, 2016, s. 17.

<sup>10</sup> Anastasia Bogatyreva, “England 1660-1720: Corporate or Private”, **Marine Insurance Origins and Institutions 1300-1850**, A. B. Leonard (Ed.), 2016, s. 198; Gürses, **Marine Insurance**, s. 2.

sigortacılık faaliyeti yapmalarına ortam hazırlamıştır<sup>11</sup>. Kartel Kanunu'nun diğer sigorta şirketlerini saf dışı etmesi de *Lloyd's* sigortacılarının lehine olmuştur<sup>12</sup>. Donatanlar ise hem Kartel Kanunu sebebiyle sigorta şirketi kuramıyordu; hem de sigortacıların kurduğu sözleşmelerin kapsamından memnun değildi<sup>13</sup>. Ancak tekne makine sigortasına ilişkin himayeye ihtiyaç bulunmaktaydı. Bu sebeple donatanlar bir araya gelerek, o dönemde şahıs şirketleri olarak faaliyet gösteren “eski tekne kulüpleri”ni<sup>14</sup> kurmuşlardır. Zamanla bu düzen sigortacılık faaliyeti için yeterli olmamaya başlamıştır. Bunun üzerine Kartel Kanunu 1824 yılında yürürlükten kaldırılmıştır.

<sup>11</sup> İngiltere'nin Londra şehrinin *City* bölgesinde ve her biri farklı alanlarda uzmanlaşmış ziyaretçi kitleleri olan seksenden fazla kahve dükkânı bulunmaktaydı. Bu kahve dükkânlarından Thames nehri yakınlarında Tower caddesinde bulunan *Edward Lloyd* isimli kişiye ait olanı, denizcilik alanında çalışan kişilerin uğrak noktası olmuştur. Burada donatanlar, kaptanlar ve tacirler biraraya gelerek deniz ticaretiyle ilgili sohbet ediyor, gelişmeleri öğreniyor, gemilerin ve yüklerinin açık artırmayla satışına katılıyordu. Hatta kahve dükkânının sahibi, Avrupa limanlarından haberler, denizcilik ve ticaret konularında gelişmeler içeren haftalık bir gazete yayımlayarak burasının öncelikle bir buluşma noktası hâline gelmesini sağlamıştır. Kahve dükkânında yapılan toplantılara katılan kişiler, tekne makine sigortası poliçelerinin temelini oluşturan denizcilik rizikolarına karşı teminat sağlayan bir kuruluşun doğumuna zemin hazırlamıştır. Bkz. Charles Wright/Charles Ernest Fayle, **A History of Lloyd's from the Founding of Lloyd's Coffee House to the Present Day**, Londra, Macmillan & Co., 1928, s. 123, 208; M. M. Beeman, **Lloyd's**, Fahiman Şakarcan (çev.), Sigorta Tatbikatçıları Cemiyeti Neşriyat No. 8, İstanbul, 1966, s. 11-12; Christopher Kingston, “Marine Insurance in Britain and America, 1720-1844: A Comparative Institutional Analysis”, **The Journal of Economic History**, C. 67, S. 2, 2007, s. 384; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 1.3, s. 1; Jonathan Gillman/Robert Merkin/Claire Blanchard/Mark Templeman, **Arnould's Law of Marine Insurance**, 18. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2013, § 4-05, s. 95; Katerina Galani, **British Shipping in the Mediterranean during the Napoleonic Wars: the untold story of a successful adaptation**, Leiden, Brill, 2017, s. 57.

*Edward Lloyd*'un kahve dükkânı, Londra'daki *Lloyd's* birliğinin çıkış noktasıdır. 1871 yılında yayımlanan bir kanunla *Lloyd's*, birlik hâlini almıştır. Bir sigorta şirketi değildir, sigorta yapan şirketlerden oluşan kendine özgü bir birliktir. Bkz. *Lloyd's* web sitesi, (Çevrimiçi) <https://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history>, 23.12.2017; John Birds/Ben Lynch/Simon Milnes, **MacGillivray on Insurance Law relating to all risks other than marine**, 13. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2016, § 37-001 - 37-038, s. 1203-1220; Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 3-4; Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/sigortanın-tarihi.aspx?pageID=438>, 23.12.2017; “The internet in a cup”, *Economist* dergisi, 18.12.2003 tarihli yazısı, (Çevrimiçi) <http://www.economist.com/node/2281736>, 23.12.2014. Ayrıca, *Lloyd's* piyasasıyla ilgili bkz. Julian Burling, **Lloyd's Law and Practice**, Londra, Informa Law Routledge, 2014, s. 1-12. Brexit'in sonuçlarının uygulanmaya başlayacağı tarih için hazır olduklarına ve bu doğrultuda Brüksel'de şirket açtiklarına ilişkin 13.11.2018 tarihli haber için bkz. *Lloyd's* websitesi, (Çevrimiçi) <https://www.lloyds.com/news-and-risk-insight/press-releases/2018/11/lloyds-brussels-starts-new-chapter-for-lloyds-in-europe>, 12.12.2018.

<sup>12</sup> William R. A. Birch Reynardson, “The History and Development of P&I Insurance: The British Scene”, **Tulane Law Review**, C. XLIII, S. 3, 1969, s. 459.

<sup>13</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 9.

<sup>14</sup> Bu oluşumla (*hull clubs*) ilgili bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 1.2, s. 1; Reynardson, **a.g.m.**, s. 457; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, § 1.22-1.23, s. 11.

On dokuzuncu yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise donatanların denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan sorumlulukları gittikçe artmaya başlamıştır<sup>15</sup>. Amerika ve Avustralya kıtalarına deniz yoluyla ulaşmak isteyen kişilerde artış olmasıyla birlikte yolcu ve gemi adamlarının karşılaşılabilecekleri hadiseler sonucu meydana gelebilecek zararlardan kaynaklanan sorumlulukların himaye altına alınması gerekmiştir<sup>16</sup>. 1745 tarihli Deniz Sigortası Kanunu uyarınca ise donatanların geminin piyasa değeri üzerinde bir sigorta bedeli belirlenmesi suretiyle sigorta sözleşmesi kurmaları engellenmiştir<sup>17</sup>. Ancak meydana gelebilecek deniz hadiseleri sonucunda oluşacak zararların tazmini için ödenmesi gereken tutarların geminin değerini aştığı örneklerde donatanlar zor durumda kalmaktaydı. Önemli bir dönüm noktası, 1835 tarihli *De Vaux v. Salvador*<sup>18</sup> kararı olmuştur. Bu kararda, çatma rizikosundan kaynaklanan sorumlulukların *Lloyd's* deniz sigortası sözleşmesinin kapsamına dahil olmadığı sonucuna varılmıştır. Bu gelişme sonrasında tekne makine sigortalarıyla geminin sigorta değerinin  $\frac{3}{4}$ 'üyle sınırlı bir sigorta himayesi üstlenilmeye başlanmışsa da,  $\frac{1}{4}$  oran için yeni bir sigorta korumasına ihtiyaç duyulmuştur<sup>19</sup>. Ardından, 1846 yılında Lord Campbell Kanunu<sup>20</sup> ile ölüm ve yaralanma hadiselerinden kaynaklanan sorumluluklar ağırlaştırılmıştır<sup>21</sup>. 1847 tarihli Limanlar Kanunu uyarınca ise liman, iskele ve diğer liman ekipmanlarına zarar verilmesinden kaynaklanan sorumluluklar, kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilmiştir<sup>22</sup>. Bu gelişmeler doğrultusunda, donatanların özellikle üçüncü şahıs sorumluluklarından kaynaklanan sigortaları yaptırmasına yönelik büyük bir ihtiyaç doğmuştur. İngiltere'de ilk kez sorumlulukların sınırlandırılmasına ilişkin kurallar 1854 tarihli Denizcilik Kanunu<sup>23</sup> vasıtasıyla kabul edilmiş ve nihayet 1855 yılında ilk koruma

<sup>15</sup> Muhammad Masum Billah, **Effects of Insurance on Maritime Liability Law**, 2014, Springer, s. 25.

<sup>16</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 10.

<sup>17</sup> Steven Hazelwood, "The Past", **150th Anniversary Britannia News**, *Britannia Steamship Insurance Association Limited* websitesi, s. 8 (Çevrimiçi) <https://britanniapandi.com/publication/150th-anniversary-britannia-news/> 12.12.2017.

<sup>18</sup> (1836) 111 Eng. Rep. 845 (KB).

<sup>19</sup> Dover, **Marine Insurance**, s. 352; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 1.20 ve 1.23, s. 5-6. Sigorta sözleşmelerinde yer alan *running down* klozu adı verilen bu kuralla ilgili bkz. İkinci Bölüm/dn. 247.

<sup>20</sup> *The Fatal Accidents Act of 1846*.

<sup>21</sup> Atle Thowsen, "Maritime Insurance", **The Oxford Encyclopedia of Economic History**, Volume 5, Joel Mokyr (Ed.), Oxford, Oxford University Press, 2003, s. 90.

<sup>22</sup> 1847 Harbours Act.

<sup>23</sup> 1854 Merchant Shipping Act.

kulübü, “Shipowners Mutual Protection Society” kurulmuştur<sup>24</sup>. 1873 tarihinden sonra ise kulüpler artık tüzel kişiliğe sahip olacak şekilde örgütlenmiştir<sup>25</sup>.

Hatırlanacağı üzere çalışmamızın konusu olan sözleşme, İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulduğunda “koruma ve tazmin” (*protection and indemnity*) sigortası sözleşmesi olarak ifade edilmektedir<sup>26</sup>. Sözcük anlamından da anlaşılacağı gibi, *kulüpler* ilk kurulduklarında bu sigorta sözleşmesini kurarak hem “koruma”, hem de “tazmin” sınıfında yer alan himayeleri üstlenmekteydi. Kulüpler önceleri yalnızca “koruma” kulübü olarak kurulmuş; 19. yüzyıl sonlarından itibaren ise “tazmin” sınıfında yer alan sorumluluklar da kulüpler tarafından üstlenilmeye başlanmıştır<sup>27</sup>. 1950’li yıllarda koruma ve tazmin sınıfları arasındaki ayrım kaldırılmış ve tüm sorumluluklar, tek bir çatı altında birleştirilmiştir<sup>28</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri, *kulüplerin* ortaya çıkışıyla beraber kurulmaya başlanmışsa da bugün bu sözleşmeler, kulüplerin yanı sıra *sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar* tarafından da kurulmaktadır<sup>29</sup>. Bu sözleşmelerin Türk hukukuna tâbi olarak kurulmaları hâlinde uygulanacak hükümlerin tespiti ve tarafların yükümlülüklerinin belirlenmesi için öncelikle bu sözleşmenin Türk hukukundaki sigorta sözleşmeleri sınıflandırması içindeki yerini incelemek gerekmektedir.

---

<sup>24</sup> Reynardson, **a.g.m.**, s. 467; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 1.24, s. 6.

<sup>25</sup> Geçmişte, John Riley ve Peter Tindall ortaklığıyla bir şahıs şirketi olarak kurulmuştu. Günümüzde ise *Britannia Steamship Insurance Association Limited* adını almıştır. Bu kuruluşların önceleri şahıs şirketleri olduğu ancak sonradan ticari şirketlere dönüştüklerine ilişkin bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 2.5, s. 9.

<sup>26</sup> Bkz. Giriş/Terminoloji.

<sup>27</sup> Billah, **Maritime Liability Law**, s. 26. O dönemki sınıflandırma dikkate alındığında, “koruma” sınıfında yer alan sorumluluklar, çatma rizikosu veya yolcu ile gemi adamının karşılaşabileceği rizikolar sonucu meydana gelecek zararlardan kaynaklanmakta; “tazmin” sınıfında yer alan sorumluluklar ise eşya taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaktadır.

<sup>28</sup> Reynardson, **a.g.m.**, s. 468; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 11.

<sup>29</sup> Bkz. Birinci Bölüm/III/A.

## II. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN SİGORTA SÖZLEŞMELERİ SINIFLANDIRMALARI İÇİNDEKİ YERİ

TTK uyarınca sigorta sözleşmeleri, temelde ikili bir ayrıma tâbi tutularak zarar ve can sigortaları olarak düzenlenmiştir<sup>30</sup>. Zarar sigortaları da kendi içinde mal ve sorumluluk sigortaları olarak ikiye ayrılmıştır<sup>31</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri bu sınıflandırmaya göre, *sorumluluk sigortası* sözleşmeleri grubunda yer almaktadır.

Öğretide ise sigorta sözleşmeleri, ihtiyacın karşılanması kıstasına göre<sup>32</sup> zarar ve meblağ sigortaları olarak gruplandırılır<sup>33</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası, bu sınıflandırmaya göre, *zarar sigortası* niteliğindedir.

Zarar sigortaları sigorta sözleşmesi kapsamında belirlenen rizikoların gerçekleşmesi sonucunda sigortalının malvarlığında meydana gelebilecek zararların, sözleşmede öngörülen şekilde tazmin edilmesine yönelik sigortalardır<sup>34</sup>. Bu sigortalarla, zararın karşılanması gereksinimine cevap verilmektedir<sup>35</sup>. Öğretide, zarar sigortaları da kendi içinde, aktif ve pasif zarar sigortaları şeklinde ikili bir

<sup>30</sup> Zarar sigortaları için bkz. TTK m. 1453-1486. Can sigortaları için bkz. TTK m. 1487-1520.

<sup>31</sup> Mal sigortaları için bkz. TTK m. 1453-1472. Sorumluluk sigortaları için bkz. TTK m. 1473-1486.

<sup>32</sup> Her ne kadar ihtiyacın karşılanması kıstasına göre sigorta sözleşmeleri zarar ve meblağ sigortaları olarak ikiye ayrılıyorsa da öğretide bu sonuca, sigortalının edim şekline göre yapılan sınıflandırmayla varan yazarlar da bulunmaktadır. Bkz. W. Koenig, “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi”, (çev. Fırat Öztan), **BATİDER**, C. 5, 1969, S. 1, s. 55; Kemal Şenocak, **Mesleki Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2000, s. 17-18; Tamer Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, 11. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 8.

<sup>33</sup> Rayegân Kender, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, 16. bs., İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2018, s. 222; Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 80-83.

<sup>34</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 80. Zarar sigortaları için ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 208; Mertol Can, **Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı) Cilt 1**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018, s. 33; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 16 ve dn. 6; H. Möller, “Menfaat ve Değerlendirilmesi”, (çev. Fırat Öztan), **BATİDER**, C. 4, S. 2, 1967, s. 255; İsmet Sayhan, **Sigorta Sözleşmelerinin Konusu** (Aşkın Sigorta – Eksik Sigorta – Sigorta Tazminatının Hesaplanması), Ankara, Yetkin Yayınları, 2001, s. 60.

<sup>35</sup> Samim Ünan, **Hayat Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998, s. 14.

ayrıma tâbi tutulmuştur<sup>36</sup>. Aktif zarar sigortasına mal sigortaları, pasif zarar sigortasına ise sorumluluk sigortaları örnek verilmektedir<sup>37</sup>.

Aktif zarar sigortalarında, bir kimsenin malvarlığının aktifinde yer alan azalma veya artma imkanının ortadan kalkmasından ötürü meydana gelen zararın tazminine ilişkin sigorta himayesi sağlanır<sup>38</sup>. Bir kimsenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması da onun zarara uğraması sonucunu doğurur<sup>39</sup>. Bu zararlara karşı sigorta himayesi ise pasif zarar sigortası ile sağlanır<sup>40</sup>. Bu sınıflandırmaya göre, deniz araçları sorumluluk sigortası, *pasif zarar sigortasıdır*<sup>41</sup>.

<sup>36</sup> Yaşar Karayalçın, **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi: Özel Sigorta Hukukuna Giriş**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1984, s. 5; Işıl Ulaş, **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku**, 8. bs., Ankara, Turhan Kitabevi, 2012, s. 764; Mertol Can, “Yeni Değer Sigortası”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**, Ankara, BTHAE, 1998, s. 174.

<sup>37</sup> Rayegân Kender, “Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları**, III. Sigorta Semineri, Ankara, 1977, s. 9; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 212; Karayalçın, **Sigorta Hukuku**, s. 53-54; Samim Ünan, **İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998, s. 57.

<sup>38</sup> Kender, **Mesuliyet Sigortası**, s. 7-8; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 13; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 21-22; Kubilay, **Yeni Değer**, s. 49, 54-56; Şenocak, **Mesleki Sorumluluk**, s. 65; Mertol Can, **Türk Özel Sigorta Hukuku**, 3. bs., Ankara, İmaj Yayınevi, 2009, s. 53 ve 165; Can, **Yeni Değer**, s. 173-174; Sayhan, **Sigorta Sözleşmelerinin Konusu**, s. 63; Yaşar Karayalçın, **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Ankara, 1960, s. 53; Karayalçın, **Risk**, s. 5.

<sup>39</sup> Can, **Yeni Değer**, s. 179.

<sup>40</sup> Huriye Kubilay, **Özel Sigorta Hukuku**, İzmir, Fakülteler Kitabevi Barış Yayınları, 2003, s. 105. Benzer şekilde Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 85’te “*Kulüp sigortası, üyenin tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını karşılayan bir sigorta türüdür. Kulüp, üyenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması suretiyle uğrayacağı zararları himaye altına alır.*” ifadesine yer vermiştir. Bu ifadeye göre deniz araçları sorumluluk sigortası yalnızca pasif sigortası tanımına uyan zararlar için sigorta koruması sağlamaktadır. Son olarak bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 22, dn. 35. Acar’a göre Ülgener de açıkça, kulüp sigortası pasifin sigortasıdır ifadesine yer vermese de Algantürk Light ile benzer görüştür. Bkz. Fehmi Ülgener, “Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları”, s. 2 (Çevrimiçi) [www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03.Catmahal\\_indepihmsor.pdf](http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03.Catmahal_indepihmsor.pdf), 10.10.2017. Karş. İlknur Uluğ Cicim/Yunus Alhan, “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 170, Şubat 2017, s. 560. Yazarlar, deniz araçları sorumluluk sigortasının “sorumluluk sigortaları içerisinde kendine özgü yapıya sahip olduğu” görüşündedir.

<sup>41</sup> Karş. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 23. Yazara göre çalışmamızın konusu olan sigorta, aktif zarar sigortasıdır. Bu görüş gerekçelerini İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesine ilişkin iki prensibe dayandırmaktadır. Bunlardan ilki MIA m. 74 hükmünde yer alan sorumluluk sigortalarına ilişkin ifadedir. Hükme göre: “(...) *tazminat, poliçedeki herhangi bir açık hüküm saklı kalmak üzere, söz konusu sorumluluğa ilişkin olarak üçüncü kişiye ödenmiş veya ödenecek meblağdır.*” Anılan görüşe göre, bu ifadeden, çalışmamızın konusu olan sözleşmenin hem aktif hem de pasif zarar sigortası olarak kurulabileceğine yönelik tarafların bir serbestisinin bulunduğu; dolayısıyla bu sözleşmenin mutlaka pasif zarar sigortası olarak kurulması gerektiği sonucu çıkmaktadır. Anılan görüşün ikinci gerekçesi, İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde geçerli olan “önce ödeme kuralı”dır (Önce ödeme kuralı hakkındaki açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm/VI/Ç/2).



Deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında sigortacı tarafından üstlenilen rizikolar bakımından, çatma hadisesinde sigortalı geminin çarpıştığı gemide meydana gelen zararlardan doğan sorumluluk örnek verilebilir<sup>42</sup>. Ayrıca yolcuların gemiden tahliyesi için geminin iskeleye yanaşması sırasında iskeleye, fenerlere veya diğer sabit cisimlere çarpmasından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluk da aynı şekilde teminatın kapsamındadır<sup>43</sup>. Üçüncü kişiye ait iskelenin hasar görmesi örneğinde sigortalının malvarlığında pasif ortaya çıkacaktır. Dolayısıyla kural olarak bu sigortayı pasif zarar sigortası olarak değerlendirmek gerekmektedir. Sonuç olarak deniz araçları sorumluluk sigortasında çoğunlukla sorumluluk sigortasına ilişkin rizikolar sigortacı tarafından üstlenildiğinden<sup>44</sup> bu sigorta pasif zarar sigortasıdır. Bu sebeple sorumluluk sigortasının<sup>45</sup> temel ilkeleri, bu sigorta hakkında da geçerlidir.

---

Acar görüşünü ayrıca, rizikonun gerçekleştiğini bildirimine ilişkin süreleri düzenleyen 6762 sayılı TTK m. 1292 hükmüne dayandırmıştır. Bu hüküm, 6762 sayılı TTK m. 1264 f. 4 uyarınca emredici idi. Hükme göre “sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminatın sigortacı tarafından ödenmesine ilişkin sorumluluk sigortalarında” rizikonun gerçekleştiğinin haber alınması tarihi, iki tarihten biridir: (a) sigortalının üçüncü kişiye vereceği tazminata ilişkin mahkeme kararının kesinleştiğini öğrendiği tarih, (b) dava olmaksızın veya dava sonucu beklenmeksizin üçüncü şahsa sigortalının para ödemiş olması halinde, parayı ödemiş olduğu tarih. Acar’ın görüşüne göre bu ifadeden, sorumluluk sigortalarında rizikonun, pasifin ortaya çıktığı anda değil; ödemeye aktifin azalması anında gerçekleşmiş sayılacağı anlaşılmaktadır. Bkz. Acar, **a.e.**, s. 23, dn. 36. Dolayısıyla yazara göre 6762 sayılı TTK, emredici bir hükümle sorumluluk sigortasının aktif sigortası olarak yapılabilmesini mümkün kılmaktadır. Ayrıca bkz. Ünan, **Riziko**, s. 57. Yazar, sorumluluk sigortalarının pasif sigortası özelliği olmasından dolayı 6762 sayılı TTK m. 1264 f. 4 hükmünde yer verilen ifadenin aktif sigortasına işaret etmesi sebebiyle, hatalı olduğunu belirtmiştir. Benzer şekilde bkz. Karayalçın, **Sigorta Hukuku**, s. 63. 6762 sayılı TTK m. 1292 hükmünün TTK’daki muadili, m. 1446’dır. Güncel hükümde bu ifade yer almadığından, bu sav (Acar, **a.e.**, s. 23, dn. 36) artık ileri sürülemeyecektir. Ayrıca hüküm yürürlükte olsaydı bile, hatalı ifadeler içeren bu düzenlemeyi deniz araçları sorumluluk sigortasının aktif zarar sigortası olduğu yönünde gerekçelendirmek kanaatimizce makul değildir.

<sup>42</sup> Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/b/(1), “Çatma ve Temassız Hasar”.

<sup>43</sup> Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/c/(1), “Sabit veya Yüzer Eşyanın Zarar Görmesi”.

<sup>44</sup> Öte yandan, gerçekleşen rizikonun sonucunda meydana gelen zararın, sigortalı gemide bulunan “sigortalının maliki olduğu yüke” ilişkin bir zarar olması, sigortalının malvarlığının aktifinde oluşan azalmaya örnektir. Bu durum, pasif zarar sigortası özellikleri taşıyan deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında istisnaen aktif zarar sigortasına ilişkin bir zararın tazmin edilebilir oluşuna örnektir.

<sup>45</sup> Giriş/Terminoloji’de ifade edildiği üzere bu sözleşme, İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulduğunda “*protection and indemnity*” olarak isimlendirilmektedir. Bkz. Birinci Bölüm/I, “Deniz Araçları Sorumluluk Sigortasının Ortaya Çıkışı”. 1950’li yıllarda “koruma” hem de “tazmin” sınıfları ayrımı kaldırıldı ve tüm sorumluluklar tek bir çatı altında birleştirildi. Yine de bu gelenek sebebiyle İngiliz hukukunda bu sigortanın hem “sorumluluk sigortası” hem de “tazmin sigortası” özelliği taşıdığı ifade edilmektedir. İngiliz hukukunda tazmin sigortası nitelendirmesinin ilk önce ödeme kuralından kaynaklanan P&I kulüplerine özgü bir kavram olduğuna ilişkin bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 342; P&I kulüplerinin tarihsel olarak tazmin sözleşmesi olarak nitelendirmesinin, zarar sigortalarındaki tazmin ilkesinden başka bir şey olmadığı hakkında bkz. Acar, **a.e.**, s. 21. Ayrıca bkz. İkinci Bölüm/VI/Ç, “Zarar Gören Üçüncü Kişinin Sigortacıya Doğrudan Başvurusu”.

Son olarak eklemek gerekir ki deniz araçları sorumluluk sigortası ve tekne makine sigortası, uygulamada sigortacılar tarafından paket poliçe olarak da yapılmaktadır. Örnek olarak yat malikleriyle bu şekilde sigorta sözleşmeleri kurulmaktadır. Böylelikle aynı sigortacı hem deniz araçları sorumluluk sigortası hem de tekne makine sigortalarına ilişkin sigorta himayesi üstlenebilir.

### III. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI

#### A. Sigortacı

Sigorta sözleşmelerinde sigorta ettiren prim ödeme, sigortacı ise riziko taşıma taahhüdünde bulunur<sup>46</sup>. Sigortacı, sigorta ettirenin prim ödemesi karşılığında riziko taşıma taahhüdünde bulunan taraftır<sup>47</sup>.

Türk hukukunda sigorta şirketleri, anonim şirket<sup>48</sup> veya kooperatif<sup>49</sup> şeklinde kurulabilir (SK m. 3 f. 1 c. 1). Sigorta şirketlerinin sigortacılık faaliyetinde bulunabilmesi<sup>50</sup> için, Bakanlıktan ruhsat<sup>51</sup> alması gerekir (SK m. 5 f. 1). Bakanlığın

<sup>46</sup> Sigortacının riziko taşıma borcuyla ilgili bkz. İkinci Bölüm/IV.

<sup>47</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 230; Kubilay, **Sigorta Hukuku**, s. 40; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 225; Mertol Can, **Sigorta Sözleşmesinin Tabi Olduğu Hukuki Esaslar**, Ankara, İmaj Yayınevi, 2012, s. 12-13; Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 18; Mahmut Bilgen, **Öğreti ve Uygulamada Sigorta Hukuku**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017, s. 47.

<sup>48</sup> Anonim şirket olarak kurulacak sigorta şirketinin kurucularının taşınması gereken koşullar SK m. 3 f. 2 hükmünde düzenlenmiştir. TTK uyarınca anonim şirketler hakkında genel bilgiler için bkz. Reha Poroy/Ünal Tekinalp/Ersin Çamoğlu, **Ortaklıklar Hukuku 1**, 13. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014, s. 277-325; Mehmet Bahtiyar, **Ortaklıklar Hukuku**, 12. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2017, s. 105-404; Anonim şirketin kuruluşuna ilişkin ayrıca bkz. Mehmet Bahtiyar, “6102 sayılı TTK’da Anonim Şirketin Kuruluşu”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 9, S. 117-118, Mayıs-Haziran 2014, s. 9-28; Özge Meriç, **Sigorta Şirketlerinin Kuruluşu ve Faaliyete Geçmesine İlişkin Esaslar**, Ankara, Adalet Yayınları, 2013, s. 34-35.

<sup>49</sup> Sigorta şirketinin kooperatif olması durumunda taşınması için gereken koşullar, SK m. 3 f. 4 hükmünde düzenlenmiştir. TTK uyarınca kooperatif hakkında bkz. Yusuf Üstün/Muhittin Aydın, **Kooperatifler Hukuku**, 2. bs., Ankara, Seçkin Yayınları, 2017, s. 53-84; Fatih Bilgili/Ertan Demirkapı, **Şirketler Hukuku Dersleri**, 6. bs., Bursa, Dora Basım Yayın Dağıtım, 2018, s. 505-524; Meriç, **a.g.e.**, s. 35-42.

<sup>50</sup> SK düzenlemeleri arasında sigorta şirketlerinin kuruluşunda İdareden izin alınması öngörülmemiştir. Ancak 15.11.2012 tarih ve 28468 sayılı RG’de yayımlanan Anonim ve Limited Şirketlerin Sermayelerini Yeni Asgari Tutarlara Yükseltmelerine ve Kuruluşu ve Esas Sözleşme Değişikliği İzne Tabi Anonim Şirketlerin Belirlenmesine İlişkin Tebliğ m. 5 uyarınca anonim şirket olarak faaliyet gösteren sigorta şirketleri de kuruluşları ve esas sözleşme değişiklikleri bakımından Ticaret Bakanlığı’nın iznine tâbi tutulmuştur. Yayımlı tarihinde yürürlük kazanan bu düzenleme kooperatiflere değil, yalnızca anonim şirket olarak faaliyet gösteren sigorta şirketlerine uygulanmaktadır. Tebliğin hukuki dayanakları, Tebliğ m. 3 uyarınca, TTK m. 210, 333, 453 ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun m. 20 hükmüdür (14.01.2011 tarihinde kabul edilen 6103 sayılı Kanun, RG 14.02.2011/27846, yürürlük 01.07.2012).

bu yetkisi, 47 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Denetleme ve Düzenleme Kurumuna” verilmiştir<sup>52</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerini Türkiye’de kurmak isteyen sigortacının “su araçları sorumluluk” branşında ruhsat alması gerekir<sup>53</sup>. Böylelikle sigortacı, sigortacılık faaliyetine başlayabilecek; faaliyet alanı dışında başka bir işle iştigal<sup>54</sup> edemeyecektir (SK m. 3 f. 1 c. 2).

Önceden belirtildiği üzere, SK m. 15 f. 1 uyarınca kural olarak “Türkiye’de yerleşik kişiler Türkiye’deki menfaatlerini sigorta ettirmek istediklerinde kural olarak Türkiye’de faaliyette bulunan sigortacılarla, Türkiye’de sigorta sözleşmesi kurmak zorundadır”. Bu doğrultuda, çalışmamızın konusu olan sigorta, bu branşta ruhsat almış sigorta şirketine Türkiye’de yaptırılabilir. Ayrıca, SK m. 15 f. 2 hükmünün verdiği imkânla bu sigorta, yurtdışındaki sigorta şirketlerine de yaptırılabilir<sup>55</sup>. Bu sigorta yurtdışında, ya *kulüpler* ya da *sabit prim esasıyla çalışan*

---

Tebliğin eleştirisi için bkz. Zehra Şeker Ögüz, “Sigorta Şirketlerinin Kuruluşunun ve Esas Sözleşme Değişikliğinin Gümrük ve Ticaret Bakanlığının İznine Bağlanmasının Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. iur. Merih Kemal Omağ’a Armağan**, C. 3, **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), Özel Sayı, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 227-229; Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 20.

<sup>51</sup> Bilgi için bkz. Zehra Şeker Ögüz, “5684 sayılı Sigortacılık Kanununun Sigorta Şirketlerinin Kuruluşu ve Ruhsatnameye İlişkin Esaslarının Değerlendirilmesi”, **THD**, S. 13, Eylül 2007, s. 51-54; Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 24-26.

<sup>52</sup> Bkz. Giriş/dn. 17.

<sup>53</sup> Bkz. Giriş/dn. 6. Aynı şirket, su araçları sorumluluk branşına ek olarak, Mayıs 2018’de “genel sorumluluk” branşında da ruhsat almıştır ancak genel sorumluluk branşına ilişkin ruhsatnamenin iptal edildiği 15.08.2018 tarihinde kamuoyuna ilan edilmiştir.

<sup>54</sup> Bilgi için bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 16-17; Emine Yazıcıoğlu, “Sigorta ve Reasürans Şirketlerinde Faaliyet Alanı Sınırlaması (Başka İşle İştigal Yasağı)”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Baki İlkay Engin (Ed.), C. 2, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1836-1842; Melisa Sürücü, “Türk ve Avrupa Birliği Mevzuatında Sigortacılık Faaliyetinin Sınırı Bakımından Doğrudan Bağlantılı İş Kavramı”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, Tufan Ögüz (Ed.), İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 1097.

<sup>55</sup> Bununla birlikte 2011/9 sayılı “5684 sayılı Kanunun 15. maddesinin Uygulanmasına İlişkin Genelge” uyarınca: “Türkiye’de yerleşik kişilerin bizzat, (...) veya (...) sigorta brokerleri vasıtasıyla, (...) yurtdışında mukim sigortacı bulmak suretiyle sigorta sözleşmesi akdetmesi mümkünken; yurtdışında mukim sigorta şirketinin (...), sigorta ettirenlerin herhangi bir talebi olmaksızın Türkiye’de doğrudan satış ve pazarlama faaliyetini yürütebilmesi mümkün bulunmamaktadır. Türkiye’de faaliyet gösteren bir sigorta acentesinin, 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 15. maddesinin ikinci fıkrasında öngörülen istisnalar kapsamında olsa dahi, yabancı sigorta şirketlerinin sigorta ürünlerinin satılmasına veya pazarlanmasına aracılık etmesi söz konusu değildir.” Bu doğrultuda Türkiye’de sigortacılık faaliyeti yürütmeye yönelik ruhsatı olmayan yabancı deniz araçları sorumluluk sigortacısı için acentenin Türkiye’de işlem yapamayacağı anlaşılmaktadır. Çalışmamız hazırlanırken, bu Genelge, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu websitesinden (<https://www.hmb.gov.tr/sigortacilik-ve-ozel-emeklilik-mevzuat>) kaldırılmıştır ancak Türkiye Sigorta Birliği websitesinde yer almaktadır. (Çevrimiçi), <https://www.tsb.org.tr/images/Documents/2011-9.pdf>, 09.11.2019. Genelgenin Kurum websitesinden

*sigortacılar* tarafından yapılabilir. Sigortanın bu şekilde yaptırılması istendiğinde, sigortacı olarak daha çok *kulüpler* tercih edilmektedir.

Günümüzde deniz araçları sorumluluk sigortası alanında faaliyet gösteren dünyanın en büyük kulüpleri, “Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu<sup>56</sup>” çatısı altında Londra’da örgütlenmiş olan on üç kuruluştur<sup>57</sup>. Sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara oranla üyelerine daha yüksek sigorta bedelleri içeren poliçelerle sigorta koruması sağlamaktadır<sup>58</sup>. Kulüplerin en büyük özelliği, yaptıkları sigortayı

---

kaldırılmış olması, ilgili görüşün değiştiği şeklinde yorumlanabileceğinden kanaatimizce önem taşımaktadır. Bu durumda bu sigorta, brokerler aracılığıyla yaptırılmaktadır. Uygulamada bu sigortanın, sigorta brokerleri aracılığıyla yurtdışında yaptırılması SK m. 3 f. 5 hükmüne aykırılık teşkil etmemektedir. Ayrıca dikkat çekmek gerekir ki yabancı sigortacının doğrudan sigorta ettirene bir teklif götürmesi veya reklam yapması kısıtlanmaktadır. Yalnızca kendisine yöneltilen teklifleri kabul edebilmesine imkân tanınmaktadır. Burada, yalnızca kendilerine yöneltilen teklifleri kabul etmesi yoluyla sözleşmenin kurulduğu kabul edilmektedir. Bkz. 5684 sayılı SK’nın 15. maddesinin Uygulanmasına İlişkin 2011/9 sayılı Genelge; Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012, s. 219-220.

<sup>56</sup> 1899 yılında kurulmuş olan *International Group of Protection and Indemnity Clubs (IG)* ile ilgili bilgi için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.igpandi.org>, 10.08.2017; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 43 vd.

<sup>57</sup> On üç kuruluşun sekizi İngiliz Kulübüdür. İngiliz Kulüpleri şunlardır: *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited*, (Çevrimiçi) <http://www.britanniapandi.com> (Anılış: “*Britannia*”); *The London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Limited*, <http://www.londonpandi.com>, (Anılış: “*London PI*”); *The North of England Protecting & Indemnity Association Limited*, <http://www.nepia.com> (Anılış: “*North of England*”); *The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)*, <http://www.shipownersclub.com> (Anılış: “*Shipowners*”); *The Standard Club Ltd* <http://www.standard-club.com>, (Anılış: “*Standard*”); *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited* <http://www.steamshipmutual.com>, (Anılış: “*Steamship*”); *United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited* <http://www.ukpandi.com>, (Anılış: “*UK PI*”); *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)* <http://www.westpandi.com>, (Anılış: “*West of England*”). Diğer beş kulüpten *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.* <http://www.american-club.com>, (Anılış: “*American Club*”) Amerika’da; *Assuranceforeningen Skuld* <http://www.skuld.com>, (Anılış: “*Skuld*”); ve *Gard P&I (Bermuda) Ltd.* <http://www.gard.no>, (Anılış: “*Gard*”) Norveç’te; *The Japan Ship Owners’ Mutual Protection & Indemnity Association* <https://www.piclub.or.jp>, (Anılış: “*Japan PI*”); Japonya’da ve *Sveriges Ångfartygs Assurans Förening/The Swedish Club* İsveç’tedir. <http://www.swedishclub.com>, (Anılış: “*Swedish Club*”), 10.08.2017.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, kulüplerin kendi aralarındaki ilişkinin detaylarını içeren “Havuz Sözleşmesi” kurulmaktadır. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 368; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 368-369. “Ortaklık Sözleşmesi” ise Kulübün ve üyenin yükümlülüklerini içermektedir. Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 25-26’da ve Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 10’da ortaklık sözleşmesinin içeriğine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Bundan başka, kulüp yöneticiliği (*professional managers*) de, Ortaklık Sözleşmesi’nde belirtilmekte, genellikle sermaye şirketleri tarafından yerine getirilmektedir. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 12-15; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 28; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 51-53. Konuyla ilgili bir İngiliz hukuku mahkemesi kararı için bkz. Gregory Maritime Ltd v. Thomas R Miller & Son Ltd [1966] 1 Lloyd’s Rep 296. “Ortaklık Sözleşmesi”, *Articles of Association* olarak ifade edilmektedir. Son olarak “Kuruluş Belgesi” (*Memorandum of Association*) ise kulübün kuruluşuna ilişkin detayların yer aldığı metindir.

<sup>58</sup> Dünya deniz ticaret filosundaki tankerlerin ve okyanus seferi yapan gemilerin yüzde doksan beşinden fazlasının sorumluluk sigortacılarının IG kulüpleri olduğuna ilişkin bkz. D. J. Lloyd Watkins, “An International Regime for Compulsory Insurance for Vessels: A Case for Caution”, **Uniform Law Review**, C. 2, S. 2, 1997, s. 273. Kulüplerle ilgili genel bilgi için bkz. Mark Tilley,

“karşılıklı sigorta” olarak tanımlamalarıdır. Bu özellik doğrultusunda donatanlar, kendilerine yöneltilebilecek taleplerin giderlerinin karşılanması için ortak hareket etmektedir<sup>59</sup>. Öğretide ifade edildiği üzere, son yıllarda İngiliz hukukunda kulüpler, karşılıklılık esasına göre çalışmaktan gittikçe uzaklaşmaktadır<sup>60</sup>.

Kulüplerden başka *sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar* da çalışmamızın konusu olan sigorta sözleşmesini kurabilir. Sabit prim esası uyarınca belirlenen primlerin sigorta ettirenler tarafından ödemesi karşılığında, himaye temin edilmektedir<sup>61</sup>. Oysa kulüpler, değişken prim esasına göre faaliyet göstermektedir<sup>62</sup>. Şöyle ki kulüpler, üyelerinden peşin olarak tahmini bir “katkı” (*call*) talep eder. İlgili sigorta döneminde yöneltilecek taleplerin büyüklüğüne göre sonradan, ilave katkı da

---

“The Origin and Development of the Mutual Shipowners’ Protection and Indemnity Associations”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, C. 7, S. 2, 1986, s. 261; John D. Kimball, “The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law”, *Tulane Law Review*, C. 87, S. 5-6, 2013, s. 1147.

<sup>59</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 4.17, s. 35; Ling Zhu, **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage**, Berlin Heidelberg, Springer-Verlag, 2007, s. 128; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 79.

<sup>60</sup> İngiliz hukukunda *mutuality*, Türkçede “karşılıklılık” veya “mütualite” olarak ifade edilmektedir. Öğretide haklı olarak belirtildiği üzere, günümüzde kulüplerin yaptığı P&I sigortası, MIA m. 85 hükmündeki karşılıklı sigorta tanımına uygun değildir. Zira tanıtıma yer alan iki veya daha fazla kişinin birbirini sigortalaması terimi, her Kulübün ayrı birer tüzel kişiliği olmasından ötürü geçerliliğini yitirmiştir. Bu hüküm, kulüp sigortasının eski sistemini açıklamaktadır. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 25; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 25. Ayrıca dikkat çekmek gerekir ki, MIA m. 85(3) uyarınca kulüpler, MIA 1906 hükümlerini tadil edebilirler. Bkz. Robert M. Merkin, **Marine Insurance Legislation**, 5. bs., Londra, Informa, 2013, s. 143.

<sup>61</sup> *MS Amlin, Hanseatic, Lodestar Marine, Ingosstrakh, Navigators, Management Ltd, British Marine, Carina, ve Osprey Underwriting Agency Ltd*, bu sigortacılar örneklerdir. Sabit prim esasına göre çalışan sigortacılarla kulüplerin birbirinden farkı için bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 23-27. On üç Kulüp arasından *Shipowners* dışındaki Kulüplerin çoğunluğu büyük tonajlı gemileri sigortalamayı hedeflediğinden, aslında daha küçük tonajlı deniz araçlarına sigorta yapan kuruluşlara da ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaç çoğunlukla sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar tarafından karşılanmaktadır. Türkiye dışında, kuruldukları ülkelerde bu sigortaya olan ihtiyacı karşılamak üzere kurulan sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar örnek, *China P&I, Korea P&I, Islamic P&I*’dir. *China Shipowners Mutual Assurance Association (China P&I)*, 1984’ten itibaren, Çin’in Beijing şehrinde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kurmaktadır (Çevrimiçi) [www.cpiweb.org](http://www.cpiweb.org); 2000’den itibaren Güney Kore’nin Seul şehrinde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kurmaktadır. (Çevrimiçi) [www.kpiclub.or.kr](http://www.kpiclub.or.kr); 2001’den itibaren Birleşik Arap Emirlikleri’nin Dubai şehrinde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kurmaktadır. (Çevrimiçi) <http://www.islamicpandiclub.com/>, 10.08.2017. Ek olarak, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar, IG kulüplerinin ayrıca kurduğu bir sabit primli fasiliteler olarak da görünüm kazanabilir. Örnek olarak *Standard Club* tarafından oluşturulan yalnızca küçük tekneler için tasarlanan sigorta için bkz. (Çevrimiçi) [www.standard-club.com/what-we-do/small-craft/fixed-premium-pi-cover](http://www.standard-club.com/what-we-do/small-craft/fixed-premium-pi-cover), 10.08.2015. Benzer şekilde *London P&I* teminatı için bkz. (Çevrimiçi) [www.londonpandi.com/small-ships](http://www.londonpandi.com/small-ships), 10.08.2017.

<sup>62</sup> Prim ödeme esasına göre sigortalar, *mütehavvil primli* ve *sabit primli* sigorta olarak ikiye ayrılmaktadır. Bkz. Ali Bozer, **Sigorta Hukuku**, Ankara, BTAHE, 1965, s. 82 ve 83; Mustafa Çeker, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 18. bs., Adana, Karahan Kitabevi, 2017, s. 22-23.

talep edebilir<sup>63</sup>. Dolayısıyla prim sistemleri, kulüplerle sabit prim esasıyla çalışan sigortacıları birbirinden ayıran temel bir farklılıktır.

İşaret etmek gerekir ki, sigorta ettiren deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurarken, istediği sigortacıyı seçebilir. TBK m. 26 uyarınca taraflar, bir sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilirler. Bu hüküm, sözleşme özgürlüğünün bir görünümüdür. Ayrıca, SK m. 32 f. 5 c. 1 uyarınca sigorta ettirenin sigortacıyı seçme özgürlüğünün sınırlandırılmayacağı belirtilmiştir. SK m. 32 f. 5 c. 2 uyarınca ise “*Bir sözleşmenin unsurları içinde, taraflardan birinin bu sözleşmede yer alan bir hususta sigorta yapmaya zorunlu tutulduğu hallerde, söz konusu sigortanın belli bir şirketle yaptırılmasına ilişkin sözleşmeye konmuş her şart hükümsüzdür.*” Dolayısıyla bir sözleşmede belli bir sigorta şirketinin seçilmesine ilişkin bir kaydın<sup>64</sup> yer alması durumunda bu kayıt hükümsüzdür<sup>65</sup>. Böyle bir kayda yer verilmemekle birlikte, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurabilecek sigortacıların listelendiği bir düzenleme, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı<sup>66</sup> tarafından yayımlanmıştır. 2012 yılında hazırlanan 2017 yılında tadil edilen<sup>67</sup> “Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde

<sup>63</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 26; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 81.

<sup>64</sup> Dolayısıyla açıkça sigorta şirketi adı verilirse de, tek bir sigorta şirketini tanımlayan bazı unsurlarla o sigorta şirketini işaret etmek hukuka aykırıdır. SK m. 32 f. 5 c. 2 uyarınca, sigortanın belli bir sigortacıyla yaptırılmasına veya bazı sigortacılar öncelik tanınmasına ilişkin sözleşmeye konulmuş şartlar hükümsüz kılınmaktadır. Hükümün hedefi bankaların ve diğer güçlü finansal yapıya sahip kuruluşların müşterilerini kardeş şirketlere veya anlaşmalı sigorta şirketlerine yönlendirmeleri önlemektir. Bkz. Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 1 Genel Hükümler (Madde 1401-1452)**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 63.

<sup>65</sup> Krediyeye bağlı hayat sigortası sözleşmelerinde belli bir sigortacıyı seçmek durumunda bırakılan kredi alan bakımından durum benzerdir. Tüketici hukukuna ilişkin bu örnekle ilgili bkz. Melda Taşkın, **Krediyeye Bağlı Hayat Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Doktora Tezleri Dizisi No: 7, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2019, s. 66, dn. 151.

<sup>66</sup> Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın kurulmasına; 06.04.2011 tarih ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulu tarafından 26.09.2011 tarihinde kararlaştırılmıştır. Bkz. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK no: 655, RG 01.11.2011/28102 mükerrer).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın adı ise “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” olarak değiştirilmiştir. Bu doğrultuda çalışmamız kapsamında, Bakanlığın adı bu doğrultuda değiştirilmiştir. İlgili düzenleme için bkz. 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 09.07.2018/30473 mükerrer). 10.05.2018 tarih ve 7142 sayılı Kanunun verdiği yetkiyle bu değişikliğe 02.07.2018 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından karar verilmiştir.

<sup>67</sup> 45168 sayılı Yönerge, 2012 tarihli Yönergenin 2017 yılında tadil edilmesiyle oluşturmuştur. Bu düzenlemeyle, belli bir süreden sonra geçerli olmak üzere üçüncü grup sigortacıların listeden çıkarılması yaptırımı öngörülmektedir. Ayrıca ikinci grup için başvuru sahiplerinden uluslararası kredi derecelendirme kuruluşlarınca verilmiş A (-) ve üzeri veya buna eş değer bir nota sahip olmaları aranmıştır. Ayrıca, sigortacının reasürörleri aracılığıyla sağladığı toplam teminat tutarının

Muteber Kabul Edilebilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge<sup>68</sup>”, bu listeyle birlikte uygulanmaktadır. Bu doğrultuda deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurabilecek, *kulüpler* veya *sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar* ancak Yönerge koşulları kapsamında MSKK’da bulunanlardan birisi olabilir. Ayrıca İdare, gemilerin Yönerge şartlarını taşıyan güvencelerinin olup olmadığını kontrol etmektedir<sup>69</sup>. Dolayısıyla sigortanın yurtdışında yaptırılması durumunda, sigortacının Yönerge m. 6 vd. uyarınca öngörülen usulle listeye dahil olması öngörülmüştür. DASST m. 6 f. 1 c. 2 uyarınca da yurtdışında yaptırılacak deniz araçları sorumluluk sigortalarının 45168 sayılı Yönerge’de belirtilen şartlarla uyumlu olması aranmıştır. Anılan düzenlemeler, SK m. 32 f. 5 c. 2 ile birlikte değerlendirildiğinde, sözleşme özgürlüğünün bir görünümü olan sigortacı seçme özgürlüğünün sınırlandırılıp sınırlandırılmadığı sorusu cevaplanmalıdır. MSKK’nın yalnızca sigorta ettireni koruma amacı ile bazı sigortacıları listenin dışında tuttuğu kabul edilebilir. Zira MSKK ile yalnızca bir sigortacı işaret edilmemektedir. Uzun bir liste yapılarak birçok sigortacıya yer verilmiştir. Bir sigortacının mali gücünün yetersiz olması sebebiyle, rizikonun gerçekleşmesi sonucu oluşacak zararları tazmin edemeyeceği tespit edildiği takdirde listeden çıkarıldığı dikkate alındığında, kanaatimizce bu düzenlemeyle kamu yararı gözetilerek, örnek olarak iflas etmiş bir sigortacıyla sigorta sözleşmesi kurulması önlenmeye çalışılmaktadır.

Daha önceden de ifade edildiği üzere, çalışmamızın konusu olan himayenin yurtdışından temin edilebildiği kuruluşlar: (a) *Kulüpler* veya (b) *Sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar*dır. Türkiye’de ise, SK m. 3 f. 1 c. 1 uyarınca kurulan ve SK m. 5. f. 1 uyarınca ruhsatlandırılan anonim şirket bu gruplandırma bakımından

---

500.000.000 ABD Doları’ndan az olamayacağını ve reasürans anlaşmalarının Türkiye’nin taraf olduğu veya olacağı milletlerarası sözleşmelerde öngörülen sorumluluk bedellerini sağladığını gösteren bir belge sunmaları öngörülmüştür.

<sup>68</sup> MSKK, 45168 sayılı Yönerge ile 30.05.2017 tarihinde güncellenmiştir. Bkz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı web sitesi, (Çevrimiçi) [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel\\_haber/20170530\\_165802\\_64032\\_1\\_64480.html](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber/20170530_165802_64032_1_64480.html), 20.08.2018.

<sup>69</sup> Ayrıca bkz. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme 2001 (BUNKER 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge (1997 sayılı Yönerge) ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge (1998 sayılı Yönerge). 1997 ve 1998 sayılı Yönergelerde m. 8 f. 1 hükmü uyarınca 45168 sayılı Yönergeye atıfta bulunulmuştur. Şöyle ki her iki Yönergede de 45168 Yönerge şartları uyarınca güvence sunulması öngörülmüştür.

değerlendirildiğinde, *sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar grubuna girmektedir*<sup>70</sup>. Ayrıca aynı şirkete, İdare tarafından yukarıda anılan MSKK'nın birinci sırasında yer verilmiştir.

## B. Sigorta Ettiren

Sigorta ettiren, sigortacı ile sigorta sözleşmesi kuran veya bir temsilci vasıtasıyla adına ve hesabına sigorta sözleşmesi kurulan taraftır<sup>71</sup>. Sigorta sözleşmesi kapsamında temel edimi prim ödemektir<sup>72</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde sigorta ettiren, “*gemisini menfaat sağlamak amacıyla denizde kullanan gemi maliki*” olarak tanımlanan donatandır<sup>73</sup> (TTK m. 1061 f. 1). Ayrıca, malikin gemisini işletmediği durumda gemi işletme müteahhidi de, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurabilir<sup>74</sup>.

“Sigorta ettiren”, sözleşmenin kulüple kurulması durumunda “üye” olarak adlandırılmaktadır<sup>75</sup>.

<sup>70</sup> Şirketin kuruluşuyla ilgili bir haber için bkz. Deniz Haber Ajansı web sitesi, 15.01.2014 tarihli haber (Çevrimiçi) [www.denizhaber.com.tr/devlet-destekli-turk-pi-club-kuruldu-haber-53348.htm](http://www.denizhaber.com.tr/devlet-destekli-turk-pi-club-kuruldu-haber-53348.htm), 15.05.2017.

<sup>71</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 83. Sigorta ettiren kavramına ilişkin ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 230; Bozer, **Sigorta Hukuku 1981**, s. 43; Kubilay, **Sigorta Hukuku**, s. 40; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 249; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 13; Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 23; Bilgen, **Sigorta Hukuku**, s. 47; Ali Ayli, **Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu**, Ankara, Vedat Kitapçılık, 2003, s. 43-44.

<sup>72</sup> Sigorta ettirenin prim ödeme borcuna ilişkin bkz. Üçüncü Bölüm/II.

<sup>73</sup> Donatan *P&I* sigortası dışında, Çarterer *P&I* teminatı da mevcuttur. Çarterer *P&I* teminatına ilişkin bilgi için bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §25.1-25.29, s. 373-380. Çarterer *P&I* teminatı, çalışmamızın kapsamına dâhil edilmemiştir.

<sup>74</sup> Türk mevzuatında Gemi Acenteleri Yönetmeliği, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik ve Limanlar Yönetmeliği bakımından “işleten/gemi işleticisi/işletici/gemi işletmecisi” kavramlarının TTK “gemi işletme müteahhidi” kavramıyla birlikte ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Aracı**, s. 145-147. Ayrıca bkz. Kübra Var Türk/Hakan Karan, “Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 120.

<sup>75</sup> Çalışmamızda özellikle kulüplere ilişkin bir durum anlatılmadıkça üye yerine sigorta ettiren kullanımı tercih edilmiştir. İngiliz hukukunda üyeler, kulübün hissedarı değildir ve sermaye taahhüdünde bulunmamaktadır. Bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 57.



## IV. SÖZLEŞMENİN İLGİLİLERİ

### A. Sigortalı

Zarar sigortalarında “sigortalı”, sigorta himayesinden istifade eden, bir başka deyişle riziko gerçekleştiğinde sigorta tazminatı kendisine veya kendisi için ödenecek olan ve sigortalanan menfaatin sahibi olan şahıstır<sup>76</sup>. Sigortalanan bir menfaatin sahibi olan kişi, sigorta sözleşmesini sigortacıyla bizzat kurduğu takdirde kendisi bu sözleşme dolayısıyla hem “sigorta ettiren” hem de “sigortalı” olur<sup>77</sup>. Buna karşılık sigortalanan menfaatin sahibi dışında bir kişi de, sigorta sözleşmesini kurabilir. Bu durumda “sigorta ettiren” sözleşmeyi üçüncü kişi yararına kuran kişi; “sigortalı” ise hesabına sözleşme yapılan üçüncü kişidir. Şöyle ki sigorta ettiren, üçüncü bir şahsın menfaatinin “başkası hesabına sigorta” şeklinde, “sigortalının hüviyetini bildirerek veya bildirmeyerek” sigorta ettirebilir<sup>78</sup>. Sigorta ettiren, üçüncü kişinin menfaatinin onun adını belirterek sigorta ettirdiği takdirde, “başkası lehine sigorta<sup>79</sup>” sözleşmesi kurulur (TTK m. 1454 f. 1). Belirtmek gerekir ki, 6762 sayılı TTK’da başkası “hesabına” sigorta olarak adlandırılan düzenleme<sup>80</sup>, TTK m. 1454

<sup>76</sup> Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 34. Sigortalı kavramına ilişkin ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 235; Kubilay, **Sigorta Hukuku**, s. 41; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 32; Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 25; Merih Kemal Omağ, **Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu**, İstanbul, SHTD, 1985, s. 92; Samim Ünan, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 2 Zarar Sigortaları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 25. Ayrıca, İngiliz hukukunda *assured* teriminin kullanılıyor oluşu, sigortalı ve sigorta ettiren kavramlarının birbirinden ayrılması bakımından önem taşımaktadır. Buna göre, *policyholder* kavramı sigorta ettirene, *assured* kavramı sigortalıya tekabül etmektedir. Türk sigortacılık uygulamasında, poliçelerde sigorta ettiren yerine sigortalı terimi kullanıldığı görülmektedir. Bazı durumlarda sigortalı kavramının sigorta ettiren olarak düzeltilmesi gerekmektedir. Aynı doğrultuda bkz. Zehra Şeker Ögüz, **Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Sigorta Sözleşmelerinde Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2010, s. 63, dn. 121.

<sup>77</sup> Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 34.

<sup>78</sup> Can, **a.e.**, s. 34; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 64.

<sup>79</sup> TTK m. 1454 f. 1 uyarınca kurulabilecek başkası hesabına sigorta, üçüncü kişi lehine kurulan bir sözleşmedir. TBK m. 129’da düzenlenen “tam üçüncü şahıs yararına” sözleşmenin bir türüdür. Bilgi için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 26 ve 30; Samim Ünan, “Mal Sigortalarında Başkası Hesabına Sigorta”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 2, Aralık 2012, s. 11. Ayrıca üçüncü şahıs yararına sözleşmeyle ilgili bkz. M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 2, 14. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 441-443; Şener Akyol, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008, s. 21. Ayrıca, sigorta sözleşmesinin kimin menfaati için yapıldığı açık bırakılabilir (TTK m. 1454 f. 3). Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 38-39.

<sup>80</sup> 6762 sayılı TTK m. 1321’de hayat sigortaları, m. 1334’te kazaya karşı sigortalar ile m. 1342,1442, 1445 ve devamında ise denizcilik rizikolarına karşı sigortalar kapsamında düzenlenmiştir.

hükmünün kenar başlığında, başkası “lehine” olarak nitelendirilmiştir<sup>81</sup>. Öğretide ifade edildiği üzere, TTK m. 1454 hükmünde başkası “lehine” sigorta yerine başkası “hesabına” ifadesinin kullanılması, bu sigortada zararın üçüncü kişinin hesabında gerçekleşmiş olacağı gerekçesiyle daha isabetli olacaktır<sup>82</sup>.

Sigortalıyla ilgili diğer bir düzenleme, TTK m. 1412 hükmüdür. Bu hükmünde sigorta ettirenin bilgisine ve davranışına hukuki sonuç bağlanan durumlarda, sigortadan haberi olması şartı ile “sigortalının” (temsilci söz konusu ise temsilcinin) bilgisi ve davranışının da dikkate alınacağı öngörülmüştür<sup>83</sup>. Hükmün uygulama alanının diğer görevler bakımından geçerli olup olmadığı önemli bir sorudur. TTK m. 1412 hükmüne ilişkin madde gerekçesi dikkate alındığında, hükmün uygulama alanının sözleşme öncesi ihbar görevinin yerine getirilmesiyle sınırlı olduğu anlaşılmaktadır<sup>84</sup>.

<sup>81</sup> Sigortalı başlığı altında TTK m. 1454’te mal sigortaları için düzenlenmiştir. TTK m. 1485’te ise sorumluluk sigortaları için de geçerli olacağı ifade edilmektedir.

<sup>82</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 26, 28, 30; Samim Ünan, “Türk Ticaret Kanunu Taslağının Sigorta Hukuku Başlıklı Altıncı Kitabı Hakkında Düşünceler”, **SHD**, Özel Sayı 10: Türk Ticaret Kanunu Taslağı, 2005, s. 151. “Hesabına” ifadesinin kullanımını tercih eden diğer çalışmalar için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 236; Mehmet Somer, “Başkası Hesabına Sigortanın Gerçekleşme Şekilleri”, **Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 43. Karş. Hüseyin Ülgen, “Başkası Lehine Sigorta ve Bu Sigortada Sigortalının ve Sigorta Ettirenin Talep ve Dava Hakkı”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, C. 3, İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 2830’da ve dn. 6’da yazar, “lehine” ifadesinin kullanımını TTK tasarısının hazırlandığı dönemde yürürlükte olan eBK m. 111 hükmünün kenar başlığındaki “lehine” terminolojisinin kullanımına bağlamakta; bu doğrultuda mevcut TTK düzenlemelerinin de TBK m. 129 hükmü ile uyumlu olması bakımından başkası “yararına” ifadesinin kullanımını önermektedir.

<sup>83</sup> PEICL 1:206 hükmü benzer bir düzenlemedir. Buna göre, sigorta ettiren veya sigortalı bir üçüncü kişiye sigorta sözleşmesinin kurulması veya ifa edilmesi için sorumluluklar verdiği takdirde, o üçüncü kişinin bilgisi, duruma göre sigorta ettiren veya sigortalının bilgisi hükmündedir. Samim Ünan/Kerim Atamer, **Principles of European Insurance Contract Law (PEICL) Avrupa Sigorta Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (ASSHİ) İngilizce metin ve Türkçe çeviri**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2011, s. 17. Ayrıca bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 390. Yazar, hükümde yer verilen “temsilci” ifadesinden “borçlar hukukundaki temsilcinin değil”, “sigorta hukukundaki temsilcinin” anlaşılması gerektiğini ifade ederek, bu anlamda Alman hukuku çözümünün benimsenmesi gerektiği görüşündedir. Alman hukukundaki kabul için Ünan, **a.e.**, s. 391’de, üçüncü bir kişinin rizikonun yönetimini devralmış olması durumunda, belirli ve önemsiz denemeyecek ölçüde sigorta ettirenin hesabına hareket eden kişinin “sigorta hukuku anlamında temsilci sayılacağını” ifade etmiştir. Ayrıca bkz. Ünan, **a.e.**, s. 123-126. Temsilci kavramına ilişkin 6762 sayılı TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde yayımlanan bir makale için bkz. Samim Ünan, “Kara Sigortalarında Sigorta Ettirenin Görevleriyle İlgili Bazı Sorunlar”, **SHD**, S. 1, 1998, s. 110-111.

<sup>84</sup> Ayrıca bkz. Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 78’te yazar, TTK m. 1412 hükmüne ilişkin gerekçede kullanılan ifadelerin “*hükmün uygulama alanının yalnızca sözleşme öncesi ihbar görevinin yerine getirilmesi ile sınırlı olduğu*” sonucunu ortaya çıkardığını belirtmiştir. Devamında ise, “*Ancak kanaatimce, sigortacının riski ölçmesi için gerekli olan bilgilere sahip olması ihtiyacı, yalnızca sözleşmenin kurulması anında değil, sözleşmenin devamı süresinde de devam etmektedir. Bu sebeple TTK m. 1412 hükmünün, edimler arası dengenin sağlanmasında rol oynayan rizikoyu*

DASSGŞ'nin tanımlar başlıklı m. A.2 düzenlemesine göre ise “sigortalı”, “sigorta yaptırmak zorunda olan işleten ya da donatan” olarak tanımlanmıştır. Aynı maddede işletenin, “poliçede kayıtlı olan ve yolcu taşıma ruhsatı bulunan gerçek veya tüzel kişi”; donatanın ise “gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki” olduğu belirtilmiştir.

DASSGŞ kapsamında önem taşıyan bir konu, “menfaat sahibinin değişmesi”nin sigorta sözleşmesini nasıl etkileyeceğidir. Bu mesele ilk olarak 6762 sayılı mülga TTK ve Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda<sup>85</sup> düzenlenmiştir. Şöyle ki 6762 sayılı TTK m. 1303 uyarınca aksine sözleşmenin bulunmadığı durumda, menfaat sahibi değişikliğinde sigorta sözleşmesinin devam ettiği kabul edilmiştir. DytSGŞ m. C.4 c. 1'deki düzenleme de aynı doğrultudadır<sup>86</sup>. Buna karşılık, TTK m. 1470 hükmünde, anılan düzenlemelerin aksi kabul edilmiştir. Şöyle ki, “sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi” kenar başlıklı TTK m. 1470 uyarınca, sigorta sözleşmesi sırasında menfaat sahibi değiştiği takdirde kural olarak sözleşme de ortadan kalkacaktır<sup>87</sup>. DASSGŞ m. C.4 ile benimsenen esas, hem mal sigortaları bakımından geçerli olan TTK m. 1470 hem de DytSGŞ m. C.4 c. 1 düzenlemelerinden farklıdır. DASSGŞ m. C.4 uyarınca, sigorta sözleşmesi süresi içinde donatan veya işleten değiştiği takdirde, yeni donatan veya işleten tarafından derhal yeni sigorta sözleşmesi kurulacaktır. Bu zaman zarfında asgari olarak yeni sözleşmenin kurulduğu tarihe kadar; azami olarak da on günlük süre<sup>88</sup> boyunca mevcut sigorta sözleşmesi geçerli olacaktır<sup>89</sup>. Böylelikle

---

*ağırlaştırma görevi bakımından da uygulama alanı bulduğunun kabulü gerekmektedir.” ifadesine yer vermiştir.*

<sup>85</sup> DytSGŞ, yürürlük tarihi: 09.03.2011, yürürlükten kaldırılma tarihi: 13.08.2014.

<sup>86</sup> DytSGŞ'de yer alan ifade şöyledir: “Sigorta ettirenin değişmesi halinde poliçeden doğan tüm hak ve borçlar yeni sigorta ettirene geçer.”

<sup>87</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 214; Birgül Sopacı Öztuna, “Sigorta Konusu Menfaatin Yokluğunun ve Menfaat Sahibi Değişikliğinin Sözleşmeye Etkisi”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 108.

<sup>88</sup> DytSGŞ'nin DASSGŞ olarak tadil edildiği sürecin TSB'de sigortacılık sektörünün görüşüne sunulmasından sonra, İdare (eski adıyla Bakanlık yeni adıyla Kurum, 47 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile yapılan değişiklik için bkz. Giriş/dn. 17) tarafından yapılan değişiklik sonucu DASSGŞ m. C.4'ün mevcut hâlini aldığı anlaşılmaktadır. Bu düzenleme, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartları m. C.4 düzenlemesine benzer ifadeler içermektedir. Trafik Sigortası Genel Şartlarında da benzer şekilde, sigorta ettirenin değişmesi hâlinde sigortasız kalınmaması için ilk on beş gün (DASSGŞ'de on gün olan süre burada on beş gün olarak belirlenmiştir.) boyunca sigorta sözleşmesinin geçerli olacağına dair hükmün bu süreçte eklendiği anlaşılmaktadır. Trafik sigortasının hukukî niteliği ve temel özellikleriyle ilgili bilgi için

sigortalı lehine on günlük bir süre tanınmıştır. On günlük sürenin sonunda sigorta sözleşmesinin geçersiz olacağını kabul etmek gerekir.

DASSGŞ m. C.4 doğrultusunda yeni donatan veya işleyen tarafından yeni sigorta sözleşmesi kurulamaması ihtimalinde sağlanan imkânın, sigorta sözleşmesinin sona ermesinden ötürü zarar görenleri korumak amacıyla getirildiği düşünülebilir. Zira sigortalıya tanınacak on günlük sürenin sigortacının aleyhine olduğu açıktır. Menfaat değişikliği, *sigortacı bakımından subjektif ya da objektif riziko ağırlaşması niteliğinde olabilir*. Zira on günlük süreden önce sigortacının sağlayacağı himaye hakkında bir hazırlık yapmasına imkan verilmemektedir. Kanaatimizce bu doğrultuda DASSGŞ'nin bu düzenlemesi mevcut hâli ile değerlendirildiğinde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin akdi temelini oluşturmak için yeterli değildir, yeniden düzenlenmesi gerekir.

TTK m. 1470 ile ilgili önemli bir özellik, hükmün TTK'daki mal sigortaları hükümleri arasında düzenlenmesidir. Ayrıca, TTK m. 1485 ile öngörülen sorumluluk sigortalarına uygulanacak hükümlerden biri olarak da sayılmamıştır. Öğretide TTK m. 1470 hükmünün bu sebeplerle, sorumluluk sigortaları bakımından uygulanmayacağı ileri sürülmüştür<sup>90</sup>. İngiliz hukukunda Deniz Sigortası Kanunu<sup>91</sup> m.

---

bkz. Rauf Karasu, **Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2016, s. 21-24; Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 216-218.

<sup>89</sup> Diğer sorumluluk sigortası genel şartlarında genellikle sigortalı değişikliğinde sigorta ilişkisinin sona ereceğinin hükme bağlandığına ilişkin bkz. Sopacı Öztuna, **Menfaat**, s. 131-132.

<sup>90</sup> Kemal Şenocak, "Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği", **AÜHFD**, C. 58, S. 1, 2009, s. 222; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 217.

<sup>91</sup> *Marine Insurance Act 1906 (MIA)*, İngiliz hukukunda 1906 tarihi itibarıyla mahkeme kararları sonucu belirlenen deniz sigortalarına ilişkin prensipleri içermektedir. 2015 Insurance Act'in 12.8.2016 tarihinde İngiltere'de yürürlüğe girmesiyle MIA'deki bazı hükümler tadil edilmiştir. 2015 Insurance Act, 2016/2017 poliçe dönemlerinden itibaren İngiliz hukuku kurallarına atıfta bulunan poliçeleri etkileyecek olması sebebiyle önem taşımaktadır. Bu bakımından, mevcut durumun değişmesini istemeyen bazı kulüpler 2015 Insurance Act'in MIA'yi değiştiren bazı hükümlerini uygulamama kararı aldıklarını, kurallar yürürlüğe girmeden önce açıklamıştır. Konuyla ilgili sekiz İngiliz kulübünün Kurallar Kitapçıklarında değişiklik yoluna gideceklerini açıklamalarına ilişkin örnek olarak bkz. Standard Kulübün 19.11.2015 tarihli sirküleri, (Çevrimiçi) [www.standard-club.com/media/1957784/19-november-2015-standard-europe-circular-insurance-act-2015.pdf](http://www.standard-club.com/media/1957784/19-november-2015-standard-europe-circular-insurance-act-2015.pdf), Standard Kulübün 02.08.2016 tarihli sirküleri, (Çevrimiçi) [www.standard-club.com/media/2217955/2-august-2016-standard-europe-circular-the-uk-insurance-act-2015.pdf](http://www.standard-club.com/media/2217955/2-august-2016-standard-europe-circular-the-uk-insurance-act-2015.pdf), 26.01.2017. 2015 Insurance Act ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Jonathan Gillman/Robert Merkin/Claire Blanchard/Mark Templeman, **Arnould: Law of Marine Insurance and Average First Supplement to the Eighteenth Edition**, Londra, Sweet & Maxwell, 2016, s. 3-51; Rob Merkin/Özlem Gürses, "The Insurance Act 2015: Rebalancing the Interests of Insurer and Assured", **The Modern Law Review**, 2015, C. 78, S. 6, s. 1026-1027; Robert M. Merkin/Özlem Gürses,

50(1) uyarınca deniz sigortası sözleşmelerinin devri<sup>92</sup>, bunu yasaklayan açık bir hüküm mevcut olmadığında mümkündür<sup>93</sup>. Bu doğrultuda kurulan deniz araçları sorumluluk sigorta sözleşmelerine eklenen “devir yasağı” koşulu<sup>94</sup> uyarınca bu sözleşmelerin devri, ancak Kulübün yazılı onayı ile mümkün kılınmıştır. Türk hukukunda da, sigorta sözleşmesinin yeni bir sigortalıya devri bazı sınırlamalar öngörülmesi suretiyle mümkün kılınmalıdır. Zira uygulamada, sigorta sözleşmesi devam ederken gemi üzerinde ipotek tesis edilmesi sonucunda banka, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesini devralmak isteyebilir.

## B. Zarar Gören

Zarar gören, sigortalının hukuka aykırı fiiliyle zarara uğrayan üçüncü kişidir. DASSGŞ m. A.2 hükmünde zarar gören, “*olay sonucu, tazminat talebinde bulunmayı gerektiren zarara uğrayan yolcu veya deniz aracında seyahat etmeyen ancak kaza nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişiler ya da ölenin desteğinden yoksun kalanlar*” olarak tanımlanmıştır. Ancak bu tanımda zararın nitelendirilmesi bakımından bir aksaklık bulunmaktadır. Kanaatimizce burada, “*tazminat talebinde bulunmayı gerektiren*” zarar değil; “sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan

---

“Insurance Contracts after the Insurance Act 2015”, **The Law Quarterly Review**, S. 132, 2016, s. 445-446.

<sup>92</sup> İngiliz sigorta sözleşmeleri hukukunda *assignment* (devir) konusuna ilişkin bkz. Robert M. Merkin/Judith P. Summer/Laura Hudson, **Colinvaux’s Law of Insurance**, 11. bs., Londra, Thomson Reuters/Sweet & Maxwell, 2016, s. 1559, § 25.080; Malcolm Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, 6. bs., Londra, Informa, 2009, s. 229.

<sup>93</sup> Sigorta sözleşmesinin devri yerine sigorta sözleşmesi kapsamında ileri sürülen bir tazminat talebinin devrine ilişkin, PEICL m. 14:105 şöyledir: “*A clause in an insurance contract depriving the insured of his right to assign his claim under the policy shall be without effect.*” Bu düzenlemede, sigorta sözleşmesi kapsamında meydana gelen bir zarara ilişkin sigortalının talebinin devrini yasaklayan şartlar geçersiz sayılmıştır. Ayrıca bkz. Jürgen Basedow/John Birds/Malcolm Clarke/Herman Cousy/Helmut Heiss/Leander Loacker, **Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)**, 2. bs., OttoSchmidt, 2016, s. 291-292. Yazarlar, sorumluluk sigortalarında sigortanın devrinin mümkün olmayacağına işaret etmiş; buna karşılık sigorta sözleşmesinde yer alan bazı tazminat taleplerine ilişkin olarak devrin mümkün olabileceği belirtilmiştir. Bu doğrultuda devir yasağı öngörülen talepler bakımından temel amacın zarar gören ve mağdurun işbirliği içerisine girerek zarar görenin talebi üzerinden sigortacıdan çıkar sağlanmasının önüne geçmek olduğu; sigortalının böyle bir yolu seçmesini engellemek için ise PEICL’in diğer maddesi olan 14:106’daki düzenlemeden faydalandığı açıklanmıştır. Sigorta sözleşmesinin devriyle sigorta sözleşmesi kapsamında meydana gelen bir zarara ilişkin sigortalının talebinin devrinin farkına ilişkin ayrıca bkz. Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, s. 230.

<sup>94</sup> IG Kulübü olan Gard’ın Kurallar Kitapçığının “devir” kenar başlıklı Kural 89’u örnek verilebilir. Burada da Kulübün onayı olmadıkça devir yasağı geçerlidir. Kulübün bu konuyla ilgili geniş bir takdir yetkisi mevcuttur.

rizikonun veya rizikoların gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen” zarar ifadesi tercih edilebilir. Dikkat çekmek gerekir ki, bu husus pratik bir farklılık yaratmaktan ziyade hükümde yer verilen ifade tarzına ilişkindir.

Sorumluluk sigortaları hakkındaki TTK m. 1478 uyarınca zarar görenin, “uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan” talep edebileceği düzenlenmiştir. Bu hükümle sorumluluk sigortalarında zarar görene doğrudan sigortacıya başvuru imkanı tanınmıştır<sup>95</sup>. Ayrıca, TTK m. 1478 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde de belirtildiği üzere, menfaati sigorta edilenin, bizzat sigortalının kendisi olması sebebiyle bu hükümle getirilen düzenleme, sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmamaktadır<sup>96</sup>.

## V. SÖZLEŞMENİN KURULMASI

### A. Genel Olarak

TTK’da sigorta sözleşmelerinin kuruluşuna ilişkin bir düzenleme bulunmadığından<sup>97</sup>, TBK’da yer alan genel esaslar, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından da uygulanacaktır. Sözleşmeler, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulmaktadır<sup>98</sup> (TBK m. 1 f. 1). Bu irade beyanlarından önce yapılan “öneri”; sonra yapılan irade beyanı ise “kabul”

<sup>95</sup> Zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya karşı başvuru hakkına ilişkin açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm/VI/Ç.

<sup>96</sup> Karş. Ecehan Yeşilova Aras, “Doğrudan Dava (TTK m. 1478-KTK m. 97)”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 498 ile 502-503.

<sup>97</sup> Sigorta sözleşmelerinin kurulmasına ilişkin sigortacılık mevzuatındaki düzenlemeler, tüm sigorta sözleşmeleri için öngörülen TTK m. 1405 ve yalnızca hayat sigortası sözleşmeleri için öngörülen SK m. 11 önem taşımaktadır. TTK m. 1405 ile ilgili bkz. Birinci Bölüm/V/B.

<sup>98</sup> Sözleşmenin kurulmasına ilişkin detaylı bilgi için bkz. M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 1, 16. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 49 vd.; Necip Kocayusufpaşaoğlu/Hüseyin Hatemi/Rona Serozan/Abdülkadir Arpacı, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Birinci Cilt, Borçlar Hukukuna Giriş, Hukukî İşlem, Sözleşme, 7. bs., İstanbul, Filiz Kitabevi, 2017, s. 166 vd.; Halûk N. Nomer, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2018, s. 39, § 19; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. bs., Ankara, Yetkin Yayınları, 2018, s. 242-244; Gökhan Antalya, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 1, İstanbul, Legal Yayınevi, 2018, s. 223-227.

olarak ifade edilmektedir<sup>99</sup>. Sözleşmenin kurulmasına yönelik kurucu unsurlar olan irade beyanlarının mevcut olmaması hâlinde ise sözleşme yoktur<sup>100</sup>.

İngiliz hukukunda, sözleşmenin kuruluşunda Türk hukukunda olduğu gibi, sözleşmelerin karşılıklı ve birbirine uygun öneri ve kabul olarak nitelendirilen irade beyanlarının varlığı aranmaktadır<sup>101</sup>. Deniz sigortası sözleşmesinin tarafların birbirlerine uygun irade beyanlarıyla kurulmuş olacağı MIA m. 21(1) hükmünde düzenlenmiştir<sup>102</sup>.

## B. Sözleşmenin Kurulmasına Yönelik İrade Açıklamaları

Borçlar hukukunda öneri, sözleşmenin kurulmasında, sözleşmenin esaslı unsurlarını içeren, muhataba varması gereken ve zaman olarak daha önce yapılan irade beyanıdır<sup>103</sup>. Bir irade beyanının öneri sayılabilmesi için önerenin, karşı tarafın kabulü üzerine sözleşmenin kurulmasını arzu ettiğini açıklaması gerekir<sup>104</sup>. Bağlanma niyeti içermeyen bir irade beyanı, ancak öneriye davet olarak anlaşılabilir<sup>105</sup>. Öneriye davette beyan sahibi sözleşmeyi kurma iradesini kesin olarak bildirmemekte; yalnızca böyle bir sözleşmeyi kurmaya yönelik görüşmelere

<sup>99</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 179; Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 19.

<sup>100</sup> Sözleşmenin geçersizlik hâllerine ilişkin bkz. Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 174 vd.; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 580 vd.; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 348-362, Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 127-130.

<sup>101</sup> İngiliz hukukunda genel olarak sözleşmelerin kuruluşu ile ilgili bkz. Edwin Peel, **Treitel the Law of Contract**, 14. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2015, § 2-002 - 2-0101, s. 9-69; Hugh Beale, **Chitty on Contracts Volume I General Principles**, 32. bs, Londra, Sweet & Maxwell, 2015, § 2-003 vd., s. 192 vd.; Michael Furmston/Greg Tolhurst, **Contract Formation Law and Practice**, 2. bs, Oxford, Oxford University Press, 2016, § 1-01 - 2-52, s. 1-25. İngiliz hukukunda sigorta sözleşmelerinin kuruluşu ile ilgili bkz. Hugh Beale (Ed.), **Chitty on Contracts Volume II Specific Contracts**, 32. bs, Londra, Sweet & Maxwell, 2015, § 2-068, s. 1816; John Birds, **Insurance Law in the United Kingdom**, 2. bs, Wolters Kluwer, 2014, s. 90 vd.; John Birds, **Birds' Modern Insurance Law**, 8. bs, Londra, Sweet & Maxwell, 2010, s. 85-103; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 29; Alison Padfield, **Insurance Claims**, 2. bs, Londra, Tottel Publishing, 2007, s. 23-24.

<sup>102</sup> Ayrıca bkz. Birinci Bölüm/VI, Sigorta Sözleşmesinin Belgelemesi.

<sup>103</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 50-64; Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 39; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 258-269; Rona Serozan/Turgut Öz/Faruk Acar/Emre Gökyayla/Murat Develioğlu, **İstanbul Şerhi Türk Borçlar Kanunu, Yürürlük Kanunu, Cilt 1 Genel Hükümler**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 89-94; Sulhi Tekinay/Sermet Akman/Hâluk Burcuoğlu/Atillâ Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku**, 7. bs., İstanbul, 1993, s. 82-93; Pierre Tercier/Pascal Pichonnaz/Murat Develioğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 189.

<sup>104</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 179; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 51; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 259-265.

<sup>105</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 182; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 261.

başlamaya hazır olduğunu açıklamaktadır<sup>106</sup>. Önerenin, önerisiyle bağlı olmama hakkının saklı olduğunu açıkça belirtilmesi veya işin özelliğinden ya da durumun gereğinden “bağlanma niyetinde olmadığı” anlaşılması durumunda, önerisinin kendisini bağlamayacağı kabul edilmiştir (TBK m. 8. f. 1). Bu doğrultuda, sözleşmenin esaslı unsurlarını belirli veya belirlenebilir biçimde içermeyen; bunları içerse bile sözleşmenin kurulması açısından kesin bağlanma iradesi olmadan yapılan irade beyanı, öneri değil, öneriye davet niteliğindedir<sup>107</sup>. Dolayısıyla bir sigorta sözleşmesinde de bir irade beyanının öneri niteliğinde olması için, bağlanma niyetini ve kurulacak sözleşmeye ilişkin esaslı unsurları içermesi gerekir.

Uygulamada deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurulurken, önceden sigortacı tarafından hazırlanmış olan ve sigorta brokerinin elinde bulunan soru listesi<sup>108</sup> (soru formu) veya teklifname<sup>109</sup> adı verilen belgeler kullanılarak, yazılı olarak yapılmaktadır<sup>110</sup>. Sigortacı da sözleşme yapma önerisinde bulunabilir; ancak uygulamada sözleşme yapma önerisi genellikle sigorta ettirenden gelmektedir<sup>111</sup>. Bu sözleşmeyi kurmak isteyen sigorta ettiren, sigorta brokeriyle iletişim kurmaktadır. Sigorta brokeri sigorta ettirene, soru listesini genellikle elektronik postayla iletmektedir<sup>112</sup>. Soru listesi sigorta ettiren tarafından doldurularak sigorta brokeri vasıtasıyla sigortacıya gönderilmektedir. Sigorta ettirmek isteyen, soru listesini doldurarak sigortacıya göndermekle sigortacının üstleneceği himayenin koşullarını

<sup>106</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 182; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 262.

<sup>107</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 182. Ayrıca bkz. Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 51; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 261-265; Serozan/Öz/Acar/Gökyayla/Develioğlu, **a.g.e.**, s. 94-96; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Tekinay Borçlar Hukuku**, s. 84-85.

<sup>108</sup> Sigorta ettirenin soru formunda yer verdiği bilgiler, sigorta ettirenin sözleşme öncesi beyan görevini yerine getirmesi anlamına gelmektedir. Konuyla ilgili bkz. Üçüncü Bölüm/III/B/1/a. Liste yöntemi için bkz. Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 103.

<sup>109</sup> Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m. 4 f. 1 b. (i)'de teklifname: “*Sigortalı adayına ait bilgileri, istenen teminatları ve prim ödeme planını içeren, sigorta ettiren veya sigortalı tarafından imzalanan, teklif niteliğindeki belge*” olarak tanımlanmıştır (RG 23.10.2013/28800).

<sup>110</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 31; Cahit Nomer/Hüseyin Yunak, **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul, Milli Reasürans TAŞ, 2000, s. 51-55; Kenan Tunçomağ, “Hayat Sigortası Sözleşmesinin Tanım, Meydana Getirilmesi, Hüküm Doğurması”, **Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan**, C. 1, İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s. 793; Şaban Kayıhan, **Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2004, s. 37; Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 59-60; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 183.

<sup>111</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 52.

<sup>112</sup> Elektronik postayla gönderilen irade beyanları ve ulaşma engelleri hakkında bkz. Emrehan İnal, **E-Ticaret Hukukundaki Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2005, s. 108-114.



öğrenme amacı taşımaktadır. Dolayısıyla soru listesinin doldurulup gönderilmesi hem bağlanma niyetini taşımaz; hem de esaslı unsurları henüz taşımaması bakımından öneriye davet niteliğindedir. Soru listesi kendisine iletilen sigortacı, hasar geçmişi de dâhil olmak üzere, gemiye ilişkin bilgileri içeren bu belgeyi inceleyerek riziko değerlendirmesi yapmakta ve sigorta ettirene iletilmek üzere brokere teklifini ulaştırmaktadır. Yukarıda belirttiğimiz kurallar doğrultusunda, bu teklifin öneri sayılması için, sigorta sözleşmesinin objektif ve subjektif yönden esaslı bütün unsurlarını içermesi ve sigortacının bağlanma niyetini ortaya koyması gerekir. Bir diğer ifadeyle sigortacının beyanından, karşı tarafın kabul beyanı üzerine sözleşmenin kurulmasına hazır olduğu anlaşılmalıdır. Aksi hâlde sigortacının bu beyanı öneri değil, öneriye davet olarak nitelendirilecektir.

Kabul, yapılan bir öneriye karşılık, karşı tarafça (muhatap) önerene yöneltilen ve sözleşmeyi öneriye uygun olarak meydana getirme arzusunu kesin olarak ifade eden irade beyanıdır<sup>113</sup>. Bu tanıma göre bir irade beyanının kabul olarak nitelendirilmesi için üç unsur taşınması gerekir: Önerinin yöneltildiği şahıs tarafından yapılmalı, önerene yöneltilmeli, öneriye uygun olarak sözleşmeyi meydana getirme arzusunu kesin olarak ifade etmelidir.

Kabul beyanı da öneri gibi kural olarak herhangi bir geçerlilik şekline tâbi değildir. Açıkça veya örtülü olarak beyan edilebilir. İrade beyanının anlamının, beyanın içinde yapıldığı hâl ve şartları anlamlandırmak gerekmeksizin, kullanılan beyan vasıtalarından doğrudan doğruya anlaşıldığı durumda bu beyan, açıktır<sup>114</sup>. Örnek olarak, sigortacının poliçe düzenleyip vermesi poliçenin sigorta ettirenin önerisine uygun olduğu takdirde, açık kabuldür<sup>115</sup>. Örtülü irade beyanında ise belli bir yönde iradenin açığa vurulduğu ancak yorum yoluyla anlaşılabilir<sup>116</sup>. Sigortacının

---

<sup>113</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 64; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 269-276; Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 39; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **Borçlar Hukuku**, s. 93-99; Serozan/Öz/Acar/Gökyayla/Develioğlu, **a.g.e.**, s. 96; Tercier/Pichonnaz/Develioğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 193.

<sup>114</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 143; Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 42.

<sup>115</sup> Aksi hâlde düzenlenen poliçe kabul değil, sözleşme önerisidir. Bkz. Yazıcıoğlu/Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 55; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 33.

<sup>116</sup> Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 42.

henüz poliçeyi düzenlemeden sigorta primini talep etmesi örtülü kabuldür<sup>117</sup>. Burada susmanın örtülü irade beyanı olup olmadığını açıklamak çalışmamız bakımından önem taşır.

Borçlar hukukunda susma kural olarak, örtülü irade beyanı sayılmamaktadır; susan, bir beyanda bulunmuş sayılmaz<sup>118</sup>. Ancak kanun, belli koşullarla<sup>119</sup>, kendisine öneride bulunanın susmasına kabul beyanı gibi sonuç bağlamıştır<sup>120</sup>. Susmanın kabul beyanı gibi sonuç doğurması, özel bir kanun hükmüne de dayanabilir<sup>121</sup>. “Örtülü kabul” kenar başlıklı TBK m. 6 hükmüne göre, kanunda açık hüküm bulunan hâllerde, somut olayın özelliklerine göre veya işin niteliği gereği muhataptan kabul için beyanda bulunması beklenmiyorsa susmak, yani uygun bir sürede öneriyi reddetmemek, kabul beyanı gibi hukuki sonuç doğurur. Kanunda açık hüküm bulunan hâllerden biri de sigorta sözleşmesine ilişkin, TTK 1405 f. 1 düzenlemesidir. Söz konusu hüküm uyarınca, *“Sigortacı ile sigorta sözleşmesi yapmak isteyen kişinin<sup>122</sup>, sözleşmenin yapılması için verdiği teklifname, teklifname tarihinden itibaren otuz gün içinde reddedilmemişse sigorta sözleşmesi kurulmuş sayılır.”* Madde gerekçesinde, hükümde yer verilen *“teklifname tarihinden itibaren”* ifadesinin, teklifnamenin “verildiği” tarih olarak anlaşılması gerektiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla otuz günlük süre, *“teklifnamenin üzerinde yazılı tarihte değil,*

<sup>117</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 33. Buna karşılık, sigortacının talebi olmadan sigorta ettirenin sigorta primini sigortacının hesabına yatırması zımni kabul anlamına gelmemektedir. Ünan, **Hayat Sigortası**, s. 89; Yazıcıoğlu/Şeker, **Sigorta Hukuku**, s. 53.

<sup>118</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 146; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 66-67; Nomer, **Borçlar Hukuku**, § 23, s. 43; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 271; Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 268-272; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 33.

<sup>119</sup> Öğretide ayrıca özel bazı durumlarda susmanın örtülü irade beyanı sayılabileceği belirtilmiştir. Ancak bu durumun kabulü için iki şart aranmaktadır. Birincisi, *“olayın özelliği ile mevcut hal ve şartlar açısından, susan kişinin TMK m. 2 hükmünde düzenlenen dürüstlük kuralı gereğince olumlu, aktif bir davranışta bulunması gerekiyor olmalıdır”*. İkincisi ise, *“susan tarafın, susmasının kendisine örtülü bir irade beyanı olarak bağlanmasına yol açan olguları bilmesi veya bilebilecek durumda olması”* şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 147-148.

<sup>120</sup> Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 43. Borçlar hukukundan konuya ilişkin bir örnek, muhatabın, kendisi yararına yapılan bir öneri (örneğin bağış yapmaya ilişkin bir öneri) karşısında susması, işin niteliği gereği kabul gibi sonuç doğurur.

<sup>121</sup> Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 44.

<sup>122</sup> TTK m. 1405 f. 1 hükmünde *“sigortacı ile sigorta sözleşmesi yapmak isteyen kişi”* ifadesi yer almaktadır. Bu ifadeyle “sigorta ettiren adayı” anlatılmak istenmiştir. Eklemek gerekir ki, hükümde geçen bu ifade sebebiyle öğretide, *“sigorta sözleşmesinin kurulmasına ilişkin önerinin sigortacı tarafından yapılması halinde TTK m. 1405 f. 1 hükmünün devre dışı kalacağı”* savunulmuştur. Bunun sonucu olarak ise *“sigorta ettirenin Borçlar Kanunu uyarınca hesaplanacak öneriye bağlılık süresi içinde kabul beyanında bulunması lazımdır. Bunu yapmazsa sigorta sözleşmesi kurulmuş olmaz.”* Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 63-64.

*sigortacı veya aracı tarafından teklifnamenin alındığı tarihte*<sup>123</sup>” işlemeye başlayacaktır. Teklifnamenin, sigortacıya verilmesinden itibaren otuz gün içerisinde sigortacı tarafından reddedilmemesi durumunda, sigorta sözleşmesi kurulmuş sayılacaktır. Bu hâlde susma, kanun uyarınca, kabul beyanı gibi sonuç doğurur.

Öğretide, TTK m. 1405 f. 1 hükmünün sonucu olarak, otuz günlük süre boyunca sigortacının sigorta sözleşmesini kurmak konusunda bir serbestisi mevcutken; sigorta ettiren, sigortacıya iletmiş olduğu beyanla otuz gün bağlı kalacağı ve bu durumun sigorta ettirenin aleyhine olduğu ileri sürülmüştür<sup>124</sup>. Kanaatimizce bu hüküm, sigortacının mesleki bir faaliyet yürütmesi nedeniyle getirilmiş olup, temel amacı sigorta ettireni korumaktır. Bu nedenle sigorta ettiren aleyhine bir sonuç doğuracak şekilde yorumlanmamalıdır. Bu hükme dayanarak, sigorta ettirenin irade beyanına dahil olmayan bir süre unsuru, dahilmiş gibi kabul edilemez<sup>125</sup>. Öneriyle bağlılık bakımından Türk Borçlar Kanunu’nun genel hükümlerinden ayrılınması için bir neden bulunmamaktadır. Zira öğretide haklı olarak belirtildiği üzere, sigorta ettirenin, bahsedilen genel kurallar uyarınca sigortacıya iletmediği beyanını geri alma<sup>126</sup> veya teklifnameyi sunarken bağlı olacağı süreyi sınırlandırma imkânları bulunmaktadır<sup>127</sup>.

### C. Sözleşmenin Kurulma Ânı ve Hükümlerinin Yürürlüğü

Sözleşmenin kurulma ânı, Türk Borçlar Kanunu’nun sistematigi dikkate alındığında, öneri ve kabul beyanlarının “hazırlar arasında” veya “hazır olmayanlar arasında” yapılmasına göre farklılık arz eder.

<sup>123</sup> Yazıcıoğlu/Şeker, **Sigorta Hukuku**, s. 53.

<sup>124</sup> Tekin Memiş, “Türk Ticaret Kanunu Taslağı”, **SHD**, S. 1, 2005, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 92. Ayrıca, TTK m. 1405’te yer alan otuz günlük sürenin uzun olduğu ve himaye elde etmek isteyen sigorta ettireni uzun süre korumasız bıraktığı görüşü için bkz. Merih Kemal Omağ, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Sigorta Hukukuna İlişkin 6. Kitabının Genel Hükümler İle Zarar Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Özet Değerlendirilmesi”, **SHD**, Özel Sayı, SHTD, 2005, s. 30. Hükümle ilgili diğer eleştiriler için bkz. Rayegân Kender, “Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu I**, 6-7 Ocak 1984, Ankara, s. 525-528.

<sup>125</sup> Önerinin süreli veya süresiz yapılması, önerenin iradesine bırakılmıştır. Bkz. TBK m. 3-5.

<sup>126</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 274-275; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 58; Nomer, **Borçlar Hukuku**, § 29, s. 50.

<sup>127</sup> Ünán, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 67; Evrim Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 78.

Öneri hazırlar arasında yapıldığı takdirde, muhatap öneriyi derhal kabul etmedikçe öneri reddedilmiş sayılacaktır (TBK m. 4 f. 1). Buna göre hazırlar arasında yapılan öneri beyanının, derhal kabul edilmesi gerekir ve sözleşme bu anda kurulmuş sayılacaktır. Sözleşmenin hükümleri de o anda yürürlük kazanır. Meğer ki sözleşmenin bir süre sonra yürürlüğe girmesi konusunda taraflar anlaşmış olsun<sup>128</sup>.

Kabul beyanının hazır olmayan bir kimseye yöneltilmesi hâlinde ise sözleşme, kabul beyanının muhataba ulaşması ile kurulur (TBK m. 5). Kabul beyanının öneride bulunana “ulaşması”nın anlamı, bu beyanın önerenin hakimiyet alanına girmesidir. Bu şekilde kurulan sözleşme, kabul beyanı “gönderildiği andan” itibaren hüküm doğurur (TBK m. 11 f. 1). Bir diğer ifadeyle, sözleşme geçmişe etkili olarak yürürlüğe girecektir<sup>129</sup>. Açık bir kabulün gerekli olmadığı veya aranmadığı durumda ise sözleşme önerinin “ulaşma anından” başlayarak hüküm doğuracaktır (TBK m. 11 f. 2). Dolayısıyla örtülü kabul beyanlarında sözleşme, önerinin muhataba varması ile birlikte hükümlerini doğurur<sup>130</sup>. Bu doğrultuda TTK m. 1405 f. 1 hükmünün uygulandığı hâllerde sigorta sözleşmesi, otuz günlük sürenin sonunda kurulmuş olur; fakat sigorta ettirenin önerisinin muhataba varma anından itibaren geçmişe etkili olarak yürürlüğe girer. Dolayısıyla sigorta sözleşmesinin kurulması ile yürürlüğe girmesi farklı zamanlarda gerçekleşmektedir<sup>131</sup>. Teorik olarak durum böyle olsa da, bu düzenleme ile TTK m. 1421 f. 1 uyarınca sigortacının riziko taşıma borcu sözleşmenin kurulmasıyla değil; ilk primin ödenmesiyle başlayacaktır.

Önem taşıyan bir husus, yukarıda açıklandığı gibi sigorta sözleşmesinin otuz günlük sürenin sonunda kurulmasının riziko taşıma borcuna etkisidir. Kural olarak taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça sigorta sözleşmesi, kurulmasından sonra

<sup>128</sup> Süresiz öneri bakımından ise TBK m. 4 uyarınca hazırlar arasında kurulacak sigorta sözleşmelerinde öneri karşısında kabul beyanının derhal; TBK m. 5 hükmüne göre hazır olmayanlar arasında kurulacak sigorta sözleşmelerinde ise sözleşmenin kurulduğu an kabul beyanının öneri beyanı sahibinin hâkimiyet alanına ulaşması anıdır.

<sup>129</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 75; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 211.

<sup>130</sup> Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 51.

<sup>131</sup> Bununla beraber, sigorta sözleşmesinden doğan sonuçlar bakımından değişik sigorta sürelerini birbirinden ayırmak gerekir. Öğretide, maddi sigorta süresi, şekli sigorta süresi ve teknik süre olarak üçlü bir sınıflandırma yapılmaktadır. Bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 248-249; Rayegân Kender, “Sigorta Sözleşmesinin Süresine İlişkin Bazı Sorunlar”, **SHD**, 1998, S: 1, s. 40-41; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 78. Maddi süre sigortacının rizikoyu taşıma borcunun başladığı süredir. Kabul beyanının öneride bulunmuş sigorta ettirene vardığı tarih ise şekli süredir, sözleşmenin kurulmasıyla başlar. Teknik sürenin başlangıcı ise sigorta ettirenin prim ödeme borcunun başlama zamanıdır. Geçmişe etkili sigortalarda maddi süre şekli süreden önce başlamaktadır.

gerçekleşecek rizikolara karşı koruma sağlayacaktır. Ancak sigorta sözleşmesi kurulurken, sigorta ettirenin önerisinin içeriğinde “geçmişe etki şartı” yer alabilir<sup>132</sup> Böyle bir durumda rizikonun, sigorta sözleşmesinin kurulmuş sayılacağı andan önce, fakat önerinin yapılmasından sonra gerçekleştiği durumlar söz konusu olabilir. Ancak bunun için rizikonun gerçekleştiği ya sigorta ettiren tarafından bilinmiyor olmalıdır (TTK m. 1458 f. 1 c. 2) ya da TTK m. 1443 uyarınca sigortacıya bildirilmiş olmalıdır. Bundan başka, aksi kararlaştırılmadıkça sigortacının riziko taşıma borcu primin ödenmesiyle başlayacaktır (TTK m. 1421 f. 1). Ancak önerinin içeriğinde geçmişe etki kaydı bulunduğu takdirde, prim ödenmemişse bile sigortacının riziko taşıma borcu mevcuttur<sup>133</sup>. Buna karşılık, önerinin içeriğinde “geçmişe etki şartı bulunmadığı takdirde”, öneride yer alan sigorta priminin ödenmesine yönelik şart yerine getirilmişse, (sigortacının susması kabul beyanı olarak değerlendirilecek) otuz günün sonunda sigorta sözleşmesi kurulacaktır. Bu sözleşme kapsamında, rizikonun otuz gün dolmadan önce, fakat öneri beyanının yapılmasından sonra gerçekleşmesi mümkündür. Bu ihtimalde TBK m. 11 f. 2 hükmünün<sup>134</sup> uygulanması gerekecek, sigorta ettirenin gerçekleşen rizikodan haberi olmaması şartıyla (TTK m. 1458 uyarınca) sigortacı, gerçekleşen rizikodan sorumlu olacaktır.

## VI. SÖZLEŞMENİN BELGELENMESİ

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, borçlar hukukunda sözleşmenin kurulmasına yönelik irade beyanları bir şekle tâbi değildir. Sigorta sözleşmesinin kurulması da bir geçerlilik şekline tâbi tutulmamıştır<sup>135</sup>. Ancak, bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla

<sup>132</sup> Geçmişe etkili sigorta, TTK m. 1458 hükmünde düzenlenmiştir. TTK'nın mal sigortalarına ilişkin kısmında düzenlenen bu hüküm, TTK m. 1485 uyarınca sorumluluk sigortalarına da uygulanabilir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 77; M. Sadık Çapa, “Geçmişe Etkili Sigorta”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XVIII, Y. 2014, S. 3-4, s. 344-345.

<sup>133</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 72. Zira geçmişe etkili sigortalarda teminatın başlaması ilk primin ödenmesine bağlı değildir.

<sup>134</sup> TBK m. 11 f. 2: “*Açık bir kabulün gerekli olmadığı durumlarda, sözleşme önerinin ulaşma anından başlayarak hüküm doğurur.*”

<sup>135</sup> Kender, **Sigorta Mukavelesi**, s. 41-57; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 182; Sibel Korkmaz, **Sigorta Sözleşmelerinde İspat Sorunları**, İzmir, Güncel Yayınları, 2004, s. 25; Yazıcıoğlu/Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 52. Ayrıca bkz. Yargıtay 17. HD'nin 02.04.2015 tarih, 2014/25229 E. ve 2015/5264 K. nolu; Yargıtay 11. HD'nin 22.10.2014 tarih, 2014/9152 E. ve 2014/16157 K. nolu kararı ile 13.01.1981 tarih, 1980/5894 E. ve 1981/3 K. nolu kararları.

yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri belli bir parasal sınırı<sup>136</sup> geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekmektedir (HMK<sup>137</sup> m. 200 f. 1). Taraflar arasında kurulan sigorta sözleşmesinde belirlenen primin HMK’da belirlenen parasal sınırları geçtiği durumda, sigorta sözleşmesi senetle ispat olunacaktır. Sigorta sözleşmesi bakımından ispat aracı olan senet, “sigorta poliçesi”dir<sup>138</sup>. Dolayısıyla sigorta sözleşmesinin kurulması bir geçerlilik şekline tâbi tutulmamışsa da, ispat şekli öngörülmüştür<sup>139</sup>. TTK m. 1424 f. 1 uyarınca da sigortacı, poliçe düzenlemekle yükümlüdür. Sigorta poliçesi elektronik ortamda da düzenlenebilir. İlgili kurallara, ilerde açıklanacağı üzere Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından yayımlanan 509 sıra numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği’nde<sup>140</sup> yer verilmiştir (VUKT m. IV.9).

İngiliz hukukunda da MIA m. 21 uyarınca deniz sigortası sözleşmesinin kurulması şekle tâbi tutulmamıştır<sup>141</sup>. MIA m. 22 hükmünde ise ispat aracı olarak “poliçe”nin varlığı aranmaktadır<sup>142</sup>. 2007 yılının Kasım ayı öncesinde İngiliz

---

<sup>136</sup> HMK m. 200 hükmünde 2.500,00 TL olarak belirlenen bu tutar, her yıl güncellenmektedir. 2019 yılı için senetle ispat zorunluluğuna ve senede karşı tanıkla ispat yasağına ilişkin parasal sınır, 3.662,408 TL’dir. Ancak 6763 sayılı Kanun’la HMK’ya eklenen Ek m. 1 uyarınca her takvim yılı başından itibaren yeniden değerlendirilerek belirlenen bu parasal sınırın 10 TL’sini aşmayan kısımlarının dikkate alınmaması öngörülmüştür. Buna göre maddedeki parasal sınır, 2019 yılı için 3.660,00 TL olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla deniz araçları sorumluluk sigortası priminin 3.660 TL’yi aştığı durumlar bu kapsamdadır.

<sup>137</sup> 6100 sayılı HMK, RG 04.02.2011/ 27836, kabul tarihi: 12.01.2011.

<sup>138</sup> Sigorta poliçesi ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. İkinci Bölüm/III/Sigorta Poliçesi Düzenleme ve Verme Yükümlülüğü.

<sup>139</sup> Sigorta sözleşmesinin ispat aracı sigorta poliçesi olmakla birlikte, sigorta sözleşmesinin bulunmadığı durumda ticari defterler ve tarafların beyanları gibi deliller ile sigorta sözleşmesinin varlığı ispatlanabilir. Bkz. YHGK’nun 20.12.1995 tarihli, 1995/11-935 E. ve 1995/1137 K. nolu kararı; Yargıtay 17. HD’nin 02.04.2015 tarih, 2014/25229 E. ve 2015/5264 K. nolu kararı.

<sup>140</sup> VUKT, RG 19.10.2019/30923.

<sup>141</sup> İngiliz hukukunda sigorta sözleşmesi, denizcilik rizikolarına karşı sigorta teminatı sağlamayacaksa, herhangi bir formun doldurulması veya yazılılık koşulu genellikle aranmamaktadır. Deniz sigortası sözleşmesi dışındaki sigorta sözleşmelerinin kuruluşu ile ilgili bkz. Birds/Lynch/Milnes, **MacGillivray**, § 2-001 - 2-053, s. 101-120.

<sup>142</sup> Bundan başka, sigorta poliçesinin düzenlenmediği sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan uyumsuzlukların da dava konusu olduğu örnekler mevcuttur. Bu sebeple, yegâne ispat aracının sigorta poliçesi olmadığı sonucuna varılmaktadır. Bkz. Eide UK Ltd v. Lowndes Lambert Group Ltd, The Sun Tender [1998] 1 Lloyd’s Rep 389; Merkin, **Legislation**, s. 43. Türk hukukunda da poliçe, sigorta sözleşmesinin tek ispat aracı değildir. Bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 196. Sigorta ilişkisinin mevcudiyeti, poliçe ibraz edilmediği hallerde, poliçenin dışında çeşitli imkanlardan yararlanmak suretiyle de ispat edilebilir. Buna örnek, ticari defterler ve tarafların beyanlarıdır. Bkz. Ali Bozer, **Sigorta Hukuku**, Ankara, BTHAE, 2009, s. 41. Sigortacının hem başvuru formu hem de poliçe düzenlediği örnekte ise, poliçenin esas alınması gerekir. Taraflar bu belgeyi düzenledikten sonra poliçe düzenlenmesi durumunda bu belgenin hükümlerini değiştirmek adına poliçe düzenlediği, dolayısıyla poliçe hükümlerinin geçerli olabileceği veya mahkeme tarafından bu iki belgedeki

hukuku'nda denizcilik rizikolarına karşı sigortalara ilişkin sigorta himayesi sağlanacağı zamanlarda, genellikle *slip*<sup>143</sup> adı verilen bir tür “başvuru formu” kullanılmaktaydı<sup>144</sup>. Bu belge üzerine prim miktarı ve benzeri sigortaya ilişkin diğer esas unsurların yazılması sonucu ve imzalanması sonucu teminata ilişkin “geçici sigorta belgesi” (*cover note*) düzenlenmekteydi<sup>145</sup>. Dolayısıyla süreç, *slip* ve *cover note* düzenlenmesiyle, iki aşamalı olarak gerçekleşmekteydi. *Slip* ve *cover note* adı verilen belgelerin poliçe ile aralarındaki ilişki İngiliz hukukunda tartışılmıştır<sup>146</sup>. Bu belgelerin “bir poliçe düzenlenmiş olması şartıyla” sigorta sözleşmesini yargı önünde ispat fonksiyonuna sahip olduğu genel olarak kabul edilmektedir<sup>147</sup>. Ancak *slip* ve poliçe arasında uyumsuzluk olduğu takdirde, *slip*'in zaman bakımından poliçeden önce düzenlendiği gerekçesiyle, sigorta sözleşmesini ispat fonksiyonuna sahip olmayacağı bir mahkeme kararında ifade edilmiştir<sup>148</sup>. 2001 tarihli bir mahkeme kararında ise bu görüşün aksi savunulmuştur. Şöyle ki, belgeler arasında bir uyumsuzluk olduğunda, taraflar arasındaki ilişkiyi ispat eden önceki belge olarak *slip*'in de mahkeme tarafından değerlendirilebileceği ifade edilmiştir<sup>149</sup>. Tartışmalarda bir karar birliğine varılmamışken, 2007 yılının Kasım ayında İngiliz hukukunda modern usule geçilmiştir. Bu düzen uyarınca *slip* yerine, standart bir form olan “*Market Reform Contract*<sup>150</sup>” (MRC) taslağı vasıtasıyla poliçe düzenlenmeye başlanmıştır<sup>151</sup>. Böylelikle *slip* ve *cover note*'tan oluşan iki aşamalı

---

hükümlerinin birleştirilebileceği görüşü de mevcuttur. Bkz. Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, s. 363-364.

<sup>143</sup> Deniz sigortası sözleşmelerinin kurulmasında *stracting a slip* ile ilgili ayrıca bkz. Merkin, **Legislation**, s. 43; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, § 2.07, s. 31.

<sup>144</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 65.

<sup>145</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 34-35. *Cover note* ile ilgili bilgi için ayrıca bkz. Birds, **Insurance Law in the UK**, s. 75-76.

Türk hukukunda ise

<sup>146</sup> Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, § 2-10, s. 20-21.

<sup>147</sup> *Morrison v Universal Marine Insurance Co* (1873) LR 8 Ex 197; *Thompson v Adams* (1889) 23 QBD 361; *Haase v Evans* (1934) 48 Ll LR 131, *American Airlines Inc v Hope* [1974] 2 Lloyd's Rep. 301. Ayrıca bkz. Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 32; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 35.

<sup>148</sup> *Youell v Bland Welch & Co Ltd* [1990] 2 Lloyd's Rep 423; *St Paul Fire & Marine Insurance Co (UK) Ltd v McConnell Dowell Constructors Ltd* [1993] 2 Lloyd's Rep 503.

<sup>149</sup> *HIH Casualty v New Hampshire Insurance* [2001] Lloyd's Rep. IR 596.

<sup>150</sup> *Market Reform Contract*, İngiliz hukukunda poliçe düzenlemelerini kolaylaştırmak için getirilen bir standart formdur. Türk hukukunda bir karşılığı bulunmamaktadır. Sözcük anlamlarının tercümesiyle de müspet bir sonuca varılamadığından, burada MRC kısaltmasının kullanılması ile yetinilmiştir.

<sup>151</sup> Detaylı bilgi için bkz. Merkin/Summer/Hudson, **Colinvaux**, Chapter 1, §1-064, s. 45; Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, §2-05, s. 15. MRC kavramının MRC

süreç, yerini MRC'ye bıraktı ve MRC sigorta sözleşmesinin ispat aracı hâline geldi. Yukarıda açıkladığımız *slip* ve poliçe arasında uyumsuzluk olması hâlinde benimsenecek sonuca ilişkin tartışmalar da böylelikle ortadan kalkmış oldu.

Deniz sigortası sözleşmesi uygulamasında ise sigortacının *kulüp* olduğu olasılıkta, sigorta poliçesi yerine “giriş sertifikası” (*certificate of entry*) düzenleyerek sigorta himayesinin koşullarına yer vermektedir<sup>152</sup>. Giriş sertifikası, üyenin<sup>153</sup> kulübe girişle birlikte düzenlenir. Prim ödeme koşulları ve muafiyet tutarları bu belgede yer almaktadır. Giriş sertifikasının düzenlenmesinden önce üye, *application form*<sup>154</sup> adı verilen başvuru formunu doldurur. Bu belgede sigortalı gemi, sigorta ettirenin detayları ve imzası ve benzeri bilgiler yer almaktadır<sup>155</sup>. Geçmişte giriş sertifikasının üye ve kulüp arasında kurulan sigorta sözleşmesinin varlığına bir delil teşkil ettiği; ancak sözleşmenin esaslı unsurlarını içermediği kabul edilmekteydi<sup>156</sup>. Giriş Sertifikasında, sigorta sözleşmesinin içeriğine “Kurallar Kitapçığı” ile “Kulüp Ana Sözleşmesi<sup>157</sup>” (*Memorandum of Articles of Association*) düzenlemelerinin dahil edildiği ifadesi yer aldığından, İngiliz hukukundaki bazı mahkeme kararlarında<sup>158</sup>, kulüplerle kurulan deniz araçları sözleşmelerinde sigorta sözleşmesinin ispat araçları olarak bu üç belge bir arada sayılmaktaydı: (a) Giriş Sertifikası, (b) Kurallar

---

altı bölümden oluşmaktadır. Bunlar: (1) Rizikonun detayları (sigortanın türü, sigortalının detayları, sigorta süresi, sigortanın kapsamı, koşulları, hukuk seçimi, prim) (2) Sigortacıya iletilen bilgiler (3) Güvenliğe ilişkin detaylar (4) Sözleşme (Sözleşmenin kurulmasından sonra sözleşmede yapılacak değişiklikler, Lider sigortacı) (5) Vergi ve diğer yasal düzenlemeler (prime dahil edilen vergi tutarlarıyla birlikte) (6) Broker komisyonu.

<sup>152</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §5.61, dn. 73, s. 60. MIA m. 22'de

<sup>153</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 57; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 34-39.

<sup>154</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 65.

<sup>155</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §5.61-5.62, s. 61. Başvuru formu hem kulüplerle hem de sabit prim esasına göre çalışan sigortacılarla sözleşmenin kurulduğu örneklerde düzenlenmektedir.

<sup>156</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 39-42; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 67.

<sup>157</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §5.59, s. 59-60. Kulüp ana sözleşmesi, kulübün işleyişine ilişkin kuralları içermektedir. Ayrıca üyeler ile kulüp arasındaki ilişkinin temel esasları bu düzenlemede yer almaktadır. Kulüp Ana Sözleşmesi yerine kulübün “Kuruluş Kanunu” da bulunabilir. Ana sözleşmelerin bir de “*by-laws*” olarak ifade edilen ek düzenlemeleri bulunmaktadır. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 58-59.

<sup>158</sup> British Marine Mutual Insurance Company v Jenkins and Others [1190] 1QB, 1999, 303; The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited v Nevill (1887) 19 QBD 110, 118. Ayrıca, Amerikan hukukunda deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin ispatı olarak giriş sertifikası ve benzeri kavramlar yerine poliçe kavramının kullanıldığına ilişkin bkz. Evans v Supreme Council of Royal Arcanum, 23 N.Y. 497, 502; 120 N.E. 93,95 (1918); Thomas v Supreme Lodge Knights of Honor, 126 Wis. 593, 596; 105 N. W. 922, 923 (1906).



Kitapçığı ve (c) Kulüp Ana Sözleşmesi. Ancak günümüzde, giriş sertifikasının da poliçe gibi sözleşmenin esaslı unsurlarını içerdiği kabul edilmektedir<sup>159</sup>.

*Kulüplerin sigorta sözleşmesinin ispatı için “giriş sertifikası” ve benzeri belgeleri kullanmasına karşılık, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar, “sigorta poliçesi” düzenlemektedir*<sup>160</sup>. Çalışmamızın konusu bakımından geçerli usul, ikincisidir.

## VII. SÖZLEŞME YAPMA ZORUNLULUĞU

### A. İsteğe Bağlı ve Zorunlu Sigorta Sözleşmeleri Ayrımı

Anayasa m. 48 hükmüyle güvence altına alınan irade özgürlüğünün<sup>161</sup> bir görünümü, sözleşme kurma özgürlüğüdür<sup>162</sup>. TBK m. 26 uyarınca tarafların, sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilmesine imkan tanınmıştır. Sözleşmenin içeriğinin serbestçe belirlenmesi dışında, tarafların ve konunun da serbestçe belirlenmesi, sözleşme özgürlüğü ilkesi kapsamında değerlendirilmektedir<sup>163</sup>. Bununla birlikte sözleşme, kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırılık taşımamalıdır (TBK m. 27). Sigorta hukukunda da aynı ilke geçerlidir. Bunun anlamı, sigorta sözleşmesini kurmak konusunda tarafların özgür olmaları, isteyen sigortacının istediği sigorta ettireni; isteyen sigorta ettirenin ise istediği sigortacıyı seçebilmesidir.

<sup>159</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §5.61 s. 60; ve 5.63 ve 5.64, s. 61; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 73.

<sup>160</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 50; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 74.

<sup>161</sup> Detaylı bilgi için bkz. Osman Berat Gürzumar, **Sözleşme Yapma Yükümlülüğü** (Zorunlu Unsur Doktrinine Dayalı), Ankara, Seçkin Yayınları, 2006, s. 45-51.

<sup>162</sup> Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 501; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 23; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 16, 17 ve 316; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Borçlar Hukuku**, s. 59; Mehmet Murat İnceoğlu, “Sözleşme Yapma Zorunluluğu ve Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun’un 5. Maddesinin Bu Açıdan İncelenmesi”, **Prof. Dr. Kemal Oğuzman’a Armağan**, İstanbul, 2000, s. 391.

<sup>163</sup> Murat Aydoğdu/Nalan Kahveci, **Türk Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017, s. 16-17. Ayrıca, Borçlar hukukunda sözleşme özgürlüğüne ilişkin bkz. Rona Serozan/Başak Baysal/Kerem Cem Sanlı, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm**, 4. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 62-63; Nomer, **Borçlar Hukuku**, § 50, s. 74; Pınar Çağlayan Aksoy, **Hukuka Aykırılık ve Ahlaka Aykırılık Unsurları Çerçevesinde Salt Malvarlığı Zararlarının Tazmini**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 536-537; Fahri Erdem Kaşak, **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırı Olarak Kanunun Emredici Hükümlerine Aykırılık**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 54-74.

Özel hukuk uyarınca kurulan sigorta sözleşmeleri, irade serbestîsi açısından sınıflandırıldığında kural, sigorta sözleşmelerinin isteğe bağlı olarak kurulmasıdır. Bununla birlikte yasal düzenlemelerle bazı sigorta sözleşmelerinin kurulması zorunlu tutulmuştur. Zorunlu sigortalarda üçüncü kişileri koruma amacı esastır<sup>164</sup>. Dolayısıyla sosyal amaca hizmetin söz konusu olduğu zorunlu sorumluluk sigortaları, özel ve sosyal sigortalar arasında bir yer tutmaktadır<sup>165</sup>.

## 1. Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi Yapılması Bakımından Zorunluluk

Deniz araçları sorumluluk sigortasının yaptırılması Türk hukukunda bazı yasal düzenlemelerle zorunlu tutulmaktadır. Bu düzenlemelerden en bilineni DAGSDY’dir<sup>166</sup>. DAGSDY m. 5 f. 1 hükmüne göre Türk bayraklı gemilerin, deniz alacaklarına karşı bir “koruma ve tazmin sigortası” bulundurması öngörülmüştür. DAGSDY m. 2 f. 1 uyarınca bu düzenleme, “300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemilere” uygulanacaktır. DAGSDY’nin hukukî dayanağı, Limanlar Kanunu<sup>167</sup>, DCMKK ve Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’dir<sup>168</sup> (DAGSDY m. 3).

Deniz araçları sorumluluk sigortasının yaptırılmasının zorunlu tutulduğu düzenlemelerden ikincisi, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanundur<sup>169</sup>. Bu düzenlemenin m. 8 f. 1 hükmü uyarınca, m. 2 f. 1

<sup>164</sup> Zorunlu sigortalarla ilgili ayrıca bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 82; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 407. Alman hukukunda zorunlu sorumluluk sigortalarına ilişkin karşılaştırmalı bir inceleme için bkz. Attila Fenyves/Christa Kissling/Stefan Perner/Daniel Rubin (Ed.), **Compulsory Liability Insurance from a European Perspective, Tort and Insurance Law**, Volume 35, De Gruyter, Viyana, 2016, s. 137-168; İngiliz hukukunda genel olarak zorunlu sorumluluk sigortası için bkz. Robert M. Merkin/Jenny Steele, **Insurance and the Law of Obligations**, Oxford, 2013, s. 251 vd.

<sup>165</sup> Karayalçın, **Sigorta Hukuku**, s. 51; Bozer, **Sigorta Hukuku 1981**, s. 256.

<sup>166</sup> Bkz. Giriş/dn. 15.

<sup>167</sup> 618 sayılı LK , RG 20.04.1925/95.

<sup>168</sup> 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı KHK.

<sup>169</sup> RG 11.03.2005/25752, kabul tarihi: 03.03.2005. 5312 sayılı Kanun hakkında bkz. Cavid Abdullayev, “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin

uyarınca belirtilen, “*beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler*”, Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler uyarınca gemilerin yaptırması gereken sigortaları yaptırmak zorundadır. Ayrıca ilgili makamlara sigorta yaptırdığını bildirmek ve talep edildiğinde sigortaya ilişkin belgelerini bu makamlara göstermek zorundadır.

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik m. 5 f. 1 uyarınca ise, bu düzenleme kapsamındaki gemiler için “*Bakanlıkça muteber kabul edilen P&I kulüplerinden biri tarafından yapılmış devamlı P&I sigortasına sahip olması*” koşulu aranmıştır<sup>170</sup>.

Limanlar Yönetmeliği<sup>171</sup> m. 34 f. 3 hükmünde yakıt veren gemiler, tonaj ayırımı olmaksızın, “deniz kirliliğine karşı” mali sorumluluk sigortası yaptırmakla zorunlu tutulmuştur. Bununla birlikte, LY m. 34 f. 4 c. 1, “*Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı*<sup>172</sup> tarafından kabul gören ve ilan edilmiş olan kulüp ve sigortacıların mali sorumluluk poliçeleri dışındaki belgeler kabul edilmez” şeklindedir. Hükümde işaret edilen kulüp ve sigortacılar, MSKK’da listelenenlerdir. Listedeki sigortacılar dışında yerel bir sigortacı tarafından sağlanan himayenin İdare tarafından iki şartla kabul edileceği hükme bağlanmıştır<sup>173</sup> (LY m. 34 f. 4 c. 2). Buna göre, sigorta himayesinin “*yakıt veren gemide taşınan, elleçlenen petrol ve türevlerinden kaynaklanacak zararlardan doğan ve geminin bir deniz hadisesiyle karşılaşması sonrası çıkarılmasına*<sup>174</sup>” ilişkin sorumlulukları içermesi gerekir. Ek olarak sigorta

---

Değerlendirilmesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 58, S. 4, 2009, s. 703-707; Gülfer Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2017, s. 82-105.

<sup>170</sup> DtfğY, RG 23.08.2015/29454. Anılan yönetmelik kapsamında bu sigorta zorunluluğu hem gemiler hem de su araçları için ayrı ayrı aranmaktadır; hem gemi hem de su aracı tanımları yapılmıştır. Gemi tanımı için bkz. DtfğY m. 4 f. 1 b. (c): “*Adı, tonlatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun suda kürekten başka sevk sistemiyle hareket edebilen her türlü tekne*”dir. Su aracı tanımı için bkz. DtfğY m. 4 f. 1 b. (ı): “*gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, her türlü araç ve yapı*”dır.

<sup>171</sup> RG 31.10.2012/28453.

<sup>172</sup> Bkz. Birinci Bölüm/dn. 66.

<sup>173</sup> Yönetmelik m. 4 f. 1 b. (n) uyarınca kulüp, “*Bir geminin donatanı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi veren kuruluş*” olarak tanımlanmıştır.

<sup>174</sup> Mevzuatta kullanılan ifadede “*çıkarılması*” tercih edilmişse de kanaatimizce burada geminin enkaz haline gelmesi halinde enkazın kaldırılmasına işaret etmek istenmiş olabilir.

sözleşmesinde sigorta bedeli, en az yüz elli milyon Türk Lirası olmalıdır. Son olarak, sigorta yaptırılmaması veya yukarıda anılan koşullara sahip olmayan bir sigorta yaptırılması durumunda, geminin ve işletenin yakıt vermesine izin verilmeyecektir (LY m. 34 f. 4 c. 3).

Sigorta yaptırma zorunluluğu bakımından önemli hükümlerden diğeri, 2002 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi'nden<sup>175</sup> alınarak TTK m. 1259 hükmüne aktarılan düzenlemedir:

*“(1) Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz. (2) Birinci fıkradaki şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.”*

Düzenlemeye göre zorunlu sigorta, on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerde seyahat eden “yolcuların ölüm ve yaralanmaları” sonucu meydana gelen zararlardan doğan sorumluluklara ilişkindir. Buna karşılık DASSGŞ'de yolcuların sadece “ölüm ve yaralanmaları” sonucu meydana gelen zararlardan doğan sorumluluklar himaye altına alınmamış; yolcu dışında bazı “diğer kişiler”in karşılaşılabilecekleri hadiseler sonucu oluşan zararlardan ve “yolcunun bagajında ve aracında oluşan maddi zararlardan” doğan sorumluluklar da sigortanın kapsamında kabul edilmiştir. Bununla birlikte, DASST m. 3 f. 2 hükmünün altında yer alan tablo ile on ikiden az yolcu taşıyan deniz araçları için de zorunlu sigorta öngörülmüştür<sup>176</sup>.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin<sup>177</sup> “sigorta” kenar başlıklı m. 51 f. 2 hükmü uyarınca, “deniz turizmi aracı”<sup>178</sup> olarak belgelendirilen deniz turizmi araçları

<sup>175</sup> Orijinal adıyla: “Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974. 01.11.2002 tarihinde kabul edilmiş; 23.04.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu çalışma içinde kullanılan PAL ifadesi, 1974 Atina Sözleşmesi'nin 2002 Protokolü ile güncellenmiş hâlini ifade eder. Zira 2002 Protokolü tadil edilen 1974 Sözleşmesi adıyla, birleştirilmiş metin olarak kabul edilir (Yürürlük tarihi: 23.04.2014). Birleştirilmiş metnin orijinal adı: “Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002” (PAL). TTK m. 1259, PAL'ın mükerrer m. 4 (4bis) hükmünden alınarak iç hukukumuza aktarılmıştır.

<sup>176</sup> On ikiden fazla yolcu taşıyan gemiler için öngörülen sigorta bedeli 250.000 ÖÇH'den az olamazken, on iki ve on ikiden az yolcu taşıyan deniz araçları için bu tutar 250.000 TL olarak belirlenmektedir.

<sup>177</sup> RG 24.07.2009/27298.

<sup>178</sup> Yönetmelik m. 4 f. 1 b. (ç) uyarınca deniz turizmi aracı, “ç) Deniz turizmi araçları: Deniz turizmi hizmetinde gezi, spor, eğlence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait

işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının gemi adamlarına, ziyaretçilerine ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırma zorunluluğu mevcuttur. Bu hükümde belirtilen sigorta kanaatimizce deniz araçları sorumluluk sigortasıdır<sup>179</sup>.

Belirtilen Türk hukuku düzenlemelerinden başka, milletlerarası sözleşmelerle de sigorta zorunluluğu öngörülmekte olup, ilgili bölümlerde bu düzenlemelere ayrıca yer verilmiştir.

## 2. İdarenin Yetkisi

Türkiye Cumhuriyeti'nin idari yapısında bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu süreç Anayasa değişikliklerinin 2017 yılının Nisan ayında gerçekleştirilen halkoylamasına sunulması sonrasında Başbakanlık ve Bakanlar Kurulu'nun kaldırılmasıyla sonuçlanmıştır<sup>180</sup>. Böylelikle Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri RG'de daha sık karşılaştığımız bir düzenleme hâline gelmiştir<sup>181</sup>.

Anayasa değişikliklerinden önceki düzende, zorunlu sigorta ihdasında yetkili TBMM idi. SK m. 13 f. 1 c. 1 uyarınca ise Bakanlar Kurulu<sup>182</sup>, zorunlu sigorta

---

*özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçları”dır.*

<sup>179</sup> Ancak deniz turizmi araçları yürürlükteki DASST kapsamından çıkarılmıştır. Bkz. Birinci Bölüm/VIII/Ç. Turizm ve Kültür Bakanlığı, bu sigortanın primlerinin yüksek olduğu ve turizm araçlarının bu sigortayı yaptırmakla zorunlu tutulması durumunda turizm sektörünün negatif yönde etkileyeceği gerekçeleriyle turizm araçlarıyla taşınmakta olan yolcuları, yolcu olarak değerlendirmeyerek, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu m. 29 f. 3 hükmü kapsamında yer alan deniz turizmi araçlarını DASST'nin kapsamından çıkarmıştır (DASST m. 1 f. 3).

<sup>180</sup> 21.1.2017 tarihli ve 6771 sayılı Kanunla yapılan Anayasa değişiklikleri 16.4.2017 tarihinde halkoylamasına sunulmuş kabul edilmiştir. Bkz. 27.4.2017 tarihli ve 663 sayılı Yüksek Seçim Kurulu Kararı (RG 27.4.2017/30050 mükerrer).

<sup>181</sup> Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri adı altında aslında birden fazla farklı nitelikteki işlemin kast edildiği, bunların farklı terimlerle ifade edilmesinin oluşabilecek tartışmaları engelleyeceğine ilişkin bkz. Özen Ülgen, “Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinin Niteliği ve Türleri”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018/1, s. 36; Özen Ülgen/Tolga Şirin, “Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ≠ Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi”, **Güncel Hukuk**, Mart-Nisan 2017, S. 170, s. 30-32. Ayrıca bkz. Salih Taşdöğen, “Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2016, C. 65, S. 3, s. 944; M. Artuk Ardiçoğlu, “Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi”, **Ankara Barosu Dergisi**, 2017/3, s. 37; Yahya Berkol Gülgeç, **Normlar Hiyerarşisi, Türk Alman ve İngiliz Hukuk Sistemlerinde Kural İşlemlerin ve Mahkeme Kararlarının Hiyerarşik Gücü**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 171-198.

<sup>182</sup> Örnek olarak Bakanlar Kurulu'nun 2004/6789 sayılı kararı ile karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu ferdi kaza sigortası ihdas edilmiştir (RG 25.02.2004/25384). Bundan başka, Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası örneği verilebilir. Bu sigorta, 14.09.1991 tarih ve 91/2253 sayılı Bakanlar Kurulu kararına dayanarak ihdas edilmiştir. Ayrıca bkz. Tehlikeli Maddeler İçin

ihdasında yetkili kılınmıştı. Anılan gelişmeler sonrasında ise SK m. 13 f. 1 c. 1'deki "Bakanlar Kurulu" ifadesi de kaldırılarak<sup>183</sup>; "Cumhurbaşkanı", zorunlu sigorta ihdasında yetkili kılınmıştır. Bu yetki kapsamında zorunlu sigortanın tesisinde kıstas, "kamu yararı için gerekli görülen hâller"dir<sup>184</sup>.

Yetkinin henüz Cumhurbaşkanlığında değil Bakanlar Kurulu'nda olduğu dönemde SK m. 13 f. 1 dayanak gösterilerek, yalnızca Bakanlar Kurulu kararlarıyla değil; ayrıca Yönetmelikler<sup>185</sup>, veya Tebliğlerle<sup>186</sup> de zorunlu sorumluluk sigortası ihdas edilmiştir. Tebliğle ihdas edilen bir zorunlu sigorta türü, DASST'ta<sup>187</sup> yer almaktadır. Dayanak düzenleme olan TTK m. 1259 uyarınca, yalnızca "on ikiden fazla" yolcu taşıyan gemilerin zorunlu sigortalarına ilişkin tarifelerin belirlenmesi mümkündür. Ancak DASST m. 3 f. 2 altında yer alan tabloda, "on iki ve on ikiden az" yolcu taşıyan araçlar için de ayrıca zorunlu sigortanın tarifeleri belirlenmiştir. TTK m. 1259'da "on iki ve on ikiden az" yolcu taşıyan araçlar için" zorunlu sigorta öngörülmediğinden, DASST'ın zorunlu sigortanın kapsamını genişlettiği anlaşılmaktadır<sup>188</sup>. İkinci olarak TTK m. 1259 hükmünü hukukî dayanak alırken DASST'ın kabul ettiği bir farklılık daha mevcuttur. Şöyle ki, "zorunlu sigorta" kenar başlıklı TTK m. 1259 hükmüyle taşıyan, on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerde seyahat eden "yolcuların ölüm ve yaralanmalarından" doğabilecek sorumluluklarına

---

Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları Hakkında Karar (RG 10.03.2010/27518) ile bu kararı tadil eden 2013/4793 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (RG 26.06.2013/28689).

<sup>183</sup> 700 sayılı KHK m. 182/b (RG 02.07.2018/30471 sayılı 2. mükerrer. Bu KHK'nın hukukî dayanağı 7142 sayılı yetki kanunudur.) ile bu değişiklik yapılmıştır.

<sup>184</sup> Hükmün önceki hâli, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu (SMK) m. 29 f. 3 olup, Bakanlar Kurulu'na verilen zorunlu sigorta ihdas yetkisi "*kamu yararı açısından kişilerce topluma zarar verebilecek her çeşit meslek ve faaliyetlere karşı teminat oluşturulması amacıyla gerekli görülen sigortalar*" şeklindeydi.

<sup>185</sup> Yönetmelikle ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortasına örnekler, DAGSDY m. 5'te bir koruma ve tazmin sigortası bulundurma yükümlülüğü; Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği (RG 27.5.2015/29368) m. 13 hükmünde yer alan zorunlu mesleki sorumluluk sigortası bulundurma şartı; hava yolu taşımaları bakımından ise Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği m. 6 hükmü ile öngörülen mali mesuliyet sigortası (RG 15.11.2005/25994).

<sup>186</sup> Tebliğle ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortasına deniz sigortaları dışında bir örnek ise Yatırım Kuruluşlarının Kuruluş ve Faaliyet Esasları Hakkında Tebliğ (RG 18.10.2014/29149) m. 16 uyarınca öngörülen mesleki sorumluluk sigortası yapma zorunluluğudur. Bu zorunluluk, Sermaye Piyasası Kurulu'nun isteği durumunda geçerli olur.

<sup>187</sup> DASST m. 3 on iki ve on ikiden az yolcu taşıyan gemiler için öngörülen zorunlu sigorta hükmüdür (RG 18.10.2014/29149, son tadil RG 22.04.2015/29334).

<sup>188</sup> TTK'da on ikiden fazla yolcu taşıyan gemiler için öngörülen sigorta bedelinden daha düşük bedelle bu zorunlu sigortanın yaptırılması şartı sonucu değiştirmeyecektir. Dikkat çekmek gerekir ki SK m. 12 f. 1 uyarınca zorunlu sigortalarda uygulanacak tarife ve talimatlarla sigorta primlerinin ilgili Bakanlık tarafından tespit edileceği ve RG'de yayımlanacağı ifade edilmiştir.

karşı sigorta yaptırmakla yükümlü tutulmuştur. Oysa Tebliğ ile ölüm ve yaralanma dışında “maddi eşya zararı” da (Tebliğ m. 3 f. 2 altında yer alan tablo uyarınca) zorunlu sigorta kapsamındadır. Kaza başına bir sigorta bedeli belirlenmiştir. Bu doğrultuda Tebliğde, TTK m. 1259 hükmünün kapsamının hem teminatlar hem de gemilerin yolcu taşıma kapasitesi bakımından genişletildiği anlaşılmaktadır.

### 3. Çift Taraflı Zorunluluk

Sigortacı, faaliyet gösterdiği sigorta branşları<sup>189</sup> kapsamındaki zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınamaz<sup>190</sup> (SK m. 13 f. 1 c. 2). Aksi takdirde, beş yüz günden az olmamak üzere adli para cezasıyla cezalandırılır (SK m. 35 f. 14). Ayrıca, bin Türk Lirasından on iki bin Türk Lirasına kadar, idari para cezasına hükmedilir (SK m. 34 f. 2 b. (j) ). Sigortacıların zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınmayacaklarına ilişkin SK m. 13 f. 1 hükmünde öngörülen durumun bir benzerine ise TTK m. 1483 hükmünde yer verilmiştir<sup>191</sup>. Bu düzenlemeye göre sigortacılar, diğer kanunlardaki hükümler saklı kalmak üzere, faaliyet gösterdikleri dalların kapsamında bulunan zorunlu sigortaları yapmaktan kaçınmaz.

SK m. 13 f. 1 c. 2 hükmünde sözleşme yapma zorunluluğu yalnızca sigortacı bakımından düzenlenmişse de, TTK m. 1483 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde zorunluluğun iki taraflı olduğuna vurgu yapılmıştır. Benzer şekilde SK gerekçesinde yer verilen zorunlu sigortaların takibine ilişkin açıklamalardan da sözleşme kurmaya ilişkin zorunluluğun çift taraflı olduğu anlaşılmaktadır<sup>192</sup>. Bu doğrultuda zorunlu

<sup>189</sup> 2007/1 sayılı Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ (RG 11.07.2007/26579), Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Tebliğ ile değiştirilmiştir (RG 1.10.2014/29136). Yapılan değişiklik, bu çalışmanın konusuna ilişkin olmasa da nihai metin budur. Tebliğin uygulanmasına ilişkin bir de 26.09.2007 tarih ve 2007/11 sayılı Hazine Müsteşarlığı Genelgesi yayımlanmıştır.

<sup>190</sup> Örneğin, Türkiye’de, su araçları sorumluluk branşında faaliyet göstermekte olan Türk sigortacı, kanuna uygun zorunlu bir deniz araçları sorumluluk sigortası temininden imtina edemeyecektir.

<sup>191</sup> Karş. Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 182. Burada SK m. 13 f. 1 hükmünün yalnızca Bakanlar Kurulu kararıyla ihdas olunan zorunlu sigortalara ilişkin olduğu ileri sürülmektedir. Ayrıca, daha sonra kabul edilen TTK m. 1483 ile SK’da belirtilen durumun genele teşmil edildiği, ihdas edilen zorunlu sigortaların hangi yolla ihdas edildiğinin belirtilmemiş olmasından ötürü Bakanlar Kurulu kararı dışındaki yollarla ihdas edilsin veya edilmesin her türlü zorunlu sigorta bakımından bir hüküm sevk ettiği şeklinde bir yoruma yer verilmektedir. Zorunluluğa uyulmamasının hukukî yaptırımının genel hükümler uyarınca yaptırıma tâbi olacağı savunulmaktadır. Son olarak dikkat çekmek gerekir ki, SK m. 13 f. 1 hükmündeki “Bakanlar Kurulu” ifadesi “Cumhurbaşkanı” ile değiştirilmiştir (Bkz. 700 sayılı KHK m. 182/b).

<sup>192</sup> Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 178.

sigorta poliçesini yenilemeyen sigorta ettirenin, SK m. 14 uyarınca oluşturulan Güvence Hesabı tarafından uyarılması öngörülmüştür (Zorunlu Sigorta Takibine İlişkin Yönetmelik<sup>193</sup> m. 7 f. 1). Zorunluluğun yerine getirilmemesi durumunda, yukarıda açıklanan yaptırım ile ZSTY m. 7 f. 2, 3, 4 kapsamında öngörülen yaptırımlar uygulanacaktır.

Tarafların zorunlu sigorta sözleşmesi kurmasına ilişkin bir yan yükümlülük olarak nitelendirilebilecek bir husus da, yetkili merciye bildirim gereğidir. Bu doğrultuda deniz araçları sorumluluk sigortaları bakımından önem taşıyan düzenleme TTK m. 1484 f. 2 hükmünde yer almaktadır. Bir zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesi sona erdiğinde sigortacının zarar görene karşı riziko taşıma borcunu taşımaktan kurtulabilmesi için, sigorta sözleşmesinin sona erdiğini veya sona ereceği tarihi yetkili merciye bildirmesi gerekir. Bu doğrultuda sigortacının riziko taşıma borcu, zorunlu sorumluluk sigortaları bakımından yetkili merciye yapacağı bildirimden bir ay sonra sona erer. Sigortacının riziko taşıma borcunun bir ay süre daha devam etmesine sebep olan zarar göreni koruyucu nitelikteki bu hüküm, riziko taşıma borcunu bir ay daha uzatmaktadır.

#### **4. Zorunlu Sigorta Sözleşmelerinin Yapılmasının Denetlenmesi**

Zorunlu sigortanın veya yenilemelerinin yaptırılıp yaptırılmadığının tespiti ve takibi amacıyla ZSTY yayımlanmıştır. Bu düzenleme kapsamında takibi gerekli zorunlu sigortaları belirleme yetkisi Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'ndadır. Zorunlu sigortalar dışında, Kurum tarafından Yönetmelik kapsamına alınan başka sigortalar da takibin kapsamına dahil edilebilir (ZSTY m. 2).

ZTSY'nin uygulanmasında yetkili kuruluş, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'dir. Zorunlu sigortalar ve Türkiye Sigortalar Birliği görüşü alınmak üzere

---

<sup>193</sup> ZSTY, RG 09.08.2014/29083, yürürlük 01.01.2015, tadil 27.02.2015/29280. ZSTY m. 3 f. 1 uyarınca ZSTY'nin hukukî dayanağı SK m. 13 ve 14 hükümleridir.



Kurum tarafından belirlenen sigortalara ilişkin veriler, ilgili alt bilgi merkezleri nezdinde tutulacaktır (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Yönetmeliği<sup>194</sup> m. 5 f. 1).

Zorunlu sigortanın sona ereceğine ilişkin bilgi, Merkez tarafından Güvence Hesabına<sup>195</sup>, zorunlu sigorta poliçesinin sona erme tarihinden otuz gün önce bildirilecektir (ZSTY m. 7 f. 1 c. 1). Bu doğrultuda, sigorta ettiren<sup>196</sup> “*sigorta poliçesini yenilemesi*” için Güvence Hesabı tarafından uyarılacaktır (ZSTY m. 7 f. 1 c. 2). Ayrıca “*zorunlu sigortanın yaptırılmadığı veya yenilenmediği*” tespit edilen sigorta ettirenler için bir yaptırım öngörülmüştür (ZSTY m. 7 f. 2). Buna göre bu gerçek ve tüzel kişiler, Güvence Hesabı tarafından izin, lisans veya ruhsat vermeye yetkili mercilere, kendileri hakkında yaptırım uygulanması gereği bulunduğu notuyla (ZSTY m. 7 f. 3) bildirilir<sup>197</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortasının çoğunlukla yurtdışında yaptırılabilmesinin mümkün olduğu dikkate alındığında, zorunlu sigortaların bu başlık altında belirtildiği şekilde takibinin, yalnızca bu sigortanın Türkiye’de ruhsatlandırılmış bir sigorta şirketine yaptırıldığında mümkün olduğunu hatırlatmak gerekir.

<sup>194</sup> RG 09.08.2008/26962; tadil 05.03.2013/28578. Bu Yönetmeliğin hukukî dayanağı SK m. 31/B hükmüdür.

<sup>195</sup> ZSTY m. 4 f. 1 b. (a) uyarınca, SK m. 14 çerçevesinde Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği nezdinde oluşturulan kurumdur. Güvence Hesabı hakkında bilgi için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 165-167; Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 92-94; Vural Seven, “Sigorta Güvence Hesabı’nın Kapsamı ve Destekten Yoksun Kalma Tazminatı”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2017 (Eylül-Ekim), C. 12, S. 157-158, Ankara, s. 31-62; Zekeriya Tepedelen, **Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017. Dikkat edilmesi gereken nokta, SK m. 14 f. 2 uyarınca güvence hesabının genellikle bedensel zararlar bakımından geçerli olmasıdır. Ancak Cumhurbaşkanı, gerekli gördüğü hallerde eşyaya gelecek zararların kısmen veya tamamen Hesaptan karşılanmasına karar verilebilir. (SK m. 14 f. 2 son cümle) Hesaba ilişkin diğer şartlar için bkz. SK m. 14 f. 2 b. (a) ilâ (d). SK m. 14 f. 2’deki Bakanlar Kurulu ifadesi Cumhurbaşkanı olarak değiştirilmiştir. (Bkz. 700 sayılı KHK m. 182/c).

<sup>196</sup> Yönetmelikteki ifade, sigorta ettiren yerine “poliçe sahibi” olarak düzenlenmiştir. Bu ifade yerine “sigorta ettiren” ifadesi kullanılabilir.

<sup>197</sup> ZTSY m. 7 f. 2 hükmünde en hafif yaptırım bildirim ve sırasıyla f. 3 hükmünde “yaptırım uygulanması gerekliliği”, f. 4 hükmünde ise uyarı, faaliyet durdurma kararı ve ruhsat iptali kararına varan bir süreç düzenlenir. Ancak bu düzenlemelerden f. 3 ve 4’te yer alanlar bakımından ZTSY m. 4 f. 1 b. (b) uyarınca “Tehlikeli Maddeler için Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları”na ilişkin 2010/190 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına (RG 11.03.2010/27518) atf bulunduğundan, f. 3 ve f. 4 bakımından atıfta bulunan bu sigorta türü dışındaki zorunlu sigortalar bakımından bu ağır yaptırımların uygulanmayacağı sonucu çıkarılabilir.

## B. Sözleşmenin Türkiye’de Yapılmasında Zorunluluk ve İstisnalar

Daha önce kısaca yer verilmiş olmakla birlikte, bu başlık altında tekrar belirtmek gerekir ki, SK m. 15 f. 1 uyarınca “*Türkiye’de yerleşik kişiler Türkiye’deki menfaatlerini sigorta ettirmek istediklerinde kural olarak Türkiye’de faaliyette bulunan sigortacılarla, Türkiye’de sigorta sözleşmesi kurmak zorundadır*”. Bu kuralın istisnaları ise SK m. 15 f. 2 hükmünde sıralanmıştır<sup>198</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası da bu düzenleme kapsamında istisnaen yurtdışında yapılabilecek sigorta türlerinden birisidir<sup>199</sup>. Buna göre sözleşme yapma zorunluluğunun yurtdışında faaliyet gösteren bir sigortacıyla sözleşme kurulması suretiyle de yerine getirilmesi imkânı mevcuttur.

Deniz araçları sorumluluk sigortasının Türkiye’de yapılması gereken sigortalara istisna olarak düzenlenmesi, bu sigortaya olan ihtiyacın büyük kısmının kulüplerden ve sabit prim esasına göre çalışan yabancı sigortacıardan temin edilmesine olanak tanımaktadır. Yine de deniz araçları sorumluluk sigortası

---

<sup>198</sup> Buna göre yurtdışında yapılabilecek sigortalara, bir geminin dış kredi ile satın alınması ve finansal kiralama yolu ile yurtdışından gelmesi durumunda finansal kredi sözleşmesi süresi boyunca geminin tekne makine sigortası örnek verilebilir.

<sup>199</sup> SK m. 15 f. 2 hükmünde kanunda yer verilen ifade, tam olarak “gemilerin işletmesinden doğan sorumluluk sigortası” şeklindedir. SK m. 15 f. 3’te ise yurtdışında yapılabilecek sigortalarının kapsamının genişletilebileceği belirtilmiştir. Bu konuda Cumhurbaşkanı yetkilidir (700 sayılı KHK m. 182/ç uyarınca SK m. 15 f. 3 hükmündeki “Bakanlar Kurulu” ibaresi “Cumhurbaşkanı” şeklinde değiştirilmiştir). Ayrıca Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği m. 24 uyarına Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler ve yatlar da sigortalarını yurtdışından temin edebilmektedir. Bu doğrultuda 2008/14373 sayılı Bakanlar Kurulu kararı (RG 19.11.2008/27085) uyarınca Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne kayıtlı gemi ve yatların sigortaları SK m. 15 f. 2 uyarınca kabul edilen yurtdışında yapılmasına izin verilen sigortalar kapsamına dâhil edilmektedir. TUGS ile ilgili bkz. Rayegân Kender/Ergon Çetingil/Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, Temel Bilgiler, C. 1, 14. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, s. 65-67; Nuray Ekşi, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasında Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 206-209; Didem Algantürk, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler”, **İstanbul Barosu Dergisi**, S. 7-8-9, 2000, s. 797-805; Selim Ataergin, “Türk Uluslararası Gemi Sicili”, **Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 63-70; Hayrettin Kurt, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Değerlendirilmesi”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 2, 2014, s. 276-278; Savaş Yigen, “Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilere Tanınan Ayrıcalıklar”, **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, S. 22, Y. 6, Temmuz 2015, s. 535-542; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 67-68.

sözleşmesi Türk hukukuna tâbi olarak da kurulabilmektedir<sup>200</sup>. Bu şekilde kurulan sigorta sözleşmelerinin günden güne arttığını belirtmek yanlış olmayacaktır.

## VIII. DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK KURALLAR

### A. Genel Olarak

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesine uygulanacak kurallar bakımından, ilk olarak TTK'da yer alan hükümler değerlendirilmelidir. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun<sup>201</sup> aksine TTK'da, denizcilik rizikolarına ayrı bir bölüm ayrılmamıştır<sup>202</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortasına uygulanacak hükümler, TTK m. 1401 ilâ m. 1452 arasında yer verilen sigorta sözleşmeleri genel hükümleri, m.

<sup>200</sup> Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sözleşmelerinde sigortacı prim tutarlarını belirlerken, prim tutarına “banka ve sigorta muamele vergisi”ni eklemek zorundadır. Oysa Türkiye'deki gerçek veya tüzel kişi sigorta ettiren, Türkiye'deki menfaatlerini SK m. 15 f. 2 hükmünün verdiği imkanla yurtdışında sigorta ettirdiği takdirde böyle bir durum söz konusu olmayacaktır. Bkz. Muhammet Alper Keçeli, “Establishing a new protection and indemnity (P&I) insurance institution in Turkey”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University, Malmö, 2012, s. 57. Banka ve sigorta muamele vergisi, 23.07.1956 tarih ve 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu m. 28 uyarınca sigortacılık işlemlerinden alınan bir vergi olarak düzenlenmiştir. Gider Vergileri Kanunu m. 30 uyarınca banka ve sigorta muamele vergisi mükellefi, sigortacıdır. Kanunun banka ve sigorta muamele vergisi hariç hükümleri, yürürlükten kaldırılmıştır. (25.10.1984 tarih ve 3065 sayılı Kanun m. 61). Bilgi için bkz. Ömer Çakıcı/Mehmet Ceylan, **Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi**, Yayın no: 301, İstanbul, Türkiye Bankalar Birliği, 2014, s. 155-156. (Çevrimiçi) [https://www.tbb.org.tr/Content/Upload/Dokuman/2144/BSMV\\_OCMC\\_Kitap.pdf](https://www.tbb.org.tr/Content/Upload/Dokuman/2144/BSMV_OCMC_Kitap.pdf), 12.10.2017.

<sup>201</sup> 6762 sayılı TTK (RG 09.07.1956/9353, mülga 01.07.2012). TTK, yürürlüğe girdiği 01.07.2012 tarihinden sonra kurulan sigorta sözleşmeleri bakımından uygulanacaktır. Bu tarihten önce kurulan sigorta sözleşmeleri bakımından ise 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun uygulanacaktır. 6103 sayılı Kanun (RG 14.02.2011/27846, yürürlük: 01.07.2012).

<sup>202</sup> 6762 sayılı TTK'da “denizcilik rizikolarına karşı sigortalar” şeklinde, 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunundan (HGB) alınan bir bölüm yer almaktaydı ancak 6102 sayılı TTK'da bu bölüme yer verilmemektedir. Bunun sebebi, TTK Genel Gereğede, “(...) deniz rizikolarına karşı sigortalar uluslararası kurallar çerçevesinde yürütüldüğünden Kanunun konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmı günümüzde ölü hüküm hâline gelmiştir. Bu sebeple, deniz sigortalarına ilişkin hükümler kanundan çıkarılmıştır.” şeklinde açıklanmıştır. Karş. Emine Yazıcıoğlu, “Türk Ticaret Kanunu'nun Sigorta Hukuku Kitabı'ndaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler”, **SHD**, Özel Sayı, 2005, s. 79 vd. Burada Alman hukuku bakımından bu değerlendirmede haklılık payı olabileceği belirtildikten sonra, İngiliz hukukunda MIA kapsamında deniz sigortası hükümlerinin kanundaki yerini koruduğuna dikkat çekilmektedir. Sonuç olarak, TTK'da deniz sigortaları için özel bir düzenleme getirilmesi tercih edilmiyorsa bu durumda TTK'nın emredici ve yarı emredici hükümlerinin deniz sigortalarına emredici olarak uygulanmayacağına hüküm altına alınması gerektiği, haklı olarak ifade edilerek, milletlerarası uygulamayla uyumun bu şekilde sağlanacağına işaret edilmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 82.

1473 ilâ m. 1486 arasında sorumluluk sigortalarına ilişkin özel hükümler ve m. 1485 uyarınca mal sigortalarından sorumluluk sigortalarına uygulanabilecek hükümlerdir<sup>203</sup>. Ayrıca TTK'nın Altıncı Kitabı dışında da sigorta hukuku ile ilişkili düzenlemeler yer almaktadır. Örneğin, deniz araçları sorumluluk sigortacısı Türk hukuku uyarınca anonim şirket olarak kurulduğu takdirde TTK'nın anonim şirkete ilişkin hükümleri<sup>204</sup> sigortacı bakımından da uygulanacaktır<sup>205</sup>.

TTK'da hüküm bulunmayan hâllerde sigorta sözleşmelerine, TTK m. 1451 f. 1 uyarınca, TBK uygulanmaktadır. Sigorta hukukuna uygulanabilecek TBK hükümlerine sözleşmeler hukukunun tamamı başta olmak üzere, genel işlem koşulları ve sözleşmelerin kurulması konuları örnek verilebilir. Sigorta sözleşmesine uygulanacak kurallardan bazıları ise SK'da yer almaktadır<sup>206</sup>. SK'nın amacı, kanuna tâbi kişi ve kuruluşların, faaliyete başlama, teşkilât, yönetim, çalışma esas ve usûlleri ile faaliyetlerinin sona ermesine ilişkin hususları, sigorta denetim hukuku ve tahkim hukukunu da içerecek şekilde düzenlemektir (SK m. 1 f. 1). Ayrıca çalışmamızın konusu olan sigorta sözleşmesinin içeriğine, aşağıda incelenecek olan DASSGŞ, DASST ve Kurallar Kitapçığı dahil edilmektedir.

## B. Sigorta Genel Şartları

### 1. Sigorta Genel Şartlarının Tanımı ve Özellikleri

Gerek sigorta genel şartları, gerekse sigorta özel şartları, borçlar hukuku anlamında genel işlem koşullarıdır<sup>207</sup>. Bu bakımdan bu kavramlar açıklanmadan

<sup>203</sup> Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 223-224.

<sup>204</sup> Sigorta şirketleri Türk hukuku uyarınca genellikle anonim şirket olarak kurulmaktadır. Bu durumda yalnız TTK'daki anonim şirket hükümleri değil SK ve ikincil mevzuatta da buna ilişkin düzenlemeler bu şirket için uygulanmaktadır.

<sup>205</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bir acente aracılığıyla kurulursa, TTK'daki acentelik hükümleri, SK sigorta acentesi düzenlemesiyle birlikte uygulanacaktır.

<sup>206</sup> SK'nın sigorta sözleşmelerine ilişkin hüküm getirmemesi gerektiği, yalnızca denetim hukukuna ilişkin düzenlemeler yapmasının yerinde olduğu görüşü için bkz. Rayegân Kender, "Kanun Yapma Tekniği ve Mevzuat Açısından Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı", **Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi Hakkındaki Kanun Taslağı Sempozyumu**, Bildiriler Tartışmalar, 14.06.1991, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 14.

<sup>207</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 48-49; Zehra Şeker, **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2001, s. 17; Zehra Şeker Öğüt, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Yük Sigortaları", **Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları**, Sempozyum, İstanbul, 23.03.2012, s. 117; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 28; Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık**

önce, TBK m. 20 ilâ 25 hükümlerinde düzenlenen genel işlem koşullarını kısaca açıklamak gerekir. TBK m. 20 f. 1 hükmünde genel işlem koşulu, “*bir sözleşme yapılırken düzenleyenin, ileride çok sayıdaki benzer sözleşmede kullanmak amacıyla, önceden, tek başına hazırlayarak karşı tarafa sunduğu sözleşme hükümleri*” olarak tanımlanmıştır<sup>208</sup>. Bu tanıma göre sözleşme hükümlerinin genel işlem koşulu olarak

---

**Kanunu Şerhi**, s. 154; Yeşim M. Atamer/Samim Ünan, “Control of General and Special Conditions of Insurance Under Turkish Law with Special Regard to the Transparency Requirement”, **Transparency in Insurance Law**, Samim Ünan/Manfred Wandt (Ed.), İstanbul, 2012, s. 68; Yeşim M. Atamer, “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi – TKHK m. 6 ve TTK m. 55, f. 1 (f) ile Karşılaştırmalı Olarak”, **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları (2011-2012), Ankara, 2012, s. 15-16; Samim Ünan, “Tüketici Sözleşmesi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Kuralları”, **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2016-2017**, İsmail Çakır/Hakan Tokbaş, Fehim Üçışık/Hamide Zafer (Ed.), İstanbul, Aristo Yayınevi, 2017, s. 482-483; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 246. Ayrıca, sigorta genel şartlarının hukuken TBK’deki genel işlem koşulu olarak kabul edilmekle birlikte genel işlem koşullarından farklı yönleri için bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 38.

Karş. Rayegân Kender, “Sigorta Hukukunda Tüketicinin Korunması”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Erhan Adal’a Armağan, 2012, C. 8, S. 2, s. 19’da yazar, sigorta genel şartlarının TBK m. 20’deki genel işlem koşulu tanımına uymadığı görüşündedir. Görüşünün gerekçesi, sigortacı tarafından hazırlanmış sözleşmenin ekine SK m. 11 uyarınca sigorta genel şartlarının konulmasının gerekli tutulması ve aksi davranış durumunda bunun cezai yaptırımının ayrıca düzenlenmesidir. Bundan başka, Kender, **Tüketici**, s. 20’de sigorta özel şartlarının ise TBK m. 20 f. 1’deki tanımla uyumlu olduğu gerekçesi ise genel işlem koşulu sayılacağını belirtmektedir. Aynı sonuca farklı gerekçelerle ulaşan bir görüş için bkz. Tekin Memiş, **Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 34, 43, 133. Yazar, sigorta genel şartlarının borçlar hukuku genel işlem koşulu olmadığı, isimsiz düzenleyici işlem olduğu görüşündedir. Buna karşılık, sigorta özel şartlarının Borçlar hukuku genel işlem koşulu olduğu görüşündedir. Bkz. Memiş, **a.e.**, s. 134.

Trafik sigortasına eklenen genel şartların TBK anlamında genel işlem koşulu olmadığına ilişkin bir yargı kararı için bkz. Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’nin 29.05.2017 tarih ve 2016/14573 E. ve 2017/6035 K. Nolu kararı. Bu kararın değerlendirilmesi için bkz. Samim Ünan, “Kusurlu Sürücünün Kazada Hayatını Kaybetmesine İlişkin Yeni Yargıtay Kararı”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 320-325.

<sup>208</sup> Genel işlem koşulu kavramı ve tanımı ile ilgili bkz. Ayşe Havutçu, **Açık İçerik Denetimi Yoluyla Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması**, İzmir, Güncel Hukuk Yayınları, 2003, s. 71-93; Yeşim M. Atamer, “Genel İşlem Koşulu mu Bireysel Pazarlıkla Kurulan Sözleşme mi? Tüketici ve Tacir İşlemleri Açısından Karşılaştırmalı Olarak Başvurulabilecek Değerlendirme Kriterleri”, **TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Yeni Türk Borçlar Kanunu ve Yeni Türk Ticaret Kanunu Sempozyumu** (Makaleler, Tebliğler) (Ed. Çiğdem Kırca), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2013, s. 61-77; Mustafa Arıkan, “TBK’nda Genel İşlem Şartları”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi – Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 2. bs., İstanbul, Legal Yayıncılık, 2012, s. 67-70; Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 13-19; Atilla Altop, “Genel İşlem Koşulları”, **“Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu**, Makaleler Tebliğler, Murat İnceoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012, s. 36-37; Umut Yeniocak, “Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Genel İşlem Koşullarının Yargısal Denetimi”, **TBB (Türkiye Barolar Birliği) Dergisi**, S. 107, Temmuz Ağustos 2013, s. 78-80; Gül Doğan, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Genel İşlem Koşulları, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, -İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 461-465; Murat Topuz, “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Genel İşlem Koşullarında Kapsam (Yürürlük) Denetimi”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 1139-1143; Ece Baş, “6098 sayılı

nitelendirilmesi için aranan unsurlar, (i) sözleşme kurulmadan önce tek yanlı olarak belirlenmeleri; (ii) çok sayıda sözleşme için matbu olarak hazırlanmış olmaları ve (iii) taraflar arasında müzakere edilmemeleridir.

TBK m. 20 f. 1 hükmünde tanımlanan genel işlem koşulları ile sigorta genel şartları arasındaki en büyük farklılık, sigorta genel şartını düzenleyen makam bakımından ortaya çıkar. Genel işlem koşullarını sözleşmenin taraflarından birisi düzenleyerek karşı tarafa sunarken; sigorta genel şartları, sözleşmenin tarafı olmayan İdare tarafından düzenlenmektedir. Şöyle ki sigorta genel şartlarını hazırlamak, onaylamak ve yürürlüğe koymak şeklindeki yetkiler<sup>209</sup> “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu’na” aittir<sup>210</sup> (SK m. 11 f. 1). İdarenin bu yetkiye sahip olması, 1982 Anayasası m. 48 uyarınca öngörülen sözleşme özgürlüğüne müdahale ve serbest ekonomi ilkesine aykırılık olarak değerlendirilmiştir<sup>211</sup>. Böyle bir düzenleme yerine kanaatimizce sigorta genel şartlarının, Türkiye Sigorta Birliği<sup>212</sup> önderliğinde, alanında faaliyet göstermekte olan sigorta şirketlerinin hukukçu temsilcilerinden ve hukukçu akademisyenlerden oluşan bir kurulun çalışmasıyla hazırlanması ve Sigortacılık ve Özel Emeklilik

---

Türk Borçlar Kanunu’nda Genel İşlem Koşulu Kavramı ve İçerik Denetimi”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 278-288; İhsan Uluşan, “Türk Borçlar Kanunu’ndaki Genel İşlem Şartlarına İlişkin Yeniliklerle İlgili Bazı Düşünceler”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 1222-1223; Adem Yelmen, **Türk Borçlar Kanununa Göre Genel İşlem Şartları**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2014, s. 47-59; Murat Aydoğdu, **Türk Borçlar Hukuku’nda Genel İşlem Koşullarının ve Tüketici Hukuku’nda Haksız Şartların Denetimi**, İstanbul, Seçkin Yayınları, 2014, s. 46-47; Özgür Karadağ, **Türk Borçlar Kanununda Genel İşlem Koşulları ve Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar**, 2. bs, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015, s. 35-43; Mustafa Tiftik/Zeynep Özcan, “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi”, **BATİDER**, C. XXXI, S. 1, 2015, s. 29-30.

<sup>209</sup> Önceden bu yetkinin Ticaret Bakanlığı’nda olduğunun belirtildiği ve o dönemde hazırlanan bir çalışma için bkz. Reşat Atabek, **Sigorta Akdinin Yorumu**, **SHD**, C. 1, S. 2, Ağustos 1982, s. 131.

<sup>210</sup> Genel şartları hazırlama yetkisi önceden Hazine Müsteşarlığı’ndaydı. 09.12.1994 tarihinde kabul edilen 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun m. 1 uyarınca (RG 20.12.1994/22147) T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı’nın sigortacılıkla ilgilenen ana hizmet birimi ise Sigortacılık Genel Müdürlüğü’ydü. Ancak, yapılan değişiklik sonrasında 47 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’yle ilgili açıklamalar için bkz. Giriş/dn. 17.

<sup>211</sup> Atamer/Ünan, **a.g.m.** s. 67; Taraflarca belli bir içerikte kurulan sözleşmenin, tarafların dışında resmi bir makam tarafından değiştirilmesinin sözleşme özgürlüğünü çiğneyen bir çözüm olduğu ve sigortacıların sigorta genel şartlarının oluşumunda karar yetkisinin bulunmamasının doğru olmadığı yönündeki görüş için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 256. Bununla birlikte, idarenin sigorta genel şartlarını hem düzenlemesi hem de onaylaması ve bunların sigorta sözleşmelerinin içeriğine eklenmesinin zorunluluk hâline getirilmesinin yanlış olduğu görüşü için bkz. Samim Ünan, **Sigorta Tüketici Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 3.

<sup>212</sup> TSB olarak kısaltılan kuruluşun websitesi, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr>, 28.01.2019.

Düzenleme ve Denetleme Kurumu onayının zorunlu tutulmaması alternatifi düşünülebilir<sup>213</sup>.

Sigorta genel şartlarının Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'nun onayına tâbi olmasına ilişkin iki hususa işaret etmek gerekir. İlki, onay makamının Kurum olmasının sigorta genel şartlarının borçlar hukuku genel işlem koşulu olma niteliğini etkileyip etkilemeyeceğidir<sup>214</sup>. Genel işlem koşullarına ilişkin tanımda önemli bir husus, düzenleyenin sözleşmenin taraflarından biri olarak anlaşılmasıdır. TBK m. 20 f. 4 hükmü, sundukları hizmetleri kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütmekte olan kişi ve kuruluşların hazırladıkları sözleşmeleri, genel işlem koşullarının kapsamına almıştır. Sigorta genel şartlarının düzenleyeni Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu olsa da, bu hükmün sigorta genel şartlarına kıyasen uygulanabileceği; sigorta genel şartlarının Kurum tarafından hazırlanıp onaylanmasının bu şartların genel işlem koşulu olma niteliğini ortadan kaldırmayacağı kabul edilmektedir<sup>215</sup>. Üzerinde durulması gereken diğer bir husus, sigorta genel şartlarının Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'nun onayıyla yürürlüğe konulmasının ve sigorta sözleşmesine eklenmesinin onları emredici hukuk kuralı hâline getirip getirmediğidir<sup>216</sup>. Kurum'un emredici hukuk kuralı belirleme yetkisi bulunmadığından, anılan yetkisini sigorta sözleşmesinin her iki tarafını da korumak suretiyle kurallar belirlemek olarak değerlendirmek gerekir.

Sigorta sözleşmesinin taraflarınca aynen kabul edilmesi niyetiyle hazırlanan sigorta genel şartları, TTK m. 1425 f. 1 hükmünde poliçenin içeriğinde yer alması gereken unsurlardan birisi olarak sayılmıştır. SK m. 11 f. 1 hükmünde ise sigorta genel şartlarının sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası olduğu vurgulanmıştır. Tıpkı genel işlem koşullarında olduğu gibi; sigorta sözleşmesinin kurulmasıyla sigorta genel şartları da, sözleşmenin diğer şartları gibi tarafları bağlayıcı hâle gelmektedir. TTK m. 1425 f. 1 ve SK m. 11 hükümlerinde de genel şartın tanımı yapılmamıştır.

<sup>213</sup> Karş. Can, **Sigorta Hukuku**, 2009, s. 260. Yazara göre, Hazine Müsteşarlığı (yeni adıyla Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu) yalnızca onay makamı olmalıdır.

<sup>214</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 40; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 117; Atamer/Ünan, **a.g.m.**, s. 68.

<sup>215</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 40; Şeker Öğüz, **Sempozyum**, s. 117. Bu farklı özelliğe ilişkin ayrıca bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 38-39.

<sup>216</sup> Atamer/Ünan, **a.g.m.**, s. 69.

Ancak öğretide sigorta genel şartları, “*tek tek rizikolar ve sözleşmeler göz önüne alınmaksızın önceden belirlenen, gelecekte ve belli bir sigorta dalında yapılacak tüm sözleşmelerin içeriğine temel oluşturmak üzere poliçelerde bulunan, genellikle basılı ve yazılı olan, taraflar arasında müzakere edilmeden oluşturulan, genel ve soyut kayıtlar*” olarak tanımlanmıştır<sup>217</sup>.

Son olarak sigorta ettiren ve sigortalı lehine genel şartlarda yapılan değişikliklerin daha önce kurulan sigorta sözleşmelerine uygulanmasına imkân veren TTK m. 1425 f. 3 hükmünü açıklamak gerekir<sup>218</sup>. Kanunlarda aksine bir düzenleme olmadıkça, mevcut sigorta sözleşmelerinin içeriğine dahil edilen sigorta genel şartlarında değişikliğe gidildiğinde, sigorta ettirenin veya sigortalının lehine olan bir değişiklik hemen ve doğrudan uygulanır. Ancak, bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içinde prim farkı isteyebilir. İstenilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi hâlinde sözleşme eski genel şartlarla devam edecektir. Yapılan değişikliğin rizikoyu ağırlaştırması ihtimali göz önüne alınarak hükümde sigortacı için ek prim talep imkânına yer verilmiştir.

## **2. Türk Borçlar Kanunu’nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarına İlişkin Denetimin Sigorta Genel Şartlarına Uygulanabilirliği**

Sigorta genel şartları kavramının açıklanmasından sonra, ancak henüz sigorta sözleşmelerinde genel işlem koşulları denetimi hakkında bilgi vermeden önce, bu denetimin tacirler arasında kurulan sözleşmeler bakımından uygulanabilir olup olmadığı sorusunu cevaplamak gerekir.

<sup>217</sup> Mehmet Bahtiyar, Sigorta Poliçesi Genel Koşulları, **Makaleler I**, İstanbul, Beta Yayınları, 2008, s. 151. Sigorta genel şartlarına ilişkin diğer tanımlar için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 32; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 39-40; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 13 ve 15; Ünan, **Sigorta Tüketici Hukuku**, s. 33; Atamer/Ünan, **a.g.m.**, s. 67; Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 152; Ahmet Karayazgan, **Ana Hatlarıyla Özel Sigorta Hukuku**, İstanbul, Tara Kitap, 2016, s. 182; Memiş, **Denetim**, s. 11; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 28; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 260; Burak Kepkep, “Eşya Taşımada Rizikonun Sigortalanması”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014, s. 89; Emine Ebru Erkan, “Sigorta Sözleşmelerinde Haksız Şart ve Genel İşlem Koşulları Denetimi”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı (Ekonomi Hukuku), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016, s. 29-34.

<sup>218</sup> TTK m. 1425 hükmünün diğer fıkralarının aksine, f. 3 mülga TTK’da yer almıyordu. Bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 39.



İçeriğine hem sigorta genel şartları hem de sigorta özel şartları eklenen deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri, çoğunlukla iki tacir arasında kurulmaktadır. Tacirler arasında kurulan bu sözleşmeler bakımından TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu denetiminin uygulanabilir olup olmadığı tartışmalıdır.

Öğretideki bir görüşe göre, TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu denetiminin tacirlere de uygulanacağına ilişkin açık bir hükmün yer almaması sebebi ile tacirler arasında kurulan sigorta sözleşmeleri bakımından bu denetim yapılmamalıdır<sup>219</sup>. Gerekçe olarak, TTK hükümlerinin hâlihazırda sigorta sözleşmeleri bakımından emredici hükümlere (TTK m. 1452, 1482) yer vermiş olması<sup>220</sup>, tacirin basiretli hareket etme yükümlülüğünün mevcut olması (TTK m. 18 f. 2), TBK’nın gerekçesinde belirtilen AB mevzuatında böyle bir kuralın yer almaması gösterilmiştir<sup>221</sup>. Bu doğrultuda TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu denetiminin tacirlere uygulanmaması gerektiği savunulmuştur. Çoğunluk görüşüne göre ise sigorta ilişkilerine bu denetiminin uygulanmayacağına ilişkin açık bir hüküm, başka bir deyişle herhangi bir istisna hükmü mevcut olmadığından tacirler arasında kurulan sözleşmelere bu denetim uygulanmalıdır<sup>222</sup>. Mevcut hukuk düzenine göre kanaatimizce de tacirler arasında kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerine TBK’daki genel işlem koşulu denetimine ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir. Ancak bu sözleşmelere eklenen, milletlerarası alanda kullanılan koşulların denetiminin kapsamının dışında bırakılması için yeni bir düzenleme yapılması gerekmektedir<sup>223</sup>. Tacirler arasında kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerine yapılacak denetime ilişkin esasların uygulanıp

<sup>219</sup> Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 411; Kerim Atamer, “Tacirler Arasındaki Sözleşmelere, Genel İşlem Koşullarıyla İlgili Hükümler (TBK m. 20-25) Uygulanır mı?”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXX**, 23 Aralık 2016, Ankara, BTHAE, s. 35. Bundan başka, sigorta genel şartlarını TBK anlamında genel işlem koşulu olarak görmeyen ve bu gerekçeyle TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu denetimine tâbi olmaması gerektiği sonucuna varan görüş için bkz. Memiş, **Denetim**, s. 173.

<sup>220</sup> Atamer, **Tacirler ve GİK**, s. 28-29.

<sup>221</sup> Atamer, **a.e.**, s. 25-26.

<sup>222</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 162; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 217; Atamer, **TOBB Sempozyumu**, s. 103 ve dn. 2; Baş, **a.g.m.**, s. 276 ve dn. 1; Ayşe Havutçu, “Genel İşlem Şartlarının Sözleşme ile İlişkilendirilmesi, İçeriklerinin Denetimi”, **Tüketici Hukuku Konferansı 5-6 Aralık 2015 Makaleler-Tebliğler**, Hüseyin Can Aksoy (Ed.), Ankara, Yetkin Hukuk Yayınları, 2016, s. 90; Yelmen, **a.g.e.**, s. 72; Memiş, **Denetim**, s. 118.

<sup>223</sup> Aynı doğrultuda bkz. Yeşim Atamer, **Tacirlerin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunmasının Yolları**, İstanbul, 2001-08, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2001, s. 10 vd.; Havutçu, **İçerik Denetimi Makale**, s. 90 ve 92.

uygulanmayacağı ayrı bir soru; bu soruya olumlu cevap verilmesi durumunda bunun uygulamayı nasıl etkileyeceği veya olması gereken hukuk açısından bu durumun yerindeliği ayrı bir soru teşkil etmektedir. Tacirlerin TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu denetiminden istisna tutulacağına ilişkin mevzuatta ayrı bir hükme yer verilmesi kanaatimizce makul bir çözüm olacaktır<sup>224</sup>. Aksi durum, ticaret hayatının akışına uygun görünmemektedir. Zira tüketicileri korumanın sebebi, tacir donatının karşısında korunmaya değer zayıf taraf olmasıdır. Genel işlem koşulunun içeriğine vakıf olmayabilir.

Emredici hükümler dışında bir hüküm bakımından borçlar hukuku denetimi yapılmasına karar verilmesi durumunda ise yürürlük, yorum ve içerik denetimine ilişkin TBK hükümleri uygulanacaktır. Genel işlem koşullarının<sup>225</sup> denetimi için TBK m. 20 ve devamındaki hükümlerin değerlendirilmesi gerekir<sup>226</sup>.

### **3. Türk Borçlar Kanunu’nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarına İlişkin Hükümler ve Bu Hükümlerin Sigorta Genel Şartlarına Etkisi**

#### **a. Yürürlük Denetimi**

Genel işlem koşullarını düzenleyen, sözleşme kurulmadan önce karşı tarafı genel işlem koşulları hakkında bilgilendirmesi<sup>227</sup> ve karşı tarafa koşulların içeriğini

<sup>224</sup> Burada kast edilen hem sigortalı hem de sigorta ettirenin tacir olması ihtimalidir.

<sup>225</sup> Genel işlem koşulu ve haksız şart kavramları arasındaki farklılıklar için bkz. Serkan Ayan, “Genel İşlem Koşulları Yönünden Türk Borçlar Kanunu ile 6502 sayılı TKHK’nın Karşılaştırılması”, **Tüketici Hukuku Konferansı 5-6 Aralık 2015, Makaleler - Tebliğler**, Hüseyin Can Aksoy (Ed.), Ankara, Yetkin Hukuk Yayınları, 2016, s. 112 vd.; Memiş, **Denetim**, s. 182.

<sup>226</sup> Çalışmamızda genel işlem koşullarının idarî denetimi konusuna yer verilmemiştir. Genel işlem koşullarının idarî denetimine ilişkin bkz. Kocayusufoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 239; Atamer, **GİŞ**, s. 50 vd.; Hakan Tokbaş/Özlem Tüzüner, **Millî Şerh – 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, İstanbul, Aristo Yayınevi, 2016, s. 148-150; Erkan, **a.g.e.**, s. 69-71.

<sup>227</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 221; Oğuzman, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 164; Erkan, **a.g.e.**, s. 97. Sadece genel işlem koşulunun varlığı değil; genel işlem koşulunun içeriğiyle de ilgili bilgilendirilme yapılması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Safa Reisoğlu, “Banka Uygulamaları Açısından Yeni Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşulları ve Eleştirisi”, **Bankacılar Dergisi**, S. 77, 2011, s. 108; Yeniocak, **a.g.m.**, s. 33; Karş. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 28, dn. 57. Yazar, TBK yürürlük denetiminde genel olarak genel işlem koşulunun sözleşmenin içeriği olması sorunu kapsamında, karşı tarafın genel işlem koşulu hakkında bilgilendirilmesi gerektiği görüşüne katılmamaktadır; bilgilendirme yükümlülüğünün bu bakımdan söz konusu olmayacağı görüşündedir.

öğrenme imkânı sağlaması gerekir. Ayrıca, karşı taraf bu koşulları kabul etmelidir<sup>228</sup> (TBK m. 21 f. 1). Genel işlem koşulu, sözleşme içeriğine dâhil edilerek, sözleşmenin bir unsuru hâline getirilmelidir<sup>229</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortalarında kullanılan sigorta genel şartları ve sigorta özel şartlarının sözleşmenin bir parçası hâline gelmesi gerekir. Sigorta ettiren donatan, bu belgelere kolaylıkla erişebilir kılınmalı ve bu belgelerin sigorta sözleşmesinin bir parçası hâline geldiğini kabul etmelidir. Buna karşılık uygulamada sigorta ettiren donatan, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından onaylanan DASSGŞ'nin sözleşmenin içeriği hâline geldiğini reddedebilecek durumda olmadığından, bu bakımdan yürürlük denetimi işlemeyecektir<sup>230</sup>. Sigorta özel şartları da TBK düzenlemesi çerçevesinde genel işlem koşulu niteliğindedir; ancak sigorta genel şartlarından farklı olarak sigorta özel şartlarında Kurum onayı söz konusu olmadığından, TBK m. 21 f. 1 hükmü uygulanır. Deniz araçları sorumluluk sigorta sözleşmelerine eklenen Kurallar Kitapçığı da TBK düzenlemesi çerçevesinde genel işlem koşuludur. Bu doğrultuda bu kurallara da sigorta özel şartlarında olduğu gibi TBK m. 21 f. 1 denetimi, koşullarının varlığı hâlinde uygulanabilir. Bununla birlikte, bu koşulların yerine getirilmesi için, sigortacının poliçede bu şartlara atıfta bulunması yeterli değildir. Genel şartların sigorta ettiren donatana ulaştırılması, ulaştırıldığının ispat edilebilir olması ve bu metinlerin sözleşme görüşmelerinin, müzakere sürecinin başlamasından itibaren sigorta ettiren donatana verildiği ispat edilmelidir. Ancak Yargıtay 13. HD, 2004 tarihli bir uyuşmazlıkta sigorta ettirenin sözleşme hükümlerini anladığına yönelik, formda<sup>231</sup> yer alan imzasını bu koşulun ispatı için yeterli bulmamıştır<sup>232</sup>. Sigortacının

---

Aynı doğrultuda bkz. Murat Aydoğdu, "6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, 2013, S. 2, s. 25; Pakize Ezgi Akbulut, **Borçlar Hukukunda Kesin Hükümsüzlük Yaptırımının Amaca uygun Sınırlama (Teolojik Redüksiyon) Yöntemi ile Daraltılması**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 369, dn. 1118.

<sup>228</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, § 509, s. 164; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, 221; Havutçu, **İçerik Denetimi Kitap**, s. 107.

<sup>229</sup> Atamer, **GİŞ**, s. 81; Havutçu, **İçerik Denetimi Kitap**, s. 40.

<sup>230</sup> Atamer/Ünan, **a.g.m.**, s. 71. Genel olarak sigorta genel şartları için yapılan bu değerlendirme, DASSGŞ için de geçerlidir.

<sup>231</sup> Dava konusu olay, araç satışıyla ilgilidir ve burada kast edilen form, araç sipariş formudur. Araç sipariş formunda yer alan, "Yukarıda araç sipariş formu ve arka taraftaki yeni araç satış şartlarının tamamının her maddesini dikkatle okudum ve imzaladım" şeklindeki beyanı ve imzasını hâkim, yeterli bulmamıştır.

sigorta ettirene yapacağı bilgilendirmenin TTK m. 1423 f. 1 hükmünde belirtilen kurallar uyarınca yapılmış olması gerekir<sup>233</sup>. Bu şekilde yapılacak bilgilendirme sigorta ettiren tarafından tam kabul anlamına gelecek; TBK m. 21 f. 1 hükmünde yer alan yürürlük denetiminden geçecektir. Bununla birlikte içeriğe dahil edilmenin şartları, sigortacının sözleşme öncesi bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilmesi ve sigorta sözleşmesini oluşturan belgelerin sigorta ettirene paylaşılması gibi bilgilendirmeye ilişkin düzenlemeler sayesinde herhâlde yerine getirilmiş olacaktır<sup>234</sup>.

TBK m. 21 f. 2 hükmünde öngörülen yürürlük denetimi ise şartırtıcı koşullara ilişkindir<sup>235</sup>. Bu hükmü göre şartırtıcı koşul, genel işlem koşulunun içeriğinde yer alan bir koşulun, sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı olmasıdır. Örneğin deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kapsamında himaye altına alınan en önemli rizikolardan birisi olan “gemi kaynaklı kirlilik” rizikosunun gerçekleşmesi sonucu meydana gelen zarardan sigortacının hiçbir surette sorumlu olmayacağına ilişkin bir şartın Kurallar Kitapçığında yer alması karşı tarafın menfaatine aykırı, sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı olduğundan şartırtıcı koşul teşkil edecektir.

TBK m. 21 f. 1 ve f. 2 uyarınca genel işlem koşulunun yürürlük denetiminden geçememesinin yaptırımını, koşulun “yazılmamış sayılma”sıdır. Bu doğrultuda, yalnızca o koşul yazılmamış sayılacak, diğer hükümler geçerli olmaya devam edecektir (TBK m. 22).

---

<sup>232</sup> Yargıtay 13. HD'nin 14.12.2004 tarih, 2004/9747 E. ve 2004/18207 K. sayılı kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 01.12.2017.

<sup>233</sup> Erkan, **a.g.e.**, 120.

<sup>234</sup> Karş. Erkan, **a.g.e.**, s. 129. Yazara göre yürürlük denetimi sigorta sözleşmeleri bakımından pasif kalmaktadır. Farklı bir gerekçeyle benzer bir sonuca varan bir görüş için bkz. Memiş, **Denetim**, s. 133-134. Burada ise sigorta genel şartları TBK m. 20 anlamında bir genel işlem koşulu kabul edilmediğinden (idarenin düzenleyici işlemlerinden biri olarak nitelendirildiğinden) sigorta genel şartları bakımından yürürlük denetimi yapılamayacaktır. Sigortacı için bu genel şartlara uymanın zaruri olduğu belirtilmektedir. Ancak burada sigorta özel şartları TBK m. 20 anlamında birer genel işlem koşulu kabul edildiğinden sigorta özel şartları bakımından aynı sonuca varılmamaktadır.

<sup>235</sup> Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 29; Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 427-429; Akbulut, **a.g.e.**, s. 372; Muzaffer Şeker, **Yazılmamış Sayılma: (BK. m. 21/1, 21/2, 24) Yokluk ve Kesin Hükümsüzlük Kısacında 6098 sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununa Göre Genel İşlem Koşullarının Yazılmamış Sayılması**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2015, s. 42. Ayrıca, şartırtıcı koşul denetiminin örtülü içerik denetimine dönüştüğüne ilişkin görüş için bkz. Erkan, **a.g.e.**, s. 129. İsviçre hukukundan örnek için, Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 32-33, dn. 65.

Yazılmamış sayılma yaptırımı borçlar hukukunun yabancı olduğu bir kavramdır<sup>236</sup>. Bu kavramdan ne anlaşılması gerektiği konusunda öğretilerde farklı görüşler ileri sürülmüştür. Şöyle ki, yazılmamış sayılmanın, kesin hükümsüzlük<sup>237</sup>, kesin hükümsüzlüğün ağırlaştırılmış bir hâli olan esnek hükümsüzlük<sup>238</sup> ve yokluk<sup>239</sup>/kısmi yokluk<sup>240</sup> olarak nitelendirildiği görüşler mevcuttur<sup>241</sup>. Yürürlük

<sup>236</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 164; Karş. Nevzat Koç, “Prof. Dr. Nevzat Koç’un Değerlendirme Konuşması”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu (3-4 Haziran 2011) Sempozyum No. 3, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, 2. bs., İstanbul, 2012, s. 89. Karş. Topuz, **a.g.m.**, s. 201. Burada yazar, yazılmamış sayılma kavramına Borçlar hukukunda daha önce yer verilmediğine, fakat Ticaret hukukunda bu kavramın mevcut olduğuna işaret etmektedir.

<sup>237</sup> Ulsan, **Düşünceler**, s. 1225; Yeniocak, **a.g.m.**, s. 36-37 ile dn. 15; Ömer Çınar, **Tüketici Hukukunda Haksız Şartlar**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2009, s. 101; Erden Kuntalp, “Türk Borçlar Kanunu Tasarısına İlişkin Değerlendirmeler, TBK md. 20-25”, **Galatasaray Üniversitesi Yayınları**, İstanbul, 2005, s. 25-27’de kesin hükümsüzlük savının kabulünde, TBK m. 22 hükmündeki ifadenin ve hükmün gerekçesinin esas alındığı, burada sözleşmenin geri kalanın akıbetinin düzenlendiği gerekçesi ile kısmi hükümsüzlüğe atıf yapıldığı, yazılmamış sayılmanın kesin hükümsüzlük olarak sayılması gerektiğine işaret edilmektedir.

Karş. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 32, dn. 62’de Atamer, yazılmamış sayılmayı kesin hükümsüzlük olarak değerlendiren görüşlere katılmamaktadır. Gerekçesi, TBK m. 21’de belirlenen hususun bir butlan/geçersizlik sorunu olmaması, sözleşmenin baştan eksik ve tamamlanmaya muhtaç şekilde kurulmuş olmasıdır. S. 31’de ise “yazılmamış sayılır” ifadesinin, “sözleşmeye dâhil sayılmaz” olarak okunması gerektiği ifade edilmektedir. Benzer şekilde bkz. Lâle Sirmen, “Tüketici Sözleşmelerindeki Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi”, **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu**, Ankara, BTHAE, 2012, s. 114; Akbulut, **a.g.e.**, s. 387-388, 390-391. Burada Akbulut, yazılmamış sayılmanın kesin hükümsüzlük ya da esnek hükümsüzlük çerçevesinde değerlendirilmesi görüşlerine katılmamaktadır. Bu görüşün gerekçesi, yürürlük denetimi aşamasında yapılan değerlendirmenin geçersizlikle ilgili olmamasıdır. Yürürlük denetiminde genel işlem koşullarının sözleşmenin içeriğine dâhil olup olmadığının değerlendirilmesiyle yetinilip; kesin hükümsüzlüğün unsurlarının ya da kesin hükümsüzlüğün hangi şartlarla sonuçlarının daraltılabildiğinin incelenmesine yer olmadığı görüşündedir. Bu doğrultuda “kısmî yokluk” görüşünü benimsemektedir.

<sup>238</sup> Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 429-430; Topuz, **a.g.m.**, s. 1159; Ebru Ceylan, “Genel İşlem Koşulları”, Prof. Dr. İsmet Sungurbey’e Armağan, **Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları 1**, İstanbul Barosu Yayınları, 2012, s. 179. Esnek hükümsüzlük görüşünün gerekçesi ise genel işlem koşullarına ilişkin denetimlerin genel olarak geçersizlik yaptırımları olduklarından hareketle kendine özgü bir geçersizlik, ağırlaştırılmış geçersizliğin bir türevi olmasıdır.

<sup>239</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 165’te TBK m. 21’deki yazılmamış sayılma ifadesinin tarafların genel işlem şartlarının sözleşmede yer alması hususunda anlaşmadıkları anlamında kullanmaları sebebiyle yazılmamış sayılmanın “yokluk” olarak değerlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.

<sup>240</sup> TBK m. 20 uyarınca sözleşmenin yazılmamış sayılan genel işlem koşulları dışındaki hükümleri geçerliliğini koruduğu takdirde “kısmi yokluk” söz konusu olacak; yazılmamış sayılan şart, sözleşmenin esaslı noktasını oluşturuyorsa, genel işlem şartlarını içeren sözleşme kurulmamış sayılacaktır. Bkz. Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 222; Nomer, **Borçlar Hukuku**, § 50a.1, s. 80; Aydoğdu, **Denetim**, s. 76; Havutçu, **İçerik Denetimi Makale**, s. 97; Şeker, **Yazılmamış Sayılma**, s. 239; Akbulut, **a.g.e.**, s. 389-390. Ayrıca, TBK m. 2 f. 1’deki tarafların ikinci derecedeki noktalar üzerinde durmadan objektif esaslı noktalarda anlaşması durumunun onların bağlanma iradelerinin varlığına ilişkin ilk karine ile TBK m. 2 f. 2’deki tarafların ikinci derecedeki noktalar üzerinde anlaşmamış olmaları hâlinde hâkim tarafından işin özelliğine bakılarak uyumsuzluğun karara

denetiminin sözleşmenin kurulup kurulmadığına ilişkin bir denetim olması gerekçesiyle, kanaatimizce kısmi yokluk görüşü kabul edilebilir. Böylelikle yazılmamış sayılacak hüküm dışında genel işlem koşulunun diğer hükümleri, TBK m. 22 uyarınca geçerliliğini koruyacaktır<sup>242</sup>.

## b. Yorum Denetimi

Yürürlük denetiminden geçecek genel işlem koşulu, ikinci aşamada yorum denetimine tâbi tutulmuştur. TBK m. 23 uyarınca sözleşme koşullarının açık ve anlaşılır bir dille kaleme alınması gerekir. Aksi takdirde bu hüküm, diğer bir deyişle çelişkili koşul, düzenleyenin aleyhine yorumlanacaktır<sup>243</sup>. Aynı konuda hem genel şart hem de özel şartın mevcudiyeti hâlinde, genel işlem koşulu özel şartla çelişeceğinden uygulanmayacaktır<sup>244</sup>. Öğretide borçlar hukuku bakımından ileri sürülen bu hususun sigorta hukuku bakımından şöyle bir farkı olabilir. Borçlar hukukunda genel işlem koşulunu düzenleyen (sigorta özel şartlarında olduğu gibi) çoğunlukla sözleşmenin taraflarından biridir. Ancak sigorta genel şartlarını düzenleyen, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'dur.

---

bağlanması suretiyle yine tarafların bağlanma iradelerinin varlığına ilişkin ikinci karineyi örnek vererek, bu karinelere dayanılarak faydalanılabileceği görüşü için bkz. Halûk N. Nomer, "Sözleşmedeki Esaslı Bir Nokta, Özellikle Karşılıklı Borç Doğuran Akitlerde İvazın Miktarı Belirlenmeksizin Sözleşme Kurulabilir Mi?", **Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan**, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, Özel Sayı, C. 8, 2013, s. 2053-2054; Akbulut, **a.g.e.**, s. 394.

<sup>241</sup> Bu görüşlerden farklı olarak Erkan, **a.g.e.**, s. 140'ta yazar yazılmamış sayılmanın "somut olaya göre yokluk veya kısmen geçersizlik" olduğu görüşündedir. Bu doğrultuda yaptırımın sözleşmenin aşamasına ve unsurlarına göre nitelendirilmesi gerektiği sonucuna varmaktadır. Bu görüşe göre, asli edimlere ilişkin bir genel işlem koşulunda taraflar arasında bir anlaşmanın varlığından söz edilemiyorsa, sözleşme yok hükmünde olmalı; yan edimlere ilişkin bir genel işlem koşulunda taraflar arasında bir anlaşmanın varlığından söz edilemiyorsa sözleşmede kısmen geçersizlik söz konusu olmalı; sözleşmenin tamamı bu durumdan etkilenmemelidir.

<sup>242</sup> Bu noktada, geçerliliğini koruyacak hükümlerin hangi şartlar altında yeni bir sözleşme meydana getireceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu doğrultuda sözleşmenin tamamlanması ve yorumu hükümlerinin devreye gireceğine ilişkin bkz. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 32; Yeşim M. Atamer, "Sözleşme Boşluklarının Hakim Tarafından Doldurulması Sorununa İlişkin Bazı Düşünceler", **İÜHFİM**, C. 63, S. 1-2, 2005, s. 171 vd. Benzer doğrultuda Akbulut, **a.g.e.**, s. 392 ve dn. 1180.

<sup>243</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 223, s. 494; Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 431-432.

<sup>244</sup> Eren, **a.e.**, s. 223. Ayrıca bkz. Akbulut, **a.g.e.**, s. 397'de taraflar arasındaki bireysel sözleşmenin genel işlem koşuluna nazaran öncelikle uygulanacağını hatırlatılmakta, BGB § 305b düzenlemesinin aksine TBK'da bu konuda bir düzenleme bulunmamasına rağmen, TBK m. 24 hükmünden bu niyetin anlaşıldığına dikkat çekmektedir. Dolayısıyla genel işlem koşuluyla bireysel sözleşmenin çelişmesi durumunda, bireysel sözleşmenin öncelikli olarak uygulanacağı sonucuna varılmaktadır. Bkz. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 39; Mustafa Alper Gümüş, **6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, Cilt 1, (m. 1-46), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014, s. 56.

Bu nedenle sigorta genel şartları bakımından düzenleyen aleyhine yorum yapılmasının gerekli olup olmadığı hususunda tereddüte düşülebilir. Zira düzenleyen aleyhine yorumun amacı, genel işlem koşulunu kaleme alan tarafın genel işlem koşulunun anlaşılır olması sorumluluğunu taşıdığı düşüncesidir<sup>245</sup>. Diğer taraftan sigorta genel şartlarını hazırlayan Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'nun sözleşmenin tarafları olan sigorta ettirenin ve sigortacının menfaatlerini dengeleyecek şekilde bu düzenlemeyi yaptığı düşünülmektedir. Sigorta özel şartları ise çoğunlukla sigortacı tarafından hazırlandığından, aynı durum sigorta özel şartları için geçerli olmayacaktır. Bu durumda sigorta özel şartları için yorum denetiminin yapılması gerekecektir. Benzer şekilde Enstitü yük klozları<sup>246</sup> da birer sigorta özel şartıdır. Ancak bu klozları düzenleyen sözleşmenin tarafı olmasa da, sözleşmenin tarafı olan sigortacıyı temsil eden "sigortacı birliği"<sup>247</sup> olduğundan, mevcut düzende bu koşullar için yorum denetimi yapılabilir<sup>248</sup>.

Son olarak belirtmek gerekir ki, sigorta özel şartları için yorum denetimi ancak TTK m. 1452 ve 1486 denetimine tâbi olmayan yedek hukuk kuralları bakımından yapılabilir.

### c. İçerik Denetimi

Genel işlem koşulu denetiminin üçüncü aşaması olan içerik denetimi için TBK m. 25 hükmü uygulanır. Buna göre düzenleyen, sözleşmenin içeriğine<sup>249</sup>,

<sup>245</sup> Tokbaş/Tüzüner, **Millî Şerh**, s. 156.

<sup>246</sup> Bkz. Birinci Bölüm/VIII/C/2/a.

<sup>247</sup> 31.12.1998 tarihinde kurulan *The International Underwriting Association of London Limited* hakkında bkz. (Çevrimiçi) <https://www.iaa.co.uk/>, 19.12.2018.

<sup>248</sup> Genel işlem koşulunun tacirler arası ilişkilerde uygulanıp uygulanmayacağı hakkında mevcut durum ve önerilen düzenleme hakkında bkz Birinci Bölüm/VIII/B/2.

<sup>249</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 223-225. Yazara göre, içerik denetimi bakımından öncelikle anlaşılması gereken kavram, sözleşmenin içeriğidir. Buna göre sözleşmenin içerdiği tüm hükümler sözleşmenin içeriğini oluşturur. Ancak ayrıca geleneksel olarak sözleşmenin hükümleri genel olarak üçe ayrılır: (a) esaslı hükümler, (b) tabii hükümler ve (c) arızî hükümler. Esaslı hükümler sözleşmenin zorunlu hükümleri olup, mutlaka taraf iradelerinden kaynaklanmalıdır. Bunların yokluğu hâlinde istenilen tip sözleşme kurulamayacaktır. Tabii ve arızî hükümler ise yan hükümlerdir. Genel işlem koşulları bu çerçeveden bakıldığında esaslı hükümleri değil; yan hükümlerden arızî hükümleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla bir sözleşmenin esaslı hükümlerinin genel işlem koşullarıyla düzenlenmesi bu bakımdan mümkün değildir. Zira esaslı hükümlerin sözleşmenin esaslı hususlarına ilişkin olmaları sebebiyle düzenleyen tarafından önceden hazırlanıp, müzakere edilerek sözleşmeye dâhil edilmesi gerekir. Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 434-436.

dürüstlük kuralına aykırı olarak, karşı taraf aleyhine veya karşı tarafın durumunu ağırlaştırıcı hükümler koyamayacaktır.

İçerik denetimin yapılabilmesi için gerekli unsurlar öğretide şu şekilde ifade edilmiştir<sup>250</sup>: Genel işlem koşulu (1) içeriğe dâhil edilmiş, başka bir deyişle sözleşme hükmü hâline gelmiş olmalıdır, (2) bir yedek hukuk kuralını değiştirmiş veya o yedek hukuk kuralını tamamlamış olmalıdır<sup>251</sup>, (3) karşı tarafın aleyhine olacak şekilde oluşturulmuş olmalıdır<sup>252</sup>, (4) dürüstlük kuralına<sup>253</sup> aykırı şekilde oluşturulmuş olmalıdır<sup>254</sup>. Birinci unsur olan içeriğe dâhil edilmiş olma, yürürlük denetiminden geçmekle eş değerdir. Dürüstlük kuralına aykırı olmama ise bir hakkın kullanılması veya borcun ifasında değil; sözleşmenin hükümlerinin konulmasında aranacaktır<sup>255</sup>. Borçlar hukuku bakımından verilebilecek bir örnek, genel olarak sigorta sözleşmeleri bakımından sigorta özel şartında bir tarafa tanınan sözleşmeyi keyfi fesih imkânına karşılık diğer tarafın sözleşmeyi feshinde ağır bir tazminat yükümlülüğü öngörülmesidir<sup>256</sup>.

İçerik denetimine tâbi olmayacak genel işlem koşullarına da dikkat çekmek gerekir. Bunlar öğretide genel olarak, “*bir hukukî düzenlemeyi aynen genel işlem koşuluna aktaran kayıtlar ve tarafların edim ve karşı edimlerine ilişkin kayıtlar*” olarak açıklanmıştır<sup>257</sup>. İçerik denetimine tâbi olmayan hükümler bakımından TKHK ve Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik’te<sup>258</sup> bazı

<sup>250</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 227-232; Tiftik/Özcan, **a.g.e.**, s. 47; Antalya, **Borçlar Hukuku**, s. 436-439. Karş. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 146-221.

<sup>251</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 228.

<sup>252</sup> Eren, **a.e.**, s. 229; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 166; Tercier/Pichonnaz/Develioğlu, **Borçlar Hukuku**, s. 275.

<sup>253</sup> Yargıtay 19. HD’nin 20.6.2002 tarih, 2001/7125 E. ve 2002/4860 K. nolu kararı ile Yargıtay 15. HD’nin 11.3.2004 tarih, 2003/4224 E. ve 2004/1363 K. nolu kararları.

<sup>254</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 230.

<sup>255</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 167.

<sup>256</sup> Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 167.

<sup>257</sup> Atamer, **GİŞ**, s. 217; Havutçu, **İçerik Denetimi Kitap**, s. 159; Memiş, **Denetim**, s. 187; Baş, **a.g.m.**, s. 295; Erkan, **a.g.e.**, s. 96.

<sup>258</sup> RG 17.06.2014/29033. Burada dikkat çekmek gerekir ki her genel işlem koşulu haksız şart teşkil etmemektedir. Haksız şart, TKHK m. 5 f. 1 hükmünde tanımlanmıştır. Buna göre, “*tüketicilere müzakere edilmeden sözleşmeye dahil edilen ve tarafların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerinde dürüstlük kuralına aykırı düşecek biçimde tüketici aleyhine dengesizliğe neden olan sözleşme şartlarıdır*”. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, bir genel işlem koşulunun haksız şart teşkil etmesi için bazı koşullar aranmaktadır. Bilgi için bkz. Aydoğdu, **Denetim**, s. 184-192; Çınar, **a.g.e.**, s. 24-32; Karadağ, **a.g.e.**, s. 161-164.



düzenlemeler yer almaktadır. Ancak tüketici hukuku çalışmamızın kapsamının dışında tutulduğundan bu konuya yer verilmemektedir<sup>259</sup>.

İçerik denetiminden geçemeyen genel işlem koşulunun uğrayacağı yaptırım TBK m. 25 hükmünde düzenlenmemiştir. Bununla birlikte öğretilerdeki baskın görüş<sup>260</sup> uyarınca yaptırım, kesin hükümsüzlüktür<sup>261</sup>.

İçerik denetiminin yapılması yedek hukuk kuralları söz konusu olduğunda<sup>262</sup> veya kanunda sigorta sözleşmesine ilişkin bir düzenleme mevcut olmadığında mümkündür. Dolayısıyla hâkim öncelikle önündeki sigorta genel veya özel şartına ilişkin uyumsuzluğun TTK'nın emredici hükümleriyle düzenlenip düzenlenmediğini inceleyecektir<sup>263</sup>. TTK'nın sigorta hukukuna tahsis edilen Altıncı Kitabında koruyucu hükümler başlığı altında üç kademeli olarak sigorta hukukunda uygulanacak emredici hükümler derecelendirilmiştir<sup>264</sup>.

Türk hukukunda herhangi bir ayırım yapılmaksızın tüm rizikolar<sup>265</sup>, sigortacılık mevzuatındaki emredici hükümlerin kapsamındadır. Zira yabancı hukuklarda mevcut olan büyük rizikolar<sup>266</sup> kavramına Türk hukukunda yer verilmemiştir. Bu doğrultuda rizikolar bakımından bir ayırımın yapılmamasının, aslında küçük ve orta ölçekli işletmelere uygulanmak istenen emredici kuralların büyük rizikolar söz konusu olduğunda da uygulanması sonucunu doğurmaktadır<sup>267</sup>.

<sup>259</sup> Bkz. Giriş/II, İnceleme Planı.

<sup>260</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 234'te bu sonuca varılırken bu hükmün mehzazı BGB § 307/I'de içerik denetimine aykırı genel işlem koşulunun yaptırımının kesin hükümsüzlük olarak belirtildiği eklenmiştir. Ayrıca bkz. Atamer, **Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**, s. 41; Atamer, **GİŞ**, s. 221; Nomer, **Borçlar Hukuku**, §50a.1, s. 80; Havutçu, **İçerik Denetimi Makale**, s. 102; Gümüş, **TKHK Şerhi**, s. 59.

<sup>261</sup> Tüketici mevzuatında TBK m. 25 hükmüne paralel hüküm olan TKHK m. 5 f. 2 ve TSHSHY m. 7 uyarınca haksız şartların yaptırımı kesin hükümsüzlüktür. Buradaki kesin hükümsüzlüğün tam hükümsüzlük değil, "kısmî hükümsüzlük" olduğuna ilişkin bkz. Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 235; Havutçu, **İçerik Denetimi Makale**, s. 102; Akbulut, **a.g.e.**, s. 397. Ayrıca "esnek hükümsüzlük" görüşü için bkz. Nomer, **Borçlar Hukuku**, §50b, esnek hükümsüzlük genel bilgi için bkz. Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 591-595.

<sup>262</sup> Karş. Memiş, **Denetim**, s. 173-174.

<sup>263</sup> Kabukçuoğlu Özer, **Sigorta Sözleşmeleri**, s. 437.

<sup>264</sup> TTK m. 1452, 1486. Öğretilerde bu düzenlemelere dikkat çekilerek TTK'nın bu yönüyle, tüketici hukukundaki haksız şart denetimi kurallarından daha kesin bir düzenlemeyi içerdiği ifade edilmiştir TTK hükümlerinin yüzde doksan beşinin emredici olduğu ayrıca belirtilmektedir. Dilek Kabukçuoğlu Özer, "Yeni Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun Çerçevesinde Sigorta Sözleşmelerinin Durumu", **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2014-2015**, Hakan Tokbaş/Fehim Üçışık (Ed.), Ankara, Bilge Yayınevi, 2015, s. 437.

<sup>265</sup> Riziko kavramıyla ilgili bkz. İkinci Bölüm/IV/B.

<sup>266</sup> Büyük rizikolar kavramıyla ilgili bkz. İkinci Bölüm/dn. 19.

<sup>267</sup> Ünan, **Sigorta Tüketici Hukuku**, Önsöz, paragraf 2, s. 2, 5.

Bununla birlikte sigorta işlemlerini tüketici işlemi olarak tanımlayan TKHK m. 3 f. 1 b. (1) uyarınca TTK'nın emredici hükümleriyle korunan sigorta ettirenin, ayrıca tüketici mevzuatıyla korunması da söz konusu olabilmektedir<sup>268</sup>. Bu durum çifte koruma<sup>269</sup> olarak nitelendirilmekte ve haklı olarak eleştirilmektedir<sup>270</sup>.

## 4. Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları

### a. Sigorta Genel Şartlarının Yenilenmesi İhtiyacı

Türk hukukunda konuyla ilgili ilk düzenleme “Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları”dır<sup>271</sup>. Uygulama alanına Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik<sup>272</sup> kapsamında gerçekleştirilen düzenli hat seferleri<sup>273</sup> girmektedir (DytSGŞ m. A.1 ile m. A.6). DytSGŞ ile<sup>274</sup>, tarifeli sefer yapan gemilerin seferleri sırasında yolcunun ölümü

<sup>268</sup> Ünan'a göre aynı konuda sigorta tüketicisine uygulanmak üzere hem TKHK hem de sigortacılık mevzuatında hüküm varsa, tüm düzenlemelerin değerlendirilerek kümülatif olarak sigorta tüketicisinin lehine olan hükümlerin tamamının uygulanması yolu seçilmelidir. Bkz. Ünan, **Sigorta Tüketici Hukuku**, s. 4, 6; Evrim Akgün, “6052 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun Sigorta Sözleşmelerine Etkisi Üzerine Bir İnceleme”, **Prof. Dr. Feridun Yenisey'e Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2014, s. 2746.

<sup>269</sup> Öte yandan çifte koruma, TUGS'a kayıtlı gemilerin yabancı sigortacılarla sigorta sözleşmesi kurması durumunda geçerli olmamaktadır.

<sup>270</sup> Ünan, **Sigorta Tüketici Hukuku**, s. 4, 60, 30; Samim Ünan, “Türk Sigorta Mevzuatının Değerlendirilmesi”, **TSRŞB-TAİEX İşbirliği İle Düzenlenen Avrupa Birliği Sigorta Mevzuatı ve Uygulamaları Semineri**, İstanbul, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, 23-24 Haziran 2005, s. 168; Ünan, **Tüketici Sözleşmesi**, s. 479; Erkan, **a.g.e.**, s. 82.

<sup>271</sup> DytSGŞ, yürürlük: 09.03.2011.

<sup>272</sup> DyDSY, RG 25.11.2010/27766 (Birinci tadil Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik, RG 19.02.2011/27851; ikinci tadil Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, RG 23.08.2014/29037).

<sup>273</sup> Düzenli hat seferi, DyDSY m. 4 f. 1 b. (b)'ye göre, “En az iki nokta arasında ve belirli bir tarifeye bağlı olarak yapılan seferleri” ifade etmektedir.

<sup>274</sup> “Sigortanın konusu” başlıklı DytSGŞ m. A.1'de zamansal olarak sigortanın kapsamı “duraklamalar da dâhil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına” olacak şekilde belirlenmektedir. Bu ifade kapsamında, DytSGŞ m. A.2'de yer alan kalkış noktası tanımında “yolcunun deniz aracına bindiği yer” ifade edildiğine göre yolcunun gemiye binmesi ve gemiden tahliyesi sırasında meydana gelebilecek hadiselerden ötürü de sigorta korumasının mevcut olması sonucu doğmaktadır. Zira işin mahiyeti de bunu gerektirmektedir. Benzer bir husus, yürürlükteki DASSGŞ'nin “duraklamalar da dâhil olmak üzere tahsis amacına uygun şekilde kullanımda bulunduğu süreç” ifadesinde söz konusu olmaktadır. Burada kalkış ve varış yerine tahsis amacı kavramı kullanılmaktadır. Bu düzenlemede de yolcunun gemiye binmesi ve gemiden tahliyesi sırasında meydana gelebilecek hadiselerden ötürü de sigorta koruması mevcuttur.

(DytSGŞ m. A.3.1), sakatlanması (DytSGŞ m. A.3.2), hastalanması durumunda tedavi giderleri (DytSGŞ m. A.3.3) ve maddi hasarların (DytSGŞ m. A.3.4) meydana gelmesi hâlleri sonucunda oluşacak zararlardan kaynaklanan sorumluluk sigorta himayesi kapsamındadır.

DyDSY kapsamındaki deniz araçları içerisinde ise kabotaj sınırlarında sefer yapmakta olan yolcu motorları<sup>275</sup>, yolcu gemileri<sup>276</sup>, Ro-Ro/Yük gemileri<sup>277</sup>, Ro-Ro/Yolcu gemileri<sup>278</sup> ve feribotlar<sup>279</sup> yer almaktadır (DyDSY m. 2 f. 1). Deniz araçları bakımından kapsamı oldukça geniş olan bu düzenlemeyle amaçlanan, anılan araçların hat izinlerinin alınmasını sağlamaktır (DyDSY m. 5). Bu gemiler için “üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası” yaptırılması da zorunlu tutulmuştur (DyDSY m. 12 f. 1). Ayrıca DyDSY’nin ekinde yer alan listenin altıncı sırasında konuyla ilgili bir yaptırıma yer verilmiştir. Buna göre, sigortasını yenilemeyen gemilerin tespit edilmesi durumunda, ilk tespitle geminin hat izninin yenilenmesinin askıya alınmakta ve geminin grostonunun otuz Türk Lirası ile çarpılmasıyla hesaplanacak tutarda para cezası verilmesi öngörülmüştür. Geminin sigorta sözleşmesinin yenilenmediği ikinci kez tespit edildiğinde ise geminin hat izninin iptal edileceği hükme bağlanmıştır. Bu doğrultuda, DyDSY m. 12 f. 1 hükmünde işaret edilen sigortanın deniz araçları sorumluluk sigortası olması gerekirken, ayrı bir genel şartı olan “üçüncü şahıs sorumluluk sigortası<sup>280</sup>” olarak öngörülmesi

<sup>275</sup> DyDSY m. 4 f. 1 b. (k) uyarınca: “*Tam boyları kırk iki metreden az olan ve liman sefer bölgesi içinde veya merkez iskelesinden yirmi beş milden uzaklaşmadan güneybirlik yolcu taşıyan ticaret gemisi*”, olarak tanımlanır. Öte yandan, yürürlükteki Tebliğ m. 3 f. 2 uyarınca deniz turizmi araçları deniz araçları sorumluluk sigortası bulundurmamak mecburiyetinden muaf tutulmaktadır. TTK m. 1259’a aykırılık taşıdığına inandığımız bu düzenlemeye ilişkin açıklamalar için bkz. Birinci Bölüm/VII/Ç.

<sup>276</sup> DyDSY m. 4 f. 1 b. (j) uyarınca: “*On ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemisi*”dir.

<sup>277</sup> DyDSY m. 4 f. 1 b. (ğ) uyarınca: “*Asıl amacı yükü bir rampa üzerinden tekerlekli araçlarla yükleyip boşaltılacak olan ve bununla birlikte yük taşımaya da elverişli olacak şekilde inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi*”dir.

<sup>278</sup> DyDSY m. 4 f. 1 b. (g) uyarınca: “*Asıl amacı yükü bir rampa üzerinden tekerlekli araçlarla yükleyip boşaltılacak olan ve bununla birlikte on ikiden fazla yolcu taşımak için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi*”dir.

<sup>279</sup> DyDSY m. 4 f. 1 b. (c) uyarınca: “*Asıl amacı kısa ve orta mesafeli hatlarda yolcu taşımak olan, ancak bunun yanında araba ve kuru yük taşıyacak şekilde inşa edilmiş veya uyarlanmış ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi*”dir.

<sup>280</sup> Bu sigortayla gerçek ya da tüzel kişilerin, kendilerinin veya çalışanlarının üçüncü şahıslara verebilecekleri her türlü bedeni ve maddi zararlar nedeniyle kendisine yöneltilebilecek tazminat talepleriyle ilgili sorumlulukları teminat altına alınmaktadır. Tanım, TSB’nin websitesi, Çevrimiçi, <https://www.tsb.org.tr/ucuncu-sahislara-karsi-mali-sorumluluk-sigortasi.aspx?pageID=752>, 02.10.2017. Bu sigorta sözleşmesinin içeriğine Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları. dahil edilmekte idi (Yürürlük tarihi 06.04.1959).

kanaatimizce uygun değildir. İki seçenekli bir öneride bulunulabilir. İlk olarak bu hükmün yalnızca tarifeli seferlerin hat izni almasına yönelik maddeleri kalacak şekilde, sigorta hükmü silinebilir. İkinci seçenek ise sigorta olarak TTK m. 1259 hükmüne atıfta bulunulması veya buradaki ifadenin “deniz araçları sorumluluk sigortası” veya sigorta branşı olan “su araçları sorumluluk sigortası” olarak değiştirilebilir. Aksi takdirde DyDSY ve TTK m. 1259 birlikte değerlendirildiğinde, on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerin, hem yolcuların ölüm ve yaralanmalarından doğan sorumluluğa ilişkin sigorta (deniz araçları sorumluluk sigortası) hem de üçüncü şahıs sorumluluk sigortası yaptırması gerektiği yönünde hatalı bir sonuç ortaya çıkmaktadır<sup>281</sup>. Oysa ancak deniz araçları sorumluluk sigortasının varlığı durumunda DyDSY m. 12 kapsamında öngörülen sigorta yaptırma yükümlülüğü yerine getirilmiş olacaktır.

TTK'nın yürürlüğe girmesinden sonra bir süre daha yürürlükte kalan DytSGŞ, TTK ile uyumsuzluklar içermekteydi<sup>282</sup>. Bu sebeple genel şartların güncellenmesi ihtiyacı doğmuştur. DytSGŞ'nin yürürlükten kaldırılmasıyla DASSGŞ 13.08.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>283</sup>.

---

<sup>281</sup> Öğretide burada anlatılmak istenen sigortanın DAGSDY m. 5 uyarınca öngörülen sigorta türü olduğuna işaret edilmektedir. Bkz. Didem Algantürk Light, “Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi”, **Legal Hukuk Dergisi Özel Sayı (Prof. Dr. Rona Aybay'a Armağan)**, C. 1, Ramazan Çakmakçı (Ed.), Aralık 2014, s. 320. Buna karşılık, DASSGŞ m. B.8'de ayrıca deniz araçları sorumluluk sigortası ifadesi kullanıldığına göre, buradaki üçüncü şahıs sorumluluk sigortası seçiminin bilinçli olarak yapıldığı da savunulabilir.

<sup>282</sup> Özellikle DASSGŞ'nin yürürlüğe girdiği 13.08.2014 tarihine kadar TTK m. 1259 hükmündeki zorunlu sigorta hükmüne açık aykırılık taşıyordu.

<sup>283</sup> Mevcut genel şartların yürürlüğe girmesi şu şekilde olmuştur: Hazine Müsteşarlığı tarafından TSB'ye gönderilen 18.08.2014 tarihli yazıya istinaden DytSGŞ'nin yürürlükten kaldırılarak DASSGŞ'nin yürürlüğe girdiği TSB'nin web sitesinde yayımlanan 19.08.2014 tarihli duyuruyla açıklanmıştır. Duyuru tarihinden yedi gün önceki bir tarihte başka bir ifadeyle geçmişe etkili olarak, 13.08.2014 tarihinden itibaren, genel şartlara geçerlilik kazandırılmıştır. 19.08.2014 tarihli duyuru için bkz. TSB websitesi, Duyurular, 19.08.2014 tarihli duyuru, (Çevrimiçi) <https://www.tsb.org.tr/deniz-araclari-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasigenelsartlari.aspx?pageID=409&nID=7051&NewsCatID=331>, 19.10.2017. Ancak kanaatimizce DASSGŞ'nin yürürlüğe girmesi ile DytSGŞ'nin yürürlükten kaldırılmış sayılacağına ilişkin hükme DASSGŞ'nin son hükümleri arasında yer verilmesi gerekirdi. Bkz. Duygu Demirel, “TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 177, 2017, s. 4390; Güneş Karol Işıklar, **2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 129.

## b. Mevcut Düzenleme

Yürürlükteki DASSGŞ'nin içeriği incelendiğinde ilk dikkat çeken husus, yeni düzenlemenin DytSGŞ üzerinde değişiklik yapılarak son hâlini almasıdır. Bu sebeple DytSGŞ'deki bazı ifadeler yeni düzenlemede de muhafaza edilmiştir. TTK'da yer alan bazı hükümlerin de yeni düzenlemede tekrar edildiği görülmektedir<sup>284</sup>. Fakat böyle bir tekrara ihtiyaç bulunmamaktadır. TTK'daki yedek hukuk kurallarının aksi öngörülecekse bu husus düzenlenmelidir. Bundan başka TTK'daki aynı düzenleme kabul edilmek isteniyorsa, ilgili maddelere atıfta bulunması yeterlidir.

Yürürlükteki DASSGŞ kapsamında "A. Sigortanın Kapsamı, B. Zarar ve Tazminat ile C. Çeşitli Hükümler" olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. Sigortanın kapsamında, yolcunun ölümüne (DASSGŞ m. A.3.1), yaralanmasına (DASSGŞ m. A.3.2), hastalanması durumunda tedavi giderlerine (DASSGŞ m. A.3.3) ve maddi hasarlar oluşması durumunda (DASSGŞ m. A.3.4) geçerli olacak kurallar yer almaktadır.

"Zorunlu sigorta" kenar başlıklı TTK m. 1259 f. 1 hükmünde, onikiden fazla yolcu taşımak üzere ruhsatlandırılmış gemide taşınmakta olan yolcunun yalnızca "ölüm ve yaralanmasından" kaynaklanan zararlardan doğabilecek sorumluluklara ilişkin sigorta yaptırma mecburiyeti öngörülmüştür. Buna karşılık DASSGŞ'de yolcunun ölüm ve yaralanması dışında "taşımakta olduğu eşyanın zarara uğraması" ve yolcu dışındaki bazı diğer kişilerin<sup>285</sup> de aynı hadiselerin sonucunda zarara uğramasından kaynaklanan sorumluluklar da sigorta koruması altındadır (DASSGŞ m. A.3.3, A.3.4).

<sup>284</sup> Örnek olarak halefiyete ilişkin DASSGŞ m. B.6'ya, TTK m. 1481 hükmünün tekrarı olması sebebiyle yürürlükteki metinde yer verilmesine kanaatimizce gerek bulunmamaktadır. İkinci örnek ise zorunlu sorumluluk sigortalarında zarar görenle ilişkide ifa yükümlülüğü alt başlığını taşıyan TTK m. 1484 hükmünün birinci fıkrasıdır. Buradaki ifadenin bir benzeri, DASSGŞ m. B.7 f.1 hükmünde yer almıştır. Ancak TTK m. 1484 f. 2 hükmünde düzenlenen, zorunlu sigortalar bakımından sigortacının riziko taşıma borcunun zarar görene karşı ancak sözleşmenin sona erdiğinin yetkili merciye bildiriminden bir ay sonra hükme bağlanacağına ilişkin hüküm genel şart metnine alınmamıştır. Bu noktada var olan hükmün tekrar edilip edilmemesinin önemi ortaya çıkmaktadır. Zira bahsi geçen TTK m. 1484, m. 1486 f. 2 uyarınca, aksine sözleşme şartlarını geçersiz kılan bir düzenlemedir. Böyle bir düzenlemenin bir fıkrasına genel şart metninde yer verilmesi, ikinci fıkrasına yer verilmemesi anlaşılabilir. Sonuç olarak her iki fıkra da zorunlu sorumluluk sigortaları bakımından genel şart metninde yer alsın da alsın da uygulanacaktır.

<sup>285</sup> DASSGŞ kapsamında yapılan "diğer kişiler" tanımının, Kurallar Kitapçığı kapsamında yapılan "diğer kişiler" tanımından daha dar olduğuna ilişkin bkz. İkinci Bölüm/dn. 170.

## C. Sigorta Özel Şartları

### 1. Sigorta Özel Şartları Kavramı ve Sigorta Özel Şartlarının Sigorta Genel Şartlarıyla Arasındaki İlişki

Sigorta özel şartları, “sigorta sözleşmesinin taraflarınca sözleşme hükmü olarak kabul edilen, sigorta genel şartlarının dışındaki sözleşme koşulları” olarak öğretide tanımlanmıştır<sup>286</sup>. Bu tanım, geniş anlamda özel şart kavramına işaret eder; ve bunlar, sigorta genel şartları gibi önceden hazırlanmış, genel ve soyut sözleşme koşullarını kapsar<sup>287</sup>.

Sigorta genel şartları ardından sigorta özel şartları tanımlandığında dikkat çekmek gereken ilk husus, bu iki düzenleme arasındaki ilişkidir. Dolayısıyla sigorta genel şartları ve sigorta özel şartları arasındaki uygulanma sırasını açıklamak gerekir. Bir sigorta genel şartının içeriğinde kendisine aykırı özel şartın kabul edilebileceği ifadesine yer verilmesi durumunda sorun bulunmamaktadır<sup>288</sup>. Genel şartlarda yer alan bir düzenlemeye aykırı bir özel şartın kabul edilebileceği veya edilemeyeceği hususunda genel şartlarda bir hükmün yer almadığı örnekte ise çözümün ne olacağı belirsizdir. Bu durum yürürlükte bulunan DASSGŞ için de geçerlidir. Zira DASSGŞ, bu konuda hüküm içermemektedir. Aynı konuya ilişkin hem bir genel şart hem de bir özel şart mevcut olduğu takdirde hangi hükmün öncelikli uygulanacağı konusu öğretide tartışmalıdır. Bir görüşe göre, özel şartların genel şartlara aykırı

<sup>286</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 48

<sup>287</sup> Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 48. Buna karşılık dar anlamda özel şart ise sigorta konusu menfaat ve rizikonun özellikleri dikkate alınarak sözleşen taraflarca kararlaştırılan ve önceden hazırlanmış olmayan sözleşme koşullarıdır. Dikkat çekmek gerekir ki, geniş anlamda sigorta özel şartları tanımı, TBK düzenlemesi uyarınca genel işlem koşulu niteliğinde olmayan sigorta özel şartlarını da içeren geniş bir tanımdır.

<sup>288</sup> Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**, s. 206, dn. 41 ve 42. Eski genel şartlarda bu ifade genellikle şu şekilde idi: “İşbu Umumi Şartlarda aksine hüküm bulunmadıkça, hususi şartlar umumi şartlara takaddüm eder.” Örnek olarak, mevcut düzende yürürlükte olmayan Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları m. 31 verilebilir. Konuyla ilgili 6762 sayılı TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde verilen bir yargı kararı için bkz. Yargıtay 11. HD’nin 14.04.1995 tarihli, 1995/1993 E. ve 1995/3369 K. nolu kararı, (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 09.11.2017). Ayrıca, bu ifadenin zıt anlamından da anlaşılacağı üzere, genel şartlarda, ayrıca kabul edilecek özel şartların genel şartlara aykırı olamayacağına ilişkin bir düzenlemenin yer alması durumunda bu düzenleme geçerli olmayacaktır. Bu genel şartın aksine özel şart kabul edilebilir. Zira genel şartlar sözleşme hükmü niteliğindedir. Bu görüş için bkz. Ünan, **Hayat Sigortası**, s. 78; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 52.

olamayacağı savunulurken<sup>289</sup>; diğer görüşe göre ise genel şartlara aykırı özel şartlar emredici hükümlere aykırı olmamak şartıyla geçerli kabul edilebilir<sup>290</sup>. Sözleşme özgürlüğü ikinci görüşte daha fazla korunduğundan, sigorta genel şartlarına aykırı özel şartların emredici kurallara aykırı olmadıkça kabul edilebilmesi gerektiğine ilişkin görüş, kanaatimizce isabetlidir. Zira genel şartın Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından onaylanıyor oluşu, o genel şartta yer alan kurallara emredicilik yükleyemeyeceğine göre<sup>291</sup>, genel şartlara aykırı özel şartlar, emredici hükümlere aykırı olmamak şartıyla geçerli kabul edilebilir.

## 2. Klozlar ve Kurallar Kitapçığının Sigorta Özel Şartı Mahiyetinde Olup Olmadığı

### a. Klozlar

Türk hukukunda hem “kloz” hem de “özel şart” kavramı kullanılmaktadır. Çalışmamızın konusundan başka bir sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartlar olan

<sup>289</sup> Haydar Arseven, **Sigorta Hukuku**, 2. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 1991, s. 33; Burak Adıgüzel, “Sigorta Hukukunda Sözleşme Serbestisi İlkesinin Sınırları Bakımından Türk Ticaret Kanunu ve Tasarı Hükümlerinin Karşılaştırılması”, **Haluk Konuralp Anısına Armağan**, C. 3, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009, s. 43. Arseven ve Adıgüzel’den farklı olarak, genel şarta aykırı özel şartın kabul edilemeyeceğini açıkça ifade etmiyor olsa da, genel şarta aykırı özel şartın kabulünü sadece onaylanmış genel şart içeriğinde, özel şartta ayrıca bir düzenleme yapılmasını öngören, onaylanmış bir hükmün varlığını arayan görüş için bkz. Mürsel Başgöl, “Sigorta Poliçesi”, Ankara Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1983, s. 180 vd. Ayrıca genel şartlarda tarafların anlaşmalarına bırakılmış hususlarla sınırlı olarak özel şartların kararlaştırılabileceği görüşü için bkz. Atabek, **Yorum**, s. 137; Kayıhan, **Prim**, s. 39.

<sup>290</sup> Kender, **Sigorta Mukavelesi**, s. 55-56; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 52. Aynı doğrultuda bkz. Ünan, **Hayat Sigortası**, s. 78; Samim Ünan, “2013 tarihli Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunun Sigortaya Etkileri”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 19-20 Haziran 2014, 2015, s. 67. Burada, “genel şartlarla özel şartlar çeliştiği takdirde özel şartları uyguluyoruz ve böylece dünya standardında bir uygulamayı yürütmeye çalışıyoruz. Reasürans kuvertürü bakımından da elbette bütün dünyada kullanılan teminat şartlarının Türkiye’de de kullanılması özel önem taşıyor.” ifadesi kullanmıştır. Bozer, **Sigorta Hukuku 1981**, s. 54; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**, s. 203 ve 204; Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 39. Benzer doğrultuda ayrıca bkz. İrem Aral Eldeleklioğlu, “Tarafların Yükümlülükleri”, **Sigorta Davaları**, Mustafa Topaloğlu/Mutlu Dinç (Ed.), Ankara, Seçkin Yayınları, 2018, s. 131.

<sup>291</sup> Ünan, **Tüketici Sözleşmesi**, s. 482’de yazar, İdare tarafından onaylanan genel şartlara ilişkin uygulamada tüketiciler lehine yerleşen anlayışın doğru olmadığına, bu doğrultuda sigorta genel şartlarının emredici kanun hükmü olarak kabul edilemeyeceğine, emredici hukuk kuralları dışında sigortacıların sigorta genel şartlarını değiştirme imkânının mevcut olduğuna işaret etmiştir.

“Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları<sup>292</sup>” m. C.10 uyarınca bu kavramlar ayrı ayrı tanımlanmıştır. Buradaki tanıma göre kloz, genel şartların ekinde yer alır ve genel şartlara özel düzenlemeler içerir (MSSGŞ m. C.10 f. 1). “Özel şart” ise sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine olmamak üzere, taraflarca kararlaştırılan, genel şartlar ve kloz dışında kalan şartlardır (MSSGŞ m C.10 f. 2). Bu düzenlemede tanımlandığı hâliyle klozlar, ne genel şartlar ne de özel şartlar anlamına gelir. Ancak İdare tarafından onaylanması ve denetlenmesi özelliğiyle sigorta genel şartlarına benzer niteliktedir. Öte yandan bu tanım, mesleki sorumluluk sigortasının genel şartlarında yapıldığına göre, diğer genel şartlar için geçerli değildir. Bu sebeple kanaatimizce klozlar, sigorta özel şartları olarak nitelendirilmelidir<sup>293</sup>.

Sigortacılık uygulamasında “kloz” ifadesi, “duman klozu”<sup>294</sup> gibi Türk hukukunda kullanılan şartlardan başka, İngilizce’de kullanılan “*clause*” teriminin Türkçe karşılığı olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>295</sup>. Deniz sigortalarında milletlerarası alanda en sık kullanılan özel şartlar, tekne sigortalarında kullanılan “Enstitü Tekne Klozları” ve yük sigortalarında kullanılan “Enstitü Yük Klozları”dır<sup>296</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortalarında ise “Kurallar Kitapçığı” kullanılmaktadır.

## b. Kurallar Kitapçığı

Uygulamanın gereksinimleri doğrultusunda, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin içeriğine, sigortacının üstlendiği himayenin kapsamının belirlenmesi için Kurallar Kitapçığı dahil edilmektedir. Türkiye’de “su araçları

<sup>292</sup> MSSGŞ, RG 26.05.2013/28658.

<sup>293</sup> Yargıtay 11. HD’nin 14.02.2002 tarih, 2001/9499 E. ve 2002/1223 K. nolu kararı. Karara konu kloz, “tam zıya klozu”dur. Kararda geçen ifade şöyledir: “ (...) poliçeye, genel şartlar dışında Tam Ziya Klozu adı altında özel bir şart da eklendiği görülmektedir.”; “Sigorta poliçesinde böyle bir hükme yer verilmiş olması, TTK.nun 1266/son fıkrası ve 1281/2nci maddeleri hükümlerine göre mümkün ve geçerli bulunmaktadır.” (Anılan hükümler 6762 sayılı TTK hükümleridir.)

<sup>294</sup> Duman klozu ancak yangın sigortasında yangın poliçesine eklenebilecek bir klozdur: “Bir boru veya menfezle bacaya bağlanmış ısıtma ve pişirme cihazlarının münhasıran ani, mutad dışı veya kusurlu şekilde işlemesi nedeniyle çıkan duman sonucu sigortalı şeylerde doğrudan meydana gelecek zararlar teminata ilave edilmiştir.” Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği websitesi, (Çevrimiçi) <http://www.tsb.org.tr/yanigin-klozlari.aspx?pageID=497>, 23.12.2017.

<sup>295</sup> Kepkep, **a.g.e.**, s. 91; Memiş, **Denetim**, s. 45-48’de yazar, *Munich-re* klozlarını özel şart olarak nitelendirilmektedir.

<sup>296</sup> Bunların sigorta özel şartları olarak nitelendirilmemesi gerektiği önceden açıkladığımız 6762 sayılı TTK tartışmalarında geçmişti. Buna karşılık günümüzde kullanılmakta olan İngilizce Enstitü klozlarını özel şart olarak niteleyen yazarlar için bkz. Memiş, **Denetim**, s. 45-48; Kepkep, **a.g.e.**, s. 91.



sorumluluk” branşında ruhsat alan sigorta şirketiyle kurulan sigorta sözleşmesi bakımından bu husus, sigorta poliçesine yazılmaktadır<sup>297</sup>. Şu hâlde sigorta özel şartı olarak Kurallar Kitapçığı, kural olarak taraflarının anlaşmasıyla sözleşmenin içeriğine dahil edilmektedir<sup>298</sup>.

Sözleşmelerinin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçığı, geniş anlamda sigorta özel şartı mahiyetinde kabul edilmelidir<sup>299</sup>. Kurallar Kitapçığı, önceden hazırlanarak sigortacı tarafından değiştirilmeden kabul edilmek niyetiyle sigorta ettirene sunulmaktadır; bu sebeple TBK’da düzenlenen genel işlem koşulu niteliğindedir.

Kulüp veya sabit prim esasına göre çalışan sigorta şirketi, kendi Kurallar Kitapçığını hazırlamakta ve her yılın Şubat ayında poliçe yenilemelerinde güncellemektedir. Dünyadaki diğer deniz araçları sorumluluk sigorta şirketleri gibi, Türkiye’de ruhsatlandırılmış sigorta şirketi de, kendi Kurallar Kitapçığını internet sitesinde yayınlamaktadır<sup>300</sup>. Türk hukukuna tâbi olan deniz araçları sorumluluk sözleşmeleri bakımından Kurallar Kitapçığında yer alan düzenlemelerin TTK’da ve diğer mevzuatta yer alan emredici kurallara aykırı olmaması gerekir.

## **Ç. Deniz Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği**

Sigorta genel şartları ve sigorta özel şartlarına ilişkin açıklamalarımızdan sonra deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi için önem taşıyan diğer düzenlemeyi, tarife ve talimat tebliğini açıklamak gerekir.

<sup>297</sup> İngiliz hukukunda bir yargı kararında Kurallar Kitapçığı’nın “her bir üye ve kulüp arasında kurulan sigorta sözleşmesinin genel hükümlerini” oluşturduğuna işaret edilmiştir. Bkz. *Volkswagenwerk AG and Wolfsburg Transport Gesellschaft mbH v International Mutual Strike Assurance Co (Bermuda) Ltd* [1977] 2 Lloyd’s Rep 503, § 514. Yine de kulüpler bakımından Kurallar Kitapçığı dışında *Certificate of Entry, Articles of Memorandum of Association* belgelerinin de sözleşmenin koşullarına dahil olduğu yönünde bkz. *London Marine Association* (1869) LR 8 Eq 176.

<sup>298</sup> İngiliz hukukunda da Kurallar Kitapçığı’nın sigorta poliçesinin içeriğine dahil edilmesini ve sigortacı kulüp ile üye arasındaki ilişkiyi düzenleyen bütünleyici parça (*integral part*) olduğuna ilişkin bkz. *The Allobrogia* [1979] 1 Lloyd’s Rep. 190.

<sup>299</sup> Benzer şekilde Enstitü Yük Klozları ve Enstitü Tekne Klozları da genel işlem koşulu niteliğindedir. Bkz. Şeker, **Yük Sigortası**, s. 21; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 48.

<sup>300</sup> Türk P ve I Sigorta AŞ’nin Kurallar Kitapçığı, “su araçları sorumluluk sigortası özel şartları” olarak adlandırılmıştır. Bkz. [https://www.turkpanidi.com/assets/page\\_docs/Su-Araclari-Sorumluluk-Sigortasi-Ozel-Sartlari.pdf](https://www.turkpanidi.com/assets/page_docs/Su-Araclari-Sorumluluk-Sigortasi-Ozel-Sartlari.pdf), (Çevrimiçi) 12.10.2019.

Sigorta tarifeleri kural olarak, sigorta şirketleri tarafından sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak serbestçe belirlenir (SK m. 12 f. 1 c. 1). Bu kuralın istisnası olarak ise zorunlu sigortalarda teminat tutarları ile tarife ve talimatlar Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu<sup>301</sup> tarafından tespit olunacak ve RG’de yayımlanacaktır<sup>302</sup> (SK m. 12 f. 1 c. 2).

DASST’ın yürürlüğe girmesinden önce kabul edilen ve yürürlükten kaldırılan tarife ve talimat tebliği metinlerine ilişkin açıklamalarımızdan önce, yolcu taşımacılığında sigorta yaptırma zorunluluğuna ilişkin DyDSY düzenlemesini hatırlatmak gerekir. Şöyle ki DyDSY m. 12 f. 1 uyarınca, düzenli sefer yapan gemilerin işletenleri için “üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası” yaptırma zorunluluğu öngörülmüştür. Bu zorunluluk doğrultusunda Türkiye’de genel sorumluluk branşında ruhsatlandırılmış sigortacılar, üçüncü şahıs sorumluluk sigortalarını gemilere uyarlamaya çalışmıştır. Böylelikle düzenli sefer yapan gemilerin işletenlerinin, zorunluluk sebebiyle bu sigortaları satın alma ihtiyacına cevap vermek istenmiştir. Bu sigortalarla sigortacının üstlendiği himaye, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleriyle üstlenilen himayeye nazaran çok daha sınırlı olmakla birlikte; sigorta sözleşmesinde belirtilen sorumluluk bedelleri de yetersizdi<sup>303</sup>. Denizcilik faaliyetinden kaynaklanan sorumlulukların mahiyeti dikkate alınmaksızın oluşturulduğunu düşündüğümüz bu sigorta sözleşmelerinin içeriğine ise “genel sorumluluk sigortası” branşına ilişkin bir sigorta genel şartı olan “Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları” dâhil edilmekteydi<sup>304</sup>. Dolayısıyla deniz araçları sorumluluk sigortasına özgü genel şart kullanılmıyordu. Öte yandan DytSGŞ ise 09.03.2011 tarihinden itibaren yürürlükteydi. Bu düzenlemeyle birlikte aynı zamanda yürürlüğe giren bir de Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği

---

<sup>301</sup> Bkz. Giriş/dn.17.

<sup>302</sup> SK m. 12 f. 1 c. 2 uyarınca bu yetki Bakan’dadır. Ancak 47 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m. 19 f. 1 uyarınca Bakan’a yapılan atıflar Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu’na yapılmış sayılacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Giriş/dn. 17.

<sup>303</sup> Örnek olarak bu tür sigortalarda TTK m. 1259 kapsamında öngörülmekte olan yolcunun ölümü ve yaralanmasından doğan sorumlulukta kişi başı 250.000 ÖÇH kuralını karşılar bir sorumluluk sınırı mevcut değildi.

<sup>304</sup> Yürürlük: 06.04.1959.

mevcuttu<sup>305</sup>. Tebliğde, deniz yoluyla yolculuk sırasında bir yolcunun ölümü veya yaralanması durumunda sigortacının sorumluluğu asgari olarak 200.000 TL ile sınırlanmıştı<sup>306</sup>. Ancak bu düzenleme, TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte TTK m. 1259 f. 1 c. 2 uyarınca öngörülen zorunlu sigorta düzenlemesiyle uyumsuzdu; zira anılan düzenleme uyarınca her kaza için kişi başına 250.000 ÖÇH sınır belirlenmişti<sup>307</sup>. Her ne kadar genel şartların başlığında zorunlu ifadesi yer almaktaysa da, tebliğde yer alan düzenlemeler uyarınca düzenlenen sigorta sözleşmelerinde belirtilen sigorta bedelleri zorunlu sigortanın koşullarına uymamaktaydı. Bu sebeplerle TTK ile uyumlu sigorta genel şartları ve tarife talimat tebliği düzenlemelerine ihtiyaç doğdu.

Konuyla ilgili ilk tarife ve talimat tebliğ düzenlemesi, yukarıda açıklanan 09.03.2011 tarihli DystST'dir. Bu düzenleme, aynı tarihli DytSGŞ'den dayanağını almaktadır. Yukarıda açıklanan sebeplerle, TTK'nın yürürlüğe girmesiyle, DytSGŞ ile DytST TTK ile uyumsuz ikincil düzenlemeler hâlinde gelmiştir. Bu sebeple 19.07.2014 tarihinde yeni bir tebliğ yayımlanmıştır<sup>308</sup>. Yayımlanan düzenleme, TTK m. 1259, Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 51, DyDSY m. 12 ve DAGSDY m. 5 çerçevesinde ticari amaçlı yolcu taşıyan tüm deniz araçları için uygulanmaktaydı. Ancak kapsamına turizm araçları için aranan sigortanın da dahil edilmesinin

<sup>305</sup> DytST. Bu düzenlemenin hukuki dayanağı, DyDSY "sigorta" başlıklı m. 12 hükmüdür (Yürürlük: 09.03.2011).

<sup>306</sup> DytST m. 3'ün altında yer alan tablo.

<sup>307</sup> Denizde yolcu taşımacılığına ilişkin düzenleme, 6762 sayılı TTK'da 1119 ilâ 1132 nolu maddeler arasında düzenlenmişti. Oysa 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren TTK, bu konudaki PAL hükümlerini esas almış; PAL hükümlerinin büyük bir kısmını iç hukukuna aktarma yolunu seçmişti. Dolayısıyla TTK'nın yürürlüğe girdiği tarihle birlikte, yukarıda açıklanan DytSGŞ ve DytST hükümleri TTK ile uyumsuz hâle gelmişti. Özellikle zorunlu sigortaya ilişkin PAL'dan iç hukukumuzda TTK m. 1259 f. 1 hükmü ile aktarılan, taşıyanın yolcunun gemi kazası sebebiyle ölmesi veya yaralanması sebebiyle oluşan zararlardan sorumluluğun, her bir gemi kazası için zarar gören yolcu başına 250.000 ÖÇH ile sınırlanması bu uyumsuzluğun temelini oluşturmaktaydı.

ÖÇH ilk olarak Uluslararası Para Fonu (IMF/International Monetary Fund) tarafından 1970 yılında oluşturulmuştur. Uluslararası deniz hukuku kuralları arasına ilk olarak La Haye Visby Kuralları m. 4/5/d hükmünde yer verilmiştir. Örnek olarak Hamburg Kuralları m. 6, Rotterdam Kuralları m. 59, ve TTK m. 1168 hükmünde de ÖÇH'ye yer verilmektedir Bu terimin benimsenmesinin en büyük amacı, enflasyonun etkisini düşük olmasını sağlayarak taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında adaletsiz bir sonuç doğmasını engellemektir. Euro, Amerikan Doları, Japon Yeni, İngiliz Sterlini'nden oluşan dört ayrı para biriminin ortak olarak değerlendirilmesi sonucunda belirlenen ve her gün Merkez Bankası'nın sitesinde değeri yayımlanan bir sanal para birimi, uluslararası rezerv aracıdır. Çin parası Yuan'ın da gelecekte ÖÇH'ye dâhil edilebileceğine ilişkin bir haber için bkz. (Çevrimiçi) www.aksam.com.tr/yazarlar/cin-parasi-yuan-sdrye-dâhil-edilecek-mi/haber-459900, 20.10.2017.

<sup>308</sup> Deniz Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği (RG 19.07.2014/29065). Yürürlükteki DASST, bu metnin 22.04.2015 tarihinde tadili ile oluşturulmuştur.

anlaşılması sonrasında, turizm sektöründen gelen itirazlarla 19.07.2014 tarihinde bu tebliğ üzerinde değişiklik yapılması gündeme gelmiştir<sup>309</sup>. Oysa kanaatimizce 19.07.2014 tarihli tebliğ, “on ikiden fazla” yolcu taşıyan gemiler için TTK m. 1259 hükmüne uygun şekilde zorunlu sigorta düzenlemesi içermesi bakımından yerinde bir düzenlemeydi. Ancak sektörün itirazları sebebiyle bu düzenlemenin uygulanması iki kez ertelenmiştir. Ardından, yayımlanma tarihinden üç ay sonra sektörün itirazlarına cevap niteliğinde 18.10.2014 tarihinde yeni bir tebliğ<sup>310</sup> yayımlanmıştır. 18.10.2014 tarihli tebliğin m. 1 f. 1 ve f. 3 hükümleri vasıtasıyla, tebliğin uygulama alanından Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 51 hükmü çıkarılmıştır.

Kapsam dışı bırakılan Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 51 hükmü<sup>311</sup> uyarınca, yolcu taşıma kapasitesi ne olursa olsun deniz turizm aracı işletenleri bakımından “sigorta yaptırma zorunluluğu” öngörülmüştür. Ayrıca Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 4 f. 1 b. (ç) uyarınca ise:

*“deniz turizmi hizmetinde gezi, spor, eğlence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçları”*

“deniz aracı” olarak kabul edilmiştir. Bundan başka, TTK’nın, PAL’dan iç hukukumuza aktarılan hükümler arasında yer alan deniz yoluyla “yolcu taşıma sözleşmesi”nin ve “yolcu”nun tanımlarına dikkat çekmek gerekir. Yolcu taşıma sözleşmesi, “*yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir*” (TTK m. 1247 f. 1). Bu doğrultuda, yolcunun sadece deniz yoluyla taşınması için bir anlaşma yapması bu tanıma uygun bir sözleşmenin kurulması için yeterlidir. Dolayısıyla gemiyle denizde taşıma yapılmasının üstlenilmesi, bu açıdan tek belirleyici unsurdur. Bununla birlikte tanımda geminin türüne ilişkin bir ibare yer almamaktadır. Bu sebeple “geminin

<sup>309</sup> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (eski adıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, bkz. Birinci Bölüm/dn. 66) ile Turizm ve Kültür Bakanlığı arasında konuyla ilgili fikir uyumsuzluğu olduğuna ilişkin haber için bkz. Deniz Haber websitesinden 20.05.2015 tarihli haber, <http://www.denizhaber.com.tr/mali-sorumluluk-sigortasinda-zorunluluk-gezi-teknelerinde-kaldirildi-haber-61986.htm>, (Çevrimiçi) 11.10.2017.

<sup>310</sup> RG 18.10.2014/29149.

<sup>311</sup> “(1) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi tesisi işletmelerinin, üçüncü şahıs mali mesuliyet veya marina sorumluluk veya liman sorumluluk sigortası yaptırımları zorunludur. (2) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına, ziyaretçilerine ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırımları zorunludur.”

türünün”, bir denizde yolcu taşıma sözleşmesinin mevcut olup olmadığının tartışılması bakımından önemi bulunmamaktadır. Başka bir ifadeyle yolcu, yat veya RORO ile taşınabilir. Kanaatimizce deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin kapsamına turizm araçlarıyla yapılan taşıma da dâhildir. Yolcu ise yukarıda açıklanan denizde yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında taşınması üstlenilen kişidir. TTK m. 1249 f. 1 uyarınca *“deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak veya bu Bölüm (TTK m. 1247 ilâ 1270) hükümlerine tabi bulunmayan bir navlun sözleşmesinin konusu olan aracı veya canlı hayvanları gözetmek üzere, taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişiler”*dir.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 51 hükmünde aranan sigorta türü ve bu sigortanın konusu olan deniz araçlarıyla taşınan kişiler değerlendirildiğinde, bu kişilerin TTK’da “yolcu” olarak tanımlanan kişilerden başkası olmadığı sonucuna varılmaktadır. Turistik gemiyle seyahat etmekte olan kişi de bir yolcudur. Dolayısıyla bu kişi için de TTK hükümleri uygulanacaktır. TTK m. 1259 f. 1 hükmünde yer alan, “on ikiden fazla” yolcu taşıyan gemiler bakımından yapılması zorunlu olan sigorta, turistik gemiler için de geçerlidir. Buna karşılık Turizmi Teşvik Kanunu m. 29 f. 3 aksi görüşün dayanağı olabilir. Bu hükümde yer alan turizm araçlarında seyahat etmekte olan kişilerin yolcu sayılamayacağı düzenlemesi TTK’nın deniz yoluyla yolcu taşıma hükümleriyle uyuşmamaktadır. Kanaatimizce TTK sonraki kanun olması sebebiyle Turizmi Teşvik Kanunu’ndan önce uygulanmalı ve dolayısıyla Turizmi Teşvik Kanunu uygulanmamalıdır<sup>312</sup>.

<sup>312</sup> Asıl mesele, özel kanunun daha eski tarihte (Turizmi Teşvik Kanunu), genel kanunun ise daha yeni tarihte (TTK) yürürlüğe girdiği durumlarda belirleyici olan, kanun koyucunun genel kanunu kabul ederken daha eski tarihli olan özel kanunu bertaraf etmeyi amaçlamış olup olmadığıdır. Bkz. M. Kemal Oğuzman/Nami Barlas, **Medenî Hukuk**, 24. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 83-85. Burada özellikle s. 85, § 279’da özel kanunun daha eski tarihli ve genel nitelikli kanunun yeni olması durumunda buna uygulanacak sabit bir ilke olmadığı ifade edilerek, aynı sayfada dn. 123’te Yargıtay 4. CD’nin 09.05.2013 tarihli 2012/28180 E. ve 2013/14227 K. nolu kararı örnek verilmektedir. Bu kararda genel kanunun yeni tarihli olduğu durumda, kanun koyucunun genel kanunu çıkarırken taşıdığı amaca bakılması gerektiği, önceki tarihli özel kanunla düzenlenen hususlarda yeni bir bakış açısıyla sonraki tarihli genel kanunla bir değişiklik öngördüğü takdirde olaya sonraki tarihli genel kanunun uygulanması gerektiği ifadesine dikkat çekilmektedir. Konuyla ilgili ayrıca bkz. Hasan Erman, **Medenî Hukuk Dersleri**, 6. bs., İstanbul, Der Yayınları, 2016, s. 37-38; Mustafa Dural/Suat Sarı, **Türk Özel Hukuku**, Cilt 1, Temel Kavramlar ve Medenî Kanun Başlangıç Hükümleri, 13. bs., İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018, s. 119-120; Rona Serozan, **Medeni Hukuk**, Genel Bölüm/Kişiler Hukuku, 8. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 183; Serozan/Baysal/Sanlı, **Borçlar Hukuku Özel**

22.04.2015 tarihinde, 18.10.2014 tarihli Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Öngören Tebliğ yayımlanmıştır. Günümüzde yürürlükte olan DASST, 18.10.2014 tarihli tebliğin bu düzenleme ile tadil edilmiş hâlidir. Anılan tadil uyarınca, deniz turizmi araçlarının tebliğin kapsamdan çıkarılmasının hukuki dayanağı, önceki metinde Deniz Turizmi Yönetmeliği m. 51 hükmü iken, tadil sonucu yürürlükteki düzenlemede Turizmi Teşvik Kanunu m. 29 f. 3 hükmüdür. Bu değişiklikle oluşan tek farklılık, öncesinde TTK m. 1259 hükmüne aykırılık taşıyan düzenlemenin hukuki dayanağı bir yönetmelik maddesi iken, artık bir kanun maddesidir. Yürürlükteki tebliğde DASST m. 1 f. 3 uyarınca turizm araçlarının kapsam dışı bırakılması, yukarıda açıklanan sebeplerle isabetli bir düzenleme değildir ve çalışmamızın hazırlandığı sürede turizm araçlarının bu kapsamda değerlendirilmemesi gerektiğine yönelik yanılının sürdüğü anlaşılmaktadır<sup>313</sup>. Kanaatimizce yürürlükteki DASST'ın hukuki dayanağı, (a) TTK m. 1259 ve (b) LLMC<sup>314</sup> uyarınca iç hukukumuzda aktarılan DAGSDY m. 5 düzenlemeleri olacak şekilde değiştirilmeli ve zorunlu sigorta hükmünün kapsamına turizm araçları da alınmalıdır.

---

**Bölüm**, s. 45-54; Jale G. Akipek/Turgut Akıntürk/Derya Ateş, **Türk Medenî Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku**, C. 1, 14. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2018, s. 100-103.

<sup>313</sup> Deniz Ticaret Odası'nın web sitesinde 27.04.2017 tarihinde yayımlanan bir habere göre, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi temsilcileri turizm araçlarının hâlihazırda başka bir sigorta yaptırdıkları ve bu sigortaların turizm belgeleri alınması için gerekli olduğu ve bu sigortanın karşılaşılabilecek hadiseler bakımından yeterli olduğu yorumu yer almaktadır. (Çevrimiçi) <http://www.denizhaber.com.tr/saban-arikan-hurriyet-yazari-noyan-dogana-tepki-gosterdi-haber-73963.htm>, 01.09.2017.

<sup>314</sup> Orijinal adı, *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme) olan sözleşme hakkında bkz. İkinci Bölüm/IV/C/2/b/(1).

## İKİNCİ BÖLÜM

### DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNDE SİGORTACININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

#### I. Genel Olarak

Sigorta sözleşmesi kapsamında sigortacının yükümlülükleri, riziko taşıma borcu, bilgilendirme (aydınlatma) yükümlülüğü, sigorta poliçesi düzenleme ve verme yükümlülüğü, riziko taşıma borcu, tazminat ödeme borcu ve giderleri ödeme borcudur (TTK m. 1421 - 1429).

#### II. Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü

##### A. Kavram

Taraflardan birinin diğer tarafa oranla daha fazla bilgiye sahip olması olarak tanımlanan “asimetrik bilgi” sorunu<sup>1</sup>, daha fazla bilgiye sahip olan sigortacının sigorta ettireni bilgilendirmesini gerektirmektedir<sup>2</sup>. Bunun TTK’ya yansımaları, sigorta sözleşmesi kapsamında zaman bakımından sigortacının yerine getirmesi gereken ilk yükümlülüktür. TTK m. 1423’te “aydınlatma<sup>3</sup>”; sigortacılık mevzuatında, “bilgilendirme<sup>4</sup>” yükümlülüğü kavramlarıyla ifade edilmiştir<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> İlk olarak ekonomi literatüründe George A. Akerlof tarafından ileri sürülen ve otomotiv sektörü kapsamında örneklendirilen “*asymmetric information*” kavramı için bkz. George A. Akerlof, “The Market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, **The Quarterly Journal of Economics**, C. 84, Ağustos 1970, S. 3, s. 488-500; Balkır Demirkan, “Sigorta Sektöründe Asimetrik Bilgi Problemi”, **Sigorta Araştırmaları Dergisi**, S. 2, Temmuz 2006, s. 123-138; Evrim Akgün, “Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirme Yükümlülüğü”, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 14.

<sup>2</sup> Asimetrik bilginin ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığı, ancak minimum seviyede tutulması gerektiğine ilişkin bkz. Salih Şimşek/Adem Karakaş, “Asimetrik Bilgi – İktidar ve Kurumsal Düzenleme Üzerine”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, C. 20, S. 4-5, Kasım 2006-Şubat 2007, s. 26. Sigorta hukukunda asimetrik bilgi üzerinden yapılan bir teknik inceleme için bkz. Pierre-André Chiappori/Bernard Salanié, “Testing for Asymmetric Information in Insurance Markets”, **The Journal of Political Economy**, C. 108, S. 1, Şubat 2000, s. 56-78.

<sup>3</sup> Aydınlatma yükümlülüğü kavramı İngiliz hukukunda *duty of disclosure*, Alman hukukunda *Aufklärung* terimleriyle ifade edilmektedir. Her ne kadar, TTK “aydınlatma”, SK, SSBİY ve Genelgeler “bilgilendirme” terimlerini tercih etmiş olsa da, TTK kullanımı doğrultusunda çoğunlukla

## B. Taraflar

### 1. Bilgilendirme Yükümlüsü

Bilgilendirme yükümlüsü olan kişiler, sigortacı<sup>6</sup> ve sigorta acentesidir<sup>7</sup> (TTK m. 1423 f. 1; SK m. 11 f. 3). Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik<sup>8</sup> m. 2 f. 1 hükmüne göre sorumluluk, risk üstlenen tüm kurum ve kuruluşlarda ve bunların acentelerindedir.

Sigorta aracılardan ikincisi olan sigorta brokerinin sigorta ettirene karşı bilgilendirme yükümlülüğünün mevcut olup olmadığına ilişkin TTK ve SK

---

“aydınlatma” teriminin kullanılmasına gayret edilmektedir. Öte yandan, TTK hükümleri ile karşılaştırma yapmadan, yalnızca SSBilY hükümlerine ve buna ilişkin görüşlerimize yer verdiğimiz kısımlarda “bilgilendirme” terimleri kullanılmaktadır.

<sup>4</sup> Bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Sigorta Aracıları Hukuku I**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 189-190 ve dn. 195'te Alman hukukunda danışmanlık yükümlülüğü ve bilgilendirme yükümlülüğü arasındaki farklara ilişkin açıklamalar.

<sup>5</sup> Sözcük anlamı bakımından aydınlatma ile bilgilendirmeden daha kapsamlı bir iletim yapılmaktadır. Buna karşılık TTK m. 1423 f. 1 uyarınca yapılacak aydınlatma ile sigortacılık mevzuatındaki bilgilendirmenin kapsam olarak birbiriyle benzer olduğu görülmektedir. Aydınlatma kavramının sözcük anlamına, aktarılan bilginin açıklanması dâhil iken; bilgilendirme kavramı, bir değerlendirme yapılmaksızın bilginin aktarımını ifade etmektedir. Kavramların karşılaştırılması için bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Sigortacının Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 391-394; Emine Yazıcıoğlu, “Sigortacının Bilgilendirme Yükümlülüğü”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, 19-20 Haziran 2014, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 2015, s. 198-199. Aydınlatma kavramının açıklaması için bkz. Mehmet Özdamar, **Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009, s. 126-128.

<sup>6</sup> Sigortacının aydınlatma yükümlülüğüne ilişkin bilgi için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 159-162; Yazıcıoğlu, **Bilgilendirme 2014**, s. 203-205; Yazıcıoğlu, **Sempozyum Bilgilendirme**, s. 392-408; Kübra Yetiş Şamlı, “Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğünü Düzenleyen TTK m. 1423 Hükmüne İlişkin Bazı Değerlendirmeler”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan**, C. 3, İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 2986-2689; Karayazgan, **Sigorta Hukuku**, s. 198-209; Kayıhan/Bağcı, **Sigorta Hukuku**, s. 203-206. Ayrıca bkz. Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik m. 5 f. 1.

<sup>7</sup> Sigorta acentesinin sigorta ettireni aydınlatması ile ilgili açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu, **Sigorta Aracıları**, s. 168- 202. Ayrıca bkz. SSBilY m. 6 f. 1. Sigorta sözleşmesini kurma yetkisi bulunmayan sigorta acentesi ile sigorta sözleşmesi kurulduğunda ise acentenin aydınlatma yükümlüsü olup olmadığı sorusu önem taşımaktadır. SSBilY m. 6 f. 1 ve 2008/7 sayılı Genelge, 2/b numaralı paragraf uyarınca bu şekilde kurulan sigorta sözleşmelerinde aydınlatma yükümlüsü sigortacıdır. (Hazine Müsteşarlığı tarafından yayınlanan 19.02.2008 tarihli Genelge.) Ancak bu durumda sigortacı ile acente arasındaki iç ilişkide, acentenin sigortacıya karşı tazminat sorumluluğu bulunmaktadır. Bundan başka, acentenin sigortacı adına hareket etmesinden ötürü sigortacıya karşı sorumlu olduğu; ayrıca sigorta ettirene karşı sorumlu olmasına gerek olmadığı gerekçesiyle borcun sorumlusunun yalnızca sigortacı olması ve sigorta acentesinin aydınlatma yükümlülüğünden sorumlu olmaması gerektiği öğretide ifade edilmektedir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 223.

<sup>8</sup> Hukuki dayanağı SK m. 11 f. 3 hükmü olan SSBilY (RG 28.10.2007/26684).



hükümlerinde herhangi bir ifade yer almamaktadır. Ancak Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği m. 17 f. 4 uyarınca, TTK m. 1423 kapsamındaki bilgilendirmenin müvekkili adına akit yapma yetkisine sahip broker tarafından yapılmasının esas olduğu; sigorta şirketi tarafından brokerin bilgilendirilmesinin temsil edilen tarafın<sup>9</sup> bilgilendirilmesi anlamına geldiği ifade edilmiştir. Hazine Müsteşarlığı tarafından yayınlanan bir Genelge uyarınca ise brokerin aydınlatma yükümlülüğünün sorumlusu olup olmadığına, sigorta ettireni temsilen sigorta sözleşmesi kurma yetkisine sahip olup olmadığına göre karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir<sup>10</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi çoğunlukla sigorta brokerleri aracılığıyla kurulmaktadır. Ancak denizciliğin ve özellikle turistik faaliyetlerin yoğun olduğu kıyı şehirlerimizde sigortacının yerel acenteleri yetkilendirmesi mümkündür<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> SK m. 2 f. 2 b. (d) uyarınca broker, “sigorta ettiren”in temsilcisidir. Bu durumda bilgilendirme yükümlüsü olan sigortacının sorumlu olduğu borçtan sigorta ettirenin temsilcisi olarak tanımlanan sigorta brokerini sorumlu tutmak ilk bakışta makul görünmemektedir. Ancak, SK m. 2 f. 2 b. (d)’de brokerin sigorta ettirenin temsilcisi olarak tanımlanması yerinde değildir. Bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 135. Bizim de katıldığımız görüşe göre yazar, brokerin sigorta ettireni temsil yetkisinin olmadığı, temsil kurumunun Borçlar Hukuku uyarınca ayrı bir kurum olduğu, temsilin ancak bir hukukî muamele için söz konusu olabileceği, oysa brokerin bir kimseyi temsil ederek onun adına muamele yapmadığı kanaatindedir. Ayrıca, aynı doğrultuda başka bir gerekçe ile bkz. Samim Ünan, “539 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Sigorta Aracılarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **SHD**, S. 1, 1996, s. 82. SMK döneminde yayımlanan bu tebliğde, her ne kadar SMK’da broker bakımından temsil ifadesine yer verilse de, ifadenin devamında yer alan “sözleşme yapmak isteyenlerle sigorta şirketlerini bir araya getiren” ifadesiyle brokerin yükümlülüğünün temsilden çok aracılık olduğu ve temsil yetkisi ayrıca verilmedikçe brokerin temsil yetkisinin mevcut olmadığı belirtilmektedir. Brokerin sigorta ettirenin temsilcisi olup olmadığı tartışmalıyken, Genelgedeki “sigortacı tarafından sigorta sözleşmesi kurma yetkisi olan brokere yapılacak bilgilendirmenin sigorta ettirene yapılan bilgilendirme olarak kabul edilmesi gereğinin” yerinde olmadığı savunulabilir. Zira SK m. 2 f. 1 b. (d) uyarınca sigorta ettirenin temsilcisi olarak ifade edilse de brokerin, sigorta ettirenden ziyade sigortacının menfaatine yakın olması ihtimalinde, sigortacının brokere yaptığı bilgilendirmenin yeterli bulunması sigorta ettirenin aleyhine sonuç doğurabilir. Örnek olarak brokerin sigorta ettireni eksik bilgilendirmesidir. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin çoğunlukla broker aracılığıyla kurulduğu dikkate alındığında bu husus önem taşır.

<sup>10</sup> 19.02.2008 tarihinde yayınlanan 2008/7 nolu Genelge, paragraf 2/a.

<sup>11</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortası uygulamada, sigorta acentelerinden çok, genellikle sigorta brokerleri aracılığıyla yapılmaktadır. Bununla birlikte, Bodrum ve benzeri turizm bölgelerinde bu sigortalar yerel acenteler tarafından da kurulmaktadır. Ancak yerel acenteler tarafından o dönemde yapılmakta olan sigorta, mevcut deniz araçları sorumluluk sigortası teminatının kapsamından hem teminatlar hem de sigorta bedeli bakımından daha kısıtlı içerikteydi. DASSGŞ ve DASST’in mevcut hâlimden önce yürürlükte olan genel şart döneminde yerel acenteler ekine Üçüncü Şahıs Sorumluluk Sigortası Genel Şartı ekledikleri bazı sigorta sözleşmelerinin kurulmasına aracılık etmekteydi.

Son olarak müşterek sigortanın söz konusu olduğu durumlarda birden fazla sigortacı söz konusu olacağından, bilgilendirme yükümlülüğünden sorumlu olan sigortacı, jerandır<sup>12</sup>.

## 2. Bilgilendirmenin Muhatabı

Sigorta sözleşmesinin kurulması aşamasında aydınlatılacak kişi, sigorta ettirendir (TTK m. 1423 f. 1). Sigortalıyı etkileyebilecek değişiklik ve gelişmeler bakımından sigortalının da aydınlatılması gerekir (SSBilY m. 1 f. 1). Ayrıca, “sigorta sözleşmesine taraf olacak diğer kişiler”in de bilgilendirilebileceği ifade edilmiştir (SSBilY m. 5 f. 1 ve m. 9 f. 4’ “ilgililer”, m. 10 f. 1 “sözleşmeden menfaat sağlayacak kişiler”). Talep hâlinde sigortacı, sigorta ettirene karşı bilgilendirme konusundaki tüm yükümlülüklerini “sigortadan faydalanacak kişilere karşı da” yerine getirmek durumundadır (SSBilY m. 6 f. 2). Dolayısıyla talep hâlinde sigortalıya da bilgilendirme yapılması gerekmektedir<sup>13</sup>.

## C. İfanın Zamanı ve Kapsamı

Deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında bilgilendirme yükümlülüğü yerine getirilirken, poliçenin veya TTK hükümlerinin aynen kopyalanarak bir bilgilendirme formu oluşturulması yerine, daha anlaşılabilir tarzda pratik ifadelerle,

<sup>12</sup> Jeran, müşterek sigortada (koasüransta), sigortacıardan birisi olan, ortak temsilcidir. Bkz. Erden Kuntalp/Merih Omağ, **Banka ve Sigorta Hukuku**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2006, s. 85. Hazine Müsteşarlığı’nın 19.02.2008 tarih ve 2008/7 nolu Genelgesi, paragraf 3.

<sup>13</sup> Hazine Müsteşarlığı tarafından yayımlanan bir Genelge uyarınca, bu hususun “yalnızca talep hâlinde” mevcut olduğu vurgulanmıştır (19.02.2008 tarihli ve 2008/7 nolu Genelge paragraf 1/b). Buradan çıkan sonucu herhangi bir talep söz konusu olmadığında bilgilendirmeye gerek olmayacağıdır. Ancak kanunun bu hükmünün hatalı olduğu ifade edilebilir zira hakkında bilgilendirilmediği bir sigorta sözleşmesi ile ilgili olarak herhangi bir diğer kişinin talepte bulunma ihtimali, konudan haberdar olmaması sebebiyle, mümkün değildir. Öte yandan SSBilY’de sigortacının sigorta ettirene birlikte sigortalıya da bilgi vermesinin zorunlu tutulmasına kural olarak gerek yoktur. Bunun istisnası sigorta ettirenin yerine geçtiği ihtimaller olarak ifade edilmektedir. Örnek olarak TTK m. 1431 f. 4 uyarınca, sigortanın “başkası hesabına” yapılması durumunda sigorta ettirenin prim borçlarını ödemeyerek temerrüde düşmesi ve bir başkasının sigorta ettirenin yerine geçmesi verilebilir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 217. Ünan burada, s. 217’deki ilk paragrafta, bilgilendirmenin sigorta ettirene karşı yerine getirilmesi gerektiğini, TTK’nın sigortalının veya başka bir ilgilinin bilgilendirilmesine ilişkin yükümlülüğün TTK uyarınca mevcut olmadığını vurgulamaktadır, zira sigortalı yalnızca sigorta sözleşmesinden hak kazanacak kişidir. Ancak ileride sigorta ettirenin yerini alacak kişiye bilgilendirme yapılması gerektiği hâller ayrıca açıklanmaktadır. Aynı doğrultuda bkz. Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 186-187.

belki de tablolara yer vermek uygun olacaktır<sup>14</sup>. Bu doğrultuda mevzuatımıza göre bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilme zamanına ve içeriğine ilişkin düzenlemelerden ne anlaşıldığı önem taşır.

Bilgilendirme yükümlülüğü TTK m. 1423 f. 1'e göre, sözleşmenin kurulmasından önce<sup>15</sup> ve sözleşme sırasında<sup>16</sup> yerine getirilmelidir. Benzer düzenleme sigortacılık mevzuatında da yer almaktadır<sup>17</sup>. Bilgilendirme

---

<sup>14</sup> Makul bilgilendirmeyi içeren her bir sigorta tipine uygun bilgilendirme formlarının nasıl düzenlenmesi gerektiğine ilişkin tavsiye niteliğinde şablonlar oluşturulması makul olacaktır. Ünan'a göre makul bir bilgilendirme, sigorta sözleşmesinin ne şekilde kurulacağı, sigorta genel şartları, teminatın kapsamı ve teminatın hangi koşulların yerine getirilmesi ile başlayacağı konularını içerir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 228-229. Bu doğrultuda bazı branşlara ilişkin yol gösterici bir Genelge yayımlanmıştır. Bkz. 22.04.2015 tarihinde yayımlanan 2015/10 nolu Sağlık, Hastalık, Ferdi Kaza ve Hayat Sigortası Sözleşmelerinde Bilgilendirme Formu İçeriğinde İlişkin Genelge.

<sup>15</sup> Sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce yerine getirilmesi gereken aydınlatma yükümlülüğüne göre, kurulacak sigorta sözleşmesine ilişkin tüm bilgiler, sigortalının hakları, sigortalının özel olarak dikkat etmesi gereken hükümler, gelişmelere bağlı bildirim yükümlülüklerinin bu kapsamda sigorta ettirene iletilmesi gerekmektedir (TTK m. 1423 f. 1, c. 1). Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, **Sempozyum Bilgilendirme**, s. 407-408.

<sup>16</sup> Sigorta sözleşmesi süresince yerine getirilmesi gereken aydınlatma yükümlülüğünün kapsamında ise poliçeden bağımsız olarak sözleşme süresince sigorta ilişkisi bakımından önemli sayılabilecek olaylar ve gelişmeleri sigorta ettirene yazılı olarak açıklamak gereği düzenlenmiştir (TTK m. 1423 f. 1, c. 2). Hükümde ayrıca sözleşmenin kurulmasından önce sigorta ettirene gerekli inceleme süresi tanınması ifadesine yer verilmişse de, bu ifadeden ne kadar sürenin anlaşılması gerektiği belirsizdir. Buna karşılık SSBiY m. 10'da ifa zamanı bilgilendirme yapılması gereken değişiklik ve gelişmenin ortaya çıktığı tarihten itibaren 10 iş günü olarak belirlenmiştir. Bilgilendirmenin SSBiY'de öngörülen sürede yapılması gerektiğine ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, **Sempozyum Bilgilendirme**, s. 408.

<sup>17</sup> SK m. 11 f. 3 ve SSBiY m. 5 f. 2 uyarınca bilgilendirme yükümlülüğü, kural olarak sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce başlamakta ve sözleşme süresince devam etmektedir. Bundan başka, SSBiY m. 5 f. 3 uyarınca bilgilendirmeye ilişkin genel hususlar açıklanmaktadır. Buna göre bilgilendirmenin dürüstlük ilkeleri çerçevesinde ve sigorta ettireni yanıltıcı hâl ve davranışlardan kaçınarak yapılması; sigortayla ilgili teknik konularda yardımcı olmayı sağlaması; sigorta işleminin özellikleri, sigorta teminatı, sigortanın işleyişi hakkında bilgi içermesi gerekmektedir. SSBiY'de de TTK düzenlemesinde olduğu gibi, bilgilendirmenin yapılacağı zaman ikiye ayrılmaktadır. Birincisi, sözleşmenin müzakeresi, kurulması ve devamı sırasındaki bilgilendirme. Bilgilendirmenin içeriği ise SSBiY m. 8 hükmünde düzenlenmiştir. Hükmün başlığında "Bilgilendirme Formu" ifadesi yer almaktadır. SSBiY m. 8 f. 2 c. 2 bent (a) ilâ (e) uyarınca bilgilendirme formunda yer alması gerekenler, sigorta ve sigorta acentesinin unvan ve iletişim bilgileri, sigorta sözleşmesine ilişkin genel uyarılar, sağlanan teminatlar, teminatın istisnaları, teminatı genişletme olanakları, eklenebilecek özel hükümler ve klozlarla ilişkin bilgiler, sigorta tazminatına ilişkin genel bilgiler ile tazminat ödeme kuralları, şikâyet ve bilgi talepleri ile tahkim üyeliğine ilişkin bilgiler olarak sıralanmaktadır. SSBiY m. 9 f. 4 c. 2'de ise rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortacıdan sigorta tazminatı talep ederken sigortacıya iletilmesi gereken bilgi ve belgelere ilişkin listenin ve sigorta genel şartlarının sigortacı tarafından ilgililere verilmesi gereği düzenlenmiştir. Bilgilendirmenin yapılacağı ikinci zaman dilimi ise SSBiY Bölüm 4'ün başlığı olan sözleşme kurulduktan sonraki bilgilendirme. Bu bilgilendirmenin içeriği ise m. 10 ve devamında açıklanmaktadır. Buna göre, SSBiY m. 10 f. 1 uyarınca, sigorta sözleşmesi kurulduktan sonra aydınlatma yükümlülüğünün kapsamında mevzuat değişiklikleri, sigortacının iflâsı veya tasfiyesi, sigortacının ilgili branşlarda ruhsat iptalleri, sigortacının tüm branşlarda sözleşme yapma yetkisinin olmadığı, sigorta ettiren ve sigortalının hak, borç ve yükümlülüklerini doğrudan etkileyebilecek nitelikteki her türlü değişiklik ve gelişmeyi haber

yükümlülüğünün içeriği ise oldukça geniştir. Hatta TTK m. 1423 f. 1'e göre, "sigorta sözleşmesine ilişkin tüm bilgilerin" sigortacı tarafından sigorta ettirene iletilmesi gerekmektedir. Oysa sigortacıyı tüm bilgileri sigorta ettirene iletmekle yükümlü tutmak, asıl önem arz eden bilgiler konusunda sigorta ettirenin uyarılmasını zorlaştırmaktadır.

Mevcut düzende her ne kadar TTK m. 1423 f. 1 hükmünde sigorta sözleşmeleri türü bakımından, bilgilendirme yükümlülüğünün kapsamında bir sınırlama öngörülmemiş<sup>18</sup> olsa da, bazı durumlarda sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünden muaf tutulması gerekmektedir. Bu durumlar öğretilde, büyük rizikoların teminat altına alınması<sup>19</sup>, sigorta ettirenin sigorta teminatının derhal başlamasını talep etmesi, sigorta sözleşmesinin broker aracılığıyla kurulması, sigorta ettirenin bilgilendirme hakkından vazgeçmesi, sigorta sözleşmesinin uzaktan iletişim araçları kullanılmasıyla kurulması ve geçici süre için sigorta teminatı sağlanmasının söz konusu olması hâlleri olarak belirtilmiştir<sup>20</sup>. Sonuç olarak mevcut düzende bilgilendirme yükümlülüğünün kapsamının dışında tutulan bir sigorta türü mevcut

---

vermek gereği mevcuttur. Bu bilgilendirme için süre sınırı, en geç on iş günü olarak belirtilmiştir (SSBilY m. 10 f. 1).

<sup>18</sup> Yürürlükteki düzende aydınlatma yükümlülüğünün uygulanacağı sigortaların kapsamı bakımından TTK m. 1423 f. 1 hükmünde herhangi bir sınırlama öngörülmediğinden, her türdeki sigorta sözleşmesi için aydınlatma yükümlülüğüne ilişkin kurallar geçerlidir. Ancak TTK yürürlüğe girmeden önce kural olarak zarar ve can sigortalarında sigortacının aydınlatma yükümlülüğü söz konusuydu. SSBilY m. 9 f. 5 ve Hazine Müsteşarlığı (yeni adıyla Sigortacılık ve Özel Emeklilik Denetleme ve Düzenleme Kurumu) tarafından yayımlanan 06.11.2007 tarih 2007/18 nolu Genelge uyarınca SSBilY'de yer alan bilgilendirme yükümlülükleri, zorunlu sigortalar için uygulanmayacaktı. Bunlar, Genelge paragraf 1 uyarınca Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası), Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası, Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası gibi yapılması taraf iradelerine bağlı olmayan zorunlu sigortalar olarak belirlenmişti. Ancak Hazine Müsteşarlığı tarafından 03.07.2012 tarih ve 2012/8 no ile yayımlanan Genelge ile 2007/18 nolu Genelge yürürlükten kaldırılmış olduğundan, bu çalışmanın hazırlandığı tarihte aydınlatma yükümlülüğünün uygulanacağı sigortaların türü bakımından herhangi bir sınırlama mevcut değildir.

<sup>19</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 219. Alman hukukunda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 7(5) uyarınca büyük rizikolar söz konusu olduğunda aydınlatma yükümlülüğü söz konusu olmayacaktır. Büyük rizikolar, sigorta sözleşmesinin konusunu oluşturan bazı riziko çeşitleri veya belirli özellikleri olan sigortalılarla ilgili rizikolardır. Örnek olarak en az iki yüz elli kişi çalıştıran veya senelik cirosu iki milyon Euro üzerinde olan işletmelerle ilgili rizikolar söz konusu olduğunda, bunlar büyük riziko olarak nitelendirilmekte ve sigorta ettiren/sigortalıları koruyan emredici düzenleme bunlara uygulanmamaktadır. Bundan başka, büyük riskleri konu alan sigorta sözleşmelerinde aydınlatma yükümlülüğü de ya tamamen kaldırılmakta ya da oldukça gevşetilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Samim Ünan, **Kredi (Ticari Alacak) Sigortası Genel Şartları Şerhi**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2013, s. 10; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 197; Yazıcıoğlu, **Sigorta Araçları**, s. 175, dn. 163; Yazıcıoğlu, **Bilgilendirme 2014**, s. 219'da dn. 20; Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 188.

<sup>20</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 219-222.

değildir<sup>21</sup>. Ancak yabancı hukuklarda olduğu gibi büyük rizikolar kavramı Türk hukukunda da kullanılmalıdır. Büyük rizikoların tâbi olacağı kuralların diğerlerinden ayırt edilmesi kanaatimizce de yerinde olacaktır. Nitekim *Principles of European Insurance Contract Law*<sup>22</sup> 1:103'te<sup>23</sup>, AB Direktifi 2009/138 EC<sup>24</sup> m. 13 f. 27'de tanımlanan büyük rizikolar kapsamında PEICL 1:103(2)(a) uyarınca Ek 1/12'de yer verilen gemi kaynaklı sorumluluklar bakımından emredici hükümlerin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Türk hukukunda da tacirler arasında kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri bakımından bu hüküm örnek alınmalıdır.

### Ç. Poliçe Yenilemelerinde Yükümlülüğün Yerine Getirilmesi

Uygulamada deniz araçları sorumluluk sigorta poliçeleri genellikle bir yıllık süreyle yapılmaktadır. Bu sürenin sonu gelmeden önce yenileme poliçeleri hazırlanarak geminin sigortasız kalmasının önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Yabancı sigorta kuruluşlarıyla, özellikle IG kulüpleriyle kurulan sigorta sözleşmelerinde poliçe yenileme zamanı her yılın 20 Şubat günüdür. Önceleri tekne ve makine poliçeleri için geçerli olan bu kural, IG kulüp poliçeleri için günümüzde de uygulanmaktadır. Yenileme tarihinin 20 Şubat olarak belirlenmesinin kökeni, Kuzey Avrupa'da yelkenli ahşap gemilerin kış aylarında buz sebebiyle faaliyet dışı kalmalarına dayanmaktadır. Zira 20 Şubat gününe kadar Baltık Denizi'nin buzda kalması sorunu sona ermekteydi. Böylelikle gemiler ticarete devam etmeye bu tarihte

<sup>21</sup> Ancak SSBilY m. 9 f. 5 uyarınca İdare hâlen bazı sigorta türlerini aydınlatma yükümlülüğü kapsamının dışında tutma yetkisini haizdir ve yürürlükten kaldırılmış olan Genelge 2007/18'de olduğu gibi bu yetkisini tekrar kullanma ihtimali mevcuttur. Yürürlükten kaldırılan bu Genelgenin isabetli bir düzenleme içermediğine ilişkin bkz. Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 157-158.

<sup>22</sup> PEICL'in hukuki niteliği hakkında bkz. Süleyman Dost, "Uluslararası Hukukta Bağlayıcı Olmayan Hukuk", **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ocak-Şubat 2019, C. 14, S. 173-174, s. 39-40.

<sup>23</sup> Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 66; Samim Ünan, "Insurer's Pre-Contractual Duties to Inform and Warn/Advise", **Insurer's Pre-Contractual Information Duty**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, AIDA Consumer Protection & Dispute Resolution Working Party Lisbon Meeting Mayıs 2013, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, Haziran 2013, s. 15. (s. 8-29).

<sup>24</sup> Orijinal adı "*Directive 2009/138/EC of the European Parliament and of the Council of 25 November 2009 on the taking-up and pursuit of the business of Insurance and Reinsurance (Solvency II)*" olan düzenleme, 17.12.2009 tarih ve L335 no ile AB RG'de yayımlanmıştır.

hazır hâle gelmekte ve yeni dönem için yeni bir sigorta sözleşmesi yapılmasına ihtiyaç doğmaktaydı<sup>25</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin sona ermesinden önce, yeni bir poliçenin düzenlenmesiyle sigorta sözleşmesinin devamı durumunda, önceki sigorta sözleşmesinde sigortacının hukuka uygun şekilde yaptığı bir bilgilendirme, yenilenen poliçe için de yapılmış sayılacaktır. Bu husus sigorta ettiren ve sigortacının aynı olduğu durumlarda özellikle geçerlidir. Ancak, yenilenen poliçenin değişen şartları bakımından ayrı bir bilgilendirme yapılması gerekir. Yenilenen poliçenin değişen şartlarına ilişkin ayrı bir bilgilendirmenin yapıldığı sigortacı tarafından ispatlanamazsa TTK m. 1425 f. 2 uygulanmalıdır. Dolayısıyla bu değişiklik sigorta ettirenin aleyhine olduğu takdirde sigorta ettireni bağlamayacaktır<sup>26</sup>. Bu durumda, yeni poliçenin henüz önceki poliçe süresi içerisinde sigorta ettirene gönderilmesi ve sigorta ettirenin primin ilk taksitini ödemesi hâlinde (başka bir deyişle zımnî kabul olarak sigortacının önerisini kabulünde) aynı sonuç geçerli olmalıdır<sup>27</sup>.

## D. İspat Yükü

Bilgilendirme yükümlülüğünün gereği gibi ifa edildiğinin ispat yükü sigortacıdadır<sup>28</sup> (TTK m. 1423 f. 2 c. 2 ve SSBilY m. 5 f. 1 c. 4). Bilgilendirme formunda bilgilendirilenin imzası varsa bu imza, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi ve sigortanın işleyişi hakkında bilgi sahibi olduğu hususunda karine teşkil etmektedir (SSBilY m. 9 f. 2 c. 3). Bu doğrultuda bilgilendirme formunun sigorta ettiren ve sigortalıdan imzalanarak alınması ve sigortacıda muhafaza edilmesi, ispat yükünün sigortacıda olduğu anlamına gelmektedir. Bu konuda bir yargı kararı, kara taşıtları

<sup>25</sup> Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, § 4-13, s. 98; Tradewinds News (Çevrimiçi), <http://www.tradewindsnews.com/incoming/355824/is-20february-past-its-sell-by-date>, 27.04.2017.

<sup>26</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 225.

<sup>27</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 225-226'da bu konunun tartışmalı olduğunu belirtilmiş ancak dürüstlük kuralı gereği, bilgilendirme veya uyarı yapılmasının zorunlu olduğu sonucuna varılmıştır.

<sup>28</sup> İspat yükü sigortacı veya sigorta acentesinde. Bkz. Yargıtay 11. HD'nin 06.06.2016 tarih ve 2016/1911 E. ve 2016/6247 K. sayılı ve 06.04.2016 tarih, 2015/15458 E. ve 2016/3753 K. nolu kararları (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 01.12.2017.

kasko sigortası sözleşmesinde kiralık olarak kullanılan bir araca ilişkindir<sup>29</sup>. Şöyle ki sigorta özel şartlarında riziko kapsamının dışında olan hâllerden birinin gerçekleşmesi durumunda mahkeme, sigortacının sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce yerine getirmesi gereken bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğini incelemiştir. Bu inceleme sonucunda, ispat yükünün sigortacıda olduğunu ve poliçenin ekinde yer alan dava konusu olayın teminat dışı kaldığını içeren özel şartların sigorta ettiren ve sigortalı tarafından imzalı bilgilendirme formuyla desteklenmediği kararına varmıştır. Bu doğrultuda sigortacının tazminat ödemesi gerekmediğine ilişkin yerel mahkeme kararını bozmuştur.

### **E. Yükümlülüğün İhlâline Uygulanacak Yaptırım**

Bilgilendirme yükümlülüğü yerine getirilmediğinde, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinin yapılmasına on dört gün içerisinde “itiraz etmediği durumda” sigorta sözleşmesi poliçede yazılı şartlarla kurulmuş sayılacaktır (TTK m. 1423 f. 2). Bu düzenleme, sigorta sözleşmesinin poliçede yazılı şartlarla kurulmaması için sigorta ettirene bir itirazda bulunma yükü yüklemesi sebebiyle sigortacının lehinedir. Zira sigortacının yerine getirmesi gereken borcunu yerine getirmemesi durumunda, sigorta ettirenin aleyhine olabilecek bir sonucun engellenmesi ancak sigorta ettirenin itiraz etmesiyle, bir davranışta bulunmasıyla mümkün kılınmıştır.

Bilgilendirme yükümlülüğünün ihlaline ilişkin TTK m. 1423 f. 2 düzenlemesinden başka, aynı konuya ilişkin SSBilY düzenlemesi mevcuttur. SSBilY m. 7 f. 1 uyarınca: (a) bilgilendirme gereği gibi yerine getirilmemiş, (b) sigortacı hakkında yanıtıcı bilgi verilmiş, (c) SSBilY uyarınca düzenlenen Bilgilendirme Formu gereği gibi teslim edilmemiş, (d) Bilgilendirme Formunda yer alan bilgiler gerçeğe aykırı şekilde düzenlenmişse ve bu durum “sigorta ettirenin sigorta sözleşmesine ilişkin kararına etki etmişse” sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini fesih ve tazminat hakları<sup>30</sup> bulunmaktadır<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> Yargıtay 17. HD'nin 02.04.2015 tarih, 2014/25229 E., 2015/5264 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 02.05.2017.

<sup>30</sup> Bu hakların kullanılabilmesi için öncelikle oluşan durumun sigorta ettirenin kararına etki etmiş olması gerekir. Bkz. Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 352'de bu koşul dikkate alınmaksızın fesih ve tazminat haklarının kullanılabileceği ifadesine karşılık, Yazıcıoğlu, **Sigorta Araçları**, s. 200, dn. 210'da yazar, bu koşulun dikkate alınmamasını yerinde bulmadığını belirtmektedir. İkinci olarak

Sigortacının bilgilendirme yükümlülüğüne aykırı davrandığına ilişkin sigorta ettirenin on dört gün içerisinde itirazda bulunmaması yukarıda belirtildiği gibi, TTK m. 1423 f. 2’de düzenlenmiştir. Ancak “bu süre içinde itirazda bulunulmasının” sigorta sözleşmesini nasıl etkileyeceği TTK’da açıkça düzenlenmemiştir. Bu düzenlemede “itiraz” ile hangi hukuki kurumun anlaşılması gerektiği belirsizdir. Konuyla ilgili öğretide çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre, TTK m. 1432 f. 2 hükmünün mefhum-u muhalifinden sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinin kurulmasına ilişkin iradesini geri almasının “sözleşmeden dönme<sup>32</sup>”, olarak anlaşılmalıdır. Buna karşılık itirazın, “sözleşmenin feshi” olarak anlaşılması gerektiği savunulduğu gibi<sup>33</sup>, itirazın sonuçlarının sigorta ettirenin takdirine göre değerlendirilmesi gerektiği de ileri sürülmüştür<sup>34</sup>. Bunlardan başka öğretide TTK m. 1423 f. 2 hükmünde düzenlenen bu yaptırımın, TBK m. 39 hükmünde öngörülen yanılma/aldatma/korkutma sonucu sözleşme yapan tarafın “sözleşmeyle bağlı

---

ise sigorta ettirenin bir zarara uğramış olması ile zararlar bu yükümlülüğün ihlali arasında uygun illiyet bağı bulunması gerekmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Bilgilendirme 2014**, s. 218. Karş. Mehmet Özdamar, “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Bağlamında Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğünü İhlal Eden Sigortacıya Uygulanacak Yaptırım Sorunu”, **İÜHFİM**, C. 71, S. 2, 2013., s. 355, dn. 26.

Bu düzenlemede dikkat çeken eksiklikler, sigortacının tazminat ödemeyi reddetmesi durumunda oluşacak sonucun SSBiY’de düzenlenmemiş olması ve sigorta ettirenin sigorta sözleşmesine ilişkin kararına etki etmesinin ispat güçlüğü ve (a)-(b)-(c)-(d) hâllerinden her birini kapsayıp kapsamadığının belirsiz oluşudur.

<sup>31</sup> Aydınlatma yükümlülüğünün yaptırımına ilişkin bu iki düzenleme arasındaki birinci farklılık, TTK m. 1423 f. 2’ye karşılık, SSBiY m. 7’de aydınlatma yükümlülüğü ihlalinin “sigorta ettirenin kararına etki etmesi” koşulunun aranmasıdır. Bunun anlamı SSBiY m. 7 düzenlemesi ile, sigorta ettiren tarafından sadece yükümlülüğün ihlali değil; yükümlülüğün doğru şekilde yerine getirilmesinin mümkün olması durumunda, bu sözleşmenin hiç kurulmayacağı veya bu koşullarla kurulmayacağı ayrıca ispat edilmelidir. Buna karşılık TTK m. 1423 f. 2’deki yaptırımın uygulanması için salt yükümlülüğün ihlal ettiğinin ispatı yeterlidir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Bilgilendirme 2014**, s. 218; Yazıcıoğlu, **Sigorta Araçları**, s. 200. İkinci olarak TTK m. 1473 f. 2’de yükümlülüğün ihlali hâlinde yaptırımın ne olduğu belirsizken, SSBiY m. 7 f. 1 uyarınca sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini feshetme ve tazminat talep etme hakları düzenlenmiştir. Öğretide TTK’nın itiraz kurumuna ilişkin düzenlemesi karşısında yaptırıma ilişkin SSBiY düzenlemesinde tanınan hakların birbirleriyle çeliştikleri gerekçesi ile uygulanamayacağı görüşü de mevcuttur. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 243; Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 196. Öte yandan aynı gerekçe ile SSBiY’nin yaptırıma ilişkin hükmünün zımnen ortadan kalkmış kabul edilmesi, dolayısıyla ya TTK ile uyumlu hâle getirilmesi ya da TTK hükmünün tadilinin gerektiği savunulmuştur. Bkz. Özdamar, **Yaptırım**, s. 357-359. Yazar, aydınlatma yükümlülüğünün ifasına ilişkin SSBiY ile TTK hükümlerinin (TTK ile açıkça çelişmediği sürece) birlikte uygulanabileceğini, TTK hükümleri dışında TMK m. 2 dürüstlük kuralı uyarınca sigorta ettirenin tazminat talep edebileceğini ileri sürmektedir.

<sup>32</sup> Şeker Ögüz/Sevinç Kuyucu, **Sigorta Hukuku**, s. 24. Bu hakkın geçmişe etkili olarak ortadan kalkacağına ilişkin olarak bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 239, son paragraf ve 241-242.

<sup>33</sup> Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, **Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası**, Ankara, BTHAE, 2014, s. 325. Bundan başka bu hakkın fesih veya poliçede yazılı şartların değiştirilmesi şeklinde anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Özdamar, **Yaptırım**, s. 356.

<sup>34</sup> Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 365.



olmadığını bildirme”/” iptal hakkı”yla benzerlik taşıdığı ifade edilmiştir<sup>35</sup>. Konuyla ilgili başka bir görüşe göre ise itiraza bağlanacak sonucun itirazın içeriğine göre değerlendirilmesi gerektiği savunulmuştur. Şöyle ki, TTK m. 1423 hükmündeki ifadenin mefhum-u muhalifinden hareketle, sigorta ettirenin itirazı, sözleşmenin ya “poliçede yazılı şartlarla kurulduğuna” ya da “hiç kurulmamış sayılacağına” ilişkin şekilde yorumlanıp anlaşılabilir<sup>36</sup>. Sigorta ettiren sözleşmenin yapılmasına itiraz ediyorsa bu doğrultuda itiraz, “duruma (sigorta himayesi sağlama ediminin ifasının başlayıp başlamadığı) göre fesih veya cayma olarak” kabul edilmelidir; bu durumda sigorta ettiren, SSBilY m. 7 uyarınca varsa uğradığı zararı talep edebilecektir<sup>37</sup>. Ancak sigorta ettirenin itirazı, bilgilendirilmediği bir veya birden fazla sözleşme koşuluna ilişkinse durum farklıdır. Sigorta ettirenin itirazının sigortacı tarafından haksız bulunduğu veya cevaplanmadığı takdirde, bu hususun sigorta ettirenin sözleşme yapma iradesini etkilemesi şartıyla sigorta ettiren SSBilY m. 7 hükmünde öngörülen haklarını kullanabilecek; itirazının haklı bulunması örneğinde ise tarafların bu itiraz doğrultusunda anlaşması mümkün olacaktır<sup>38</sup>. Son olarak, sigortacının sözleşme değişikliğini ek prim ödenmesi şartına bağlaması örneğinde, sigorta ettirenin ek prim ödemeyi reddi durumunda, taraflar sözleşme değişikliği hususunda anlaşamadıkları takdirde sigorta ettiren SSBilY m. 7 uyarınca fesih haklarını kullanabilecek ve uğradığı zararı talep edebilecektir<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> Yetiş Şamlı, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 2994. Yazar bu görüşünü oluştururken, TTK m. 1423 f. 2'deki “sigorta ettirenin “sigorta sözleşmesinin yapılmasına” on dört gün içinde itiraz edilmesi” ifadesinden, yapılacak itirazın sigorta sözleşmesinin yapılp/kurulup kurulmamasına yönelik bir itiraz olduğu kabulünden hareket etmiştir. Bu görüşün kabul edilmesi durumunda sözleşme iptal edilinceye kadar askıda geçerlidir. Ayrıca bkz. Ünán, **TTK Görüş**, s. 124, Yetiş Şamlı, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 2993. Burada Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 6(5) uyarınca aydınlatma yükümlülüğünün ihlaline bağlanan tek yaptırımın sigortacının, sigorta ettirenin bu yüzden uğradığı zararı tazminle yükümlü tutulması olduğuna dikkat çekilmiştir. Ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, 2994, dn. 60'da yazar, Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 8(1) düzenlemesindeki geri alma hakkının (*Widerruf*) aydınlatma yükümlülüğünün ihlaline has bir yaptırım olmadığına, sigorta ettirene genel olarak tanınmış bir hak olduğuna dikkat çekmiştir. Bu doğrultuda danışmanlık yapma yükümlülüğünün ihlaline bağlanan yaptırımın Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 6(5) uyarınca zararın tazmini iken; bilgilendirme yükümlülüğünün ihlali bakımından özel bir düzenleme bulunmadığı ve bu doğrultuda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 8(1) uygulanmak istendiğinde buradaki geri alma hakkının sözleşmeden dönme hakkından farklı olduğu sonucuna varmıştır.

<sup>36</sup> Yazıcıoğlu, **Sempozyum Bilgilendirme**, s. 412.

<sup>37</sup> Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 413.

<sup>38</sup> Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 412-413.

<sup>39</sup> Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 413.

Bilgilendirme yükümlülüğünün ihlaline ilişkin sigorta hukukunun genel kuralları bakımından dikkat çekilecek hususlar<sup>40</sup> mevcutsa da deniz araçları sorumluluk sigortası bakımından, eksik bilgilendirme önem taşır. SSBiY düzenlemesinin aksine TTK m. 1423'teki itiraz hakkının kullanımında “eksik veya yanıltıcı bilgi verilen veya bilgi verilmeyen konunun sigorta ettirenin kararına etki etmesi” şartı aranmamıştır. Ancak açıktır ki, bu şartın aranmaması, hakkın kötüye kullanılmaması yasağı çerçevesinde değerlendirilmelidir<sup>41</sup>. Öte yandan, bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda kabul edilecek yaptırım, eksik veya yanıltıcı olarak yerine getirildiği takdirde de geçerli kabul edilmelidir<sup>42</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortalarında en çok karşılaşılabilecek olan durum, eksik bilgilendirmedir. Şöyle ki sigorta ettirenin çoğunlukla donatan olduğu dikkate alınarak, yaptığı deniz ticareti faaliyeti dolayısıyla bilgilendirilmesine çok da gerek olmadığı düşüncesiyle eksik bilgilendirilmesi söz konusu olabilir. Böyle bir durumda donatan/sigorta ettiren, gereği gibi bilgilendirilmemesi sonrasında zarara uğradığı ve zararının sigortacı tarafından karşılanmadığı takdirde yeteri kadar bilgilendirilmediği gerekçesiyle sigortacıya dava açabilir. Örnek bir dava, poliçede

<sup>40</sup> Birincisi sigorta ettirenin yapabileceği itiraz bakımından öngörülen on dört günlük sürenin başlangıcının hükümde açıklanmamış olmasıdır. İkincisi m. 1423 f. 2'de yer verilen yaptırımın sözleşme öncesi aydınlatma yükümlülüğü için öngörülmüş olmasıdır. Oysa sözleşme sırasında yerine getirilmesi gereken aydınlatma yükümlülüğü için de aynı husus geçerli olmalı idi. Üçüncüsü ise sigorta poliçesinin yazılı öneriden veya tarafların anlaşmasından farklı düzenlenmesine ilişkin TTK m. 1425 f. 2 ile aydınlatma yükümlülüğüne ilişkin hükümlerdir. Bu düzenlemeler birlikte değerlendirildiğinde, taraflarının anlaştığı hükümler dışında bir hükmün poliçede yer alması durumunda, sigorta ettiren ve sigortalının aleyhine olan hükümlerin geçersiz olacağı anlaşılmaktadır. Böyle bir örnekte sigortacı yenileme döneminde poliçenin bir önceki döneme göre bir rizikosunu sınırlandırmak yönünde bir düzenleme yaptıysa, imzalı bir bilgilendirme formu yoksa ve dolayısıyla bu konuda sigorta ettireni aydınlatma yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat imkânı bulunmuyorsa, bu sınırlandırma sigorta ettiren aleyhinedir, geçersiz olacaktır. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 225. Bu düzenleme karşısında, sigorta sözleşmesinin kurulmasına on dört gün içinde itiraz edilmemesi durumunda sözleşmenin yazılı şartlarla kurulmuş sayılacağına ilişkin m. 1423 f. 2 düzenlemesi yer almaktadır. Ancak TTK m. 1425 f. 2 uyarınca sigorta ettiren bakımından geçersiz olacak hükümler ile bu hükmün birlikte uygulanması mümkün görünmemektedir.

<sup>41</sup> Yetiş Şamlı, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 2992.

<sup>42</sup> Yazıcıoğlu, **Sempozyum Bilgilendirme**, s. 411; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 239. Ünan'a göre de, bilgilendirmenin eksik veya yanlış yapılmış olduğu hâller de TTK m. 1423 f. 2 kapsamında kabul edilmelidir. Bundan başka hükmün geniş yorumlanması gerektiğine yönelik bkz. Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 163; aynı doğrultuda, Yetiş Şamlı, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 2991. Karş. Ahmet Karayazgan, “Avrupa Birliği Mevzuatı Karşısında Türk Sigorta Aracılık Hukuku”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender'e 50. Yıl Birlikte Çalışma Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 795; Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 280-288. Yazara göre sigortacının verdiği bilgilerin ve önerilerin yanlış olması, eksik olması, gereğinden fazla olması, aydınlatma yükümlülüğünün gereği gibi ifa edilmemesi hâllerine örnektir.

yer alan *speedboat* klotuna teknik bir dille yer verildiği gerekçesiyle bu kloza aykırı davranıştan ötürü meydana gelen zararın sigorta teminatı kapsamında olmadığını kabul etmeyen sigorta ettirenin sigortacısına başvurusuna ilişkindir<sup>43</sup>. Sigorta ettiren davasını, poliçede bu şarta yer verilmiş şekli ve şartın matbu bir formda olmasından dolayı sigortacının kendisini bu şartla ilgili bilgilendirmediği savına dayandırmaktadır. Karardan anlaşıldığı kadarıyla yatlar için öngörülen sigorta, hem tekne hem de sorumluluk rizikolarını bir arada barındıran yat sigortasıdır. İlk derece mahkemesi benzer gerekçelerle davacının iddiasını kısmen kabul etmiştir. Ancak Yargıtay 11. HD bu kararı, bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirildiği gerekçesiyle bozmuştur. Karşı oy yazısında ise bu yükümlülüğün yerine getirilip getirilmediği konusunda detaylı bir inceleme yapılmadığı savunulmuştur. Zira bu yazıda sigortacının, poliçede yer alan *speedboat* klotuyla ilgili davacıyı aydınlattığının yasal delillerle kanıtlanamadığı ifade edilmiştir.

Konunun İngiliz hukuku uygulaması, sözleşmeden kaynaklanan uyuşmazlıkların ne şekilde mahkemeye taşınabileceği hususunda fikir vermesi açısından önem taşır. Her ne kadar Anglo Amerikan hukuku ile Kıta Avrupası hukuku arasındaki farklılıklar bir sonuca varılması bakımından bir takım zorluklar taşıyor olsa da, IG kulüplerin bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin kuralı açıklamak gerekir. Şöyle ki, İngiliz hukukunda MIA m. 17 uyarınca deniz sigortası sözleşmesinin her iki tarafı sözleşme müzakerelerinde *uberrimae fidei* ilkesini gözetmekle yükümlüdür<sup>44</sup>. Bunun anlamı tarafların sözleşmeyi kurarken dürüstlük kuralına en üst düzeyde riayet ederek sözleşmeye ilişkin bilgileri, rizikoya etki edebilecek her durumu diğer tarafa iletmesidir<sup>45</sup>. Ancak 2015 Insurance Act'in<sup>46</sup>

<sup>43</sup> Yargıtay 11. HD'nin 10.03.2016 tarih, 2015/9154 E., 2016/2703 K. nolu kararı (Çevrimiçi) www.kazanci.com, 17.05.2017.

<sup>44</sup> İngiliz hukukunda *utmost good faith* olarak adlandırılmaktadır. Türkçeye “dürüstlük kuralına en üst düzeyde riayet” olarak tercüme edilebilir. Bkz. Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, § 15-36, s. 595; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 159; Gürses, **Marine Insurance**, s. 94.

<sup>45</sup> Bu konu ilk olarak Lord Mansfield'in *Carter v Boehm* isimli mahkeme kararındaki değerlendirmesiyle gündeme gelmiştir. [1776] 3 Burr 1905, § 1909-1910. Bilgi için bkz. Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, s. 700; Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, §15-21, s. 591; Thomas J. Schoenbaum, “The Duty of Utmost Good Faith in Marine Insurance Law: A Comparative Analysis of American and English Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 29, S. 1, 1998, s. 4-5; PT Muchlinski, “The insurer's Duty of Good Faith and Disclosure”, **LMCLQ**, C. 27, 1988, s. 27-29.

<sup>46</sup> 2015 Insurance Act ile ilgili bkz. Birinci Bölüm/dn. 91.

yürürlüğe girmesiyle bu düzenlemenin kapsamı genişletilerek, rizikonun doğru ve dürüst şekilde açıklanması<sup>47</sup> ilkesi geçerli kılınmıştır<sup>48</sup>. Bu görev yalnızca sigorta ettirene yüklenmiştir. Bilgilendirme yükümlülüğüne uyulmamasının yaptırımı İngiliz hukukunda MIA m. 17’de düzenlenmiştir. Bu düzenleme, bilgilendirme yükümlülüğüne aykırılık hâlinde, aykırılığa maruz kalan tarafa sözleşmeyi başlangıcından itibaren hüküm doğurmak üzere sona erdirmeye, yani sözleşmeden dönme imkânı tanımaktadır<sup>49</sup>. Oldukça sert bir yaptırım olan bu düzenleme aslında 2015 Insurance Act’in yürürlüğe girmesiyle değişmiştir. Yapılan değişiklikle bu düzenleme yerine sözleşmenin sona erdirilmesinde çeşitli oranlarda yaptırım seçenekleri benimsenmiştir<sup>50</sup>. Ayrıca bu düzenleme yalnızca tüketici olmayanlar arasında kurulacak sigorta sözleşmelerinde geçerlidir<sup>51</sup>. Konunun IG kulüpleri tarafından değerlendirilmesi sonucunda İngiliz kulüpler bu yaptırımları uygulamama kararı almıştır. Bu doğrultuda yaptırım bakımından MIA m. 17 uyarınca öngörülen düzenlemenin muhafazası kabul edilmiştir<sup>52</sup>. Görev için, 2015 Insurance Act ile benimsenen çözüm kabul edilmektedir. Bu doğrultuda Türk hukukunda yukarıda açıklanan sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilmemesinde uygulanacak yaptırım bakımından İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde 2015 Insurance Act geçerli sayılmamaktadır. Bu düzenlemenin yürürlüğe girmesinden önce bilgilendirme yükümlülüğü hem

---

<sup>47</sup> *Fair representation of risk*, 2015 Insurance Act Part 2(3).

<sup>48</sup> Buna göre sigorta ettirenin bu görevi yerine getirmiş kabul edilmesi için üç koşul ve ayrıca beş istisna düzenlenmiştir. Yeni düzenlemede bu esaslar sigorta ettirenin yerine getirmesi gereken koşullar olmaları sebebi ile burada ayrıca açıklanmamaktadır.

<sup>49</sup> İngiliz hukukunda “*avoidance*” adı verilen bu sona erdirmenin hukuki niteliği *ab initio* oluşudur. Bunun anlamı, sigorta sözleşmesinin bu şekilde sona erdirilmesinin en baştan sözleşmenin hiç var olmamış şekilde sonuç doğurmasıdır. Bkz. Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, §15-145; s. 637; Susan Hodges, **Cases and Materials on Marine Insurance Law**, Cavendish, 2004, s. 241; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 160-167.

<sup>50</sup> Bu yaptırımlar sigorta ettirenin yükümlülüğü ihlalinde “kasti veya pervasız (*deliberate or reckless*)” olup olmadığının tespitine ve eğer sigorta ettiren yükümlülüğünü yerine getirmiş olsaydı sigortacının ne yapmış olacağı nın değerlendirilmesi sonucunda işlerlik kazanacaktır.

<sup>51</sup> 2015 Insurance Act Part 2(1): “*This Part applies to non-consumer insurance contracts only.*” (“Bu bölüm yalnızca tüketici dışındaki sigorta sözleşmelerine uygulanır.”)

<sup>52</sup> Kulüpler, 2015 Insurance Act Part 2/3 ilâ 7 düzenlemelerini kabul ederken; Part 2/8’te öngörülen yaptırımları uygulamayacağına karar vermektedir. Bkz. Sascha Patel, Shipowners, Mayıs 2016 (Çevrimiçi) <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/insuranceact2015.htm> 19.12.2017; Brittanian Sirküleri, 08.02.2017 (Çevrimiçi) <https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2017/09/The-UK-Insurance-Act-2015-additional-insurances-02-2017.pdf> 19.12.2017, IG kulüpler kendilerinin lehine olan bu düzenlemeden vazgeçmek istememiş; 2015 Insurance Act Part 2(8) maddesinin uygulamasını kuracakları sigorta sözleşmeleri bakımından hariç bırakmıştır.

sigortacı hem de sigorta ettiren üzerine yüklenmişti<sup>53</sup>. Buna karşılık mahkeme kararlarına göre bu düzenleme genellikle yükümlülüğün sigorta ettirende olduğu durumlarda işletilmektedir. İngiliz hukukunda sigortacının sigorta ettirene karşı yerine getirmesi gereken bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin örnek verilen içtihat *Bankue Financiere* kararıdır<sup>54</sup>. Sigorta ettirenin bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin *Carter v Boehm* davasından<sup>55</sup> iki yüz yıl sonra ilk kez bu kararda bu sefer sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünün mevcut olduğuna hükmedilmiştir<sup>56</sup>. Kredi sigortasına ilişkin bu uyuşmazlıkta Bay Ballestro, hileyle kredi karşılığı bir miktar parayı alarak kaçmıştır. Kredi sigortası poliçesinde hile istisnası yer almaktadır. Bu sebeple kredi sağlayan bankalar, kredi sigortası kapsamında talepte bulunamamıştır. Bunun yerine, sigorta sözleşmesi kapsamında sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirmediği gerekçesiyle talepte bulunmuştur. Talebin gerekçesi brokerinin hilesi hakkında bankanın aydınlatılmamış olmasıdır. Yerel ve yüksek mahkemeler davanın bu kısmı bakımından aynı görüştedir<sup>57</sup>. 2015 Insurance Act öncesinde her ne kadar MIA m. 17 düzenlemesinin hem sigortacı hem de sigorta ettiren bakımından işlemesi gerektiği düzenlenmişse de “sigortacının” bilgilendirme yükümlülüğüne aykırı davranışının dava konusu olduğuna pek rastlanmamıştır<sup>58</sup>.

İngiliz hukukundan başka PEICL’da ise sigorta ettireni bilgilendirme yükümlülüğü sigortacının sigorta ettirene sözleşme öncesi belgelerin teslimi kenar başlığı altında düzenlenmiştir (PEICL m. 2.201). Sigortacı, sigorta sözleşmesini

---

<sup>53</sup> MIA m. 17’de açıkça bu yükümlülüğün sözleşmenin her iki tarafına yüklendiği açıkça belirtilmektedir. Aynı doğrultuda bkz. *Carter v Boehm* (1766) Burr 1905, §1909; *Goldshlager v Royal Ins Co Ltd* (1978) 84 DLR (3d) 355, par 365; *Container Transport International Inc. & Another v. Oceanus Mutual Underwriting Assn. (Bermuda) Ltd*, [1984] 1 Lloyd’s Rep. 476, § 525; *Cf Manifest Shipping Co Ltd v Uni-Polaris Shipping Co Ltd*; *The Star Sea* [2001] UKHL 1; [2001] 2 WLR 170, § 76. Buna karşılık uygulamada mahkeme önüne gelen uyuşmazlıkların büyük çoğunluğunun sigortacının aydınlatma yükümlülüğüne ilişkin olmadığı; sigorta ettirenin sigortacıya karşı olan yükümlülüğünün ihlaline ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca bkz. Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, §15-36, s. 595; Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, s. 700.

<sup>54</sup> *Banque Financiere de la Cite v Westgate Ins Co Ltd* [1991] 2 A.C. 249.

<sup>55</sup> Bkz. İkinci Bölüm/dn. 45.

<sup>56</sup> Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, § 15-37, s. 595.

<sup>57</sup> *House of Lords* tarafından karar, başka bir konuya ilişkin gerekçeyle reddedilmiştir.

<sup>58</sup> Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, § 15-37, s. 595 ve § 15-38, s. 596; Richard Williams, **Gard Guidance to the Rules**, Danimarka, Gard AS, 2015, (Çevrimiçi) [http://www.gard.no/Content/20889036/Gard\\_Guidance\\_to\\_the\\_Rules.pdf](http://www.gard.no/Content/20889036/Gard_Guidance_to_the_Rules.pdf), Kural 11.3.3.2, s. 512, 17.11.2017; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 159-160.

yaptığı sırada önerdiği teminat ile kendisince bilinen veya bilinmesi gereken başvuru sahibinin gereksinimleri arasındaki tutarsızlıklar hakkında başvuru sahibini uyarmakla yükümlüdür (PEICL m. 2.202 f. 1). Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde ise sigortacı, kusursuz olması hâli dışında, uyarı yükümlülüğünü ihlal etmesinden kaynaklanan bütün zararlar için sigorta ettireni tazmin etmekle yükümlü olur ve sigorta ettiren, ihlali öğrenme tarihinden başlayarak iki ay içinde yazılı bildirim yoluyla sözleşmeyi feshedebilir<sup>59</sup> (PEICL m. 2.202 f. 2).

### III. Sigorta Poliçesi Düzenleme ve Verme Yükümlülüğü

#### A. Poliçenin Hazırlanması ve İçeriği

Sigorta sözleşmesinin kurulması için tarafların iradelerinin uyuşması yeterlidir. Herhangi bir yazılı şekil şartı aranmamaktadır<sup>60</sup>. Bununla birlikte uygulamada sigorta sözleşmelerinin senetle belgelenmesi<sup>61</sup> yoluna gidilerek “sigorta poliçesi” düzenlenmektedir<sup>62</sup>. Bu doğrultuda sigorta poliçesi, sigorta sözleşmesinin

<sup>59</sup> PEICL m. 2:202 tercümesi için bkz. Ünan/Atamer, **ASSHİ**, s. 25. Detaylı bilgi için bkz. Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 124.

<sup>60</sup> Bkz. Birinci Bölüm/V/B, “Sözleşmenin Kurulmasına Yönelik İrade Açıklamaları”.

<sup>61</sup> TTK m. 1424 f. 1 uyarınca poliçe düzenlenmesi zorunludur. Sigorta poliçesi ispat aracıdır. Bkz. Yargıtay 11. HD’nin 06.10.2005 tarih, 2005/10610 E. ve 2005/9315 K. ile 02.03.2000 tarih, 2000/565 E. ve 2000/1700 K. nolu iki kararı (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 01.12.2017. Ayrıca bkz. HMK m. 200 f. 1. TTK m. 1424 f. 1 uyarınca poliçe düzenlenmesi zorunludur.

<sup>62</sup> 6762 sayılı TTK m. 1265 f. 2 hükmünde sigorta poliçesinin sigorta ettirenin nama, emre veya hamiline yazılı olarak düzenlenebileceğine ilişkin hükmünün varlığı doğrultusunda, sigorta poliçesinin kıymetli evrak vasfını haiz olup olmadığı konusunda öğretide tartışılmıştı. Sigorta poliçesinin kıymetli evrak olarak kabul edilmemesi gerektiği yönünde bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 198; Fahiman Tekil, “Ticaret Kanununun Revizyonu Üzerine Düşünceler”, **Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998, s. 596; Kayıhan, **Prim**, s. 40; Arseven, **Sigorta Hukuku**, s. 155; Reşat Atabek, **Sigorta Hukuku**, İstanbul, 1950, s. 15; Hüseyin Ülgen/Mehmet Helvacı/Abuzer Kendigelen/Arslan Kaya, **Kıymetli Evrak Hukuku**, 10. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 6. Bu görüş karşısında bazı yazarlar nama yazılı poliçelerin adi senet hükmünde olmasına karşılık emre ve hamiline yazılı poliçelerin kıymetli evrak vasfını haiz olduğu görüşünde idi. Bkz. Ernst Hirsch, **Ticaret Hukuku Dersleri**, 3. bs., İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1948, s. 900; Bozer, **Sigorta Hukuku 1965**, s. 137; Bozer, **Sigorta Hukuku 1981**, s. 55-56.

TTK’da, 6762 sayılı TTK m. 1265 f. 2 düzenlenmesinin yer almaması sebebiyle sigorta poliçesinin kıymetli evrak vasfını haiz olmadığı yönünde sona ermiştir. Bkz. Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 27; Ulaş, **Zarar Sigortalı**, s. 64; Ali Ayli, “Sigorta Poliçesinin Kıymetli Evrak Niteliğine Sahip Olup Olmadığı Sorunu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 340; Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 69; Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 198’de dn. 29.

ispatlanmasına yarayan<sup>63</sup>, sigortacı tarafından<sup>64</sup> düzenlenen, ekinde sigorta genel ve özel şartlarıyla bilgilendirme formunun yer aldığı bir senettir<sup>65</sup>. Poliçenin düzenlenmesi kurucu değil, açıklayıcı nitelik taşımaktadır<sup>66</sup>.

Sigorta poliçesinin elektronik ortamda düzenlenmiş hâli olan “e-sigorta poliçesinin”, VUKT’de düzenlendiğine önceden değinmiştik<sup>67</sup>. Ayrıca dikkat çekmek gerekir ki, e-sigorta poliçesi, “kağıt ortamdaki sigorta poliçesiyle aynı hukuki niteliğe” sahiptir (VUKT m. IV.9.1). Ayrıca e-sigorta poliçesi uygulaması, isteğe bağlı bir düzenlemedir (VUKT m. IV.9.4/1). Bununla birlikte Gelir İdaresi Başkanlığı’na, sigortacılara ve sigorta aracılara e-sigorta poliçesi uygulamasına dâhil olma zorunluluğu getirme yetkisi tanınmıştır<sup>68</sup> (VUKT m. IV.9.4/2). Böyle bir zorunluluğun öngörülmesi durumunda anılan şirketlere üç aylık bir süre tanınacaktır. Uygulamaya dahil olan sigortacılar ve sigorta aracıları, her halükarda e-sigorta poliçesi düzenleyecek; sigorta poliçesi ise “talep doğrultusunda” kağıt ortamda ilgisine teslim edilecektir (VUKT m. IV.9.4/3).

Sigorta poliçesinin içeriğinde yer alması gereken bilgiler TTK m. 1425 f. 1’de genel olarak ifade edilmiştir. Bunlar tarafların hakları, temerrüt hükümleri, genel şart ve varsa özel şarttır. Bu hükümde esaslı unsurların bazılarında örnekler vermekle

<sup>63</sup> Çeşitli yargı kararlarında (örnek olarak YHGK’nun 20.12.1995 tarihli, 1995/11-935 E. ve 1995/1137 K. nolu kararı doğrultusunda Yargıtay 17. HD’nin 02.04.2015 tarih, 2014/25229 E. ve 2015/5264 K. nolu kararı) ortak şekilde ifade edildiği üzere, sigorta sözleşmesinin ispat aracı sigorta poliçesidir ancak sigorta sözleşmesinin bulunmadığı durumda ticari defterler ve tarafların beyanları gibi deliller ile sigorta sözleşmesinin varlığının ispatı mümkündür. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 196; Arseven, **Sigorta Hukuku**, s. 132; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 33; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 249; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**, s. 148;

<sup>64</sup> Sigorta poliçesi düzenleme ve teslim yükümlülüğü sigortacıya aittir. Sigorta poliçesini imzalayacak olan taraf, TTK m. 1424 f. 1 c. 1’e göre poliçeyi düzenleyen sigortacıdır. Sigortacılık uygulamasında genellikle poliçeler düzenlendikten sonra sigorta ettirene teslim edilirken, sigorta ettiren tarafından imzalı kopyaları alınmamaktadır. Poliçeyi hazırlayıp sigorta ettirene gönderen sigortacı, sigorta ettirenden imzalı ikinci kopyayı ya kendisine göndermesini istemez ya da isterse bile sigorta ettiren geri göndermemektedir. Sigortacının talebi üzerine “sigortalının dahi” poliçeyi imzalayarak sigortacıya iletmekle mükellef olduğuna ilişkin 6762 sayılı TTK m. 1265 f. 1 c. 2 hükmü, TTK’da yer almamaktadır. Sigorta poliçesinin sigortacı tarafından sigorta ettirene teslim edildiğine dair ispat aracı olarak bu şartın aranması gerektiğine yönelik görüş öğretilmektedir. Bkz. Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 28. Öte yandan, prim taksitlerini ödemekte olan sigorta ettirenin poliçeyi imzalamış sayılacağı savunulabilir.

<sup>65</sup> Ünan, **Hayat Sigortası**, s. 167; Bozer, **Sigorta Hukuku 1965**, s. 135; Atabek, **Sigorta Hukuku**, s. 185; Arseven, **Sigorta Hukuku**, s. 154.

<sup>66</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 62.

<sup>67</sup> Bkz. Birinci Bölüm/VI, “Sözleşmenin Belgelenmesi”, dn. 139.

<sup>68</sup> Öngörülmesi mümkün kılınan e-sigorta uygulamasına dahil olma zorunluluğunun istisnalarına VUKT m. V.7 ve VIII’te yer verilmiştir. VUKT m. V.7 yolcu e-biletlerine ilişkindir. VUKT m. VIII ise diğer hususlar kenar başlığını taşır.

yetinilmiştir<sup>69</sup>. Poliçenin içeriğinde yer alacak diğer hususlar, prim ödeme zamanına ilişkin TTK m. 1431 f. 2’de düzenlenmiştir. Buna göre ilk taksiti dışındaki prim taksitlerinin ödeme zamanı, miktarı ve primin vadesinde ödenmemesinin sonuçları da bu hükümde yer almaktadır<sup>70</sup>. Eklemek gerekir ki, e-sigorta poliçesinde bulunması gereken zorunlu bilgilere ek olarak karekod veya barkod bulunmalıdır (VUKT m. IV.9.3.e). Karekod veya barkodun e-sigorta poliçesinde yer almasının sebebi, Gelir İdaresi Başkanlığı tarafından bu belgelerin elektronik ortamda sorgulanmasını, doğrulanmasını ve görüntülenmesini sağlamaktır.

Sigorta genel şartlarının sigorta sözleşmesi devam ederken değişmesi durumunda sigorta ettiren ve sigortalı lehine olan değişiklikler hemen ve doğrudan uygulanacaktır (TTK m. 1425 f. 3 c. 1). Ancak bu değişiklik, ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içerisinde prim farkı isteyebilir (TTK m. 1425 f. 3 c. 2). Bu süre içerisinde sigorta ettirenin prim farkını ödediği ihtimalde herhangi bir sorun doğmayacaktır. Prim farkının ödenmediği ihtimalde, sözleşme bakımından eski genel şartlar geçerli kabul edilecektir (TTK m. 1425 f. 3 c. 3)

Son olarak belirtmek gerekir ki, poliçeye eklenen sigorta genel şartlarında yabancı dilde sözcüklerin kullanılmaması gerekir<sup>71</sup> (SK m. 11 f. 5). Öte yandan, deniz sigortacılığı uygulamasında matbu İngilizce koşullara yer verilmektedir. Tekne makine sigortası ve yük sigortasında yer verilen koşulların (Enstitü klozları) Türkçe karşılıklarıyla birlikte sigorta poliçesinin eki olarak sigorta ettirene iletilmesi gerekmektedir<sup>72</sup>, meğerki sigorta sözleşmesi yabancı sigortacı ile Türk hukukuna tâbi

<sup>69</sup> Oysa 6762 sayılı TTK m. 1265’te poliçede yer alması gereken bilgiler teker teker sayılmıştır. 6102 sayılı TTK m. 1425’te bu unsurların tamamına yer verilmemişse de, uygulamada poliçeler bu bilgileri içerir şekilde düzenlenmiştir.

<sup>70</sup> TTK’da hem m. 1425 f. 1’de temerrüt hükümlerinin de poliçenin içeriğinde yer alması gerektiği hem de m. 1431 f. 2’de ilk prim dışındaki primler bakımından temerrüt hâlinde oluşacak sonuçların poliçeye yazılmasının gerektiği ifadeleri yer almaktadır. TTK prim ödemede temerrüt hükümlerinin emredici hükümler oldukları gerekçesiyle, poliçede bu hususa ayrıca yer verilmesine gerek olmadığı, bilgilendirme kapsamında sigorta ettirene aktarılması ile yetinilmesi gerektiği görüşü için bkz. Ünán, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 251.

<sup>71</sup> Ayrıca yük sigortaları için bkz. Şeker, **Yük Sigortası**, s. 117. Genel olarak genel ve özel koşullara ilişkin bkz. Mehmet Bahtiyar, “Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırdedilmesi ve Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**, Ankara, 1998, s. 144-145.

<sup>72</sup> 805 nolu ve 10.04.1926 tarihli İktisadi Müesseselerde Mecburi Türkçe Kullanılması Hakkındaki Kanun m. 4 hükmü uyarınca, sözleşmelerde İngilizce klozların kullanılmasının sonucu, bu belgelerin şirketler lehine nazara alınmamasıdır. Şeker, **Yük Sigortası**, s. 21; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**, 2008, s. 207; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Özel Koşulları**, s. 144-145. Öte yandan, dikkat



olarak kurulan donatan/işleten şirket veya Türk vatandaşı sigorta ettirenle kurulmuş olsun<sup>73</sup>. Kurallar Kitapçığı Türkçeye tercüme edilerek<sup>74</sup>, Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin içeriğine dahil edilmektedir<sup>75</sup>. Ayrıca sigortacının web sitesinde Türkçe ve İngilizce olarak bu metin yer alır.

## B. Poliçenin Sigorta Ettirene Verilmesinde Süre

Sigorta sözleşmesinin sigortacı veya sigortacının acentesiyle<sup>76</sup> kurulması durumunda sigortacının poliçe düzenleme borcunun ifa süresi TTK m. 1424 f. 1 uyarınca “yirmi dört saattir”<sup>77</sup>. Ayrıca bu hükümde, “diğer hâller” için on beş günlük

---

edileceği üzere, bu düzenleme uyarınca yaptırım, İngilizce klozların geçersizliği değildir. Ayrıca İngilizce klozların kullanımından ötürü bu şartların geçersizliğinin ileri sürülmesinin hakkın kötüye kullanılması sayılacağı ileri sürülmektedir. Yaşar Karayalçın, “Taşıma Sigortalarında ‘All Risk’ (Bütün Riskler) Klozu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara, 1984, s. 214.

<sup>73</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 21; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**, 2008, s. 207; Bahtiyar, **Sigorta Poliçesi Özel Koşulları**, s. 144-145. Öte yandan, dikkat edileceği üzere, bu düzenleme uyarınca yaptırım, İngilizce klozların geçersizliği değildir. Ayrıca İngilizce klozların kullanımından ötürü bu şartların geçersizliğinin ileri sürülmesinin hakkın kötüye kullanılması sayılacağı ileri sürülmektedir. Yaşar Karayalçın, “Taşıma Sigortalarında ‘All Risk’ (Bütün Riskler) Klozu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara, 1984, s. 214. Yargıtay 11. HD’nin, 13.05.1977 tarih, 77/1651 E. ve 2245 K. nolu kararında “işin niteliği ve özelliği bu tür yabancı tabirlerin kullanılmasını zorunlu kılmaktadır. (...) tarafların amacının Türkçe’den başka bir dil ile mukavele yapmak olduğu iddia edilemeyeceğine göre (...)” gerekçeleriyle aynı sonuca varılmıştır. Son olarak, 805 nolu Kanun m. 7, 23.01.2008 tarih ve 5728 sayılı Kanun m. 5 uyarınca tadil edilmiştir. Buna göre, m. 4’e aykırı hareket eden kişi, “yüz günden az olmamak üzere adli para cezasıyla cezalandırılır.” Konuyla ilgili güncel bir yargı kararı için bkz. Yargıtay 11. HD’nin 05.11.2015 yılında verdiği 2014/15066 E., 2015/11597 K. nolu karar. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 02.07.2017. Uyuşmazlığa konu olayda, taraflarca İngilizce olarak kurulan gemi satım sözleşmesinin hükümsüz olduğuna, 805 nolu Kanun uyarınca yabancı dilde yazılmış sözleşme hükümlerine değer verilemeyeceği gerekçesiyle karar verilmiştir.

<sup>74</sup> Türkçe tercüme gerekliliğinin yerine getirilmemesi durumunda sigortacının bilgilendirme yükümlülüğüne aykırı davranmış sayılacağı görüşü için bkz. Kerim Atamer, “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII**, 12 Haziran 2009, Ankara, BTHAE, 2009, s. 268.

<sup>75</sup> Böylelikle aydınlatma yükümlülüğü kapsamında poliçenin sigorta ettiren tarafından imzalanmasının, genel işlem koşulunu (burada sigorta genel şartını) kabul ettiği yönünde bkz. Yeşim M. Atamer, **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi**, 2. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s. 87.

<sup>76</sup> Sigorta Acenteleri Yönetmeliği m. 17 f. 2 uyarınca sigorta sözleşmesi kurma ve/veya prim tahsil etme yetkisi kural olarak sigortacıya ait olmakla birlikte bu yetki acentelik vekâletnamesinde belirtilmek kaydıyla sigorta acentelerine devredilebilir. Sözleşme yapma yetkisinin sigorta poliçesini düzenlemek yetkisini kapsayacağı hakkında bkz. Yazıcıoğlu, **Sigorta Araçları**, s. 136.

<sup>77</sup> TTK m. 1424 f. 1 hükmünde açıkça belirtilen bu husus, Yargıtay 11. HD’nin 03.11.2008 tarih, 2007/8812 E. ve 2008/12196 K. nolu kararında da vurgulanmaktadır.

bir süre öngörülmüştür. Her iki süre de sözleşmenin kurulmasından başlamaktadır. “Diğer hâller” ifadesinden sigortacının veya sigorta acentesinin dışında bir kişiyle sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini kurması anlaşılmaktadır<sup>78</sup>. Bu durum, deniz araçları sorumluluk sigortalarının çoğunluğu için geçerlidir. Öğretide, bu düzenlemedeki on beş günlük sürenin brokerler için geçerli olduğu görüşü ifade edildiği<sup>79</sup> gibi; brokerler için yirmi dört saat sürenin geçerli olduğu, on beş günlük süre için kanunda belirlenen “diğer hâller”den ne anlaşılması gerektiğinin<sup>80</sup> belirsiz olduğu da savunulmuştur<sup>81</sup>. On beş günlük sürenin yirmi dört saate nazaran oldukça uzun bir süre olması ve sigorta sözleşmesinde prim ödeme borcunun muacceliyeti dikkate alındığında broker bakımından on beş gün yerine yirmi dört saatin uygulanması isabetli olacaktır.

### C. Yükümlülüğün İhlâline Uygulanacak Yaptırım

Sigortacı tarafından poliçenin düzenlenerek sigorta ettirene teslimi borcu, tarafların kurduğu sigorta sözleşmesinden doğan riziko taşıma borcuna dayanan; ancak kanundan doğan bir yan borç niteliğindedir<sup>82</sup>. Dolayısıyla borcun ifa

<sup>78</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 179.

<sup>79</sup> On beş günlük sürenin brokerler için geçerli olduğunu kabul eden yazarlar için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 190-191’de yazar, on beş günlük sürenin “aracı acente” ve “broker” bakımından geçerli olduğu görüşündedir. Aynı doğrultuda bkz. Bozkurt, **Sigorta Hukuku**, s. 71. Şeker Ögüz/Sevinç Kuyucu, **Sigorta Hukuku**, s. 26’da ise yazarlar, yirmi dört saatin sigortacı ve acente, on beş günlük sürenin ise sigorta brokeri bakımından geçerli olduğunu kabul etmektedir. Bundan başka, bu dipnotta anılan yazarlardan Bozkurt’un anılan sayfada yer verdiği ifadeden, acente için de on beş günlük sürenin geçerli olduğu görüşü anlaşılmaktadır. Buna karşılık, TTK m. 1424 f. 1 c. 1’deki ifade acente bakımından açıktır, yirmi dört saatlik süre hem sigortacı hem de acente için geçerlidir. Bununla birlikte hükümdeki ifadenin yirmi dört saatlik sürenin “sözleşme kurma yetkisi olan acente” ve sigortacı için geçerli olacak şekilde okunması gerekmektedir.

<sup>80</sup> TTK m. 1425’in gerekçesinde, 6762 sayılı TTK’daki tellal ifadesini karşılamak üzere burada “diğer hâller” ifadesinin kullanıldığı belirtilmektedir. Bu doğrultuda buradaki ifadenin devamında diğer hâllerin “aracı acente” veya “broker” olduğu sonucuna varılabilir. O hâlde, yirmi dört saatlik süre sigortacı ve sözleşme kurma yetkisi olan acente için geçerli iken; on beş günlük süre “aracı acente” ve “broker” için geçerlidir.

<sup>81</sup> Ünân, **TTK Görüşü**, s. 124-125; Ünân, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 245’te yazar, yirmi dört saatlik sürenin sigortacı ve sigorta acentesi için geçerli olduğu; TTK m. 1424 f. 1’de diğer hâller olarak belirtilen on beş günlük sürenin sigortacının acente dışındaki ve sigortacının kendisiyle sözleşmenin kurulmuş sayılmasını gerektirmeyen bir temsilcisi üzerinden kurulması ile sınırlı olduğu, sigorta brokeri bakımından uygulanamayacağı görüşündedir.

<sup>82</sup> Rayegân Kender, “Poliçe Verme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Hukukî Sonuçlar”, **SHD**, C. 2, S. 1, 1997, s. 7; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 257.

edilmemesi durumunda, niteliğinden ötürü, TBK m. 106-111 çerçevesinde “alacaklı temerrüdü” hükümlerine başvurulabilir<sup>83</sup>.

Sigortacı tarafından poliçenin düzenlenerek sigorta ettirene iletilmesi yükümlülüğünün ihlali, poliçenin süresinde düzenlenmemesi veya poliçenin hiç düzenlenmemesi şeklinde gerçekleşebilir. TTK m. 1424 f. 3’te poliçenin “geç verilmesinin” yaptırımına yer verilmiştir. Ancak “poliçenin hiç düzenlenmemesi” durumunda, herhangi bir yaptırım öngörülmemiştir. Poliçe yalnızca bir ispat vesikasıdır ve poliçenin düzenlenmediği durumlarda sigorta sözleşmesinin ispatının bir önceki paragrafta açıklandığı üzere, genel hükümlere göre yapılması gerekir<sup>84</sup>.

Poliçenin geç verilmesi durumunda sigorta ettiren bir zarara uğradığı takdirde sigortacı, sigorta ettirenin zararını gidermekle yükümlüdür (TTK m. 1424 f. 1 c. 2). Zararın giderilmesine ilişkin yükümlülüğün doğması için poliçenin geç verilmesi ve zararın oluşması ve sigorta ettirenin bu hususları ispatı yeterlidir<sup>85</sup>. Hükümde ayrıca “kusur şartı” aranmamıştır. Bu gerekçeyle burada bir kusursuz sorumluluk hâlinin öngörüldüğü sonucuna ulaşılması isabetli olmayacaktır. Kusursuz sorumluluk hâllerinin düzenlenme sebepleri ve yöntemleri dikkate alındığında bu düzenlemeyi TBK m. 112 hükmünün özel görünümü olarak kabul etmek isabetli olacaktır<sup>86</sup>.

Son olarak yükümlülüğün ihlali ve riziko taşıma borcunun başlangıcı birlikte değerlendirilmelidir. Zamanlama olarak kural olarak önce sözleşme kurulacak, ardından poliçe sigortacı tarafından düzenlenerek sigorta ettirene iletilecek, sigorta ettirenin prim ödeme borcu muaccel hâle gelecek ve sigortacının riziko taşıma borcu,

---

<sup>83</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 257. Alacaklı temerrüdü hakkında bkz. Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 1**, s. 352-357; Necip Kocayusufpaşaoğlu/Hüseyin Hatemi/Rona Serozan/Abdülkadir Arpacı, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Üçüncü Cilt, İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme, Prof. Dr. Rona Serozan, 3. bs. İstanbul, Filiz Kitabevi, 2002, s. 122; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1032 vd. Burada, TBK’nın “borçlu temerrüdü” hükümlerine başvurulması mümkün görünmemektedir. Borçlu temerrüdü hakkında bkz. Oğuzman/Öz, **Borçlar**, s. 459-460; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Üçüncü Cilt**, s. 181-184; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1113 vd.

<sup>84</sup> Karşılaştırmalı hukuk düzenlemelerinden hareketle, poliçenin verilmemesi durumunda ancak sigorta ettirenin bir zarara uğraması durumunda Borçlar hukukunun genel ilkeleri uyarınca geçerli olan yaptırımlarının uygulanabileceği görüşüyle ilgili bkz. Kender, **Poliçe**, s. 9-10. Ayrıca bkz. Mustafa Çeker, “Sigorta Poliçelerinin Düzenlenmesine İlişkin Tüketici Hukuku Sorunları”, **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2015-2016**, Hakan Tokbaş/Fehim Üçışık (Ed.), Ankara, Bilge Yayınevi, 2016, s. 494-506.

<sup>85</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 258; Ünan, **Hayat Sigortası**, s. 172.

<sup>86</sup> Taşkın, **Hayat Sigortası**, s. 212.

ilk prim ödemesiyle<sup>87</sup> başlayacaktır<sup>88</sup>. Bu süreç düşünüldüğünde, sigortacı poliçe düzenleyip sigorta ettirene teslim etmekte gecikirse, henüz ilk prim ödenmeden önce riziko meydana geldiğinde, sigortacının riziko taşıma borcu henüz başlamamış olacaktır. Ancak sigorta ettirenin aleyhine oluşan bu durumun sebebi sigortacının poliçe verme yükümlülüğüne aykırı davranışdır<sup>89</sup>. Bundan dolayı meydana gelen rizikonun sigorta ettirenin zarar görmesine sebep olduğu durumda sigortacı, poliçe düzenleyip sigorta ettirene iletmemiş olmasından dolayı bu zararı karşılamakla yükümlüdür<sup>90</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortalarında karşılaşılabilecek bu husus<sup>91</sup>, sigortacının poliçe düzenleyip sigorta ettirene teslim etmekte gecikmesi sonucunda, henüz ilk prim ödenmeden önce rizikonun meydana gelmesidir. Meydana gelen riziko sigorta ettirenin zarar görmesi sonucunu doğurmuşsa sigortacı poliçeyi sigorta ettirene iletmekten ötürü oluşacak zarardan sorumlu tutulmaktadır<sup>92</sup>.

---

<sup>87</sup> Denizcilikte yük sigortalarında (ve ayrıca kara taşıma sigortalarında) bu kuralın istisnası mevcuttur. TTK m. 1431 f. 1 c. 2'ye göre poliçe henüz düzenlenmemiş olsa bile sözleşmenin kurulduğu anda prim ödenmektedir. Ayrıca Yargıtay 17. HD'nin 10.05.2016 tarih, 2015/19412 E. ve 2016/5723 K. nolu kararında peşin ödenmesi gereken primin ödeme makbuzunun dava dosyasında yer almamasından ötürü "poliçe geçersiz hale gelmiştir." ifadesi kullanılmaktadır. Burada yer verilen ifadenin "sigortacının riziko taşıma borcu doğmamıştır." şeklinde anlaşılması gerekmektedir.

<sup>88</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 244-245.

<sup>89</sup> Benzer gerekçe ile 6762 sayılı TTK'nın yürürlükte olduğu dönemde verilen bir karar örnek verilebilir. Bkz. Yargıtay 11. HD'nin 03.11.2008 tarih, 2007/8812 E. ve 2008/12196 K. nolu kararı.

<sup>90</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 246. Yazar burada TTK m. 1424 f. 1 uyarınca sigorta sözleşmesinin kurulmasından itibaren beş gün geçmiş olmasına rağmen sigortacının poliçe düzenleyip sigorta ettirene iletmemesi dolayısıyla sigorta ettirenin prim ödeme borcunun henüz muaccel olmaması ihtimalini örnek vermiştir. Bu sırada sigorta teminatı kapsamındaki rizikolardan biri meydana geldiği takdirde sigorta ettirenin zararından sigortacının sorumluluğunun "prim zamanında ödenseydi sigorta teminatı kapsamında sigorta ettirenin elde edeceği tutar" ile sınırlı olduğunu ifade etmiştir.

<sup>91</sup> Bundan başka, bir kerede ödeme yapılan poliçelerde prim ödemesinin yapılmasından önce sigortacının riziko taşıma borcunun başlamaması durumunda bu kısa süre içerisinde rizikonun meydana gelmesi örnek verilebilir. Sorun teşkil edebilecek bu durumun deniz araçları sorumluluk sigortalarında ortaya çıkma ihtimali çok azdır.

<sup>92</sup> Poliçenin henüz sigorta ettiren tarafından okunmadığı ve kendisinin muafiyet tutarından haberdar olmadığı gerekçesiyle tazminat tutarından muafiyet tutarının çıkarılması sonrasında kalan tutarın ödemesini yapmaktan kaçınmasının mümkün olup olmayacağı düşünülebilir. Sigortacının aydınlatma yükümlülüğü kapsamında bu konuda bilgilendirme yapması ile bu sorun ortadan kalkacaktır. Bu durum uygulamada deniz araçları sorumluluk sigortalarında karşımıza pek çıkmamaktadır zira sigorta ettirenlerin kuracakları sözleşmede ilk dikkat ettikleri, inceledikleri ve sigortacılarına veya sigorta aracalarına danıştıkları konulardan biri, muafiyet tutarlarıdır.

## IV. Riziko Taşıma Borcu

### A. Genel Olarak

Sigorta sözleşmesi karşılıklı taahhütler içeren, tam iki taraflı bir sözleşmedir. Bu kapsamda sigorta ettirenin prim ödeme borcunun karşılığında, sigortacının temel edimi, riziko taşıma borcudur<sup>93</sup>.

Sigortacı sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşme olasılığıyla ilgili başlıca iki yükümlülük altına girer: (i) Haklı talepler için ödemede bulunmak ve (ii) Sigorta ettireni haksız taleplere karşı savunmak<sup>94</sup>. Bunlardan birincisinde rizikoyu özelleştiren husus, sigorta ettirenin üçüncü kişiye karşı sorumluluğu için gerekli koşulların gerçekleşmesi iken; ikincisinde sigorta ettirenin sorumluluğundan bahsetmeye imkan bulunmamaktadır<sup>95</sup>. Sigorta ettirenin haksız taleplere karşı, yeterli ölçüde savunulmadığı takdirde, sorumluluğu doğabilir.

Sorumluluk sigortalarında sigortalıya karşı doğabilecek tüm sorumlulukların karşılanması sigorta tekniği açısından mümkün olmadığından, sigorta himayesi, öncelikle teminat altına alınan sorumluluğun ve bu sorumluluktan dolayı sigortalının tazmin etmekle yükümlü tutulabileceği zararların belirlenmesi suretiyle sınırlanır<sup>96</sup>. Bununla birlikte, sadece teminat altına alınan sorumluluğun ve zararın belirlenmesi yeterli olmaz. Hem sigortacının riziko taşıma borcunun hangi olguların gerçekleşmesine bağlı olarak doğacağını, hem de rizikonun gerçekleşmesine bağlanan sonuçlar bakımından rizikonun ve gerçekleştiği zamanın belirlenmesi gerekir<sup>97</sup>.

<sup>93</sup> Riziko taşıma borcunun, rizikonun gerçekleşmesinden önce ve sonra olmak üzere iki safhada mevcut olduğuna ilişkin bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 311. Sigorta himayesinin rizikonun gerçekleşmesinden önce statik iken, sonra dinamik hale geleceğine ilişkin “tehlike teorisi” hakkında bkz. Zehra Şeker, “Sigorta Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Üzerine”, **Prof. Dr. M. Kemal Oğuzman’a Armağan**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2000, s. 1044; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 261. Riziko taşıma borcunun rizikonun gerçekleşmesinden önceki ve sonraki safhada sınıflandırılması için bkz. Merih Kemal Omağ, “Sigortacı Açısından Sigorta Sözleşmesinin Hükümleri”, **Özel Sigorta Hukukuna Hakim İlke ve Kurumlar (1975-2016) Makaleler-Tebliğler**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 309-321.

<sup>94</sup> Ünan, **Riziko**, s. 25.

<sup>95</sup> Ünan, **a.e.**, s. 28.

<sup>96</sup> Emine Yazıcıoğlu, “Sorumluluk Sigortalarında Riziko”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 423-424.

<sup>97</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 424.

## B. Riziko Kavramı ve Rizikonun Gerçekleşme Zamanı

Riziko, gerçekleşme olasılığı münhasıran insan iradesine bağlı olmayan olaylardır<sup>98</sup>. Sorumluluk sigortası sözleşmelerinde sigortacının riziko taşıma borcunu yerine getirip getirmediğinin belirlenebilmesi için, rizikonun tanımının o sözleşmeye özgü olarak yapılması; rizikonun ne zaman gerçekleşmiş sayılacağına özel olarak belirlenmesi ihtiyacı doğar. Ayrıca dikkat çekmek gerekir ki rizikonun gerçekleşmesi ile sigortacının ediminin talep edilebilir olması birbirinden farklı hususlar olup, farklı zamanlarda meydana gelebilir<sup>99</sup>. Örnek olarak olay esaslı sorumluluk sigortasında “sorumluluk sebebi olay, teminat süresi içinde gerçekleşir”; ancak “sorumluluk sebebi olayın sonucu olan zararın meydana gelmesi” ve “zarar görenin tazminat talebinde bulunması olgusu” farklı zamanda meydana gelebilir<sup>100</sup>.

Öğretide, sorumluluk sigortalarında riziko ve gerçekleştiği ana ilişkin birçok görüş ileri sürülmüştür. Bunlardan başlıcaları, “olay”, “zarar” ve “talep” esaslı sorumluluk sigortalarıdır. Olay esasının benimsendiği durumda, zarara sebebiyet veren faaliyet veya davranışın, meydana geldiği anda; zarar esasının benimsendiği durumda, bu faaliyet veya davranışın sebep olduğu zararın meydana geldiği anda; talep esasının benimsendiği durumda ise zarar görenin tazminat talebinde bulunduğu anda riziko gerçekleşmiş sayılacaktır<sup>101</sup>. Bunlardan başka *yaygın riziko* görüşü de benimsenmiş olabilir. Bu görüşün benimsenmesi durumunda rizikonun, sorumluluğa yol açan davranış ile üçüncü kişinin sigorta ettirenden talepte bulunduğu an arasındaki sürece yayılmış olduğu kabul edilmektedir<sup>102</sup>. Rizikonun gerçekleşmiş

<sup>98</sup> Ünan, **Riziko**, s. 27. Diğer riziko tanımları için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 293; Omağ, **Rizikonun Ağırlaşması**, s. 9; İnci Kaner, “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Tehlike İle İlgili Görevleri”, **İÜHFİM**, C. 54, S. 1-4, 1991-1994, s. 303-307; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 122 ile dn. 7-8; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 27-31; Tekin Memiş, **Yangın Sigortasında Riziko**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2001, s. 21; Kepkep, **a.g.e.**, s. 55; İlknur Uluğ, “Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği, Ankara, 2004, s. 309; Dursun Saat, **Makina Kırılması Sigortasında Riziko**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 11-13.

<sup>99</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 433.

<sup>100</sup> Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 433. Ayrıca bkz. Ünan, **Riziko**, s. 28-36.

<sup>101</sup> Rizikonun gerçekleşme zamanına ilişkin görüşlerle ilgili detaylı bilgi için bkz. Ünan, **Riziko**, s. 28-36; Samim Ünan, **Sorumluluk Sigortaları Semineri**, 07.04.2006, Y. Temel Enderoğlu (der.), İktisadi Araştırmalar Vakfı, 2006/185, İstanbul, 2006, s. 32; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 288-296; Şenocak, **Mesleki Sorumluluk**, s. 79-132; Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 425-429.

<sup>102</sup> Ünan, **Riziko**, s. 36.

sayılacağı zaman belirlenirken, bir esas benimseneceği gibi birden fazla esas da benimsenebilir<sup>103</sup>.

Türk hukukunda sorumluluk sigortaları bakımından kural olarak benimsenen esas, “olay esası”dır (TTK m. 1473 f. 1). Bu hüküm uyarınca, sigorta poliçelerinin “talep esaslı” hâle getirilmeleri, ancak tarafların açıkça bunu kararlaştırmaları hâlinde mümkündür. Sigortacının olay esasıyla sorumlu olmayı kabul etmesi ayrıca TTK m. 1473 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde “*sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu*” olarak ifade edilmiştir<sup>104</sup>. “Zarar daha sonra doğsa bile” ifadesiyle olay esasının benimsendiği açıkça anlaşılmaktadır.

Temel bir ilke olarak her sorumluluk sigortası sözleşmesinde o sözleşmenin hangi esasa tâbi olduğunun açıkça belirtilmesi gerekir<sup>105</sup>. Bazı genel şartlarda bu esaslardan birden fazlası birlikte kabul edilmiştir<sup>106</sup>. Ancak sigorta genel şartlarında veya sigorta özel şartlarında, sözleşmenin yukarıda açıklanan esaslardan hangisine tâbi olarak kurulduğu açıkça belirtilmeyebilir.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından rizikonun ve gerçekleştiği zamanın özel olarak belirlenmesi önem taşır. Bu açıdan aşağıda önce DASSGŞ ve ardından Kurallar Kitapçığı incelenmektedir.

DASSGŞ’de riziko tanımlanmamıştır. Diğer bazı genel şartların<sup>107</sup> aksine, rizikonun hangi anda gerçekleşmiş sayılacağı da açıkça belirlenmemiştir. Yine de

<sup>103</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 293.

<sup>104</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 429-433. Maddedeki ifadede ve maddenin gerekçesinden, TTK m. 1473 ile Türk hukukunda sigorta poliçelerinin kural olarak olay esaslı olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır; meğerki aksi taraflarca açıkça kararlaştırılmış olsun. Buna karşılık yazara göre TTK m. 1475’te sigortacıya bildirim düzenlenmesi, talep esaslı poliçenin özelliklerine işaret etmektedir.

<sup>105</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerh 2**, s. 296. Alman hukukunda her bir sorumluluk sigorta türü bakımından sigorta genel şartlarında rizikonun tanımlanmakta olduğuna ilişkin bkz. Ünan, **Sorumluluk Sigortaları**, s. 36.

<sup>106</sup> Örnek olarak Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartı m. A.1 (a) ve (b)’den olay ve zarar esaslarının benimsendiği anlaşılmaktadır. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerh 2**, s. 294. Türk sigortacılık uygulamasında kullanılan sorumluluk sigortası genel şartları incelendiğinde, genel şartların olması gereken açıklıkta olmadığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda bazı sigorta genel şartlarının rizikonun gerçekleşme anı bakımından incelenmesi için bkz. Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 445-465.

<sup>107</sup> Örnek olarak Zorunlu Hekim Sorumluluğu Sigortası Genel Şartı m. B.1 uyarınca rizikonun gerçekleşmiş sayılacağı an, sigortalının zarar gören tarafından tazminat talebinde bulunduğu öğrendiği veya zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurduğu an olarak ifade edilmiştir.

DASSGŞ “Sigortanın Konusu” kenar başlıklı m. A.1 maddesi bazı tespitler yapabilmemiz bakımından önem taşır:

*“Bu sigorta ile sigortacı, (...), tahsis amacına uygun şekilde kullanımda bulunduğu süre içinde meydana gelecek bir kaza, sabit ve yüzer cisimlere çarpma ve çatma sonucunda, (...) yolcuların veya üçüncü şahısların uğrayacakları bedeni ve maddi zararlara ilişkin işletmecinin (işletenin) ya da donatanın tazminat sorumluluğunu poliçede yazılı sigorta bedeline kadar temin eder.”*

Anılan düzenlemede, bazı hâller sonucunda yolcu veya üçüncü şahısların uğrayacakları zararlara ilişkin işletenin veya donatanın “tazminat sorumluluğunun” sigorta sözleşmesi şartları uyarınca sigortacı tarafından temin edileceği ifadesi yer almaktadır. Tazminat sorumluluğu temin edilmiş olduğuna göre, bu sorumluluğun doğması için sorumluluğun şartlarının gerçekleşmesi yeterlidir; ayrıca bir talepte bulunulmasına gerek yoktur. Talep olmaksızın tazminat sorumluluğu doğmuş olacağından bu ifadede, DASSGŞ’de “talep esası”nın kabul edilmediği açıkça anlaşılmaktadır. Bu durumda, “olay esası”nın mı yoksa “zarar esası”nın mı benimsendiğinin belirlenmesi gerekir. Burada ise “kaza”, “çarpma”, “çatma” ifadelerine dikkat çekmek gerekir. DASSGŞ m. A.2’de “kaza”, “*Bir veya birden fazla deniz aracının karıştığı ölüm yaralanma veya maddi hasarla sonuçlanmış olay*” olarak tanımlanmıştır. DASSGŞ m. A.1 ve A.2 birlikte değerlendirildiğinde, bu ifadelerden, “olay esasının” benimsendiğini kabul etmek, kanaatimizce isabetli olacaktır. Zira olayın gerçekleşmesi sonucu oluşan zararlardan ziyade, “olaya” (kazaya, çarpmaya, çatmaya) vurgu yapılmaktadır<sup>108</sup>. Dolayısıyla DASSGŞ m. A. 1 hükmü hakkındaki yukarıdaki açıklamalar ışığında, DASSGŞ ile akdedilen sorumluluk sigortalarında sebep olayı gerçekleştiğinde riziko gerçekleşmiş kabul

<sup>108</sup> Farklı gerekçeyle aynı sonuca ulaşan görüş için bkz. Işıklar, **a.g.e.**, s. 225. Yazar, DASSGŞ’de hangi esasın benimsenmiş olduğunun belli olmadığına işaret etmiştir. Bu doğrultuda, TTK m. 1473 f. 1 hükmünde kural olarak olay esası kabul edildiği gerekçesiyle DASSGŞ m. A.1’deki ifadede bu düzenlemede “olay esası”nın benimsendiği görüşündedir. Ayrıca, TTK’da benimsenen olay esası, “sebep olayı esası” olarak nitelendirilmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 430. Sebep olayı teorisiyle ilgili bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **a.e.**, s. 425.



edilmelidir. Olaydan kast edilen ise “sigortalının sorumluluğunu gerektiren zararın sebebi niteliğindeki hukuka aykırı davranış”tır<sup>109</sup>.

İngiliz hukukunda genel olarak sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşme zamanına ilişkin olarak yukarıda açıklanan esaslar arasından talep esası<sup>110</sup>, olay esası<sup>111</sup> veya diğer esaslar benimsenmektedir<sup>112</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde ise sözleşmenin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçığı’nı incelemek gerekir. Bu düzenlemelerde de rizikonun gerçekleşmiş sayılacağı zaman bakımından hangi esasın benimsendiği açıkça belirtilmemiştir. Örnek olarak Standard Kulüp Kural 2.1’i<sup>113</sup> incelediğimizde, açıkça “meydana gelen olaylardan” ifadesine yer verildiğinden “olay esası”nın benimsendiği anlaşılmaktadır. Ayrıca American Club 2001 tarihli bir sirkülerinde, diğer tüm

<sup>109</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 288. Ayrıca bkz. Ünan, **a.e.**, s. 392. Yazar zamanaşımına ilişkin açıklamalarında, TBK m. 72 f. 1’deki “fiil” ifadesinin “zararı doğuran eylem=zararın sebebi”ni anlattığını; bu ifadenin TTK m. 1482 hükmündeki “sigorta konusu olay” ile aynı anlama geldiğini açıklamaktadır.

<sup>110</sup> Talep esası İngiliz hukukunda, *claims made* olarak ifade edilmektedir. Mathias/Shugrue/Marrinson, **a.g.e.**, § 1.03/[1]; Cummins/Venard, **a.e.**, s. 138; Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, § 17-4B, s. 509; Robert Merkin/Chris Nicoll, **Colinvaux’s Law of Insurance in New Zealand**, Thompson Reuters, New Zealand, 2016, s. 1136.

<sup>111</sup> Olay esası İngiliz hukukunda *occurrence based/occurrence of event based* olarak ifade edilmektedir. Bkz. John H. Mathias/John D. Shugrue/Thomas A. Marrinson, **Insurance Coverage Disputes**, Law Journal Press, 2017, § 1.03/[1]; J. David Cummins/Bertrand Venard (Ed.), **Handbook of International Insurance: Between Global Dynamics and Local Contingencies**, Springer, 2007, s. 143; Clark, **The Law of Insurance Contracts**, §18-1B, s. 569-570.

<sup>112</sup> İngiliz hukuku öğretisinde, genel olarak sorumluluk sigortaları bakımından olay esası benimsenmekteyken, son yıllarda daha çok talep esasının benimsenmeye başlandığına ilişkin bkz. Malcolm Clarke, **The Law of Liability Insurance**, 2. bs., Informa Law from Routledge, 2017, s. 69. Ancak sorumluluk sigortalarının birden fazla türü mevcuttur. Örnek olarak avukatın ve sigorta brokerinin sorumluluk sigortaları dahil olmak üzere profesyonel sorumluluk sigortalarında (*professional liability insurance*) günümüzde talep esası benimsenmişken; yaralanma ve eşya zararından kaynaklanan sorumluluk poliçelerinde genellikle “*losses occurring*” esasının benimsendiğine ilişkin bkz. Merkin/Nicoll, **Colinvaux NZ**, s. 1137. Anlaşılmaktadır ki, her hukuk sisteminde olduğu gibi İngiliz ve Yeni Zelanda hukuklarında da farklı sorumluluk sigortaları için farklı esaslar benimsenmiştir. Açıklanan esasların dışında o sözleşmeye has başka koşulların belirlenmesiyle mevcut bir esasın varyasyonu da kabul edilebilir. Ayrıca sorumluluk sigortası sözleşmelerinde uzatılmış bildirim süresi belirlenebildiği gibi, geçmişe etki tarihi/şartı da (*retrospective date*) belirlenebilir. Türk hukukunda bu şartları içeriğinde barındıran bir örnek Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’dır (RG 21.07.2010 tarih ve 27648 sayı. Yürürlük, 30.07.2010). Bu düzenleme m. A.1 f. 2 uyarınca iki yıllık uzatılmış bildirim süresi ile m. A.1 f. 1 uyarınca on yıllık geçmişe etki şartı öngörülmüştür. Uzatılmış bildirim süresiyle (*extended report period*) ilgili bkz. Merkin/Nicoll, **Colinvaux NZ**, s. 1135-1136; Ünan, **Sorumluluk Sigortaları**, s. 36; Ünan, **Riziko**, s. 33. Uzatılmış bildirim süresi hakkında bilgi için bkz. Ünan, **a.e.**, s. 31, dn. 90 ve s. 100-102. Geçmişe etki şartıyla (*retrospective date*) ilgili ise bkz. Merkin/Nicoll, **Colinvaux NZ**, s. 1136; Ünan, **Riziko**, s. 31.

<sup>113</sup> “*The liabilities in respect of which a member is insured by the club must have arisen by reason of the member’s interest in the ship, out of events occurring during the period of the ship’s entry in the club and in connection with the operation of the ship.*”

kulüplerde olduğu gibi American Club Kurallar Kitapçığı bakımından da üstlendikleri himayenin “olay esaslı” olduğu belirtilmiştir<sup>114</sup>. Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde ise Türk P&I Kural 2.1<sup>115</sup> incelendiğinde, Standard Kural 2.1 ile benzer şekilde, sigortacının üstlendiği sorumluluğun, “olay”dan kaynaklanacağı ifadesi yer almaktadır.

## C. Sigorta Himayesinin Kapsamı

### 1. Himaye Kapsamındaki Rizikolar

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu durumlarda, sigorta şirketinin hazırladığı Kurallar Kitapçığı'ndaki<sup>116</sup> esaslar geçerli olmaktadır. Bu sebeple aşağıda Kurallar Kitapçığı'nda öngörülen esaslar çerçevesinde bir inceleme yapılmış olup; DASSGŞ uyarınca özellikli bir durum olduğu takdirde ayrıca belirtilmiştir.

Aşağıda deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde rizikonun kapsamı, (a) “Kişiler bakımından”, (b) “deniz hadiseleri bakımından” ve (c) “diğer hususlar” olarak açıklanmaktadır.

---

<sup>114</sup> Standard Kural 2.1; Shipowners Kural 1/6/A; Gard Kural 2/4/c; Skuld Kural 2.3.3; American Club Kural 1/5/i; 2001 tarihli sirküler, American Club web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.american-club.com/page/circulars/373>, 01.11.2017. Sirkülerde yer alan ifade şöyledir: “*In order to make completely clear the extent and scope of cover which, to use insurance industry jargon, is intended to be available on an “occurrence” rather than “claims made” basis (in common with all other clubs), the following words will be added at the end of the preamble to Rule 2: “...provided that such liabilities, risks, events, occurrences and expenditures arise in respect of the Member’s interest in such ship; and in connection with the operation of such ship by or on behalf of the Member; and out of events occurring during the period of entry of such ship.”*”

<sup>115</sup> “*Sigortalının, sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan sorumluluğu, su aracındaki sigortalananabilir menfaati ile ilgili olarak, sigorta süresi içinde, su aracının işletilmesinden kaynaklanan bir faaliyet sonucu gerçekleşen bir olaydan doğmalıdır.*”

<sup>116</sup> Bkz. Birinci Bölüm/VIII/C/2/b.

## a. Rizikonun Kişiler Bakımından Kapsamı

### (1) Gemi adamları

#### i. Tanım

Milletlerarası deniz sigortacılığı uygulamasında, deniz araçları sorumluluk sigortasının içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçıklarında “gemi adamları” yerine tercih edilen kavramlar farklılık göstermektedir. Gemi adamını karşılamak üzere, *crew*<sup>117</sup> veya *crewmember*'in yanında; *seafarer*<sup>118</sup>, *seaman*, *seamen*<sup>119</sup> sözcükleri de

<sup>117</sup> Genel olarak gemi adamının karşılığında kullanılan yabancı hukuk kavramları için bkz. Cüneyt Süzel, “Master and Seaman”, Chapter 3, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer/Duygu Damar/Feyzi Erçin/Dolunay Özbek/Burcu Çelikçapa-Bilgin/Dilek Bektaşoğlu-Sanlı/Barış Günay/Ecehan Yeşilova-Aras/Cüneyt Süzel/Kübra Yetiş-Şamlı (yazarlar), 2. bs, Wolters Kluwer, 2016, s. 101; Johanna Hjalmarsson, “Crewing Insurance under the Maritime Labour Convention 2006”, Chapter 5, **The Maritime Labour Convention 2006**, Jennifer Lavelle (Ed.), Informa Law from Routledge, 2014, s. 97-98.

Kurallar Kitapçıkları incelendiğinde, örneğin Standard, Tanımlar, Kural 26, s. 49'da *crew* teriminin yalnızca güvertede olan gemi adamlarını değil; gemi üzerinde çalışmayan gemi personelini de kapsar şekilde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Aynı doğrultuda *crew* kullanımı için bkz. Gard, Kural 1, s. 38; Skuld 2017, Ek 1, Tanımlar, s. 55. Öte yandan *crew* teriminin kullanıldığı; ancak Standard, Gard ve Skuld'un aksine, güvertede hizmet etmekte olan gemi adamları dışındaki personelin bu tanıma dâhil olduğuna dair ayrıca bir nota tanımlarda yer vermeyen, yalnızca sözleşmesel bağ arandığı ifadesine yer veren (“*any person, (...) contractually obliged to serve on board of the entered ship.*”) başka bir deyişle *crew* tanımını ilk anlamıyla kullandığı anlaşılan başka bir Kurallar Kitapçığı için bkz. Swedish Club, Kural 1, Tanımlar, s. 13. Standard, Gard ve Skuld doğrultusunda, sabit prim esasına göre çalışan sigortacıardan gemi adamı tanımı için ayrıca bkz. Türk P&I, Tanımlar, s. 8; MS Amlin Tanımlar, Part 6, s. 40 (*crew*); Hanseatic Kural 13 (Hem *crew* hem de *crew member* kullanılmıştır.) Bir başka gemi adamı tanımı, Alman Deniz İş Kanunu (*Seearbeitsgesetz*) Bölüm 3'te yer almaktadır. Bu düzenlemenin başlığı Almanca orijinalinde *Besatzungsmitglieder* (İngilizce tercüme metninde *crew members*) olarak verilmişse de; Bölüm 3(1) uyarınca *Seeleute* (İngilizce tercüme metninde *seafarer*) tanımını karşılayacak şekilde düzenlenmiş olup, detaylı bir listeye kimlerin *Seeleute/seafarer* sayılamayacağı Bölüm 3(3) ve devamında ayrıntılı olarak açıklanmıştır. İngilizce tercüme metni için bkz. (Çevrimiçi) [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:53:::53:P53\\_FILE\\_ID:3132603, 03.10.2017](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:53:::53:P53_FILE_ID:3132603, 03.10.2017). Ayrıca Amerikan hukukunda *seafarer* ve gemiyle ilgili çalışmakta olan diğer kişilerin ayrımı hakkında bkz. Robert Force/Martin J. Norris, **The Law of Seamen**, 5. bs., C. 1, 2016-2017, e-kitap, (Çevrimiçi) Bahçeşehir Üniversitesi Barbaros Kütüphanesi aracılığıyla ulaşıldığından sayfa numarası bulunmamaktadır, Thompson Reuters Westlaw, 29.10.2017, Chapter 2, § 2:2'de genel tanım ve § 2:6'de diğer çalışanlardan ayrımı.

<sup>118</sup> Shipowners, Kural 66, Tanımlar, s. 108. Burada, *crew* terimi daha çok güverte üzerindeki gemi adamlarını karşılamak üzere; *seafarer* terimi ise gemiyle ilgili görev yapmakta olan diğer personeli kapsar şekilde daha geniş anlamı olacak şekilde kullanılmaktadır. Bu tanımın çok geniş olduğuna ilişkin ayrıca bkz. Hjalmarsson, **Crewing Insurance**, § 5.9-5.11, s. 97.

<sup>119</sup> *Seaman*: West of England, Kural 58, s. 93. Burada *crew* terimi daha çok güverte üzerindeki gemi adamlarını karşılamak üzere *seaman* terimi ise gemi ile ilgili görev yapmakta olan diğer personeli de kapsar şekilde daha geniş anlamı olacak şekilde kullanılmıştır. Aynı doğrultuda bkz. North of England, Kural 2, Tanımlar, s. 6; Britannia, Kural 2, Tanımlar, s. 14; Steamship Kural 2, s. 33;

kullanılmaktadır. Sözcük anlamı bakımından *seafarer ve seaman* kavramlarının kapsamı, *crewmember ve crew* kavramlarının kapsamından geniştir. *Seafarer* ifadesinin kapsamına gemi adamlarından başka, güvenlik personeli, sörveyörler, kılavuzlar da girmektedir. Bu kişiler, genellikle gemi adamı iş sözleşmesi kurmamış, fakat gemide bir hizmet görmekte olan kişiler olup; geminin seyri ve işletmesiyle ilgili olmayan kişiler de olabilirler. MLC<sup>120</sup>,de *seafarer* tanımı m. II f. 1 b. (f)'de yapılmıştır. Buna göre *seafarer*, MLC'nin uygulanmakta olduğu bayraklı bir (a) gemide istihdam edilen (*employed*); (b) o gemide bir işle meşgul olan (*engaged*); (c) gemide herhangi bir işle görevlendirilen (*works in any capacity on board of a ship*) kişidir. Tanımın kapsamı oldukça geniştir. Kruvaziyelerde yolcuları eğlendirmekle görevli kişiler de bu düzenleme kapsamında *seafarer* sayılır<sup>121</sup>.

Gemi adamının eşi ve çocukları gemi adamıyla birlikte gemideyse onların da deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi koruması altında sayılmaları için donatan/üye veya sigorta kuruluşunun ön onayı aranmaktadır<sup>122</sup>.

Türk hukukunda gemi adamları, TTK m. 934 uyarınca geminin kaptanı<sup>123</sup> ve gemide çalışan diğer kişiler de dâhil olmak üzere bir sözleşme kurarak gemide

---

American Club, Kural 1/2, s. 26. 1995 UK Merchant Shipping Act, m. 313(1)'de yapılan *seaman* tanımında gemide görevlendirilen kaptan ve pilotların *seaman* olmadığı açıkça belirtilmektedir.

*Seamen*: London P&I, Kural 9.3, s. 9; UK P&I, Kural 44, Tanımlar, s. 100; Japan P&I, Bölüm 2, Kural 19, s. 90. *Seafarer* sözcüğü *seaman/seamen* ile karşılaştırıldığında, *seafarer* cinsiyet farkını ortadan kaldırdığından kullanımı daha fazla tercih edilmelidir. Bkz. LeRoy Lambert/ Rebecca Hamra, "The Law in the United States of Maritime Personal Injury and Death Since 1981: An Update", **Tulane Law Review**, C. 91, S. 5, Mayıs 2017, s. 910, dn. 3.

<sup>120</sup> Orijinal adıyla *Maritime Labour Convention 2006* (MLC). Sözleşmenin yürürlüğe girişine ilişkin bilgiler için bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(1)/iii.

<sup>121</sup> Douglas B. Stevenson, "Maritime Labour Law", Chapter 8, **The IMLI Manuel of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016, s. 214. Yazarın belirttiği gibi, liman otoritesi yetkilisi ve tersane tamir teknikerleri *seafarer* tanımına dâhil değildir. Ancak bir çalışanın *seafarer* olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği açıkça anlaşılır değilse, MLC bayrak devletin bunu belirleyebilir (Resolution 7). Bilim insanları, kruvaziyer gemilerde misafir *entertainer* olanlar ve diğer özellikli kimseler bakımından durum, gemide ne kadar süre buldukları, gemide çalışma sıklıkları, işyeri merkezlerinin neresi olduğu ve işlerinin amacı değerlendirilerek belirlenecektir. *Seafarer* kapsamını belli kişilerle sınırlamak gereklidir. Bilim insanları ile kruvaziyer gemilerde misafir *entertainer* olanlar bakımından dar yorum yapılmalı ve bu kişiler *seafarer* kapsamına alınmayarak MLC korumalarından faydalanmamalıdır. Zira bu kişilerin asıl işleri gemi ile doğrudan bağlantılı değildir. *Seafarer* tanımı ve Resolution 7 ile ilgili bkz. Julia Constantino Chagas Lessa, "The Maritime Labour Convention: an overview", **JIML**, C. 22, 2016, s. 385.

<sup>122</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.165, s. 167.

<sup>123</sup> Kaptan kavramının tanımı için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 129; İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018, s. 109; Cüneyt Süznel, "Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi", **Prof. Dr. Saim Üstündağ'a Armağan**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2009, s. 439-440.

hizmet vermekle yükümlü kişiler olarak tanımlanmıştır<sup>124</sup>. Anılan hükümde, yukarıda açıklanan Kurallar Kitapçığı'nda öngörülen düzenlemelerden daha sınırlayıcı bir gemi adamı tanımı yapıldığı anlaşılmaktadır.

Yalnızca yolcu ve “diğer kişiler” bakımından sigorta himayesinin üstlenildiği DASSGŞ'de ise gemi adamlarına ilişkin hadiselerden kaynaklanan sorumluluk, sigortacının üstlendiği himaye kapsamından hariç tutulduğundan<sup>125</sup> (DASSGŞ m. A.5/b), bu düzenlemede gemi adamı tanımına yer verilmediği anlaşılmaktadır.

## ii. Gemi Adamları Bakımından Teminatın Kapsamı

IG kulüplerinin hazırladığı Kurallar Kitapçıkları incelendiğinde, gemi adamlarına ilişkin teminatın ikiye ayrıldığı anlaşılmaktadır. İlk grupta, gemide bulunan, gemiye gelmek üzere veya gemiden dönmek üzere hareket hâlinde olan gemi adamının yaralanması, hastalanması ve ölümü hâllerine ilişkin hadiseler sonucu oluşan zararlardan kaynaklanan sorumluluklar yer almaktadır<sup>126</sup>. Bu grupta yer alan zararların meydana gelmesi sonucunda sigortacıya yöneltilebilecek tazminat istemleri içerisinde, gemi adamının yaralanması ve hastalanması durumunda hastane, tedavi giderleri; ölümü gerçekleştiğinde cenaze giderleri yer almaktadır. İkinci grupta ise gemi adamlarının karşılaşılabilecekleri hadiseler sonucu oluşabilecek yurda iade masrafları, gemi adamı ikâme masrafları, geminin sefere çıkmasından önce gemi adamlarının sağlık kontrollerine ilişkin masraflar, gemi adamının hastalanması veya yaralanması durumunda ödenecek aylık maaşı, gemi adamlarının kişisel

<sup>124</sup> Karş. Deniz İş Kanunu m. 2/B; DCMKK m. 1/D. Ayrıca, Deniz İş Hukuku kitaplarında işçi bakış açısıyla gemi adamı tanımları için bkz. Bektaş Kar, **Deniz İş Hukuku** (Ders Kitabı), Ankara, Yetkin Yayınları, 2014, s. 85-86; Bektaş Kar, **İçtihatları ve Mevzuatları ile Deniz İş Hukuku**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2011, s. 55-58; Mehmet Nusret Bedük, **Deniz İş Sözleşmesi**, Bursa, Ekin Yayınları, 2012, s. 12-14; Esra Dünder, **Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2012, s. 60.

<sup>125</sup> “DASSGŞ m. A.5/b uyarınca “Gemi adamları, sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan (kaçak olarak seyahat eden) kişilerin talepleri” zorunlu sigortanın teminatının kapsamının dışındadır.”

<sup>126</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.151, s. 165; Gold, **Gard P&I**, s. 256. Kurallar Kitapçıkları'nda ise West of England, Kural 2, Bölüm 1, s. 6; Standard, Kural 3.1.1, s. 4; Shipowners, Kural 2/1/A, s. 26; Gard, Kural 27 s. 57; Skuld, Kural 7.1.1, s. 20; UK P&I, Kural 2, Bölüm 2 ve 3, s. 11; London P&I, Kural 9.3 ve 9.4, s. 9; North of England, Kural 19 (1) (a), s. 24; Britannia, Kural 19 (1) (A) s. 31; Steamship, Kural 25/ii/a, s. 58; American Club, Kural 2/1/B; Swedish Club, Kural 3.1, s. 16; Japan P&I, Bölüm 2, Kural 19 (1), s. 90. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak bkz. Türk P&I, Kural 3.1; MS Amlin Part 1/section 1 ve Hanseatic Kural 13.1.

eşyasının<sup>127</sup> kaybı veya eşyanın zarara uğramasına ilişkin masraflar sigortacıya karşı yöneltilebilecek talepler arasındadır.

İlk grup bakımından en sık karşılaşılan talepler, gemi adamının ölümü durumunda üçüncü kişi; yaralanması veya hastalanması durumunda ise kendisi tarafından sigortacıya yöneltilen maddi ve manevi tazminat talepleridir. Gemi adamının ölümü hâlinde ailesi, sigortacıdan destekten yoksun kalma tazminatı; yaralanması veya hastalanması durumunda ise kendisi, iş görmezlik tazminatı veya manevi tazminat talep edebilir. Uygulamada bu tür hadiseler meydana geldiğinde, uyuşmazlıklar çoğunlukla geminin sigortacısı veya yetkilendirdiği muhabir firma hasar servisleri tarafından dava aşamasına gitmeden, sulh yoluyla çözümlenmektedir. Bu durum, sigortacıların benzer hadiselerde birbirinden farklı tutarlarda ödeme yapabilmesine sebep olmaktadır. Tarafların anlaşamaması durumunda ise hadise, mahkemeye taşınmaktadır. Bu durumda, sigortacı bir avukat yetkilendirerek uyuşmazlığı avukatı aracılığıyla takip etmektedir.

Bir deniz hadisesi sonucunda gemi adamının hastalanması veya yaralanması hâlinde, bu durum onun gemideki işine devam etmesine engel olmayacak nitelikte ise, işini kaybetmek istemeyen gemi adamı, işverenine talep yöneltmekten imtina edebilir. Bu sebeple uygulamada, bu örneklerin büyük bir kısmı kayıt altına alınamamaktadır. Geminin sebep olduğu yaralanma veya hastalanma hadiseleri hasar kaydına da yansımamakta, şirket çalışanlarının yaralanma ve hastalanma hadiseleri gerçekleşmiş gibi bir bilgi oluşmaktadır. Dolayısıyla gelecekte benzer bir olay meydana geldiğinde gemi adamı talepte bulunmak istediğinde önceden böyle bir hadiseyle hiç karşılaşmadığı beyan edilebilir. Bu husus, uygulamada işçisine/gemi adamına karşı güçlü konumda olan donatan şirketin lehine sonuçlar doğurmakta; sigortacının hasar prim oranını değerlendirirken esas aldığı değerlerden birini değiştirmektedir.

Donatanın yukarıda anılan gemi adamı teminatları kapsamında meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğu, gemi adamıyla kurduğu iş sözleşmesinden

---

<sup>127</sup> Gemi adamının “kişisel” eşyasının kaybı sonucu oluşan zarar dolayısıyla tazminat talepleri sigortacının himaye borcu kapsamındayken, “değerli” eşyasının kaybı sonucu oluşan zarar dolayısıyla tazminat talepleri sigortacının himaye borcu kapsamında değildir. Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(1)/iv/(b).

doğabilir<sup>128</sup>. Gemi adamlarıyla kurulan iş sözleşmelerinin himaye kapsamında olabilmesi için bu sözleşme metinlerinin, sigortacı tarafından onaylanması gerekir<sup>129</sup>.

Gemi adamının meydana gelen deniz hadiseleri sonucunda yurda iadesi gerekebilir. Sigortacı, gemi adamının yaralanması, hastalanması ve sözleşmesinin sona ermesi durumları sonucunda kendisine yöneltilen yurda iadede kaynaklanan masraflara ilişkin tazminat taleplerini kural olarak karşılamaktadır<sup>130</sup>. Gemi adamının ölümü durumunda cenazesinin yurda iadesi ve cenaze masrafları da bu kapsamda değerlendirilmektedir<sup>131</sup>. Yurda iade taleplerinde ödenecek sigorta tazminatına, ölüm hâlinde gemi adamının ailesine ödenecek tazminat; yaralanma ve hastalanma hâlinde ise gemi adamı ikamesi, kendisine ödenecek tazminat ve sağlık kontrolü giderleri de dahildir<sup>132</sup>. Dikkat çekmek isteriz ki, yurda iade talepleri bakımından deniz araçları sorumluluk sigortalarının kapsamının dışında tutulan hususlar da mevcuttur, bunlar bir sonraki başlık altında ayrıca açıklanmaktadır<sup>133</sup>.

---

<sup>128</sup> Gemi adamının donatan ile kurabileceği iş sözleşmeleri çeşitlidir. Örnek olarak, bireysel iş sözleşmesi, ITF (*International Transport Workers' Federation*) standart sözleşmesi, Toplu İş Sözleşmesi (*Collective Bargaining Agreement – CBA*), gemi adamının milliyetine göre oluşturulan standart sözleşmeler (*Philippines Overseas Employment Administration – POEA*) kullanılabilir. Sözleşme türleri için bkz. Stevenson, **a.g.e.**, s. 217-219. Ayrıca bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, 10.167, s. 167; Gold, **Gard P&I**, 15.2, s. 238.

<sup>129</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 167, § 10.164; Shipowners Kural 1/E, s. 27; Gard Kural 27/1/f/i, s. 58.

<sup>130</sup> Yurda iadeyle ilgili MLC öncesinde, 2012'de yayımlanan bir çalışmada verilen bilgiler için bkz. Bedük, **a.g.e.**, s. 302-315. MLC'de yurda iade için bkz. Stevenson, **a.g.e.**, s. 224; Cüneyt Sözel, "Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Hükümlerinin Karşılaştırılması", **İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II**, İstanbul, Beta Yayınları, 2018, s. 186-187.

<sup>131</sup> Bkz. dn. 129.

<sup>132</sup> Gemi adamı ikamesi, *substitution* olarak adlandırılmaktadır. Bkz. West of England, Kural 2, Bölüm 3, s. 8'de yurda iade ve ikâme masrafları; Standard, Kural 3.1.2'de yurda iade, Kural 3.1.3'te ikâme masrafları, s. 4; Shipowners, Kural 2/1/B, s. 26-27; Gard, Kural 27/1/b, s. 57'de yurda iade, Kural 27/1/a, s. 57'de cenaze masrafları, Kural 27/2/b ve c, s. 58'de ise ikâme masrafları; Skuld, Kural 7.1.4 vd., s. 21'de yurda iadeyi, s. 7.1.10, s. 21'de ikâme masrafları; UK P&I, Kural 2, Bölüm 4, s. 11; London P&I, Kural 9.6, s. 10; North of England, Kural 19 (1) (d), s. 25'te yurda iade ve ikâme masrafları, Kural 19(1)(a), s. 24'te cenaze masrafları; Britannia, Kural 19 (1) (G), s. 32'de yurda iade ve 19 (1) (D) s. 32'de ikâme masrafları; Steamship, Kural 25/ii/c, s. 58'de yurda iade, Kural 25/ii/d, s. 58'de ikâme masrafları ve Kural 25/ii/b'de cenaze masrafları; American Club, Kural 2/2; Swedish Club, Kural 3.1.e s. 16'da yurda iade, Kural 3 Bölüm 1(c) s. 16'da ise ikâme masrafları; Japan P&I, Bölüm 2, Kural 19 (6), s. 91'de yurda iade, Bölüm 2, Kural 19 (4), s. 91'de ikâme masrafları. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortalılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.1.2 s. 18'de yurda iade, 3.1.3 s. 18'de ikâme masrafları; MS Amlin Part 1/section 2 yurda iade, Kural 3 ikâme ve aylıklara ilişkin masraflar, s. 5; Hanseatic Kural 13.1.1 yurda iade, 13.1.3 ikâme masrafları ve 13.1.4 aylıklara ilişkin masraflar.

<sup>133</sup> Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(1)/ii.

Türk hukuku uyarınca gemi adamının dahil olduğu bir iş kazası gerçekleştiğinde, Deniz İş Kanunu'nda buna ilişkin bir esas yer olmadığından TTK ve/veya TBK hükümleri uygulanmaktadır<sup>134</sup>.

### iii. Milletlerarası Düzenlemelerin Sigorta Teminatına Etkisi

Gemi adamlarının haklarına ilişkin deniz iş hukuku alanındaki milletlerarası kaynak, Uluslararası İş Örgütü<sup>135</sup> tarafından 18.05.2007 tarihinde kabul edilen *Maritime Labour Convention*/Denizcilik Çalışma Sözleşmesidir<sup>136</sup>. Bu düzenleme, milletlerarası alanda 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>137</sup>. Türkiye, MLC'ye

<sup>134</sup> Serdar Acar, **Gemiadamı Talepleri**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012, s. 59 ile 76-77.

<sup>135</sup> *International Labour Organization*'ın tarihçesi için, (Çevrimiçi) [http://www.ilo.org/ankara/about-us/WCMS\\_372874/lang--tr/index.htm](http://www.ilo.org/ankara/about-us/WCMS_372874/lang--tr/index.htm), 16.04.2017

<sup>136</sup> MLC'ye ilişkin genel bilgiler için bkz. Didem Algantürk Light, "Deniz İş Sözleşmesi 2006 Hakkında İnceleme ve Değerlendirme", **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XI, 2007, S. 1-2, s. 269-278; John Isaac Blanck Jr, "Reflections on the Negotiation of the Maritime Labour Convention 2006 at the International Labor Organization" **Tulane Maritime Law Journal**, C. 31, S. 1, 2006, s. 35-56; Jenifer Lavelle, **The Maritime Labour Convention 2006**, Londra, Informa, 2013; Iliana Christodoulou Varotsi, "Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives", **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 43, S. 4, Kasım 2012, s. 481. Sözleşmeye ilişkin tarihsel bilgi için bkz. Luci Carey, "The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and The Fisher", **Australia and New Zealand Maritime Law Journal**, C. 31, 2017, s. 15-16; Aldo Chircop/William Moreira/Hugh Kindred/Edgar Gold (Ed.), **Canadian Maritime Law**, 2. bs., Toronto, Irwin Law, 2016, s. 471-487.

MLC'nin 18.01.2017 tarihinde yürürlüğe giren 2014 tarihli tadili, çalışmamız bakımından önem taşımaktadır. Bundan başka, 2016 tarihli tadili, 08.01.2019 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Son olarak 2018 tarihli tadilin ise 26.12.2020'de yürürlüğe girmesi planlanmaktadır.

MLC 2014 tadili metni için bkz., (Çevrimiçi) [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:51:P51\\_CONTENT\\_REPOSITORY\\_ID:325789016:10.2017](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:325789016:10.2017). "Amendments to the Code implementing Regulation 2.5 – Repatriation of the MLC, 2006." başlıklı metnin I/A başlıklı, A2.5.2 başlıklı 3 numaralı paragrafı.

MLC 2016 tadili metni için bkz. (Çevrimiçi) [www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:51:P51\\_CONTENT\\_REPOSITORY\\_ID:3303971,16.10.2017](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3303971,16.10.2017).

MLC 2018 tadili metni için bkz. (Çevrimiçi) [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51\\_CONTENT\\_REPOSITORY\\_ID:3952969,12.12.2018](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3952969,12.12.2018).

<sup>137</sup> Yürürlük tarihinin 29.08.2013 olduğuna ilişkin bkz. (Çevrimiçi) [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C186](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186) ile [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_220626.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_220626.pdf), 23.10.2017.

Taraf Devletlerin listesi için bkz. ILO websitesi (Çevrimiçi) <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>; 2014 değişikliklerini onaylayan taraf devletlerin listesi için [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301\\_INSTRUMENT\\_AME](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301_INSTRUMENT_AME) NDMENT\_ID:3256971; 2016 değişikliklerini onaylayan taraf devletlerin listesi için bkz.



taraf olma sürecini Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun'un<sup>138</sup> yayımlanmasıyla başlatmıştır<sup>139</sup>.

MLC ile gemi adamlarının hak ve taleplerine ilişkin asgari standartlar belirlenmiştir<sup>140</sup>. Böylelikle MLC sayesinde deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin gemi adamı teminatları genişletilmiştir.

İlk olarak MLC'nin uygulama alanını açıklamak gerekir<sup>141</sup>. MLC m. II f. 4 hükmüne göre sözleşme, iç sularda ve liman kurallarının geçerli olduğu liman sahası içerisinde ticari faaliyet gerçekleştiren (balıkçı gemileri, geleneksel şekilde inşa edilmiş gemiler ve askeri gemiler haricinde) tüm gemilere uygulanır. Bu hükümler, bu gemilerde çalışan tüm gemi adamları için geçerlidir. Bu noktada, MLC'ye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerde durumun ne olduğu sorusu önem taşır. Uygulama alanının açıklandığı MLC m. II f. 4 hükmünde buna ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak MLC m. V f. 7 hükmünde, milletlerarası alanda “daha fazla avantajlı uygulama olmaması” prensibine yer verilmiştir<sup>142</sup>. Burada

---

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301\\_INSTRUMENT\\_AME NDMENT\\_ID:3303970, 23.10.2017](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11301::NO:RP,11301:P11301_INSTRUMENT_AME NDMENT_ID:3303970, 23.10.2017).

<sup>138</sup> 02.03.2017 tarih ve 6898 sayılı Kanun (RG 25.03.2017 tarih ve 30018 sayı).

<sup>139</sup> Bununla birlikte, yürürlük sürecinin tamamlanması için Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun m. 4 uyarınca, yürütme bakımından yetkili Bakanlar Kurulu'nun alacağı onay kararının Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürü'ne gönderilmesi gerekmektedir. Böylelikle MLC m. VIII f. 1'de öngörülen tescil süreci başlayacaktır. MLC m. VIII f. 4 uyarınca, Türkiye'nin onayının tescili işlemi tamamlanmasından itibaren on iki ay sonra bu Sözleşme Türkiye bakımından yürürlük kazanacaktır. ILO websitesinde Ocak 2019 itibarıyla yapılan incelemede, bu sürecin tamamlanmadığı anlaşılmaktadır. Bkz. 2006 MLC'nin yürürlüğe girmediği ülkeler listesi, (Çevrimiçi) [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11310:0::NO:11310:P11310\\_INSTRUMENT\\_ID:312331:NO, 02.01.2019](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11310:0::NO:11310:P11310_INSTRUMENT_ID:312331:NO, 02.01.2019).

<sup>140</sup> 2006 MLC ile gemi adamlarının özel bir korumadan faydalanmalarının gerekli olduğu bilinciyle milletlerarası hükümler oluşturulması suretiyle korunmaları amaçlanmaktadır. Bkz. MLC Giriş metninin Türkçe'ye tercümesi, s. 27-28, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss89.pdf, 16.10.2017>. Düzenlemeler, on altı madde (*Articles I - IXI*), beş kural (*Regulations 1.1 – 5.3*) ve Kod (*Code*) kısımlarından oluşmaktadır. Maddelerde ve Kurallarda sözleşmenin genel hükümleri ile genel olarak sorumluluklar ve haklar; Kod kısmında ise bağlayıcı Standart Bölüm A (*Standards Part A*) ve bağlayıcı olmayan, yol gösterici nitelikteki Yönerge Bölüm B (*Guidelines Part B*) adı verilen hükümler yer almaktadır. Bkz. MLC m. VI f. 1 ile m. XVI f. 2 ilâ 4. Ayrıca bkz. Alexandre Charbonneau/Patrick Chaumette, “The ILO Maritime Labour Convention 2006: An Example of Innovative Normative Consolidation in a Globalized Sector”, *European Labour Law Journal*, C. 1, S. 3, 2010, s. 339.

<sup>141</sup> MLC'nin uygulama alanı ile ilgili ayrıca Bek Mateusz, “The Scope of Application of Maritime Labour Convention”, *Shipping and Trade Law*, C. 13, S. 7, 2013, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com, 06.08.2017](http://www.i-law.com, 06.08.2017).

<sup>142</sup> Anılan düzenleme şöyledir: “*Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State*”

hedef, MLC'ye taraf olan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere tanınan yükümlülükler karşısında MLC'ye taraf olmayan devletlerin haksız avantaj sağlamalarına engel olmaktır. Bunun yolu da, taraf devletin limanlarına uğrayacak olan MLC'ye taraf olmayan devletin bayrağını taşıyan gemileri MLC Kural 5.2.1 uyarınca yapılacak liman devlet denetimlerine tâbi kılmaktır. Böylelikle, MLC yalnızca MLC'ye taraf olan devletlerin bayrağını taşıyan gemilere değil; MLC'ye taraf olmasa da, MLC'ye taraf olan bir devletin limanına uğrayan yabancı bayraklı gemilere de uygulanmaktadır. MLC'ye taraf devlet limanına uğrayacak her gemi, MLC standartlarına uyum sağlamak durumundadır.

MLC ile getirilen düzenlemelerden çalışmamızla ilgili olan ikincisi, beş yüz groston ve üzeri olan ve milletlerarası sefer yapan gemilerle beş yüz groston ve üzeri olan, taraf devlet bayrağını taşıyan ve başka bir devletin limanında veya limanları arasında faaliyet gösteren gemilere ilişkindir. Bu gemiler<sup>143</sup> için MLC sertifikası taşıma zorunluluğu getirilmiştir<sup>144</sup>. Öte yandan MLC sertifikası taşıma zorunluluğu açıkça belirtilmese de, MLC'ye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemilerin, MLC'ye taraf devletin limanlarını ziyaret etmesi durumunda liman devleti denetimine tâbi olacağından, bu gemilerin de MLC standartlarına uyması gereklidir.

MLC kapsamında düzenlenen bazı hususlar, MLC öncesinde de deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamında idi. Örnek olarak, gemi adamlarının hastalanması, yaralanması veya ölümü hadiselerinin meydana gelmesinden kaynaklanan sorumluluklar, bir önceki başlık altında açıklanan sorumluluklar arasında yer almaktadır. 2014 yılı tadilinden önce de bu hadiseler sonucu meydana gelen yurda iade ve gemi adamı aylıkları içerir sigorta tazminatı talepleri, sigortacı tarafından karşılanmaktaydı. Ancak donatanın mali durumunun bozulması hatta iflâsı sonucunda geminin terki durumunda gemi adamının yurda iadesi ve aylıklarının

---

*that has ratified it.*" Genellikle milletlerarası anlaşmalarla devletlere yüklenen sorumluluklarla ilgili öngörülen bir ilkedir. (*no more favorable treatment*). Bu ilke hakkında bilgi ve daha önce hangi sözleşmelerde kullanıldığına ilişkin bkz. Henrik Ringbom, **European Union Maritime Safety Policy and International Law**, Publications on Ocean Development Volume 64, Leiden, Martinus Nijhoff, 2008, s. 239, dn. 156; Tony George Puthucherril, **From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime**, Leiden, Martinus Nijhoff, 2010, s. 161-162.

<sup>143</sup> MLC Kural 5.1.3 f. 1 ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/456) ve Dışişleri Komisyonu Raporu, TBMM, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 89. (Çevrimiçi) [www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss89.pdf](http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss89.pdf), 16.10.2017, s. 106.

<sup>144</sup> MLC m. V f. 3 ile Reg. 5.1.3 § 1.

gemi adamına ödenmesi sigorta kapsamında bulunmamaktaydı. Bu doğrultuda IG kulüpleri gemi adamları teminatlarında (2006 MLC'nin tadillerden önceki hâliyle) güncelleme yapma kararı aldı<sup>145</sup>. Öte yandan 2014 yılında MLC tadilleri yapılmış ve bu tadiller 18.01.2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2014 tadilleri iki konuya ilişkindir. Birincisi geminin terkine<sup>146</sup> (MLC Kural 2.5, *Standard A.2.5, Guideline B.2.5.3*); ikincisi ise gemi adamının ölümü veya yaralanması, hastalanması veya bir tehlikenin meydana gelmesi sonucunda uzun dönem sakatlığına (MLC Kural 4.2, *Standard A.4.2, Guideline B.4.2*) ilişkindir. MLC Kural 2.5'te düzenlenen şartların kapsamında, geminin terki durumunda gemi adamının yurda iadesi ve aylıklarının ödenmesine ilişkin bir finansal güvence sağlanmasına ilişkin kurallar yer almaktadır. Sorumluluk, beş yüz groston ve üzeri milletlerarası sefer yapan ticaret gemileri için öngörülmüştür. Bu finansal güvencenin üç türlü olabilmesi mümkündür. Bunlardan ilki sosyal güvenlik sistemi, ikincisi ulusal fon ve üçüncüsü sigortadır<sup>147</sup>. Diğer milletlerarası sözleşmelerden farklı olarak finansal güvence bakımından sorumluluk, donatan ve diğer kişilere değil; taraf devletlere yüklenmektedir. Bu doğrultuda finansal güvenceye ilişkin bu hükümlerin deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamı içerisinde değerlendirileceği IG kulüpleri tarafından kabul edilmiştir<sup>148</sup>.

<sup>145</sup> Standard Kulüp, 12.10.2016 tarihli sirkülerinde diğer IG kulüp açıklamaları ile aynı doğrultuda bu görüşe yer verilmektedir. Bkz Standard Sirküleri, (Çevrimiçi) [www.standard-club.com/media/2392281/12-october-2016-std-eur-circ-maritime-labour-convention-2006-as-amended-financial-security-requirements.pdf](http://www.standard-club.com/media/2392281/12-october-2016-std-eur-circ-maritime-labour-convention-2006-as-amended-financial-security-requirements.pdf); [www.steamshipmutual.com/publications/Articles/igmlcfsr1016.htm](http://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/igmlcfsr1016.htm); [www.ukpandi.com/knowledge-publications/industry-issues/industry-developments/maritime-labour-convention-2006](http://www.ukpandi.com/knowledge-publications/industry-issues/industry-developments/maritime-labour-convention-2006); [www.shipownersclub.com/publications/maritime-labour-convention-2006-as-amended-mlc-financial-security-requirements](http://www.shipownersclub.com/publications/maritime-labour-convention-2006-as-amended-mlc-financial-security-requirements), 18.10.2017. Ayrıca bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.159'da sigortacıya doğrudan başvuruyu mümkün kılabilmek için "*pay to be paid*" kuralından feragati mümkün kılan düzenlemelerin sigortacılar tarafından kabul edilebileceği görüşüne yer verilmektedir.

<sup>146</sup> Terk (*abandonment*) ile ilgili genel bilgi için bkz. Gillman/Blanchard/Merkin/Blanchard/Templeman/Hopkins, **Arnould**, Chapter 30, § 30-01-30-41, s. 1576-1625; Bennett, **The Law of Marine Insurance**, s. 692 vd; Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, §31-6A, s. 1052. Ayrıca, 2014 tadillerinin yürürlüğe girmesinden ve dolayısıyla IG kulüplerinin ilave teminat açıklamasından önce hazırlanmış bir makale için bkz. Denis Nifontov, "Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers", **The Maritime Labour Convention 2006 International Labour Law Redefined**, Chapter 6, Jenifer Lavelle (Ed.), Abingdon, Informa Law from Routledge, 2014, s. 117-119. Bu makalede yer alan terk tanımı için bkz. § 6.65.

<sup>147</sup> MLC 2014 tadili kapsamında MLC'ye eklenen Standard A2.5.2/3.

<sup>148</sup> 28.4.2014 tarihli haber, (Çevrimiçi) [www.igpandi.org/News+and+Information/News/2014/271](http://www.igpandi.org/News+and+Information/News/2014/271) 18.10.2017. Ardından IG kulüp üyelerinden birisi olan Skuld'un websitesinde, P&I kulüplerin yaklaşımının MLC tadillerini P&I kapsamında değerlendirmek yaklaşımı içerisinde oldukları, ancak çeşitli olasılıkların hâlihazırda değerlendirilmekte olduğuna ilişkin olarak bkz. 02.10.2015 tarihli haber [www.skuld.com/topics/people/mlc-2006/insight/insight---mlc-2006/future-amendments](http://www.skuld.com/topics/people/mlc-2006/insight/insight---mlc-2006/future-amendments), Son olarak 16.3.2013 tarihinde yayımlanan yazıda, MLC'ye üye olan her devlet ile görüşülerek durumun

Sözleşmeye taraf olan on ülke bu sigorta türü için gemilerin taşıyacakları P&I sertifikalarını kabul edileceklerini açıklamıştır<sup>149</sup>. Bu gelişmeler sonucunda, MLC'nin 2014 tadilleri bakımından IG kulüpleri ek bir teminatla gemi donatanlarına MLC güvencesi sağlamak konusunda karar kılmıştır<sup>150</sup>. Buna göre, Kulübün önceden onayı olması kaydıyla, ilgili kulüp veya sabit prim esasına göre çalışan sigortacı, MLC ilave teminatı uyarınca öngörülen teminatı sağlayacaktır.

MLC ilave teminatının kapsamına, kulüplerin veya sabit prim esasına göre çalışan sigortacıların standart teminatında yer almayan, donatanın mali durumunun bozulmasının sonucunda iflâs etmesiyle geminin terki hâlinde gemi adamına ödenecek yurda iade masrafları ve bazı aylıklar girmektedir. Gemi adamının böyle bir durumda sigortacıya doğrudan başvuruda bulunarak masraflarını talep etmesi durumunda sigortacı, kurallarında belirtilmeyen bir hususa ilişkin bir ödeme yaptığı takdirde, sigorta ettiren/donatan, kulübe bu tutarda geri ödeme yapmakla yükümlü tutulmuştur<sup>151</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde yer almayan, geminin terki durumunda yurda iade masraflarıyla aylıklarının ödenmesine ilişkin finansal güvence sağlanmasına ilişkin düzenlemenin MLC'de yer almasının sebebi, donatanın mali durumunun bozularak gemiyi ve gemi adamlarını terki durumunda gemi adamlarının zor durumda kalması ihtimalini azaltmaya çalışmaktır. MLC'nin uygulandığı gemiler bakımından finansal güvencenin varlığı, gemi adamının zor durumda kalması sonucunda onu korumaya yöneliktir. Ancak pratikte donatanın gemiyi ve gemi adamlarını terki, donatanın iflası durumunda söz konusu olacaktır. Bu doğrultuda donatanın sigorta sözleşmesinin primlerini ödeyememesi sigorta sözleşmesinin sağladığı imkânlardan da faydalanamaması sonucunu doğuracaktır. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin kapsamında olmayan, MLC'nin

---

değerlendirileceğinin kararlaştırıldığı anlaşılmaktadır. (Çevrimiçi) [http://www.igpandi.org/article/entry-into-force-of-the-maritime-labour-convention-2006-mlc\\_3](http://www.igpandi.org/article/entry-into-force-of-the-maritime-labour-convention-2006-mlc_3), 8.12.2017.

<sup>149</sup> Bkz. 21.5.2013 tarihli Shipowners P&I Club haberinde bu on ülkenin Bahamalar, Cayman Adaları, Kıbrıs, Kiribati, Liberya, St. Kitts & Nevis adaları, Marshall Adaları, Malta, İsviçre, Tuvalu and Birleşik Krallık olduğunu, diğer ülkelerden de herhangi bir red beyanı alınmadığı açıklanmıştır, (Çevrimiçi) [www.shipownersclub.com/publications/international-group-compulsory-insurance-s-c-maritime-labour-convention](http://www.shipownersclub.com/publications/international-group-compulsory-insurance-s-c-maritime-labour-convention), 8.12.2017.

<sup>150</sup> Örnek olarak Standard Kulüp ilave teminatı için bkz. Standard 2017 MLC İlave Teminatı, s. 69.

<sup>151</sup> Kulüpler böyle bir düzenleme yapılmasının sebebini şöyle açıklamıştır, bkz. Maritime Labour Convention 2006 as amended (MLC) Financial Security Requirements International Group FAQs For Members, Soru 12'nin cevabı, s. 3, (Çevrimiçi) [www.standard-club.com/media/2474487/mlc-faq.pdf](http://www.standard-club.com/media/2474487/mlc-faq.pdf), 17.10.2017.

öngördüğü finansal güvencenin donatanın iflası durumunda işler oluşu bu sebeple önem taşır<sup>152</sup>. Zira anılan sebeple donatana ulaşamayan gemi adamı, sigortacıya başvurabilecektir<sup>153</sup>. Anılan finansal güvencenin kapsamında gemi adamının dört aylık maaşı ve diğer alacakları, yurda iade masrafları ve yemek, kalacak yer ve bakım masrafları gibi diğer temel ihtiyaçlarına ilişkin masraflar yer almaktadır<sup>154</sup>. Dikkat çekmek gerekir ki MLC’de öngörülen ilave teminat uyarınca himaye altına alınan bir sorumluluk, bir sosyal güvenlik sistemi tarafından karşılanabiliyorsa, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında üstlenilen himaye ile bu sorumluluktan kaynaklanan tazminat ayrıca karşılanamayacaktır<sup>155</sup>.

Son olarak MLC sertifikalarıyla ilgili önemli bir husus, sertifikalarının geçerliliğine ilişkindir. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin sona ermesi durumunda sigortacının sona ermeye ilişkin bayrak devletinin ilgili birimine

---

<sup>152</sup> Stevenson, **a.g.e.**, s. 225.

<sup>153</sup> Burada sigortacıya başvuru CLC anlamında doğrudan başvuru şeklinde değildir. Yalnızca terk durumunda söz konusu olmasından başka, MLC’ye taraf devletin hukuku da bu açıdan önem taşıyacaktır. Örnek olarak İngiliz hukukunda *The Fanti and the Padre Island* [1990] 2 Lloyd’s Rep. 191 kararını tersine çeviren *2010 Third Parties Act*’te deniz sigortaları için öngörülen s. 9(1)-(5) karşısında MLC’nin durumuna ilişkin açıklamalar için bkz. Hjalmarsson, **Crewing Insurance**, § 5.75-5.78.

<sup>154</sup> MLC 2014 tadilleri kapsamında kabul edilen Standard A2.5.2/2. Julia Constantino Chaga Lessa/Johanna Hjalmarsson, “Repatriation and Financial Security for Seafarers: Amendments to Maritime Labour Convention”, **Shipping and Trade Law**, C. 14, S. 7, 2014, s. 1-3.

<sup>155</sup> Gard, Ek 4/4/3, s. 120’de MLC ilave teminatına ilişkin not. Benzer doğrultuda bkz. Standard MLC İlave Teminatı, İstisnalar, Kural 3, s. 69. Ayrıca bkz. Türk P&I MLC İlave Teminatı, Kural 22, paragraf 3, s. 83. Ayrıca bkz. Gold, **Gard P&I**, s. 258, § 15.7.6. MLC’nin yürürlüğe girmesinden önce hazırlanan bu çalışmada, Norveç hukukundaki zorunlu sigorta uygulaması uyarınca işverenin ödediği prim karşılığında zarara uğrayan gemi adamının, doğrudan zorunlu sigorta sisteminden tazminat talep edebilmesi söz konusu olduğu belirtilmiştir. Bu doğrultuda MLC kapsamında kulüpler tarafından MLC ilave teminatıyla sağlanan güvencenin, MLC 2014 değişiklikleri öncesinde Norveç hukukunun uygulandığı sigorta sözleşmelerinde mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

Türk gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilerde çalıştığı durumda ise kural olarak tâbi olduğu hukukun Türk hukuku olmamasından ötürü SGK’ya başvuru mümkün olmamaktadır. MLC’nin yürürlüğe girmesinden önce hazırlanan bir çalışmada verilen örnek için bkz. Acar, **Gemiadamı Talepleri**, s. 69. Gemi adamının SGK’ya tâbi olması için çalıştığı gemi, Türk bayraklı olmalıdır. Ancak Türk hukukuna tâbi olarak kurulan donatan şirketler, şirketlerinin vergi yükümlülüğünü azaltmak için kurdukları yabancı *offshore* şirketler üzerinden, gemilerine elverişli bayrak olarak adlandırılan bayrak devletlerin bayraklarını çekerek ticari faaliyetlerini bu şekilde sürdürmekte, bu yabancı bayraklı gemilerde gemi adamlarını çalıştırarak SGK ödemelerini yapmaktan imtina etmektedirler. Elverişli bayrakla ilgili bkz. Yigen, **a.g.m.**, s. 529-531; Nuray Ekşi, “ITF’in Elverişli Bayrak (*Flag of Convenience*) Taşıyan Gemilerde Çalışanları Korumak İçin Yaptığı Çalışmalar”, **Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan**, C. 1, İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s. 831-832; Lütfi Yeşilbağ, “Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi”, **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99**, Bildiri Kitabı, A. İ. Aldoğan/Y. Ünsan/E. Bayraktarkatal (Ed.) İstanbul, 1999, s. 324, (Çevrimiçi) <http://160.75.46.2/staff/unsan/Kongre/cilt2/27.pdf>, 12.06.2016.

yapacağı bildirimden itibaren otuz (30) gün süre içinde sorumluluğu devam etmektedir<sup>156</sup>.

#### **iv. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar**

##### **(a) Gemi adamının Ölümü, Yaralanması veya Hastalanması Hadiselerinin Meydana Gelmesi Dışındaki Sebeplerle Sigortacıya Yöneltilen Yurda İade Talepleri**

Hatırlatmak gerekir ki gemi adamının “ölümü, yaralanması, hastalanması hadiseleri sonucunda” oluşan zararlar çerçevesinde sigortacıya yöneltilen yurda iade taleplerine ilişkin tazminat ödemeleri, sigorta himayesi kapsamındadır<sup>157</sup>. Ancak, gemi adamının yurda iadesi, MLC veya herhangi bir konvansiyonda yer alan kurallar uyarınca ödenebilir kılınmamış olmaları kaydıyla, “diğer bazı hadiseler” sonucunda oluşan zararlardan kaynaklanıyorsa, aynı sonuca varılamamaktadır. Şöyle ki (i) “geminin satışı”, (ii) “gemi adamı iş sözleşmesinin, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi kapsamındaki rizikonun meydana gelmesi sonucu oluşan zararlara ilişkin bir borç veya yükümlülüğü ihlali sonucu sona ermiş olması” veya (iii) gemi adamının iş sözleşmesinde belirtilen hizmet süresinin (ya sözleşmenin şartları ya da tarafların ortak kararı sonucu) sona ermiş olması” hâlleri, diğer hadiseler arasındadır<sup>158</sup>. Bu husus, deniz araçları sorumluluk sigortası teminatının MLC ilave teminatı eklenmemiş hâli için geçerlidir. MLC sertifikası taşıyan gemilerde, ilave

<sup>156</sup> MLC Regulation 2.5, Standard A2.5.2.11 veya Regulation 4.2, Standard A4.2.1.12.

<sup>157</sup> Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(1)/ii.

<sup>158</sup> West of England, Kural 2, Bölüm 3/C/i ve ii ile 3/A/c; Standard, Kural 3.1.2; Shipowners, Kural 2/1/B/v; Gard, Kural 27/2/c/i ilâ iv; Skuld, Kural 7.1.7, s. 21’de kapsam içi teminatlar ifade edilirken, “MLC dışındaki bir sözleşmesel sorumluluktan doğan yurda iade” denilmektedir; UK P&I, Kural 2, Bölüm 4, s. 11-12; London P&I, Kural 9.6.2.1; North of England, Kural 19(1)(e); Britannia, Kural 19(1)(G), s. 32’de istisna belirtilmemiş, istisnaların bulunduğu kısımda diğer sigortalar bakımından öngörülen istisna burada geçerlidir. Kural 26(2). Ayrıca, teminat kapsamında olan rizikolar kısmında bir başlık açılarak, MLC’de öngörülen hükümler doğrultusunda sigorta kapsamına alınan sorumlulukların MLC Sertifikası ile düzenlendiği açıklanmıştır. Bkz. Kural 19(3); Steamship, Kural 25/ii/j; American Club, Kural 2/2; Swedish Club, Kural 3.1 ve 3.4, s. 17; Kurallarda Değişiklik Başlıklı s. 10 uyarınca Kural 3.1 ve 3.4 MLC gelişmeleri doğrultusunda değiştirilmiştir. Japan P&I, Bölüm 2, Kural 19 (6). Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.1.2; MS Amlin Part 1/section 2.3. Dikkat çekmek gerekir ki bu husus bakımından kulübün takdir yetkisi mevcuttur: “*Unless the Board considers such termination was necessary*”. Örnek olarak bkz. Standard, Kural 3.1.2.

teminat alınması suretiyle geminin MLC’de öngörülen teminatlar kapsamında deniz araçları sorumluluk sigortası teminatını genişletebilmesi mümkündür.

### **(b) Gemi Adamının Değerli Eşyasına İlişkin Talepler**

Gemi adamının “değerli eşyasının” zarara uğraması veya kaybolmasından ötürü tazminat talepleri, teminatın kapsamının dışında iken; “kişisel eşyasının” zarara uğraması sonucu oluşan sorumluluklar, sigorta himayesinin kapsamındadır<sup>159</sup>. Gemi adamının kişisel eşyası, değerli eşya hariç, kıyafetler, belgeler, teknik araçlar olarak tanımlanmıştır<sup>160</sup>. Değerli eşya ise, nakit para, kıymetli taşlar veya metaller veya nadir bulunan eşyadır. Ayrıca gemi adamının kaybolan veya zarara uğrayan eşyası bakımından kişi başına parasal bir sınır belirlenebilir<sup>161</sup>.

### **(c) Diğer İstisnalar**

Bu başlık altında son olarak, MLC sertifikasıyla sağlanan MLC ilave teminatındaki istisnalara yer vermek gerekir<sup>162</sup>. Buna göre ilave teminat alınmış olsa bile, gemi adamının talebinin başka bir sigorta, sigorta fonu veya bir sosyal güvenlik kurumu tarafından karşılanması hâlleri sigorta himayesi kapsamında değildir<sup>163</sup>. Ayrıca, gemi adamının talep ettiği sigorta tazminatının: (aa) Herhangi bir kimyasal, biyolojik, elektromanyetik silah kullanımı sonucunda meydana gelen zarara; veya (bb) Bir bilgisayar, bilgisayar programı, bilgisayar sistemi, bilgisayar yazılımı, bilgisayar virüsü, işlemi veya başka bir elektronik sistem kullanımı, operasyonu

<sup>159</sup> West of England, Kural 2, Bölüm 8, s. 10; Standard, Kural 3.1.4, s. 4; Shipowners, Kural 2/1/D, s. 27; Gard, Kural 27/1/f, s. 57-58; Skuld, Kural 7.1.3’te kişisel eşya kapsam içi teminatlar arasında, 7.2.3’te değerli eşya kapsam dışı teminatlar arasında, her ikisi de s. 21’de yer almaktadır; UK P&I, Kural 2, Bölüm 5, s. 12; London P&I, Kural 9.11, s. 11; North of England, Kural 19(1)(b), s. 24; Britannia, Kural 19(1)(C); Steamship, Kural 25/ii/h, s. 59; Swedish Club, Kural 3.3, s. 16; Japan P&I, Bölüm 2, Kural 19(1)/3, s. 91. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.1.4 s. 19, MS Amlin Part 1/section 4 ve Hanseatic Kural 13.2.

<sup>160</sup> Standard 2017, Bölüm N, Tanımlar, s. 49.

<sup>161</sup> Shipowners, Kural 2/1/D, s. 27’de bu sınır 5000 ABD Doları olarak belirlenmiştir.

<sup>162</sup> Standard 2017 MLC İlave Teminatı, s. 69.

<sup>163</sup> Bazı örnekler: Standard 2017 MLC İlave Teminatı, İstisnalar, Kural 3, s. 69; West of England Özel Teminatlar, D, s. 30, Türk P&I 2017, 2017 MLC İlave Teminatı, Kural 22, paragraf 3, s. 83.

sonucu meydana gelen zarara ilişkin sorumluluklar olması hâlleri de sigorta himayesi dışında bırakılmıştır<sup>164</sup>.

Son olarak belirtmek gerekir ki, gemi adamının izinde olduğu sürede meydana gelebilecek hadiseler sonucu oluşacak zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, sigorta himayesi kapsamında değildir<sup>165</sup>. Bu bakımından da sigortacının, ek prim karşılığında “genişletilmiş gemi adamları teminatı” adı altında ek bir himaye üstlenebileceğini hatırlatmak gerekir.

## (2) Yolcular

### i. Tanım

Bir gemiyle taşınmakta olan yolcu, 2002 Atina Sözleşmesi m. 1 f. 4 hükmünde tanımlanmış olup<sup>166</sup> bu tanım, iç hukukumuzda aktarılmıştır. Şöyle ki “*bir taşıma sözleşmesine dayanarak veya bir navlun sözleşmesinin konusu olan aracı veya canlı hayvanları gözetmek üzere taşıyanın onayıyla gemide taşınan kimse*” yolcu olarak tanımlanmıştır (TTK m. 1249). Kurallar Kitapçıklarındaki tanımlar da bu tanımla paraleldir<sup>167</sup>. DASSGŞ’nin uygulama alanı çerçevesinde ise yolcuya ilişkin tanım, “*deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak, taşıyanın onayı ile deniz aracında taşınan kişiler*” şeklinde ifade edilmiştir (DASSGŞ m. A.2).

### ii. Yolcular Bakımından Teminatın Kapsamı

Kurallar Kitapçıklarında yolcuların ölümü, yaralanması ve hastalanmasına sonucu donatan sorumlu olur. Anılan sorumluluk, sigorta himayesi kapsamındadır<sup>168</sup>.

<sup>164</sup> Bazı örnekler: Standard 2017 MLC İlave Teminatı, İstisnalar, Kural 4, s. 69; West of England Özel Teminatlar, D, s. 30; Türk P&I 2017, 2017 MLC İlave Teminatı, Kural 22 paragraf 4, s. 83-84.

<sup>165</sup> Milletlerarası uygulamadan örnek için bkz. Gold, **Gard P&I**, s. 256, dn. 75.

<sup>166</sup> Konuyla ilgili İngiliz hukuku kararları için bkz. Kate Lewins, **International Carriage of Passengers by Sea**, Sweet & Maxwell, Londra, 2016, § 1-001, s. 1-2 ile § 3-030, s. 100.

<sup>167</sup> Örnek olarak Standard, Bölüm N, s. 51; Türk P&I Tanımlar başlığı altındaki s. 12.

<sup>168</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 285; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.166, s. 167. Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 2A/i, s. 7; Standard, Kural 3.2.1, s. 4; Shipowners, Kural 2/A, s. 27; Gard, Kural 28/1/a, s. 59; Skuld, Kural 8.1.1 ve 8.1.2, s. 22; UK P&I, Kural 1/A, s. 9, burada gemi adamı dışında diğer kişiler olarak nitelendirme yapılmaktadır. London P&I, Kural 9.2.3/i, s. 9; North of England, Kural 19(3)(a), s. 25; Britannia, Kural 19(2)(A), s. 33; Steamship, Kural 25/ii/c/(a), s. 62; American Club, Kural 1/D/1; Swedish Club, Kural 3.5, s. 17; Japan P&I, Kural 20/1/(1), s. 92. Ayrıca,



Ayrıca yolcuların taşımakta oldukları kişisel eşyanın kaybı veya zarara uğramasından, bir kazanın meydana gelmesi durumunda oluşabilecek zararlardan, gecikmeden kaynaklanan zararlardan ve yolcunun sınır dışı edilmesi durumunda oluşabilecek zararlardan kaynaklanabilecek talepler bu teminat kapsamında tazmin edilebilir<sup>169</sup>.

DASSGŞ kapsamında ise yolcular bakımından, Kurallar Kitapçıkları'ndaki başlıklarla benzer şekilde, ölüm (DASSGŞ m. A.3.1) veya sakatlık (DASSGŞ A.3.2) veya hastalık rizikolarının gerçekleşmesi sonucu oluşabilecek zararlardan, tedavi giderlerinden (DASSGŞ A.3.3) veya eşya kaybı sonucu maddi hasar kaynaklı zararlardan kaynaklanan talepler tazmin edilebilir. Ancak, yolcunun<sup>170</sup> yaralanması veya hastalanması durumunda sigortacıdan manevi tazminat<sup>171</sup> talep edip

---

sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.2.1 s. 19; MS Amlin İlave Teminatlar arasında Kloz 5/A/1, s. 36; Hanseatic Kural 12, s. 9.

<sup>169</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 285; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.167 s. 167-168. Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 2A/i ilâ iii s. 7; Standard, 3.2.2, 3.2.3, s. 4; Shipowners, Kural 2/B, s. 27, Kural 2/C, s. 28; Gard, Kural 28/1/b ilâ d, s. 59; Skuld, Kural 8.1.3 ilâ 8.1.8, s. 22; UK P&I, Kural C/ii ve iii; London P&I 9.2.3/ii ve iii, s. 9; North of England, Kural 19(3)(b) ve (c), s. 26; Britannia, Kural 19(2)(B) ve (C), s. 33; Steamship, 25/ii/c(b) ilâ (h), s. 62; American Club, Kural 1/D/2 ve 3; Swedish Club, Kural 3.5, s. 17; Japan P&I, Kural 20/1/(1) ve (2) s. 92. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 s. 19; MS Amlin İlave Teminatlar arasında Kloz 5/A/2 ilâ 4, 5/B; Hanseatic Kural 12, s. 9.

<sup>170</sup> Bu paragrafta DASSGŞ kapsamında “manevi tazminat” bakımından yapılan açıklamalar yalnız yolcular değil, çalışmamız kapsamında “diğer kişiler”olarak adlandırılan kişiler için de geçerlidir. Tekrar olmaması adına yalnızca bu bölümde yer verilmektedir. Diğer kişiler DASSGŞ’de tanımlanmamıştır. Ancak DASSGŞ m. A.5, (b) ile (i) uyarınca, gemi adamları, sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler, yolcu bileti olmayan (kaçak olarak seyahat eden) kişiler ve dolaylı zarar sebebiyle talepte bulunabilecek diğer kişiler DASSGŞ kapsamında talepte bulunabilecek kişilerden değildir. Kanaatimizce bu çerçevede DASSGŞ kapsamındaki diğer kişiler, Kurallar Kitapçığı kapsamındaki diğer kişilere göre çok daha dar kapsamlıdır.

<sup>171</sup> Türk hukukunda manevi tazminat hakkındaki genel düzenlemeler 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu m. 25 ve TBK m. 58’de düzenlenmiştir (RG 8.12.2001 tarih ve 24607 sayı). Bkz. Manevi tazminat ile ilgili bilgi için bkz. Fulya Erlüle, **Türk Borçlar Kanunu’na Göre Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat**, 2. bs., Ankara, Seçkin Yayınları, 2015, s. 67-68; Gökhan Antalya, **Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın Hesaplanması**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2017, s. 5-20; Sami Narter, **Destekten Yoksun Kalma Tazminatı ve Davaları**, 4. bs., Ankara, Adalet Yayınevi, 2018, s. 201-216. TMK m. 25’e göre, kişilik hakkına saldırıda bulunulan, manevi tazminat talep edebilir. Bundan başka TBK m. 58, kişilik hakkının zedelenmesinde manevi tazminat talebine ilişkin genel kuraldır. Bu düzenlemelerden başka TBK m. 56 hükmü mevcuttur. TBK m. 56 f. 1 uyarınca “*hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir.*” TBK m. 56 f. 2’ye göre, yalnızca ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde bu karar verilebilir. Bkz. Bedensel zararlarda manevi tazminatın nasıl hesaplanması gerektiğine ilişkin bilgi için bkz. Samim Ünan, “Ölüm Dışındaki Bedensel Zararların Özel Sigortalar Kapsamında Karşılanması”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 238-242; Serap Amasya, “Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği

edemeyeceğine yönelik bir düzenleme DASSGŞ’de yer almamaktadır. Ancak sorumluluk sigortalarına ilişkin bazı genel şartlarda bu konu açıkça düzenlenmiştir<sup>172</sup>. Bundan başka DASSGŞ m. A.5’te “Kapsam Dışı Haller” başlığı altında manevi tazminat talepleri ifadesine yer verilmemiştir. Manevi tazminat talepleri ne sigorta korumasının kapsamındadır ne de kapsam dışında olan talepler arasındadır. DASSGŞ’de düzenlenmeyen manevi tazminat, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde Kurallar Kitapçıkları’nda açık hükümle kapsam altında veya kapsam dışında belirtilmemişse de, genel olarak tazmin edilmesi mümkündür<sup>173</sup>.

Uygulamada özellikle gemi adamı, yolcu ve diğer kişilere ilişkin teminatların yaralanma ve hastalanma hadiselerinde manevi tazminat ödemeleri yapılmaktadır. Meydana gelen hadiselerde talepte bulunan ve sigortacı arasındaki sulh görüşmelerinde pazarlık usulüyle kararlaştırılmakta veya konunun mahkemeye taşınması durumunda hâkim manevi tazminata hükmetmektedir<sup>174</sup>. Yolcu, sigortalı gemide bir kaza geçirebilir. Örnek olarak yerlerin ıslak olması, ıslaklığın silinerek

---

Yayımları, 2019, s. 573-576. Ayrıca, ölüm ve bedensel zararlarda genel olarak tazminatın nasıl hesaplanacağına ilişkin bilgi için bkz. Tahir Çağa, “Ölüm ve Cismanî Zarar Hallerinde Ödenecek Tazminatın Hesabına Dair”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 269-288.

<sup>172</sup> İşveren Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında (Son tadil tarihi: 12.04.2005) aynı konunun düzenleniş şekli örnek verilebilir. Bu düzenlemenin “Aksine Sözleşme Yoksa Teminat Dışı Kalan Haller” başlıklı m. 2.D’inde yer alan listenin en sonunda manevi tazminat hâlleri yer almaktadır. Dolayısıyla manevi tazminat talepleri bu genel şart bakımından aksi kararlaştırılmadıkça, sigorta koruması kapsamının dışında tutulmuştur. Buna karşılık, DASSGŞ’deki gibi Üçüncü Şahıslara Karşı Malî Mesuliyet Sigortası Genel Şartları (yürürlük tarihi 06.04.1959) örneğinde manevi zararlara ilişkin bir esas yer almamaktadır. Böyle bir durumda taraflara özel şartlarla konuyla ilgili düzenleme yapabilecekleri sonucuna varılmalıdır. Bundan başka, genel şartta manevi tazminatın düzenlenmediği durumda, kapsam dışında bırakılmadığı gerekçesiyle, üçüncü şahıs talepleri bakımından manevi tazminat taleplerinin karşılanmasının mümkün olduğuna yönelik bkz. Yaşar Karayalçın, “Özel Sigorta-Cismanî Zarar”, **Ölüm ve Cismanî Zarar Hallerinde Zararın ve Tazminatın Hesap Edilmesi Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara, 10-11.XII.1993, BTHAE, 1994, s. 127. Benzer şekilde bkz. Ünan, **Bedensel Zararlar**, s. 251; Amasya, **a.g.m.**, s. 596.

<sup>173</sup> Gemi adamı için bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 98 (“tazminatlar” başlığı altında). Gemi adamı için Turk PI Kural 3.1; Yolcu için Turk PI Kural 3.2.1, diğer kişiler için ise Turk PI Kural 3.3 şeklinde genel kurallarda değerlendirilmektedir.

<sup>174</sup> Manevi tazminat talebine ilişkin başka bir örnek için bkz. Yargıtay 11. HD’nin 05.11.2007 tarih, 2006/10898 E. ve 2007/13795 K. nolu kararı. Sirkeci/Harem arasında çalışan arabalı vapur ile yolculuk ettiği sırada Harem İskelesine yanaşırken arabalı vapurun kapağının aniden boşalması yere çarpması ve geri sekmesi sonucunda ayağından yaralanan yolcunun iş gücü kaybı, hastane gideri ve manevi zarar olmak üzere belli bir tazminat tutarı talebiyle ikame ettiği davada yerel mahkeme, davacının yaptığı hastane ve tedavi giderlerinin sigortacı tarafından ödenmiş olduğu ve bundan başka giderinin olmadığı gerekçesiyle manevi tazminat ve iş gücü kaybı taleplerini reddetmiştir. Buna karşılık Yargıtay eksik incelemeden ötürü yerel mahkemenin kararını bozmuştur.

giderilmemesi veya bir ibare asılarak yolcuların düşmesini önleyici bir tedbir alınmamasından ötürü yolcu kaza geçirebilir. Bu durumda düşerek ayağı kırılan yolcunun hastane ve tedavi giderleri gibi maddi talepleri dışında; ayağının kırılmasından ötürü yaşadığı üzüntüye ilişkin ayrıca bir manevi tazminat talebi söz konusu olabilir. Yolcunun dansçı olması veya fiziki hareketini gerektiren bir sanat dalında faaliyet göstermesi durumunda yoksun kalacağı işlerden kaynaklanan zararları, maddi tazminat olarak ödenebilecekken; hastalığı sebebiyle bu işleri yerine getirememesi sonucunda yaşadığı manevi zarar da tazminat olarak ödenebilir. Böyle bir örnekte, yolcuya ödenecek tazminat, bankada çalışan bir memura ödenecek tazminattan daha yüksek olacaktır. Eklemek gerekir ki, deniz araçları sorumluluk sigortaları kapsamında ödenen manevi tazminat taleplerinin büyük bir kısmı dava aşamasına gelmeden sigortacı ve zarar gören arasında sulh yoluyla sonuçlanmaktadır. Sigortacılar dava aşamasına gelmeden zarar görenin tatmin olacağı, ancak sonradan yapılacak ödemeler bakımından adalete aykırı sonuçlar doğurmayacak bir denge gözetmek suretiyle tazminat ödemelerini yapmalıdır. Buna karşılık uygulamada sigortacıların benzer hadiselerle farklı tutarlarda manevi tazminat ödedikleri görülmektedir. Bunun sebebi karşı tarafın kabul ettiği oranda ödeme yapılarak, ticari menfaatlerin göz önünde bulundurulmasıdır.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleriyle ilgili sigortacıların hasar birimlerini en çok meşgul eden hadiseler, kişilerin ölüm, yaralanması ve hastalanmasına ilişkindir. Bu hadiselerde talepte bulunan destekten yoksun kalanlarla iletişim kurularak yargı aşamasına gidilmeden sulh yoluyla tazminatın ödenmesi ve dosyanın kapanması tercih edilmektedir. Öte yandan tarafların anlaşamadığı durumda uyuşmazlık yargı yoluyla çözümlenmektedir. Türk hukukunda sigorta sözleşmesinin geçerli olduğu sürede yolcunun ölümünden ötürü desteğinden yoksun kalan kişiye ödenecek tazminat, DASSGŞ m. A.3.1'e göre sigorta teminatı kapsamındadır. DASSGŞ kapsamında bu tazminat, bedensel zararlarda değil, yalnızca ölüm durumunda talep edilebilir.

Türk hukukunda deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında deniz yoluyla yolcu taşımamasından kaynaklanan önemli bir hadise, 15.03.2014 tarihinde Sirkeci İskelesi'nden Harem İskelesi'ne gitmek üzere yolcu almakta olan

“SADABAD” isimli tarifeli feribotta gerçekleşmiştir<sup>175</sup>. Feribota girmek üzere hazırlanan aracın, şoförüyle birlikte içerisinde dört yolcu bulunmaktaydı. Gemi adamlarının talimatı doğrultusunda feribota yönlendirilen aracın hareketiyle birlikte feribotun da harekete başlaması sonucunda; araç, feribotun kapağına takılmıştır. Araç şoförü ise sürmekte olduğu araç ve içerisindeki yolcularla birlikte feribot ile iskele arasındaki boşluktan denize düşmüştür. Olay sonucunda araç sürücüsü kurtulmuş; ancak araçta bulunan çocuk olay yerinde, şoförün annesi ise olaydan sonra hastanede hayatını kaybetmiştir<sup>176</sup>. Mahkeme tarafından atanan bilirkişilerinden birisinin raporuna göre kazanın gerçekleşmesinde araç şoförü yüzde kırk beş kusurlu bulunmuştur<sup>177</sup>. Görüşün gerekçesi, yolcunun bu kazayı önleyici zorunlu beş hareketi yapmaması ve tecrübeli bir araç kullanıcısı olmaması olarak ifade edilmiştir<sup>178</sup>. Ancak burada gemi adamının feribotun kapaklarının kapanmak üzere olduğu bilgisini telsizden duymaması sebebiyle hatalı olarak aracı feribota yönlendirdiği dosya kapsamında anlaşıldığından kusurun gemi adamında olduğu savunulabilir. Kaza sonucunda araç şoförünün annesinin ve kızının hayatını kaybetmesi sebebiyle araç sürücüsü, destekten yoksun kalma tazminatı talep etmiştir. Yargılama devam ederken taraflar arasında sulh anlaşması yapılmış ve sigortacı tarafından tazminat ödenmiştir.

---

<sup>175</sup> Gerçekleşen bu olayda, araçtaki biri çocuk iki kişinin ölümü gerçekleştiğinden, ceza davası taksirle ölüme sebebiyet vermek suçu ile İstanbul 16. Ağır Ceza Mahkemesinde görülmüştür. Tazminat davası ise sulh sebebiyle davacıların davadan feragatı ile sonuçlanmış, olay sebebiyle ikame edilen hukuk davası kapsamında aileye ödenen sulh miktarı, hem maddi tazminat hem de manevi tazminat tutarı toplam olarak kararlaştırılarak aileye sigortacı tarafından ödenmiştir. Bkz. CNN Türk Haber web sitesinin 10.07.2014 tarihli haberi, <https://www.cnnturk.com/haber/turkiye/ece-su-ve-anneannesinin-oldugu-vapur-kazasinda-sok-gelisme>; (Çevrimiçi) 20.04.2017.

<sup>176</sup> NTV Haber web sitesinin 13.04.2015 tarihli haberi, <https://www.ntv.com.tr/turkiye/kucuk-ece-sunun-olumunde-annenin-sucu-yok-raporu,hNikDtkZU0uE-811mbMUgQ>, (Çevrimiçi) 20.04.2017.

<sup>177</sup> Deniz Haber Ajansının 10.07.2014 tarihli haberi, <http://www.denizhaber.com.tr/ece-sunun-ailesi-sikayetinden-vazgecti-haber-56531.htm>, (Çevrimiçi) 20.04.2017. Her ne kadar diğer bilirkişi bu değerlendirmenin aksi yönünde bir rapor oluşturmuş olsa da burada yargılama devam etseydi ilk bilirkişi raporu doğrultusunda hukuk mahkemesi kararının verileceği varsayımıyla yukarıdaki inceleme oluşturulmuştur. Hadisede belirtilen bilirkişi raporu, dosyanın ceza yargılaması için oluşturulmuştur. Olayda tazminat davası ise sulhen sonuçlanmıştır.

<sup>178</sup> 30.01.2015 Haber Türk Gazetesi haberi, Haber Türk web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.haberturk.com/gundem/haber/1036922-bilirkisi-raporu-bu-kez-anne-dedi>, 27.05.2017.

### iii. Milletlerarası Düzenlemelerin Sigorta Teminatına Etkisi

Deniz yoluyla yolcu taşınmasına ilişkin, 1974 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi<sup>179</sup>, 1976 Protokolü<sup>180</sup> ve 1990 Protokolü<sup>181</sup> ve 2002 Protokolü<sup>182</sup> çalışmamız bakımından önem taşımaktadır. Türk hukukunda<sup>183</sup> TTK m. 1247-1271 hükümlerinin büyük bir kısmı PAL'dan alınarak iç hukukumuza aktarılmıştır<sup>184</sup>.

<sup>179</sup> Orijinal adıyla: “*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by the Sea.*” 13.12.1974 tarihinde kabul edilmiş; 28.04.1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. Mertol Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2001, s. 126-127; Rayegân Kender, “Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1985, s. 113-115.

<sup>180</sup> Orijinal adıyla: “*Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea.*”, 19.11.1976 tarihinde kabul edilmiş; 30.04.1989 tarihinde yürürlüğe girmiştir. En önemli özelliği, IMF tarafından tanımlanan ve belirlenen tazminat hesaplanmasında kullanılan bir birim olan *Special Drawing Right (SDR)*/Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) kavramını kullanıma getirmesidir. Bkz. **Passengers and Their Luggage**, 2003 edition, 2. bs., IMO Yayını Satış No: IA436E, Londra, IMO, 2003, Önsöz s. iii.

<sup>181</sup> Orijinal adıyla: “*Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea.*”, 30.03.1990 tarihinde kabul edilmiş; ancak yürürlüğe girmemiştir. Yürürlüğe girmedeği notu için bkz. IMO web sitesi, (Çevrimiçi) [www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-\(pal\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/athens-convention-relating-to-the-carriage-of-passengers-and-their-luggage-by-sea-(pal).aspx), 26.10.2017.

<sup>182</sup> Orijinal adıyla: “2002 Protocol of Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL). PAL’a taraf devletlerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>, 16.10.2017. Ayrıca bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 247-261; Uluğ Cicim/Alhan, **Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma**, s. 523-564; Salih Önder, “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 4, 2011, s. 211-239; Kerim Atamer, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **BATİDER**, C. XXIV, S. 3, 2008, s. 120-122; Canan Özlem Ilgın, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 12, Y: 6, Güz 2007/2, s. 251-254; Didem Algantürk Light, “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 7 (1-2), 2003, s. 584-587; Duygu Damar, “Carrier’s Liability for Passengers, Baggage and Cargo”, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer/Duygu Damar (Ed.) 2. bs., Chapter 7, Wolters Kluwer, 2016, s. 153-180; Melda Taşkın, **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 54-67.

<sup>183</sup> Türkiye bakımından 2002 Atina Sözleşmesi’ne taraf olma süreci, 1974 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanunun yürürlüğe girmesiyle başlamıştır (6990 sayılı Kanun, RG 03.04.2017/30027 sayı). PAL m. 20 f. 2 uyarınca katılma belgesinin tevdi makamına sunulmasından üç ay sonra PAL’ın yürürlük kazanacağı öngörülmüştür. Her ne kadar Türkiye 6990 sayılı Kanun ile bu süreci başlatmışsa da, IMO websitesi kontrolümüzde, 09.01.2020 tarihi itibarıyla Türkiye’nin 2002 Protokolüne taraf olma sürecini henüz tamamlamadığı anlaşılmıştır. Bkz. IMO websitesi (Çevrimiçi) <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> sayfasında “*Status of Conventions/Ratification by State*” başlıklarıyla açılan ve 09.01.2020 tarihinde

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından PAL'ın en önemli düzenlemesi, mükerrer m. 4 hükmünde yer alan ve TTK m. 1259 f. 2 hükmüne aktarılan zorunlu sigorta hükmüdür. Bu düzenlemeye göre, on ikiden fazla yolcu taşımak üzere ruhsat almış ve Sözleşmeye taraf devlette tescil edilmiş gemilerle yolcu taşındığı takdirde, yolcunun ölümünden veya yaralanmasından doğacak sorumluluğuna ilişkin olarak taşıyan, sigorta veya başkaca bir mali teminat bulundurmamakla yükümlüdür. PAL mükerrer m. 4 kapsamında öngörülen sigorta veya başka bir mali teminat arasından, kanun koyucu tercihini bir sigorta bulundurma zorunluluğu yönünde kullanmıştır. Konu, zorunlu sorumluluk sigortası başlıklı TTK m. 1259 f. 2 hükmünde düzenlenmiştir<sup>185</sup>. Buna göre zorunlu sigorta poliçesinde belirtilecek sigorta bedeli<sup>186</sup> her kaza için kişi başına 250.000 ÖÇH'den<sup>187</sup> az olmamalıdır.

---

güncellenmiş olduğu notu içeren dosya, 11.01.2020. 6990 sayılı Kanun tasarısı metni ve 2002 Atina Sözleşmesi'nin tercüme metni için bkz. TBMM web sitesi, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss152.pdf>, 25.10.2017.

<sup>184</sup> TTK madde 1247 ilâ 1271 hükümlerinin gerekçesinde bu durum şöyle aktarılmaktadır: “Tasarının deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşme hükümleri hazırlanırken Alman Kanun Koyucunun tercih ettiği sistem izlenerek milletlerarası kuralların iç hukuka işlenmesi sonucu benimsenmiştir. Bu amaçla, (...) 2002 Atina Sözleşmesi esas alınmıştır. Tasarının 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri örnek alınarak hazırlanan maddelerinde mehzaz metinlere sadık kalınmıştır. Fakat çalışmalar sırasında 6762 sayılı Kanunun deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi ile ilgili hükümlerinden bazılarının korunması da gerekli görülmüş ve bunların bir kısmı Sözleşmeden alınan maddeler içerisinde, bir kısmı da doğrudan Tasarıya alınmıştır.” Sözleşmenin iç hukuka aktarılmış olması, bütün hükümlerin aynen alınıp alınmadığı sorusunu akla getirmektedir. Bu doğrultuda, zamanaşımı hükmünde farklılık olduğu anlaşılmaktadır. TTK Tasarısı hâlindeyken Atina Sözleşmesi m. 16 hükmünde yer verilen iki yıllık zamanaşımı süresi metinde yer almakta iken; 13.02.2011 tarihinde yapılan değişiklikle bu iki yıllık süre on yıla çıkarılmıştır. Değişiklik gerekçesi için bkz. TBMM, Genel Kurul Tutanağı, 23. Dönem, 5. Yasama Yılı, 51. Birleşim, 13.01.2011, s. 105-106; Kerim Atamer/Cüneyt Süzel/Melisa Sürücü, “2002 tarihli Atina (Londra) Yolcu Taşıma Sözleşmesi'nin Tercümesi”, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, Cilt I, Kerim Atamer/Cüneyt Süzel (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 301, dn. 24.

<sup>185</sup> 2002 Londra Protokolü ile değiştirilen 1974 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu, 2002 Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu adını almıştır. TTK m. 1259 hükmü, mükerrer madde 4 (*Article 4bis*) fıkra 1 hükmünden alınmıştır. TTK m. 1259 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde yer alan ifade şöyledir: “2002 Atina Sözleşmesinin zorunlu sigortayı hükme bağlayan mükerrer 4 numaralı maddesinin birinci fıkrası ile on ikinci fıkrasından hareketle sevk edilen bu maddede (...)”.

<sup>186</sup> Sigorta bedeli, zarar sigortalarında sigortacının sorumlu tutulacağı azami miktarı ifade eder. Kanunda sigorta bedeli veya sorumluluğun sınırı ifadeleri yerine “tavani” ifadesi kullanılmaktadır. Bu kullanım hatalıdır, tavani ifadesi yerine “tabani” ifadesi kullanılmalıydı. Hükmün mehzazı 2002 Atina Konvansiyonu m. 4(1) incelendiğinde, “*The limit of the compulsory insurance (...) shall not be less than 250,000 units of account per passenger.*” ifadesi yer almaktadır. Konvansiyonun ilgili kısmının tercümesi şöyledir: “Zorunlu sigortanın (...) limiti her bir olay için yolcu başına 250.000 hesaplama biriminden az olamaz.” Metnin tercümesi için bkz. Atamer/Süzel/Sürücü, **a.g.e.**, s. 277.

<sup>187</sup> ÖÇH kavramıyla ilgili bkz. Birinci Bölüm/dn. 307 ve yukarıda İkinci Bölüm/dn. 180.

PAL mükerrer m. 4 hükmünün TTK'ya aktarımıyla ilgili açıklamalara yer vermeden önce, PAL'ın uygulama alanını açıklamak gerekmektedir. PAL hükümleri, m. 1 f. 9'da tanımlanan milletlerarası taşımalara<sup>188</sup> uygulanmaktadır (PAL m. 2). Buna karşılık taraf devletlerin Sözleşmenin uygulama alanını genişleterek iç taşımaları kapsamına alması mümkündür<sup>189</sup>. Bu doğrultuda Yolcu Taşıyanların Kazalar Hâlinde Sorumluluğu Hakkında Tüzük<sup>190</sup> m. 2 c. 2 uyarınca iç taşımalarda da aynı uygulamanın kabul edilmesinin uygun bulunduğu tavsiyesine yer verilmiştir. Türkiye'nin de PAL mükerrer m. 4 hükmünü TTK m. 1259 f. 2 hükmüne taşırken, kabotaj<sup>191</sup> taşımaları bakımından da PAL'ın ilgili hükmünü uygulanabilir kıldığı anlaşılmaktadır<sup>192</sup>. Benzer doğrultuda bir düzenleme İngiliz hukukunda da 1974 Sözleşmesi<sup>193</sup> ve 2002 Protokolü için de yapılmıştır<sup>194</sup>. Kanada'da benzer şekilde,

---

<sup>188</sup> PAL m. 1 f. 9 uyarınca milletlerarası taşıma, taşıma sözleşmesinde öngörülen hareket yeri ile varış yerinin iki farklı devlette yer alması veya taşıma sözleşmesine göre hareket ile varış yerinin aynı yerde bulunmasına rağmen geminin sefer sırasında bir başka devletin limanında durduğu taşıma anlamına gelmektedir. Tanımı verilen bu milletlerarası taşımalara uygulanan PAL'ın uygulanması için üç seçenek PAL m. 2 f. 1 uyarınca belirtilmektedir. Aşağıdaki şartlardan birinin gerçekleştiği milletlerarası taşımalara PAL uygulanmaktadır: (a) geminin, PAL'e taraf bir devletin bayrağını taşıması veya böyle bir devlette kayıtlı olması veya (b) taşıma sözleşmesinin, PAL'e taraf bir devlette kurulması veya (c) taşıma sözleşmesinde öngörülen hareket veya varış yerinin, PAL'e taraf bir devlette bulunması gerekir. Bu ihtimallerin dışında olan milletlerarası taşımalar ve kabotaj taşımalarında PAL uygulanmayacaktır. Buraya alınan madde tercümeleri için bkz. Atamer/Süzel/Sürücü, **a.g.e.**, s. 269.

<sup>189</sup> Eric Røsæg, "Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea", David Attard (Ed.), **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Cilt 2, Shipping Law, Oxford, 2016, s. 382, Lewins, **a.g.e.**, s. 96-97.

<sup>190</sup> AB'nin 23.04.2009 tarihli ve 392/2009 sayılı Tüzüğü 28.05.2009 tarih ve 131/24 sayı ile AB resmî gazetesinde yayımlanmıştır. *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23.04.2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents* m. 2 ve Giriş (4).

<sup>191</sup> Kabotaj tekelinin anlamına ilişkin bkz. Tahir Çağa, "Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli", **İÜHFİM**, C. 41, S. 3-4, 1975, s. 197; Emine Yazıcıoğlu, "6. Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Hukukunun Deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları", **Deniz Hukuku Dergisi**, 2001-2002, Y. 6-7, S. 1-4, 2004, s. 61-62; Cüneyt Süzel, "815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi", **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 10, S. 135-136, 2015, s. 41.

<sup>192</sup> TTK'ya PAL'dan aktarılan zorunlu sigortaya ilişkin diğer konu, PAL'ın kural olarak milletlerarası taşımalara uygulanır nitelikte olmasıdır. Ancak TTK kapsamında bu konu kabotaj taşıması veya milletlerarası taşıma ayrımına gidilmeksizin düzenlenmiştir. Kanun koyucu bu kararı verirken AB'nin Yolcu Taşıyanların Kazalar Halinde Sorumluluğu Hakkında Tüzük m. 2 son cümlede, AB üyesi olan ülkeler için iç taşımalarda da bu hükmün uygulanabileceğine ilişkin düzenlemesini esas almış olabilir. Ancak TTK m. 1259 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde böyle bir ifadeye yer verilmemiştir.

<sup>193</sup> 1974 Atina Sözleşmesi bakımından Birleşik Krallık, Manş Adaları ve Man Adası'na yapılan kabotaj taşımaları bakımından, 1974 Atina Sözleşmesi'nin milletlerarası taşımalara uygulanan hükmünü, 1995 *Merchant Shipping Act* m. 184 hükmünün verdiği yetki ile ve 30.04.1987'den itibaren yürürlükte olan *Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriage) Order 1987/670*, düzenlemesiyle kabotaj taşımalarına da uygulama kararı almıştı.

başka bir kuralı iç hukukuna aktarırken iç taşımalara da o kuralı uygulamak yolunu seçmiştir<sup>195</sup>.

TTK m. 1259 hükmünde yaptırılması zorunlu tutulan sigorta, yolcunun “ölüm ve yaralanması” hadiselerinden kaynaklanan sorumluluğa ilişkindir. Bu ifadede öngörülen zorunlu sigorta bakımından yolcunun tüm ölüm ve yaralanma hâllerinin kapsam altında olup olmadığı sorusu önem taşımaktadır. Mehzadan anlaşılan, zorunlu sigortanın tüm ölüm ve yaralanma hâllerini kapsamakta olduğudur. Öğretide sözleşmenin hazırlık çalışmalarına katkıları olan Røsæg, bu hükmün, yolcunun ölümü ve yaralanmasının bir deniz kazasından kaynaklanmaması ve sorumluluğun kusursuz sorumluluk hâli teşkil etmemesi durumlarında da uygulanması gerektiği görüşündedir<sup>196</sup>.

Sözleşme kapsamında öngörülen sorumluluk türünün borçlar hukuku ilkelerine göre en ağır kusursuz sorumluluk türü olan tehlike sorumluluğu<sup>197</sup> olduğu görüşü öğretide savunulmuştur<sup>198</sup>. Anılan görüşten başka, Türk hukuku uyarınca tehlike sorumluluğunun bazı özelliklerini göstermesine rağmen aranan şartların

---

<sup>194</sup> Lewins, **a.g.e.**, s. 97 ve aynı sayfada dn. 103 ve s. 98; Aengus R. M. Fogarty, **Merchant Shipping Legislation**, 3. bs., Informa Law from Routledge, 2017, § 15.202, s. 653. Kaynak hüküm Merchant Shipping (Carriage of Passengers) Regulations 2012, SI 2012/3152'dir. Bu kaynakta ayrıca, Birleşik Krallık'ın kabotaj taşımalarında kuralları tadil edebilir olduğu hükmünü içeren *Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriage) Order 1987/670* düzenlemesine de atıfta bulunmakta ve Birleşik Krallık'ın bu hakkının saklı tutulduğunu hatırlatmaktadır. Ayrıca İngiltere'nin 2002 PAL'ı iç taşımalar için uygulamasının sınırları hakkında bkz. Paul Todd, **Carriage of Passengers by Sea: Athens Conventions and UK Implementation**, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013, s. 22-23; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 178, dn. 160.

<sup>195</sup> Kanada hem 1974 Atina Sözleşmesine hem de 2002 PAL'e taraf olmamasına rağmen 1990 Protokolündeki bazı kuralları *Marine Liability Act* kapsamına almış ve bu bakımdan iç veya milletlerarası taşıma ayırımı yapmamıştır. Bkz. Lewins, **a.g.e.**, s. 98, dn. 110.

<sup>196</sup> Røsæg, **Passengers**, s. 383. Yazarın “*non-war insurance/savaş dışındaki sigorta himayesi*” başlığı altında yer alan ifade şöyledir: “*The insurance covers all claims for death and personal injury under the Convention, whether or not the liabilities are caused by a shipping incident or whether or not the basis for liability is strict.*”

<sup>197</sup> Bu noktada tehlike ilkesi devreye girmektedir. Borçlar hukukunda tehlike sorumluluğuna ilişkin bilgi için bkz. Ayça Akkayan Yıldırım, “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, **İÜHFİM**, 2012, C. 70, S. 1, s. 203- 220; Fikret Eren, “Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu”, **Türkiye-İsviçre Karşılaştırmalı Hukuk Sempozyumu – I Borçlar Hukuku**, Yener Ünver (Ed.), Ankara, Seçkin Yayınları, 2015, s. 13-18; Mesut Serdar Çekin, **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu madde 71 çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 45-47; Senem Saraç, **Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 9-22 ve 142-147; Mustafa Tiftik, **Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu**, 2. bs., Ankara, Yetkin Yayınları, 2005. s. 115-120; Gizem Arslan Demir, “Türk Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Amerikan Haksız Fiiller Hukukunda Tehlike Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2018, s. 91.

<sup>198</sup> Atamer, **Yolcu**, s. 172.



tamamına uymadığı gerekçesiyle<sup>199</sup> her bir zarar türü ve sebebine göre kusurun sorumluluğun bir şartı olup olmadığının belirlenebileceği de savunulmuştur<sup>200</sup>. Sözleşme uyarınca kusursuz sorumluluğun niteliği rakamsal sınıra göre değişmektedir. Şöyle ki, deniz hadisesinden kaynaklanan olaylarda<sup>201</sup> tazminat miktarı 250.000 ÖÇH ve altındaysa (zorunlu sigorta) taşıyanın kusursuz sorumluluğu geçerlidir (Sözleşme m. 3 ile TTK m. 1259 f. 1 c. 2). Buna karşılık, 250.000 ÖÇH üzerindeyse sorumluluğun tespiti için kusur sorumluluğu ilkeleri geçerlidir<sup>202</sup> (Sözleşme m. 3 ile TTK m. 1256 f. 1 c. 4). Deniz hadisesinden kaynaklanmayan olaylardan ötürü meydana gelen hadiselerde, 400.000 ÖÇH tutarına kadar olan tazminat talepleri bakımından ispat yükü yer değiştirmektedir<sup>203</sup>. Buna göre ispat yükü yolcudur. Dolayısıyla sözleşme kapsamında tek türde bir sorumluluğun öngörülmediği anlaşılmaktadır.

Sorumluluk sigortası yaptırma şartını yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmeyecektir<sup>204</sup> (TTK m. 1259 f. 2 ). Bu hüküm, İdareye bir denetim sorumluluğu yüklemektedir. Anılan düzenlemeyle öngörülen İdare denetimi, gemilerin yola çıkmasına izin vermek veya vermemek yönünde olmalıdır. Oysa uygulamada önceleri İdare yalnızca sigortanın varlığını kontrol etmekte, sigortanın içeriğinin ve özellikle sorumluluğun sınırlarının mevzuata uygun olup olmadığı incelenmemekteydi. Ancak 2017 yılının Mayıs ayı itibarıyla 45168 sayılı Yönerge’de yapılan değişiklik uyarınca, yapılacak denetim, yalnız sigortanın yaptırılıp yaptırılmadığına yönelik değil; aynı zamanda sigortanın içeriğine de ilişkindir<sup>205</sup>.

Yolculara ilişkin deniz araçları sorumluluk sigortası teminatına ilişkin diğer önemli husus, AB hukuku uyarınca düzenlenen *EU Passenger Liability Regulation*

<sup>199</sup> Taşkın, **Yolcu Taşıma**, s. 125.

<sup>200</sup> Taşkın, **a.e.**, s. 122.

<sup>201</sup> Deniz hadisesi (*shipping incident*) tanımı için bkz. 2002 PAL m. 3 f. 5 b. (a).

<sup>202</sup> Zararın Sözleşmede tanımlanan gemi kazasından kaynaklanması ve tazminatın 250.000 ÖÇH’nin altında olması durumunda, kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyandır.

<sup>203</sup> 2002 PAL kapsamında sorumluluk sınırlarına ilişkin bilgi için bkz. Taşkın, **a.e.**, s. 171-178.

<sup>204</sup> Ekleme gerekir ki, TTK m. 1259 uyarınca sigorta yaptırma zorunluluğuna aykırı bir anlaşma yapılması durumunda, TTK m. 1271 uyarınca bu anlaşma geçersiz olacaktır.

<sup>205</sup> 45168 sayılı Yönerge m. 6 f. 2 b (f) uyarınca MSKK’nın ikinci grubunda yer alan sigortacılardan sigorta poliçesiyle birlikte, “*Sahip olduğu reasürans anlaşmalarının Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası konvansiyonlarda öngörülen sorumluluk limitlerini kapsadığını ve toplam teminat tutarının 500.000.000 USD’den az olmadığını gösterir şekilde reasürör veya reasürörler tarafından onaylanmış, bir yıldan eski olmayan ıslak imzalı bir teyit yazısı*” istenmektedir.

(EC) No 392/2009 (PLR) olup; bu düzenleme, iç sularda sefer yapan deniz araçları bakımından PAL'i genişletmektedir<sup>206</sup>. Bu düzenlemenin önemi, 2002 Protokolünde yer alan zorunlu sigorta uygulamasının PLR ile iç sularda seyreden gemilere de uygulanması ve on ikiden fazla yolcu taşıyan deniz araçları bakımından zorunlu sigorta öngörmesidir<sup>207</sup>.

#### iv. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar

Yolcuların ölümüne, yaralanmasına veya hastalanmasına sebep olan hadiselerin, yolcunun geminin dışındayken meydana geldiği durumlarda meydana gelebilecek zararlardan kaynaklanan sorumluluk, kural olarak deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında değildir<sup>208</sup>. Yolcunun sahilde yapmakta olduğu bir faaliyet esnasında veya gemiden alınarak kısa süreyle başka bir gemide seyahat ederken bu hadiselerin gerçekleşmesi, böyle bir durumdur. Zira bu hâllerde, yolcu taşıma sözleşmesinden “başka bir sözleşme” kurulmuş olabilir. Günlük gezi düzenleyen bir şirketle sözleşme kurulması buna örnektir<sup>209</sup>. Ancak ikinci sözleşmenin başlayacağı zamana kadar yolcunun gemide bulunduğu süre içerisinde veya ikinci sözleşmenin sona ermesinden yolcunun asıl gemiye binmesine kadar geçen sürede yolcunun bulunduğu diğer gemide bir hadise meydana geldiği takdirde, bu hadise sonucu oluşan zararlardan kaynaklanan sorumluluk, sigorta himayesi kapsamında değerlendirilebilir.

Yolcuların hava yoluyla taşınmasından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar, kural olarak sigorta himayesi dışındadır. Ancak gemi kazası sonucu yaralanmış veya hastalanmış bir yolcunun ülkesine iadesi için hava yolu ile

<sup>206</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 258. İsteyen AB üyesi devletler 2002 Protokolüne ilişkin onay, kabul beyanlarını 2012 yılının sonuna kadar sunmadıkları takdirde PLR, 01.01.2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş sayılmıştır.

<sup>207</sup> Önceki düzenden farklı olarak PLR ile ayrıca yolcunun kabin bagajı, yolcuya hareket kabiliyeti sağlayacak bazı ekipmanları da kapsayacak şekilde güncellenmektedir. Böylelikle yolcunun ölümünün veya yaralanmasının bir gemi kazası sonucunda meydana geldiği örneklerde yolcunun mali ihtiyaçlarını hızlı bir şekilde karşılamak üzere yeterli ölçüde ön ödeme yapmak konusunda taşıyana sorumluluk yüklenmektedir.

<sup>208</sup> Shipowners Kural 2/2/D/iii, s. 28; North P&I Kural 19(3)/c/B, s. 26; Skuld 8.2.4, s. 22; Japan P&I 20/2/(3), s. 93; Türk P&I m. 3.2'nin istisnaları, s. 20. Eklemek gerekir ki, bu istisnanın geçerli olabilmesi için, bu gezi ile ilgili rücu haklarından feragat etmiş olması veya yolcu ile bu gezi için ayrı bir sözleşme kurulmuş olması hâlleri dışında bir durum meydana gelmiş olmalıdır.

<sup>209</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.168, s. 168; West of England, 2A/iii/b ile d, s. 8.

taşınmasından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar, deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilebilir<sup>210</sup>. Yolcunun asıl gemiden alınarak başka bir gemiyle gerçekleştirilen gezi esnasında (bir önceki paragrafta öngörülen istisna haricinde) maruz kalınan bir kaza bakımından da sonuç aynıdır.

Son olarak yolcuların taşımakta olduğu “değerli eşya”nın kaybindan veya zararından doğabilecek sorumlulukların, sigorta koruması kapsamında olmadığını belirtmek gerekir<sup>211</sup>.

### (3) Diğer Kişiler

DASSGŞ m. A.5/b düzenlemesi uyarınca gemi adamı gibi diğer kişilerin talepleri de teminat haricidir. Buna karşılık Kurallar Kitapçıkları uyarınca öngörülen teminatın kapsamında, “diğer kişiler”in ölümü, yaralanması ve hastalanmasından kaynaklanan talepler, sigortacı tarafından tazmin edilebilir<sup>212</sup>. Anılan hadiselerin gerçekleşmesi sonucu oluşacak hastane masrafları ile ölüm durumunda yurda iade ve cenaze masrafları tazminat olarak talep edilebilir.

“Diğer kişiler”, gemi adamı ve yolcu dışındaki kişilerdir<sup>213</sup>. Bu kişilere, gemiyi ziyaret eden kısa süreli misafirler dâhildir<sup>214</sup>. Bu kişilerin bir kısmının özelliği, gemide bulunmalarıdır<sup>215</sup>. Gemi adamıyla birlikte gemide kalan ailesi, kısa süreli olarak gemiyi ziyaret eden avukatlar, sörveyörler, geminin satış işlemleri için görevli kimseler, tamirciler, kılavuz veya istifçiler<sup>216</sup> (*stevedores*) bu kapsamda

<sup>210</sup> Kurallar Kitapçıklarından bazı örnekler: West of England, 2A/iii/c, s. 8; Shipowners Kural 2/2/D/ii, s. 28; Standard 3.2 istisnaları s. 4 ve 5; North P&I Kural 19(3)/c/A, s. 26; Skuld 8.2.3, s. 22; Japan P&I 20/2/(2), s. 93.

<sup>211</sup> Kurallar Kitapçıklarından bazı örnekler: Standard 3.2.3. s. 4; West of England, 2A/iii/e, s. 8; Skuld 8.2.2, s. 22; Türk P&I m. 3.2'nin istisnaları, s. 20.

<sup>212</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 295; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.172, s. 169.

Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 2/A ve B, s. 7; Standard, Standard 3.3, s. 5; Shipowners, Kural 2/3, s. 28-29; Gard, Kural 29-30, s. 60-61; Skuld, Kural 9-10, s. 23; UK P&I, Kural 1/B, s. 9; London P&I, Kural 9.2, s. 8; North of England, Kural 19(4), s. 26-27; Britannia, Kural 19(4), s. 34; Steamship, Kural 25/ii/d, s. 63; American Club, Kural 1/A; Swedish Club, Kural 3.7, s. 18; Japan P&I, Kural 21, s. 94. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.3 s. 20; MS Amlin Part 1/section 6; Hanseatic Kural 14, s. 10.

<sup>213</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 257.

<sup>214</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.172, s. 169.

<sup>215</sup> Gard Kural 29; Williams, **Gard Guidance**, s. 257.

<sup>216</sup> Bağımsız istifçiler, gemi adamlarından olmadıkları hâlde bunların yerine gemi hizmetleri ifa eden ve genel olarak kaptanın emir ve talimatı altında bulunan kişilerdir. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 116 ve aynı

değerlendirilmektedir. Ayrıca ikinci olarak gemide bulunmayan fakat gemiyle ilgili başka kişiler de söz konusudur<sup>217</sup>. Örnek olarak, geminin bağlı bulunduğu sahilden geçmekte olan kişiler<sup>218</sup> veya liman acentesi verilebilir.

“Diğer kişiler”in uğrayacağı zararlardan kaynaklanan sorumluluk, gemi adamları ve yolcuların aksine herhangi bir sözleşmeden kaynaklanmayabilir. Sigortacılar böyle bir durumda, donatının sözleşme ilişkisi olabileceği kişiler bakımından (örneğin sörveyörler için) sorumluluğunu en aza indirgeyebilecek koşulların sözleşmeye eklenmesini önermektedir<sup>219</sup>.

#### (4) Kaçaklar, Sığınmacılar ve Denizde Kurtarılan Kişiler

“Diğer kişiler” tanımına dahil olmayan “kaçak”, “sığınmacı” veya “denizde kurtarılan kişi”nin “kurtarılması” sonucu oluşan zararlardan kaynaklanan sorumluluk, sigorta koruması kapsamındadır<sup>220</sup>. Dikkat çekmek gerekir ki, bu korumanın kapsamı oldukça sınırlıdır. Örnek olarak dolaylı zararlardan kaynaklanabilecek sorumluluk, teminat kapsamında değildir<sup>221</sup>. Bundan başka, meydana gelecek hadiseler sonucu bu kişilerin hastalanması, yaralanması ve ölümü sebebiyle oluşacak zararlardan kaynaklanan sorumluluklar ise ilave teminat olarak sigorta himayesine ayrıca dahil edilebilir<sup>222</sup>.

“Kaçak”, kaptandan ve donatandan gizli olarak gemide saklanmakta olan kişidir<sup>223</sup>. “Sığınmacı”, vatandaşlığı, soyu veya siyasi görüşleri ve benzeri

---

sayfada dn. 328; Kübra Yetiş Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 76; Faysal Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s. 78.

<sup>217</sup> Gard, Kural 30; Williams, **Gard Guidance**, s. 257.

<sup>218</sup> Konuyla ilgili örnek bir hadise, İstanbul Sarayburnu’nda 20.08.2007 tarihinde meydana gelmiştir. Bodrum-İstanbul seferini yapmakta olan feribot “Ankara”, Sarayburnu İskelesinde manevra hâlinde iken yanaşma esnasında halatların bağlanması sırasında kopan halatın başına isabet etmesi ile güvenlik görevlisi olarak çalışan bir kişinin ölümüne, üç kişinin ise yaralanmasına sebep olmuştur. Bkz. Deniz Haber web sitesi (Çevrimiçi) <http://www.denizhaber.com.tr/sarayburnunda-feribot-kazasi-1-olu-haber-9567.htm>, 22.10.2017. İskeledeki güvenlik görevlisi veya o sırada sahilden geçmekte olan kişiler, deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında “diğer kişiler” olarak değerlendirilmektedir.

<sup>219</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.172, s. 169.

<sup>220</sup> West of England, section 2/(a) ilâ (c) s. 7; Gard Kural 32.

<sup>221</sup> Gard Kural 32.

<sup>222</sup> Gard Kural 32, s. 61; Türk P&I Kural 3.2, s. 20.

<sup>223</sup> *Stowaway*, kaçak olarak tercüme edilmiştir. Williams, **Gard Guidance**, s. 259; Gard Guidance on Stowaways, s. 5, Gard web sitesi (Çevrimiçi) <http://www.gard.no/Content/13385148/Guidance%20on%20stowaways.pdf>, 02.12.2017.

sebeplerden ötürü bulunduğu ülkede tutuklanması ihtimali olan ve bu sebeple yeni bir ülkeye sığınan kişidir<sup>224</sup>. “Kaçak” ile “sığınmacı”, yaşadıkları ülkeden daha iyi bir hayat standardına sahip olma ihtiyacıyla başka ülkelere ulaşma çabasındadır; bu açıdan “denizde kurtarılan kişi”den ayrılır<sup>225</sup>. “Denizde kurtarılan kişi”, bu iki kişi olmamakla birlikte, gemi adamı ve yolcu da olmayan, denizde tehlike içinde olması sebebiyle kurtarılan herhangi bir kişidir<sup>226</sup>. Anılan kişilere ilişkin tazminat taleplerinin karşılanıp karşılanmayacağı somut olaya göre değerlendirilecektir. Bu doğrultuda makul talepler sigorta ettirenin veya sigortalının sorumlu olması durumunda teminatın kapsamındadır<sup>227</sup>. Bu kişilerin denizden karaya indirilmeleri için gerekli olan masraflar veya hastalanmaları ya da bedensel zarara uğramaları hâlinde yurda iade veya tedavi masrafları ve bu sebeple oluşacak geminin masraflar ve giderler makul talepler olarak değerlendirilebilir. Bu doğrultuda geminin ekstra yakıt, kumanya masrafları, sigorta giderleri, bu kişilerin deniz yoluyla taşınması sırasında oluşabilecek gemi adamı maaşları örnek verilebilir. Daha kapsamlı bir koruma arayan sigorta ettirenler, ek prim ödemeleri karşılığında sigortacıdan ilave teminat talep edilebilir. Örnek olarak Skuld’un geminin idari otoriteler tarafından yakalanması durumunda fayda sağlayacak ilave bir teminatı bulunmaktadır<sup>228</sup>.

## **b. Rizikonun Deniz Hadiseleri Bakımından Kapsamı**

### **(1) Çatma ve Temassız Hasar**

#### **i. Tanım ve Genel Olarak Çatma**

Denizde çatma ve bunun sonucunda oluşan sorumluluk, tarihsel olarak en eski denizcilik meselelerinden biridir<sup>229</sup>. Çatma meydana geldiğinde, bu hadiseden

<sup>224</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 303. *Refugee*, sığınmacı olarak tercüme edilmiştir.

<sup>225</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 259.

<sup>226</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 303. *Person saved at sea*, denizde kurtarılan kişi olarak tercüme edilmiştir.

<sup>227</sup> Gard Guidance on Stowaways, s. 15, Gard web sitesi (Çevrimiçi) <http://www.gard.no/Content/13385148/Guidance%20on%20stowaways.pdf>, 02.12.2017.

<sup>228</sup> Bu teminatın adı “*Stowaway Seizure Insurance*” olup, bilgi için bkz. Skuld web sitesi (Çevrimiçi) <https://www.skuld.com/covers/skuld-pi-covers/optional-and-additional-covers/additional-covers/seizure-stowaway-seizure-insurance/> 22.12.2017.

<sup>229</sup> David R. Owen, “The Origins and Development of Marine Collision Law”, **Tulane Law Review**, C. 51, S. 4, Haziran 1977, s. 759-813.

etkilenecek olan taraflar ve hadisenin sonuçları, deniz hukuku konularının büyük bir kısmını içerisinde barındırmaktadır.

Klasik bir çatma hadisesi, iki veya daha fazla geminin birbiriyle çarpışmasıyla meydana gelir<sup>230</sup>. Çatma sonucunda, öncelikle gemilerin tekne kısmı etkilenebilir. Bununla birlikte, çatma meydana geldiğinde her iki gemide bulunan yolcular, gemi adamları, diğer kişiler, gemilerde taşınmakta olan yükler de bu hadisenin bazı olumsuz sonuçlarıyla karşılaşabilir. Deniz kirliliği, çevre zararı oluşmakta; müşterek avarya paylaşımı, kurtarma ücretleri söz konusu olmaktadır. Zararların giderilmesi için olayları çözümlenmekle görevli sigortacının çalışanları veya onlar tarafından atanan yerel muhabir şirket çalışanları, sövörler ve sulhle çözümlenemeyen meselelerde uyuşmazlığın yargıya taşınması için atanan deniz hukuku avukatları çatma hadisesinin aktörlerindedir.

Çatma meydana geldikten sonra, çatmadan kaynaklanan sorumluluklara ilişkin uygulanacak kurallar, TTK m. 1286 ilâ 1297 hükümlerinde düzenlenmiştir. Ayrıca Türkiye'nin de taraf olduğu<sup>231</sup> 23.09.1910 tarihli Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Konvansiyonu<sup>232</sup> uygulanır. Bu düzenlemenin Türkiye'de meydana gelen bir çatma hadisesine uygulanabilir olup olmadığını anlamak için gemilerin bayrak devletlerine bakmak gerekmektedir. Çatma hadisesine karışan iki geminin de bayrakları, Brüksel Konvansiyonu'na taraf devletlere aitse Brüksel Konvansiyonu'nun kuralları uygulanmaktadır. Ancak gemilerden birisinin bayrağı Brüksel Konvansiyonu'na taraf devlete ait değilse, o gemi bakımından bu düzenleme uygulanmayacak<sup>233</sup>; milletlerarası özel hukukun

---

<sup>230</sup> Dolayısıyla geminin yalıya veya iskeleye çarpması çatma değildir. Bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 282; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. bs., İstanbul, Alkim Yayınevi, 2001, s. 416.

<sup>231</sup> 01.03.1913 tarihinde yürürlüğe giren Konvansiyona Türkiye, 16.09.1955 tarihinde taraf olmuştur. Ayrıca bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 283'te dn. 4.

<sup>232</sup> *Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels* (Brüksel Konvansiyonu). Türkçe tercümesi için bkz. Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu/Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, "Gemiler Arasında Çatmaya İlişkin Belli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme", **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları**, C. 1, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları, Kerim Atamer/Cüneyt Süzel (Ed.) İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 374-387.

<sup>233</sup> Atamer, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 186.

kanunlar ihtilafı kuralları<sup>234</sup> uygulanacaktır<sup>235</sup> (Brüksel Konvansiyonu m. 12 f. 1). Öte yandan çatmaya karışan gemilerin tamamı Türk bayraklı ise Konvansiyon yerine iç hukuk kuralları uygulanacaktır (Brüksel Konvansiyonu m. 12 f. 2 b. 2).

Denizde çatma yukarıda belirtildiği gibi çoğunlukla iki geminin<sup>236</sup> hareket hâlindeyken çarpışmasıdır<sup>237</sup>. Oysa temassız hasar da çatma kapsamında değerlendirilmektedir. Nitekim TTK kapsamında çatma ikiye ayrılmaktadır. Buna göre TTK m. 1286 f. 1 hükmünde filli çatma; m. 1286 f. 2 hükmünde ise hükmî (varsayımsal) çatma tanımlanmıştır. İki geminin çarpışmasına filli çatma adı verilirken; temassız hasar oluşmasına varsayımsal çatma denmektedir. Anılan duruma, bir geminin diğerine bir teması olmaksızın gerçekleşen hasar da dâhildir<sup>238</sup>. Buna karşılık, kıyıya veya kıyıda bulunan bir yapıya bir geminin çarpması durumunda çatma hükümleri uygulanmamaktadır<sup>239</sup>.

Çatma, kusurlu çatma ve kusursuz çatma şeklinde meydana gelebilir. TTK m. 1287 uyarınca kusursuz çatma, çatmanın umulmayan bir hâl veya mücbir sebep sonucunda meydana gelmesi veya neden meydana geldiğinin anlaşılabilmesi durumudur. Bu hâlde zarara uğrayan gemi, zarara katlanır. Bununla birlikte kusursuz çatma, gemi demirdeyken de meydana gelebilir (TTK m. 1287 f. 2). Bu durumda, TTK m. 1287 f. 1 hükmü uygulama alanı bulur. Gemi demirdeyken meydana gelen çatmada, zarara uğrayan gemi, kendi zararına kural olarak katlanır. Ancak, yanlış

<sup>234</sup> Ergin Nomer, **Devletler Hususi Hukuku**, İstanbul, Beta Yayınları, 2017, s. 203 vd.; Cüneyt Süzal, “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 28, S. 1-2, 2008, s. 173-200.

<sup>235</sup> Çatmanın sözleşme dışı borç ilişkisi olduğundan bahisle haksız fiil olarak değerlendirilmesi gerekmektedir ve çatmaya uygulanacak hukuk için haksız filler bakımından kanunlar ihtilafı kuralı uygulanır. Bu da olayın meydana geldiği yer hukukunu geçerli kılmaktadır (MÖHUK m. 34). Türkiye’de meydana gelen çatma hadisesinde TTK m. 1286 ilâ 1297 uygulanır. Hükümler, Sözleşme hükümleriyle özdeştir.

<sup>236</sup> Gemiden kasıt geminin teknesi ile sınırlı değildir. Zincir veya çapa gibi gemi parçalarının da birbirine teması yeterlidir. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 118.

<sup>237</sup> Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 281-282; Fevzi Topsoy, **Çatma Hukuku**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2017, s. 9-47; Didem Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2011, s. 15-23; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 84; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 118; Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016, s. 365; Simon Gault/Steven Hazelwood/Andrew Tettenborn/Edward Cole/Thomas Macey-Dare, **Marsden and Gault on Collisions at Sea**, 14. bs., Sweet & Maxwell, 2016, § 1-20; Simon Baughen, **Shipping Law**, 6. bs., Routledge, 2015, s. 269; Williams, **Gard Guidance**, § 6.1.1, s. 168; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.1, s. 127.

<sup>238</sup> Bu durum *wash damage* olarak adlandırılmaktadır. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.1, s. 127. Bu duruma, bir deniz otobüsünün hızlı seyri sebebi ile yarattığı dalgalardan ötürü başka bir teknenin teknesine teması olmaksızın o teknenin hasarlanmasına sebep olması örnek teşkil etmektedir.

<sup>239</sup> Algantürk Light, **Çatma**, s. 19 ve dn. 62.

yere demirleyen gemi bu kapsamda değerlendirilmemelidir. Zira bu hâlde geminin kusuru, doğru yere demirlememektir. Kusurlu çatmada ise tek taraflı kusurlu çatma (TTK m. 1288 f. 1) ve ortak kusurlu çatma (TTK m. 1289) sonucunda donatan sorumlu olabilir<sup>240</sup>.

## ii. Teminatın Kapsamı

Çatma sebebiyle meydana gelebilecek zararlardan sorumluluğun maddi olarak çok yüksek olması, donatanların bu sorumlulukları için sigorta yaptırmalarına sebep olmaktadır. Sigortalı gemide zarar meydana gelebileceği gibi, diğer gemide de zarar meydana gelebilir. Her iki gemide bulunan gemi adamları, yolcular veya diğer kişiler de zarar görebilir.

*Donatanın gemisinde meydana gelen zararlar* bakımından, ayırt edici olan kusurdur. Çatma hadisesinde kusurun tek taraflı olması hâlinde ve donatanın gemisinde kusuru bulunmuyorsa, sigorta tazminatı kusurlu diğer gemiden talep edilir<sup>241</sup>. Buna karşılık donatanın gemisi kusurlu ise, donatan kendi tekne makine sigortacısına başvurur<sup>242</sup>. Son olarak çatmada müşterek kusur söz konusu ise diğer geminin kusuru oranında diğer gemi donatanından tazminat talep edebilir ve donatanın gemisinin kusuru oranında tekne makine sigortacısına başvurabilir<sup>243</sup>.

Bir geminin karıştığı çatma hadisesi sonucu *diğer gemide oluşan zararlar*, hem geminin deniz araçları sorumluluk sigortası<sup>244</sup> hem de diğer geminin tekne sigortası<sup>245</sup> kapsamında tazmin edilebilir. Bunun anlamı, geleneksel teminat bakımından “çatma sorumluluğunun” 3/4’ünün tekne makine sigortası sözleşmesiyle;

<sup>240</sup> TTK m. 1289 uyarınca ortak kusurlu çatma eşya zararı ve bedensel zarar olarak ikiye ayrılarak düzenlenmiştir. Eşya zararı bakımından, geleneksel deniz araçları sorumluluk sigortası teminatının aksine gemide bulunan eşya ve gemide taşınmakta olan yük ayrımı yapılmamıştır. Eşya zararında kusur oranında sorumluluk ilkesi geçerli olacaktır (m. 1289 f. 1). Ayrıca TTK m. 1291 uyarınca kılavuzun kusuru ile çatmanın meydana gelişi düzenlenmekte olup, kılavuzun kusuru donatanı sorumlu kılmaktadır.

<sup>241</sup> Ülgener, **Çatma**, s. 4.

<sup>242</sup> Ülgener, **a.e.**, s. 4.

<sup>243</sup> Ülgener, **a.e.**, s. 4; Serdar Acar, “Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı”, **İstanbul Barosu Dergisi**, S. 2, 2006, s. 644-646.

<sup>244</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 117-121; Didem Algantürk Light, “Sorumluluk Teminatları”, **Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları**, Sempozyum, 23.03.2012, s. 103-111; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 48-51. P&I teminatında çatma sorumluluğuna ilişkin örnek bir İngiliz kararı: *Vaux Salvador*’dur.

<sup>245</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 92-101.



1/4'ünün ise deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesiyle<sup>246</sup> himaye altına alınmasıdır<sup>247</sup>. Bu sigortalar birbirini tamamlamaktadır. Her iki sigorta türünde teminat altına alınan ortak hasar kalemleri olabilir. Bunlar için sigorta tazminatı, poliçede belirtilen sorumluluk oranlarına göre ödenecektir<sup>248</sup>. Böyle bir oran kararlaştırıldığında, tek taraflı kusur veya müşterek kusur kuralları çerçevesinde sorumluluklar belirlenir<sup>249</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortacısının 1/4, diğer geminin tekne makine sigortacısının ise 3/4 oranında üstlendiği himaye kapsamında tazmin edilebilecek talepler arasında<sup>250</sup>, çatmaya karışan diğer gemide meydana gelen zarardan<sup>251</sup>;

<sup>246</sup> *International Hull Clauses* (01.11.2003) Klot 6.1.

<sup>247</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 93 ve dn. 80. Her ne kadar tekne makine sigortası bir mal sigortası (aktif zarar sigortası) olsa da, bu sigorta ile malik menfaatine ek bit teminat şeklinde (pasif zarar sigortası ilkelerine tabi) “çatma sorumluluğu” da himaye kapsamına alınabilir. Çatma sorumluluğunun tekne makine sigortası kapsamında geleneksel şekilde üstlenildiği durumlarda sorumluluk oranı 3/4'tür. Ancak bu oran istenirse değiştirilebilir. Bu değişiklik “*running down*” klozuyla kararlaştırılmıştır.

<sup>248</sup> Dolayısıyla Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 179-194'te açıklanan teminatlar burada da aynı şekilde geçerlidir.

<sup>249</sup> Örneğin tek taraflı kusurlu çatma gerçekleştiği takdirde, kusurlu geminin donatanı ve müşterek kusurlu çatma halinde kusur oranında her bir geminin donatanı diğer gemi bakımından meydana gelen zararı ise uygulamada genellikle tekne sigortası poliçesinde bulunan *running down* klotu ile kısmen tekne makine sigortacısı tarafından karşılanmakta, geriye kalan kısım ise P&I sigortacısı tarafından himaye edilmektedir. Bkz. Ülgener, **Çatma**, s. 4.

<sup>250</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.1-10.11, s. 127-130; Gold, **Gard P&I**, s. 174 vd.; Algantürk Light, **Çatma**, s. 91-100; Algantürk Light, **Sorumluluk Teminatları**, s. 102-105; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 48-51; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 116-123. Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 9A, s. 7'de 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, Kural 9B, s. 7'de ise 4/4 oranında; Standard, Kural 3.6.1, s. 5'te 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, Kural 3.6.3, s. 5'te ise diğer çatma teminatları; Shipowners, Kural 7A, s. 30'da 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, Kural 7B, s. 30-31'de ise diğer çatma teminatları; Gard, Kural 36, s. 65; Skuld, Kural 12.1, s. 24'te geleneksel teminat, 12.1.1/a'da bir geminin diğer bir gemiyle çatması durumunda üyenin sorumluluklarını teminat kapsamına almaktadır. Kural 12.3, s. 24; UK P&I, Kural 10, s. 13-14 ve 10/A'da 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, 10/B'de 4/4 oranında; London P&I, Kural 9.13, s. 12; 9.13.1'de 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, 9.13.1.2'de ise 4/4 oranında; North of England, Kural 19(10), s. 28-29, 19(10)(a)'da 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda, 19(10)(b)'de 4/4 oranında; Britannia, Kural 19(9)(A), s. 36'da ¼ oranında veya belirlenecek başka bir oranda; Steamship, Kural 25/v/a, s. 63'te uyarınca ¼ oranında veya belirlenecek başka bir oranda. American Club, Kural 2/3/1'te ¼ veya belirlenecek başka bir oranda, Kural 2/3/2'de ise 4/4 oranında; Swedish Club, Kural 7.2.a, s. 24'te 1/4 oranında; Japan P&I, Kural 23/1/(1), s. 94'te 1/4 oranında; Kural 23/3, s. 95'te gemide taşınan yükü ilişkin çatma sonucu oluşacak zarara, Kural 23/4, s. 95'te ise diğer çatma sorumluluklarına ilişkin koruma yer almaktadır. Ayrıca sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak bkz. Türk P&I, Kural 3.6.1 s. 21'de 1/4 veya belirlenecek başka bir oranda çatma teminatı, Kural 3.6.2, s. 21'de ise diğer çatma teminatları düzenlenmiştir; MS Amlin Part 1/section 10'da oran belirtilmeden, taraflarca belirlenecek oranda çatma sorumluluğu düzenlenmiştir. Benzer şekilde, Hanseatic Kural 15.1, s. 10-11.

<sup>251</sup> Çatmanın kusursuz çatma olduğu örnekte, çatma sorumluluğu doğmadığından tekne sigortası da deniz araçları sorumluluk sigortası teminatı da işlememektedir. Herkes kendi zararına katlanmaktadır. Sigortalı geminin kusuru ile çatmanın meydana gelmesi durumunda ise sigortalı gemi, diğer geminin

çatmaya karışan diğer gemide bulunan eşya ve taşınmakta olan yükün uğradığı zarardan; çatmaya karışan diğer gemi ve bu gemide taşınmakta olan yükün gecikmesi sonucu oluşan zarardan<sup>252</sup>; veya kullanım kaybından kaynaklanan zarardan, çatmaya karışan diğer gemi veya diğer gemide taşınmakta olan yük sebebiyle yapılan müşterek avarya masraflarıyla kurtarma masraflarından kaynaklanan zarardan, sigortalının yaptığı eksper, avukat ve mahkeme masrafları sonucu oluşan zararlardan kaynaklanan talepler yer almaktadır<sup>253</sup>.

Kişi zararlarından (gemi adamları, yolcular ve üçüncü kişilerin ölüm, yaralanma ve hastalık durumlarında oluşan sorumluluk); enkaz kaldırma masraflarından; kirlenme zararlarından; diğer gemideki yük zararlarından (ambarda, güvertede, yüklenmekte, boşaltılmakta, gemiden gemiye aktarılmakta olduğu fark etmeksizin<sup>254</sup>); gemi adamının, yolcunun kişisel eşyasına ilişkin zararlardan

---

çatmadan dolayı doğan zararını kendi tekne makine sigortacısından talep etmektedir. Algantürk Light, **Çatma**, s. 87 ve 92.

<sup>252</sup> Diğer geminin tekne sigortası, çatmaya karışan diğer geminin veya yükün gecikmesinden kaynaklanan zararlardan doğan sorumlulukları karşılar; sigortalı geminin veya yükün gecikmesinden doğan zararı karşılamamaktadır. Deniz araçları sorumluluk sigortası ise diğer geminin veya yükün gecikmesinden kaynaklanan zararlardan doğan sorumlulukları karşılamaktadır.

<sup>253</sup> Bir mal sigortası olan tekne sigortası bakımından 01.11.2003 tarihli International Hull Clauses (IHC) m. 6.3 uyarınca dava ve say masrafları bakımından % 25 oranında bir sınır öngörmektedir. Bu hükme göre tekne makine sigortacısı tarafından ödenecek hukukî masraflara ilişkin tutar, geminin sigorta bedelinin % 25'ini ("*insured value of the insured vessel*") aşamayacaktır, meğerki tarafların aksine bir anlaşması söz konusu olsun.

<sup>254</sup> Topsoy, **a.g.e.**, s. 366-367. Geminin ayrıca bir yük sigortası olması durumunda deniz araçları sorumluluk sigortası, yük sigortasının kapsamını aşan sorumluluk bakımından koruma sağlamaktadır. Bunun da, taşınan yükün donatana ait olması ve *Institute Cargo Clauses Free Particular Average (FPA)* ile sigortalanması durumunda geçerli olacağına ilişkin bkz. Algantürk Light, **Çatma**, s. 96.

Çatma sonucunda gemide taşınmakta yükün zarara uğramasında önemli bir kloz olan *both-to-blame collision clause* (müşterek kusurlu çatma kaydı), deniz araçları sorumluluk sigortası uyarınca sigortalının kuracağı navlun sözleşmesinde yer alabilecek bir kayıttır. Özellikle 1910 Brüksel Konvansiyonu'nda taraf olmayan ABD bakımından bu kaydın yer aldığı navlun sözleşmeleri önem taşır. İngiltere ve benzeri şekilde 1910 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olan ülkelerin hukukları uyarınca yükle ilgili diğer donatandan zarar, çatmadaki kusuru oranında talep edilebilmektedir. Bunun sonucunda belirtilen oranda tazminat ödeyen diğer gemi donatanının, karşı geminin donatanına rücu etmesine gerek kalmamaktadır. Ancak ABD'nin 1910 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olmamasından ötürü, kusur oranı dikkate alınmaksızın müşterek kusurlu çatmada yükle ilgili, diğer geminin donatanına zararının tamamını yöneltebilir. Sonuç olarak teknik kusur def'i de kullanılamaz hâle gelmektedir. Bu durumu bertaraf etmek için Amerikan hukukuna göre çatmadan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluğun söz konusu olduğu durumda *both-to-blame collision clause* kullanılmaktadır. Uygulamada navlun sözleşmelerinde yer alan *both-to-blame collision clause* sebebiyle teknik kusur definin kullanılamaması ihtimalini bertaraf etmek üzere, TTK m. 1289 f. 2 düzenlemesi uyarınca sevk ve idare kusuru definin saklı tutulmasına ilişkin bir hükme yer verilmektedir. Bkz. Algantürk Light, **Çatma**, s. 97-98. Bu hükme yer verilmesi şu gerekçelerle eleştirilmiştir. Sorumsuzluk hâli sebebiyle kendi donatanından tazminat elde edemeyen yük ilgisinin bu zarar için diğer kusurlu donatanların birinden yabancı bir hukuka göre tazminat almasından önce Türk mahkemelerinden bir karar alınıp alınmayacağı belli değildir. Türk mahkemelerinden karar

kaynaklanan talepler ise , deniz araçları sorumluluk sigortasıyla “4/4 oranında teminat altına alınan” taleplerdendir.

Çatma hadisesine karışan iki geminin de aynı donatanın mülkiyetinde olması durumu, kardeş gemi klozu uyarınca çözümlenmektedir<sup>255</sup>. Bu kayda göre bu gemiler farklı donatanlara aitmiş gibi kabul edilerek sigortacıların sigorta sözleşmesi kapsamında sorumlulukları belirlenir.

İngiltere’de yerleşik IG üyesi kulüplerde, yukarıda anıldığı üzere geleneksel çatma teminatı bakımından ana kural, daha önce de ifade ettiğimiz gibi sorumluluğun 1/4 oranında üstlenilmesidir. Her ne kadar durum böyle olsa da, taraflar diledikleri takdirde deniz araçları sorumluluk sigortacısının daha yüksek bir oranda himaye üstlenmesi konusunda anlaşılabilir. Böylelikle geleneksel çatma teminatının kapsamı genişletilebilir. Çatma sorumluluğunun tamamının çalışmamızın konusu olan sözleşme kapsamında üstlenildiği örnekler, IG kulüplerinden Skuld, Gard, American Club, Japan P&I ile sabit prim esasına göre çalışan sigortacıardan Hanseatic, MS Amlin’dir<sup>256</sup>. Çatma sorumluluğunun tamamının deniz araçları sorumluluk sigortacısı tarafından üstlenilmesi tercihinin sebepleri, tekne makine sigortacısından herhangi bir teminat mektubu talep edilmesine gerek kalmayacak olması<sup>257</sup>, çoğunlukla tekne sigortasının muafiyet tutarına nazaran deniz araçları sorumluluk sigortasında muafiyet tutarlarının daha düşük olmasıdır. Böylelikle ödemeler yapılırken sigorta ettiren veya sigortalının lehine bir durum oluşmaktadır<sup>258</sup>.

---

alındı ise bunun için yabancı bir mahkemede ikinci kez dava açılması mümkün olmalıdır. Buna rağmen her nasılsa bu ikinci dava açıldı ise bu mahkemenin donatanlar arası davayı hangi sebeple kabul edeceği belirsizdir ve bu şekilde davaların yabancı hukuk ve Türk hukuku arasında tenis topu gibi gidip gelmesi sonucu doğabilmektedir. Tüm bu görüşler doğrultusunda hükmün kanundan çıkarılması önerilmektedir. Bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **TTK Özel Sayı**, s. 230-231.

<sup>255</sup> Bu kloz, *sistership clause* olarak adlandırılmaktadır. Sadece aynı donatan değil, aynı gemi işletme müteahhidine ait kardeş gemiler bakımından da bu hükmün uygulanması gerektiği ile ilgili bkz. Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 185.

<sup>256</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 2, s. 127; Algantürk Light, **Çatma**, s. 91, dn. 327; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 48, dn. 181, Acar, **a.g.e.**, s. 117; Topsoy, **a.g.e.**, s. 364. Ayrıca, tekne makine sigortası ile de çatma sorumluluğunun tamamı üstlenilebilir. Bu olasılıkla deniz araçları sorumluluk sigortacısı sadece tekne makine sigortasının bedelini aşan kısımdan sorumlu olmaktadır. Bkz. Topsoy, **a.g.e.**, s. 365.

<sup>257</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 176.

<sup>258</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 265, dn. 18.

### iii. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar

Çatma hadisesi sonucunda meydana gelen zararlardan ötürü sigortacıya yöneltilebilecek taleplerden, tekne makine sigortası sözleşmesi kapsamında tazmin edilenler, deniz araçları sorumluluk sigortası himayesi kapsamının dışındadır<sup>259</sup>. Sigortalının maliki olduğu eşyanın (örnek olarak gemi ekipmanları) çatma sonucunda zarara uğraması sonucu sigortalı gemide meydana gelen zıya, hasar ve onarım masraflarından kaynaklanan talepler<sup>260</sup>; donatanın kazanç kaybı olan navlun ücreti talepleri, gecikme zararlarına (örnek olarak sürastarya ücreti) ve nükleer zararlara ilişkin talepler tekne sigorta sözleşmesi kapsamında tazmin edilir<sup>261</sup>.

## (2) Kirlilik

### i. Genel Olarak Kirlilik ve Milletlerarası Sözleşmeler

Gemi kaynaklı deniz kirliliği<sup>262</sup>, güncel denizcilik sorunlarından birisidir. Bu sebeple meydana gelen hadiseler sonrasında yaşanan gelişmeler, hukuki sorunların çözülemez hâle gelmemesi için gerekli önlemler alınmasına ve konuyla ilgili yeni milletlerarası kuralların oluşturulmasına vesile olmuştur<sup>263</sup>. Gemi kaynaklı deniz

<sup>259</sup> Gard Kural 36/1; Shipowners Kural 2, bölüm 7, § E/ii.

<sup>260</sup> Çatmaya ilişkin deniz araçları sorumluluk sigortasının teminatından hariç bırakılan kalemlere örnekler için bkz. West of England, Kural 9C/A-D, s.11; American Club, Kural 3.3/i-vii. Ayrıca sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak bkz. MS Amlin Kural 10.3.

<sup>261</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.3, s. 127.

<sup>262</sup> Kirlenme zararı kavramı, CLC m. I/6, BUNKER m. 1 f. 9, 2010 Protokolüyle tadil edilen HNS m. 6; NRW m. 1 f. 5; çevre zararı kavramı ise Çevre Kanunu m. 2 f. 3 ile TTK m. 1303 f. 3 hükümlerinde tanımlanmıştır.

<sup>263</sup> Özellikle 18.03.1967 tarihinde İngiltere, Cornwall yakınlarında meydana gelen “Torrey Canyon” hadisesi sonrasında gemi kaynaklı deniz kirliliğine ilişkin milletlerarası düzenlemeler hız kazanmıştır. Olayda 117.000 ton petrol denize karışmıştır. Bkz. ITOFF web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/torrey-canyon-united-kingdom-1967>, 23.12.2017. Bu hadiseyi 223.000 ton petrol ile 16.03.1978 tarihinde Fransa’da “Amoco Cadiz”; 38.000 ton petrol ile 24.03.1989 tarihinde Alaska’da “Exxon Valdez”; 72.000 ton petrol ile 15.02.1996 tarihinde “Sea Empress”; 20.000 ton fuel oil ile 12.12.1999 tarihinde Fransa’da “Erika” ile 13.11.2002 tarihinde 63.000 ton fuel oil ile “Prestige” hadiseleri takip etmiştir. Bkz. Atamer, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 189-191; Stephen J. Hawkins/Ally J. Evans/Jon Moore/Mark Whittington/Kathryn Pack/Louise B. Firth/Leoni C. Adams/Pippa J. Moore/Patricia Masterson-Algar/Nova Mieszkowska/Eve C. Southward, “From The Torrey Canyon To Today: A 50 Year Retrospective Of Recovery From The Oil Spill And Interaction With Climatedriven Fluctuations On Cornish Rocky Shores”, **2017 International Oil Spill Conference**, California, 15-18.05.2017, s. 19, ITOFF web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.itopf.com/knowledge-resources/documents->

kirliliği konusunda, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesine kaynak oluşturan, zorunlu sigorta hükmü içeren milletlerarası sözleşmeler temel olarak üç adettir.

### (a) Tankerlerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği

Gemi kaynaklı deniz kirliliğine ilişkin milletlerarası sözleşmelerden ilki, 29.11.1969 tarihinde kabul edilen<sup>264</sup> ve 1992 yılında tadil edilerek<sup>265</sup>, “1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>266</sup>” adını alan düzenlemedir. Bu düzenleme, tankerlerin (CLC m. 1 f. 1) petrol kirliliğine sebep olması durumunda uygulanır (CLC m. 1 f. 5).

Dökme olarak 2000 ton ve üzeri hidrokarbon yükü taşıyan gemilerin kirlenme zararlarından doğan sorumluluğu karşılamak üzere bir sigorta yaptırılması, CLC m. 7 f. 1 ve 2 uyarınca zorunludur. Ayrıca CLC kapsamında meydana gelecek zararların giderimi için, zarar gören üçüncü kişi sigortacıya doğrudan başvurabilir. (CLC m. 7 f. 8).

Türkiye, CLC’ye<sup>267</sup>, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye<sup>268</sup> ve 2003 Fon Sözleşmesi’ne<sup>269</sup> taraftır<sup>270</sup>.

---

guides/document/from-the-torrey-canyon-to-today-a-50-year-retrospective-of-recovery-from-the-oil-spill-and-interact/, 23.12.2017.

<sup>264</sup> 29.11.1969 tarihinde kabul edilen Sözleşme, 1992 CLC ile tadil edilmeden önceki hâliyle, milletlerarası alanda 19.06.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>265</sup> Sözleşme, 27.11.1992 tarihinde kabul edilen ve 30.05.1996 tarihinde milletlerarası alanda yürürlüğe giren 1992 Protokolüyle (*Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*) tadil edilerek, 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) adını almıştır. 1992 CLC olarak kısaltılmaktadır.

<sup>266</sup> Sözleşmenin Türkçe tercümesi için bkz. s. 6-16; (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d21/c024/tbmm21024053ss0122.pdf>, 12.12.2017.

<sup>267</sup> Türkiye’nin, 1992 CLC’ye katılması 4507 sayılı Kanun’un RG’de yayımlanması ile uygun bulunmuştur. (RG 29.01.2000/23948). Bununla birlikte, sonradan 4658 sayılı Kanun m. 2 uyarınca Uygun Bulma Kanununda değişiklik yapılarak “ekli çekince ile” ifadesi Kanun metninden çıkarılmıştır. (RG 09.05.2001/24397). 244 sayılı Kanun m. 3 uyarınca hazırlanan katılma işlemi doğrultusuna 15.06.2001 tarih ve 2011/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme, Türkçe tercümesiyle birlikte 24.07.2001 tarih ve 24472 sayılı RG’de yayımlanmıştır. Türkiye katılma belgesini 15.08.2001 tarihinde tevdi makamına (IMO Genel Sekreterliğine) depo etmiş ve Sözleşme Türkiye bakımından 17.08.2002 tarihinde yürürlük kazanmıştır. CLC ile ilgili ayrıca bkz. Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions Volume 3: Protection of the Marine Environment**, Informa Law from Routledge, 2015, s. 117-155; Colin de la Rue, **Shipping and the**

Türk hukukunda CLC'ye ilişkin bir düzenleme olarak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı<sup>271</sup> tarafından “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge<sup>272</sup>” yayımlanmıştır. Bu Yönergede *CLC Blue Card* adı verilen ve sigorta teminatını ispat aracı olarak kullanılan sertifikanın düzenlenme şekli ve geçerlilik süresine ilişkin bilgilere yer verilmiştir.

---

**Environment Law and Practice**, 2. bs., Londra, Informa, 2009, s. 81-106; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliği**, s. 144-168. Ayrıca, sözleşmede öngörülen zorunlu sorumluluk sigortası ile ilgili açıklamalar için bkz. Rayegân Kender, “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **MHB**, C. 24, S. 1-2, 2004, s. 586-594; Cavid Abdullayev, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetki - Sorumluluk - Zararın Tazmini**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005, s. 252-257; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliği**, s. 168-181.

<sup>268</sup> Türkiye'nin, 1992 CLC Fon'a katılması 27.01.2000 tarih ve 4508 sayılı Kanun'un RG'de yayımlanması ile uygun bulunmuştur (29.01.2000/23948). Bununla birlikte, sonradan 26.04.2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanun m. 2 uyarınca Uygun Bulma Kanununda değişiklik yapılarak “ekli çekince ile” ifadesi Kanun metninden çıkarılmıştır. (RG 09.05.2001/24397 sayı). 244 sayılı Kanun m. 3 uyarınca hazırlanan katılma işlemi doğrultusunda 15.06.2001 tarih ve 2011/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme, Türkçe tercümesiyle birlikte RG'de yayımlanmıştır (18.07.2001/24446). Türkiye sözleşmeye katılma belgesini 15.08.2001'de tevdi makamına (IMO Genel Sekreterliğine) depo etmiş ve Sözleşme Türkiye bakımından 17.08.2002 tarihinde yürürlük kazanmıştır.

<sup>269</sup> Türkiye'nin 2003 Fon Sözleşmesi'ne katılması 29.06.2012 tarih ve 6348 sayılı Kanun'un RG'de yayımlanması ile uygun bulunmuştur (12.07.2012/28351). 10.10.2012 tarih ve 28437 sayılı RG'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ise 2012/3717 sayılıdır. Türkiye katılma belgesini 05.03.2013 tarihinde tevdi makamına depo etmiş ve Sözleşme Türkiye bakımından 05.06.2003 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Ayrıca 2003 Fon Sözleşmesiyle ilgili genel bilgi için bkz Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliği**, s. 230-232; İsmail Demir, “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 1, 2012, s. 226-229.

<sup>270</sup> Petrol kirliliği zararının tazminine yönelik bir milletlerarası düzenleme ise 18.10.2000 tarihinde kabul edilen “1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Tazminat Limitleri Değişiklikleri”dir. (2000 tadili) 2000 tadili, 18.10.2000 tarihinde kabul edilip, milletlerarası alanda 01.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu düzenlemeye, 29.06.2012 tarihinde kabul edilen 6346 sayılı, 1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Tazminat Limitleri Değişikliklerine Dair Karara Katılmamızın Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun'un RG'de yayımlanması ile taraf olmuştur. (RG 12.07.2012/28351).

<sup>271</sup> Bu düzenlemenin yayımlandığı dönemde ilgili Bakanlığın adı “Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı” idi. Değişiklikle ilgili bkz. Birinci Bölüm/dn. 66.

<sup>272</sup> Bu Yönerge, 1998 sayılı ve 19.12.2013 tarihlidir. Yönerge m. 8 f. 1 uyarınca gemilere ilişkin düzenlenecek sertifikanın: “12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge uyarınca Bakanlıkça ilan edilmiş Muteber P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketleri listesinde bulunan bir kulüp veya sigortacı tarafından verilen poliçe karşılığında” düzenlenmesi öngörülmüştür. Ancak 18971 sayılı Yönerge 30.05.2017 tarihinde değişmiş ve 45168 sayılı Yönerge hâlini almıştır.

## (b) Tankerler Dışındaki Gemilerden Kaynaklanan Yakıt Kirliliği

Gemi kaynaklı kirliliğe ilişkin diğer düzenleme, CLC'nin tamamlayıcısı olarak değerlendirilebilecek “2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme”dir<sup>273</sup>. Türkiye bakımından bu Sözleşme 12.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>274</sup>.

BUNKER m. 7 f. 1 hükmü uyarınca bin groston ve üzeri gemilerin, kirlilik zararlarından doğan sorumluluklara ilişkin bir sigortanın yaptırılması zorunludur. Bu doğrultuda uygulamada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı<sup>275</sup> tarafından “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (Bunker 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge” yayımlanmıştır. Anılan düzenleme m. 8 uyarınca, sigorta teminatını ispat aracı olarak kullanılan *Bunker Blue Card* sertifikasına ilişkin yükümlülükler öngörülmüştür.

<sup>273</sup> Orijinal adı: “*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*” (BUNKER). Sözleşmenin tercüme metni için bkz. TBMM, 24 nolu yasama dönemi, 2 nolu yasama yılı, 229 nolu sıra sayısıyla “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyonu ile Dış İşleri Komisyonu Raporları (1/156), s. 11-26, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem24/yil01/ss229.pdf>, 03.11.2017 ve Kerim Atamer/Cüneyt Süzel (Ed.), **Yeni Deniz Ticaret Hukuku'nun Kaynakları Cilt 1**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 1169-1205; Canan Ilgın, “Bunker Konvansiyonu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 677-684. BUNKER'e ilişkin ayrıca bkz. Cüneyt Süzel, “Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S. 151-152, Mart-Nisan 2017, s. 117-180; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliği**, s. 232-271; Berlingieri, **Volume 3**, s. 189-207; Nicholas Gaskell, “The Bunker Pollution Convention and limitation of liability” **JIML**, C. 15, 2009, s. 477-494; Michael N. Tsimplis, “The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?”, **LMCLQ**, C. 83, 2005, s. 93-97; Mans Jacobsson, “Bunker Convention in Force”, **JIML**, c. 15, 2009, s. 21-36; Ling Zhu, “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 – Liability and Insurance Aspects”, **Pollution of the Sea: Prevention and Compensation**, Jürgen Basedow/Ulrich Magnus (Ed.), Hamburg, Springer, 2007, s. 171-180.

<sup>274</sup> Türkiye'nin bu Sözleşmeye katılması “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun (Kanun numarası: 6439, RG 15.03.2013/28588) ile uygun bulunmuş; katılma belgesi tevdi makamına 12.09.2013 tarihinde ibraz edilmiş ve 12.12.2013 tarihinde Sözleşme Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

<sup>275</sup> Bu düzenleme yayımlandığında Bakanlığın adı Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı idi. Bkz. Birinci Bölüm/dn. 66.

## (c) Tehikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği

Gemi kaynaklı deniz kirliliğine ilişkin zorunlu sigorta hükmü ihtiva eden milletlerarası sözleşmelerden üçüncüsü, 03.05.1996 tarihinde kabul edilen<sup>276</sup>, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme'dir<sup>277</sup>. Bu Sözleşme 30.04.2010 tarihinde kabul edilen bir Protokol ile tadil edilmiştir<sup>278</sup>. Türkiye, 2010 yılında tadil edilen HNS'ye taraf olmak için gereken adımları atmıştır<sup>279</sup>.

<sup>276</sup> IMO websitesinden alınan bilgiye göre 07.11.2019 tarihi itibarıyla bu Sözleşme henüz milletlerarası alanda yürürlüğe girmemiştir. (Çevrimiçi) <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>, 07.11.2019.

<sup>277</sup> *International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996* (HNS). 1996 Tehlikeli Madde Sözleşmesi'nin 2010 Protokolü ile tadili sonrasında, 2010 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, adını almıştır. Sözleşmenin Türkçe tercüme metni için bkz. s. 29-44, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss227.pdf>, 17.10.2017. Ayrıca bkz. Berlingieri, **Volume 3**, s. 208-248; İsmail Demir, "1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmede 2010 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler", **BATİDER**, C. 27, S. 3, 2011, s. 213-214; Magnus Göransson, "The HNS Convention", **Uniform Law Review**, S. 2, 1997, s. 261-262; Peter Wetterstein, "Carriage of Hazardous Cargoes by Sea – The HNS Convention", **Georgia Journal of International and Comparative Law**, C. 26, 1996-1997, s. 606-607; Çiğdem Boğa, "How to Promote the Acceptance of HNS Convention? (I)", **Legal Hukuk Dergisi**, S. 116, Y. 10, 2012, s. 118-119 ve Çiğdem Boğa, "How to Promote the Acceptance of HNS Convention? (II)", **Legal Hukuk Dergisi**, S. 115, Y. 10, 2012, s. 90-91; Gülfer Kuyucu Meriç, "Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme", **Prof. Dr. iur. Merih Kemal Omağ'a Armağan**, C. 2, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 244-245.

<sup>278</sup> Bu Protokol de milletlerarası alanda henüz yürürlüğe girmemiştir. Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>, 07.11.2019.

<sup>279</sup> 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair 6949 sayılı Kanun (RG 03.04.2017/30027) yayımlanmıştır. Ardından "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün İlişik Beyan ile Birlikte Onaylanması Hakkında 2017/10522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı" yayımlanmıştır (RG 31.07.2017/30140 mükerrer).



Sözleşme için öngörülen şartların<sup>280</sup> gerçekleşmesinden itibaren on sekiz ay dolmadıkça Sözleşme yürürlüğe girmiş sayılmayacaktır. Sekiz devlet 2010 Protokolünü imzalamış olsa da; Türkiye dahil olmak üzere beş devlet bu Sözleşmeye taraf olma iradelerini açıklamıştır<sup>281</sup>.

Sözleşmeye taraf olan devletin sicilinde kayıtlı olan bir geminin tehlikeli ve zararlı maddeler taşıması durumunda, HNS m. 9 f. 1 uyarınca öngörülen sorumluluk sınırlarına uygun bir sigortasının bulunması veya gemi malikinin bir mali güvence temin etmesi zorunludur. (HNS m. 12). Diğer milletlerarası sözleşmelerin aksine, bu sözleşmenin zorunlu sigorta hükmünde herhangi bir tonaj sınırlamasına yer verilmemiştir.

## ii. Teminatın Kapsamı

Kirlilik rizikosunun gerçekleşmesi sonucunda oluşan zararın giderimi için ödenecek sigorta tazminatı bakımından sigortacıya yöneltilebilecek talepler genel olarak, kirliliğe ilişkin idari para cezaları, bazı durumlarda kurtarma özel tazminatı ve sözleşmesel sorumluluklardan kaynaklanacak taleplerden oluşmaktadır<sup>282</sup>. Dikkat çekmek gerekir ki, kirlenme sebebiyle oluşan zararın büyük kısmını ise denizin temizlenmesi masrafları ve kirliliğin denizde daha fazla yayılmasını “önleyici masraflar” oluşturmaktadır<sup>283</sup>. Geminin taşımakta olduğu petrol ve türevlerinin

<sup>280</sup> 1996 Sözleşmesi m. 46 ile 2010 Protokolü m. 21 uyarınca, her biri iki milyon grostona sahip dört devlet dâhil, “en az on iki devletin” HNS ile bağlı olma iradelerini ortaya koymaları şartıyla IMO Genel Sekreteri’ne, Sözleşme uyarınca taraf devletlerdeki katkıda bulunmakla yükümlü kişilerin önceki takvim yılında genel hesaba katkıda bulunan en az kırk milyon ton yükü aldığı bilgisininin iletilecektir. Bkz. (Çevrimiçi) [http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/53-hns-2010.aspx#.Wl3grahl\\_IU](http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/53-hns-2010.aspx#.Wl3grahl_IU), 10.10.2017. Ayrıca bkz. Boğa, **HNS 2**, s. 122.

<sup>281</sup> En son 2019 yılının Temmuz ayında Güney Afrika olmak üzere, Kanada, Danimarka, Norveç ve Türkiye de 2010 Protokolü ile tadil edilen bu Sözleşmeye taraf olma iradelerini açıklamıştır. Bkz. (Çevrimiçi), <http://www.hnsconvention.org/status/>, 03.01.2020.

<sup>282</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 179-190; Gold, **Gard P&I**, s. 454-458; Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 11/A ilâ E, s. 12-13; Standard, Kural 3.8.1 ilâ 3.8.8, s. 6; Shipowners, Kural 9/A ilâ G, s. 32-33; Gard, Kural 38/1 ilâ 3, s. 66; Skuld, Kural 14.1.1 ilâ 14.1.4, s. 25; UK P&I, Kural 12, s. 15-17; London P&I, Kural 9.15, s. 13-14; North of England, Kural 19(13) s. 31; Britannia, Kural 19(12), s. 40-41; Steamship, Kural 25/vi, s. 66; American Club, Kural 14; Swedish Club, Kural 6, s. 22-23; Japan P&I, Kural 25, s. 97-98. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.8/3.8.1 ilâ 3.8.7, s. 22-23; MS Amlin Part 1/section 15.1; Hanseatic Kural 23, s. 13. Dikkat çekmek gerekir ki, gemi kaynaklı kirliliğin, müşterek avarya hadisesi sonucunda oluşması, kirlilik değil, müşterek avarya sorumlulukları kapsamında değerlendirilir. Bkz. Shipowners, Kural 9/H/iv, s. 34; Skuld, Kural 14.2.2, s. 26; Japan P&I, Kural 25/1/a, s. 97.

<sup>283</sup> Bkz. bir önceki dipnot.

kirliliğe sebebiyet vermesinden başka, bunların denize boşalması riski bulunmaktadır. Bunun önlenmesi için acil müdahale gerekir. Ayrıca, deniz kirliliğinin meydana geldiği kıyı devletinin gemi aleyhine idari para cezası verdiği örnekte, kirliliğe sebep olan geminin donatanından/sigortacısından bir teminat mektubu talep edilebilir.

Kirlenme sebebiyle oluşan zarar, donatanın sorumluluğunda olduğu takdirde teminatın kapsamındadır. Şöyle ki, CLC m. I f. 5 uyarınca petrol taşıyan tankerin donatanı, sorumlu olduğu gemi kaynaklı petrol kirliliğinin mağdurlarına tazminat ödemekle yükümlüdür. CLC kapsamında olmayan gemilerin deniz kirliliğine sebep olması durumunda ise BUNKER uygulanacaktır. Her iki sözleşmede de zorunlu sigorta yaptırmaya (CLC m.VII/1; BUNKER m. 7 f. 1) ve zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusuna ilişkin hükümler (CLC m. m.VII/8; BUNKER m. 7 f. 10) yer almaktadır. Bir de milletlerarası alanda henüz yürürlüğe girmeyen HNS mevcuttur. Bu sözleşmeler, zorunlu sigorta hükmü ihtiva ettikleri için önem taşır. Bu düzenlemelerden başka, Türk hukukunda DAGSDY m. 5 hükmünde LLMC sınırlarına uygun şekilde bir sigorta taşıma mecburiyeti, üç yüz groston üzeri gemiler için getirilmiştir. Sigorta zorunluluğu dışında Türk hukukunda gemi kaynaklı kirliliğe ilişkin düzenlemeler, Anayasa m. 56 f. 2<sup>284</sup>, Çevre Kanunu<sup>285</sup> m. 28 ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'dur<sup>286</sup>. 5312 sayılı Kanun m. 8 f. 1 uyarınca, m. 2 f. 1 hükmü kapsamında belirtilen beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen malî sorumluluk belgelerine sahip olmak, bunları ilgili makamlara bildirmek ve talep edildiğinde göstermek zorundadır. Çevre Kanunu m. 28, kirlitenin sorumluluğuna ilişkin genel bir hüküm içermekte ve m. 3 f. (g)'de, kirliten öder ilkesine yer

<sup>284</sup> Bu hükme göre çevre sağlığını korumak ve çevrenin kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir.

<sup>285</sup> 2872 sayılı Çevre Kanunu (RG 11.08.1983/18132) m. 28 hükmünde öngörülen sorumluluğun hukuki niteliği için bkz. Aynur Yongalık, **Çevre Sorumluluk Sigortası**, Ankara, 1998, s. 63-64.

<sup>286</sup> RG 11.03.2005/25752. Genel bilgi için bkz. Başak Başoğlu, **Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016, s. 322-323; Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 334-335; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliği**, s. 82-105.

vermektedir. Türk hukuku uyarınca örnek olarak gemi kaynaklı petrol kirliliğine ilişkin idari para cezaları Çevre hukuku mevzuatına göre verilmektedir<sup>287</sup>.

BUNKER m. 7 f. 1 uyarınca tanker olmayan, petrol kirliliğine sebep olma ihtimali olmayan, bin groston üzeri yük taşımakta olan gemilerin sebebiyet vereceği kirlilik bakımından benzer şekilde zorunlu sigorta öngörülmüştür. CLC m. VII/1 uyarınca ise iki bin groston üzeri yük taşımakta olan tankerler, petrol kirliliğine sebep olma ihtimalleri bakımından kirlilik teminatı içeren bir sigorta yaptırmak mecburiyetindedir. 1992 CLC ve 1992 CLC Fon Sözleşmesi bakımından TTK m. 1336 f. 1 c. 2 uyarınca tankerlerin petrol kirliliğine ve tanker olmayan gemilerin petrol dışı yakıt kirliliğine bu düzenlemeler uygulanacaktır, düzenledikleri konularda münhasır uygulama alanına sahiptir.

Petrol ve türevleri dışındaki maddeler de, örneğin gübre yükü de gemi kaynaklı kirliliğe yol açabilir. Bu bakımından 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun uygulama alanı bulacağına dikkat çekmek gerekir. Benzer şekilde yukarıda belirtildiği gibi, idari para cezaları söz konusu olduğunda, Çevre Kanunu hükümleri uygulanacaktır.

Kurallar Kitapçıklarının tamamında gemi kaynaklı kirliliğin gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen zararlardan sorumluluk, yukarıda açıklandığı şekilde çok geniş bir şekilde sigorta himayesi altındadır. DASSGŞ’de ise kirlilik hadisesinin gerçekleşmesi sonucunda yolcuların ve bazı diğer kişilerin uğrayacağı zararlardan kaynaklanan sorumluluk sigorta himayesi kapsamındadır<sup>288</sup> (DASSGŞ m. A.3.4, f. 2).

---

<sup>287</sup> İlgili düzenlemeler, Çevre Kanunu m. 20, Çevre Kanununa Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik (RG 03.04.2007/26482), 2872 sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ’dir (2020/1) (RG 31.12.2019/30995).

<sup>288</sup> Yukarıda DASSGŞ kapsamında yapılan “diğer kişiler” tanımının, Kurallar Kitapçığı kapsamında yapılan “diğer kişiler” tanımından daha dar olduğu açıklanmıştır. Bkz. İkinci Bölüm/dn. 170. Ayrıca “kirlilik” teminatı bakımından DASSGŞ’nin öngördüğü düzenleme “enkaz kaldırma” bakımından da geçerlidir, aynı maddede düzenlenmiştir. Bu açıdan tekrar olmaması için enkaz kaldırma başlığı altında bu hususun tekrar edilmesine gerek duyulmamıştır.

### iii. Teminatın Kapsamının Dışında Kalan Durumlar

Gemide yük, yakıt, kumanya veya atık olarak taşınmakta olan bir maddenin “karada bulunan” depo, atık alanı, ambar veya imha tesisinden bırakılması, sızması ya da bu tehlikenin mevcudiyeti nedeniyle oluşan hasar, sorumluluk ve masraflar kural olarak teminat kapsamında değildir<sup>289</sup>. Zira burada kirlilik, gemi kaynaklı değildir. Buna karşılık başka bir gemiden kaynaklanan petrol sebebiyle sigortalı geminin teknesinde bir kirlilik meydana gelmişse, bu bulaşma temizlenmeden geminin limana girişi engellendiyse ve bu kirlilik, deniz çevresine tehlike teşkil ediyorsa, bu hâlde oluşacak zararlardan doğan sorumluluklar, teminat kapsamında değerlendirilebilir<sup>290</sup>.

Tekne sigortası kapsamında olan kirlilik zararlarından kaynaklanan talepler, deniz araçları sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanmamaktadır. Ancak gemi kaynaklı kirlilik söz konusu olduğunda üçüncü kişilere verilen zararlardan doğan sorumluluklar deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında olduğundan, kirlilik hadiselerinde tekne makine sigortacısının rolü sınırlıdır<sup>291</sup>. Çatma sonucu oluşan gemi kaynaklı kirliliğin geminin teknesi veya makinesinin tamir edilmesini gerektirmesi bu istisnai duruma örnektir. Bu zararlar tekne sigortası kapsamında değerlendirilir.

Son olarak 1990 Amerikan Birleşik Devletleri Petrol Kirlilik Kanunu kaynaklı yakıt kirlilikleri sonucunda oluşan zararlar sebebiyle ödenecek tazminat deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında değildir<sup>292</sup>.

<sup>289</sup> West of England, Kural 11/A ilâ E, s. 12-13; Standard, Kural 3.8.1 ilâ 3.8.8, s. 6; Shipowners, Kural 9/H/iii, s. 33; Gard, Kural 38/1 ilâ 3, s. 66; Skuld, Kural 14.1.1 ilâ 14.1.4, s. 25; UK P&I, Kural 12, s. 15-17; London P&I, Kural 9.15, s. 13-14; North of England, Kural 19(13) s. 31; Britannia, Kural 19(12), s. 40-41; American Club, Kural 14; Swedish Club, Kural 6, s. 22-23; Japan P&I, Kural 25/1/b, s. 97. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.8.7 altındaki istisnalar, s. 22-23 ile Kural 5.8, s. 41; MS Amlin Part 1/section 15.1; Hanseatic Kural 23, s. 13.

<sup>290</sup> Bu durum deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilebilecekse de tekne sigortası ve deniz araçları sorumluluk sigortası arasında gri alan olarak görülüp her somut olayda farklı şekilde bir sonuca varmanın mümkün olduğu hakkında bkz. Edgar Gold, **Gard Handbook on Protection of the Marine Environment**, 3. bs., Londra, 2006, s. 609 ve aynı sayfada dn. 31.

<sup>291</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 295.

<sup>292</sup> North P&I Kural 19(13)/B, s. 32; MS Amlin Part 1/section 15.2.2. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.266, s. 189; Williams, **Gard Guidance**, s. 279-284.

### (3) Enkazın Kaldırılması

#### i. Genel Olarak

Çoğu kez kurtarma faaliyetinin başarısızlığından ötürü veya başka bir deniz hadisenin meydana gelmesi sonrasında gemiler, enkaz hâline gelmektedir. Enkaz hâline gelen gemi, deniz kirliliği ve liman blokajına sebep olmaktadır. Anılan durumlardan ve enkazın kaldırılması masraflarından kimin sorumlu olacağı gibi çeşitli konularda hukukî uyuşmazlıklar doğmaktadır. Ayrıca enkazın kaldırılması süreci, *Costa Concordia*<sup>293</sup> örneğinde olduğu gibi hem beklenenden çok daha uzun bir sürede tamamlanabilmekte hem de geminin ve yükünün değerinin toplamından daha yüksek tutarda masraf ortaya çıkarabilmektedir<sup>294</sup>. Bu sebeplerle ve ayrıca geminin tekne sigortası sözleşmelerinin birçoğunda istisna edilen bir teminat olmasından ötürü, enkaz kaldırma teminatı deniz araçları sorumluluk sigortasının en önemli teminatlarından biridir. Donatanın iflas ettiği ve deniz araçları sorumluluk sigortasının mevcut olmadığı durumlarda enkaz, kıyı devletlerinin büyük bir sorundur. Türkiye'nin sularında da birçok enkaz, kaldırılmamış şekilde deniz çevresini tehdit etmektedir<sup>295</sup>.

---

<sup>293</sup> 2012 yılının Ocak ayında meydana gelen bu hadisede, yolcu ve gemi adamları dâhil olmak üzere 4000'den fazla kişiyi taşıyan kruvaziyer, İtalyan limanı Civitavecchia'dan ayrılışını takiben birkaç saat sonra kayaya çarpmış ve Toskana'da karaya oturmuştur. Gemi enkaz hâline gelmiş ve otuz iki kişinin ölümüne sebep olmuştur. Enkazın kaldırılması bu örnekte olaydan iki yıl sonra gerçekleşebilmiş; masraflarının toplamda yaklaşık 1.3 milyar ABD Doları'nı bulduğu açıklanmıştır. Bkz. (Çevrimiçi) <http://www.marine-salvage.com/overview/wreck-removal>, James Herbert, "The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in 21st Century", 2013, Lloyd's, s. 24, (Çevrimiçi) <https://www.lloyds.com/news-and-insight/risk-insight/library/technology/wreck-report>, 10.09.2017.

<sup>294</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 200; Eric Machum/Frank Metcalf, "Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal States Seeking to Recoup Costs for Removal of Wrecks under the Nairobi Wreck Removal Convention", **The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives**, Essays in Honor of Edgar Gold, Aldo Chircop/Norman Letalik, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston (Ed.), Leiden – Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, s. 227.

<sup>295</sup> 2001 tarihli bir gazete haberine göre Türk sularında otuz beş adet batık gemi bulunmaktadır. Meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluğu üstlenecek bir muhatap bulunamadığından batık ve enkazlar su altında beklemekte ve çoğunlukla su altı yaşamına tehdit oluşturmaktadır. (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/bogaz-sularinda-35-batik-yatiyor-39228108>, 10.09.2017. İsmail Demir, **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 78, dn. 231'de 2013 tarihli bir çalışmaya istinaden bu sayı, yalnızca İstanbul limanı sınırında otuz altı adet olarak belirtmiştir (Kaynak: Bakanlık ana hizmet birimlerinden Tersaneler ve Kıyı yapıları Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan, Gemi Sanayi Veritabanı Programı isimli veri bankası).

2007 tarihli Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Nairobi Milletlerarası Konvansiyonu<sup>296</sup> bir deniz kazası sonucu enkaz hâline gelerek seyrüsefer emniyetine ve deniz çevresi için tehlike oluşturan gemilerle bunların yüklerinin kaldırılmasına ilişkin hukuki dayanak sağladığından son derece önemli bir düzenlemedir. Böylelikle yeni batıkların oluşması ihtimali engellenecektir.

Enkaz kaldırmaya ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması amacıyla<sup>297</sup> oluşturulan NRW, bir deniz kazası sonucunda enkaz hâline gelerek deniz çevresi ve seyrüsefer güvenliği bakımından tehlike oluşturan gemilerin, yüklerinin ve içerisinde bulunan diğer eşyanın kaldırılması konusunda donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler içermektedir<sup>298</sup>. NRW m. 12 hükmüne göre üç yüz groston ve üzeri gemiler, sigorta teminatı veya başka bir mali güvence bulundurmamakla yükümlüdür.

Kulüpler ve sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar, NRW'nin milletlerarası alanda yürürlüğe girmesini takiben enkaz kaldırma teminatlarına ilişkin koşullarını gerektiği hâllerde ek teminat sağlanması suretiyle NRW hükümleri ile uyumlu hâle getirmişlerdir<sup>299</sup>. Türk hukukunun tâbi olduğu deniz araçları sorumluluk sigortacısının hazırladığı Kurallar Kitapçığı'nda da düzenleme benzer şekildedir<sup>300</sup>.

---

<sup>296</sup> *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (NRW)*, 18.05.2007 tarihinde kabul edilmiş, milletlerarası alanda 14.04.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye henüz bu Sözleşmeye taraf değildir. Konvansiyonun tercümesi için bkz. İsmail Demir, "2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu", **BATİDER**, C. 26, S. 3, Eylül 2010, s. 187-202.

<sup>297</sup> NRW Başlangıç hükümleri.

<sup>298</sup> NRW Başlangıç hükümleri, m. 2 f. 1. NRW'de zorunlu sigortaya ilişkin bkz. Didem Algantürk Light, "Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 12, Y. 16, Güz 2007/2, s. 155-157; William Irving, "The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New Zealand", **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, C. 24, 2010, s. 90-91; Sarah Fiona Gahlen "The Wreck Removal Convention In Force", **JIML**, C. 21, 2015, s. 106-107. Ayrıca bkz. Patrick Griggs, "Law of Wrecks", **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Shipping Law, David Attard (Ed.), Cilt 2, Oxford, Oxford Publishing, 2016, s. 502-512; Berlingieri, **Volume 3**, s. 79-97; Sarah Dromgoole/Craig Forrest, "The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks", **LMCLQ**, Chapter 1, 2011, s. 98-104; Angeliki C. Kofopoulou, "Nairobi Wreck Removal Convention To Enter Into Force", **Shipping & Trade Law**, C. 14, S. 6, 31.07.2014, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 06.08.2017.

<sup>299</sup> Özellikle "MLC extension clause" ve diğer koşullarla ilgili bkz. Gard P&I Member Circular, No 18-2016, 18.01.2017, (Çevrimiçi) [http://www.gard.no/Content/22616654/MemberCircular\\_18\\_2016.pdf](http://www.gard.no/Content/22616654/MemberCircular_18_2016.pdf), 06.08.2017.

<sup>300</sup> Türk P&I, Kural 3.11.

## ii. Teminatın Kapsamı

### (a) Genel Olarak

Geminin enkaz hâline gelmesi üzerine enkazın kaldırılması, çıkarılması, yükseltilmesi, yerinin değiştirilmesi, işaretlenmesi, ışıklandırılması, idaresi, imhası, tahribi ve benzeri işlemler sonucunda doğan masraflar, enkazın oluşturduğu tehlikenin giderilmesine yönelik olduğu sürece sigortacıdan talep edilebilir<sup>301</sup>. Enkazın tehlike teşkil edip etmediğine yönelik kararın oluşumunda yapılacak masrafların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği öğretide ifade edilmiştir<sup>302</sup>.

Enkazın kaldırılabilmesi için öncelikle “enkazın kaldırılmasının hukuken zorunlu olması”<sup>303</sup> ve “enkaz kaldırma masraflarının donatan<sup>304</sup> tarafından karşılanabilir olması” gerekir. İkinci olarak, enkaz kaldırma teminatı geminin tekne sigortasının kapsamından kural olarak hariç tutulmaktadır<sup>305</sup>. Şöyle ki, geminin enkaz hâline gelmesi durumunda sigortalı öncelikle tekne makine sigortacısına

<sup>301</sup> Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 242; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 190-196; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 53; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 179-190; Gold, **Gard P&I**, s. 197-201; Machum/Metcalf, **a.g.e.**, s. 242. Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 14, s. 14-15; Standard, Kural 3.11, s. 8; Shipowners, Kural 12, s. 36-38; Gard, Kural 40, s. 67; Skuld, Kural 15, s. 26-27; UK P&I, Kural 15, s. 19-20; London P&I, Kural 9.18, s. 15-16; North of England, Kural 19.14, s. 34; Britannia, Kural 19.13, s. 43; Steamship, Kural 25/xi, s. 70-72; American Club, Kural 7; Swedish Club, Kural 7.5, s. 25; Japan P&I, Kural 24.3, s. 96. Burada, “eşyaya gelen zarar” teminatının altında bir başlık olarak enkaz teminatı düzenlenmiştir. Ayrıca istisnalar arasında enkaza ilişkin hükümler yer alır. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.11, s. 25-26; MS Amlin Part 1/section 12; Hanseatic Kural 19, s. 12.

<sup>302</sup> Machum/Metcalf, **a.g.e.**, s. 242.

<sup>303</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.212, s. 178; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 191.

Bir İngiliz Hukuku kararında, *Smit Tak Offshore Services and Others v Youell and General Accident Fire & Life Assurance Corporation plc*, [1992] 1 Lloyd’s Rep 154, Westlaw UK aracılığıyla ulaşılan resmi metin s. 6’da enkazın kaldırılmasının hukuken zorunlu olması gerektiğine vurgu yapılmaktadır. Davada başarısız bir kurtarma eylemi sonucunda oluşan enkazın Dubai kıyısı açıklarında milletlerarası sularda Dubai hükümeti tarafından seyrüsefere tehlike teşkil ettiği gerekçesiyle kaldırılması emrinin hukuken geçerli olup olmadığı tartışılmıştır. Bu doğrultuda Dubai hükümetinin enkazın kaldırılmasına ilişkin kararının hukukî dayanağının olmadığına; bu kararın ticari bir karar olduğuna hükmedilmiş ve enkaz kaldırmanın hukuken zorunlu olmadığı sonucuna varılmıştır. Sonuç olarak, enkazın kaldırılması masrafları sigortacı tarafından karşılanmamıştır. Bir Amerikan kararı olan *Progress Marine v Foremost*, 642 F.2d 816, §819 vd.’da hukuken zorunlu olmak ifadesinin anlamı tartışılmış ve sonuç olarak idari bir organın doğrudan emri sonucu enkazın kaldırılmasına karar verilmiş olması hâlleriyle sınırlı tutmamak gerektiği sonucuna varılmaktadır. Karara göre cezai bir durumun önlenmesi için enkazın organize edilmesinin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir (§821).

<sup>304</sup> NRW m. 1 f. 8’de sicile kayıtlı donatan ifadesi kullanılmaktadır.

<sup>305</sup> Kurallar Kitapçıklarından bir örnek için bkz. Gard Kural 40.b/i.

başvuruda bulunarak, hükmi veya tam ziyadan ötürü talepte bulunacaktır<sup>306</sup>. Böyle bir durumda tekne makine sigortacısının bu talebi kabulü hâlinde deniz araçları sorumluluk sigortasının enkaz kaldırma teminatı devreye girmeyecektir. Üçüncü olarak enkaz, savaş sonucunda meydana gelmemelidir; zira savaş rizikolarına ilişkin koruma, ek bir teminat olarak sigortacıdan ayrıca talep edilmelidir<sup>307</sup>.

Enkaz kaldırma işlemi sonucunda kurtarılan eşyanın değeri, yapılan masraflardan indirilir<sup>308</sup>. NRW’de geminin satışıyla ilgili herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Etkilenen devletin iç hukukunda geminin satışına engel olabilecek bir hukuki düzenleme yer almadığı takdirde, ayrıca enkazın satışı gerçekleşebilir ve satış değeri masraflardan düşülebilir. Ancak donatanın, enkaz üzerindeki haklarını sigortacının yazılı onayı olmaksızın üçüncü kişiye temlik etmesi durumunda sigortacı, donatanın enkaz kaldırma masrafları talebini reddedebilir<sup>309</sup>. Bunun istisnası ise donatanın enkaz üzerindeki haklarını geminin tekne makine sigortacısına terkidir<sup>310</sup>.

Sigorta sözleşmesinin süresi dışında geminin enkaz hâline gelmesi doğal olarak teminatın kapsamının dışındadır. Buna karşılık, sigortacının himaye sağlama borcunun mevcut olduğunun kabulü için geminin satışından veya zayi olmasından bağımsız olarak, geminin enkaz hâline gelmesine sebep olan “olayın” sigorta süresi içinde gerçekleşmesi yeterlidir<sup>311</sup>.

Son olarak dikkat çekmek gerekir ki, NRW’ye taraf olmayan bir devletin bayrağını taşıyan üç yüz groston ve üzeri bir geminin, NRW’ye taraf olan bir devletin limanına girmesi durumunda veya böyle bir limandan ayrılırken NRW m. 12 f. 1 uyarınca şartları belirtilen zorunlu sigortayı yaptırmış olması gerekir. Öngörülen

<sup>306</sup> Hermen Steen/Morten Lund Mathisen, “Wreck Removal Liability: Insurance Cover and Direct Action”, 21.01.2009 tarihli newsletter, <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Norway/Wikborg-Rein-/Wreck-Removal-Liability-Insurance-Cover-and-Direct-Action>, Çevrimiçi, 8.7.2018.

<sup>307</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortasına ek olarak sağlanabilecek savaş rizikolarına ilişkin sigorta koruması için bkz. <https://www.standard-club.com/media/2768107/pi-war-risks-clause-2019.pdf>, Çevrimiçi, 8.7.2018.

<sup>308</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.214, s. 178; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 53; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 192.

<sup>309</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.214, s. 178; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 54; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 192.

<sup>310</sup> *Abandonment* olarak İngiliz hukukunda karşılık bulan konuyla ilgili bkz. Gilman/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, Chapter 30, s. 1575-1625.

<sup>311</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10. 213, s. 178.



sınırlar çerçevesinde düzenlenmiş bir deniz araçları sorumluluk sigortası bulunmayan gemi, bu limanlara giriş veya bu limanlardan çıkış yapamayacaktır. Dolayısıyla anılan zorunlu sigorta hükmünün NRW'ye taraf olmayan ülkelerin gemilerine de fiilen uygulandığı ifade edilmiştir<sup>312</sup>.

## (b) Milletlerarası Düzenleme

### (aa) Uygulanma Alanı

NRW'nin uygulanacağı coğrafi kapsam, NRW m. 1 f. 1 uyarınca "konvansiyon sahası" olarak tanımlanmıştır. Buna göre konvansiyon sahası, NRW'ye taraf devletin milletlerarası hukuka uygun olarak belirlenen münhasır ekonomik bölgesidir<sup>313</sup>. Hükmün devamında ise münhasır ekonomik bölgenin belirlenemediği takdirde, devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren iki yüz deniz milini aşmayan ve devletin karasularına bitişik ve onun ilerisindeki sahanın, konvansiyon sahası olarak kabul edileceği belirtilmiştir. Ayrıca NRW m. 3 f. 2 ile taraf devletlere istedikleri takdirde NRW'nin uygulama alanını karasularına kadar genişletebilme imkânı tanınmıştır<sup>314</sup>.

NRW'ye taraf olmayan devletlere bu düzenlemenin etkisi önemli bir konudur. Türkiye'nin NRW'ye taraf olmaması, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu durumda sözleşmenin içeriğine dahil edilen enkaz kaldırma teminatının NRW ile uyumlu olmasına engel değildir.

<sup>312</sup> Nicholas Gaskell/Craig Forrest, "The Wreck Removal Convention 2007", **LMCLQ**, Chapter 1, 2016, s. 66; Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 248.

<sup>313</sup> Münhasır ekonomik bölge hakkında Ayşe Nur Tütüncü, **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi**, 3. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2004, s. 106-111. 1982 Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (1982 Konvansiyonu), Kısım 5, m. 55-75 düzenlemesi doğrultusunda, NRW öncesinde, münhasır ekonomik bölgesinde bir enkaz oluşması örneğinde, devletin donatanın enkazı kaldırmasına veya bununla ilgili bir adım atmasına yönelik bir emir verme yetkisinin olup olmadığı muğlaktır. Zira münhasır ekonomik bölge ve açık denizlerde devletlerin tam egemenliği bulunmaktadır. 1982 Konvansiyonu m. 87 uyarınca açık denizlerde hiçbir devletin hak iddia edemeyeceği; m. 56'da ise kıyı devletin haklarını ancak "diğer devletlerin hak ve yükümlülüklerini dikkate alarak" kullanabileceği belirtilmiştir. Bkz. Machum/Metcalf, **a.g.e.**, s. 227-228 ile 233-234; Tütüncü, **a.g.e.**, s. 107.

<sup>314</sup> Devletlerin bu hakkı kullanıp kullanmaması kararına ilişkin düşünceler için bkz. Gaskell/Forrest, **Wreck Removal**, s. 114-115. 31.07.2017 tarihi itibarıyla Sözleşmenin uygulanma alanını karasularına teşmil eden taraf devletler, Arnavutluk, Antigua & Barbuda, Bahama Adaları, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, Hollanda, Kenya, Kıbrıs, Liberya, Malta, Marshall Adaları, Niue, Panama'dır. Ayrıca bkz. Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 112-123.

Nitekim enkaz kaldırmaya ilişkin sorumluluklar, NRW ile uyumlu şekilde Kurallar Kitapçığı uyarınca teminat altındadır<sup>315</sup>. Ayrıca NRW'nin milletlerarası alanda yürürlüğe girmesiyle, NRW'ye taraf olmayan devletlerin gemileri, NRW'ye taraf devletin limanlarına giriş ve çıkışlarında NRW m. 12 f. 1 uyarınca sigortaya ilişkin bir sertifika taşımakla yükümlü tutulmuştur<sup>316</sup>. Böylelikle, düzenlenen NRW sertifikaları sayesinde, NRW'ye taraf olmayan devletlerin bayrağını taşıyan gemiler, NRW'ye taraf devlet limanlarına giriş çıkış yapabilmektedir<sup>317</sup>.

### (bb) Sorumluluk

Enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılmasına ilişkin masraflardan kural olarak, sicile kayıtlı donatan sorumludur<sup>318</sup> ve bu sorumluluk, kusursuz sorumluluktur<sup>319</sup> (NRW m. 10 f. 1). Öte yandan sicile kayıtlı donatanın NRW m. 10 f. 1 b. a veya b'de belirtilen durumların deniz kazasına yol açtığını ispatlaması hâlinde sorumluluktan kurtulması mümkün olabilir. Ayrıca sigorta edilecek sorumluluğun sınırına ilişkin meblağ, son tadil edilmiş şekli ile LLMC m. 6 f. 1 b. (b) hükmünde öngörülen sınırdır<sup>320</sup> (NRW m. 10 f. 2).

<sup>315</sup> Türk P&I Kural 3.11.

<sup>316</sup> Milletlerarası sözleşmeler yalnızca tarafları arasında hüküm ifade etmektedir. Türkiye'nin taraf olmadığı 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m. 34 ve NRW m. 16 uyarınca, NRW hükümleri NRW'ye taraf olmayan devletleri etkilememelidir. Bkz. Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 138-142. Ayrıca yazar, NRW m. 12 f. 1 hükmüne göre belirlenen tutarda sigorta yaptırılmasının zorunlu tutulmasının "*taraf olmayan devlerin bayrağını çeken gemiler için de fiilen uygulanmak durumunda olduğuna*" dikkat çekmiştir. Bu bağlamda öngörülen düzenlemenin, Konvansiyona taraf devletlerin "*kendi karasularındaki kıyı ötesi tesislere veya limanlara giren*" taraf olmayan devletlerin bayrağını çeken gemiler için, sadece sigorta yaptırma zorunluluğu aranmasına yönelik olduğuna işaret etmiştir. Yoksa, "*kara sularının ötesinde*" taraf olmayan devletlerin bayrağını çeken gemiler için böyle bir zorunluluk söz konusu olmadığından düzenlemenin milletlerarası hukuka aykırı olduğunu söylemenin zor olduğunu ifade etmiştir. Bkz. Demir, **a.e.**, s. 248, dn. 586.

<sup>317</sup> Gaskell/Forrest, **Wreck Removal**, s. 107.

<sup>318</sup> İstisnalar NRW m. 11 hükmünde düzenlenmiştir.

<sup>319</sup> Richard Shaw, "The Nairobi Wreck Removal Convention", **JIML**, C. 13, 2007, s. 437; Gotthard Gauci, "Removal of Wrecks", *The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a flawed instrument?*, **Journal of Business Law**, 2009(2), s. 207; Jan E. de Boer, *The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*", **CMI Yearbook 2007-2008**, s. 336.

<sup>320</sup> Bu hükmün kabul edilmesinin sebebi, LLMC'ye taraf olmayan devletler bakımından sınırsız sorumluluğun söz konusu olabilmesinin önlenmesidir. Bkz. Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 245-246. Öte yandan öğretilde LLMC düzenine atıfta bulunulması yerine Sözleşmeye özel bir sınırlandırmanın öngörülmesi gerektiği savunulmaktadır. Bkz. Karş. Algantürk Light, **Enkaz Kaldırma**, s. 159. Yazar burada enkaz kaldırılmasına ilişkin sorumluluğun sınırlandırılmasında LLMC düzenine atıf yapılması yerine doğrudan Konvansiyonda bu hususa ilişkin ayrı bir madde yer alması gerektiği görüşündedir. Bu görüşün gerekçesi ise LLMC düzenine taraf olmayan ülkeler bakımından Sözleşmenin

## (cc) Zorunlu Sigorta ve Doğrudan Dava Hakkı

Bir devletin kıyısında bir gemi enkaz hâline geldiğinde, geminin geçerli bir deniz araçları sorumluluk sigortası mevcut olmadığı takdirde, kıyı devletinin geminin enkazının kaldırılması masraflarını üstlenmesi ya da donatan şirket tarafından enkazın kaldırılmasının sağlanması çoğunlukla mümkün olmamaktadır. Masrafları karşılayamayan donatan, iflas tehlikesiyle karşılaşmaktadır. Bu durumda sigortacı veya finansal güvence sağlayan bir garantör devreye girmektedir<sup>321</sup>. NRW m. 12 f. 1 uyarınca NRW'ye taraf devletin bayrağını taşıyan üç yüz groston<sup>322</sup> ve üzeri gemilerin sicile kayıtlı malikleri, NRW'de belirtilen sınırlar dâhilinde sigorta yaptırmak zorundadır. Önceden işaret edildiği üzere, NRW m. 12 f. 2 uyarınca, bu sigortaya ilişkin NRW sertifikası düzenlenmesi gerekir. Bu belge, gerekli koşulları taşıyan bir sigortanın varlığını ve geçerli olduğunu teyit etmek amacıyla düzenlenir. Geçerliliği, sigorta sözleşmesinin süresinin sona erdiğine ilişkin yetkili merciye yapılan bildirimden başlayarak “üç ay” daha devam eder (NRW m. 12 f. 6). Sigortası yaptırılmayan gemi hakkında NRW'da bir düzenleme öngörülmemiştir<sup>323</sup>.

Gemi enkaz hâline geldiğinde, bu hadise sebebiyle zarar gören doğrudan sigortacıya başvurup zararının tazminini talep edebilir (NRW m. 12 f. 10). NRW

---

uygulanmasını kolaylaştırmaktadır. Ancak aynı gerekçe ile karşıt görüşte olan yazarlar da LLMC düzenine atıf yapılmasını uygun bulmaktadır. Burada farklı bir sınırlama düzeni getirmek yerine LLMC'ye taraf olmayan devletler bakımından LLMC'nin sınırlarını uygulanabilir kılmak, milletlerarası kuralların uyumlaştırılması bakış açısıyla makul görünmektedir.

<sup>321</sup> Buradan sonra, sigortacı veya finansal güvence sağlayan bir garantör ifadesi yerine yalnızca sigortacı kullanılmaktadır.

<sup>322</sup> Tonaj sınırının üç yüz olmasını uygun bulan görüş için bkz. Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 244. Karş. Linda Howlett, “Nairobi International Convention On The Removal Of Wrecks, 2007”, **CMI Yearbook 2007-2008**, Chapter 2, The Work of the CMI, s. 344, (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf>, 10.09.2017.

<sup>323</sup> Buna karşılık NRW'nin iç hukuk hükümlerine aktarıldığı İngiliz hukukunda, Merchant Shipping Act'in 255. maddesinden sonraki kısma gelecek şekilde enkaz kaldırma düzenlemelerine bazı eklemeler yapılmıştır. Bunlardan biri, m. 255K hükmüdür. Hükme göre sigortası yaptırılmamış gemi aleyhine çeşitli cezalar verilebilir. Bu cezalardan birisi 50.000 İngiliz Sterlini aşmayacak bir para cezasıdır. Hüküm şöyledir: “*Failure to insure (1) The master and operator of a ship are each guilty of an offence if (a) the ship enters or leaves a port in contravention of section 255J, or (b) anyone attempts to navigate the ship into or out of a port in contravention of that section. (2) A person guilty of the offence is liable (a) on summary conviction, to a fine not exceeding £50,000, or (b) on conviction on indictment, to a fine.*”

sertifikası aracılığıyla sigortacı, doğrudan sorumlu olacak<sup>324</sup>, dayanabileceği savunmalar azalacaktır<sup>325</sup>. NRW m. 12 f. 10 c. 1 uyarınca, sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı tanındıktan sonra NRW m. 12 f. 10 c. 2’de donatanın dayanabileceği savunmaların (donatanın iflası ve tasfiyesi hariç) sigortacı tarafından da ileri sürülebileceği düzenlenmiştir. Sigortacı ve geminin sicile kayıtlı donatanına karşı NRW kapsamında yöneltilebilecek talepler, enkazın konvansiyon sahasında bulunmadığı, tehlike oluşturan enkazın NRW’de tanımlanan enkaz hâllerinden birisine girmediği, enkazın NRW’de tanımlandığı şekliyle tehlike oluşturmadığı hâller ile etkilenen devletin hareket şeklinin oransız olması, masrafların başka milletlerarası sözleşmelerle karşılanabilir olması, enkazın üçüncü kişilerin hareketi sonucunda meydana gelmesi, kurtaranın enkazı uygun olmayan şekilde zaptının donatanın sorumluluğunu sınırlaması gerekçeleriyle reddedilebilir<sup>326</sup>. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, sigortacının bu savunmaları, donatanın iflası durumunda kullanamayacak olmasıdır.

### **(çç) Milletlerarası Düzenleme Uyarınca Enkazın Kaldırılması**

NRW’nin enkaz meydana geldiğinde öngördüğü sistem kısaca şöyle işlemektedir. Bir deniz kazasını takiben geminin enkaz hâline geldiğinde, geminin bayrak devleti, geminin kaptanı veya işleten, “konvansiyon sahasında enkazın bulunduğu kıyı devletine (etkilenen devlete)” (NRW m. 1 f. 10), gecikmeksizin konuyu bildirir (NRW m. 5 f. 1). Ardından etkilenen devlet, devletlerin ve ilgili örgütlerin aracılığıyla ivedilikle enkazın tehlike oluşturup oluşturmadığının belirlenebilmesi için enkazın yeri ve durumuyla ilgili bilgileri ilgili devletlere iletacaktır (NRW m. 7 f. 1). Etkilenen devletin, enkazın bir tehlike oluşturduğu sonucuna varması durumunda, enkazın işaretlenmesini sağlamak ve donatana

<sup>324</sup> Polly Davies, “The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey’s Position and the Role of Insurers”, **The Turkish Commercial Law Review Online**, C. 1, 25.02.2015, s. 13 (Çevrimiçi) <http://the-tclr.org/wp-content/uploads/2015/03/02-TCLR-1-final-online-mar06.pdf>, 10.11.2017.

<sup>325</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında zorunlu sigortanın söz konusu olduğu ve zarar gören üçüncü kişi sigortacıya karşı doğrudan başvuru imkanı tanındığı milletlerarası sözleşmeler bakımından, “pay to be paid” kuralı geçerli değildir. Genel olarak kuralın anlamı ve çalışmamız bakımından hangi hallerde geçerli olduğuna ilişkin açıklamalarımız ve konuyla ilgili güncel yargı kararları için bkz. İkinci Bölüm/VI/Ç.

<sup>326</sup> Machum/Metcalf, **a.g.e.**, s. 238.

enkazın kaldırılmasına ilişkin belirleyeceği süre içerisinde gerekeni yapması gerektiğini bildirmek yükümlülüğü doğar (NRW m. 8 f. 1; m. 9 f. 1 ile 2). Ardından geminin sicile kayıtlı donatanı enkaz kaldırılması işlemi için ilgili kişilerle sözleşme imzalar (NRW m. 9 f. 5). Etkilenen devlet tarafından belirlenen sürede enkazın kaldırılmaması hâlinde etkilenen devlet, enkazın kaldırılması için harekete geçer (NRW m. 9 f. 7). Bu sistemde enkazın “tehlike teşkil edip etmediğinin” belirlenmesi için etkilenen devletin geniş bir takdir yetkisi mevcuttur. Her ne kadar NRW m. 6 hükmünde bazı kıstaslar yer alsın da, NRW m. 6 f. 1 b. (o) düzenlemesinde yer verilen listenin sınırlı şekilde anlaşılması gerekir. Zira kanaatimizce bu düzenleme çerçevesinde birçok durum “enkazın kaldırılmasını gerektirebilecek diğer her türlü şart” kapsamında değerlendirilebilir. Etkilenen devletin takdir yetkisinin karşısında sigortacı veya donatan tarafından ileri sürülebilecek savunmalar, NRW sisteminde dengenin oluşumuna yardımcı olacaktır.

### **iii. Türk Hukukunda Enkazın Kaldırılması**

Türk hukukunda enkazın kaldırılmasına ilişkin düzenlemeler arasından özellikle LK m. 7 hükmünde yapılan ve 05.12.2017 tarihinde yürürlüğe giren tadil önem taşımaktadır. Bu sebeple aşağıda anılan LK m. 7 hükmü tadili öncesine ve sonrasına ilişkin olmak üzere konu, ikiye ayrılarak incelenmektedir.

#### **(a) Limanlar Kanunu Tadili Öncesindeki Durum**

TTK’da enkaz kaldırmaya ilişkin ayrı bir bölüm bulunmamaktadır. Ancak enkazla ilgili bazı hükümler mevcuttur. Enkazın tanımına yer verilmemişse de enkazın özellikleriyle ilgili bilgi veren, geminin enkaz hâline gelmesini gemi kazası hâllerinden biri olarak kabul eden TTK m. 1256 f. 5 b. (a) hükmü ve TTK m. 933 hükmündeki tamir kabul etmez ve tamire değmez gemi tanımları, bunlardan ikisidir. Kurtarılamayacak şekilde batan veya mutlak surette tamir kabul etmez hâle gelen gemiler enkaz olarak değerlendirilmiştir<sup>327</sup>. Türk hukukunda ayrıca Gemi Söküm

<sup>327</sup> Demir, **Enkaz Kaldırma**, s. 75. Yazara göre buna karşılık nispi olarak tamir kabul etmez sayılan gemiler ile tamire değmez gemiler, yalnızca seyirüfere tehlike arz etmeleri şartıyla enkaz sayılabilir.

Yönetmeliği'nde enkaz hâlindeki geminin sökülmesinin usul ve esaslarını düzenlenmiştir<sup>328</sup>. Bu düzenlemenin uygulanmadığı görülmektedir. Bunun sebepleri liman başkanlıklarının yeterli mali güce sahip olmamasından ötürü harekete geçmemeleri ve bu düzenlemenin güncelliğini yitirmesidir<sup>329</sup>.

Bir önceki başlık altında açıklanan NRW hükümleri, Türkiye'nin münhasır ekonomik bölgesine ilişkin siyasi sorunlarını etkilemeyecek şekilde, belki de ayrı bir düzenlemeyle iç hukuk kuralı oluşturulmasında kılavuz olarak kullanılabilir. Bununla birlikte LK m. 7 hükmünün 05.12.2017 tarihinde yürürlüğe giren tadili<sup>330</sup>, enkaz kaldırılmasına ilişkindir. LK m. 7 hükmü tadil edilmeden önce bu düzenlemede enkaz kaldırmaya yetkili kişiler, kaptan ve acente olarak belirtilmiştir. Ayrıca, enkazı kaldırılacak olan geminin mutlaka batmış olması şartı aranmadığı gibi; geminin çıkarılması için tehlikenin mevcudiyetine ilişkin bir şartın varlığı da gerekli görülmemiştir. Ayrıca terk edilen geminin çıkarılmasına ilişkin bir kurala yer verilmemiştir. Sonuç olarak bu düzenleme güncel ihtiyacı karşılamadığından, yeni bir düzenleme yapılması gerekli görülmüştür.

## **(b) Limanlar Kanunu Tadili**

Düzenleme, iki ana konuda yapılmıştır. Bunlardan ilki enkazın “can, mal ve çevresel risk taşıması veya seyir ve seferin selametine engel olması” hâlidir (LK m.

---

Bundan başka TTK m. 1003 hükmünde geminin ziyayı hâllerinden birisi olarak, “yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması” düzenlenmiştir. TTK m. 1003 f. 1 c. 1'e göre, sicile kayıtlı bir gemi kurtarılamayacak şekilde batarsa, gemi üzerindeki mülkiyet hakkı sona erecektir. Enkazın hurda değerinin olması sebebi ile mülkiyetinin sona ermemesi gerektiğine ilişkin bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **TTK Özel Sayı**, s. 51. İkinci cümle ise yararlanılabilir enkaz üzerindeki taşınır mülkiyeti ile her türlü enkazın kaldırılmasına, çevrenin korunmasına ve benzer hususlara ilişkin donatanın yükümlülük ve borçlarının devam edeceği düzenlenmiştir. Ek olarak, TTK m. 1319 f. 2'de kurtarma ve enkaz faaliyetinden doğan alacaklar bakımından iki yıllık özel bir zamanaşımı süresinin öngörülmüştür. Bu sürenin enkazın kaldırılması giderlerinden doğan alacaklar için enkaz kaldırma işinin tamamlandığı tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır. Son olarak ise enkaz hâline gelmiş, bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamaların m. 1352 f. 1 b. (e) uyarınca deniz alacağı oluşturduğu hükme bağlanmıştır.

<sup>328</sup> RG 08.03.2004/25396.

<sup>329</sup> Deniz Emniyeti Kanun Tasarısı hakkında bkz. İsmail Demir, “Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış”, **Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 358-366.

<sup>330</sup> 28.11.2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanun m. 5 hükmü ile LK'nın m. 7 hükmünde yapılan değişikliktir. 7061 sayılı Kanun ile yapılan değişikliklerden m. 7 hükmünün tadili, 05.12.2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

7 f. 1). İkincisi ise gemilerin seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyet bakımından “ciddi tehlike oluşturabileceği” durumlardır (LK m. 7 f. 3’te düzenlenen, LK m. 7 f. 1’de belirtilen durumlar dışında kalan). Her iki durumun sonuçları ve enkazı kaldırmaya yetkili makamın devreye girdiği zaman farklıdır. Kanun koyucu LK m. 7 f. 1’den farklı olarak LK m. 7 f. 3’te, daha ciddi bir tehlikenin olduğu durumları esas almıştır. Ancak bu ciddi tehlikenin ne olduğu konusunda herhangi bir tanım yapılmamış ve ciddi tehlikenin oluşmasının ölçütleri belirlenmemiştir. Bu sebeple hangi hâlin f. 1 hükmü veya LK m. 7 f. 3 hükmü kapsamında değerlendirileceğinin liman başkanlıklarının takdirinde olduğu anlaşılmaktadır.

Hem LK m. 7 f. 1 hem de LK m. 7 f. 3 ile genel olarak, yalnızca batmış gemiler değil, “*karaya oturmuş, yarı batık veya batık hâlde yahut terk edilmiş veya atıl hâlde bulunan gemilerle eşyanın*” çıkarılması düzenlenmiştir<sup>331</sup>. Böylelikle öncelikle enkazı kaldırılacak olan şeyin tanımı genişletilmiştir. Bu tanımın NRW’deki enkaz tanımından çok daha geniş tutulduğu açıktır<sup>332</sup>. Ancak bu hükmün 05.12.2017 tarihinde yürürlüğe girdiği dikkate alındığında, bu tarihten önceki batıklara uygulanması mümkün olmayacaktır. Enkazın çıkarılması, can, mal ve çevresel risk taşınması veya seyir ve seferin selametine engel olması şartına bağlanmıştır. Enkazın kaldırılması için, liman başkanlıklarının idari sorumluluk sahasında bulunması gerekir<sup>333</sup>.

LK m. 7 f. 1’de açıklanan hâl, “ciddi tehlike oluşturmayan gemiler”; LK m. 7 f. 3’te açıklanan durum ise, “ciddi tehlike oluşturan gemiler” olarak ifade edilebilir. Bu düzenlemeler, gemilere uygulanacak yaptırım bakımından farklılık içermektedir. Şöyle ki, “ciddi tehlike oluşturmayan gemilerin çıkarılmasında” yetki, geminin donatanı veya kaptanıdır (LK m. 7 f. 1 c. 1). Enkazın idari sorumluluk sahasında bulunduğu liman başkanlığı, geminin enkazının, donatan veya kaptan tarafından çıkarılması gerektiğini bu kişilere bildirecektir (LK m. 7 f. 1 c. 3). Enkazın kaldırılmasına ilişkin yapılacak bildirimde donatana veya kaptana kırk beş günlük bir

<sup>331</sup> Her ne kadar bu düzenleme yalnızca m. 7 f. 1 hükmünde ciddi tehlike oluşturmayan çıkarma işlemleri için gibi görünse de f. 3’te ciddi tehlike oluşturan çıkarma işlemleri için de geçerli kabul edilmelidir.

<sup>332</sup> NRW m. 1 f. 4 hükmünde tanımı yapılan gemilerin mutlaka bir deniz kazası sonucunda enkaz hâline gelmesi gerekmektedir. Deniz kazasının tanımı ise m. 1 f. 3 hükmünde yer almaktadır.

<sup>333</sup> Her ne kadar düzenlemede “enkaz” sözcüğü kullanılmasa da burada doğru karşılığın bu olduğu düşünülerek bu kavramın kullanılması tercih edilmiştir.

ön süre verilmesi öngörülmüştür (LK m. 7 f. 1 c. 2). Donatan bulunamadığı takdirde ise geminin sicil devletinin uluslararası denizcilik bülteninde durumun ilanı öngörülmüştür<sup>334</sup> (LK m. 7 f. 1 c. 3). Gerekli irtibatın kurulamaması durumunda, liman başkanlıklarının takdirinde olmak üzere, kırk beş günü aşmayacak ikinci bir süre verilecektir (LK m. 7 f. 1 c. 6). Böylelikle donatanın harekete geçmesi için en fazla doksan günlük bir süresi bulunur. Sürenin başlangıcı bu hükümde açıkça düzenlenmemiş olsa da, enkazın meydana geldiği tarih esas alınabilir. Bundan başka, en fazla doksan gün boyunca bildirimde bulunana ulaşamazsa veya ulaşılsa da enkaz kaldırılmazsa, enkazın kaldırılmasına ilişkin yetkili, artık liman başkanı olacaktır (LK m. 7 f. 2 c. 1). Bu durumda liman başkanlığı tarafından enkaz kaldırılacak ve bu işlemde kaynaklanan masrafların karşılanması için enkazın satışı süreci başlatılabilecektir. Satış aşamasına kadar yapılan masraflar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesinden karşılanır (LK m. 7 f. 2 c. 2).

“Ciddi tehlike oluşturan gemilerin çıkarılmasında” ise, bu gemi hakkında herhangi bir yargı kararı olması durumunda bile, doğrudan liman başkanlıkları yetkilidir<sup>335</sup> (LK m. 7 f. 3 c. 1). Herhangi bir süre verilerek donatana bildirimde bulunulmasına gerek yoktur. İlgili liman başkanlığı, bir geminin ciddi tehlike oluşturduğu kararını verdiğinde, her türlü tedbiri alabilir (LK m. 7 f. 3 c. 1). Alacağı tedbirlerin masrafı donatan tarafından karşılanır (LK m. 7 f. 3 c. 2). Donatanın bu masrafları ödemek için yalnızca otuz günü mevcuttur (LK m. 7 f. 3 c. 3). Kanunda bu sürenin başlangıcı için herhangi bir düzenleme yer almıyorsa da, ödemeye ilişkin liman başkanlığından donatana iletilecek tebligatın donatan tarafından tebliğ alındığı tarih esas alınabilir. Donatanın otuz gün içerisinde bu ödemeyi yapmaması durumunda, barınma masrafları dışında tüm masrafların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından karşılanması öngörülmüştür (LK m. 7 f. 3 c. 3).

NRW ve LK m. 7 düzenlemeleri karşılaştırıldığında üç hususa değinmek gerekir. İlk olarak enkazın tanımı bakımından bir değerlendirme yapıldığında, LK m. 7 hükmünde enkaz terimi kullanılmamış ve enkazın tanımı yapılmamışsa da, enkazın

<sup>334</sup> Türk ise yerel gazetelere ilan verilerek ilan usulü tamamlanmaktadır. Gemi vasfı kaybı veya haciz söz konusu ise icra dairesine durumun bildirilmesi de gerekebilir.

<sup>335</sup> Hükümde “gemi veya deniz aracı” ifadesi kullanılmıştır. Limanlar Yönetmeliği (RG 31.10.2012/28453) m. 4 f. 1 (c) hükmünde deniz aracı; (d)’de ise gemi tanımı yapılmıştır. LK m. 2 hükmünde (tadil: 5790 sayılı Kanun m. 15, 16.07.2008) ise “Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler ve deniz araçları bu Kanunun kapsamındadır” ifadesine yer verilmiştir.



kapsamına batıklar da alınmıştır. Benzer şekilde NRW m. 1 f. 4 b. (a) uyarınca, bir deniz kazası sonucu oluşması şartıyla batık, bu tanıma dahil edilmiştir. İkinci olarak, enkazın çıkarıldıktan sonra satışına ilişkin NRW’de bir hüküm bulunmamakta iken; LK’da buna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiştir (LK m. 7 f. 2). Yine de NRW’de böyle bir hükmün yer almaması, satışın gerçekleşmesine engel olmayacaktır. Üçüncü ve son olarak NRW’deki tehlike unsurunun yeterli olmasına benzer şekilde, LK m. 7 hükmüyle seyrüsefere engel teşkil etme unsuru kabul edilmiştir. Ayrıca ciddi tehlike arz etme ayrı bir sonuca bağlanmıştır. Yine de her iki düzenlemede de tehlikeyi belirlemeye yarayacak herhangi bir ölçüte yer verilmemediği anlaşılmaktadır. Mevcut hâliye bu düzenlemeden ötürü liman başkanlıklarının geniş bir takdir yetkisi bulunduğu yorumu yapılabilir.

#### (4) Çeki

Çeki veya römorkaj hizmeti, genellikle gemilerin limanlara giriş yaparken ya da limanlardan ayrılırken onlara eşlik edilmesi veya bazı durumlarda gemilerin manevra yapmasına yardımcı olunması için kullanılan bir hizmettir<sup>336</sup>. Bu hizmet, çekilen (*tow*) ve çeken (*tug*) arasında kurulan sözleşme kapsamında ifa edilir<sup>337</sup>. Çekilen ve çeken arasında kurulan bu sözleşmeye çeki sözleşmesi denir ve uygulamada çoğunlukla *Towhire*, *Towcon*, *UK Standard Conditions for Towage* gibi standart sözleşmeler<sup>338</sup> kullanılmaktadır.

Can kurtarmaya ilişkin çeki hizmeti sonucu meydana gelen zararlardan sorumluluk teminatın kapsamındadır. Öte yandan sigortalı gemi tarafından yerine getirilen çeki işleminden kaynaklanan zararlardan doğan sorumlulukların teminatın kapsamında olup olmadığı, aradaki ilişkinin tâbi olduğu sözleşmede atıfta bulunulan

<sup>336</sup> Simon Rainey, **The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts**, 4. bs., Londra, Informa Law from Routledge, 2018, Chapter 1; Simon Rainey, **Law of Towage**, Chapter 15, **The IMLI Manual of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016, s. 399-400; Michael Tsimplis, “The Liabilities of the Vessel”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (Ed.), 4. bs., Informa Law from Routledge, 2017, s. 260. İngiliz hukukunda mahkeme kararlarında yapılan çeki tanımları için bkz. *The Princess Alice* (1849) 3 W Rob 138, 139’da; *The Kingalock*, (1854) 1 Ecc & AD 264.

<sup>337</sup> Çeki hizmeti yerine çekme veya römorkaj terimleri de kullanılmaktadır.

<sup>338</sup> Bu standart sözleşmelerle ilgili bilgi için bkz. Tsimplis, **Liabilities**, s. 262-268; Rainey, **Towage Article**, s. 408-422. Bunlardan *Towcon*, *Towhire*, *Supplytime* açık deniz çeki işlemlerine (*ocean towage*) uygunken, *UK Standard Conditions*, liman çekisine (*harbour towage*) uygundur.

yukarıda anılan standart sözleşmelere göre belirlenir. Anılan sözleşmelerin kullanıldığı durumda kural olarak çekilenin veya yükünün enkaz hâline gelmesi durumunda sigorta koruması söz konusu olmamaktadır; meğerki davacı sözleşmesel sorumluluğundan bir şekilde kurtulabilmiş olsun<sup>339</sup>. Öte yandan taraflar arasında böyle bir sözleşmenin mevcut olmadığı durumda çekilen “gemi veya parçasının” uğrayacağı zararlardan kaynaklanan talepler tazmin edilmeyecektir<sup>340</sup>.

IG kulüpleri tarafından kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında mutat çeki işlemleri dışındaki çeki işlemleri sonucu meydana gelebilecek zararlardan sorumluluk, kural olarak teminat kapsamında değildir<sup>341</sup>. Zira çeki, yüksek riskli bir hizmettir. Mutat çeki işlemleri<sup>342</sup> sonucu üçüncü kişilerin uğrayacağı zararlardan kaynaklanan sorumluluklar ise sigortacının çeki sözleşmesini önceden onaylamış olması şartıyla teminatın kapsamındadır<sup>343</sup>.

## (5) Müşterek Avarya

Müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemiyi ve geminin taşıdığı yükü mevcut tehlikeden kurtarmak amacıyla geminin, yükün veya her ikisinin müşterek selâmetleri uğruna yapılan bir fedakârlık sonucunda oluşan masrafların, fedakârlıktan yarar gören değerler arasında müştereken paylaşılmasıdır<sup>344</sup>. Yapılan fedakârlık sebebiyle oluşan masraflar, gemi ve yük ilgilileri arasında paylaşılır.

<sup>339</sup> Simon J. Swallow, “Towage Liabilities: Am I properly Covered (An Overview of Protection and Indemnity Insurance For Tugowners Made Simple)”, Vancouver-Kanada, **International Tug & Salvage Convention and Exhibition ITS 2010**, s. 4, (Çevrimiçi) [https://towmasters.files.wordpress.com/2010/09/its25\\_towage\\_liabilities.pdf](https://towmasters.files.wordpress.com/2010/09/its25_towage_liabilities.pdf), 24.05.2017.

<sup>340</sup> Buna karşılık, ihtiyaçlara binaen donatana ilave bir teminat önerilebilir. Swallow, **a.e.**, s. 4.

<sup>341</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 321.

<sup>342</sup> Bunlar *customary towage* olarak adlandırılmaktadır.

<sup>343</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 179-190; Gold, **Gard P&I**, s. 454-458; Williams, **Gard Guidance**, s. 321; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 133-135; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 52; Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 12, s. 14; Standard, Kural 3.10.1, s. 7; Shipowners, Kural 10, s. 34-35; Gard, Kural 43, s. 68-69; Skuld, Kural 23, s. 30; UK P&I, Kural 13, s. 17-18; London P&I, Kural 9.16, s. 14; North of England, Kural 19.15, s. 34-35; Britannia, Kural 19.14, s. 44-45; Steamship, Kural 25/ix, s. 68-70; Swedish Club, Kural 7.8, s. 26-27; Japan P&I, Kural 26, s. 98-100. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.10, s. 24-25; MS Amlin Part 1/section 14; Hanseatic Kural 20, s. 12-13. Dikkat çekmek gerekir ki American Club, Kural 3/2/6 uyarınca çeki, teminat haricidir. Diğerlerinde genellikle çok kısıtlı çeki teminatı öngörülmekte olup; ek prim karşılığında ilave teminat imkânı da mevcuttur.

<sup>344</sup> Ergon Çetingil/Rayegân Kender/Samim Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2011, s. 2; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 380. Diğer müşterek avarya tanımları için bkz. Richard Cornah/John Reeder, **Lowndes and Rudolf: The Law of General Average and the York-Antwerp**

Paylaştırmaya ilişkin esaslar bakımından günümüzde York-Anvers Kuralları yaygın şekilde uygulanmaktadır<sup>345</sup>. Milletlerarası bir sözleşme mahiyetinde olmayan bu düzenleme, iç hukuklar üzerinde etkili olmakta; bazı ülkeler kanunlarında bu hükümlere atıf yapmak yoluyla bazı ülkeler de iç hukuklarına bu hükümleri almak suretiyle bu kuralları uygulamayı kabul etmektedirler<sup>346</sup>. Türk hukukunda da TTK m. 1273 f. 1 hükmünde, taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, müşterek avarya garamesinin York-Anvers Kurallarına göre yapılabileceği hüküm altına alınmıştır<sup>347</sup>.

Müşterek avarya hâlinde hangi masraf ve zararların teminat kapsamında olduğu, paylaşırma neticesinde belirlenecektir. Şöyle ki, “gemiye ait garama payları” kural olarak tekne makine sigortacısı<sup>348</sup>; “yüke ait garama payları” ise kural olarak yük sigortacısı<sup>349</sup> tarafından tazmin edilir<sup>350</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesiyle ise aradaki “boşluklar” doldurulur<sup>351</sup>. Dolayısıyla deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamında “tekne makine sigortacısı tarafından

---

**Rules**, 14. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2013, § A.02-A.05; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 265; Şeker, **Yük Sigortası**, 253; Didem Algantürk Light, **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya**, 2. bs., İstanbul, Arıkan Kitap, 2006, s. 1; Sözer, **Deniz Ticareti II**, s. 4; Oğuz Caner, “York-Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler”, **Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 93; Mehtap Civar Engin, “Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri”, **Legal Hukuk Dergisi**, S. 85, Y. 8, Ocak 2010, s. 112. TTK m. 1272 hükmündeki tanım ise ortak bir deniz sergüzeşti, müşterek tehlike, makul, iradi ve olağanüstü bir fedakârlık ve faydalı sonuç unsurlarını içerir.

<sup>345</sup> Güncel York-Anvers Kuralları 2016 tarihlidir. Bu metnin önceki metinle karşılaştırmalı tercümesi için bkz. Didem Algantürk Light, “York Anvers Kuralları 2016 Çeviri”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 2, 2016, s. 205-246. Ayrıca bkz. Çetingil/Kender/Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, s. 18; Didem Algantürk Light, “York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, C. 3, İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 195-200; Bülent Sözer, “2016 York-Anvers Kuralları”, **Legal Deniz Hukuku Dergisi**, 2018, C. 1, S. 1, s. 81-103. 2016 York Anvers Kuralları, 19.02.2019 tarih ve 30691 sayılı RG’ye yayımlanmıştır. Bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/02/20190219-7.pdf>, (Çevrimiçi) 22.02.2019.

<sup>346</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, 258.

<sup>347</sup> Her ne kadar m. 1273 hükmünde York-Anvers Kurallarının yalnızca paylaştırmada/garamede geçerli olacağı vurgulanmışsa da, TTK m. 1272 ilâ 1285 hükümleri emredici düzenleme getirmediğinden, taraflar dilerse müşterek avaryanın diğer aşamalarında da York-Anvers Kurallarının uygulanmasını kararlaştırabilir. Konuyla ilgili olarak TTK m. 1273’ün eleştirisi için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 267. Müşterek avarya konusu, TTK m. 1272 ilâ 1285 hükümleri arasında düzenlenmiştir.

<sup>348</sup> Çetingil/Kender/Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, s. 423-441; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 135-136.

<sup>349</sup> Çetingil/Kender/Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, s. 441-444; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 72-73.

<sup>350</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 176-177.

<sup>351</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 149.

himaye altında olmayan geminin müşterek avarya payı<sup>352</sup>”; “yük sigortacısı tarafından himaye altına alınmayan yükün garame payı”, kurtarma, ve özel ücretler yer alır<sup>353</sup>. Bu sözleşmelerin çoğunda müşterek avarya teminatının, bir sonraki bölümde açıklanacak kurtarma teminatıyla birlikte düzenlendiği görülmektedir.

Tekne makine ve yük sigortaları ile karşılanmayabilecek masraf ve zararlar bakımından, yukarıda boşluklar olarak ifade edilen hâller için örnek vermek gerekir. Bu doğrultuda deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamında olabilecek “geminin müşterek avarya garame payı” için, geminin piyasa değerinin tekne makine sigortası poliçesinde belirtilen sigorta bedelinden yüksek olması durumu örnek verilebilir. Şöyle ki bu hâlde tekne makine sigortacısının sigorta tazminatını ödeyip ödememek konusunda takdir yetkisi mevcuttur<sup>354</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamında olan “yükün müşterek avarya garame payına” örnek ise taşıma sözleşmesinin ihlali sonucunda yük sigortacısının sigorta tazminatını reddi örnek verilebilir<sup>355</sup>.

Müşterek avarya talepleri, tekne ve yük sigortaları kapsamında olduğu gibi, münferit müşterek avarya masrafları sigortası<sup>356</sup> kapsamında da tazmin edilebilir.

---

<sup>352</sup> *Ship's proportion to general average* olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Hazelwood/Semark, **a.g.e.**, s. 176; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 149-150; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 57; Gard, Kural 41/b, s. 67; Skuld, Kural 18, s. 27; Swedish Club, Kural 4.7, s. 22; Steamship, Kural 25/xv, s. 77; Shipowners, Kural 16, s. 42; Standard, Kural 3.15, s. 12; West of England, Kural 17, s. 22; UK P&I, Kural 20, s. 24; North of England, Kural 19.18(a), s. 40; Britannia, Kural 19.18(A), s. 50; London P&I, Kural 9.21, s. 19; American Club, Kural 13 (tekne ve yük birlikte); Japan P&I, Kural 30(2), s. 105. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.15, s. 31; MS Amlin Part 1/section 17.2; Hanseatic Kural 22, s. 13.

<sup>353</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 176-177; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 150-152; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 56-57; Gard, Kural 41/a, s. 67; Skuld, Kural 17, s. 27; Swedish Club, Kural 4.7, s. 21; Steamship, Kural 25/xiv, s. 77; Shipowners, Kural 15, s. 41; Standard, Kural 3.14, s. 11; West of England, Kural 18, s. 22; UK P&I, Kural 21, s. 24; North of England, Kural 19.18(b), s. 40; Britannia, Kural 19.18(B), s. 50; London P&I, Kural 9.22, s. 19; American Club, Kural 13 (tekne ve yük birlikte); Japan P&I, Kural 30(1), s. 105. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.14, s. 31; MS Amlin, Part 1/section 17.1; Hanseatic Kural 21, s. 13. Ayrıca bu çalışmanın konusunun dışında olan, müşterek avaryadan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluk bakımından tekne ve yük sigortasıyla ilgili bkz. Cornah/Reeder, **a.g.e.**, Chapter 7, § 50.01-50.100; Çetingil/Kender/Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 357-448.

<sup>354</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 213.

<sup>355</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 151.

<sup>356</sup> Çetingil/Kender/Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku**, s. 444-448; Sabih Arkan, “Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu”, **SHD**, C. 1, Ağustos 1982, S. 2, s. 159-169; Ergon Çetingil, “Kurtarma Müşterek Avaryası”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 139-157.

## (6) Kurtarma

Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket kurtarma faaliyetini oluşturur<sup>357</sup> (TTK m. 1298 f. 1). Türk hukukunda kurtarmaya ilişkin hükümler, TTK m. 1298 ilâ 1319 hükümleri arasında yer almaktadır. Bu düzenlemeler 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nden iç hukukumuzda aktarılmıştır<sup>358</sup>.

Müşterek avarya teminatında olduğu gibi, kurtarma teminatı kapsamında ödenecek sigorta tazminatına ilişkin taleplerin büyük bir kısmı da deniz araçları sorumluluk sigortası değil; tekne makine sigortası kapsamında himaye altına alınmıştır<sup>359</sup>. Müşterek avarya genellikle kurtarma teminatıyla birlikte de düzenlenir. Sigortacının kurtarma teminatını deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamının dışında tutup, ilave teminat olarak üstlenmesi de mümkündür<sup>360</sup>. Son olarak kurtarmada özel tazminat<sup>361</sup> deniz araçları sorumluluk sigortalarının içeriğine dahil

<sup>357</sup> Bilgi için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 294-298; İsmail Demir, **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2010, s. 5-8; Sözer, **Deniz Ticareti II**, s. 500. İngiliz hukukunda *salvage* için bkz. Francesco Berlingieri, “The Salvage Convention 1989”, **LMCLQ**, S. 26, 2017, s. 26-65. Ayrıca bkz. Francis D. Rose/William Rann Kennedy, **Kennedy & Rose Law of Salvage**, Londra, Sweet & Maxwell, 8. bs., 2013, § 1-001 ilâ 1-0019; Tsimplis, **Liabilities**, s. 240-241; Archie Bishop, “Law of Salvage”, Chapter 18, **The IMLI Manuel of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016, s. 476; Ayşegül Buğra, “Thoughts on the Salvage Convention 1989 and Turkish Law”, **The Turkish Commercial Law Review**, C. 1, S. 1, Şubat 2015, s. 73-75.

<sup>358</sup> Londra'da 28.04.1989 tarihinde kabul edilen ve milletlerarası alanda 14.07.1996'da yürürlük kazanan Sözleşmenin orijinal adı, *IMO International Convention on Salvage, 1989*'dur. 6480 sayılı 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun 14.05.2013 tarihinde kabul edilmiştir. (RG 29.05.2013/28661). Anılan Kanun m. 1 uyarınca bu Sözleşmeye Türkiye çekince ile katılmayı uygun bulmuştur. Bunun üzerine 05.05.2014 yılında verilen 2014/6336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın yayımlanması ile Türkiye, Sözleşmeye taraf olmuştur (RG 24.05.2014/29009).

<sup>359</sup> Başka bir ifadeyle kurtarma hadisesinin müşterek avarya sonucu meydana gelmediği durumlar sonucunda oluşan talepler tekne sigortası kapsamındadır. Dolayısıyla müşterek avarya sonucu meydana gelen kurtarma hâlleri için müşterek avarya teminatı işleyecektir. Burada, somut olayın özelliklerine bağlı olarak, geminin tekne sigortası veya yük sigortası devreye gireceği anlaşılmaktadır.

<sup>360</sup> John Reeder (Ed.), **Brice on Maritime Law of Salvage**, 5. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2011, § 1-123, s. 38. Ayrıca bkz. Skuld Kural 22.4, s. 30; Standard Kural Kural 5.9, s. 17 ile “Salvors extension clause 2017” isimli İlave Teminat s. 73; West of England, Kural 4, s. 31; Japan P&I, İlave Teminatlar /Kural 3, s. 125, Türk P&I Kural 21.2, s. 78-80; MS Amlin Kız 2, s. 35.

<sup>361</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortalarının özel tazminatı kapsamına alan maddelerinde, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nin m. 14 hükmüne, *Lloyd's Open Form of Salvage Agreement*'ın en güncel hâline veya diğer bir kurtarma sözleşmesine veya SCOPIC klotuna atıfta bulunmaktadır.

edilen Kurallar Kitapçıklarında ayrı bir maddede düzenlenebileceği gibi, müşterek avarya teminatı kapsamında da düzenlenebilir<sup>362</sup>.

## (7) İnsan Kurtarma

Türk hukukunda insan/can kurtarma DCMKK m. 14 hükmünde düzenlenmiştir. Anılan düzenlemeye göre *“her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rastgeldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir.”* Yükümlülüğe aykırı hareket eden geminin kaptanının DCMKK m. 24 uyarınca cezai sorumluluğu bulunur. Benzer doğrultuda TTK m. 1317 f. 1 uyarınca gemi kaptanı, aracını ve aracında bulunan kişileri ciddi bir tehlikeye karşı karşıya bırakmadan denizde kaybolma tehlikesi altındaki insanlara yardım etmek zorundadır. Maddenin ikinci fıkrasıyla aracın malikinin kaptanın bu yükümlülüğünü ihlalinden sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiştir<sup>363</sup>.

Gemide bulunan gemi adamı, yolcu veya diğer kişilerin bir deniz hadisesi sebebiyle hayatlarının tehlikeye girmesi durumunda, bu kişileri kurtaran veya

<sup>362</sup> Kirlilik teminatı altında kurtarma özel tazminatı: Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 184-186; Reeder, **a.g.e.**, § 1-124, s. 38; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 62-64. Kurallar kitapçıklarından ise Steamship, Kural 25/vi/f, s. 66-67; Standard Kural 3.8.5, s. 6'da kirlilik kapsamında düzenlenirken, diğer kurtarma sorumlulukları teminat harici listesinde yer alır. (Bkz. Kural 5.9, s. 17 ile “Salvors extension clause 2017” isimli İlave Teminat s. 73); North of England, Kural 19(13) / (e), s. 32; Japan P&I, Kural 25.6, s. 98 (diğer kurtarma teminatı kapsam dışında bırakılmıştır, bkz. Kural 36.4, s. 111); Türk P&I Kural 3.8.5, s. 23 (diğer kurtarma teminatı kapsam dışında bırakılmıştır, bkz. Kural 5.9, s. 41 dolayısıyla ilave teminat olarak Kural 21.2, s. 78-80'de ayrıca düzenlenmiştir.); Aynı bir başlık altında özel tazminat: Gold, **Gard P&I**, s. 194-196; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 152-155; kurallar kitapçıklarından ise Gard, Kural 42, s. 68; Skuld, Kural 22.1.3, s. 29 ((30.2.2, s. 41'de diğer kurtarma teminatları kapsam dışında bırakılmıştır), ayrıca ilave teminat olarak Kural 22.4, s. 30; Swedish Club, Kural 7.4, s. 24-25; Shipowners, Kural 2.18, s. 42-43; West of England, Kural 2. 20'de özel tazminat düzenlenirken (diğer kurtarma teminatları Chapter 2, 16(v) ile teminat dışında bırakılmıştır dolayısıyla Kural 4, s. 31 ilave teminat olarak kurtarma teminatı düzenlenmiştir; UK P&I, Kural 2.21, s. 25; Britannia, Kural 19.23, s. 53-54; London P&I, Kural 9.29, s. 21; MS Amlin Part 1/section 16, özel tazminat dışındaki kurtarma teminatları ilave teminatla ayrıca düzenlenmiştir.) Standard ve Japan P&I'daki gibi, American Club Kural 3/2/14 ve 15 uyarınca da kurtarma teminatı kapsam dışında tutulmaktadır. Sabit prim esasına göre çalışan sigortacılardan Hanseatic kurallarında ise yalnızca kapsamdaki rizikolar sayılmış, bunlar arasında kurtarma bulunmamaktadır. Bunun aksine, denizde hayat kurtarma teminatı kapsamındadır.

<sup>363</sup> Ceza hukukuna ilişkin bir kuralın TTK'da yer almaması gerektiği, “araç kaptanı” kavramının isabetli olmadığı görüşü için bkz. Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **TTK Özel Sayı**, s. 250; Hükümle ilgili diğer açıklamalar için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 304.

kurtarmaya çalışan kimselere ödenmesi gereken ücret ve masraflar deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamındadır<sup>364</sup>.

### c. Rizikonun Kapsamındaki Diğer Hususlar

#### (1) Sabit veya Yüzer Eşyanın Zarar Görmesi

Sabit veya yüzer eşyanın zarar görmesi hâlinde oluşabilecek sorumluluklar, deniz araçları sorumluluk sigortası<sup>365</sup> teminatı kapsamındadır<sup>366</sup>. Bu himaye kapsamında liman, rıhtım zararları; şamandıra, dalgakıran, yüzer havuz, vinç, denizin altında bulunan boru hattı veya kablolarla ilişkin zararlar sonucunda sigortacıya tazminat talepleri yöneltilebilir<sup>367</sup>. Ayrıca, sabit ve yüzer cisimlere çarpma rizikosunun gerçekleşmesi sonucunda oluşan zarar sebebiyle yöneltilecek taleplerin sigortacı tarafından tazmin edilebilmesi için, zararın meydana geldiği sırada sabit veya yüzer cisme zarar veren geminin “normal seyri dışında bir faaliyet içerisinde olmaması” gerekir<sup>368</sup>. Örnek olarak tamir amaçlı iskeleye yanaşmış geminin tamiri sırasında veya deniz altına boru döşemek hedefiyle teknenin iskeleye çarpması sonucunda meydana gelen zararlardan kaynaklanan talepler bu teminat kapsamında tazmin edilemeyecektir. Bu tür işlemler uzmanlık gerektiren işlemler olarak

<sup>364</sup> Gold, **Gard P&I**, s. 308-309; Gard, Kural 33, s. 61’de münferit bir başlık altında; Skuld, Kural 22.1.1 ve 22.1.2, s. 29’da kurtarma teminatı ana başlığının altında bir alt başlık olarak; Swedish Club, Kural 3.9, s. 18; Steamship, Kural 25/iv, s. 63; Shipowners, Kural 2.6, s. 30; Standard Kural 3.5, s. 5; West of England Kural 2. 7, s. 10; UK P&I, Kural 2.9, s. 13; North of England, Kural 19(7), s. 27; London P&I Kural 9.10, s. 11; American Club, Kural 1/C; Japan P&I, Kural 22, s. 94. Sabit prim esasına göre çalışan sigortacıardan örnekler ise: TPI Kural 3.5, s. 21; MS Amlin Part 1/section 21; Hanseatic Kural 17, s. 12.

<sup>365</sup> Sabit veya yüzer eşyanın zarara uğramasına ilişkin masrafların tekne makine sigortasıyla tamamlayıcı olarak teminat altına alındığı örnekler de mevcuttur. Bkz. *Deutschen Transportversicherungs Verband*; DTV Hull Clauses 1978 ve 1982, 1984, 1992 and 1994 tadillerinde tekne sigortası teminatları arasında sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan kaynaklanan zararlardan doğan talepler yer alır. *Norwegian Marine Insurance Plan* ile diğer İskandinav ülkelerinin tekne klotları benzer şekilde düzenlemeler içerebilir.

<sup>366</sup> IG kulüplerinden İngiliz olanlarında teminat bu şekildedir. Bu doğrultuda tekne sigortasında sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan kaynaklanan zararlardan doğan talepler sigorta teminatının kapsamının dışında tutulur. International Hull Clauses (01/11/03) m. 6.4.2.

<sup>367</sup> *FFO (fixed floating objects)* olarak kısaltılan bu teminat, sabit ve yüzer cisimlerin zarara uğramasına ilişkindir. Amerika Birleşik Devletlerinde bu tür hadiseler için kullanılan terim “*allision*”dır. Bkz. Gard web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.gard.no/web/updates/content/51628/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-pi-from-the-pi-claims-handlers-perspective>, 01.12.2017. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.46, s. 139; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 123; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 51.

<sup>368</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.50, s. 139.

değerlendirilip; olağan deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamının dışında tutulmuştur<sup>369</sup>.

## (2) Yük Hasarı

### i. Genel Olarak Yük Hasarları ve Teminatın Kapsamı

Sigortalı gemide taşınmakta olan yükün zıyaı veya hasarı durumunda yük ilgilileri, donatana karşı taleplerde bulunmaktadır. Yükün sigortalı gemide taşınması şartıyla yükle ilgili bazı teminatlar, deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamındadır<sup>370</sup>. Genel olarak yükün eksik tesliminden ve geminin denize elverişsizliğinden; yükün istifinin, elleçlemesinin, tahliyesinin uygun şekilde yapılmamasından, yük arasına konulan istif malzemelerinin veya yükün özelliğine göre ısıtma veya soğutma ekipmanlarının yetersiz olmasından dolayı yükün zıyaı veya hasarından kaynaklanan zararlar kural olarak teminat kapsamındadır<sup>371</sup>. Burada sorumluluğun sebebi, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirilmemesidir<sup>372</sup>.

Sigortalı geminin zarara uğramış yükünün tahliyesi veya imha edilmesi sebebiyle oluşan ek masraflar teminat altındadır<sup>373</sup>. Ayrıca yükün alıcısının kararlaştırılan yerde yükü teslim almaması sonucunda meydana gelen zarar tutarı, yükün satışından elde edilecek tutarı aştığı oranda, sigortacıdan talep edilebilir. Her iki durumda da bu harcamaların başka bir taraftan talep edilmesi mümkün olmadığı

<sup>369</sup> Bunlar *specialist operations* olarak adlandırılmaktadır. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.50, s. 139-140.

<sup>370</sup> Teminatın kapsamına ilişkin Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Shipowners Kural 2/14, s. 38-41; Steamship Kural 25/xiii, s. 72-77; West of England Kural 16, s. 16-21; London P&I Kural 9.19, s. 16-19; UK P&I Kural 2/17, s. 20-23; Britannia Kural 19(17), s. 45-50; North P&I Kural 19(17), s. 35-40; Standard Kural Kural 3.13.1, 3.13.2, 3.13.3, s. 9; Swedish Club Kural 4, s. 19-21; Gard Kural 34-35, s. 62-65; Skuld Kural 5 ve 6, s. 18-20; American Club Kural 2/8; Japan P&I Kural 29, s. 100-103. Sabit prim esasına göre çalışan sigortacıardan ise MS Amlin Part 1/section 9; Hanseatic Kural 11, s. 8-9; Türk P&I, Kural 3.13.1, 3.13.2, 3.13.3, s. 27-28.

<sup>371</sup> Taşıma sözleşmesi kapsamında öngörülen yükümlülüklerin hiç yerine getirilmemesi teminat dışında kabul edilir. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.55; s. 140.

<sup>372</sup> Sigorta koruması kural olarak donatanın sorumluluklarına ilişkindir ancak donatanın aynı zamanda taşıyan olmadığı durumlarda da (genellikle charterer) sigorta koruması ayrıca talep edilebilir. Charterer P&I teminatı ayrı bir teminat olarak da sigortacıardan temin edilebilmektedir.

<sup>373</sup> Bu masrafların (*extra handling costs*) yükün taşınmasından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar başlığından ayrı bir başlık altında incelendiği Kurallar Kitapçıkları için bkz. Gard Kural 35, s. 65; Skuld Kural 6, s. 20.



takdirde, bu masraflar teminatın kapsamında kabul edilir<sup>374</sup>. Öte yandan yükün tahliyesi veya yüklemesi işlemleri sırasında vinç ve benzeri ekipmanların kullanılması suretiyle istifçinin<sup>375</sup> veya yükün taşınması ve istifle ilgili çalışan diğer kişilerin karşılaştığı hadiseler sonucu oluşabilecek zararlardan kaynaklanan sigorta tazminatı taleplerinin sigortacı tarafından karşılanabilmesi için, sigortacının bu işlemlere önceden onay vermiş olması gerekir<sup>376</sup>. Bundan başka doğrudan veya aktarmalı konişmentoların mevcut olduğu durumda tek bir taşıma sözleşmesiyle birden fazla taşıma söz konusu olduğu takdirde, sigortacıların kural olarak sigortalı gemideki taşıma dışında yükteki zararı da karşılamayı kabul ettiği örnekler mevcuttur<sup>377</sup>.

## **ii. Yük Hasarlarından Kaynaklanan Zararların Teminat Harici Bırakıldığı Hâller**

Yük talepleri, mahiyeti itibarıyla oldukça karmaşık ilişkilerden doğan uyumsuzluklara sebep olmaktadır. Bu sebeple deniz araçları sorumluluk sigortasında bu konuyla ilgili birçok teminat dışı unsur belirlenmiş ve bazı hâllerde sigortacıya takdir yetkisi tanınmıştır<sup>378</sup>. Aşağıda yük hasarlarından kaynaklanan zararlardan doğan sorumlulukların teminat harici bırakıldığı hâller incelenmektedir.

### **(a) Sigortalı Gemide Taşınan Yükün Türü**

Nükleer yükün taşınması hâlleri ile kaçak veya yasadışı yük taşınması sonucu oluşan masrafların deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında tazmini mümkün değildir<sup>379</sup>. Ayrıca nadir ve değerli eşya taşınmasından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar, taşıma sözleşmesinde bu taşınmalarına yazılı olarak izin

<sup>374</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Standard Kural 3.13.2, s. 9; Türk P&I, Kural 3.13.2, s. 28.

<sup>375</sup> İstifçi karşılığında milletlerarası alanda kullanılan kavram *stevedore*'dur.

<sup>376</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.58; s. 141.

<sup>377</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler Standard, 3.13.3, s. 9; Türk P&I, Kural 3.13.3, s. 28.

<sup>378</sup> Teminattan hariç bırakılan hallere ilişkin Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Standard, 3.13 altında yer alan istisnalar, s. 9-11; Türk P&I, Kural 3.13 altında yer alan istisnalar s. 28-31.

<sup>379</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.62 ve 10.63, s. 141-142.

verilmedikçe, teminat kapsamında değildir<sup>380</sup>. Bazı yüklerin ise (örneğin gıdaların) belli bir derecede soğutulularak taşınması gerekir. Eğer sigortacı, sigortalı gemide taşınmakta olan yük için uygun bir ekipmanın mevcut olmadığı kanaatinde olursa, bu husustan kaynaklanan bir zarar meydana geldiğinde, sigortacı bu zarardan kaynaklanan sigorta tazminatı talebini reddedebilir.

Çelik yükünün taşınması, teminat dışı hâllerden birisi olmakla birlikte, yükleme limanında sigortacı tarafından önceden onaylanmış bir sörveyör tarafından yapılan sörvey işleminde konşimentoya şerh düşülmek suretiyle bu yükün taşınması sonucu meydana gelebilecek zararlardan doğan sorumluluklar teminatın kapsamında kabul edilebilir<sup>381</sup>.

Güvertede taşınan yükün zarara uğramasından kaynaklanan sorumlulukların deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında kabul edilebilmesi için ise bazı şartlar aranmaktadır. Bu doğrultuda yükün türünün güvertede taşınmaya uygun olup olmadığı, fiilen güvertede taşınıp taşınmadığı ve bu hususun taşıma sözleşmesinde belirtilip belirtilmediği<sup>382</sup> sigortacı tarafından incelenecektir<sup>383</sup>. Sigortacının böyle bir durumda teminat sağlayıp sağlamamak konusunda takdir yetkisi bulunmaktadır<sup>384</sup>.

<sup>380</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/vii, s. 63; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 11, s. 11; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 11, s. 30;

<sup>381</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 9, s. 11; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 9, s. 30. Bu yüke özel düzenlemeler her sigortacının kurallarında yer almayabilir. Örnek olarak Shipowners Kural 2/14 s. 41’de balıkçı teknesi istisnası; Steamship Kural 25/xiii, s. 77’de canlı hayvan taşınması istisnası yer alır. Buna benzer şekilde yük sigortası istisnaları bakımından Kurallar Kitapçıkları arasındaki küçük farklılıklarla ilgili bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 147-148.

<sup>382</sup> 19-22 Şubat 1968’de Brüksel’de toplanan diplomatik konferans sonucunda, 25.08.1924 tarihli “*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading/Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında* 25.08.1924 tarihli Brüksel Anlaşmasının Tadiline Dair Protokol” kabul edilmiştir. Lahey Visby Kuralları 23.06.1977’de yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu sözleşmeye taraf olmamıştır ancak hem Lahey Visby Kuralları hem de Hamburg Kuralları’nın bazı hükümleri TTK’nın bazı hükümlerinin oluşturulmasında esas alınan hükümlerdir.

Lahey Visby Kuralları m. 1/c hükmü güverteye konulduğu beyan edilen ve fiilen böyle taşınan eşyayı, eşya tanımını içerisine almamıştır. Bunun anlamı, konişmentoda yükün güvertede taşınacağı belirtilmişse ve fiilen yük güvertede taşınmışsa, taşıyanın güvertede taşınan eşyanın zıyayı ve hasarına ilişkin her türlü sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür. Lahey Visby Kuralları ile güverte yükü bakımından taraflara bir serbesti tanındığı anlaşılmaktadır. Bu durumda sigortacı, bu hususun taşıma sözleşmesinde belirtildiği hallerde, takdir yetkisi çerçevesinde sigorta tazminatını ödemek yönünde bir karar alabilir. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.70, s. 143.

<sup>383</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §10.70, 10.71, s. 143.

<sup>384</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 10, s. 11; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 10, s. 30;

## (b) Taşıma Sözleşmelerine İlişkin İstisnalar

Taşıyanın sorumluluklarına ilişkin olarak Lahey Kuralları<sup>385</sup> veya Lahey Visby Kurallarında<sup>386</sup> yer verilen düzenlemelere nazaran taşıyana daha fazla sorumluluk yükleyen bir taşıma sözleşmesi kapsamında yükün taşınması mümkündür. Böyle bir durumda sigortacının önceden onayı alınmadıkça, Lahey Kuralları, Lahey Visby Kuralları veya Hamburg Kurallarıyla<sup>387</sup> uyumlu bir taşıma sözleşmesinin varlığında taşıyanın sorumluluğu ne olacaksa o sorumluluğu aşan kısımdan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar teminat kapsamında değildir<sup>388</sup>. Yük teminatında yer verilen tüm istisnalar bakımından sigortacının geniş bir takdir yetkisi bulunmaktadır.

Taşıma sözleşmesinde belirtilen tahliye limanı dışında bir limanda yükün tahliyesi, geminin yükleme limanına hiç varmaması, gecikmesi veya konişmentosu düzenlenen dışında bir yükün yükleme gecikme veya yükleme işleminin hiç yapılmamasından kaynaklanan zararlar teminatın kapsamında değildir<sup>389</sup>.

Konişmento, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir<sup>390</sup> (TTK m. 1228 f. 1).

<sup>385</sup> *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading/Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme*, 25.08.1924 tarihli. Türkiye bakımından bu sözleşme 04.01.1956'da yürürlüğe girmiş; ayrıca 6762 sayılı TTK'ya Alman Ticaret Kanunu'ndan alınan hükümler vesilesiyle bazı hükümleri de iç hukuka aktarılmıştır.

<sup>386</sup> Bkz. İkinci Bölüm/dn. 382.

<sup>387</sup> 06-31.03.1978 tarihleri arasında Hamburg'da gerçekleşen seminerin sonucunda kabul edilen *The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules)*/ Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) ile ilgili bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 5-20. Hamburg Kurallarından sonra konuyla ilgili en güncel Sözleşme, Rotterdam Kuralları (*The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008*) olmuştur ancak milletlerarası alanda yeterince ilgi görmemiştir. Bkz. Yvonne Baatz/Charles Debattista/Filippo Lorenzon/Andrew Serdy/Hilton Staniland/Michael Tsimplis, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Londra, Informa, 2009, s. 1-14; Gülfer Kuyucu, "Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010, s. 10-17.

<sup>388</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/iii, s. 63; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 8, s. 11; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 8, s. 30.

<sup>389</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/iv ile v, s. 63; Japan P&I Kural 29/2/(4)/(a) ile (b), s. 102; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 3 ile 4, s. 10; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 3 ile 4, s. 29.

<sup>390</sup> Konişmentoyla ilgili bilgiler için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 183-200; Nicholas Gaskell/Regina Asariotis/Yvonne Baats, **Bills of Lading: Law and Contracts**,

Konişmentoda yükün cinsi, ayırdedici işaretleri, koli, veya parça sayısı, ağırlığı veya diğer şekilde gösterilen miktarının, haricen belli olan durumunun, kaptan veya sigorta ettirenden/sigortalıdan habersiz şekilde gerçeğe aykırı olarak düzenlenmesi durumunda oluşacak zararlar sigorta kapsamında değildir<sup>391</sup>.

Yükün teslimine ilişkin bazı kurallar belirlenmiştir. Teslime ilişkin kurallar, konişmentonun ciro su kabil olup olmadığına göre ikiye ayrılmaktadır. İlki, ciro su kabil bir konişmentoyla taşınan yükün konişmento hamili dışında bir kişiye teslimidir. Böyle bir durumda, taşımanın bir kısmı sigortalı gemiyle yapılmaktaysa ve sigortalı adına hareket eden kişi konişmentoyu düzenlemişse, sigortalı bu teslimden sorumlu tutulabilecek olsa bile sigortacı kural olarak sorumlu olmayacaktır<sup>392</sup>. Buna karşılık yük ciro su kabil olmayan konişmentoyla taşınarak bu konişmentoyla teslim edildiyse, bu teslimden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar teminatın kapsamındadır. İkinci olarak ciro su kabil olmayan konişmentoyla taşınan yükün konişmentoyu ibraz etmeyen kişiye teslimi ve konişmentodaki hukuk seçimi sonucu ilişkiye uygulanması gerekli olan hukukun bunu gerektirmesi durumu da kural olarak teminatın kapsamında değildir<sup>393</sup>. Buna karşılık konişmentonun ibraz edilmesi gerekmeksizin başka bir hukuk uyarınca yükü teslim alabilmesi, yüke nezaretini sonlandırabilmesinin mümkün olması hâli istisnaen teminat kapsamındadır.

Yükün ünite, paket veya parça başı değerinin belli bir değer olarak<sup>394</sup> konişmentoda belirtildiği durumlarda<sup>395</sup>, bu değeri aşan yüklerin taşınmasından kaynaklanan zararlar, kural olarak teminat kapsamında değildir. Buna karşılık yükün

---

London, LLP, 2000, § 2.15, s. 41-42. Konişmento dışındaki taşıma senetleri hakkında bilgi için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 200-202.

<sup>391</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/x, s. 64; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 1, s. 10; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 1, s. 28.

<sup>392</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/i, s. 62; Japan P&I Kural 29/2/(4)/(c)/(i), s. 102; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 5, s. 10; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 5, s. 29.

<sup>393</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/ii, s. 62; Japan P&I Kural 29/2/(4)/(c)/(ii), s. 102; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 6, s. 10; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 6, s. 29.

<sup>394</sup> Kulüplerin büyük kısmında örneğin Gard, Japan P&I, Standard ve Türk P&I'da bu tutar 2.500 ABD Doları olarak belirtilmiştir. Bkz. Gard Kural 34/1/b/vi, s. 63; Japan P&I Kural 29/2/(3), s. 101; Standard Kural 3.13 altındaki istisna no 12, s. 11; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 12, s. 30.

<sup>395</sup> Konişmentoda yükün değeri yazılmışsa bu konişmento, *ad valorem* olarak adlandırılmaktadır.

değeri belirtilmesi suretiyle sigortacıdan onay alınarak özel bir teminat sağlanması da mümkündür.

### (c) Sapma

Geminin olağan rotasından kasti ayrılış, sapma olarak adlandırılmaktadır<sup>396</sup>. Sapmadan kaynaklanan masraflar kural olarak teminat kapsamında tazmin edilemeyecektir<sup>397</sup>. Ancak anılan kural, Lahey Visby Kuralları m. IV f. 4'te tanımlanan makul sapma olarak nitelendirilmeyen sapma hâllerine ilişkindir<sup>398</sup>. Sigortacıdan önceden onay alınmış olması şartıyla istisnaen sapmadan kaynaklanan masraflar teminat kapsamında tazmin edilebilir<sup>399</sup>.

### (3) Ceza Masrafları

Gemiler hakkında mahkemeler tarafından bazı cezalara hükmedilebileceği gibi; idare tarafından da bazı cezalar verilebilir<sup>400</sup>. Uygulamada bu tür cezaların başında, gemi kaynaklı kirlenme sebebiyle idarenin verdiği para cezaları yer almaktadır. Bundan başka, yüke ilişkin cezalar (fire veya yükte fazlalık), gümrük cezaları, kaçakçılıkla ilgili cezalar ve göçmenlik hukukuna aykırılıktan doğan cezalar söz konusu olabilir<sup>401</sup>. Bu tür cezalar Kurallar Kitapçıklarında aksi belirtilmiş olmadıkça kural olarak teminata dahildir<sup>402</sup>. Uygulamada kaptan, gemi adamı veya yük sahibinin aleyhine kişisel olarak ceza hukuku yargılaması söz konusu olduğu

<sup>396</sup> Sapma konusuna ilişkin bkz. Charles Debattista, "Fundamental Breach and Deviation in the Carriage of Goods by Sea", *Journal of Business Law*, 1989, s. 22-24; Martin Dockray, "Deviation: a doctrine all at sea?", *LMCLQ*, 2000, s. 94-98.

<sup>397</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler: Gard Kural 34/1/b/xi, s. 64; Japan P&I Kural 29/2/(2), s. 101; Standard, 3.13 altındaki istisna no 2, s. 10; Türk P&I, Kural 3.13 altındaki istisna no 2, s. 28.

<sup>398</sup> Makul sapma kavramıyla ilgili bkz. Anthony Rodgers/Jason Chuah/Martin Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 4. bs., Oxon, Routledge, 2016, s. 84. TTK m. 1220 f. kapsamında rotadan sapma kavramı ile ilgili bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 116-128

<sup>399</sup> Hazelwood/Semark, *P&I Clubs*, §10.87, s. 147.

<sup>400</sup> Acar, *Kulüp Sigortası*, s. 198; Algantürk Light, *Kulüp Sigortası*, 67.

<sup>401</sup> Hazelwood/Semark, *P&I Clubs*, s. 169-175.

<sup>402</sup> Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 21, s. 23-24; Standard, Kural 3.16, s. 12; Shipowners, Kural 19, s. 43-44; Gard, Kural 47, s. 70; Skuld, Kural 19, s. 27-28; UK P&I, Kural 22, s. 25; London P&I, Kural 9.23, s. 19-20; North of England, Kural 19(19), s. 41'de; Britannia, Kural 19.19, s. 51; Steamship, Kural 25/xvi, s. 78; American Club, Kural 9; Swedish Club, Kural 6, s. 25; Japan P&I, Kural 31, s. 104. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural Kural 3.16, s. 31-32, MS Amlin Part 1/section 19; Hanseatic Kural 24, s. 13-14.

durumlarda, savunma masraflarının teminat kapsamında olup olmadığı sigortacının takdirine bırakılmıştır<sup>403</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde ceza masrafları olarak kabul edilmeyen hususlar, geminin yükleme sınırını aşacak şekilde yüklenmesi<sup>404</sup>, hukuka aykırı şekilde yapılan balıkçılık ve cezaya sebep olan olaya kasten sebep olunmasıdır<sup>405</sup>. Ancak sigortacı, takdir yetkisi doğrultusunda bu olaylardan kaynaklanan sigorta tazminatı taleplerini değerlendirebilir<sup>406</sup>.

Bazı sigortacıların Kurallar Kitapçıklarında idari cezaların ISM, ISPS kurallarının ihlalden kaynaklanması durumunun teminata dahil değildir<sup>407</sup>; ancak bu konuda bir düzenleme getirmeyen kurallar da mevcuttur. Bundan başka bazı kulüpler, ceza masrafları ve müsadereyi teminat kapsamında kabul ederken<sup>408</sup>, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar ve bazı diğer kulüpler<sup>409</sup> müsadereyi teminat kapsamının dışında bırakmaktadır. Bu doğrultuda cezalar bakımından sigortacının takdir yetkisi geniş olduğundan her somut hadiseye göre değerlendirme yapılabilir.

---

<sup>403</sup> Uygulamada IG kulüplerinden özellikle İngiliz olanları bakımından bu husus çok kez gündeme gelmekte, genellikle teminat kapsamında değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Buna karşılık sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar genelde Kurallar Kitapçıklarından da anlaşılacağı üzere (bkz. bir önceki dn.) daha kesin ve belirli teminatlara yer vererek, sorumluluklarını kısıtlamaya daha yakın görünmektedir. Her iki durumda da aksi karar verilmesi sigortacının takdirindedir.

<sup>404</sup> *Overloading*, fire/yükte noksanlığın karşıtı olan *over delivery*'den farklıdır. Zira *over delivery* sebebiyle verilen cezalar teminat kapsamında iken, *overloading* teminat kapsamında değildir. *Overloading*, geminin yükleme sınırını aşacak şekilde yüklenmesi olarak tercüme edilebilecekken; *over delivery* yükün kararlaştırılan miktardan fazla şekilde teslim edilmesidir.

<sup>405</sup> Standard Kural 3.16.4; TPI Kural 3.16

<sup>406</sup> Standard Kural 3.16.4, s. 12'de "*unless the Board otherwise determines*/Kurul aksine karar vermedikçe" ifadesine yer verilmiştir.

<sup>407</sup> Shipowners Kural 19/E/iii, s. 13 ile MS Amlin Part 1/section 19.2.10 buna örnektir. Marpol kurallarına aykırılık da bu kapsamda değerlendirilmiştir.

<sup>408</sup> Standard Kural 3.18, s. 13'te, üç istisnası belirtilmek suretiyle gemi müsadereyi kural olarak teminat kapsamındadır. Aynı hüküm TPI, Kural 3.19, s. 33'te yer alır. Benzer düzenlemeler için bkz. West of England Kural 21A, s. 24; Gard Kural 49, s. 71'de dört istisnası ile gemi müsadereyi kural olarak teminat kapsamındadır; UK P&I, Kural 22/G, s. 26; London P&I, Kural 9.24, s. 20; North of England, Kural 19(19)(f), s. 41; Steamship, Kural 25/xvii, s. 79; American Club, Kural 9; Swedish Club, Kural 7, s. 9; Hanseatic Kural 25, s. 14.

<sup>409</sup> Takdir yetkisi Kulüp Yönetim Kurulu'nda olmakla birlikte, Shipowners Kural 19/E/i, s. 13 uyarınca istisnaları olmakla birlikte müsadere, kural olarak teminatın kapsamında değildir. Britannia'da ise cezalar ana başlığı, diğer kusurlar alt başlığı altında 19(19)(E)(vi) uyarınca benzer hüküm yer alır. Japan P&I, Kural 31/2/6, s. 104-105 ile Kural 36/1, s. 111.

#### (4) Dava ve Say Masrafları

Sigorta sözleşmesi kapsamında sigorta ettirenin yükümlülüklerinden biri, zararı önleme ve azaltmaya yönelik önlemler almaktır. Bu önlemlerden kaynaklanan masraflar belli koşullarla sigortacı tarafından tazmin edilebilir. İngiliz hukukunda ortaya çıkan dava ve say (*sue and labour*) kavramla ilgili açıklamalara aşağıda ayrıca yer verilmektedir<sup>410</sup>.

#### (5) Karantina Masrafları

Karantina, sözcük anlamıyla bulaşıcı bir hastalıktan ötürü, insanların veya hayvanların izole edilmesidir<sup>411</sup>. Geminin karantinaya alınması veya geminin dezenfekte edilmesi ihtiyacının temel sebebi ise “gemide salgın bir hastalığın ortaya çıkması”dır<sup>412</sup>. Bu durum çeşitli gecikmelerin meydana gelmesi ve olağan dışı harcamaların yapılmasına neden olacaktır.

Karantina ve dezenfekte işlemleri sebebiyle meydana gelen zararların sigortacı tarafından tazmin edilebilmesi için, gemide ortaya çıkan bulaşıcı hastalık ile meydana gelen zarar arasında nedensellik bağı aranmaktadır<sup>413</sup>. Anılan zararlar ve masraflara, gemi adamının yurda iadesi ve ikamesinden kaynaklanan zararlar, geminin rotadan sapması sebebiyle oluşan ilâve yakıt ücretleri, gemi adamı aylığı, kumanya masrafları, liman ücretleri, cezalar, yük talepleri (hasar, gecikme)

<sup>410</sup> Bkz. Üçüncü Bölüm/III/D. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 319-333. Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 24, s. 25; Standard, Kural 3.19, s. 13; Shipowners, Kural 22, s. 45; Gard, Kural 46, s. 70; Skuld, Kural 24, s. 31; UK P&I, Kural 25, s. 27; London P&I, Kural 9.27, s. 20-21; North of England, Kural 19(20), s. 42’de; Britannia, Kural 19.20, s. 52; Steamship, Kural 25/xx/b, s. 79; American Club, Kural 17; Swedish Club, Kural 8, s. 27’de *liabilities for costs*/masraflardan doğan sorumluluklar başlığı altında; Japan P&I, Kural 32, s. 105. Ayrıca, sabit prim esasına göre çalışan sigortacılara örnek olarak, Türk P&I, Kural 3.20, s. 34, MS Amlin Part 1/section 18; Hanseatic Kural 34, s. 18.

<sup>411</sup> Elizabeth A. Martin/Jonathan Law (Ed.), **Oxford Dictionary of Law**, 6. bs., Oxford, 2006, s. 432.

<sup>412</sup> Gemilerde karantinaya sebebiyet verebilecek bir bulaşıcı hastalığa örnek SARS’tır (*Severe Acute Respiratory Syndrome*/Şiddetli Akut Solunum Yetmezliği Sendromu). Bkz. Michael K. Eaves, “P&I Coverage for Quarantine Expenses Relating to Severe Acute Respiratory Syndrome”, **Benedict’s Maritime Bulletin**, First Quarter 2014, s. 56-62, [www.calverteaves.com/wpcontent/uploads/2017/07/PI\\_Coverage\\_for\\_Quarantine\\_Expenses\\_Relating\\_to\\_SARS.pdf](http://www.calverteaves.com/wpcontent/uploads/2017/07/PI_Coverage_for_Quarantine_Expenses_Relating_to_SARS.pdf), (Çevrimiçi) 07.10.2017.

<sup>413</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 175.

dahildir<sup>414</sup>. Ancak karantina ve dezenfekte işlemlerinden ötürü oluşacak zararların tazmini bakımından birçok sınırlandırma da mevcuttur. Şöyle ki sigortacılar bazılarını, geminin gideceği limanda karantinaya alınacağına bilinmesi durumunda karantina masraflarının sigortacı tarafından karşılanmasının mümkün olmayacağını Kurallar Kitapçıklarında açıkça belirtmiştir<sup>415</sup>. Genel olarak yalnızca karantinadan kaynaklanan olağan dışı masraflar teminat kapsamında kabul edilebilir. Karantinanın özelliklerine göre yolcuların tahliyesi gibi ek masraflar teminat haricidir<sup>416</sup>. Son olarak rotadan sapma sebebiyle karantina sonrasında uğranılması planlanan limana uğranamayacaksa bundan kaynaklanan ticari kayıplar (kira kaybı, bir sonraki navlunun kaybı) teminat altında olmadığı gibi<sup>417</sup>; donatanın limana giriş çıkışın yasaklandığı durumlarda gemisini kasten limana sokması ve kasten karantina kararına uymaması durumları da teminat kapsamında değildir<sup>418</sup>.

## (6) Sigortacının Takdir Yetkisini Kullandığı Hâller

*Külüpler* ile kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçıklarında *omnibus*<sup>419</sup> kuralı yer almaktadır<sup>420</sup>.

<sup>414</sup> Kurallar Kitapçıkları: West of England, Kural 15, s. 16; Standard, Kural 3.12, s. 9; Shipowners, Kural 13, s. 38; Gard, Kural 48, s. 71’de “*disinfection and quarantine expenses/dezenfekte etme ve karantina masrafları*” başlığı altında; Skuld, Kural 21, s. 29’da “*disinfection and quarantine expenses/dezenfeksiyon ve karantina masrafları*” başlığı altında; UK P&I, Kural 16, s. 20; London P&I, Kural 9.12, s. 11-12; North of England, Kural 19(9), s. 28’de; Britannia, Kural 19.16, s. 45; Steamship, Kural 25/xii, s. 72; American Club, Kural 11; Swedish Club, Kural 7.7, s. 26; Japan P&I, Kural 28, s. 100.

<sup>415</sup> Gard, Kural 48, s. 71.

<sup>416</sup> Bkz. UK P&I Club, Nisan 2009 tarihli Sirküleri, (Çevrimiçi) [http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/guidanceswineflu/\\$FILE/guidanceswineflu.pdf](http://www.epandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/guidanceswineflu/$FILE/guidanceswineflu.pdf) Ayrıca aynı sigortacının Ağustos 2014 tarihli Sirküleri, (Çevrimiçi) [https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP\\_Bulletins/Ebola\\_Bulletin\\_-\\_Contractual\\_Advices.pdf](https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP_Bulletins/Ebola_Bulletin_-_Contractual_Advices.pdf), 12.09.2017.

<sup>417</sup> Eaves, **a.g.m.**, s. 61-62.

<sup>418</sup> Bkz. dn. 416.

<sup>419</sup> *Omnibus*, Latince’de *for all* anlamında gelmektedir. Bkz. Angeliki Chalikia, “The Omnibus Rule in P&I Clubs”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erasmus University Rotterdam, 2011, s. 14. Türkçe karşılığı olarak ise “hepsi” veya “bütün” benzeri bir anlam çıkmaktadır.

<sup>420</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.277, s. 191; Kurallar Kitapçıkları: West of England 2017, Special Covers/5, s. 32; Standard, Kural 3.20, s. 13; Shipowners, Kural 5, s. 47; Gard, Kural 19.4, s. 28’de para cezaları (*finés*) ana başlığı ile takdir yetkisi bulunan teminat (*discretionary cover*) koruma alt başlığı altında; Skuld, Kural 47.2, s. 71’de para cezaları (*finés*) başlığı altında; UK P&I, Kural 24, s. 27’de gemilerin işletilmelerinden doğan masraflar (*expenses incidental to the operation of the ships*) başlığı altında; London P&I, Kural 9.28, s. 21; North of England, Kural 19.21, s. 43’te *risks incidental to shipowning*/donatan olmaktan doğan rizikolar başlığı altında; Britannia, Kural 19.21, s. 53’te *risks incidental to shipowning*/donatan olmaktan doğan rizikolar başlığı altında ve iki milyon dolar sınır



Bu kural, kulübe yöneltilen sigorta tazminatına ilişkin taleplerin değerlendirilmesinde kulübün idare kurulunun<sup>421</sup> geniş bir takdir yetkisi bulunduğu anlamına gelir<sup>422</sup>. Şöyle ki talep konusu zararlar ya sigorta teminatının kapsamının dışında olabilir ya da sigorta teminatının kapsamında veya kapsamının dışında olduğu açıkça belirlenmemiş olabilir. Her iki durumda da sigorta sözleşmesi uyarınca kulübe yöneltilen bu talepler, kulüp tarafından reddedilebilir. Yine de kulüp, reddetmesi mümkün olan bir sigorta tazminatı talebini, takdir yetkisini kullanarak karşılamaya karar verebilir.

Dikkat çekmek gerekir ki, *kulüplerin* omnibus kuralı çerçevesinde yapacağı ödemelere ilişkin kararları istisnaidir<sup>423</sup>. Omnibus kuralı uyarınca kulübün idare kurulu tarafından verilen bir karar, *Vainqueur José*<sup>424</sup> davasına konu olmuştur. Bu kararda mahkeme, kulübün idare kurulunun omnibus kuralı uyarınca ödeme yapılmasına karar verirken, adil davranması ve dürüstlük kuralına uygun hareket etmesi gerektiği sonucuna varmıştır<sup>425</sup>.

Genel olarak sigortacılık uygulamasında, sigorta koruması altında olmayan veya sigorta koruması altında olup olmayacağı yoruma dayalı olabilecek bir hususun istisnai olarak ödenmesi birer lütuf/hatır (*ex gratia*) ödemesi olarak adlandırılmaktadır<sup>426</sup>. *Kulüplerin* omnibus kuralı uyarınca yaptıkları ödemeler de

---

konularak; American Club, Kural 20; Swedish Club, Kural 19, s. 42; Japan P&I, Kural 33, s. 105'te *special coverage approved by the Association*/kulüp tarafından onaylanan özel kuvertür başlığı altında düzenlenmiştir.

<sup>421</sup> Bu yetki, kulüp idare kurulundadır (*Comitee/Board of the Directors/Association of a P&I Club*). Bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 345-346; Chalikia, **The Omnibus Rule**, s. 15-19. Bu yetki sözleşme ile idare kuruluna verilmiştir. Bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §3.17, s. 24.

<sup>422</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.277, s. 191; Williams, **Gard Guidance**, s. 15, 51, 354.

<sup>423</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.279, s. 191.

<sup>424</sup> C.V.G. Siderurgicia del Orinoco SA.v London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (The "Vainqueur José") [1979] 1 Lloyd's Rep 557. Karar esasen hasar bildirim yükümlülüğüne ilişkindir. Kulübün takdir yetkisine ilişkin kısmı ise şöyledir, çarterer Kulübe doğrudan başvurusunda yükün nakliyesinden kaynaklanan zararları Kulüpten talep etmektedir. Kulüp ise, kulüp idare kurulunun takdir yetkisi doğrultusunda aksi yönde karar vermedikçe bu tür zararların karşılanabilir olmadığına ilişkin kurala atıfta bulunmuştur.

<sup>425</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §3.15, s. 24. Bu kural uyarınca yapılacak ödemelerde kulüpleri sabit prim esasıyla çalışan sigortacılardan ayıran önemli bir husus ise, kulüp komitesi/idare kurulu tarafından karar verilecek ödemeye ilişkin bu kararın sadece o üyenin değil, kulübün tüm üyelerinin menfaatlerini gözetmek suretiyle verilmesi gereğidir.

<sup>426</sup> T. G. Coghlin, "Protection and Indemnity Insurance: The P&I Clubs", **Journal of World Trade Law**, C. 5, S. 6, 1971, s. 605; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 10.279, s. 192; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 205. Lütuf ödemeleri için bkz. Digby Charles Jess, **The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice**, 4. bs., Sweet & Maxwell, 2011, § 2-102, s. 67; Nomer/Yunak, **Sigortanın Genel Prensipleri**, s. 145-147.

birer lütuf ödemesidir<sup>427</sup>. *Sabit prim esasıyla çalışan sigortacıların* Kurallar Kitapçıklarında ise *omnibus* kuralına rastlanmamaktadır<sup>428</sup>. Ancak bu amaçla yapacakları istisnai ödemeler, lütuf ödemelerinden başka bir şey değildir.

## 2. İstisnalar ve Sınırlamalar

Sigortacılık tekniği gereği, tüm rizikoların sigorta himayesinde olması mümkün değildir. Bu sebeple sigorta himayesinden istisna edilen hâller belirlendiği gibi<sup>429</sup>, sigortacının üstlendiği sigorta himayesinin çeşitli yollarla sınırlandırılması da gerekir.

Rizikonun gerçekleşmesi sonucunda oluşacak zararlardan kaynaklanan sorumlulukların sigorta himayesi kapsamında olup olmadığı, ispat yükü bakımından önem taşır. Teminat harici durumları ispat yükü TTK m. 1409 f. 2 uyarınca sigortacıdayken, anılan sorumlulukların teminat kapsamında olduğunu ispat yükü sigortalıdadır<sup>430</sup>.

Teminatın sınırlandırılması bakımından açıklanması gereken diğer bir husus, konuyla ilgili iki düzenlemedir. Birincisi SK m. 11 f. 4 hükmüdür. Düzenlemeye göre: “*Sigorta sözleşmelerinde kapsam dahiline alınmış olan riskler haricinde, kapsam dışı bırakılmış riskler açıkça belirtilir. Belirtilmemiş olan riskler teminat kapsamında sayılır.*” Öğretide haklı olarak belirtildiği üzere, teminata girmeyen bütün hâllerin sayım yöntemiyle teker teker sigorta sözleşmesine yazılması fiilen imkansızdır<sup>431</sup>. Bu gerekçeyle bu hükmün uygulanması mümkün değildir, yok sayılmalıdır<sup>432</sup>. Konuyla ilgili ikinci düzenleme ise TTK m. 1409 f. 1 hükmüdür.

<sup>427</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 205.

<sup>428</sup> Örnek olarak sabit prim esasına göre çalışan sigortacılardan Hanseatic kurallarında böyle bir düzenleme yer almamaktadır.

<sup>429</sup> Emine Yazıcıoğlu, “Zarar Sigortalarında Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması ve Davranış Yükümlülüklerinin Teminat Şartı Ya Da İstisna Olarak Öngörülmesi Sorunu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 1185-1195’te yazar, sigorta himayesinin sınırlandırılmasının bazı “zararların” veya bazı “zarar sebeplerinin” teminat dışı bırakılması şeklinde gerçekleşebileceğini, bunların genellikle sigorta genel şartları veya sigorta özel şartları ile düzenlendiğini belirtmiştir.

<sup>430</sup> Yazıcıoğlu, **Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması**, s. 1187. Ayrıca TTK m. 1409 f. 2’nin ifadesinin hatalı olduğuna ilişkin bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 299; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 113-114. Ayrıca, TTK m. 1409 ve SK m. 11 f. 4 uyumsuzluğuyla ilgili bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 51-52.

<sup>431</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 96.

<sup>432</sup> Ünan, **a.e.**, s. 98.

Buna göre sigortacı, “sadece sözleşmede kararlaştırılan rizikoların teminata dahil olacağı” belirtilmiştir. Bunun anlamı sigortacının, yalnızca sözleşmede kararlaştırılmış olan rizikoların gerçekleşmesi sonucunda oluşabilecek zararlardan kaynaklanabilecek sorumluluklara ilişkin sigorta himayesi sağlamayı üstlenmesidir<sup>433</sup>. Birinci ve ikinci düzenleme birlikte değerlendirildiğinde, birbirleriyle çeliştikleri anlaşılmaktadır. TTK m. 1409 f. 1 hükmünün SK m. 11 f. 4 düzenlemesini örtülü olarak kaldırdığı gerekçesiyle, SK m. 11 f. 4 yerine TTK m. 1409 f. 1 uygulanması gerektiği öğretide ifade edilmiştir<sup>434</sup>. Kanun koyucunun iradesinin bu yönde olduğu anlaşıldığından kanaatimizce de bu sonuca varılmaktadır.

### a. Teminattan İstisna Edilen Hâller

Yukarıda teminat altındaki rizikolar başlıklarının her birinde o teminata özel istisnalara yer verilmiştir. Ayrıca tıpkı sigortacıların Kurallar Kitapçıklarında istisna edilen rizikolarla ilişkin genel bir liste yaptığı gibi burada, diğer başlıklar altında belirtilmeyen istisnalara ilişkin bir liste oluşturulmuştur<sup>435</sup>. İstisna bölümü Kurallar Kitapçıklarında en çok değişikliğin olduğu kısımdır. Öte yandan sigortacılar, ek veya özel teminatlar adıyla ek prim ödenmesi suretiyle bu istisnaların bazılarını teminata

<sup>433</sup> Buna göre TTK m. 1409 f. 1 hükmü ile sigorta sözleşmeleri bakımından kararlaştırılmış rizikolar ilkesi benimsendiğinden, SK 11 f. 4 hükmünde kabul edilen rizikonun genelliği ilkesi yok sayılmalıdır. İngiliz hukukunda “kararlaştırılmış rizikolar” (*named perils*) esas karşısında “bütün rizikolar” (*all risks*) esas mevcuttur. Taraflar sigorta sözleşmesi kapsamında yalnızca rizikoları belirleyip teminat dışı bir listeye yer vermediği takdirde bütün rizikolar esas geçerlidir. Bütün rizikolar ve kararlaştırılmış rizikolar kavramları ile ilgili bkz. John Dunt, **Marine Cargo Insurance**, 2. bs., Informa Law from Routledge, 2016, s. 149-152; Karayalçın, **Bütün Riskler**, s. 203; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi 1**, s. 90-92; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 36-46; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 123; Atamer, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 77; Evrim Akgün, “Sigorta Sözleşmelerinde Teminatın Kapsamına Genel Bir Bakış”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Mayıs-Haziran 2017, C. 12, S. 153-154, s. 93.

<sup>434</sup> Ünan, **a.e.**, s. 99. Karş. İki hükmün birlikte uygulanabilir olup olmadığına ilişkin bkz. Ünan, **a.e.**, s. 98-99.

<sup>435</sup> Bu listelere örnekler için bkz. Gard Kural 63’te, istisna edilen kayıplar, Kural 51 ilâ 62 arasında ise ayrıca teminat kapsamında sınırlamalar ve son olarak Kural 71 ilâ 77 arasında yer verilmektedir; Swedish Club, Kural 11 altında 11.1 ilâ 11.7 arasında istisnalar; Shipowners Bölüm 5’te Kural 15 ilâ 35’te istisnalar; Standard Bölüm E, Kural 5.1 ilâ 5.18’de istisna edilen kayıplar, Bölüm F, Kural 6.1 ilâ 6.22’de ise sınırlamalar ve tazminin kapsamı başlıklı ayrı bir liste; West of England, Bölüm 2 başlıklı Kural 6 ilâ 23 arasında muafiyetler, sınırlamalar, istisnalar ve *warranties* hükümleri; UK P&I, Kural 5 başlığı altında A ilâ V’de tek bir liste; North of England Bölüm 4’te, Kural 20 ilâ 32 arasında tek bir liste; Britannia Bölüm 4, Kural 20 ilâ 29 arasında tek bir liste; London P&I, Kural 11 ilâ 17; American Club, Kural 3; Japan P&I Bölüm 3’te Kural 34 ilâ 39; Türk P&I Bölüm D’de Kural 4.1 ilâ 5.18. Her teminatın altında istisnaları da yer aldığından, ayrı bir istisna listesine yer vermeyen Kurallar Kitapçıkları örnekleri için bkz. Skuld, Steamship, MS Amlin, Hanseatic.

dâhil etme imkânı tanımaktadır<sup>436</sup>. Ancak böyle bir ek teminat söz konusu olmadıkça kural olarak aşağıdaki hâller himaye kapsamında değildir.

### (1) Diğer Sigortalarla Teminat Altında Olan Rizikolar

Deniz araçları sorumluluk sigortası, diğer sigortalarla teminat altına alınan rizikoları kural olarak kapsamına almamaktadır. Bunlar özellikle tekne makine sigortası ve savaş ve benzeri rizikolara ilişkin sigortalardır. Kurallar Kitapçıkları çifte sigortaya<sup>437</sup> belli koşullarda izin vermezken, belli koşullarda izin vermektedir<sup>438</sup>. Çifte sigorta ancak Kurallar Kitapçıklarında öngörülen belli sınırlamalarla mümkün kılındığından, sigortacının bu konuda geniş bir takdir yetkisi bulunduğu anlaşılmaktadır.

<sup>436</sup> Örnekler için bkz. Standard Bölüm 5/İlave Teminatlar; Gard Ekler/Ek 1; Japan P&I Özel Teminatlar, s. 124-135; Shipowners Bölüm 4; Swedish Club, Ek 2.

<sup>437</sup> Türk hukukunda çifte sigorta ancak bazı istisnai hallerde geçerlidir (TTK m. 1467). Bu düzenleme, TTK'nın mal sigortalarına ilişkin kısmında yer almakta olup; mal sigortası hükümlerinden hangilerinin sorumluluk sigortasına uygulanabileceğinin belirtildiği TTK m. 1485 hükmünde ise, m. 1467 sayılmamıştır. Dolayısıyla çifte sigorta hükmünün sorumluluk sigortalarına uygulanmayacağı sonucuna varılabilir. Yine de öğretilde, çifte sigorta hükümlerinin sorumluluk sigortalarına uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır. Bir görüşe göre, mal sigortalarının aksine sorumluluk sigortalarında sigorta değeri söz konusu olmayacağından çifte sigorta hükümleri sorumluluk sigortaları için uygulanmayacaktır. Bkz. Arseven, **Sigorta Hukuku**, s. 107. Karşı görüş ise sorumluluk sigortalarında sigortalanabilir menfaat kavramının da sigorta değerinin de mevcut olduğunu savunmaktadır. Bkz. Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 202-204. Benzer görüş için bkz. Omağ, **Hukuki Sorumluluk Sigortası**, s. 81 (Belirtmek gerekir ki, öğretilde bu tartışma hukuki sorumluluk sigortaları kapsamında yapılmıştır). Bu görüşe göre sigorta değeri sorumluluk sigortalarında sonsuz bir değerdir. Rakamsal olarak ifade edilemeyeceğinden sigorta bedeliyle karşılaştırılamayacak olup bu doğrultuda bazı hükümlerin sorumluluk sigortalarına uygulanması güçtür; ancak bunlar arasında çifte sigortanın olmadığı ifade edilmiştir. Bkz. Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 202. Dolayısıyla çifte sigorta hükümlerinin sorumluluk sigortalarına uygulanması mümkün olabilir. Bkz. Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 204. Buna karşılık menfaat ve sigorta değerinin yalnızca aktif zarar sigortalarında geçerli olduğu yönündeki görüş için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 327-328. Ayrıca, çifte sigorta hükmünün sorumluluk sigortaları bakımından geçerli olduğu kabul edildiği takdirde, hükmün uygulanmasında başka bir yöntem benimsenmesi gereği öğretilde ifade edilmiştir. Buna göre önceki ve sonraki sigortacının çifte sigortayı onaylaması durumunda (TTK m. 1485 ve 6762 sayılı TTK m. 1286 f. 1 hükümlerine göre) zarar paylaşımları sigorta bedeli üzerinden olacaktır. Bu doğrultuda öğretilde sorumluluk sigortasında sigorta bedelinin, üstlenilen rizikoyu göstermemesinden ötürü (sadece sorumluluğun üst sınırına ilişkin bilgi verdiğinden) üstlenilen en düşük sigorta bedelinin sigortacıların sayısı ile çarpılması suretiyle bulunan miktara kadar zararın sigortacılar tarafından eşit paylaşımı önerilmiştir. Bkz. Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 204-205.

<sup>438</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Standard, Kural 71.1.b; Shipowners Kural 23; Britannia Kural 26.1; West of England Kural 18; North of England Kural 31.2; UK P&I Kural 5/I, s. 39. Bu düzenlemelere karşılık örnek olarak Japan P&I Kural 35.3.1, herhangi bir istisnaya yer vermeden çifte sigortayı teminat dışı kabul eder. Ayrıca bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 209-210; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 222-226.

## i. Tekne, Yük ve İlgili Diğer Sigortalar

Tekne hasarı, ekipman hasarı, konteyner hasarı, tamirler, navlun ve kira kaybı, sözleşmenin iptali, müşterek avarya, çeki, kurtarma, sondaj ve üretim faaliyetleri, ağır yük gemileri, denizaltılar, dalgıçlar tarafından gerçekleştirilen özel faaliyetler, yükün alıkonulması ve gecikmesi sonucu meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, kural olarak deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında değildir<sup>439</sup>. Sigortacının yazılı onayı olmadıkça tekne ve yük sigortalarıyla teminat altına alınan hususlar, deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamından hariç tutulmaktadır. Ayrıca, klasik deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi donatanın üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna ilişkin olduğundan, çartererin sorumluluğu ek bir teminat niteliğindedir<sup>440</sup>. Son olarak belirtmek gerekir ki, sürekli olarak demirde olan gemilerin (örneğin restoran gemileri) uğrayacağı zararlardan kaynaklanan talepler bu sigorta kapsamında tazmin edilememektedir.

## ii. Savaş ve Benzeri Rizikolara İlişkin Sigortalar

Savaş, düşmanlık, sivil savaş, devrim, isyan, ayaklanma, halk hareketleri, ihtilal, olağanüstü hâl, terörizm<sup>441</sup> olayları; bunlardan kaynaklı tutuklama, ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz, men veya alıkoyma, tehdit girişimleri ve bu olaylardan ötürü meydana gelen ölüm, yaralanma, hastalık hadiseleri sonucunda meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamından hariç tutulmaktadır<sup>442</sup>. Mayınlar, torpidolar, bombalar, roketler,

<sup>439</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Standard Kural 5.1 ilâ 5.14; Swedish Club, Kural 11.2, 11.3, 11.6; Britania Kural 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.6, 20.12, 20.13, 20.15,20.16, 21, 24, Japan P&I Kural 35.1.6, 35.1.7, 35.1.8, 35.1.10, 35.1.11, 35.1.12, 36; Shipowners Kural 24, 27,28, North of England Kural 23; 27, 28.1, 28.2, 28.3.b, 28.3.c; Gard Kural 59, 60, 61, 63, 71.

<sup>440</sup> Bu çalışmanın konusu olan sigorta türüyle donatanın sorumlulukları kural olarak teminat altına alınmaktayken, çartererlerin sorumlulukları için sigortacıların bir kısmı *Charterers P&I* adı altında başka bir sigorta koruması daha sağlayabilmektedir. *Charterers P&I* bu çalışmanın konusunun kapsamı dışında tutulmaktadır.

<sup>441</sup> Standard Kural 4.3, son cümle uyarınca bir olayın terör olayı olup olmadığına tespiti bakımından sigortacının kararını nihai kılarak bir takdir yetkisine yer vermektedir. Her ne kadar sigortacının böyle bir yetkisinin olması sigorta ettirenin aleyhine olmuş olsa da, her girişimin terör girişimi olarak nitelendirilmesinin önüne geçilmesi ve kötüye kullanımın önlenmesi amacı ile bu kural yerinde bulunabilir.

<sup>442</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Standard Kural 4.3/(1)-(2)-(3); Swedish Club, Kural 11.5; Britania Kural 25.2, Japan P&I Kural 35.1.2; Shipowners Kural 25; North of England Kural 24.

patlayıcı maddeler ve benzer savaş silahlarının sebep olduğu olaylardan kaynaklanan talepler de kural olarak teminat harici olmakla birlikte, bunların teminatın kapsamında sayıldığı iki hâl bulunmaktadır: (1) Silahların gemide veya gemide olmadan taşınması; (2) Bir idari karar veya sigortacının onayıyla teminat kapsamında olan bir zararın meydana gelmesini önlemek veya etkisini azaltmak amacıyla bu silahların kullanılmasıdır<sup>443</sup>.

BUNKER ve NRW uyarınca düzenlenecek sertifikalar, savaş rizikoları bakımından önem taşır<sup>444</sup>. Zira deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında hariç bırakılan savaş rizikolarının gerçekleşmesi sonucu meydana gelecek zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, kural olarak sigortacı tarafından üstlenilmemektedir. Ancak, anılan sertifikalar mevcut olduğu takdirde, örnek olarak Gard Kural 58.2.iv ve 58.2.v uyarınca, klasik deniz araçları sorumluluk sigortası teminatı kapsamında olmayan savaş rizikoları, teminat kapsamında kabul edilir. Bu düzenleme, bir sonraki kısımda açıklanacak olan nükleer rizikolar için de geçerlidir<sup>445</sup>. Son olarak eklemek gerekir ki savaş rizikolarına ilişkin ilave bir sigorta yaptırılması da tercih edilebilir<sup>446</sup>.

## (2) Radyoaktif Bulaşma ve Nükleer Rizikolar

Sigorta ettiren, sigortalı veya gemi adamlarının kusurunun mevcudiyetine bakılmaksızın, radyoaktif bir bulaşma veya nükleer rizikonun gerçekleşmesi sonucu meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumluluklar, teminat dışında tutulmuştur<sup>447</sup>. Radyoaktif bulaşma veya nükleer rizikonun gerçekleşmesine sebep olabilecek unsurlar şunlardır: (1) Nükleer yakıttan, atıktan, bunların yanmasından doğan

<sup>443</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Standard Kural 4.3/(3)/ a ile b., Gard Kural 58.1.c, Britannia Kural 23.

<sup>444</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Gard Kural 58.2.iv ve 58.2.v; Standard Kural 4.5; Britannia Kural 23.2; North of England Kural 31.1.a.

<sup>445</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 415 ve 495; Bkz. Gard Kural 58.2; Britannia Kural 23.2.

<sup>446</sup> Gilman/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, Chapter 4, § 4.11; Michael D. Miller, **Marine War Risks**, Lloyd's of London Press, Londra, 1994, Chapter 5; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 73-74; Gard'ın 01.02.2002'de web sitesinde yayınladığı yazı, (Çevrimiçi) <http://www.gard.no/web/updates/content/53305/war-risk-insurance>, 12.10.2017; Swedish Club'un 17.12.2015'te yayınladığı Sirküler, Swedish Club web sitesi, (Çevrimiçi) [https://www.swedishclub.com/media\\_upload/files/Circulars/408-2015%20Marine-war\\_2015Dec.pdf](https://www.swedishclub.com/media_upload/files/Circulars/408-2015%20Marine-war_2015Dec.pdf), 12.10.2017.

<sup>447</sup> Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Standard Kural 4.4; Swedish Club, Kural 11.7; Japan P&I Kural 35.1.3, Shipowners Kural 26; North of England Kural 25.

radioaktivite, iyonize radyasyon; (2) nükleer tesis, reaktör veya başka bir nükleer lokasyonda bulunan radyoaktif, toksik, patlayıcı veya diğer tehlikeli eşya; (3) nükleer parçalanma veya benzeri bir reaksiyon veya oluşan bir güç kapsamında meydana gelen bir hadise veya araç, alet; (4) radyoaktif bir hadiseyle ilişkili toksik, patlayıcı veya diğer tehlikeli madde<sup>448</sup>.

Nükleer rizikolar yukarıda açıklandığı gibi kural olarak sigortası sözleşmesi kapsamından hariç tutulmaktadır. Ancak istisnaen, sigortacıların zorunlu sigortaya ilişkin sertifika düzenlediği hâllerde, nükleer rizikoların gerçekleşmesi sonucu meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumluluklar teminatın kapsamına alınabilir<sup>449</sup>. Buraya kadarki açıklamalar, yukarıda savaş rizikoları için istisna edilen nükleer rizikolar<sup>450</sup> bakımından da geçerlidir.

### **(3) Hukuka Aykırı, Ambargoya Tâbi, Tehlikeli Ticarete İlişkin İstisnalar**

Geminin abluka kurallarına uymaması, hukuka aykırı bir faaliyette kullanılması, ambargoya aykırı harekete dâhil olması sonucunda meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, teminat kapsamında değildir<sup>451</sup>. Seferin hukuka aykırı, tehlikeli, ambargoya tâbi olup olmadığı konusunda ise takdir yetkisi sigortacıdadır<sup>452</sup>. Zira bir ticari faaliyetin hukuka aykırı olup olmadığı ülkeden ülkeye değişebileceğinden, kanaatimizce sigortacının takdir yetkisinin bulunması isabetlidir. Bir ticari faaliyetin tehlikeli olmasına en önemli örnek, buzda sefer yapmaya uygun olmayan bir geminin, buzlu bölgelerde sefer yapmasıdır<sup>453</sup>.

<sup>448</sup> Standard Kural 4.8; Japan P&I Kural 35.1.4 ile 35.1.5; Shipowners Kural 31, North of England Kural 26.

<sup>449</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 495. Kurallar Kitapçıklarından örnekler için bkz. Gard 73.2; Standard Kural 4.5; Türk P&I Kural 4.5; Britannia Kural 23.2; North of England Kural 31.1.a.

<sup>450</sup> Hem savaş rizikosunun gerçekleşmesi sonucu oluşan zararlardan hem de radyoaktif bulaşmadan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar bakımından bu husus düzenlenmiştir.

<sup>451</sup> Standard Kural 4.8; Japan P&I Kural 35.1.4 ile 35.1.5; Shipowners Kural 31, North of England Kural 26. Ayrıca, belgesiz ticaret sonucu oluşabilecek zarardan kaynaklanan sorumluluk da teminatının dışında tutulmuştur. Örnek olarak Standard Kural 5.17’de ayrı bir başlık altında istisna olarak belirlenen belgesiz ticarete, Gard Kural 74’te hukuka aykırı faaliyetlerle birlikte yer verilmiştir.

<sup>452</sup> Standard Kural 5.18. Standard bu yetkiyi Bölüm 5’te belirtilen tüm hususlar bakımından geçerli kılmaktadır.

<sup>453</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 499.

#### (4) Deniz Harici Personele İlişkin İstisnalar

Sigortacı tarafından önceden onay verilmedikçe, deniz harici personelin karşılaşacağı tehlikeler sonucu oluşacak zararlardan doğan sorumluluklar teminatın kapsamında değildir<sup>454</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi denizcilik rizikoları bakımından teminat sağlamaktadır. Bu teminatların kişiler için olanları, gemi adamları, yolcular ve diğer kişiler olarak sınıflandırılmıştır. Ancak deniz harici personel, “diğer kişiler” arasında sayılmamıştır. Burada “deniz harici personel” ifadesiyle anlatılmak istenen, ticari faaliyette bulunan gemilerde değil; denizcilik dışında bir amaçla (örneğin restoran veya başka bir faaliyet sırasında yatılacak yer olarak) kullanılan gemilerde bulunan kimselerdir<sup>455</sup>.

#### (5) Kast ve Pervasızca Hareket

Sorumluluk sigortalarında sigortalının sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesi sonucu meydana gelen zarardan, sigortacının sorumlu olmayacaktır (TTK m. 1477). Buradaki kastın meydana gelen zarara ilişkin olması şart olmayıp, olaya ilişkin olması yeterlidir<sup>456</sup>. Öte yandan sigorta sözleşmelerine ilişkin genel hükümler arasında yer alan TTK m. 1429, f. 1, c. 1 uyarınca sigorta ettirenin, sigortalının ve bunların hukuken fiilerinden sorumlu buldukları kişilerin ihmallerinden doğan zararlardan sigortacı sorumlu tutulmuştur. TTK m. 1429, f. 1, c. 2 uyarınca ise bu hareketin rizikonun gerçekleşmesine kasten sebep olması durumunda sigortacının tazminat borcundan kurtulacağı ve tahsil ettiği primleri iade etmeyeceği hüküm altına alınmıştır<sup>457</sup>. Öğretide, sigorta ettirenin eyleminden sorumlu olduğu kişinin kastının ancak “sigorta parasının ödenmesine yönelik”

<sup>454</sup> Standard 5.15; Gard Kural 56; Shipowners Kural 29.

<sup>455</sup> Williams, **Gard Guidance**, s. 396.

<sup>456</sup> Burada yalnız olaya (zarar sebebine) değil, aynı zamanda zararlı sonuca yönelik kastın da aranması gerektiğine ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 345.

<sup>457</sup> TTK m. 1452 f. 1 uyarınca bu hükme aykırı düzenleme içeren sigorta sözleşmeleri bütünüyle geçersiz sayılmıştır. Bu düzenlemeyi emredici kılmanın çok aşırı bir tercih olduğu ve sigorta ettirenin durumunu ağırlaştırdığı; hatta f. 1 c. 1 ve c. 2 arasında büyük bir çelişki olduğuna yönelik bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 344-345; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 302-303. Çelişkinin sebebi, c. 1 uyarınca kasttan daha hafif bir kusurun varlığı sigortacının sorumluluktan kurtulması için yeterli iken, daha ağır bir kusur derecesi olan kastın varlığı sigortacının sorumluluktan kurtulması için yeterli olmamasıdır. Çelişkinin giderilmesi için çözüm önerisi sigorta sözleşmesinde yardımcı kişilerin kusurunun sigorta teminatından hariç bırakılmasıdır.



olduğu takdirde, sigortacının sorumluluktan bu hüküm uyarınca kurtulabileceği ifade edilmiştir<sup>458</sup>.

Anlatılanlar ışığında, sorumluluk sigortaları hükümleri arasında yer verilen TTK m. 1477 düzenlemesinin sorumluluk sigortaları bakımından zarar görene karşı ileri sürülüp sürülemeyeceği sorusu cevaplanmalıdır. Bu soruya cevap verilebilmesi için ise TTK m. 1484 f. 1 hükmü değerlendirilmelidir<sup>459</sup>. Hükme göre sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen veya kısmen kurtulmuş olsa da, zarar gören bakımından ifa borcu zorunlu sigorta miktarına kadar devam edecektir. Bu durumda TTK m. 1477 düzenlemesinin zorunlu sorumluluk sigortaları bakımından zarar görene karşı ileri sürülemeyeceği anlaşılmaktadır<sup>460</sup>. İkinci olarak ise TTK m. 1429 f. 1 c. 2 hükmünün sorumluluk sigortaları bakımından zarar görene karşı ileri sürülüp sürülemeyeceği sorusu cevaplanmalıdır. Çalışmamız bakımından sigorta ettirenin eyleminden sorumlu olan kişinin kastına örnek, gemi adamları bakımından düşünülebilir. Bu durumda yapılacak yorum, gemi adamının kastının “sigorta parasının ödenmesine yönelik” olmasıdır. Ancak bu durumda sigortacı sorumluluktan kurtulabilir.

Çalışmamız bakımından kast dışında, “pervasızca hareket” kavramı deniz sigortacılığı bakımından önem taşımaktadır. Kusurun en ağır derecesi olan kast, failin hukuka aykırı sonucun bilincinde olduğunu ve bu sonucu istediğini ifade

<sup>458</sup> Ünán, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 343.

<sup>459</sup> Zarar görenle ilişkide ifa yükümlülüğü konusuna ilişkin bkz. Birgül Sopacı Öztuna, “Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünán/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 69-106.

<sup>460</sup> Ünán, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 342. Karş. Kemal Şenocak, “Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1447)”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünán/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 178-180. Yazara göre TTK m. 1448 f. 1 uyarınca zarar görene karşı ileri sürülememe durumu, ancak ifa borcunun doğması hâlinde söz konusu olur. Sigortacının ifa borcu doğmamışsa, TTK m. 1484 f. 1 uygulanamayacaktır. Bu doğrultuda TTK m. 1447’de sigortacının sorumlu olmamasından söz edildiğinden, rizikonun sigorta ettiren tarafından kasten gerçekleştirilmesi durumunda sigortacının sorumluluğunun hiç doğmayacağı gerekçesi ile TTK m. 1477 düzenlemesini subjektif riziko istisnası kabul etmektedir. Bu doğrultuda zarar görene karşı TTK m. 1447’nin ileri sürülebileceği görüşündedir. Ayrıca bu görüşünün isteğe bağlı mali sorumluluk sigortaları ve zorunlu motorlu taşıt sigortaları bakımından geçerli olmadığını eklemektedir.

TTK m. 1477’ye ilişkin ayrıca bkz. Şenocak, **TTK m. 1477**, s. 174. Yazar, TTK m. 1429 ve 1477’nin subjektif riziko istisnası teşkil ettiğine ve hâkim tarafından re’sen dikkate alınması gerektiğine işaret etmektedir. Zira teminat dışı sayılan “kasten rizikonun gerçekleşmesine sebep olma” teminat altındaki rizikoya değil, sözleşmenin kurulması anından beri teminat dışı bırakılan rizikoya ilişkindir; dolayısıyla sigortacının edim yükümlülüğü henüz hiç doğmamıştır. Ayrıca bkz. Kemal Şenocak, “Sorumluluk Sigortalarında Rizikonun Gerçekleşmesine Kasten Sebebiyet Vermek”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 510-511.

etmektedir<sup>461</sup>. Bundan başka Türk hukukunda karşılığı bulunmayan bir kusur derecesi olan “pervasızca hareket” ilk kez hava taşımaları alanında ortaya çıkmıştır<sup>462</sup>. Amerikan hukukunda bir yargı kararında ifade edildiği üzere, ihmal ve kast arası bir yelpazede, kasta<sup>463</sup> çok yakın olduğu ifade edilmiştir<sup>464</sup>. Bu doğrultuda ağır ihmalden daha ağır ve kasttan daha hafif derecede bir kusurdur<sup>465</sup>.

DASSGŞ m. A.5/g hükmünde “*tehlikede bulunan şahıs ve malları kurtarmak hali hariç, yolcunun kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması*” “kapsam dışında kalan hâller” başlığı altında sayılmıştır. Bu hükümde açıkça kast veya pervasızca hareket terimi kullanılmamıştır. Kastın mı yoksa pervasızca hareketin mi düzenlendiği belirsizdir. Öte yandan deniz araçları sorumluluk sigortaları Kurallar Kitapçıkları uyarınca sigortalının pervasızca hareketinin sonucunda meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluklar, teminat kapsamında değildir<sup>466</sup>. Sigorta ettirenin veya sigortalının kastı ve pervasızca hareketi sebebiyle yol açtığı zararlardan sigortacı sorumlu olmamaktadır. Sigortalının pervasızca hareketiyle çatmaya sebep olması veya gemi adamları veya yolcuların bu

<sup>461</sup> Halûk Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku** (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010, s. 46; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **Borçlar Hukuku**, s. 493; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku Cilt 2**, s. 56; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 596-598; Şenocak, **TTK m. 1477**, s. 174-177.

<sup>462</sup> Tahir Çağa, “Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, C. 9, S. 2, 1977, s. 299; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 122.

<sup>463</sup> Karş. Kender, **1974 Atina Konvansiyonu**, s. 118-119’da pervasızca hareket “ağır kusur”; Can, **Yolcu Taşıma**, s. 541’de “ağır ihmal” olarak ifade edilmiştir. Pervasızca hareketin Kıta Avrupası kusur dereceleriyle karşılaştırılması için bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 172.

<sup>464</sup> 14.07.2008 tarihli Mirvat Bassam v. American Airlines Inc. kararı, US Court of Appeals Fifth Circuit, 2008 US App. Lexis 15131.

<sup>465</sup> Pervasızca hareket (*wilful misconduct*) ile ilgili bkz. Merkin, **Legislation**, s. 90; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §12.18, s. 211-212; KübraYetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2008, s. 33; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 169; Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law** (Hamburg Studies on Maritime Affairs, 22), Heidelberg, Springer, 2011, s. 41-42; Duygu Damar, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Misconduct Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Özel Hukuk Bülteni**, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, S. 1-2, Y. 24, 2004, s. 379-394; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 158-161. Ayrıca pervasızca hareketin varlığı, deniz hukukunda donatanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına sebep olmaktadır.

<sup>466</sup> Japan P&I Kural 35.1.1; Gard Kural 72; Shipowners Kural 30. Burada dikkat çekmek istediğimiz düzenleme İngiliz hukukunda MIA m. 55(2)(a)’da yer almaktadır. Bu düzenlemeye göre deniz sigortaları bakımından teminat istisnaları başlığı altında sigortalının pervasızca hareketi ile kaptan veya gemi adamlarının pervasızca hareketi arasında ayırım yapılmıştır. Buna göre sigortacı, sigortalının pervasızca hareketi sonucunda meydana gelen rizikolardan sorumlu olmazken; aksine bir düzenleme yapılmadıkça kaptan veya gemi adamlarının hareketi sonucunda meydana gelen rizikolardan sorumludur. MIA m. 85(4) uyarınca karşılıklı sigortaya da uygulanmaktadır.

şekilde yaralanmasına veya ölümüne sebep olunması en belirgin örneklerdir. Bundan başka Kurallar Kitapçıklarında bazı riziko türlerine özel pervasızca hareket hâlleri ve bu hareketin sonuçları da düzenlenmiştir<sup>467</sup>. Buna örnek, yük hasarı sonucunda yükün konişmentoda belirtilen yer dışında bir yere teslimidir<sup>468</sup>.

## b. Teminatın Sınırlandırılması

### (1) Milletlerarası Düzenlemeler Kapsamında Teminatın Sınırlandırılması

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin yürürlükte olan milletlerarası düzenlemeler, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Sözleşme (LLMC 1976)<sup>469</sup> ve Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü (LLMC 1996)'dür<sup>470</sup>. LLMC 1976, donatanın deniz

<sup>467</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §12.15, s. 210.

<sup>468</sup> Hazelwood/Semark, **a.e.**, §12.16, s. 211.

<sup>469</sup> *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*. 19.11.1976 tarihinde kabul edilen bu düzenleme, 01.12.1986'da milletlerarası alanda yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise 04.06.1980 tarih ve 17007 sayılı RG'de yayımlanan 28.02.1980 tarih ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla bu Sözleşmeye taraf olmuştur. Öğretide, Bakanlar Kurulu kararıyla Sözleşmeye taraf olunması sebebiyle, Sözleşmenin yürürlüğe girmediği görüşü ileri sürülmektedir. 1976 LLMC ile ilgili bkz. Nil Kula Değirmenci, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2015, s. 23-29; Hüseyin Ataol, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 64-77; Samim Ünan, "Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 640-643; 1976 LLMC tercümesi için bkz. Tahir Çağa, "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme", **İÜHFİM**, C. XLII, S. 1-4, 1976, s. 117-133; Patrick Griggs/Williams/Farr, **Limitation of Liability for Maritime Claims**, 4. bs., Londra, Informa Law from Routledge, 2005, Bölüm 3, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 06.08.2017. Sorumluluk limitleri için bkz. Barnabas W. B. Reynolds/Michael N. Tsimplis, **Shipowners' Limitation of Liability**, The Netherlands, Wolters Kluwer, 2012, s. 99-102.

<sup>470</sup> *Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*. 02.05.1996'da kabul edilen bu düzenleme, milletlerarası alanda 13.05.2004'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 05.02.2010 tarihli ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 1996 Protokolüne taraf olmuştur. (RG 13.03.2010/27520).

Türkiye, 17/10/2010 itibarıyla 1996 Protokolü'ne taraftır. Bununla birlikte, TTK m. 1328 hükmünde yer alan atıf vasıtasıyla Türk hukukunda doğrudan uygulanabilir kılınmıştır. 1996 LLMC Protokolü'nün tercümesi için bkz. (Çevrimiçi)

alacaklarına ilişkin sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası kuralları yeknesak hâle getirmesi bakımından önem taşımaktadır. Türkiye hem 1976 LLMC'ye<sup>471</sup> hem de 1996 LLMC'ye taraftır. LLMC<sup>472</sup> m. 1 uyarınca sınırlı sorumluluktan yararlanabilecek kimseler belirtilmiştir ve bunlar arasında sigortacı da sayılmıştır. Bu doğrultuda, LLMC'nin öngördüğü çerçevede sınırlı sorumluluğa konu olabilecek talepleri sigorta koruması kapsamına alan "sigortacı", sigortalının yararlanabildiği oranda, bu Sözleşmenin imkânlarından faydalanabilmektedir (LLMC m. 1 f. 6).

LLMC düzeninde genel olarak, sorumluluğun sınırlandırılacağı alacaklar (LLMC m. 2) ve sınırlandırılmayacağı alacaklar (LLMC m. 3) açıklanmakta, sorumluluğun sınırlandırılması iki şekilde mümkün kılınmaktadır. Bu sınırlamalar, barem sistemi ile öngörülen LLMC m. 6 ve 7'deki sınırlar<sup>473</sup> ve m. 11'deki fon tesisidir<sup>474</sup>. Türk hukukunda TTK m. 1062 f. 2 hükmü ile donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerin hükümlerinden kaynaklanan

---

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/03/20100313-1.html>, 01.11.2017. Ayrıca, TTK m. 1328 f. 1 uyarınca deniz alacaklarından doğan sorumluluğun "(...) 1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre" sınırlandırılması hükmüne bağlanmıştır. Henüz yürürlükte olmayan bir düzenlemeye ileriye dönük şekilde bu şekilde bir ifadenin TTK'da yer almaması gerektiğine ilişkin bkz. s. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 119; Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **TTK Özel Sayı**, s. 261-262.

<sup>471</sup> 6103 sayılı TTK'nın Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun m. 37 uyarınca Türkiye, 01.07.1998'den itibaren Sözleşmeye taraf sayılmaktadır (RG 14.02.2011/27846). Bundan önce öğretilerde konu tartışılmıyordu. Zira Bakanlar Kurulu kararı RG'de yayımlanmış ancak onay belgeleri tevdi merci olan IMO Genel Sekreterliği'ne ancak 1998'de gönderildiğinden, 04.06.1980-01.07.1998 yılları arasında Türkiye'nin 1976 LLMC'ye taraf sürecini tamamlamadığı görülmektedir. LLMC 1976'nın Türkiye bakımından yürürlüğe girip girmediği öğretilerde bu sebepten ötürü tartışmalıdır. Tartışmaya ilişkin açıklamalar için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 33, dn. 78. Öğretilerde, 1976 LLMC'nin usulüne uygun olarak yürürlüğe girmediği hakkında bkz. Sözer, **Deniz Ticareti I**, s. 227-230; Bülent Sözer, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Konvansiyonu Eki İle 1996 Protokolü'nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Türk Ticaret Kanunu'na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIX**, 25 Aralık 2015, Ankara, BTHAE, 2016, s. 130-137; Mertol Can, "Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII**, Ankara, BTHAE, 2000, s. 191.

<sup>472</sup> Bu başlık altında öngörülen düzenlemeler bir bütün altında LLMC kısaltması kullanılarak açıklanmaktadır. Bu düzen, 1976 LLMC'nin 1996 Protokolü ve 2012 değişiklikleriyle tadil edilmiş ve birleştirilmiş hâlidir.

<sup>473</sup> Bilgi için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 131-141.

<sup>474</sup> TTK m. 1335 uyarınca Türk hukukunda deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması kural olarak fon tesis etmeksizin yapılabilmektedir. Bunun istisnasını CLC kapsamında ileri sürülecek talepler oluşturmaktadır. Ayrıca, fon tesisi ve paylaşılması usulüne ilişkin bir yasal düzenleme yapılmasına ihtiyaç olduğuna ilişkin bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 126.

sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklı tutulmuştur. Bu doğrultuda, TTK m. 1328 ilâ 1335, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin özel hükümler içermektedir<sup>475</sup>. Öte yandan deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması fon tesis edilmesi suretiyle de mümkündür<sup>476</sup>. 2017 tarihi itibarıyla sorumluluk sınırları, 19.04.2012 tarihinde kabul edilen ve 08.06.2015 tarihinde yürürlüğe giren 1996 Protokolü ile güncellenmiştir (LLMC 2012)<sup>477</sup>.

Konunun Türk hukukuna yansımaları, DAGSDY olup; DAGSDY m. 5 uyarınca LLMC'nin öngördüğü sınırlara uygun olarak, bazı gemiler için gemi sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu öngörülmüştür. Anılan düzenleme, üç yüz groston ve üzeri Türk Bayrağı taşıyan gemilerle bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya buradan ayrılan gemiler bakımından uygulama alanı bulur (DAGSDY m. 2 f. 1).

## (2) Muafiyet

Sigorta edilen zararın sınırlandırılmasının bir yolu milletlerarası sözleşmelerle sağlanan düzen; diğer yolu, muafiyet uygulamasıdır<sup>478</sup>. Buna göre teminat

<sup>475</sup> TTK m. 1329 uyarınca sözleşmenin uygulanması için yabancılık unsuru aranmamaktadır. Konvansiyona taraf olan devletin mahkemesine başvurmak yeterlidir. TTK m. 1341 ilâ 1349 arasında ise LLMC ve yukarıda kısaca hakkında bilgi verdiğimiz CLC'ye ilişkin ortak hükümler yer almaktadır.

<sup>476</sup> Bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 371-409; M. Barış Günay, "1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu", **BATİDER**, C. XXVII, S. 4, 2011, s. 54-62; Çağlar Coşkun, "A New Port of Refuge for the Limitation of Liability: Turkey", **Shipping and Transport International**, C. 10, S. 1, 2014, s. 20-22.

<sup>477</sup> Belirtilen tutarlar, 08.06.2015 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. LLMC 2012, Güncel sorumluluk sınırları için bkz. IMO websitesi (Çevrimiçi) [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-limitation-of-liability-for-maritime-claims-\(llmc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-limitation-of-liability-for-maritime-claims-(llmc).aspx) LLMC'de öngörülen sorumluluk sınırları, 01.11.2017. IMO Hukuk Komitesi'nin 19.04.2012 tarih ve Leg.5(99) sayılı kararı uyarınca %51 artış uygulanmıştır. Ayrıca, 2012 değişikliklerinin değerlendirildiği bir çalışma için bkz. İsmail Demir, "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi", **BATİDER**, C. 31, S. 1, 2015, s. 109-160.

<sup>478</sup> Sigortacılık uygulamasında iki tür muafiyet (franşiz) bulunmaktadır. Bunlar entegral muafiyet ile tenzil-i muafiyet olarak adlandırılmaktadır. Yukarıdaki örnek ikincisine işaret etmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 194-195; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 230-231; Aynur Yongalık, "Sigortalının Zarara Katılması (Bizzat Katılma)", **Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan**, BTHAE, 1998, s. 156-59. Muafiyet kavramıyla ilgili ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 296-299; Kubilay, **Sigorta Hukuku**, s. 45; Merih Kemal Omağ, "Özel Sigorta Hukukunda Muafiyet Klostları", **Doç. Dr. Mehmet Somer'in Anısına Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Armağan Özel Sayısı, İstanbul, 2006, s. 529-542.

kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu meydana gelen zararın tazmini için ödenecek tutar, belli bir tutarı aştığı takdirde zarar, ya bu tutarın indirilmesi suretiyle tazmin edilecek ya da tam olarak tazmin edilecektir<sup>479</sup>. Anılan husus, sigorta sözleşmesinde kararlaştırılmaktadır. Böylelikle zararın bir kısmı sigorta himayesinden hariç bırakılmaktadır. Muafiyet tutarının düşülmesinden sonra kalan tutar, sigortacıdan tazmin edilebilir. Deniz araçları sorumluluk sigortası uygulamasında muafiyet bedeli sigorta poliçelerinde riziko türüne göre belirlenmektedir. Çatma teminatı bakımından olay başına 20.000 ABD Doları muafiyet bedelinin belirlendiği örnekte, ödenecek hasar tutarının 100.000 ABD Doları olarak sonuçlandığı durumda, bunun 80.000 ABD Dolarını sigortacı, hasar değerlendirmesi sonucunda tazminat olarak ödeyecektir.

Uygulamada sigorta ettiren sigorta primini yüksek bulduğunda sigortacının prim miktarında yapacağı indirim muafiyet oranını artırma ihtimali yüksektir. Bu sebeple sigortacının sigorta sözleşmesini kurarken primi belirlemede esas aldığı unsurlardan birisi olan muafiyet oranları, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini kurarken özenle incelemesi gereken kurallardan biridir. Gard Kural 76 uyarınca Ek 5'te muafiyet tutarlarına ilişkin bir listeye yer verilmiştir. Bu liste uyarınca en düşük muafiyet tutarı 7000 ABD Doları'dır. Öte yandan Standard Kural 6.17, 6.18 ve North of England Kural 21 muafiyetlere ilişkin düzenlemeler içermekte; ancak Kurallar Kitapçıklarında Gard'daki gibi bir muafiyet tutarı listesine yer verilmemiştir. Sigortacı, Kurallar Kitapçıklarında böyle bir listeye yer verse de vermese de; donatan/sigorta ettiren poliçesinde yer alan her teminatla ilgili muafiyet tutarını poliçe düzenlenmeden önce kendisine iletilecek teklif kapsamında dikkatle incelemelidir. Muafiyet tutarlarına ilişkin bilgilendirme, sigorta sözleşmesinin kurulması aşamasında yerine getirilmesi gereken bilgilendirme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmelidir.

---

<sup>479</sup> Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 782; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 194. Ayrıca sigorta sözleşmesi kapsamında oluşabilecek her hasarın belli bir muafiyet oranının sigortalının üzerinde kalacağına ilişkin makine kırılması sigortasıyla ilgili bir yargı kararı için bkz. Yargıtay 11. HD'nin 07.10.2015 tarihli 2014/13298 E. ve 2015/10068 K. nolu kararı. Ayrıca, bankada yönetmen unvanıyla çalışmakta olan kişinin sorumluluk sigortası kapsamında verilen bir kararda muafiyet hesabında poliçe hükümlerinin esas alınması gerektiğine yönelik bkz. Yargıtay 11. HD'nin 26.01.2015 tarih, 2014/1712 E. ve 2015/974 K. nolu kararı (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 01.12.2017.

### (3) Zamanaşımı

#### i. Genel Olarak

Sigorta hukukunda TTK m. 1420 f. 1 hükmünde öngörülen iki ve altı<sup>480</sup> yıllık zamanaşımı<sup>481</sup> süreleriyle m. 1482 hükmünde sorumluluk sigortaları için öngörülen on yıllık<sup>482</sup> zamanaşımı süresi geçerlidir. Dolayısıyla sorumluluk sigortası sözleşmelerinden doğan talep hakları bakımından iki ve on yıllık zamanaşımı süreleri uygulanma alanı bulmaktadır. Deniz araçları sorumluluk sigortasının zorunlu teminatları bakımından DASSGŞ m. C.7 f. 1’de zarar görenin talepleri için benzer düzenleme yer almaktadır. Buna göre: “*Sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, alacağın muaccel olduğu tarihten itibaren iki yıl ve her halde zarara neden olay tarihinden itibaren on yıl sonra zamanaşımına uğrar.*”

#### ii. Sürelerin Başlangıcı

TTK’da iki yıllık sürenin başlangıcı, alacağın muaccel olduğu zaman<sup>483</sup>; on

<sup>480</sup> Altı yıllık zamanaşımı süresi mal ve can sigortalarında uygulama alanı bulmakla birlikte; altı yıllık süre sigorta tazminatına ve sigorta bedeline ilişkin talepler bakımından geçerlidir. Sürenin başlangıcı rizikonun gerçekleşme tarihidir. Bu tavan süre, 6762 sayılı TTK’da yer almamaktaydı. TTK m. 1420’in gerekçesinde belirtilen görüşün aksine, altı yıllık bu tavan süreye ilişkin düzenlemeye pek de ihtiyaç olmadığına ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 159.

<sup>481</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 386’da, yazar, TTK m. 1420 f. 1 hükmünde öngörülen altı yıllık zamanaşımı süresinin sorumluluk sigortalarında geçerli olmadığını ifade etmektedir. Ardından s. 387’de altı yıllık tavan sürenin sorumluluk sigortalarına uygun düşmediğini, TTK m. 1420’deki altı yıllık tavan süre yerine ya sigorta ettirenin taleplerinde herhangi bir tavan sürenin söz konusu olmayacağını ya da TTK m. 1482’deki on yıllık sürenin gerekçeden çıkan sonucun aksine sigorta ettirenin taleplerinde de geçerli olacağını benimsemenin gerektiği sonucuna varmaktadır. Ünan, **a.e.**, s. 396 ve 397’de ise tekrar sigorta ettirenin taleplerinde altı yıllık sürenin uygulanmaması gerektiği belirtilmiştir.

<sup>482</sup> On yıllık düzenlemenin kanunun tasarı hâlindeyken beş yıl olduğu ve sonradan hangi gerekçeyle on yıl düzenlemesinin kabul edildiğine ilişkin bkz. Kerim Atamer, “Yeni TTK Uyarınca Zarar Sigortaları”, **BATİDER**, C. XXVII, S. 1, 2011, s. 100.

<sup>483</sup> Sorumluluk sigortaları bakımından da uygulanan iki yıllık zamanaşımı süresinin başlangıcı olarak “alacağın muaccel olması” ifadesinden anlaşılması gerekenin ne olduğu TTK m. 1427 f. 2’de düzenlenmiştir. Bu açıdan kesin bir süre tayininin kolay olmadığına ilişkin bkz. Zehra Şeker Öğüz, “Sorumluluk Sigortalarında Zamanaşımı”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 143-145. Sonuç olarak, sigorta tazminatının muacceliyeti bakımından TTK m. 1427 f. 2 hükmünde belirtilen esasların dikkate alınması gerektiği; kural olarak sigortacının edimine ilişkin inceleme süresinin tamamlanmasının zamanaşımının başlaması sonucuna yol açacağı ifade edilmiştir. TTK m. 1427 f. 3 uyarınca avans ödemesi söz konusu ise avans ödemesinin gerçekleştiği tarihte zamanaşımı süresinin başladığının

yıllık sürenin başlangıcı, teminat altındaki olayın<sup>484</sup> gerçekleştiği an olarak düzenlenmiştir<sup>485</sup>. Belirtmek gerekir ki, genel olarak sigorta sözleşmeleri için öngörülen altı yıllık zamanaşımı süresi (TTK m. 1420) sorumluluk sigortalarında uygulanmamaktadır. Zira bu süre bakımından, sorumluluk sigortaları için TTK m. 1482 hükmündeki on yıllık zamanaşımı düzenlemesi saklı tutulmuştur. Dolayısıyla sorumluluk sigortalarında zarar görenlerin talepleri bakımından tavan süreyi<sup>486</sup> altı yıl değil, on yıl olarak uygulamak gerekir<sup>487</sup>.

Son olarak eklemek gerekir ki, iki yıllık sürenin uygulama alanı, “sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler” olarak tayin edilmiş (TTK m. 1420) iken; on yıllık sürenin kapsamında yer alan talepler, “sigorta tazminatının ödenmesine yönelik”tir (TTK m. 1482).

### iii. Zarar Görenin Talepleri ve Diğer Talepler Ayrımı

Sorumluluk sigortalarında on yıllık tavan sürenin “hangi tarafın talepleri” için geçerli olduğu belirlenmelidir. Bilindiği üzere sorumluluk sigortalarında sigortacıdan talepte bulunabilecek kişiler, zarar gören üçüncü kişi, sigorta ettiren ve başkası hesabına sigortada sigortalıdır.

---

kabul edilmesi gerektiğine de dikkat çekilmiştir. Sürelerin başlangıcı ile ilgili ayrıca bkz. Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 160.

<sup>484</sup> TTK m. 1482 hükmündeki tavan sürenin başlangıcı olan sigorta konusu olayın, TBK m. 72 f. 1 ile uyumlu olduğuna ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 392. Yazar, TBK m. 72 f. 1 hükmünde tavan sürenin başlangıcı için “fiilin işlendiği tarihin” esas alındığına, gerekçeye göre bu ifadenin “zararı doğuran eylemi=zararın sebebini” anlattığına, TTK’daki “sigorta konusu olay” ifadesinin de aynı anlama geldiğine işaret etmiştir.

<sup>485</sup> Sorumluluk sigortalarında rizikonun taraflarca olay esasına dayandırılabilceği gibi, zarar veya talep esaslarına göre de rizikonun tanımlanmasının mümkün olduğu; ancak zamanaşımı hükmünün yalnızca olay esasına göre -emredici şekilde- düzenlendiğine ilişkin bkz. Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 146’da dn. 10. Sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleştiği anın tespitine ilişkin görüşler için bkz. Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 425-429. Ayrıca bkz. İkinci Bölüm/III/B, Rizikonun Gerçekleşme Zamanı. Ayrıca olay tarihinin başlangıç olarak seçilmesi ile ilgili sakıncalara ilişkin ise bkz. Samim Ünan, “Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Hukuksal Koruma Edimi”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 375-376. Son olarak belirtilmelidir ki, sorumluluk sigortalarında sorumluluğu doğuran olayın gerçekleşmesinden daha sonra zararın ortaya çıkabilecek olması sebebi ile bu düzenleme eleştirilmiş ve bunun yerine alacağın muaccel olduğu tarihin sürenin başlangıcı olması gerektiği görüşü ileri sürülmüştür. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 358.

<sup>486</sup> Tavan sürenin anlamı için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 357. Tavan süre, muaccel olma tarihinden itibaren işlemeye başlamak asıl zamanaşımı süresinin, muaccel olma koşulunun hiç gerçekleşmediği durumda işlemeye başlamaması veya geç bir tarihte gerçekleşmesi sebebi ile geç başlaması durumunda, belli bir tarihten itibaren başlayacak uzun süredir.

<sup>487</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 375; Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 141.



İlk olarak sigorta sözleşmesinden doğan tüm talep hakları bakımından borcun muacceliyet tarihinden itibaren başlayacak iki yıllık süre uygulanacaktır (TTK m. 1420). Taleplerin kapsamına hem sigorta ettirenin sigortacıya karşı talepleri hem de sigortacının sigorta ettirene karşı talepleri girmektedir<sup>488</sup>. Örnek olarak sigortacının prim alacağı verilebilir<sup>489</sup>.

İkinci olarak, zorunlu sorumluluk sigortalarında zarar görenin doğrudan dava hakkının düzenlendiği m. 1478 ve m. 1482 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi gerekir. Tavan sürenin sigorta tazminatının ödenmesine yönelik talepler için geçerli olduğu konusunda bir tartışma bulunmamaktadır<sup>490</sup>. Söz konusu talepler, zarar gören tarafından ileri sürülebilecek taleplerdir. Ancak sigorta ettirenin istemlerinin tavan sürenin kapsamında olup olmadığı tartışmalıdır. Bu tartışma, TTK m. 1478 hükmünde zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya karşı doğrudan dava talebinin “*sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla*” ileri sürülebileceği düzenlemesinin<sup>491</sup> m. 1482 hükmü ile birlikte değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır<sup>492</sup>.

<sup>488</sup> Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 140; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 160.

<sup>489</sup> Sigortacının prim alacağından başka sigorta ettirenin fazladan ödediğini iddia ettiği prim alacağını da bu zamanaşımına tâbi kılan görüş için bkz. Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 792. Karş. **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 160. Yazar aksi görüştedir. Sigorta ettirene hata sonucu fazla ödenen tutarın geri alınmasına yönelik talepler bakımından sebepsiz zenginleşmeye ilişkin zamanaşımının uygulanması gerektiğini ileri sürmektedir. Aynı doğrultuda sigortacının sigorta korumasına hak kazandığına ilişkin bir kesin saptama yapmasından önce, geri alma hakkını saklı tutarak sigorta ettirene verdiği avansın iadesinin de sebepsiz zenginleşmeye ilişkin TBK’da düzenlenen zamanaşımı hükmüne tâbi olması gerektiği görüşündedir.

<sup>490</sup> Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 141.

<sup>491</sup> Bu hükümle ilgili öğretide ileri sürülen bir eleştiri de TTK m. 1478’deki “*sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde*” ifadesi yerine “*sorumluluğu doğuran olayın zamanaşımına göre*” zarar görenin sigortacıdan talepte bulunması gereğidir. Yazarın gerekçesi sigortacının zarar görene karşı tarafı olmadığı sigorta sözleşmesi uyarınca değil, sorumluluk hukuku hükümlerine göre sorumlu olması gereği şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. Sopacı Öztuna, **TTK m. 1484 (2018)**, s. 83-85; Birgül Sopacı Öztuna, “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Özel Sayı, 2012, C. 18, S. 2, 15. Oturum, s. 709. Karş. Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 141-142. Yazar, kanunun mevcut hâlinde buna imkân olmadığı görüşündedir. Bkz. Yargıtay 11. HD’nin 04.05.2017 tarihli, 2016/14304 E. ve 2017/2644 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) www.lexpera.com.tr, 02.07.2018.

<sup>492</sup> Düzenlemeyle ilgili diğer eleştiri ise “*sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi*” ifadesinin asıl zamanaşımı süresine mi yoksa tavan zamanaşımı süresine mi işaret ettiğinin belirsiz oluşudur. Bu doğrultuda kast edilenin tavan zamanaşımı süresi olması gerektiğine, asıl zamanaşımının ise kanunda düzenlenmemiş olduğunun kabul edilmesi gerektiğine ilişkin bkz. Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 376-378. Yazarın çözüm önerisi, asıl zamanaşımına ilişkin bu boşluğun zarar görenin sigorta ettirene karşı dava açabileceği süre içerisinde zarar görenin sorumluluk sigortacısını da dava edebileceği kuralı benimsenerek doldurulması gerektiği yönündedir.

İlk görüşe göre, TTK m. 1482'deki on yıllık zamanaşımı süresi yalnızca zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya karşı ileri sürecekleri tazminat taleplerinde uygulanır<sup>493</sup>. Dolayısıyla zarar gören üçüncü şahıs dışındaki kişilerin (örneğin sigorta ettirenin) tazminat talepleri bakımından on yıllık zamanaşımı süresi uygulanmamalıdır<sup>494</sup>. Görüşün gerekçesi, sigorta ettirenin taleplerinin m. 1482'nin kapsamına dâhil olduğuna ilişkin kanunda bir düzenleme olmaması ve gerekçeden de farklı bir sonuca ulaşılamamasıdır. Buna karşılık öğretideki ikinci görüşe göre, sigorta ettiren için ayrı bir düzenleme yapılmadığından hem sigorta ettirenin hem de zarar gören üçüncü kişinin talepleri aynı zamanaşımına tâbi olduğu sonucuna ulaşılması yerinde olacaktır<sup>495</sup>. Her iki görüşün ortak yanı, sigorta ettirenler bakımından kanunun ayrı bir esas kabul etmediğine işaret edilmesidir<sup>496</sup>. TTK m. 1420'de genel hüküm olarak düzenlenen iki yıllık sürenin tavan süre olmamasından hareketle, bu konuya ilişkin kanunda uygulanabilir bir hüküm bulunmamaktadır. Sigorta ettirenin taleplerine uygulanacak zamanaşımı bakımından, kanunda boşluk mevcuttur<sup>497</sup>. TMK m. 1 f. 2 uyarınca kanunda uygulanabilir bir hüküm yoksa,

<sup>493</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 374; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 386'da yazar, sigorta ettirenin istemlerinin tavan süre kapsamında olmadığı görüşündedir. Ayrıca bkz. Ünan, **a.e.**, s. 396.

<sup>494</sup> Sigorta ettirenin sigortacıya karşı talepleri bakımından on yıllık tavan süre uygulanmayacaksa, altı yıllık tavan sürenin sorumluluk sigortalarında yalnızca bu kanun boşluğunu doldurmak bakımından uygulanıp uygulanmayacağı sorusu öğretide ileri sürülmektedir. Bu doğrultuda altı yıllık tavan sürenin sorumluluk sigortalarına uygun olmadığı gerekçesi ile bu sürenin de sigorta ettirenin taleplerine uygulanamayacağı sonucuna varılmıştır. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 396-397. Bundan başka, ilk görüşün kabulü durumunda TTK m. 1474 veya 1476 kapsamındaki talepler bakımından geçerli zamanaşımı süresinin iki yıl olacağını; ikinci görüşün kabulünde ise on yıl olacağını kabul etmek gerekecektir. Bkz. Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 374.

<sup>495</sup> Şeker Öğüz, **Zamanaşımı**, s. 142; Aslıhan Sevinç Kuyucu, "Sorumluluk Sigortalarından Doğan Taleplerin İleri Sürüleceği Süreler", **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 605-606.

<sup>496</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 376-377; Şeker Öğüz, **Zamanaşımı**, s. 142.

<sup>497</sup> Boşluk kavramı hüküm içi boşluk ve kanunda boşluk olarak ikiye ayrılır. Hüküm içi boşlukta hâkimin önüne gelen uyumsuzluğa uygulayacağı bir kanun hükmü şeklen bulunmakla birlikte, bu hükmün somut olaya uygulanabilmesi için bizzat hükmün belirlediği tamamlayıcı bir unsura daha ihtiyaç vardır. Hüküm içi boşluk durumunda TMK m. 1 f. 2 anlamında hukuk yaratma yoktur. Buna karşılık, hâkimin önüne gelen bir uyumsuzluk hakkında kanunda uygulanabilir bir hüküm bulunmadığı durumlarda kanun boşluğu bulunmaktadır. Hem kanunda boşluk varsa hem de örf ve adet hukukunda hüküm yoksa, hukuk boşluğu mevcuttur. Kanunda boşluk ve boşluk ayrımlarından bilinçli/bilinçli olmayan boşluk ve açık/örtülü boşluk için bkz. Oğuzman/Barlas, **Medeni Hukuk**, s. 97-107; Serozan, **Medeni Hukuk**, s. 145-176; Dural/Sarı, **a.g.e.**, s. 134-139; Serap Helvacı/Fulya Erlüle, **Medeni Hukuk**, Legal Yayınevi, İstanbul, 2018, s. 18; Halûk Nami Nomer/Pakize Ezgi Akbulut, **Medeni Hukuka Giriş Dersleri Bölüm 1**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2016, s. 38-39; Akbulut, **a.g.e.** s. 79-88. Öte yandan, kural eksikliğinde kanunun nitelikli susmasının mı yoksa elverişli bir yasa boşluğunun

hâkim, örf ve âdet hukukuna göre, bu da yoksa kendisi kanun koyucu olsaydı nasıl bir kural koyacak idiyse ona göre karar verir. Bu durumda hâkimin kanun koyucu gibi hareket etmesi gerekir. Bunun anlamı hâkimin genel ve soyut nitelikte bir kural koyması olduğundan, önündeki somut olaya göre en adaletli çözümü gelecekteki olaylara uygulanmak üzere belirleyecektir<sup>498</sup>. Dolayısıyla önüne gelecek her hadisede iki veya on yıllık sürelerden hangi zamanaşımı süresi daha leheyse onu uygulaması mümkün olmayacak, belirli bir zamanaşımı süresinde karar kılması gerekecektir.

İkinci görüşün kabul edilmesi durumunda, hem sigorta ettirenin hem de zarar görenin aynı zamanaşımına tâbi olması özellikle dosya takibi bakımından uygulamada kolaylık sağlayacaktır. İlk görüş ise yazar tarafından şu örnekle somutlaştırılmıştır. On yıllık süre dolmadan önce zarar görenin sigorta ettirene karşı ikame ettiği tazminat davası, on birinci yılda sigorta ettirenin aleyhine sonuçlanabilir. Bu durumda sigorta ettiren sigortacıya başvurduğunda sigortacı sigorta ettirenin talebini, zamanaşımına uğradığı gerekçesiyle reddedecektir. Böylelikle on yıllık süre, “olay”dan itibaren başlayacağından, dava aşamasında bu süre dolmuş olacaktır. Oysa alacağın muacceliyetinden itibaren iki yıllık süre geçerli kabul edildiğinde, mahkemenin verdiği karardan itibaren iki yıllık süre içerisinde sigorta ettirenin sigortacıya başvurması yeterli olacaktır<sup>499</sup>. Bu örnekte sigorta ettirenin talepleri bakımından herhangi bir tavan sürenin düzenlenmediğinin kabul edilmesiyle iki yıllık zamanaşımı süresini uygulamak makul görünmektedir<sup>500</sup>. Bu doğrultuda on yıllık tavan süre olarak düzenlenen zamanaşımı süresinin yalnızca zarar gören tarafından sigortacıya yöneltilecek talepler bakımından geçerli olması sonucuna varılmalıdır. Sigorta ettirenin ve sigortalının sigortacıya yönelteceği talepler bakımından ise TTK m. 1420 hükmünde öngörülen iki yıllık genel zamanaşımı süresi geçerli kabul edilmelidir. Sigorta ettirenlerin kendi sorumluluk sigortacılarına karşı yöneltecekleri taleplerde herhangi bir tavan süre uygulanmamalıdır.

Mevcut düzende Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları

---

mu söz konusu olacağını saptamanın ne denli güç olduğuna ilişkin bkz. Serozan, **Medeni Hukuk**, s. 147-148.

<sup>498</sup> Oğuzman/Barlas, **Medeni Hukuk**, s. 115-123; Dural/Sarı, **a.g.e.**, s. 141-145; Helvacı/Erlüle, **a.g.e.**, s. 19; Nomer/Akbulut, **Medeni Hukuka Giriş**, s. 52-56; Akbulut, **a.g.e.**, s. 88-110;

<sup>499</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 398.

<sup>500</sup> Ünan, **a.e.**, s. 387 ve 397. Yazar, gerekçedeki ifadelerden de bu sonuca varılacağına işaret etmektedir. Bkz. Ünan, **a.e.**, s. 386-387.

sorumluluk sigorta sözleşmesinin tarafı olan sigortacının, hasar dosyasını ne kadar süre açık tutması gerektiğini tespit edebilmesi bakımından yine iki ve on yıllık süre arasındaki ilişki önem taşımaktadır. Bu doğrultuda olay esaslı poliçelerde, zarar görenin taleplerinde on yıllık sürenin tavan süre olduğu dikkate alınmalı, on yıllık süre içerisinde iki yıllık sürenin başlangıcı olan alacağın muaccel olması veya olmaması kıstas alınarak değerlendirme yapılmalıdır. Bu doğrultuda on yılın tamamlanmasına kısa bir süre kalmışken (örneğin birkaç gün) alacağın muaccel olması örneğinde iki yıllık süre başlamayacak, on yılın tamamlanmasıyla (birkaç günün geçmesi ile) alacak zamanaşımına uğrayacaktır. Öte yandan alacağın muaccel olmasıyla iki yıllık süre başladığı takdirde, on yıllık tavan sürenin anlamı kalmayacak; sigortacı ödemezlik defileri sürebilecektir<sup>501</sup>.

Son olarak TTK m. 6 f. 1 uyarınca, ticari hükümler içeren kanunlarda düzenlenen zamanaşımı sürelerinin aksine başka düzenleme olmadıkça<sup>502</sup>, bu süreler sözleşmeyle değiştirilememektedir. Benzer düzenleme DASSGŞ m. C.7 f. 2’de yer almaktadır. Bundan başka, m. 1420 f. 1’de öngörülen zamanaşımı süreleri, m. 1420 f. 2 uyarınca “diğer kanunlardaki süreler saklı tutulmak kaydıyla” m. 1452 f. 2 çerçevesinde emredici nitelikte düzenlenmiştir. Benzer şekilde, m. 1486 f. 2 uyarınca on yıllık zamanaşımına ilişkin m. 1482 aksine sözleşme şartları geçersizdir. Bu süreler tarafların anlaşmasıyla, uzatılamamakta veya kısaltılamamaktadır<sup>503</sup>.

### 3. Zarar ve Riziko Arasındaki Nedensellik Bağı

Sorumluluk hukuku ilkelerine göre zararlı sonuç nedeniyle sorumluluğun tespitinde sebep ve sonuç (oluşan zarar) arasında<sup>504</sup> nedensellik bağı arandığı gibi; sigorta hukukunda da sigortacının sorumluluğu belirlenirken sigortanın kapsamında olan bir rizikonun sebebi ve rizikonun sebep olduğu zarar arasında nedensellik bağı

<sup>501</sup> Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 146. Bu noktada zamanaşımının durması ve kesilmesi bakımından TBK esasları geçerli olacaktır. Sigorta tazminatının ödenmesinde özellikle belirsiz alacak davası, kısmi alacak davası açılması durumları bakımından bilgi için bkz. Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 147-150; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 391-392.

<sup>502</sup> Şeker Ögüz, **Zamanaşımı**, s. 150-153. Yazar, TTK m. 1420 f. 2’deki “diğer kanunlardaki hükümler saklıdır” ifadesinin sorumluluk sigortaları için de uygulanması gerektiğine işaret etmektedir. Ayrıca bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 164-165.

<sup>503</sup> Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 100.

<sup>504</sup> Nomer, **Borçlar Hukuku**, § 112, s. 166.

aranır<sup>505</sup>. Sigortacının tazminat ödeme borcunun doğup doğmadığı böylelikle tespit edilebilecektir. Tek bir riziko sebebinin gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen zarar bakımından sigortacının tazminat ödeme borcunun tespiti kolaydır. Buna karşılık birden fazla riziko sebebinin varlığı sonucunda meydana gelen zararlar için, birden fazla sigortacının farklı rizikoları üstlendiği örneklerde sorumluluğun tespiti güçleşir<sup>506</sup>. Bu doğrultuda borçlar hukuku alanında ileri sürülmüş ve rizikonun hangi sebepten kaynaklandığının tespitini sağlayacak nedensellik bağına ilişkin belirli teoriler mevcuttur<sup>507</sup>. Bunlar “şart teorisi”, “normun koruma amacı<sup>508</sup> teorisi” ve “uygun nedensellik bağı teorisi”dir.

Şart teorisinde sonucun meydana gelmesi bakımından olaylar dizisindeki her halkayı sebep saymak gerekeceğinden, günümüzde bu ilke terk edilmiştir<sup>509</sup>. Zararın sonuçlarını sınırlandırmak için ileri sürülmüş “normun koruma amacı teorisi” ise sigortacının sorumluluğunun kanun ve sigorta genel şartlarıyla sınırlandırıldığı sigorta hukuku bakımından özel bir önem arz etmemektedir<sup>510</sup>. Dolayısıyla konumuz içi önem arz eden teori, “uygun nedensellik bağı teorisi”dir<sup>511</sup>. Bu teoriye göre nedensellik bağının belirlenmesinde, sonucu meydana getiren sebeplerin tümü değil; yalnızca olayların olağan akışına göre o sonucu doğurmaya uygun olan sebepler dikkate alınmaktadır<sup>512</sup>. Borçlar hukukunda haksız fiil (sebe) ve zarar (sonuç) arasındaki nedensellik bağına açıklayan bu teori sigorta hukukunda, olayların olağan

<sup>505</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 213; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 348.

<sup>506</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 197; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 213.

<sup>507</sup> Bu teorilerden başka tarafların, bağlı oldukları hukukun yedek hukuk kuralları çerçevesinde hangi teoriyi benimseyeceklerine kendilerinin karar vermesi ile ilgili bkz. Samim Ünan, “Sigorta Hukukunda İlliyet Bağına İlişkin Bazı Sorunlar”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIX**, 25 Aralık 2015, Ankara, BTHAE, 2016, s. 58.

<sup>508</sup> Normun koruma amacı teorisiyle ilgili bilgi için bkz. Şeker, **Yük Sigortası**, s. 220; Fehmi Ülgener, **Deniz Sigortalarında Nedensellik Bağı ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul, Der Yayınları, 1994, s. 30-31; Yeşim M. Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 1996, s. 70-105.

<sup>509</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 215; Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 562.

<sup>510</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 220.

<sup>511</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 213; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 199; Ülgener, **Causa Proxima**, s. 39.

<sup>512</sup> Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 562-566; Oğuzman/Öz, **Borçlar Hukuku 2**, s. 45; Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 167, § 112.1; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **Borçlar Hukuku**, s. 573, Tandoğan, **Mesuliyet Hukuku**, s. 76; Atamer, **Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı**, s. 42-69.

akışına ve hayat deneyimlerine göre “sigorta edilen rizikonun ortaya çıkmasını<sup>513</sup>” önemli ölçüde kolaylaştıran sebebin, uygun sebep olduğu sonucuna varılması şeklinde açıklanmaktadır<sup>514</sup>. Buna göre, denizcilik sigortalarının söz konusu olduğu hâllerde de sigortacının sorumlu tutulabilmesi için zarara yol açan sebebin, zararın ortaya çıkmasında uygun olan bir sebep olup olmadığının tespit edilmesi gerekecektir<sup>515</sup>.

Yukarıda açıklanan teorilerden başka ayrıca sigorta hukukunda “yakın sebep teorisi” benimsenmiştir<sup>516</sup>. “Yakın sebep (etkin şart veya *causa proxima*) teorisi” özellikle İngiliz hukukunda denizcilik sigortaları bakımından hâkim olan teoridir. Buna göre olaylar silsilesinde zincirin zaman olarak son halkası değil; ağır biçimde etkili olan, öne çıkan sebep esas alınmaktadır<sup>517</sup>. Bu doğrultuda ağır basan bu etkin sebebin sigorta teminatı kapsamında olması, sigortacının tazminat ödeme borcunun doğması için yeterli olur. Buna karşılık belirlenecek yakın sebebin sigorta teminatından istisna edilen hâllerden biri olması, sigorta tazminatının ödenmemesi sonucunu doğurur. Türk hukukunda da uygun nedensellik bağı teorisiyle birden fazla uygun neden tespit edildiği durumlarda yakın sebep teorisinin uygulanması zararın gerçek sebebini belirlemek için yardımcı bir yorum tarzı olarak benimsenebilir<sup>518</sup>. Bu doğrultuda borçlar hukukuna ilişkin genel prensipler çerçevesinde deniz sigortalarında da hâkim önüne gelecek uyuşmazlığın önce uygun nedensellik bağı

<sup>513</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. s. 213, dn. 675.

<sup>514</sup> Ünan, **İllyet Bağı**, s. 65; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 213-214; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 199-200; Tandoğan, **Mesuliyet Hukuku**, s. 77.

<sup>515</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. s. 215

<sup>516</sup> Şeker, **Yük Sigortası**, s. 211-221; Ünan, **İllyet Bağı**, s. 58.

<sup>517</sup> Meixian Song, **Causation in Insurance Contract Law**, Abingdon, Informa Law from Routledge, 2014, s. 5-30; Gillman/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, Chapter 22, § 22-03; s. 994; Gürses, **Marine Insurance**, s. 160; Ayşegül Buğra, “Causation in Turkish and English Insurance Laws: Approaches By Courts and Challenges”, **Causation in Insurance** (Ed. Ayşegül Buğra), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 3. İngiliz hukuku kararları için bkz. *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350; *The Miss Jay Jay* [1987] 1 Lloyd’s Rep. 264; *Brownswille Holdings Ltd. v Adamjee Insurance Co Ltd (The Milasan)* [2000] 2 Lloyds’ Rep. 459. Son olarak konuyla ilgili İngiliz hukuku düzenlemeleri, bkz. MIA m. 55(1), 2015 Insurance Act 11’in hükmün uygulanmasında nedensellik bağının aranmasına gerek olmadığı hakkında bkz. The Explanatory Notes to the Bill, <http://www.publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2014-2015/0155/en/15155en.pdf>, § 97 ve aksi görüşler için bkz. Merkin/Gürses, **Insurance Act Article 2016**, s. 15; Feng Wang, **Illegality in Marine Insurance Law**, Abingdon, Informa Law from Routledge, 2017, s. 168. Türk hukukunda bkz. Ülgener, **Causa Proxima**, s. 38; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 216; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 198; Ünan, **İllyet Bağı**, s. 59.

<sup>518</sup> Ülgener, **Causa Proxima**, s. 106.

ilkelerine göre çözümlenmesi temel prensip olmalıdır<sup>519</sup>. Bu ilkelerin uygulanması sonucunda birden fazla uygun sebebin ortaya çıkması durumundaysa uygun nedensellik bağı ilkelerinin yetersiz kaldığı kabul edilerek, İngiliz hukukunda benimsenen yakın sebep teorisinin ilkelerinden tamamlayıcı olarak faydalanılması sigortacının sorumluluğun tespitini kolaylaştıracaktır<sup>520</sup>. Bununla birlikte nedensellik bağına ilişkin bir sorun ortaya çıktığında, taraflar arasındaki sözleşmede veya kanunda bu konuya ilişkin bir hüküm olup olmadığı incelenmelidir. Böyle bir düzenlemenin varlığı hâlinde sorun, buna göre çözümlenmelidir<sup>521</sup>.

## V. Giderleri Ödeme Borcu

Sigorta ettiren ve sigortalının, rizikonun veya sigorta tazminatının kapsamının belirlenmesi için yapacağı makul giderler, faydasız olsalar bile sigortacı tarafından karşılanır (TTK m. 1426 f. 1). Sigortacının giderleri ödeme borcuna ilişkin düzenlemeyle ilgili önem taşıyan ilk konu sigortacının giderleri ödeme borcunun kapsamıdır. Anılan düzenlemenin madde gerekçesinde hangi giderlerin bu borç kapsamında değerlendirileceğine ilişkin olarak bu giderlerin “*gerçek zararın giderilmesine yönelik (..), iyi niyetle yapılmış giderler*” olması gerektiği ifade edilmiştir. Öğretide ise giderlerin kapsamı dört unsurda değerlendirilmiştir: (1) “Giderin amacı”, (2) “giderin makul olması”, (3) “gideri yapan kişinin sigorta ettiren veya sigortalı<sup>522</sup> olması”, (4) “giderlerin fayda etmesinin zorunlu olmaması”<sup>523</sup>.

<sup>519</sup> Ülgener, **Causa Proxima**, s. 106, Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 200-201; Şeker Öğüz, **Tekne Sigortası**, s. 225. Aksi görüş için bkz. Ünan, **İllyet Bağı**, s. 68 ile aynı makalenin sonunda yer alan “Tartışmalar” kısmında s. 80. Yazar, Borçlar hukukundaki illiyet bağında kabul edilen sistemin Sigorta hukukuna uygulandığında “*nitelikleri birbirine tam uygun olmadığından çok uygun sonuçlar vermediği*” görüşündedir. Ek olarak, Yargıtay’ın kararlarını oluştururken genellikle teminat dışı bırakılan bir hâl sebebiyle sigortacının sorumlu olmadığına hükmetmek için yalnızca rizikonun münhasıran o hâlden gerçekleşmiş olmasını aramakla yetindiğine işaret etmekte olup; bunun yerine yabancı hukuklar tarafından benimsenen ilkelerin dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir.

<sup>520</sup> Şeker Öğüz, **Tekne Sigortası**, s. 225; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 201.

<sup>521</sup> Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 201; Ünan, **İllyet Bağı**, s. 58.

<sup>522</sup> Öğretide sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan sigortalının, sigortacının giderleri ödeme borcu kapsamında borçlu olduğu kişiler arasında olması eleştirilmektedir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 262.

<sup>523</sup> Aslıhan Sevinç Kuyucu, “Zarar Sigortalarında Sigortacının Ödeme Yükümlülüğü ve Sınırları”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 33. Ayrıca makul olma koşulu, TTK m. 1448 hükmünde düzenlenen zarar önleme ve azaltma yükümlülüğü bakımından da aranan bir koşuldur. Konuyla ilgili açıklamalar için bkz. Üçüncü Bölüm/III/Ç.

Yapılacak giderin amacının “rizikonun ve ödenecek sigorta tazminatının tespiti” olduğu dikkate alındığında “makul olma koşulu” düzenlemenin en önemli kıstasıdır<sup>524</sup>. Makul olmayan gider, sigortacı tarafından ödenmeyecektir.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde bu unsurlardan hangilerinin öne çıktığı incelenmelidir. Bu noktada ilk olarak, TTK m. 1448 hükmünde düzenlenen zararı önleme ve azaltma yükümlülüğü bakımından da tartışılan “makul olma koşulu” çalışmamız için özellik arz etmektedir. Rizikonun kapsamının belirlenmesi poliçede belirtilen rizikolardan birinin meydana gelmesi sonucunda sigorta eksperinin<sup>525</sup> olay yerinde yapacağı inceleme, aktüeryal hesaplamaların yaptırılması, rizikonun meydana gelme sebebinin araştırılması, rizikonun önlenmesinin mümkün olup olmadığının değerlendirilmesi için yapılacak giderler, kanaatimizce deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında makul gider olarak değerlendirilmelidir. Sigortacının yapacağı değerlendirme sonucunda ödeyeceği sigorta tazminatı ve gerçekte yapılan gider arasında büyük fark olması durumunda, ikinci bir uzmandan görüş alınması istenebilir. İkinci uzmandan görüş alınmasının makul gider olup olmadığı kanaatimizce somut olaya göre değerlendirilmelidir. İkinci görüşün alınmasından önce sigortalı, bu giderin makul olup olmayacağını sigortacısına danışmalıdır. Giderlerin yapılmasının amacının rizikonun veya sigorta tazminatının kapsamının belirlenmesi olup olmadığının tespiti bakımından sigortacının takdir yetkisi bulunmaktadır. Öte yandan makul giderin ne olduğu, sigorta şirketlerinin hasar birimleri tarafından uygulamada çoğunlukla tarafların sulh görüşmelerinin sonucunda belirlenir. Taraflardan birisinin uyuşmazlığı mahkemeye taşınması durumunda ise mahkeme, hangi giderin hangi tarafın ödemesi gerektiği yönünde görüş bildirebilir. Ancak, Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği<sup>526</sup> m. 11 f. 6<sup>527</sup> hükmünde “*hakem eksper ücretinin taban eksper ücret*

<sup>524</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 262; Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 35.

<sup>525</sup> Sigorta eksperinin tanımı SK m. 2 f. 1 b. (n)’de yapılmıştır. Sigorta eksperlerinin çalışma esaslarına ilişkin bkz. Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 347-354; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 264-274; Memet Sinan Cebe, **Uygulamalı Sigorta Hukuku**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018, s. 9-11 ile 189-190; Rıza Ayhan/Hayrettin Çağlar, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, Cilt 1, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018, s. 135-137. Ayrıca öğretilde “sigorta eksper” ifadesinin uygun olmadığı yönündeki görüş için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 265.

<sup>526</sup> RG 25.08.2015/29456. Hukuki dayanağı SK m. 22 f. 19’dur. SK m. 22 f. 19, 27.03.2015 tarihli ve 6637 sayılı Bazı Kanun ve KHK’larda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun m. 10 uyarınca tadil



*tarifesine göre atamayı talep eden tarafça ödenmesi*” öngörülmüştür<sup>528</sup>. Dolayısıyla sigorta ettirenin bu ücreti ödemekle yükümlü olabilmesine imkân veren bu hüküm TTK m. 1426 f. 1 hükmüyle uyumsuzdur<sup>529</sup>. TTK hükmü öncelikli uygulanmalıdır<sup>530</sup>.

Konuyla ilgili bir Yargıtay kararı, kasko sigortasına ilişkindir<sup>531</sup>. Karara göre davacı, davalı sigortacının eksper ücretini ödemesini talep ederken; davalı sigortacı, eksper ücretinden sigortalının sorumlu olduğunu savunmuştur<sup>532</sup>. Bu davada Uyuşmazlık Hakem Heyeti tarafından verilen karar, Yargıtay tarafından gerekçesi değiştirilerek onanmıştır. Kararda varılan sonuçlara SK m. 22 f. 19<sup>533</sup> ve TTK m. 1426 hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunu ulaşıldığı ifade edilmiştir. Bu doğrultuda:

*“sigortalı tarafından tayin edilen eksperin sigortalıdan temlik almak suretiyle dahi sigorta şirketinden ekspertiz ücreti talep etmesinin iyi niyet kurallarıyla ve eksperin bağımsızlığı ve tarafsızlığıyla örtüşmediği, bu yolla eksperin sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan olarak sigorta şirketine başvuramayacağı, davacının tacir olmaması ve taraflar arasında akdi ilişki bulunmaması nedeniyle*

---

edilerek son hâlini almıştır. Konuyla ilgili bir de Sigorta Eksperleri Yönetmeliği yürürlüktedir, RG 22.06.2008/26914, hukuki dayanağı: SK m. 22 ve 32.

<sup>527</sup> Benzer bir düzenlemeye aynı metnin m. 11 f. 4 hükmünde de yer verilmiştir. Ancak hüküm yalnızca motorlu araç sigortalıları için geçerli olduğundan yukarıda bu hükmeye değinilmemiştir.

<sup>528</sup> Bu düzenlemeyle kabul edilenin aksine sigorta eksperinin sigorta ettiren veya sigortalı tarafından atanması durumunda bu atamanın ve yapılan giderin makul olmadığı sonucuna varmanın kabul edilebilir olmadığına ilişkin görüş için bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 38-39.

<sup>529</sup> TTK m. 1426 hükmünü nisbî emredici kılan TTK m. 1452 f. 3 hükmü, 6762 sayılı TTK’da yer almıyordu ve SK m. 22 f. 19 hükmünün 27.03.2015 tarihli ve 6637 sayılı Kanun m. 10 hükmü ile tadilinden önceki hâli ile uyumsuzluk içermekteydi. Sigorta eksperini tayin edenin, eksper ücretinin borçlusu olması hususu söz düzenlenmekteydi. Dolayısıyla eksper ücretinin borçlusu taraflar arasında kararlaştırılabiliyordu. Ancak TTK m. 1452 f. 3 hükmü uyarınca bu düzenlemenin sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek olması, eksper ücretinden sigorta ettirenin sorumlu olmayacağı sonucunu doğurduğundan SK burada uygulama dışında kalmaktaydı. SK’nın TTK’ya nazaran özel bir kanun olması, TTK’nın ise SK’ya göre hem genel hem de sonraki kanun olması sebeplerinden ötürü TTK m. 1426 f. 1 hükmü, SK m. 22 f. 19’un eski şekli yerine uygulanmaktaydı ve mevcut durumdaki gibi sigorta eksper ücreti, işin mahiyeti gereği TTK düzenlemesinde yer alan “makul gider” kapsamında ve sigortacının ödemesi gereken giderler çerçevesinde değerlendirilmekteydi. SK m. 22 f. 19 hükmündeki uyumsuzluk, 2015 tadili ile giderilmiştir.

<sup>530</sup> Her somut olaya göre ayrı bir değerlendirme yapılması gerektiği, Yönetmelik düzenlemesinin TTK m. 1426 f. 1’e aykırı düşmediği ölçüde uygulanabileceği görüşü için bkz. Ünán, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 272.

<sup>531</sup> Yargıtay 11. HD’nin 25.01.2016 tarihli, 2016/58 E. ve 2016/693 K. nolu kararı.

<sup>532</sup> Sigortacı, “*TTK m. 1426 uyarınca eksper ücretine bağlı makul giderlerin sigortalı nezdinde doğduğunu, sigortalı tarafından ekspere ödeme yapılması halinde talep edilebileceğini, bu şekilde bir ödemenin varlığının belli olmadığını, davacı ile müvekkili arasında hizmet ilişkisinin bulunmadığını, talep edilen ücretin fahiş olduğunu*” savunarak davanın reddini istemiştir.

<sup>533</sup> Kararda dikkat çekilmesi gereken husus, kararın verildiği tarihte SK m. 22 f. 19 hükmünün, 2015 tadilinden önceki hâli yürürlüktedir. Buna göre, eksper ücretini ödemekle yükümlü olan taraf sigortacıdır.

*davacı tarafından düzenlenen belgelerin davalı (...) yönünden bağlayıcı olmadığı, husumet yönünden talebin makul görülmemesi nedeniyle makul bir ekspertiz ücreti belirlenmesine de gerek olmadığı”*

belirtilerek davacının talebi reddedilmiştir. Başka bir ifadeyle, eksper ücretinin sigortacı tarafından ödenmesi gerektiğine hükmedilmemiştir. Varılan bu sonuç, kararın verildiği tarihte yürürlükte olan SK m. 22 f. 19 hükmü ile uyumlu değildir.

Açıklanması gereken diğer bir husus, “giderlerin faydasız kalması” ifadesinden ne anlaşılması gerektiğidir. Şöyle ki, rizikonun gerçekleşme ihtimalinin mevcut olduğu, fakat gerçekten gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin bilinmediği durumlarda da bazı giderlerin yapılması gerekir. Bunlar da sigortacının giderleri ödeme borcu kapsamında değerlendirilebilir. Öte yandan makul giderlerin yalnızca “rizikonun ve sigorta tazminatının kapsamı için” yapılabileceği ve “giderlerin faydasız kalması” ifadeleri birlikte değerlendirildiğinde, riziko meydana gelmeden önce yapılacak masraflar bu hüküm kapsamında olmayacaktır. Zira rizikonun gerçekleşme ihtimalinin mevcut olduğu, fakat gerçekten gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin bilinmediği durumlar hâlihazırda TTK m. 1448 hükmünde düzenlenen zararı önleme, azaltma görevi kapsamındadır<sup>534</sup>. Ancak öğretilerde “faydasız kalmadan” anlaşılması gerekenin, rizikonun kapsamı belirlenmemiş olsa bile, giderin iyi niyetle yapılması şartıyla TTK m. 1426 kapsamında değerlendirilebileceği ileri sürülmektedir<sup>535</sup>.

Giderleri ödeme borcunun sigortacı tarafından karşılanacağına ilişkin TTK m. 1426 f. 1 hükmünde sigortacının yapacağı ödemenin sigorta tazminatıyla birlikte yapılıp yapılmayacağı sorusu cevaplanmamıştır. Öğretilerde, bu konuda Alman hukukundaki çözüme yer verilmiştir. Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu<sup>536</sup> § 85 (1) c. 2 uyarınca sigorta bedeli aşılsa bile sigortacının bu giderleri karşılamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir<sup>537</sup>. Ancak Alman hukukunda bu sonuca ulaşılrken, makul giderlerin tamamının TTK m. 1426 f. 1 aksine, sigortacıya yüklenmemiş olduğu; daha da önemlisi taraflara bu hususu kararlaştırma serbestisi de tanıyan Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 85 (2)’nin emredici bir hüküm olmadığı hatırlatılarak

<sup>534</sup> Bkz. Üçüncü Bölüm/III/Ç.

<sup>535</sup> Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 41.

<sup>536</sup> Versicherungsvertragsgesetz 2008.

<sup>537</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 236.

Türk hukukunda bu soruya aynı şekilde cevap verilemeyeceğine de işaret edilmiştir<sup>538</sup>.

Öğretide sigortacının giderleri ödeme borcuna ilişkin TTK m. 1426 hükmünün düzenleniş şeklinin sigortacıya gereğinden fazla yük getirdiği ileri sürülmüştür<sup>539</sup>. Buna karşılık bu düzenleme deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından bu şekilde algılanmamalıdır. Örnek olarak, riziko sonucunda bir zararın oluştuğu ihtimali ele alırsak, sigorta şirketinin hasar birimi veya muhabir şirket, sigortacının menfaatini gözeterek sigorta ettiren ile temas hâlinde olacaktır. Böylelikle yapılacak masraflar bakımından sigortacı bilgi sahibi olacağından, sigortacının müdahale imkânı artacaktır. Uygulamada sigorta ettirenler, sigorta sözleşmesi kapsamında yapacağı masrafların (örnek olarak ikinci bir sigorta eksperini görevlendirmek) gelecekte sigortacıdan tam olarak karşılanamayacağı endişesiyle sigortacısına gelişmeleri haberdar etmektedir. Yalnızca riziko gerçekleştiğinde değil rizikonun gerçekleşme ihtimali belirdiğinde de sigortacısına gelişmeleri bildirerek, sigortacı tarafından ödenmeyecek bir masrafı yapmaktan imtina etmektedir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, TTK m. 1426 hükmünde düzenlenen sigortacının giderleri ödeme borcu, sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyen nisbî emredici bir hükümdür (TTK m. 1452 f. 3). Bu doğrultuda ilk bakışta tarafların sigorta sözleşmelerinde sigortacının eksper ücretinden sorumlu olmayacağına ilişkin bir düzenleme yapamayacağı gibi bir anlam çıksa da, TTK m. 1426 kapsamında yukarıda değerlendirildiği üzere örneğin “makul gider teşkil etmeyen bir masraftan” sigortacının sorumlu tutulamayacağı açıktır<sup>540</sup>.

## **VI. Tazminat Ödeme Borcu**

### **A. Genel Olarak**

Sigortacının tazminat ödeme borcuna ilişkin genel hükümler TTK m 1427 hükmü ve devamındaki hükümlerle düzenlenmiştir. Ayrıca, sorumluluk sigortasına

---

<sup>538</sup> Ünan, a.e., s. 237.

<sup>539</sup> Ünan, a.e., s. 258.

<sup>540</sup> Öğretide bu gibi sözleşme hükümlerinin açıklayıcı niteliğe sahip oldukları ölçüde geçerli olduklarına ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 264.

ilişkin TTK m. 1473 hükmü ve devamındaki hükümler de deniz araçları sorumluluk sigortası bakımından uygulanacaktır. Aşağıda sigortacının sigorta tazminatını ödeme borcu başlığı altında, tazminat ödeme borcunun ifa şekli ve zamanı, kısmi tazminat ödemeleri, zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru imkanı, takas ve halefiyet konuları açıklanmaktadır.

## B. İfa Şekli ve Zamanı

### 1. İfa Şekli

Sigorta tazminatının ödenmesinde TTK m. 1427 f. 1 uyarınca kural olarak “nakden tazmin” esası geçerlidir. İstisna olarak, tarafların sigorta sözleşmesinde bu yönde bir düzenleme yapması durumunda, “aynen tazmin” de mümkündür<sup>541</sup>. Aynen tazminin anlamı, malvarlığının rizikonun gerçekleşmesiyle zarar görmesi hâlinde önceki duruma aynen iadesi veya önceki hâliyle aynı durumun meydana getirilmesidir<sup>542</sup>.

Sigortacının tazminat ödeme borcunu ifasında nasıl bir yol izleyeceğine ilişkin TTK m. 1476 hükmüne dikkat çekmek gerekir. Hükmün kenar başlığı, “sigortacının yardımları” olarak belirtilmişse de, aslında içeriğinde “zarar gören tarafından sigorta ettirene karşı ileri sürülen tazminat talebi karşısında sigortacının yetki ve yükümlülükleri” düzenlenmiştir<sup>543</sup>. İlk olarak TTK m. 1476 f. 1 hükmünde sigortacının hasar dosyasının takibinde nasıl bir yol izleyeceği düzenlenmiştir. Şöyle ki, TTK m. 1475 uyarınca sigortalının sorumlululuğunu gerektiren olayları zarar görenin taleplerini içerecek şekilde sigortacıya bildirmesinden itibaren beş gün içerisinde, sigortacının sigortalıya ayrı bir bildirimde bulunması öngörülmüştür. Bildirimin içeriği, sigortalı adına fakat tüm giderler ve sorumluluk sigortacıya ait olmak üzere, gerekli hukuki işlemlerin gerçekleştirilmesi, kararların alınması ve

<sup>541</sup> Aynen tazmine örnek olarak zarara uğrayan üçüncü kişiye ait geminin tamiri örnek verilebilir. Deniz araçları sorumluluk sigortası bakımından örnek olarak çatma hadisesinin söz konusu olması durumunda tekne makine poliçesi ile birlikte bu sorumluluk ele alınabilir.

<sup>542</sup> Şeker Ögüz/Sevinç Kuyucu, **Sigorta Hukuku**, s. 31.

<sup>543</sup> Bu hükmün, TTK m. 1486 f. 3 uyarınca sigortalı aleyine aksi kararlaştırılmayacaktır. Hukuki koruma sigortası olarak adlandırılan konuyla ilgili bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 357; Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 358; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 329 ve 353. Hukuki koruma sigortasında sigortalanan rizikoyla ilgili bkz. Kemal Şenocak, **Hukukî Himaye Sigortası**, Ankara, Dayınlarlı Hukuk Yayınları, 1993, s. 163-165.

savunmaya yardımda bulunulması işlerinin sigortacı tarafından üstlenileceği veya üstlenilmeyeceğine ilişkindir<sup>544</sup>. Burada sigortacı tarafından “hukuki süreci yönetmek” ve “savunmaya yardımda bulunmayı üstlenmek” bakımından olumlu veya olumsuz bir cevabı içerir bir bildirim yapılması öngörülmüştür<sup>545</sup>.

Hukuki sürecin yönetilmesine ve savunmaya yardımcı olunmasına ilişkin işlemlerin üstlenilip üstlenilmeyeceğine ilişkin sigortalıya “bildirimde bulunan” sigortacı, TTK m. 1476 f. 3 uyarınca “*sigortalının hak ve menfaatlerini gözetecektir.*” Öğretide haklı olarak ifade edildiği üzere, bu ifadenin sigortacıya yasa gereği temsil yetkisi verilmesi olarak yorumlanmaması gerekir<sup>546</sup>. Sigortalı veya sigorta ettiren dilediği takdirde asıl sorumlu kişi sıfatıyla kendisi de işlem yapabilir. Sigortacının bu aşamada sigortalının hak ve menfaatlerini gözetmesi bakımından gerçekleşen rizikonun teminat kapsamında olup olmadığının tartışmalı olduğu durum örnek verilebilir. Sigortalının hak ve menfaatlerinin gözetilmesi, sigortacının sigorta tazminatı tutarına ilişkin değerlendirmeyi yaparken hakkaniyetli davranmasını gerektirir. Sigorta sözleşmesinde belirtilen muafiyet tutarları ve sigorta teminatının sınırları sebebiyle sigorta ettirenin durumu göz önüne alınarak uyumsuzluğun mümkün olan en az zararlar sonlanması, hak ve menfaatlerin gözetilmesi kapsamında değerlendirilebilir<sup>547</sup>.

TTK m. 1476 f. 1 kapsamında hukuki sürecin yönetilmesine ve savunmaya yardımcı olunmasına ilişkin işlemlerin üstlenilip üstlenilmeyeceğine yönelik sigortalıya “bildirimde bulunulmamasının<sup>548</sup>” sonucu ise TTK m. 1476 f. 4 hükmünde düzenlenmiştir. Böyle bir durumda sigortacının, sigortalı aleyhine kesinleşen tazminatı ödemesi gerektiği hükme bağlanmıştır. Ancak sigortalının, sigortacının onayını almadan yaptığı sulh sözleşmesi, bildirimden itibaren on beş gün

<sup>544</sup> Buradaki beş günlük sürecin geçmesi durumuna nasıl bir sonuç bağlanacağına ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Beş gün geçtikten sonra da sigortacının işleri üstlenmesinin mümkün olduğu ve bu kuralın sıkı bir şekilde uygulanmasına gerek olmadığı sonucuna varılabilir. Bkz. Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 363-364. Karş. İlknur Uluğ Cicim, “Sorumluluk Sigortasında Sigortacının, Sigortacıya Yöneltilen Tazminat Talebine İlişkin Yükümlülük Hak ve Yetkileri (TTK m. 1476, 1479, 1480, 1481)”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 2, Aralık 2013, s. 14.

<sup>545</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 333.

<sup>546</sup> Ünan, **a.e.**, s. 336.

<sup>547</sup> Ünan, **a.e.**, s. 336. Teminat sınırlarının yetersiz veya muafiyet tutarlarının çok yüksek olması durumlarında sigorta tazminatının büyük bir kısmını sigorta ettiren ödemek durumunda kalabilir.

<sup>548</sup> Sigortacının sigorta ettirene bildirimde bulunup, olumsuz yanıt vermesi durumunda da, hiç bildirimde bulunmadığı hâllerde olduğu gibi TTK m. 1476 f. 4 düzenlemesinin uygulanması gerektiğine ilişkin bkz. Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 369-371.

içerisinde onay verilmemişse, sigortacıya karşı geçersizdir; sigortacı haklı olmayan sebeplerle<sup>549</sup> onay vermekten kaçınmaz (TTK m. 1476 f. 4 c 2). Bu düzenlemeye ilişkin olarak öğretide, TTK m. 1476 f. 4 hükmünde sigorta sözleşmesinde belirlenen sınırlar dikkate alınmaksızın bir yaptırım öngörülmesi haklı olarak eleştirilmiştir<sup>550</sup>. Sigortacının tazminat talep edildiği sürede hukuki sürecin yönetilmesine ilişkin işleri üstlenip üstlenmeyeceğini bildirmedeği durumda, sigortalı aleyhine kesinleşen tazminatın tamamını sigortacıya ödetmek isabetsiz bir düzenlemedir. Zira yargılama sonunda sigorta ettirenin ödemekle yükümlü olduğu tutar, sigorta sözleşmesinde belirtilen sorumluluk sınırlarından yüksek olduğu takdirde, sigortacı sorumlu olduğu tutardan daha fazla ödeme yapmayacaktır. Bunun yerine yalnızca sigorta ettirenin süreci yönetmeyi üstlenmemesi bakımından oluşan masrafların ve faizin sigortacıya yüklenmesi daha isabetli bir çözüm olabilirdi<sup>551</sup>. Onay verilmeden kurulan sulh sözleşmelerinden de sigorta sözleşmesinde belirtilen sınırlar dahilinde sigortacı sorumludur. Ayrıca, sulh yolunun izlenmesi yerine uyuşmazlığın yargı yoluna taşındığı durumda, davanın sigortacı lehine sonuçlanması da mümkündür<sup>552</sup>. Dolayısıyla sulh sözleşmesinin varlığıyla ilgili sigortacının itirazı olabileceğinden bu düzenleme kanaatimizce yerinde değildir. Uygulamada deniz araçları sorumluluk sigortaları bakımından neredeyse kural olarak karşılaşılan durum, sigortacının hasar sürecini takip etmesidir. Sigortacının süreci üstlenmesinin, zararın sigorta koruması kapsamında olduğunun kabulü anlamına gelmeyeceği açıktır<sup>553</sup>.

## 2. İfa Zamanı ve Muacceliyet

Sigortacının tazminat borcunu ödemekle yükümlü olduğu süre ve bu sürenin ne zaman işlemeye başlayacağı önem taşır. Konuya ilişkin TTK m. 1427 f. 2 hükmünde tazminatın muaccel olacağı zamana ilişkin iki farklı süre öngörülmüştür.

---

<sup>549</sup> Uluğ Cicim, **Sorumluluk Sigortalarında Tazminat Talebi**, s. 16'da haklı sebebin belirsizliğine, bu doğrultuda hangi durumun haklı sebep teşkil edeceği konusunda hâkimin takdir yetkisi olacağına dikkat çekmektedir.

<sup>550</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 360 ile 369. Yazara göre bu kural aslında fazla anlamlı değildir zira sigortacı hukuksal süreci üstlendiğinde kendi kararının sonucu ortaya çıkan faturayı karşılamakla yükümlü olacaktır. Bkz. Ünan, **a.e.**, s. 364.

<sup>551</sup> Ünan, **a.e.**, s. 361.

<sup>552</sup> Ünan, **a.e.**, s. 371-372.

<sup>553</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 334-335.

İlk süre, “rizikonun gerçekleşmesini müteakip rizikoyla ilgili belgelerin sigortacıya verilmesinden sonra sigortacının araştırmalarının bittiği zaman”dır. İkinci süre ise bir üst sınır olup, “kırk beş gün”dür. Bu süre, sorumluluk sigortalarında<sup>554</sup> TTK m. 1475 f. 1 uyarınca olaydan itibaren on gün içinde sigortalı tarafından yapılacak bildirimden başlayacaktır<sup>555</sup>.

Sigortacının sigorta tazminatını ödeme borcunun ne zaman muaccel olacağına ilişkin<sup>556</sup> DASSGŞ m. B.4 f. 1’in, TTK m. 1427 f. 2 hükmünden alındığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, TTK m. 1427 f. 3 hükmünde sigortacıya rizikonun bildiriminden itibaren tanınan üç aylık inceleme süresinden başka, DASSGŞ m. B.4 düzenlemesindeki f. 2 hükmüyle sigortalı lehine başka bir düzenleme yapılmıştır. Şöyle ki konuyla ilgili bir dava açılması durumunda sigortacının, rizikonun bildiriminden itibaren başlayacak beş gün içerisinde “davanın takip ve idaresini üstlenip üstlenmediğine ilişkin” sigortalıya bildirim yapması gerekir. Sigortacının bu bildirimde bulunmamasının yaptırımı ise sigortalı aleyhine kesinleşecek sigorta tazminatının ödenmesidir. Bu bildirimde sigorta tazminatının ödenip ödenmeyeceğine ilişkin bir beyanın yer alması gerektiğine ilişkin bir esas yer almamaktadır. TTK m. 1427 f. 3 uyarınca araştırmalarını riziko bildiriminden itibaren üç ay içerisinde tamamlamayan sigortacı, avans ödemekle yükümlü iken, beş gün içerisinde dosyayı takip ettiğine ilişkin bildirimde<sup>557</sup> bulunmayan sigortacının sigorta tazminatını ödemekle yükümlü tutulması ağır bir sonuçtur<sup>558</sup>. Kanatımızca buradaki beş günlük süre içerisinde bildirim yapılmasına ilişkin düzenlemenin

---

<sup>554</sup> Mal sigortalarında ise kırk beş günlük süre, TTK m. 1446 uyarınca yapılacak rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirimden başlayacaktır.

<sup>555</sup> Sigortacının, rizikonun gerçekleştiğini kendisinin öğrenmesi durumunun kanunda düzenlenmediği görülmektedir. TTK m. 1427’ye ilişkin gerekçede belirtildiği üzere, böyle bir durumda ayrıca ihbar şartı aranmamalıdır.

<sup>556</sup> 6762 sayılı TTK m. 1299 uyarınca sigorta tazminatının muacceliyetine ilişkin bkz. Rayegân Kender, “Sigorta Tazminatının Muacceliyeti Meselesi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IX, 8 Mayıs 1992, **BTHAE**, Ankara, 1992, s. 87-92.

<sup>557</sup> Öte yandan, rizikonun sigortacıya bildirileceği tarihten başlayarak sigortacı tarafından beş gün içerisinde yapılması gerekli görülen bu bildirim, dava aşamasında olan uyuşmazlık kapsamında düzenlenmesinin de anlaşılması güçtür. Zira bu aşamada dava açılması söz konusu olmuşsa, sigortacının zaten davalı sıfatını haiz olacaktır.

<sup>558</sup> Hüküm, sigorta ettiren lehine nisbi emredici olduğundan bu yöndeki bir düzenlemenin yapılabilmesi mümkün görünse de, sigorta sözleşmesi taraflarının menfaatleri karşılıklı değerlendirildiğinde, hasar talebinin sigortacı tarafından incelenmeye başlanması ve “dosyayı takip ediyorum” notu iletilmesi bakımından beş günlük sürenin makul olmayacağı sonucuna varılabilir.

uygulanması yerine bu hususta TTK düzenlemelerine atıf yapılması isabetli olacaktır.

Muacceliyete ilişkin düzenlemelerin, zarar gören üçüncü kişinin doğrudan sigortacıya başvurması durumunda uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır<sup>559</sup>. Zira sigortacı rizikonun gerçekleştiğini çoğunlukla sigorta ettirenin riziko bildiriyle öğrenir. Çalışmamızın konusu olan sigortanın zorunlu olarak kurulması durumunda sıklıkla karşılaşılabilecek bu hâlde zarar gören, sigorta sözleşmesinin tarafı olmadığından rizikoya ilişkin detaylarına kolaylıkla ulaşabilir; hatta sigorta şirketinin hangisi olduğunu öğrenemeyebilir. Her ne kadar kanunda zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya başvurusunda tazminat ödeme borcunun muacceliyeti bakımından kırk beş gün ve avans hükümlerinin uygulanması gerekse de uygulamada muacceliyetin anılan sebeplerden ötürü bu şekilde başlaması kolay olmayabilir. Dolayısıyla öncelikle zarar gören talebini sigorta ettirene iletmede, sonrasında sigorta ettiren sigortacıya rizikoya ilişkin bilgi ve belgeleri göndermekte ve böylelikle sigortacının tazminat ödeyip ödemeyeceğine yönelik incelemeleri başlatmaktadır. Kanunda zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesine rağmen, bu hâlde sigorta tazminatının muaccel olacağı zamanın belirlenmemiş olması, zarar gören üçüncü kişi bakımından dezavantaj teşkil etmektedir. Düzenlemenin mevcut hâliyle, zarar gören tarafından sigortacıya başvurulduğunda, zarar görenin başvurusundan itibaren kırk beş gün sonra tazminat ödeme borcu muaccel olacaktır. Buna karşılık uygulamada çoğunlukla gemideki teknik incelemeler kırk beş günde tamamlanamamaktadır. Böyle bir durumda sigortacı tarafından zarar görene zararının karşılanmayacağına ilişkin bir beyan iletilmedikçe, kırk beş günün sonunda sigortacıya dava açması beklenmemektedir. Zira bu sürede sigortacı zarar görenle iletişim hâlinde olacağından, uygulamada zarar gören bu araştırmaları beklemektedir.

---

<sup>559</sup> Genel olarak sorumluluk sigortaları bakımından bu görüş için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 280.



### 3. Sigorta Tazminatını Ödeme Borcunun Muaccel Olmasının Sonuçları

Ödeme süresinin işlemeye başlamasının, başka bir ifadeyle sigorta tazminatını ödeme borcunun muaccel olmasının sonucu, sigortacı aleyhine gecikme faizinin işlemeye başlamasıdır. Zira TTK m. 1427 f. 4'e göre muacceliyet, ihtara gerek kalmaksızın sigortacıyı temerrüde düşürmektedir<sup>560</sup>. Dolayısıyla borcun ne zaman muaccel olacağıın tespiti önem taşır.

TTK m. 1427 f. 2 hükmünde öngörülen kırk beş günlük süre bir üst sınır olarak belirtilmiş, ayrıca m. 1427 f. 3 uyarınca sigortacıya zaman bakımından bir imkân daha tanınmıştır<sup>561</sup>. Sorumluluk sigortalarında TTK m. 1475 f. 1 hükmüne göre sigortalı, sorumluluğunu gerektirecek olayları on gün içinde sigortacıya bildirir<sup>562</sup>. Ardından sigortacı bu bildirimden itibaren kırk beş gün değil, “üç aylık süre” geçmiş olmasına rağmen araştırmalarını henüz tamamlayamadığı takdirde, hasar miktarının yüzde ellisini avans olarak öder (TTK m. 1427 f. 3). TTK m. 1427 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde de belirtildiği üzere, sigortacının avans ödemesi sigorta tazminatından mahsup edilmek üzere, tarafların mutabakatı veya anlaşmazlık hâlinde mahkemece yaptırılacak ön ekspertiz sonucuna göre belirlenecektir<sup>563</sup>. Ancak bu aşamada sigortacının araştırmalarının tamamlanmamasından ötürü, henüz tespit edilemeyen hasar miktarının yüzde ellisinin nasıl hesaplanacağı belirsizdir. Bu durumun sebep olacağı sakınca, sözleşmede kararlaştırılan muafiyet tutarının, hasar

<sup>560</sup> Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 216'da haklı olarak kaza sigortasında sigorta bedelinin (zarar sigortalarında sigorta tazminatının) muaccel olması ile sigortacının temerrüde düşmesinin birbirinden farklı şeyler olmalarına rağmen TTK m. 1427 f. 4 ile sigortacının temerrüdünün borcun muacceliyetine bağlı olmasına işaret etmektedir.

TTK m. 1427 f. 4 ile öngörülen, tazminat ödeme borcunun muaccel olmasının sonucu olarak, ihtara gerek olmadan sigortacının temerrüde düşmesi, TBK m. 117 uyarınca muaccel bir borcun borçlusunun alacaklının ihtarıyla temerrüde düşmesine ilişkin genel kuralın istisnası oladığına ilişkin bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 49. Sigortacının temerrüt faizi ödemesine ilişkin açıklamalar için bkz. Sevinç Kuyucu, **a.e.**, s. 53-54.

<sup>561</sup> Kırkbeş günlük sürenin dolmasının TTK m. 1420 f. 1 uyarınca genel zamanaşımı süresi olan iki yılının başlaması sonucunu doğuracağına ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 284.

<sup>562</sup> Rizikonun gerçekleştiği, mal ve can sigortalarında rizikonun gerçekleşmesinden itibaren gecikmeksizin sigortacıya bildirilmelidir (TTK m. 1446 f. 1). Sorumluluk sigortalarında böyle bir farklı düzenleme (olaydan itibaren on gün TTK m. 1475 f. 1) yapılması, riziko ile olay aynı ise sigorta ettirene süre tanınması bakımından sigorta ettirenin lehinedir.

<sup>563</sup> Hükmün uygulanmasında, gerekçede yer verilen sigortacıya iletilmesi gereken bilgi ve belgelerin sigorta ettiren tarafından iletilmiş olması şartını aramanın uygun olacağına ilişkin görüş için bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 51.

miktarının yüzde ellisinden yüksek olması durumunda ortaya çıkacaktır<sup>564</sup>. Zira sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü olmamasına rağmen avans ödeme yükümlülüğünün doğması gibi bir sonuç doğacaktır. Bu hâlde, öğretide haklı olarak ifade edildiği üzere, sigortacının sonradan iade alacağı bir ödemeyi yapması “tazminattan mahsup” amacına aykırıdır<sup>565</sup>. Önerilen değişiklik, bir yüzde belirtilmesi yerine “*sigortacının ödeyeceği anlaşılmış olan en az tutarın avans olarak ödenmesi*” ifadesine yer verilmesi yönündedir<sup>566</sup>. Burada sigortalının makul süreyi aşan bir bekleme sonucu dezavantajlı konumda olmasını engellemek için, kendisine önceden kısmi ödeme yapılması amaçlanıyorsa da, tarafların menfaatlerinin dengelenmesi gerekir. Zira sigortacının belki de iade alacağı ödemeyi yapması da makul değildir. Çözüm, sigortacının tazminata ilişkin nihai kararının beklenmesidir. Bu doğrultuda sigortacının sigorta tazminatına ilişkin kararını mümkün olan en kısa sürede vermesi hakkaniyetli bir davranış olacaktır. Böylelikle avans ödenme yükümlülüğüne ilişkin düzenlemeye ihtiyaç olmayacağı sonucuna varılabilir. Öte yandan TTK m. 1427 f. 3’e benzer bir düzenleme TTK m. 1472 f. 2’de özel olarak sorumluluk sigortaları için düzenlenmiştir. Benzer sonuç aynı düzenleme için de geçerli kabul edilebilir<sup>567</sup>.

Belirtilmelidir ki, bildirimden itibaren başlayan sürede üç aylık sürenin sonuna kadar sigortacının henüz avans ödemesi yapma mecburiyetinin bulunmaması, sigortalının aleyhinedir.

Üzerinde durulması gereken diğer bir husus, avans ödemesi yapan sigortacının avans ödemesinden sonra geriye kalan sigorta tazminatı tutarını en geç ne zaman ödemesi gerekeceğine ilişkin bir düzenlemenin kanunda yer almamasıdır<sup>568</sup>. Bu durum sigortacıya üç aydan da uzun bir sürede sigorta tazminatını ödememe imkânı vermektedir<sup>569</sup>.

Öte yandan, Türk hukukuna tâbi olarak kurulan sigorta şirketleri, Sigortacılık

---

<sup>564</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 286-288.

<sup>565</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 353; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 286; Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 52.

<sup>566</sup> Ünan, **TTK Görüş**, s. 128.

<sup>567</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 353.

<sup>568</sup> Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 100.

<sup>569</sup> Üç aylık süre, uzun bir zaman olması sebebiyle öğretide eleştirilmiştir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 285; Memiş, **TTK Görüş**, s. 99.

ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından sıkı şekilde denetime tâbi tutulmaktadır. Denetimi yapan kurum, bu incelemelerde, Hasar ve Tazminat İşlemleri Denetim Rehberi'ni esas almaktadır<sup>570</sup>. Bu hususla ilgili bir bilgiye rastlanmamış olsa da, bu rehberde hasar dosyalarından sorumlu birimin tazminat ödemelerine ilişkin ortalama sürelerin (dosya açılışından ödeme yapıldığı zamana dek) aritmetik ortalamalarını aylık ve yıllık tablolar uyarınca hesaplaması beklenmektedir<sup>571</sup>. Böylelikle sigortacının tazminat ödeme performansının ve bunun mevzuata uygunluğunun belirlenmesi hedeflendiği anlaşılmaktadır.

Sigortacıya yüklenemeyen kusurdan dolayı incelemenin gecikmesi durumunda muacceliyete ilişkin sürenin işlemeyeceğine ilişkin TTK m. 1427 f. 2 c. 3 hükmünden ne anlaşılması gerektiği belirsizdir<sup>572</sup>. Hükümdeki ifadeden sürenin başlamama sebebi, “sigortacıya” yüklenemeyen kusur olarak anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda sigortacı dışındaki kişiler, “sigorta ettiren, sigortalı veya üçüncü kişi” işaret edilmektedir. Sigorta tazminatının ödenmesine ilişkin süresinin durmasının sebebi bu kişilere bağlanmıştır. Öğretide böyle bir yaptırıma yer verilmesi yerine, sigorta tazminatını ödeme borcunun “muaccel hâle gelmesi” yaptırımının tercih edilmesinin daha isabetli olacağı ifade edilmiştir<sup>573</sup>. Aksi takdirde sigortacının incelemeyi zamanında bitirememesinin sonucuna, sigorta ettiren tarafından katlanılması gibi bir sonuç doğacaktır.

### C. Kısmi Tazminat Ödemeleri

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında sigortacının kısmi ödeme yapması yaygın bir uygulamadır. Sigortacı genellikle ilk olarak sövreyör ve tamir masraflarına ilişkin ödemeler yapmakta, yargılama ve avukatlık masraflarını sonradan hasar dosyasının kapanmasına yakın bir zamanda ödeyebilmektedir. Buna

---

<sup>570</sup> Hasar ve Tazminat İşlemleri Denetim Rehberi, hasar görevlisinin yasal mevzuatı uygularken yapacakları bakımından kılavuz niteliğinde belge olarak tanımlanabilir. Eski adıyla Hazine ve Maliye Bakanlığı, Sigorta Denetleme Kurulu; yeni adıyla Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından hazırlanan ve 28.03.2016 tarihinde yayınlanan rehber için bkz. <https://www.hmb.gov.tr/denetim-rehberleri>, 20.10.2019.

<sup>571</sup> Hasar ve Tazminat İşlemleri Denetim Rehberi, s. 132.

<sup>572</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 281.

<sup>573</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 283. Ayrıca bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 48.

karşılık TTK m. 1428 f. 1 uyarınca sorumluluk sigortalarının dışındaki sigortalarda, aksine sözleşme olmadıkça “sigorta süresi içinde yapılan kısmi tazminat ödemelerinin sigorta bedelinden düşülür”. Hükmün mefhum-u muhalifinden sorumluluk sigortalarında kısmi ödemelerin sigorta tazminatından düşülemeyeceği anlaşılmaktadır. Kanun koyucunun zorunlu veya isteğe bağlı sorumluluk sigortası ayrımı gözetmeksizin, sorumluluk sigortası bakımından sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyecek bir hüküm sevk etmesi (TTK m. 1452 f. 3) zarar gören üçüncü kişilerin lehinedir<sup>574</sup>. Ancak bu durum sorumluluk sigortacısının sigorta sözleşmesini kurmaktan imtina etmesine veya prim miktarını artırmasına sebep olabilir<sup>575</sup>. Bu düzenleme deniz araçları sorumluluk sigortasının uygulamasıyla örtüşmemektedir. TTK’nın m. 1428’e ilişkin gerekçesinde kısmi ödemelerden sorumluluk sigortasının istisna edilmesinin sebebi sorumluluk sigortalarının mahiyeti gereği belli bir sigorta bedelinden bahsetmenin mümkün olmaması olarak açıklanmaktadır<sup>576</sup>.

Kısmi tazminatla ilgili ikinci düzenleme, TTK m. 1428 f. 2 c. 2’de yer almaktadır<sup>577</sup>. Sigortacının sigorta tazminatını kısmen ödemesinden sonra sigorta sözleşmesinin feshedilebileceği ifade edilmiştir<sup>578</sup>. Bu durumda sigortacının sigorta sözleşmesini sonlandırmasının temel koşulu, kısmen tazminat ödemiş olmasıdır<sup>579</sup>.

<sup>574</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 291; Ünan, **TTK Görüş**, s. 129. Yazara göre, bu hükmün isteğe bağlı sigortalar bakımından uygulanması yerinde değildir; yalnızca zorunlu sigortalar bakımından bu hüküm düzenlenmeliydi. Ayrıca bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 56.

<sup>575</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 290-291. Bu düzenleme uyarınca, uygulamada mevcut olan “olay/kışi başına sorumluluk sınırı” ile “yıllık toplam sorumluluk sınırı” ayrımı sebebiyle, yıllık sorumluluk toplam sınırından kısmi sigorta tazminatı ödemelerinin düşürülemeyeceği sonucu çıkmaktadır. İsteğe bağlı sorumluluk sigortaları bakımından yıllık toplam sorumluluk sınırının uygulanamayacak hâle geldiği bir düzenleme, yazar tarafından uygun bulunmamaktadır.

<sup>576</sup> Sorumluluk sigortalarında kural olarak olmayan şeyin sigorta bedeli değil sigorta değeri olduğuna ilişkin bkz. Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 101-102. Sigorta değerine ilişkin diğer açıklamalar için bkz. Ünan, **Riziko**, s. 17; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 102; Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 198-200.

<sup>577</sup> TTK m. 1482 f. 2’nin kaldırılmasının Türk hukukunda boşluk yaratmayacağı görüşü için bkz. Tekin Memiş, “Kısmi Hasar Halinde Sigorta Sözleşmesinin Feshi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXXI**, 22 Aralık 2017, Ankara, BTHAE, s. 252.

<sup>578</sup> Alman hukukunun bu konudaki düzenlemeleri için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 294. Şöyle ki, Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 92’de öngörülen bu düzenleme, sözleşmenin feshi için bir aylık süre öngörmüştür. Süre, tazminata ilişkin işlemlerin tamamlanmasından başlar. Sigortacının feshi ise fesih bildiriminin karşı tarafa ulaşmasından itibaren bir ay sonra hüküm doğurmaktadır.

<sup>579</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 293’te yazar, fesih hakkının doğması için bir ödeme yapılmış olmasının gerekli olduğunu fakat rizikonun gerçekleşmiş olmasının şart olmadığını ifade etmiştir. Örnek olarak riziko gerçekleşmemiş olmasına rağmen göreve aykırı davranış sebebi ile indirim yapılması, sigortacıya yine fesih hakkı verecektir. Alman Hukuku düzenlemesi bu yönde değildir. Ayrıca, düzenleme nisbi emredicidir, sigortacının kısmi ödeme yapmaksızın sözleşmeyi

Ancak kanun sigortacının fesih hakkını kullanması bakımından bir süre öngörmemiştir<sup>580</sup>.

TTK m. 1428 f. 2 c. 2 ile ilgili dikkat çekmek gereken diğer husus, bazı genel şartlarda bu düzenlemenin aksine yer verilmesidir<sup>581</sup>. Bunlar, TTK ile uyumlu hâle getirilmelidir. Çalışmamızın konusu olan deniz araçları sorumluluk sigortasının zorunlu teminatlarını içerir bir sigorta olarak kurulması durumunda uygulanacak olan DASSGŞ'de böyle bir hükme rastlanmamıştır.

Son olarak, TTK m. 1452 f. 3 hükmünde sigorta sözleşmesi kapsamında yapılacak kısmi ödeme sonrasında sigortacının sigorta sözleşmesini fesih hakkının kaldırılabilirliği, ancak kısmi ödeme sonrasında sigorta ettirenin sigorta sözleşmesini fesih hakkının kaldırılamayacağı düzenlenmiştir.

## **Ç. Zarar Görenin Sigortacıya Doğrudan Başvuru İmkânı**

### **1. Genel Olarak**

Dünyada birçok ülke hukuku, ilk olarak sigorta ettirene başvurma zorunluluğu olmaksızın, zarar gören üçüncü kişilerin doğrudan sigortacıya başvurusuna imkan vermektedir<sup>582</sup>. Buna karşılık İngiliz hukukunda, zarar gören

---

feshedebileceğine ilişkin sözleşme şartları geçersizdir. Bu düzenlemenin yerinde olmadığına ilişkin eleştiriler ayrıca bkz. Sevinç Kuyucu, **Ödeme Yükümlülüğü**, s. 57.

<sup>580</sup> Bu husus sigortacının lehinedir, zira kısmi sigorta tazminatı ödenmesinden çok sonra da sigortacıya sigorta sözleşmesi sona erdirmeye hakkı tanımaktadır. Kanunun burada sınırlayıcı bir süreye yer vermesi gerekir. Ayrıca, sadece süre değil, fesih hakkının nasıl kullanılacağı ve prim iadesi bakımından da hangi yolun izlenmesi gerektiği kanunda belirlenmemiştir. Bu durumun hükmün uygulanması bakımından büyük bir boşluk oluşturduğuna ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 294.

<sup>581</sup> Örnek olarak, Asansör Kazalarında Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (yürürlük: 01.10.1984) m. 10 c. 2 ve 3 uyarınca “Kısmi hasarlarda taraflar sigorta sözleşmesini feshetme hakkına sahiptir. Taraflar fesih hakkını ancak tazminat ödenmeden önce kullanabilir.” Burada kısmi hasar durumunda fesih hakkı mümkün kılınmakla birlikte, TTK m. 1428 f. 2 c. 2'nin aksine fesih hakkını tazminatın ödenmemiş olması koşuluna bağlamıştır. Aynı cümleler, Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (yürürlük: 12.04.2005) m. 12 c. 2 ve 3'te de yer almaktadır. Aynı cümleler, 06.04.1959 tarihli Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları m. 11 c. 1 ve 2'de de yer almaktadır.

<sup>582</sup> Örnek olarak Danimarka hukukunda 1929 yılından itibaren zarar gören üçüncü kişinin doğrudan sigortacıya başvurusuna imkan veren bir düzenleme mevcuttur. Günümüzde bu düzenleme *Danish Insurance Contract Act* m. 95 hükmünde düzenlenmiştir. Sigorta ettirenin iflası durumunda hangi esasın benimseneceği belirsiz iken, 2003 yılında bu düzenlemede yapılan tadil uyarınca, m. 95 f. 2, bu hususu mümkün kılmıştır. Bilgi için bkz. Gorrissen Federspiel Newsletter, Eylül 2017, s. 1, (Çevrimiçi) <https://gorrissenfederspiel.com/en/knowledge/news/jurisdiction-in-direct-actions-against-a-liability-insurer-landmark-decision-by-the>, 11.10.2019. Norveç hukukunda ise Sigorta Sözleşmeleri

üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvuru imkanı kural olarak kabul edilmemektedir<sup>583</sup>. Bu konu, son yıllarda çeşitli mahkeme kararlarına konu olmuştur. Bu kararlardan özellikle *Yusuf Çepnioğlu*<sup>584</sup> gemisi ve *Asssens Havn*<sup>585</sup> limanına ilişkin olanlarda, iç hukuk veya zararın meydana geldiği yerin hukuk kurallarını dayanak göstermek suretiyle, zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusunun mümkün olup olmadığı sorgulanmıştır. Son olarak 2018 yılında Danimarka Yüksek Mahkemesi'nin başvurusuyla Avrupa Birliği Mahkemesi'nde de konuyla ilgili bir karar verilmiştir<sup>586</sup>. Anılan kararlara yer vermeden önce, konuyla ilgili İngiliz hukukunda kabul edilen esasları açıklamak gerekir.

## 2. İngiliz Hukukunda Zarar Görenin Sigortacıya Doğrudan Başvuru İmkânı

İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde, “önce ödeme kuralı” geçerlidir. Bu kural, Kurallar Kitapçıklarında yer verilen sözleşmesel nitelikte bir prensiptir<sup>587</sup>. Düzenlemeye göre, (i) meydana gelen olaydan ötürü sigortalının sorumluluğunun doğduğu ve (ii) bu sorumluluk dolayısıyla sigortalı tarafından zarar görene ödeme yapıldığı durumda sigorta tazminatı ödenebilir<sup>588</sup>. Sigortacı, sigorta tazminatını, ancak sigortalının zarar görene

---

Kanunu m. 7 benzer düzenleme içermekte; ancak sigorta ettirenin iflası dışındaki durumlar bakımından deniz sigortası sözleşmelerinde bu kuralın aksinin kabul edilebilmesine olanak tanımıştır. Bkz. Gard, **P&I**, s. 119; Pat Saraceni, “P&I Clubs: Pay to be Paid Versus Direct Action – The Implications of the European Court of Justice Decision Assens Havn”, Clifford Chance, Ağustos 2017, s. 6 (Çevrimiçi) <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2017/08/pi-clubs-pay-to-be-paid-versus-direct-action.pdf>, 11.10.2009.

<sup>583</sup> Bkz. bir sonraki başlık altındaki açıklamalar.

<sup>584</sup> *Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) v Containerships Denizcilik Nakliyat ve Ticaret AS (The Yusuf Cepnioğlu)* [2016] EWCA Civ 386; [2016] 1 Lloyd's Rep 641. Bundan sonra “*Yusuf Çepnioğlu*” olarak kısaltılacaktır.

<sup>585</sup> 09.10.2017 tarihli Danimarka Yüksek Mahkemesi'nin 5/2015 numaralı kararı. Danimarka Yüksek Mahkemesi websitesi (Çevrimiçi) <http://www.supremecourt.dk/supremecourt/nyheder/pressemeddelelser/Pages/Danishjurisdiction.aspx>, 11.10.2019. Bu dava, “*Asssens Havn*” olarak kısaltılacaktır.

<sup>586</sup> Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın (*European Court of Justice, ECJ*) 13.09.2017 tarihli *Asssens Havn v Navigators Management (UK) Ltd* kararı (C-368/16) EU:C:2017:546. Bundan sonra “*Asssens Havn AB*” olarak kısaltılacaktır.

<sup>587</sup> Kurallar Kitapçığı'nda yer alan önce ödeme kuralları için bkz. Standard Kural 6.15; Gard Kural 87, Steamship Mutual Kural 12. Kurallar Kitapçığı hakkında ayrıca bkz. Birinci Bölüm/VI/C/b.

<sup>588</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §20.2, s. 205; Gold, **Gard P&I**, s. 118-119; Hjalmarsson, **Direct Claims**, s. 261; Algantürk Light, **Kulüp Sigortası**, s. 108-109; Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 339; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 85; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi 2**, s. 366.

ödeme yapmasından sonra ödeyecektir. Dolayısıyla, önce ödeme kuralının uygulandığı hâllerde, *kural olarak* zarar gören üçüncü kişinin, sigortacıya doğrudan başvurarak sigorta tazminatını talep imkânı bulunmamaktadır<sup>589</sup>.

Kural bu olmakla birlikte, sigorta ettirenin iflası durumunda önceden ödeme yapma imkânı bulunmadığı açıktır. Böyle bir hâlde zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusunun mümkün olup olmadığı, 1990 yılında verilen *Fanti and Padre Island* isimli iki gemiye ilişkin İngiliz Yüksek Mahkemesi kararında değerlendirilmiştir<sup>590</sup>. Bu davada davacı, İngiliz hukukunda o dönemde yürürlükte olan 1930 tarihli Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun<sup>591</sup> m. 1 f. 1 hükmünü dayanak göstermiştir. Bu düzenlemeye göre, sigorta ettiren iflas ettiği takdirde, sigorta ettirenin sigortacıya karşı sahip olduğu haklar, zarar görene transfer edilebilir. Ek olarak, Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun m 1 f. 3 hükmüne göre sigorta sözleşmesinde bu imkânı kısıtlayacak şartlar geçersiz kılınmıştır. Davacı bu düzenlemeler uyarınca, sigortacıya karşı doğrudan başvurma imkanının bulunduğunu iddia etmiştir. Mahkeme ise sigortalının sigortacıdan sigorta tazminatı talep hakkının zarar görene transferinin mümkün olmadığına karar vermiştir<sup>592</sup>. Ayrıca, Kurallar Kitapçığı'nda yer alan önce ödeme kuralının, sözleşmenin içeriğine dahil olduğu gerekçesiyle 1930 tarihli Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun m. 1 f. 3 hükmünün mevcut uyumsuzluğa

<sup>589</sup> Genel kural bu olmakla birlikte, bazı IG kulüpler bu konuda takdir yetkisini üzerlerinde tutmaktadır. Örnek olarak bkz. North of England Kural 20. Norveç hukukunun tâbi olduğu deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinden örnek için ise bkz. Gard Kural 87.

<sup>590</sup> *Firma C-Trade SA v Newcastle Protection & Indemnity Association (The Fanti) and Scony Mobil Oil Inc and Others v West of England Shipowners Mutual Insurance Association (London) Ltd (The Padre Island)* [1990] 2 Lloyd's Rep 191; *The Fanti and the Padre Island* [1990] 2 All ER 705. Bundan sonra "*Fanti and Padre Island*" olarak kısaltılacaktır. *House of Lords* tarafından verilen bu kararın eleştirisi için bkz. Johanna Hjalmarsson, "Direct Action against P&I Clubs", **Insurance Reinsurance Law Briefing**, S. 139, Mayıs 2008, s. 7. Özellikle zarar gören üçüncü kişiyi sigortacıya doğrudan başvurusunu mümkün kılan CLC, HNS, PAL gibi milletlerarası sözleşmelerin taraf ülkeler açısından bağlayıcı hale gelmesi sonucu bu sözleşmelerde öngörülen koşullar çerçevesinde doğrudan başvurusunun uygulanmaya başlanması zarar görenler açısından olumlu gelişmelerdir.

<sup>591</sup> Sigorta sözleşmesi, sigorta ettiren ve sigortacı arasında kurulan ve ilke olarak taraflar arasında hüküm doğuran bir sözleşmedir. Sözleşme, taraflar arasında hüküm ifade eder. 1930 *Third Parties Act* ise bu ilkeye istisnalar getirmektedir. İngiliz hukukunda *privity of contract* ilkesiyle ilgili bkz. Hugh Collins, **The Law of Contract**, 4. bs., Scotland, Lexis Nexis UK, 2003, s. 302-318; Robert M. Merkin, **Privity of Contract**, Londra, Informa Law, 2000, Bölüm 1; Michael Furmston/Greg Tolhurst, **Privity of Contract**, Oxford University Press, 2015, Bölüm 3. 1930 *Third Parties Act* ile ilgili bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, s. 292-293; John Lowry/Philip Rawlings, **Insurance Law, Doctrines and Principles**, Oxford, Hart Publishing, 2005, s. 182 ve 344-352.

<sup>592</sup> "*Pay first clause constituted an explicit contractual agreement that there was nothing to transfer to a third party*" ifadesiyle *House of Lords* tarafından verilen *Fanti and Padre Island*, [1990] 2 Lloyd's Rep 197.

uygulanmasının mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır<sup>593</sup>. Dolayısıyla zarar gören üçüncü kişi olan yük ilgililerinin doğrudan sigortacıya başvurusu engellenmiştir.

Günümüzde İngiliz hukukunda 1930 tarihli Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun yürürlükte değildir. 01.08.2016 tarihinde anılan düzenleme yürürlükten kaldırılmış; 2010 tarihli Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun<sup>594</sup> yürürlüğe girmiştir. Bu düzenlemenin m. 9 f. 5 hükmü, 1930 Üçüncü Kişilere İlişkin Kanun m. 1 f. 1 hükmüyle benzer içeriktedir. Ek olarak, 2010 tarihli Kanun m. 9 f. 6 uyarınca, deniz sigortası sözleşmeleri bakımından bir *istisna* öngörmüştür. Şöyle ki, deniz sigortaları bakımından yalnızca “ölüm ve bedensel yaralanma” hadiselerinde, zarar gören tarafından sigortacıya karşı doğrudan başvuru imkanı verilmiştir. Başka bir ifadeyle, önce ödeme ilkesinin yerine getirilmesi şart koşulmamıştır. Yukarıda anılan 1990 tarihli *Fanti and The Padre Island* kararından uzun yıllar sonra, sigorta sözleşmesinin koşulları arasında önce ödeme kuralı yer alsa bile; ölüm ve bedensel yaralanma hadiseleri sonucunda sigortacının sorumluluğu söz konusu olduğu takdirde, zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusu *istisnaen* mümkün kılınmıştır. Bu değişiklikten başka, milletlerarası sözleşmelerde zorunlu sigorta öngörüldüğü durumlarda da bu kural uygulanmamaktadır. Zira bu durumda zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya doğrudan başvurusu mümkün kılınmaktadır<sup>595</sup>. Örnek olarak, CLC uyarınca doğrudan dava hakkına sahip olan mağdur adına ITOPF, deniz araçları sorumluluk sigortacısına başvurabilmektedir<sup>596</sup>. Buna göre kirlilik gibi zorunlu sigortanın öngörüldüğü teminatlar bakımından bir yıllık sigorta döneminde<sup>597</sup> meydana gelen rizikoya ilişkin hasar talebinin, sigorta ettirenin sigorta

<sup>593</sup> [1990] 2 Lloyd’s Rep 197.

<sup>594</sup> 2010 *Third Parties Act*. Bilgi için bkz. Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §17.39-17.44, s. 301-302. Yürürlükteki bu düzenlemeden başka, belirtilmesi gereken diğer bir düzenleme, 1999 tarihli Sözleşmeler (Sigortacıya Karşı Haklar) Kanunu’dur: *The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*. Bu kanun, Bu düzenleme, İngiliz hukukundaki privity ilkesini bazı açılardan yumuşatmakta olup, 11.05.2000 tarihi itibarıyla uygulanmaktadır. Kulüpler, kanunun verdiği imkanla, bu kanundan kaynaklanan hükümlerin kendilerinin kurduğu sözleşmelere uygulanmaması için Kurallar Kitapçıklarını tadil etmiştir.

<sup>595</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, § 20.19, s. 340; Pavliha/Padovan, **Marine Insurance**, s. 592.

<sup>596</sup> Özlem Gürses/Johanna Hjalmarsson, “Protection and Indemnity Insurance”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (Ed.), 4. bs., Informa Law from Routledge, 2017, Chapter 11, s. 487; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §17.1, s. 291 ve §20.19, s. 205. Zorunlu sigorta, HNS, BUNKER (Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/b/(2)/i), PAL (Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(2)/iii), WRL (Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/b/(3)/ii/(cc), MLC’de (Bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/a/(1)/iii) de öngörülmektedir.

<sup>597</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortacısının üstlendiği himayeye ilişkin değerlendirmeler için Bennett, **The Law of Marine Insurance**, § 21.32, s. 642’de örnek olarak enkaz teminatında enkaza sebebiyet



sözleşmesini başka bir kulüple yenilediği ikinci sigorta döneminde ortaya çıkması mümkündür. Bu durumda birinci kulüp, birinci sigorta dönemindeki sorumluluğu sebebiyle o talebi değerlendirecektir. Zorunlu sigortalar dışında, yukarıda açıklandığı üzere, sigorta ettirenin iflası durumunda da, bazı hâllerde önce ödeme kuralının uygulanması mümkün olmayacaktır. Önce ödeme kuralının uygulanamayacağı diğer bir hâl ise kulübün “taahhüt mektubu”<sup>598</sup> (*letter of undertaking*) düzenlediği hâllerdir<sup>599</sup>. Örnek olarak meydana gelen zarardan kaynaklanan sorumluluğa ilişkin yük ilgisinin ödeme talebi karşısında kulüp, yük ilgisine banka teminat mektubu benzeri mali bir güvence sunabilir. Bu güvence vasıtasıyla kulüp, sorumluluğunu kabul etmekte ve hasar taleplerini doğrudan üstlenmekte; üyenin sorumluluğu ortadan kalkmaktadır<sup>600</sup>.

İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde, zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusu yukarıda açıklandığı üzere, yalnızca sınırlı hâllerde mümkündür. Buna karşılık bazı ülkelerin iç hukuk kuralları uyarınca zarar gören üçüncü kişilerin sorumluluk sigortacısına doğrudan başvuru hakkı mevcuttur<sup>601</sup>. İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan bu sözleşmelerde ise hukuk seçimi İngiliz hukuku ve yetkili mahkeme İngiliz mahkemeleri olarak belirlenmektedir<sup>602</sup>. Bu çerçevede, sözleşmenin tarafı olmayan zarar gören üçüncü kişinin, sözleşmedeki hukuk seçimi ve yetkili mahkeme şartlarıyla bağlı olup olmadığı ve dolayısıyla sigortacıya doğrudan başvuru imkanının mevcudiyeti son yıllarda “Yusuf Çepnioğlu” ve “Assens Havn” kararlarıyla sorgulanmıştır.

---

veren olayın meydana geldiği sırada sigortalı geminin sigortasının zaman bakımından geçerli olması gereğine işaret etmektedir.

<sup>598</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §14.1-14.3, s. 247.

<sup>599</sup> Pavliha/Padovan, **Marine Insurance**, s. 591.

<sup>600</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §20.06, s. 336. Önce ödeme kuralının uygulanmamasını mümkün kılan diğer bir hal ise, kulübün *Omnibus* kuralı uyarınca takdir yetkisini kullanmasıdır. Konuyla ilgili bilgi için bkz. İkinci Bölüm/IV/C/1/c/(6).

<sup>601</sup> Bkz. İkinci Bölüm/dn. 582.

<sup>602</sup> Örnek olarak Standard hukuk seçimi ve yetkili mahkeme kenar başlıklı Kural 25; North of England, yetkili mahkeme kenar başlıklı Kural 51; London P&I yetkili mahkeme ve hukuk seçimi kenar başlıklı Kural 43.

### 3. Zarar Görenin Doğrudan Başvuru İmkânına İlişkin Örnek Mahkeme Kararları

#### a. “Yusuf Çepnioğlu” Kararı

“Yusuf Çepnioğlu” isimli konteyner gemisinin, iki yüz yedi adet konteyneri Türkiye’den Kuzey Afrika’ya taşınması amacıyla donatan ile charterer arasında bir zaman charteri sözleşmesi kurulmuştur<sup>603</sup>. Sözleşmenin iki tarafı da Türk hukuku uyarınca kurulmuş şirketlerdir. Anılan gemi, 08.03.2014 tarihinde Yunanistan, Mykonos’ta karaya oturmuş ve ardından tam zıya hâline gelmiştir. Hem charterer hem de donatan yük ilgililerinden çeşitli taleplerle karşı karşıya kalmıştır<sup>604</sup>.

Donatanın (sigorta ettiren) sigortacı ile kurduğu sigorta sözleşmesi uyarınca, sigorta sözleşmesinden kaynaklanacak uyuşmazlıkların çözümünde yetkili mahkeme, İngiliz mahkemeleri olarak belirlenmiş; tahkim usulünün tercihi hâlinde ise Londra’da tahkime gidilmesi kararlaştırılmıştır<sup>605</sup>. Buna karşılık konişmentoda yetkili mahkeme Türk mahkemeleri olarak belirlenmiştir<sup>606</sup>.

Geminin karaya oturması üzerine charterer, kendilerine yöneltilen yük taleplerine ilişkin olarak donatan aleyhine Londra’da tahkime başvurmuştur<sup>607</sup>. 2014 yılının Mayıs ayında ise Türk hukukunda zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusuna imkan veren TTK m. 1478 hükmüne dayanarak charterer, zarar gören üçüncü kişi sıfatıyla, geminin donatanının sigortacısına karşı Türk mahkemelerine başvurmuştur<sup>608</sup>. Buna karşılık, uyuşmazlığa Türk hukukunun uygulanmasını istemeyen İngiliz sigortacı, sigorta ettiren ile kurduğu sigorta sözleşmesinde yer alan tahkim şartı ve hukuk seçimi uyarınca İngiliz mahkemelerine başvurarak “*anti suit injunction*”<sup>609</sup> kararı verilmesini talep etmiştir. Mahkeme,

<sup>603</sup> Yusuf Çepnioğlu, [2016] EWCA Civ 386, § 7.

<sup>604</sup> Yusuf Çepnioğlu, [2016] EWCA Civ 386, § 7.

<sup>605</sup> Yusuf Çepnioğlu, [2016] EWCA Civ 386, § 46.

<sup>606</sup> Yusuf Çepnioğlu, [2016] EWCA Civ 386, § 18.

<sup>607</sup> Shipowners Newsletter, (Çevrimiçi) <https://www.shipownersclub.com/daisy-rayner-yusuf-cepnioglu-direct-rights-of-action-against-insurers-are-dealt-a-blow-by-the-court-of-appeal/10.10.2018>

<sup>608</sup> Ayşegül Buğra, “Direct action claimants under Turkish law: anti-suit injunction for P&I Club?”, **Shipping and Trade Law**, C. 16, S. 5, 2016, s. 4.

<sup>609</sup> Türk hukukunda karşılığı bulunmayan *anti-suit injunction*, bir tür ihtiyati tedbir olup; “dava açmama tedbiri” olarak ifade edilebilir. Anglo Amerikan hukukun geçerli olduğu ülkelerde görülen, yerel mahkemelerin yargı yetkisini ortadan kaldırmayı sağlamaktadır. Tarafların, uyuşmazlığın

sigortacının talebi doğrultusunda bu kararı oluşturmuştur<sup>610</sup>. Bu gelişme üzerine çarterer, İngiliz Temyiz Mahkemesi'ne başvurmuştur.

İngiliz Temyiz Mahkemesi'nde, çartererin doğrudan sigortacıya başvurusuna imkan veren TTK m. 1478 hükmünün hukuki niteliği İngiliz hukuku uyarınca incelenmiştir. Temyiz Mahkemesince, doğrudan başvuru hakkının “bağımsız” bir hak değil; “sözleşmesel” bir hak olduğu sonucuna ulaşılmıştır<sup>611</sup>. Bu doğrultuda, sigorta sözleşmesindeki hukuk seçimi ve tahkim şartının da sözleşmesel bir prensip olduğu<sup>612</sup> ve ayrıca zarar gören bakımından da geçerli olduğu ifade edilerek<sup>613</sup>, ilk derece mahkemesi tarafından verilen *anti-suit injunction* kararının kaldırılmasına gerek olmadığına hükmedilmiştir<sup>614</sup>. Sonuç olarak mahkeme, Kurallar Kitapçığındaki hükümlerin sözleşmesel prensipler olduğunu teyit etmek suretiyle Türk hukuku kuralının uyumsuzluğa uygulanmasını engellemiştir.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusu ile ilgili İngiliz mahkemeleri tarafından verilmiş güncel bir karar, yukarıda açıklanan “*Yusuf Çepnioğlu*” kararıdır. Bu karar öncesinde ise aynı sonuca, 2004 yılında “*The Hari Bhum*<sup>615</sup>” ve 2015 yılında “*The Prestige*<sup>616</sup>” kararlarıyla da

---

çözümüne ilişkin sözleşme hükümlerinin veya tahkim anlaşmalarının aksine mahkeme süreci başlatmama yönünde tedbir içeren mahkeme kararlarıdır. Bkz. Ezgi Babur, “Milletlerarası Tahkimde Dava Açmama Emirleri”, Erdem & Erdem, Hukuk Postası, Şubat 2015 (Çevrimiçi) <http://www.erdem-erdem.av.tr/yayinlar/hukuk-postasi/milletlerarasi-tahkimde-dava-acmama-emirleri/> 10.10.2019; Serdar Acar, “Son Gelişmeler Işığında Anti-Suit Injunctions”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, C. 2, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 1610.

<sup>610</sup> İngiliz Ticaret Mahkemesi'nin 11.02.2015 tarihli kararı için bkz. [2015] EWHC 258 (Comm), *Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Teare*.

<sup>611</sup> *Yusuf Çepnioğlu*, [2016] EWCA Civ 386, § 20.

<sup>612</sup> *Yusuf Çepnioğlu*, [2016] EWCA Civ 386, § 20. Ayrıca bkz. Buğra, **Direct Action**, s. 4.

<sup>613</sup> *Yusuf Çepnioğlu*, [2016] EWCA Civ 386, § 21: “*Once it is decided that the charterers are exercising an essentially contractual right, it must follow that the charterers are bound to accept that their claim is governed by English law and must be arbitrated in London. The charterers' proposed substantive Turkish proceedings would be a contravention of that obligation.*”

<sup>614</sup> *Yusuf Çepnioğlu*, [2016] EWCA Civ 386, § 58.

<sup>615</sup> *Through Transport Mutual Insurance Association (Eurasia) Ltd v New India Assurance Co Ltd (The Hari Bhum)* [2004] EWCA Civ 1598; [2005] 1 Lloyd's Rep 67. Bu davada mahkeme, Finlandiya Sigorta Kanunu'nda, genel sorumluluk sigortaları bakımından, “sigorta ettirenin iflası durumunda” zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya başvurması imkanını incelemiş, İngiliz Yüksek Mahkemesi, İngiliz Ticaret Mahkemesi'nin kararını bozarak, tahkim şartı bakımından *Prestige* ve *Yusuf Çepnioğlu* kararlarıyla aynı sonuca ulaşmıştır.

<sup>616</sup> 2002 yılının Kasım ayında İspanya, Cape Finisterre'de “*the Prestige*” isimli akayakit tankerinin ikiye ayrılması sonucu oluşan deniz kirliliği çeşitli uyumsuzluklara sebep olmuştu. Bunlardan uyumsuzluklardan birisi de İspanyol hukukunda zarar gören üçüncü kişiye tanınan sigortacıya doğrudan başvuru hakkının, sigorta sözleşmesinde Londra'da tahkim şartının kararlaştırılmış olmasına rağmen uygulanabilir olup olmadığına ilişkindi. Bkz. *The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v (1) The Kingdom Of Spain And (2) The French State (The Prestige)*, [2015] EWCA

ulaşılmıştır. Her üç kararda da sigorta ettiren ve sigortacı arasında kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde yer verilen doğrudan başvuru hakkının “sözleşmesel” bir prensip olduğuna karar verilmiştir. Dolayısıyla zarar gören üçüncü kişi bakımından da bu kuralın “tahkim şartı” dahil olmak üzere uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır. Başka bir ifade ile sözleşmenin tarafı olmayan zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusu mümkün görülmemiştir<sup>617</sup>.

## b. “Assens Havn” Kararı

Bir önceki başlık altında sigorta sözleşmesinde yer alan tahkim şartı bakımından incelenen konu, “Assens Havn” kararında sigorta sözleşmesinde yer alan “hukuk seçimi” ve “yetki şartı” bakımından Avrupa Birliği hukuku uyarınca Danimarka mahkemeleri ve Avrupa Birliği Adalet Divanı<sup>618</sup> tarafından değerlendirilmiştir.

“*Endeavour P*” isimli çekinin chartereri İsveç şirketi, *Skane Entreprenad* (sigorta ettiren) ile sigortacı *Navigators* İngiliz hukukuna tâbi olarak deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kurmuştur<sup>619</sup>. Sigortacı *Navigators*’ın Kurallar Kitapçığı’nda hukuk seçimi İngiliz hukuku ve yetkili mahkemeleri İngiliz mahkemeleri olarak belirlenmiştir<sup>620</sup>. Bu sözleşmenin geçerli olduğu süre içerisinde anılan geminin şekerpancarı yükünü Danimarka’nın Assens Limanı’ndan Nakskov

---

Civ 333; [2015] 2 Lloyd’s Rep 33. Ayrıca, CLC kapsamında öngörülen düzenlemeler sebebiyle sigortacıya doğrudan başvuru mümkün kılınmaktaydı ancak CLC limitlerini aşan oranda sigortacıya doğrudan başvurulmasının mümkün olmadığı, İngiliz Yüksek Mahkemesi tarafından hükme bağlanmıştır. 14.01.2016 tarihinde İspanyol Yüksek Mahkemesi verdiği kararda, doğrudan başvuru imkanını kanundan doğan bağımsız bir hak olarak tanımlarken, 2015 yılında İngiliz Yüksek Mahkemesi aksi yönde karar oluşturmuştur. Bkz. Steamship Mutual websitesi (Çevrimiçi), <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/spanishsupremecourtprestigeoilspill.htm>, 11.10.2019.

<sup>617</sup> Yvonne Baatz, “Matters Relating to Insurance and Protecting the Weaker Party”, **LMCLQ**, 2018, s. 9.

<sup>618</sup> *European Court of Justice*, Avrupa Birliği Hukukunun üye ülkeler tarafından aynı şekilde yorumlanması ve uygulanması amaçlarıyla 1952’de Lüksemburg’da kurulmuştur. Bkz. (Çevrimiçi) [https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en), 17.11.2019.

<sup>619</sup> *Assens Havn AB*, § 18. Kararla ilgili genel bir değerlendirme için bkz. Johanna Hjalmarsson, “Assens Havn v Navigators Management (UK) Ltd, Danish Supreme Court 5/2015, 9 October 2017”, **Lloyd’s Shipping and Trade Law**, 25.10.2017 i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 11.10.2019.

<sup>620</sup> *Assens Havn AB*, § 19-20.

Limanı'na taşınması planlanmıştır<sup>621</sup>. Ancak anılan çeki, 24.11.2007 tarihinde, yükün tahliyesi için Assens Limanı'na yaklaştığı sırada, liman tesisine zarar vermiştir<sup>622</sup>.

Henüz yasal başvurular yapılmadan önce, 2012 yılında, *Skane Entreprenad* iflas etmiştir<sup>623</sup>. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Danimarka hukukunda, sigorta ettirenin iflası hâlinde, zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru imkanı bulunmaktadır<sup>624</sup>. Dolayısıyla, Assens Liman İdaresi, zarar gören üçüncü kişi olarak, Danimarka Denizcilik ve Ticaret Mahkemesi'nde doğrudan sigortacıya karşı bir dava ikame etmiştir<sup>625</sup>. Danimarka Denizcilik ve Ticaret Mahkemesi ise, yaptığı inceleme sonucunda, sigorta sözleşmesi uyarınca tarafların uyuşmazlığın çözümünde İngiliz mahkemelerinin yetkili kıldığı, yetki şartının zarar gören üçüncü kişi bakımından da geçerli olduğu gerekçesiyle Danimarka mahkemelerinin yetkisizliği yönünde karar vermiştir<sup>626</sup>. Ardından Liman İdaresi, temyiz talebiyle Danimarka Yüksek Mahkemesi'ne başvurmuştur<sup>627</sup>.

Danimarka Yüksek Mahkemesi de, Danimarka Denizcilik ve Ticaret Mahkemesi gibi davacının talebini reddederek, "Brüksel I Tüzüğü<sup>628</sup>" hükümleri kapsamında bir değerlendirme yapması için konuyu Avrupa Birliği Adalet Divanı'na taşımıştır<sup>629</sup>. AB üyesi ülkeler, AB mevzuatı içeriğinde yer alan bir kuralın yorumlanması bakımından Avrupa Birliği Adalet Divanı'na başvurarak bir inceleme

<sup>621</sup> *Assens Havn AB*, § 18.

<sup>622</sup> *Assens Havn AB*, § 21.

<sup>623</sup> *Assens Havn AB*, § 22.

<sup>624</sup> Bkz. yukarıda dn. 582; *Assens Havn AB*, § 25.

<sup>625</sup> *Assens Havn AB*, § 21.

<sup>626</sup> *Assens Havn AB*, § 23.

<sup>627</sup> *Assens Havn AB*, § 23.

<sup>628</sup> *Council Regulation (EC) No 44/2001 on jurisdiction and recognition and enforcement of judgements in civil and commercial matters* (Official Journal L 012 , 16/01/2001 P. 0001 – 0023), 09.01.2015'te yürürlükten kaldırılmıştır. (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32001R0044>, 17.11.2019. 44/2001 Tüzüğü yerine, *Regulation (EU) No1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters* günümüzde yürürlükte olan düzenlemedir. (OJ L 351, 20.12.2012, p. 1–32) (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32012R1215>, 19.10.2019, "Brüksel I Tüzüğü (Recast)" olarak kısaltılmaktadır. 10.01.2015 tarihinden sonra açılan davalar bakımından uygulama alanı bulur. Sigorta sözleşmeleri bakımından hükümler varlığını korumaktadır. Ekleme gerekir ki, Brussels I Tüzüğü Danimarka'da doğrudan uygulanabilir değildi. Ancak paralel bir anlaşma sonucu hükümleri uygulanabilir kılınmıştı. Bkz. *Agreement Between the European Community and the Kingdom of Denmark on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgements in civil and commercial matters* [2013] OJ L 79/4. Bu anlaşma, Danimarka'nın Brussels I Tüzüğü'nün hükümlerinin yorumu için Avrupa Birliği Adalet Divanı'na başvuru imkanını sağlamaktadır. Bkz. *Assens Havn AB*, § 13.

<sup>629</sup> *Assens Havn AB*, § 26.

yapmasını isteyebilir<sup>630</sup> (Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Anlaşma<sup>631</sup> m. 267). Bu doğrultuda Danimarka, Brussels I Tüzüğü m. 13 ve 14 düzenlemelerine ilişkin yorumu için Avrupa Birliği Adalet Divanı'na başvurmuştur. İncelenmesi istenen husus, sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusunun, sigorta sözleşmesinde yer alan yetki şartı sebebiyle engellenip engellenemeyeceğine ilişkindir<sup>632</sup>.

Brüksel I Tüzüğü m. 10 hükmünde “sigorta sözleşmelerinde genel yetki kuralı” düzenlenmiştir. Buna göre, sorumluluk sigortaları bakımından sigortacı, “zarara sebep olan olayın meydana geldiği yer” mahkemelerinde de alternatif olarak dava edilebilir<sup>633</sup>. Brüksel I Tüzüğü m. 10 f. 2'de ise, m. 10'un “sigortacıya doğrudan başvurusunun mümkün kılındığı hâllerde” geçerli olduğu *kural olarak* kabul edilmiştir. Bununla birlikte, Brüksel I Tüzüğü m. 13 ve 14 f. 2 birlikte değerlendirildiğinde ise Brüksel I Tüzüğü m. 13 uyarınca taraflar arasında “yetki anlaşması” olması durumunda Brüksel I Tüzüğü m. 10 hükmündeki kurala bir *istisna* öngörüldüğü anlaşılmaktadır<sup>634</sup>. Bu istisnaya göre sigortacının üstlendiği himaye, “gemilerin kullanımından ve idaresinden kaynaklanan” sorumluluklara ilişkinse, doğrudan başvuru hükmü uygulanmayacaktır<sup>635</sup> (Brüksel I Tüzüğü m. 13 f. 5; m. 14 f. 2/a). Sonuç olarak dava, anılan istisnanın zarar gören üçüncü kişinin sigortacıdan doğrudan sigorta tazminatı talep ettiği durumlarda geçerli olup olmadığına ilişkindir.

Danimarka Yüksek Mahkemesi'nin başvurusu üzerine Avrupa Birliği Adalet Divanı kararını 13.07.2017 tarihinde vermiştir. Brüksel I Tüzüğü'nün 3. Bölümünde

---

<sup>630</sup> Bkz. dn. 628.

<sup>631</sup> *Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union* (OJ C 326, 26.10.2012, p. 47–390) (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>, 17.11.2019.

<sup>632</sup> *Assens Havn AB*, § 27.

<sup>633</sup> Brüksel I Tüzüğü m. 10'daki ifade, “*the place where the harmful event occurred*” şeklindedir. Diğer yetkili mahkeme seçenekleri ise “sigortacının işyerinin bulunduğu AB üyesi ülke mahkemeleri” ve “davacının bulunduğu AB üyesi ülke mahkemeleri”dir.

<sup>634</sup> Avrupa Birliği Adalet Divanı Brüksel I Tüzüğü m. 13 ve 14 hükümlerini bu şekilde yorumlamışsa da, İngiliz mahkemelerinin bu düzenlemeleri incelemesi halinde aksi yönde değerlendirme yapabileceğine ilişkin bkz. Johanna Hjalmarsson, “Direct action under EU law: land of opportunity”, **Lloyd's Shipping and Trade Law**, 29.08.2017, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 11.10.2019.

<sup>635</sup> Anılan hüküm şu şekildedir: “*the provisions regarding direct action may be departed from inter alia by an agreement relating to a contract of insurance covering liability arising out of the use or operation of ships.*” Dikkat çekmek gerekir ki, ölüm ve bedensel yaralanma hadiselerinden kaynaklanan sigortacının üstlendiği himaye bu istisnanın kapsamının dışında tutulmuştur.

öngörülen düzenlemelerin zarar gören üçüncü kişi bakımından da geçerli olduğu sonucuna açıkça varılamayacağına işaret etmiştir<sup>636</sup>. Brüksel I Tüzüğü m. 10 uyarınca ise yetki anlaşmasının varlığı hâlinde kabul edilecek istisnaların dar yorumlanması<sup>637</sup>; bu tür istisnaların “ *taraflar arasında bir güç dengesizliği olduğu durumlarda* ” uygulanması gerektiği<sup>638</sup> ifade edilmiştir.

Sonuç olarak mahkeme, Brüksel I Tüzüğü m. 13 f. 5 ile m. 14 f. 2 (a) birlikte değerlendirilmesi doğrultusunda, taraflar arasındaki sigorta sözleşmesinde yer alan hukuk seçimine ve yetkili mahkemeye ilişkin şartların sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişi bakımından geçerli olmadığı sonucuna varmıştır<sup>639</sup>.

#### 4. Değerlendirme

Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından verilen *Assens Havn* kararı, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulması durumunda, zarar gören üçüncü kişilerin doğrudan İngiliz sigortacıya karşı başvurularına ilişkin önemli bir karardır.

*Kulüpler* tarihsel olarak, kurdukları sigorta sözleşmeleriyle üstlendikleri himayeyi sigorta sözleşmesinde yer alan zaman, coğrafi alan ve benzeri birçok yönden rizikoları sınırlandırma imkanına sahiptir. Bunlara ek olarak, Kurallar Kitapçığı’nda yer verdiği önce ödeme kuralının da birçok hâlde uygulanması söz konusu olmaktadır. Sigortacının riziko taşıma borcunu sınırlayan bu ilkeden vazgeçmesinin kolay olmayacağı *Hari Bhum*, *Yusuf Çepnioğlu* ve *Prestige* davalarının sonuçlarından da anlaşılmıştır. Ancak *Assens Havn AB* davası ile bu husus, sorgulanmaya başlamıştır.

Önce ödeme kuralının kulüpler için önemi, İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin geçmişine dayanmaktadır. Şöyle ki *kulüp* ile kurulan kurulan bu sözleşme, “sorumluluk

---

<sup>636</sup> *Assens Havn AB*, § 35: “It is therefore not apparent from the scheme of the provisions of Chapter II, Section 3, of Regulation No 44/2001 that an agreement on jurisdiction may be invoked against a victim.”

<sup>637</sup> *Assens Havn AB*, § 38.

<sup>638</sup> *Assens Havn AB*, § 30 ve 36.

<sup>639</sup> *Assens Havn AB*, § 42 ve 43.

sigortası” olarak adlandırılmaktadır<sup>640</sup>. Ancak geleneksel olarak *kulüpler* bu sözleşmenin kurulmasıyla üstlendikleri himayenin, hem sorumluluk sigortasına, hem de “tazmin sigortasına” ilişkin olduğunu savunmaktadır<sup>641</sup>. İngiliz hukukundaki tarihsel bu ayrıma göre sorumluluk sigortasında sigortacı, bazı sorumluluklara ilişkin riziko taşıma borcu altında iken; “tazmin sigortası”nda, sigorta ettirenin sorumluluklarını yerine getirmekle yükümlüdür<sup>642</sup>. Aradaki temel farklılık, tazmin sigortalarında sigortacının devreye girmesinden önce, sigorta ettirenin ödeme yapmasının zorunlu tutulmasıdır<sup>643</sup>. Oysa sorumluluk sigortalarında böyle bir zorunluluk bulunmamaktadır<sup>644</sup>. Öğretide, İngiliz hukukunda tazmin sigortalarının, “önce ödeme kuralı”nı temellendirmek amacıyla kulüpler tarafından özel olarak geliştirildiği ifade edilmiştir<sup>645</sup>. İngiliz hukukunda “tazmin sigortası” ile işaret edilen, kanaatimizce de sorumluluk sigortalarının tazmin ilkesinden başka bir şey değildir<sup>646</sup>. Zira genel olarak deniz sigortası sözleşmelerinin tanımlandığı MIA m. 1 hükümlerinde geçen “tazmin” ifadesi, sorumluluk sigortasının özelliklerinden biri olan tazmin ilkesine ilişkindir.

İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan sigorta sözleşmelerinde yer alan yetkili mahkeme ve hukuk seçimine ilişkin koşulların, sigortacının başka ülke mahkemelerinde dava edilmesini engellemeye yeterli olmayacağı anlaşılmaktadır. Sigorta sözleşmesinde yer alan hukuk seçimi ve yetkili mahkeme koşulları uyarınca durum bu olmakla birlikte, aynı sözleşmede yer alan tahkim şartı bakımından aksi bir durum söz konusudur. Bu durum, yukarıda açıklanan *Hari Bluhm, Prestige ve Yusuf Çepnioğlu* kararlarıyla da sabittir. Assens Havn kararında bu konu tartışılmamış olsa da, 1215/2012 Brüksel I Tüzüğü (Recast)<sup>647</sup> Giriş/f. 12 uyarınca bu Tüzük, tahkim usulüne uygulanmayacaktır. Öğretide de hukuk seçimi ve yetki şartı bakımından Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından ulaşılan bu sonucun, tahkim şartına ilişkin istisnanın uygulanmayacağı inancıyla, sigortacıların Londra’da tahkim usulünü daha

<sup>640</sup> Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §20.1, s. 335.

<sup>641</sup> Hazelwood/Semark, **a.e.**, §20.1, s. 335; Acar, **Kulüp Sigortası**, 19.

<sup>642</sup> Merkin/Summer/Hudson, **Colinvaux**, §25-01; Hazelwood/Semark, **P&I Clubs**, §20.1, s. 335;

<sup>643</sup> Hazelwood/Semark, **a.e.**, §20.1, s. 335.

<sup>644</sup> Hazelwood/Semark, **a.e.**, §20.1, s. 335.

<sup>645</sup> Acar, **Kulüp Sigortası**, 21.

<sup>646</sup> Acar, **a.e.**, 21.

<sup>647</sup> Bkz. dn. 628.



fazla kullanmasına sebep olacağı ifade edilmiştir<sup>648</sup>.

Daha önce de açıklandığı üzere, büyük rizikoların söz konusu olduğu durumlarda, sözleşmenin diğer tarafı tüketici veya işçi gibi sosyo-ekonomik açıdan korunmaya muhtaç kişiler olmaktan ziyade, ticari şirketlerdir. Dolayısıyla taraflar arasında güç dengesizliğinin mevcut olduğu sonucuna, özellikle de yabancı hukuklarda büyük rizikolar<sup>649</sup> olarak tanımlanan rizikolar bakımından, varmak öğretide de ifade edildiği üzere, isabetli görünmemektedir<sup>650</sup>. Yine de milletlerarası sözleşmeler vasıtasıyla öngörülen zorunlu sigortalar kapsamında zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya başvurusunun mümkün kılındığı dikkate alındığında, artık İngiliz kulüplerinin de doğrudan başvuru imkanını bu kadar sınırlayıcı şekilde yorumlamaya devam etmesinin isabetli olup olmadığının bu kararlar birlikte tartışmaya açılmış olduğu kanaatindeyiz.

## 5. Türk Hukukunda Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı

### a. Genel Olarak

Riziko gerçekleşikten sonra, tazminat talebi sigortacıya iki şekilde yöneltilebilir. Sigortalı sigortacıya (TTK m. 1475) veya zarar gören üçüncü kişi, doğrudan sigortacıya başvurabilir (TTK m. 1478). Bu düzenlemenin kabulünden önce, Karayolu Trafik Kanunu<sup>651</sup> m. 97 ve Karayolları Taşıma Kanunu<sup>652</sup> m. 21

<sup>648</sup> Baatz, **The Weaker Party**, s. 9.

<sup>649</sup> Büyük rizikolara ilişkin bkz. yukarıda İkinci Bölüm/dn. 19.

<sup>650</sup> Yvonne Baatz, “Choice of Jurisdiction in Bills of Lading and Cargo Insurance, **Research Handbook on Maritime Law and Regulation**, Jason Chuah (Ed.), Edward Elgar, 2019, s. 351; Baatz, **Weaker Party**, s. 8; Jennifer Lavelle, “CJEU delivers another blow to the ‘pay to be paid’ rule”, **Lloyd’s Shipping and Trade Law**, 22.09.2017, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 11.10.2019; Steven Berry QC, “How can insurers react to the ECJ’s decision that a 3rd party victim can sue the insurer where the damage occurred or where domiciled? Is there any way out?”, **Essex Court Chambers**, 2018, s. 6, § 24 (Çevrimiçi) <http://s3-eu-west-2.amazonaws.com/sqe-essexcourt/wp-content/uploads/2018/03/08152822/3rdpartyvictimsSJB.pdf>, 07.10.2019.

<sup>651</sup> 2918 sayılı Kanun, RG 18.10.1983/18195. Kanunun, yaptırılması için zorunluluk öngördüğü sigortalardan Türk hukukunda en çok bilineni Karayolları Trafik Kanunu m. 91 hükmü kapsamındaki zorunlu sigortadır. Anılan düzenlemeye göre araç işletenlerinin üçüncü kişilere karşı sorumluluklarını belirlenen sınırlar uyarınca teminat altına alan bir sigorta yaptırması zorunludur. Bu sigortanın teminatlarına ilişkin bilgi için bkz. Karasu, **Trafik Sigortası**, s. 87-101; Bilgen, **Sigorta Hukuku**, s. 373-531. Ayrıca bkz. Rayegân Kender, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında”, **Prof. Dr. iur. Merih Kemal Omağ’a Armağan**,

hükümleri kapsamında zorunlu sigortada hak sahibi, sigortacıya doğrudan başvurabilmekteydi<sup>653</sup>. TTK m. 1478 hükmü ise sorumluluk sigortalarında zarar gören üçüncü kişinin, doğrudan sigortacıya başvurmasına imkân vermektedir<sup>654</sup>. Sigortacının sigorta tazminatını doğrudan zarar görene ödemesini mümkün kılan TTK m. 1473 f. 1 ile zarar görenin doğrudan sigortacıdan bu ödemeyi talep edebilmesini sağlayan TTK m. 1478 hükümleri birbirini tamamlamaktadır<sup>655</sup>.

Doğrudan başvuru hakkının kullanılması hâlinde zarar gören, olaya ilişkin bilgi ve belgeleri sigortacıya iletmekle yükümlüdür. Sigortacının yazılı bildirimine rağmen zarar görenin bilgi ve belgeleri sigortacıya ilememesi hâlinde, TTK m. 1479 f. 1 c. 3 uyarınca zarar görenin bu davranışından ötürü sigortacının durumu ne kadar ağırlaştıysa, sigortacı o oranda sigorta tazminatı ödemekten kurtulacaktır. Bu hususun ispatı oldukça güç olacağından, uygulamada sorunlara yol açabilir<sup>656</sup>. Eklemek gerekir ki, yukarıda tazminat ödeme borcu kısmında açıklanan kırk beş günlük sürenin ve avans hükümlerinin zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvuru hakkı bakımından uygulanması, TTK m. 1475 f. 2 c. 2 hükmünde açıkça belirtilmiştir.

TTK m. 1478 hükmüne, emredici hükümlerin sayıldığı “koruyucu hükümler” kenar başlıklı TTK m. 1486 hükmünde yer verilmemiştir. TTK m. 1473 uyarınca ise sorumluluk sigortalarında sigortacının “sözleşmede aksine hüküm bulunmadığı takdirde” zarar görene tazminat ödemesi yapılabileceği belirtilmiştir. Bu düzenlemeler çerçevesinde TTK m. 1478 hükmünün emredici olup olmadığına ilişkin öğretide görüş birliği bulunmamaktadır. Bir tarafta, TTK m. 1478 hükmünün emredici hükümler arasında sayılmamasının onun emredici niteliğini ortadan kaldırmadığı, bu hakkın zarar gören üçüncü kişiye özel olarak tanındığı gerekçesiyle

---

Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 3, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, Temmuz 2017, C. 16, S. 2, s. 118-119.

<sup>652</sup> 4925 sayılı Kanun, RG 19.07.2003/25173.

<sup>653</sup> Türk hukukunda TTK m. 1478 hükmü öncesi var olduğu kabul edilen doğrudan dava hakkının değerlendirilmesi için bkz. Ecehan Yeşilova Aras, **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013, s. 34-40.

<sup>654</sup> Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 33; Serdar Acar, **Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012, s. 10-11. Konunun İngiliz hukukunda düzenlenişi için bkz. Didem Algantürk, “İngiliz Hukukunda Zarar Gören Üçüncü Şahsın Doğrudan Dava Hakkı”, **SHD**, SHTD, S. 1, 2001, s. 135-140.

<sup>655</sup> Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 33

<sup>656</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 372.

tarafların anlaşmasıyla ortadan kaldırılamayacağı savunulmaktadır<sup>657</sup>. Diğer tarafta ise hükmün TTK m. 1486’da sayılmamasının emredici olmadığı kabulü için yeterli olduğu görüşü savunulmuştur<sup>658</sup>. Kanunkoyucunun tercihini bu yönde yaptığı kabul edilerek mevcut düzende hükmün emredici olmadığı sonucuna varmak gerekir. Ancak varılan bu sonuç, olması gereken hukuk bakımından değerlendirildiğinde TTK m. 1478 hükmünün, TTK m. 1486 hükmü kapsamına alınması kanaatimizce isabetli olacaktır. Şöyle ki TTK m. 1478 ile sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü bir kişiye, zarar görene doğrudan dava hakkı tanınmıştır. Öğretide ifade edildiği üzere, zarar görenin taraf olmadığı bir sözleşmenin taraflarının (sigortacı ve sigorta ettirenin) aralarında anlaşarak zarar görenin bu hakkını etkisizleştirmesi isabetli değildir<sup>659</sup>.

## **b. Türk Hukukuna Tâbi Olarak Kurulan Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmelerinde**

TTK m. 1478 hükmünün emredici olmadığı kabul edildiğinde, sorumluluk sigortalarına ait özel düzenlemelerde bu konuda bir hüküm olduğu takdirde, bu hükmü uygulamak gerekir<sup>660</sup>. Nitekim deniz araçları sigorta sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu durumda, sigortacının Kurallar Kitapçığında bu konuya ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Türk P&I Kurallar Kitapçığı, “sigortalıya ödeme yapma şartı” kenar başlıklı Kural 6.9 şöyledir:

*“sigortacı tarafından aksi belirlenmiş olmadıkça, sigortalının sigortacıdan bir ödeme talep edebilmesi için öncelikle sorumluluğunu yerine getirmiş olması veya kredi veya benzer bir şekilde olmamak üzere kayıtsız şartsız bir ödeme yapmış olması bir ön şarttır.”*

Anılan düzenleme, İngiliz hukukunda benimsenen “önce ödeme kuralı”dır. TTK m. 1478 hükmüyle benimsenen zarar gören üçüncü kişinin doğrudan sigortacıya başvuru

<sup>657</sup> Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 86; Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 93-94. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 368’te ise yazar, emrediciliğin hükmün niteliğinden çıkan bir sonuç olduğunu belirtmiştir.

<sup>658</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 242; Birgül Sopacı Öztuna, “Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortalarında Doğrudan Talep Hakkı”, **BATİDER**, C. 27, S. 2, 2011, s. 27; Algantürk Light, **Sorumluluk Teminatları**, s. 110.

<sup>659</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 368.

<sup>660</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 242.

imkânı ile ters düşmektedir<sup>661</sup>. TTK m. 1478 hükmünün mevcut düzende emredici olmadığı kabulü hâlinde, Türk P&I Kural 6.9 geçerli olacaktır. Ancak yukarıdaki görüşlerden TTK m. 1478 hükmünün emredici düzenleme getirdiği kabul edildiğinde, Türk P&I Kural 6.9 uyarınca yer verilen “sigortalıya ödeme yapma şartı”nın geçersiz olduğunu kabul etmek gerekecektir.

Önce ödeme kuralı, İngiliz hukukuna özgü bir prensiptir. Bir önceki başlık altında da açıklandığı üzere<sup>662</sup>, İngiltere’de yerleşik kulüpler tarafından kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde varlığı korunan ve tarihsel olarak önem taşıyan söz konusu prensip, son yıllarda bazı milletlerarası sözleşmelerle öngörülen zorunlu sigortalarda ve özellikle sigorta ettirenin iflası olmak üzere bazı istisnai durumlarda uygulanmamaktadır. İngiliz hukukuna özgü bu kuralın, sigorta sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu örnekte, sözleşmenin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçığından silinmesi ve TTK m. 1486 düzenlemesiyle uyumlu şekilde zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusuna imkan tanınması hukuki denge ve adaletin sağlanması bakımından isabetli olacaktır.

### **c. Zarar Görenle İlişki**

#### **(1) Zarar Görenle İlişkide Süreler**

Zarar görenin doğrudan deniz araçları sorumluluk sigortacısına başvurusuna ilişkin olarak TTK’daki sorumluluk sigortası hükümleri ve “zarar görenin başvuru hakkı ve başvuru süresi” kenar başlığını taşıyan DASSGŞ m. B.1 arasında farklılık bulunmaktadır<sup>663</sup>. Bu maddenin üçüncü paragrafında, “tazminata yol açan olayın” sigorta ettiren veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren “otuz iş günü” içerisinde, olayın yurt dışında meydana gelmesi durumunda “altmış iş günü” içerisinde sigortacıya bildirilmesi gereği düzenlemiştir. Buna karşılık sorumluluk sigortalarında bildirim yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1475 f. 1 uyarınca “sigortalı,

<sup>661</sup> Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 31 ve 40.

<sup>662</sup> Bkz. İkinci Bölüm/VI/Ç/4.

<sup>663</sup> DASSGŞ m. B.1 f. 2 düzenlemesinin, DytSGŞ m. B.1 f. 3 ile aynı olduğu anlaşılmıştır. Düzenlemenin bir benzerine, can sigortası olan 01.07.2006 tarihli Karayolları Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları m. B.1’de rastlanmıştır.

*sorumluluğunu gerektirecek olayları, on gün içinde sigortacıya*” bildirecektir. DASSGŞ m. B.1’de sigortalı lehine düzenleme getirildiği ifade edilebilir.

Üzerinde durulması gereken diğer düzenleme, sigortalının, “kendisine yöneltilen talebi” derhal sigortacıya bildirmesi gerektiğine ilişkin TTK m. 1475 f. 2’dir. Ancak DASSGŞ m. B.1, f. 3’te bu düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu çerçevede belirtmek gerekir ki, TTK m. 1475 f. 1’de bildirilecek olan husus “olaylar”<sup>664</sup> iken; aynı madde f. 2 uyarınca bildirilecek husus “istemler”dir<sup>665</sup>. DASSGŞ m. B.1, f. 3’te bu hususa yer verilmemiş olması, kendisine tazminat talebi iletilen sigortalının bu hususu sigortacıya ilememesi anlamına gelmeyecektir. Bu talep dava yoluyla sigortalıya iletilebileceği gibi, doğrudan zarar görenin kendisi veya avukatı tarafından yazılı olarak da ileri sürülebilir. Tazminat talebinin sigortacıya iletilmesi üzerine, TTK m. 1475 f. 2 c. 2’ye göre TTK m. 1427’de tazminat ödeme borcuna ilişkin hükümler uygulanacaktır. Sonuç olarak sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi genel hükümlerinden kaynaklanan diğer beyan yükümlülükleri kapsamında, kendisine iletilen tazminat talebini de sigortacıya iletmesi gerekmektedir. Bildirim yükümlülüğüne aykırı davranış durumunda ise TTK m. 1475 uygulanacaktır.

## **(2) Zarar Görenle İlişkide İfa Yükümlülüğü**

Sorumluluk sigortası sözleşmesinin zorunlu olarak kurulduğu durumda sigortacının zarar görenle ilişkisinde ifa yükümlülüğüne ilişkin sınırlar TTK m. 1484 hükmü ile belirlenmiştir. Buna göre, “*zorunlu sorumluluk sigortalarında sigortacı, sigortalıya karşı ifa borcundan kısmen veya tamamen kurtulmuş olsa bile, zarar görene karşı sorumluluğu zorunlu sigorta tutarına kadar devam eder.*” Sigortacı, sigorta ettirenle kurmuş olduğu bu zorunlu sigorta sözleşmesinden veya bu sözleşmeyi düzenleyen TTK hükümlerinden kaynaklanan savunmaları zarar gören

---

<sup>664</sup> Bu olay, sigorta koruması kapsamında riziko olarak belirlenen hususlardan birisi ise buradaki bildirim yerine rizikonun gerçekleştiğini bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi yeterli olacaktır. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 318-319. Yazar ayrıca, bu iki farklı bildirim yükümlülüğünün yaptırımları arasında bir farklılık bulunmamasından ötürü (s. 326 vd.) bu ayrımın pratikte bir önemi olmadığı görüşündedir.

<sup>665</sup> Ünan, **a.e.**, s. 320.

üçüncü kişiye karşı ileri süremeyecektir<sup>666</sup>. Sınırlamanın amacı, zarar görenin yabancı olduğu ve onun denetimi dışında kalan sigorta sözleşmesine dayanarak, sigortacının zarar görene karşı sorumluluktan kurtulma olanağını azaltmaktır<sup>667</sup>.

Sorumluluk sigortası sözleşmesi isteğe bağlı olarak kurulduğunda, sigortacıdan doğrudan talepte bulunacak zarar gören bakımından ilk olarak üzerinde durulması gereken husus, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi kapsamında öngörülen görevlerine aykırı davrandığı takdirde uygulanacak yaptırımın, zarar görene karşı ileri sürülebilir olup olmadığıdır. Örnek olarak, sigorta ettirenin TTK m. 1448 f. 1 kapsamında zararı önleme ve azaltma görevi verilebilir. Sigorta ettirenin bu görevini ihlal etmesi hâlinde kusurunun ağırlığına göre sigorta tazminatında indirim yapılacaktır (TTK m 1448 f. 2). Bir diğer örnek ise sorumluluk sigortalarının isteğe bağlı kurulduğu durumlarda TTK m. 1475 f. 3 uyarınca sigorta ettirenin bildirim görevinin ihlalidir. Sigorta ettirenin bu görevini yerine getirmediği takdirde TTK m. 1446'ya yapılan atıf doğrultusunda, burada da kusurun ağırlığına göre sigorta tazminatında indirim yapılacaktır. Öğretide sigorta ettiren tarafından bildirim görevinin ihlal edilmesi durumunda, zorunlu sigortalar için benimsenen TTK m. 1484 f. 1 hükmünün uygulanabileceği ve böylelikle sigortacının sigorta ettirene karşı ileri sürebileceği itiraz ve def'ilerin zarar görene karşı da ileri sürülebileceği savunulmuştur<sup>668</sup>. İsteğe bağlı sorumluluk sigortalarına bu hüküm uygulandığı takdirde, sigorta ettirenin görevlerinden birisini ihlal etmesi durumunda, zarar görene ödenecek sigorta tazminatında indirime gidilecektir. Anılan örnekte sigortacı, sigorta tazminatını zarar görene tam olarak ödeyecek; ancak tazminat tutarının artışından kaynaklanan zarar bakımından sigortalıya karşı rücu hakkını kullanabilecektir<sup>669</sup>. Bu görüşe karşılık, TTK m. 1484 hükmünün isteğe bağlı sorumluluk sigortalarına uygulanmaması gerektiği savunulmaktadır<sup>670</sup>. Zira Türk hukukunda TTK m. 1484, zorunlu sigortalar bakımından düzenlenmiştir. Bu kuralın isteğe bağlı sigortalar için uygulanmasını mümkün kılan bir hüküm bulunmamaktadır. Yukarıda belirttiğimiz şekilde, zarar gören açısından olumsuz bir durum teşkil edebilecek olsa bile, kanun

<sup>666</sup> Ünan, a.e., s. 415; Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 161.

<sup>667</sup> Ünan, a.e., s. 415. TTK m. 1484 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde ise “*kamu menfaatinin korunmasının amaçlandığına*” dikkat çekilmiştir.

<sup>668</sup> Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 84.

<sup>669</sup> Atamer, a.e., s. 84.

<sup>670</sup> Ünan, **Hukusal Koruma**, s. 381; Sopacı Öztuna, **TTK m. 1484 (2018)**, s. 72-73.

koyucunun TTK m. 1484 hükmünde açıkça zorunlu sigortalar bakımından düzenlediği bir hususun isteğe bağlı sorumluluk sigortalarında uygulanabilir olduğunu ileri sürmek, bu nedenle, kanaatimizce de mümkün değildir. Bu konuyla ilgili PEICL düzenlemesine işaret etmek gerekir. PEICL m. 15:101 f. 2 c. 1 uyarınca zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusu durumunda “sigorta sözleşmesinin zorunlu olarak kurulduğu durumlar hariç olmak üzere” sigortacının, zarar görene karşı savunmalarını ileri sürebileceği açıkça düzenlenmiştir. Aynı düzenlemenin ikinci cümlesinde ise bu kuralın istisnası belirtilmiştir. Sigorta ettiren veya sigortalının, zararın meydana gelmesinden sonraki davranışları sebebiyle, zarar görenin menfaatleri zarar gördüğü takdirde, sigortacı bu savunmaları zarar görene karşı ileri süremeyecektir. Dolayısıyla sigorta ettirenin görevlerini ihlalinin, zarar görene ödenecek sigorta tazminatı tutarının azalması veya ödenmemesi sonucunu doğurma ihtimali doğduğu takdirde, zarar gören koruma altına alınmaktadır<sup>671</sup>. Kanaatimizce, PEICL m. 15:101 f. 2 c. 2’deki gibi, Türk hukukunda da kanunda açık bir istisna öngörülmedikçe, isteğe bağlı sorumluluk sigortası sözleşmeleri bakımından TTK m. 1484 uygulanmamalıdır. Mevcut düzende isteğe bağlı sorumluluk sigortalarında sigortacı, sigorta ettirene yöneltebileceği savunmaları, doğrudan talepte bulunan zarar görene karşı da ileri sürebilir.

Sigortanın isteğe bağlı mı yoksa zorunlu olarak mı kurulduğunu değerlendirmeyi gerektiren diğer husus, sorumluluk sigortalarına özel olarak düzenlenen TTK m. 1478 “doğrudan dava hakkı”, TTK m. 1482 “zamanaşımı” ve TTK m. 1477 “kasıt” kenar başlıklı hükümlerine ilişkindir. Öğretide ifade edildiği üzere, bu üç düzenlemeye dayanan savunmaların, zorunlu sigortalarda zarar görene karşı devre dışı kalmasının mümkün olup olmadığı tartışmaya açıktır<sup>672</sup>. Zamanaşımı ve doğrudan dava hakkı hükümlerinde, açıkça zarar gören ile sigortacı arasındaki ilişki düzenlenmiştir. Bu gerekçeyle, anılan hükümlerin ilk bakışta zorunlu sigortalara da uygulanabileceği savunulabilir<sup>673</sup>. Ancak kanun koyucunun TTK m. 1484 hükmüne özel olarak “zorunlu sorumluluk sigortaları” başlığı altında yer verdiği dikkate alındığında, kanun koyucunun iradesini TTK m. 1478 ve 1482’yi

<sup>671</sup> Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 304; Reiner Schulze, **Compensation of Private Losses: The Evolution of Torts in European Business Law**, Sellier, Munich, 2011, s. 232.

<sup>672</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 380-381.

<sup>673</sup> Ünan, **a.e.**, s. 380-381.

yalnızca isteğe bağlı sigorta teminatları bakımından uygulanacak şekilde düzenlemek yönünde kullandığını kabul etmek, kanaatimizce de isabetli olacaktır<sup>674</sup>. Aksi yönde bir kanun hükmü mevcut olmadıkça, bu sonuca varılması makul görünmektedir. Sigorta ettirenin zarara sebep olan olayı kasten gerçekleştirmesi durumunda ise bu hususun sigortacı tarafından zarar görene karşı geçerli bir savunma olarak ileri sürülebilmesi isabetli değildir<sup>675</sup>.

## D. Takas

Sigortacının zarar görene ödeyeceği sigorta tazminatını sorumluluk sigortası sözleşmesinden doğan alacaklarıyla takas edemeyeceği TTK m. 1480 f. 1’de düzenlenmekte ve takas yasağı olarak adlandırılmaktadır<sup>676</sup>. Takas yasağının sebebi, zarar görenin esas alacağın alacaklısı olmaması; sadece alacağı talep hakkına sahip olması ve dolayısıyla takas edilecek alacaklar arasında bir karşılıklılık bulunmamasıdır<sup>677</sup>. Zarar gören ve sigortacı arasında zararın meydana gelmesi öncesinde herhangi bir hukuki ilişki veya karşılıklılık olmaması sebebiyle alacakların birbiriyle takas edilmesi de mümkün değildir.

Takas yasağı hem zorunlu hem de isteğe bağlı sorumluluk sigortası sözleşmeleri için geçerlidir<sup>678</sup>. Buna karşılık bu hükmün yalnızca zorunlu sigortalar için geçerli olması gerektiği ileri sürülmüştür<sup>679</sup>.

TTK m. 1486 f. 2 emredici olan bu düzenleme, sigortacının zarar görene ödeyeceği sigorta tazminatını sorumluluk sigorta sözleşmesinden doğan

---

<sup>674</sup> Ünan, **a.e.**, s. 381.

<sup>675</sup> Ünan, **a.e.**, s. 381. Trafik sigortalarına ilişkin KTK m. 92 uyarınca bunun aksine bir sonuca ulaşılmasına imkân bulunduğu dikkat çekmektedir. Bkz. Ünan, **a.e.**, s. 382 vd.

<sup>676</sup> Karş. Alman hukukundaki düzenleme için bkz. Uluğ Cicim, **Sorumluluk Sigortalarında Tazminat Talebi**, s. 18’de yazar Alman hukukunda Türk hukukunun aksine deniz sigortalarında takas yasağı bulunmadığına işaret eder. Alman hukukunda zorunlu sorumluluk sigortalarının düzenlenişine ilişkin bkz. İlknur Uluğ Cicim/Yunus Alhan, “Alman Sorumluluk Sigortaları İle İlgili Hükümlerin Türk Ticaret Kanunu Açısından Değerlendirilmesi”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 2, Aralık 2016, s. 89-93.

<sup>677</sup> Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 117. Yazar TTK m. 1480’i, üçüncü kişi yararına sözleşmeler bakımından takas hakkında özel hüküm niteliğindeki TBK m. 141’in yansması olarak değerlendirmektedir.

<sup>678</sup> Yeşilova Aras, **Doğrudan Dava Kitap**, s. 112.

<sup>679</sup> Omağ, **Halefiyet**, s. 96; Ünan, **TTK Görüşü**, s. 166. Hükmün emredici olmaması gerektiği yönünde görüş için bkz. Ahmet Karayazgan, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Zarar Sigortaları Hükümleri Hakkında Genel Bir Bakış”, **SHD**, 2005, S. 1, s. 72.



alacaklarından takası mümkün kılan kayıtları da geçersiz kılar. Ancak, sigortalıya yapılacak ödemelerde takası mümkün kılacak sözleşme şartları geçerlidir<sup>680</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortaları bakımından ifade etmek gereken bir husus, yabancı sigortacılarla kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçıklarında yer alan kuralların TTK'nın takas yasağına aykırılık teşkil etmesidir<sup>681</sup>. Bu noktada sigortacının prim alacağını sigorta tazminatından düşebileceğine ilişkin TTK m. 1431 f. 5 hükmünde TTK m. 1480 hükmü saklı tutulmuştur. TTK'da sorumluluk sigortalarında takas yasağı öngörüldüğünden prim alacağından sigorta tazminatının indirimi de mümkün görünmemektedir.

## E. Halefiyet

### 1. Halefiyetin Tanımı ve Şartları

Zarar sigortalarında geçerli olan zenginleşme yasağı ilkesine<sup>682</sup> dayanan halefiyet, sigortalının<sup>683</sup> zarar sorumlusuna veya sorumlularına karşı tazminat

<sup>680</sup> Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 95.

<sup>681</sup> Algantürk Light, **Sorumluluk Teminatları**, s. 110. Yazarın bahsettiği aykırı hükme örnek olarak UK P&I Club Kurallar Kitapçığı Kural 31.A verilebilir. Prim ödenmemesi durumunda sigorta sözleşmesinin sonlandırılabilmesine cevaz vermektedir. Benzer şekilde diğer kulüplerin kurallarından örnekler şöyledir: Standard P&I Club Rulebook Kural 17.3; Skuld Kural 3.3.2(b). Sabit prim esasına göre çalışan sigortacılar örnekler ise: MS Amlin Part 4/section 34.1.2; Türk P&I Kural 17.3.

<sup>682</sup> Bu ilke uyarınca sigorta sözleşmesi, bir kazanç aracı olmamalıdır. Başka bir deyişle, sigortalı hem sigortacıdan hem de zarar sorumlusundan tazminat almamalıdır. Atabek, **Sigorta Hukuku**, s. 178; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 371; Merih Kemal Omağ, "Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı", **Prof. Dr. Ergun Önen'e Armağan**, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2003, s. 253; Omağ, **Halefiyet**, s. 4- 8 ile 96; Emine Yazıcıoğlu, "TTK'nın Mal Sigortalarında Sigortacının Halefiyetine İlişkin Düzenlemesi Hakkında", Prof. Dr. iur Merih Kemal Omağ'a Armağan, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 3, İstanbul, Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 331; Emine Yazıcıoğlu, "Mal Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Bazı Hususlar", **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 483; Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 41.

<sup>683</sup> TTK m. 1481 f. 1'deki "sigortalı" ifadesinin başkası hesabına sigortada bu şekilde anlaşılması gerektiği, başkası hesabına sigorta dışında "sigorta ettiren" olarak anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 375; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 379; Ünan, **TTK Görüş**, s. 158 ve 166. Aksi görüş için bkz. Birgül Sopacı Öztuna, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu'ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi", **BATİDER**, 2012, C. 28, S. 3, s. 143 ve 150. Yazara göre yürürlükteki TTK'da bu bakımdan "sigorta ettiren" yerine "sigortalı" ifadesinin kullanımı yerindedir. 6762 sayılı TTK döneminde kara sigortalarında halefiyet hükmünde m. 1301'de "sigorta ettiren" ifadesinin kullanımı eleştirilmiştir. (Deniz sigortaları için 6762 sayılı TTK m. 1361'de ise "sigortalı"

alacağının, “sigortacı tarafından ödenen sigorta tazminatı oranında” sigortacıya geçmesidir<sup>684</sup>. Zarar sigortalarında sigortacının halef sıfatını kazabilmesi için iki şart aranmaktadır<sup>685</sup>. Birincisi, geçerli bir sigorta sözleşmesi<sup>686</sup> kapsamında gerçekleşen riziko sebebiyle, sigortacı tarafından sigorta tazminatının ödenmiş olması gerekir

---

ifadesi kullanılmıştır.) Benzer doğrultuda görüşler için bkz. Omağ, **Halefiyet**, s. 39-40; Ahmet Kılıçoğlu, “Özel ve Sosyal Sigortalarda Halefiyet ve Rücu”, **AÜHFD**, C. 31, S. 1-4, 1974, s. 409.

<sup>684</sup> Bozer, **Sigorta Hukuku 1965**, s. 212; Omağ, **Halefiyet**, s. 37 ve 96; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 371; Yazıcıoğlu, **Mal Sigortalarında Halefiyet 1**, s. 331; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, 108.

<sup>685</sup> Sorumluluk sigortalarında halefiyetin uygulanabilmesi için gerekli şartların kanunda yeterli şekilde ifade edilmediğine öğretide işaret edilmektedir. Örneğin, sigortacının yapacağı *ex gratia* (lütuf/hatır) ödemesi veya sigorta tazminatı dışında yapılacak ek ödemeler için halefiyet konusu olamayacaktır. *Ex gratia* ödemesi, sigorta tazminatı değildir, halefiyet gerçekleşmemektedir. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 471-472; Omağ, **Halefiyet**, s. 85-86. Bkz. Yargıtay 11. HD’nin 05.12.2005 tarihli 2005/14337 E. ve 2005/11914 K. nolu karar. Bu kararda 6762 sayılı TTK m. 1301 kapsamında sigortacının *ex gratia* ödemelerinin sigortacıya halefiyet hakkı kazandırmayacağına karar verilmiştir. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından aksi görüş için bkz. Acar, **Kulüp Sigortası**, s. 368. Yazar, bu hususla ilgili deniz araçları sorumluluk sigortası bakımından yapılacak *ex gratia* ödemenin kulüp kurallarının yumuşatılarak uygulanması sonucunda yapılacak bir ödeme ise halefiyete imkân vermesi gerektiği sonucuna varmaktadır. Öte yandan *ex gratia* ödemelerin halefiyete yol açmadığı kabul edildiğinde, halefiyetin şartları gerçekleşmemiş olacaktır. Böyle bir örnekte, sigortacının rücu talebinde alacağın temlikli hükümlerine göre karar verilemeyeceği bir yargı kararı ışığında öğretide 6762 sayılı TTK’nın uygulandığı dönemde incelenmiştir. Bkz. Zehra Şeker Ögüz, “Halefiyet Koşulları Gerçekleşmediğinde Sigortacının Rücu Talebi Hakkında Alacağın Temlikli Hükümlerine Göre Karar Verilebilir Mi?”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1645-1653. Yazara göre, davanın ıslahının gerçekleşmemesi durumunda hâkimin hukuki sebebi alacağın temlikli olarak tayin etmesi ve bu esasa göre karar vermesi mümkün görünmemektedir. Öncelikle TBK kapsamında alacağın temlikli koşulları gerçekleşmelidir. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD’nin 29.04.2014 tarihli, 2014/1024 E. ve 2014/8041 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 01.08.2017.

Aranan iki şarttan başka, üçüncü şart olarak, sorumluluk sigortalarında halefiyetin şartları arasına “gerçekleşen zarar” şartının eklenmesi gereğine de öğretide işaret edilmektedir. Buna göre, sigortacı tarafından tazmin edilen zarar dolayısıyla sigortalının sorumlulara karşı tazminat talep ve dava hakkına sahip olması, sorumluluk sigortalarında halefiyetin gerçekleşme şartlarından biridir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 473. Yazarın ayrıca dikkat çektiği husus, zarar görenin sigortalıya karşı sahip olduğu tazminat hakkı ile sigortalının kendisi ile birlikte ya da kendisine karşı sorumlu olan şahsa karşı sahip olduğu tazminat hakkının “aynı zararın giderilmesine yönelik” olmasıdır. Ancak TTK m. 1481 f. 1’de “gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı” ifadesi yer almaktadır. Bu ifadeden çıkan anlam başkası hesabına sigortada sigorta ettirenin de sorumlu olabilmesi gibi bir sonuca varmamızı sağlamaktadır. Burada sorumluluk sigortaları bakımından TTK’da tazminat talep hakkının kapsamı bakımından bir sınırlama olmadığı, yasal halefiyetin kimlere karşı işlememesi gerektiği sorununun TTK’da çözüme bağlanmadığı anlaşılmaktadır. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 379; Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 473; Sopacı Öztuna, **Halefiyet**, s. 140. Yazıcıoğlu, Alman hukukunda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 86(3)’teki gibi bir sınırlama getirilebileceğine işaret etmiştir. Bu sınırlamayla sigorta ettirenin sigortalıyla aynı evde yaşaması/aynı bütçeyi paylaşması durumunda sigorta ettirene başvurulması imkânını ortadan kaldırılmaktadır. Benzer doğrultuda bkz. Sopacı Öztuna, **Halefiyet**, s. 138-140.

<sup>686</sup> Halefiyetin şartları bakımından sigorta tazminatının geçerli bir sigorta sözleşmesinden doğan borcun ifası olarak ödenmiş olması gerektiğine yönelik bkz. Yargıtay 17. HD’nin 18.09.2014 tarihli, 2014/10331 E. ve 2014/11972 K. nolu kararı.

(TTK m. 1472, f. 1; m. 1481 f. 1). İkinci şart ise dava hakkına ilişkindir. Sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, ödenen tazminat tutarına kadar sigortacıya ait olur (TTK m. 1472, f. 1 ve m. 1481 f. 1).

## 2. Sorumluluk Sigortalarında Halefiyetin Özel Olarak Düzenlenmesi

Zarar sigortalarında sigortalının kanuni halefiyeti, hem TTK m. 1481 hükmünde sorumluluk sigortaları bakımından<sup>687</sup>; hem de TTK m. 1472 hükmünde mal sigortaları<sup>688</sup> bakımından ayrı ayrı düzenlenmiştir<sup>689</sup>. İki düzenleme karşılaştırıldığında, ilk bakışta bu hükümlerin içeriklerinin benzer olduğu dikkat çekmektedir. Ancak TTK m. 1472 f. 2'nin son cümlesinde yer alan, sigortacı tarafından zararın kısmen tazmininin söz konusu olması durumunda sigortalının bakiye zararı için sorumlulara karşı tazminat hakkını korumasına imkân veren düzenlemeye<sup>690</sup> TTK m. 1481'de yer verilmemiştir<sup>691</sup>. Düzenlemeler arasındaki

---

<sup>687</sup> Öğretide hem mal hem de sorumluluk sigortaları bakımından halefiyete ilişkin ayrı iki hükme yer verilmesine gerek olmadığı, sigortalının halefiyetinin zarar sigortalarına uygulanacak genel hükümler arasında yer verilebileceği görüşü için bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, 471.

<sup>688</sup> Mal sigortalarında halefiyete ilişkin bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 371-374; Yazıcıoğlu, **Mal Sigortalarında Halefiyet 1**, s. 331; Yazıcıoğlu, **Mal Sigortalarında Halefiyet 2**, s. 483; Rıza Ayhan/Hayrettin Çağlar, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, Cilt 2, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018, s. 64-71.

<sup>689</sup> Öğretide, TTK m. 1481 hükmünün mevcut hali yerine, TTK m. 1472 hükmünün sorumluluk sigortaları bakımından da uygulanacağı belirtilerek, “sorumluluk sigortalarında sigortalı dışında zarar gören de sigortacıya intikal eden bir hakkı ihlal edici şekilde davranırsa sigortacıya karşı sorumlu olur” eklemesiyle bu konunun düzenlenebileceği görüşü için bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 208. Benzer şekilde, Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 375; Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 157.

<sup>690</sup> Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 158. Yazara göre bir unutkanlık neticesinde bu hüküm m. 1481'e yansıtılmamıştır. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortasında Halefiyet**, s. 474. Yazar, bu düzenlemenin anlamı üzerinde durulmadığı takdirde, bu düzenleme kanunda yer almasaydı bile sigortalının zararının sigortacı tarafından tazmin edilmeyen kısmı için zarar sorumlusuna başvurma hakkını muhafaza edeceği sonucuna varılabileceği görüşündedir. Ayrıca bu düzenlemenin sigortalının tazminat talep hakkı ile zarar sorumlusuna karşı sahip olduğu talep haklarının aynı zarara ilişkin olması şartı ile ödenen sigorta tazminatı miktarı ne olursa olsun, sigortalının bakiye zararına ilişkin tazminat talep hakkının sigortacıya intikal edemeyeceği, sigortacıya intikal eden tazminat talep hakkı gereği sigortalının zarar sorumlusuna rücu edebileceği miktarın ödenen sigorta tazminatı değil, sigortalının bakiye zararı esas alınarak belirleneceği şeklinde anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, **Sigorta Hukuku**, s. 203-204.

<sup>691</sup> Sorumluluk sigortalarında da kısmen tazmin bakımından benzer bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır. Böyle bir durumda sigortalının zarar görene tazminat ödediği takdirde zarar görene hem sigortacı hem de sigortalı başvurmak isteyecektir. Bu doğrultuda Türk hukukunda bu durumda sigortalının öncelik hakkının olup olmadığı belirsiz olduğu ancak Alman hukukunda (Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 86) sigortalının tahsilde öncelik hakkının mevcut olduğu ve bu

ikinci farklılık ise bir sonraki başlık altında açıklamaya çalıştığımız halefiyeti ihâl edici davranışlara ilişkin TTK m. 1481 f. 3 hükmünün uygulama alanına yalnızca sigortalının değil zarar görenin de girmesidir.

Öğretide sorumluluk sigortaları bakımından sigortacının halefiyetinin ayrıca düzenlenmesi sebebinin 6762 sayılı TTK döneminde sorumluluk sigortalarında halefiyetin mümkün olup olmadığı tartışmasına son vermek olduğu belirtilmiştir<sup>692</sup>. TTK m. 1481 hükmüne ilişkin madde gerekçesinde ise sorumluluk sigortalarında kural olarak halefiyetin söz konusu olamayacağına ilişkin geçmişte ileri sürülen bir görüşte haklılık payı olduğu ifade edilmiştir<sup>693</sup>. Bu görüşe göre sorumluluk sigortalarında halefiyetin mevcut olmaması kural, olması ise istisnadır<sup>694</sup>. Bu doğrultuda sorumluluk sigortalarında sigorta ettirenle zarardan sorumlu olanın aynı kişi olması sebebiyle sigortacının halefiyetinin neredeyse söz konusu olamayacağı ileri sürülmüştür<sup>695</sup>. Buna karşılık öğretide çoğunluktaki görüşe göre, zarar sigortalarında geçerli olan tazmin ilkesinin sonucu olarak, sorumluluk sigortalarında da sigortacının halefiyeti mümkündür<sup>696</sup>. Ancak uygulaması sınırlıdır. Şöyle ki, sorumluluk sigortalarında yaptığı ödeme ile halef olan ve kendisi için tazminat ödediği sigortalısına çoğu zaman başvuramayacak olan sigortacıların, yaptığı ödemeye binaen başvurabileceği kişiler son derece sınırlıdır<sup>697</sup>. Dolayısıyla bu durum daha çok, TTK m. 1481'e ilişkin madde gerekçesinde de belirtildiği gibi müteselsil

---

doğrultuda Türk hukukunda da bu durumun aynı şekilde kabul edilmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortasında Halefiyet**, s. 475; Yazıcıoğlu, **Mal Sigortalarında Halefiyet 1**, s. 354; Sopacı Öztuna, **Halefiyet**, s. 148.

<sup>692</sup> Rauf Karasu, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi", **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Özel Sayı, C. 2, 2015, s. 699; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99; Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 157. Ayrıca sorumluluk sigortalarında halefiyetin mümkün olduğuna ilişkin 1972 tarihli bir YİBK mevcuttur. Bkz. 17.01.1972 tarihli, 1970/2 E. ve 1972/1 K. nolu YİBK kararı. Benzer yönde bkz. Yargıtay 11. HD'nin 29.03.1979 tarih, 1979/1051 E. ve 1979/1629 K. nolu kararı.

<sup>693</sup> TTK m. 1481 hükmüne ilişkin madde gerekçede anılan görüş için bkz. Kılıçoğlu, **Halefiyet 1974**, s. 424. Bu görüşle ilgili yorum için bkz. Bozer, **Sigorta Hukuku 1965**, s. 213.

<sup>694</sup> Kılıçoğlu, **Halefiyet 1974**, s. 424.

<sup>695</sup> Ahmet Kılıçoğlu, **Türk Borçlar Kanununda Kanuni Halefiyet**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1979, s. 86; Kılıçoğlu, **Halefiyet 1974**, s. 424.

<sup>696</sup> Atabek, **Sigorta Hukuku**, s. 408; Karayalçın, **Sigorta Hukuku**, s. 64; Omağ, **Halefiyet**, s. 100; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 374-375; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, 375-380; Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 470; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99; Öztuna, **Halefiyet**, s. 140; Karasu, **Sorumluluk Sigortaları**, s. 699; Serdar Acar, "Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Ardılığı Konusunda Bazı Sorunlar ve Yeni Gelişmeler", **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 79, S. 5, 2005, s. 1545; Bahar Kızılsümer, **Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 45.

<sup>697</sup> Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 157

sorumluluk hâllerinde karşımıza çıkar. Buna göre sigortacı, zarar görenin zararını giderdikten sonra, müteselsil sorumlular arasındaki rücu hakkının sınırlarını tayin eden iç ilişki çerçevesinde müteselsil borçlulara rücu edebilir<sup>698</sup>. Bu doğrultuda mal sigortalarına nazaran sorumluluk sigortalarında halefiyetin uygulandığı hâller oldukça sınırlıdır.

Sorumluluk sigortalarında halefiyet bakımından kanunda düzenlenmesi gereken asıl konu, *zorunlu sorumluluk sigortalarıdır*<sup>699</sup>. TTK m. 1481 hükmünün kanunlaşmasından önceki taslak hâlinde, sigortacının sadece sigortalıya değil; zarar görene de halef olabileceği düzenlenmişti. Ancak sigortacının zarar görenin yerine geçeceği ifadesi taslak metinden çıkarılmıştır. Bundan sonra sigortacının istisnaen zarar görene halef olarak sigorta ettirene rücu edebilmesine ilişkin başka bir düzenleme de yapılmamıştır. Dikkat çekmek gerekir ki, TTK m. 1484 f. 1 hükmünde sigortacının edim yükümlülüğünden kurtulmuş olsa bile zorunlu sigortalarda zarar görene zorunlu sigorta tutarına kadar ödeme yapması öngörülmüştür. Sigortacı, edim yükümlülüğünden kurtulmuş olduğunu zarar görene karşı ileri sürememektedir ve ona karşı sorumluluğu devam etmektedir. Böyle bir durumda, sigortacının, ödediği tazminat oranında zarar görene halef olarak sigorta ettirene rücu edebilmesine olanak tanıyan bir hükme yer verilmelidir<sup>700</sup>. Nitekim bazı zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarında bu imkan mevcuttur<sup>701</sup>. Bu doğrultuda DASSGŞ m. B.7'de (a) ilâ (ğ) ile yasal düzenleme eksikliği giderilmiştir. Sorumluluk sigortacısının doğrudan

<sup>698</sup> Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 157; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99.

<sup>699</sup> Öğretide Ünan, sorumluluk sigortacısının halefiyetine ilişkin düzenlemenin içeriğini uygun bulmamaktadır. Bunun yerine zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin halefiyetin asıl düzenlenmesi gereken konu olduğu görüşündedir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 376-378. Yazıcıoğlu da zorunlu sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemede ya sigorta sözleşmesi uyarınca sigortacının tazminat ödemekten kısmen veya tamamen kurtulmasına sebep veren hallerden birinin gerçekleşmesi durumunda bu durumun zarar görene karşı ileri sürülemeyeceğinin ve zarar görenin zararını tazmin ile yükümlülüğünün devam edeceğinin hüküm altına alınması ya da sigorta sözleşmesi sona ermesine rağmen bir süre daha sigortacının zarar görene karşı sorumlu olması ve bununla birlikte zarar görene halef olarak sigortacıya rücu hakkının tanınması gerektiğini belirtmiştir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortasında Halefiyet**, s. 475.

<sup>700</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 378; Kızılsümer, **a.g.e.**, s. 50. Ayrıca, TTK m. 1484 kapsamında zarar görene ödenecek sigorta tazminatı için sigortacının sigortalıya karşı sahip olduğu tazminat talep hakkına halef olacağı ve halefiyete müsteniden sigortalıya rücu edebilmesinin hüküm altına alınmadığına yönelik bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 476.

<sup>701</sup> Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 476; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 378; Kızılsümer, **a.g.e.**, s. 50. Örnek olarak Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları m. B.4 (a) ilâ (f) düzenlemesinde de benzer şekilde bir sıralama yer almaktadır.

zarar görene sigorta tazminatı ödemesi yaptığı hâllerde, sigortalının kasten zarara sebep olması durumunda sigortacının sigortalıya başvurabilmesi buna örnektir. Genel olarak sigortalının kastı, pervasızca davranışı ve sigorta sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmemesi hâlleri, DASSGŞ kapsamında zarar görene tazminat ödenmesi durumunda sigortalıya rücu edilebilecek hâller arasına alınmıştır (DASSGŞ m. B.7). Yolcu veya yük gemisinin kapasitesinden fazla doldurulması, kaptanın uyuşturucu madde kullanımı gibi deniz hukukuna has örnekler bu listede yer alan durumlardır. Bu noktada, listede yer almayan bir hâlin sigortacı tarafından sigortalıya rücuyla mümkün kılacak şekilde genişletilmesinin mümkün olup olmadığı değerlendirilmelidir. Düzenleme genel şartta yer aldığından, taraflar poliçede yer verecekleri özel şartlar veya Kurallar Kitapçıklarında yer alan düzenlemeler uyarınca değişiklik yapma imkânına sahiptir. Öte yandan genel şart düzenlemesi mevcut hâliyle değerlendirildiğinde, listede “ve benzeri hâller” gibi bu şartların genişletilebileceği şeklinde yorumlanabilecek bir ifadenin yer almadığı açıktır. Bu nedenlerle kanaatimizce bu listede yer almayan bir durumun liste kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir.

Üzerinde durulması gereken diğer önemli husus, zarar sigortalarında sigortacının halefiyetine ilişkin düzenlemelerin emredici olup olmadığıdır. Mal sigortalarında sigortacının halefiyetine ilişkin TTK m. 1472 hükmü, m. 1486 f. 1 uyarınca mutlak emredicidir. Bu itibarla TTK m. 1472 hükmüne aykırı mal sigortası sözleşmeleri, tamamen geçersiz sayılacaktır<sup>702</sup>. Buna karşılık, sorumluluk sigortacısının halefiyetine ilişkin TTK m. 1481, koruyucu hükümler kenar başlıklı m. 1486’da sayılmamıştır. Bu doğrultuda TTK m. 1481 hükmünün emredici kabul edilip edilemeyeceği öğretilde tartışmalıdır. Bir tarafta, kanun koyucunun unutkanlığının sonucu olarak sorumluluk sigortacısının halefiyetine ilişkin düzenlemenin TTK m. 1486’da sayılmadığı; bu doğrultuda anılan hükmün yalnızca bu gerekçeyle emredici kabul edilmemesi sonucunun çıkarılamayacağı ifade edilmiştir<sup>703</sup>. Hükmün emredici

<sup>702</sup> TTK m. 1472 hükmüne aykırılık hâlinde bütün sözleşmenin geçersiz sayılmasına ilişkin kuralın hem yersiz hem aşırı bir yaptırım öngördüğü gerekçesiyle TTK m. 1486 f. 1 hükmüne rağmen TTK m. 1472 hükmünün yedek hukuk kuralı olarak kabul edilmesinin yerinde olacağına ilişkin bkz. Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99.

<sup>703</sup> Sopacı Öztuna, **Halefiyet**, s. 145. Kanun koyucunun burada bir özensizliğinin mevcut olduğuna yönelik görüş için bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 471. TTK m. 1481’in

olup olmaması bakımından mal ve sorumluluk sigortaları arasında ayırım yapılmaması gerektiği de eklenmiştir<sup>704</sup>. Diğer tarafta ise sözleşme serbestisi kapsamında, tarafların kanun hükmünün aksini kararlaştırabileceği savunulmuştur<sup>705</sup>. Bu görüşe göre TTK m. 1481'in emredici hükümler arasında yer almaması, hükmün emredici olmadığının kabulünde yeterlidir. Kanaatimizce Türk hukukunda mevcut durumda, kanunkoyucunun iradesinin ne olabileceği araştırılmalıdır. Bu doğrultuda, sorumluluk sigortaları için öngörülen halefiyet hükmü TTK m. 1481'in, mal sigortalarına ilişkin halefiyet hükmü TTK m. 1472'nin neredeyse tekrarı olduğu dikkate alındığında, kanunkoyucu TTK m. 1472'yi emredici kıldığına göre, TTK m. 1481 hükmü için de niyetin bu yönde olduğunun kabul edilmesi gerekir.

Hükmün emredici olup olmadığının belirlenmesinden sonra, hükmün emredici niteliğinin anlamını açıklamak gerekir. Dikkat çekmek gerekir ki, zarar sigortalarının tamamında sigortacının kanuni halefiyete ilişkin hükmün yalnız mal sigortaları değil; sorumluluk sigortaları bakımından da emredici olduğunun kabulü, yalnızca bu kurala aykırı şartların geçersizliği değil; sigorta sözleşmesinin bütünüyle geçersiz olması sonucunu doğurur (TTK m. 1486). Oldukça ağır olan bu yaptırım karşısında sigortacının halefiyet hakkını ortadan kaldıran anlaşmaların değil; bu hakkın "belli kişilere karşı yöneltmesini sınırlandıran" anlaşmaların geçerli sayılması gerektiğine ilişkin görüşe biz de katılıyoruz<sup>706</sup>. Bu doğrultuda, bu tür anlaşmaların sigortacının kanuni halefiyet hakkının düzenlenmesi ve bu hükmün emredici şekilde öngörülmesi amaçlarına uygun olup olmadığı sorusu cevaplanmalıdır<sup>707</sup>. Bunun için de "sigortacının halefiyet şartlarını değiştirip değiştirmediği ya da halefiyet

---

emredici hükümler arasında yer almamasına rağmen, aksine sözleşme yapılmasının zenginleşme yasağı ilkesine aykırı olacağı görüşü için bkz. Ayhan/Çağlar, **Sigorta Hukuku Cilt 2**, s. 111.

<sup>704</sup> Sopacı Öztuna, **Halefiyet**, s. 145-146.

<sup>705</sup> Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 791; Karasu, **Sorumluluk Sigortaları**, s. 702; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 99.

<sup>706</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 253; Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 207. İngiliz hukukunda halefiyeten feragat (*waiver of subrogation*) hakkında bkz. Talbot Underwriting Ltd v Nausch Hogan & Murray Inc (The Jascon 5) [2006] Lloyd's Rep. IR 531; National Oilwell (UK) Ltd c Davy Offshore Ltd [1993] 2 Lloyd's Rep 582; Clarke, **The Law of Insurance Contracts**, § 31-5A1, s. 1038; Gilman/Merkin/Blanchard/Templeman, **Arnould**, 31-28, s. 1648; Gürses, **Marine Insurance**, s. 264; John Birds, "Waiver of Subrogation Clauses", **Journal of Business Law**, Haziran 2000, s. 350-355; Özlem Gürses, "Subrogation Against a Contractual Beneficiary: A New Limitation to Insurers' Subrogation", **Journal of Business Law**, S. 7, 2017, s. 557-575. PEICL'da ise, PEICL m. 10:101 f. 3 uyarınca sigortacının halefiyete dayalı rücu talebi ileri süremeyeceği kişiler sıralanmıştır. Bkz. Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 263.

<sup>707</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 206-207.

şartlarının gerçekleşmesinin sonucunu kısmen veya tamamen ortadan kaldırıp kaldırmadığı” belirleyicidir. Bu çerçevede değerlendirme yapıldığında, sigortacının belli sorumlulara rucü etmeyeceğine ilişkin anlaşmaların halefiyet hakkının sigortacıya intikalini engellemediği sürece geçerli sayılması isabetli olacaktır<sup>708</sup>.

### 3. Hakları İhlâl Edici Davranış

Sigortalı ve zarar gören, TTK m. 1481 f. 1 hükmüne göre sigortacıya geçen haklarını ihlal edici şekilde davranırsa, sigortacıya karşı sorumlu olur (TTK m. 1481 f. 3). Bu kuralın uygulama alanı, sorumluluk sigortasının mahiyeti gereği yalnızca sigortalıyı değil zarar göreni de kapsar<sup>709</sup>.

Öğretide TTK m. 1481 hükmünün, sigorta sözleşmesi kapsamında sigortacının sigorta tazminatını ödemesinden “sonra” (başka bir ifadeyle halefiyet hakkının kendisine geçmesinden sonra) uygulanabilir olduğu belirtilmiştir<sup>710</sup>. Buna karşılık, halefiyet hakkının sigortacıya devredilmesinden “önce” sigortalı veya zarar görenin ihlal edici davranışlarının söz konusu olması durumunda buna bağlanacak sonuç bakımından kanunda boşluk bulunmaktadır<sup>711</sup>.

Diğer sigorta sözleşmelerinde olabileceği gibi, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde sigortacının halefiyet hakkını kullanmasına engel olabilecek bir davranış, zarar görenin hem sigortacıdan hem de zararın sorumlusundan zararının giderilmesini sağlaması olabilir<sup>712</sup>.

Son olarak, TTK m. 1481 f. 3’te sigortalının ve zarar görenin sigortacıya geçen halefiyet hakkını ihlal edici davranışından sorumlu olacağı düzenlemesi karşılığında TTK m. 1448 hükmünde rucü haklarını koruma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Her iki hüküm de rucü haklarının korunmasına ilişkindir. Ancak

<sup>708</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 207; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 253; Omağ, **Halefiyet**, s. 119; Kızılsümer, **a.g.e.**, s. 123.

<sup>709</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 375; Can, **Sigorta Hukuku 2018**, s. 47. Ayrıca bu yükümlülüğün içeriği ve ihlali halinde yaptırım için bkz. Can, **a.e.**, s. 48-49.

<sup>710</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 382-383; Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 477; Kübra Yetiş Şamlı, “Sigortalının Sigortacının Rucü Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. iur. Merih Kemal Omağ’a Armağan**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 2, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, C. 16, Temmuz 2017, S. 2, s. 838.

<sup>711</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 384.

<sup>712</sup> Omağ, **Halefiyet**, s. 119; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 382-383; Yazıcıoğlu, **Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**, s. 477.



hükümlerin uygulanma zamanı bakımından farklılık mevcuttur<sup>713</sup>. TTK m. 1472 f. 2 ile TTK m. 1481 f. 3 sigorta tazminatının ödenmesini takiben sigortacının halefiyetinin söz konusu olmasından sonra uygulanabilecekken, TTK m. 1448 ancak rizikonun gerçekleşmesinden sonra fakat zarar sorumlusuna sigortalının sahip olduğu hakkın sigortacıya devrinden önce uygulanabilecektir<sup>714</sup>.



---

<sup>713</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 252; Yetiş Şamlı, **Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü**, s. 839.

<sup>714</sup> Ünan, **a.e.**, s. 252; Yetiş Şamlı, **a.e.**, s. 839.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZ ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTASI SÖZLEŞMESİNDE SİGORTA ETTİRENİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

#### I. Genel Olarak

Sigorta sözleşmesi kapsamında sigorta ettirenin yükümlülükleri, sigorta ettirenin prim ödeme borcu (TTK m. 1430-1434) ve sigorta ettirenin çeşitli görevleri (TTK m. 1435-1449) olarak TTK kapsamında düzenlenmiştir. Sigorta ettirenin görevleri ise sigorta sözleşmesi öncesinde beyan görevi; sigorta sözleşmesi süresi içinde beyan görevi; riziko gerçekleştiği takdirde beyan görevi; bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevi; zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma görevi; ve sigorta sözleşmesinde öngörülen görevlerin yerine getirilmesidir.

#### II. Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu

Deniz araçları sorumluluk sigortası poliçelerinde belirtilen primlerin diğer sorumluluk sigortası türlerine nazaran daha yüksek olması sebebiyle uygulamada çoğunlukla prim, taksitle ödenmektedir. Her ne kadar uygulamada durum bu şekilde olsa da TTK m. 1430 uyarınca temel prensip olan peşin ödeme geçerliliğini korumaktadır. Donatan dilerse primini peşin ödeyebilir.

#### A. Prim Kavramı

Sigortacının riziko taşıma borcu karşılığında<sup>1</sup> sigorta ettirenin yerine getirmesi gereken asıl edim, prim ödeme borcudur. “Prim”, sigortacılığın teknik ilkelerine göre sigorta ettiren tarafından sigortacıya bir defada veya taksitle ödenen

<sup>1</sup> TTK m. 1401 hükmünde yapılan sigorta sözleşmesi tanımına göre prim sigortacının ediminin karşılığı olarak ifade edilir. Sigorta ettirenin prim ödeme borcu ve sigortacının sigorta tazminatı ödeme borcu arasındaki karşılık ilişkisi için bkz. Barış Demirsatan, “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcunda Temerrüdü”, *İÜHFİM*, C. LXXV, S. 1, 2017, s. 363.

paradır<sup>2</sup>. Deniz araçları sorumluluk sigorta sözleşmelerinde prime tekabül eden para borcu, TL veya yabancı para olarak kararlaştırılabilir<sup>3</sup>.

## B. Primin Belirlenmesi

Sigorta sözleşmesi kapsamında sigorta ettirenin temel edimi olan sigorta primi ödeme borcu kapsamında ödeyeceği prime ilişkin esaslar SK m. 12’de düzenlenmiştir. SK m. 12 f. 1 c. 1 uyarınca, “*sigorta tarifeleri, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenir.*” Sigorta primini, sigortacı belirler. Sigortacı primi belirlerken sigortacılığın temel ilkelerine uymakla yükümlüdür.

Sigorta priminin belirlenmesinde kural olarak serbestlik ilkesi benimsenmiştir. SK m. 12 f. 1 c. 2’de ise sigortacının prim tutarını belirleme serbestisinin istisnası düzenlenmiştir<sup>4</sup>. Bu doğrultuda, zorunlu sigortaların prim tutarını ve teminatlarını belirleme yetkisi “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu”na verilmiştir<sup>5</sup>. Kurul’un, bu istisnai yetkisini sigortacılara bırakması mümkündür. Bu halde sigortacının prim tutarını belirleme serbestisi uygulama alanı bulacaktır<sup>6</sup>.

Deniz araçları sorumluluk sigortasında primin belirlenmesinde en önemli hususlardan biri sigorta ettirenin sigortalanacak deniz aracıyla ilgili verdiği bilgilerdir. Özellikle hasar kaydı bu noktada belirleyicidir.

<sup>2</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 235; Kayıhan, **Prim**, s. 93-95; Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 56; Rayegân Kender, “Zarar Sigortalarında Prim Ödenmemesinin Hukuki Sonuçları”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, **Hukuk Araştırmaları**, İstanbul, C. 10, S. 1-3, 1996, s. 753; Ünan, **Sigorta Hukuku Cilt 1**, s. 317.

<sup>3</sup> Yabancı para ödemelerle ilgili bir uyuşmazlık çıkması durumunda TBK m. 99, m. 138 f. 2 uygulanacaktır. Ayrıca Türk Lirası dışında bir para birimiyle ödemenin mümkün olup olmadığını belirlemek bakımından Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın, Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin 2008-32/34 nolu Tebliğ’de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2018-32/52, RG 16.11.2018/30597).

<sup>4</sup> Diğer istisna, hayat, bir yıldan uzun süreli ferdi kaza, sağlık, hastalık ve ihtiyari deprem sigortaları tarifeleri ve prim, formül ve cetvellerin uygulamaya konulabilmeleri, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu’nun onayına tâbi kılınmıştır (SK m. 12 f. 2).

<sup>5</sup> SK m. 12 f. 1 ve f. 2’de yer alan Bakan ve Müsteşarlık ifadeleri, sırasıyla “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu” ve “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu” olarak değiştirilmiştir. Ancak 47 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m. 19 ve bu düzenlemeyle ilgili diğer açıklamalar için bkz. Giriş/dn. 17.

<sup>6</sup> Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, **Sigorta Hukuku**, s. 41.

## C. Prim Borçlusu

Sigorta sözleşmesi kapsamında kararlaştırılan prim alacaklısı olan sigortacının karşısında, prim borçlusu sigorta ettirendir<sup>7</sup> (TTK m. 1430 f. 1 c. 1). Bu düzenleme TTK m. 1452 f. 3'e göre sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyen hükümlerdendir. Ancak özel kanunlardaki hükümler saklı tutulmuştur.

## Ç. İfa Yeri

TBK 89 f. 1 uyarınca para borçları alacaklının ödeme zamanındaki yerleşim yerinde ifa edilir. TTK m. 1432 f. 1 c. 1 uyarınca prim, borçlunun/sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinde gösterilen adresinde ödenir. Aynı düzenlemenin c. 2'de ise sigorta sözleşmesinde gösterilen adres dışında primlerin hâlihazırda ödendiği bir yer varsa, orada ödeneceği düzenlenmiştir<sup>8</sup>. TTK m. 1452 uyarınca bu düzenleme emredici değildir. Dolayısıyla taraflar arasında TBK düzenlemesi veya başka bir kural kararlaştırılabilir.

## D. İfa Şekli

Kural olarak prim peşin ödenecektir. (TTK m. 1430 f. 1 c. 2). Buna karşılık taraflar bunun aksini, primin taksitle ödenmesini, kararlaştırabilir.

TTK m. 1430 f. 2 uyarınca kural olarak prim nakit olarak ödenecektir. Taksitli ödeme kararlaştırılırsa, ilk taksitin nakit ödenmesi şartıyla izleyen taksitler için kambiyo senedi düzenlenebilir. (TTK m. 1430 f. 2 c. 2). Bu düzenlemede ilk taksit için nakit ödeme şartı ifadesine yer verilmesinin gerekçesinin, "sigorta korumasının başlayacağı anın tespitine ilişkin uyumsuzlukları önlemek" olduğu ileri sürülmüştür<sup>9</sup>. Bu hüküm aksine sözleşme şartları, TTK m. 1452 f. 2 uyarınca geçersizdir. Ancak uygulamada, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinin tek ödemede peşin olarak ödendikleri primin daha düşük olduğu örneklerde,

<sup>7</sup> Bkz. Birinci Bölüm/III/B.

<sup>8</sup> TTK m. 1432 f. 1 c. 2 hükmündeki düzenlemenin Borçlar hukuku genel ilkeleri uyarınca ifa yerinin örtülü olarak değiştirilmesi olarak incelendiği bir çalışma için bkz. Demirsatan, **a.g.m.**, s. 372.

<sup>9</sup> Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 57.

ödemeler kredi kartıyla yapılmaktadır. Yüksek primli poliçelerde ise genellikle prim ödemesi taksitler hâlinde planlanmakta, vadesi geldikçe sigortacının hesabına havale edilmektedir. Öğretide, kredi kartı<sup>10</sup> ve havale ödemeleriyle<sup>11</sup> ilgili mevzuatta bir düzenlemenin yer almamasının eksiklik olduğu ifade edilmektedir<sup>12</sup>.

## E. İfa Zamanı

Prim alacağının ne zaman muaccel olacağına ilişkin kural, TTK m. 1431 f. 1'de yer almaktadır. Primin taksitle ödenmesinin kararlaştırılması durumunda, karada ve denizde eşya taşımalarına ilişkin sigortalar dışında, sigorta sözleşmesi kurulur kurulmaz<sup>13</sup> ve poliçenin teslimi<sup>14</sup> karşılığında prim alacağının ilk taksiti

<sup>10</sup> Kredi kartı ile yapılan ödemelerde sigortacıya paranın geçtiği zaman çok sonra olmaktadır. Ayrıca kredi kartı sınırının aşılması veya sistemsel sebeplerden ötürü çekim sağlanamaması ve sonrasında sigorta ettirene ulaşılamaması durumları kredi kartı yolu ile yapılan ödemelerin başlıca sorunlarından. Kanun koyucu mevcut durumda kredi kartıyla prim ödenmesine ilişkin bir düzenleme içermemesine rağmen uygulamada satışın sayıca fazla olduğu sigorta branşlarında düzenlenen poliçeler sıklıkla kredi kartı ödemeleri ile kurulmaktadır. Yargıtay'ın kredi kartı ödemelerini primin nakden ödenmesi olarak kabul ettiği bir karar, TTK m. 1430'un 6762 sayılı TTK'daki karşılığı olan m. 1294 uyarınca verilen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 15.03.2007 tarih, 2005/12907 E. ve 2007/4513 K. nolu kararıdır. Bu karara konu davada, işyeri yangın poliçesi kapsamında primin sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan bir üçüncü kişinin kredi kartından tahsili için kredi kartı bilgileri verilmiştir. Ancak kart bilgilerinin yer aldığı formda kredi kartının güvenlik kodu bilgisinin yanlış girilmesi sebebi ile prim ödemesi kredi kartından tahsil edilememiş, bu sebeple prim peşinatı rizikonun gerçekleşmesinden önce ödenememiştir. Yerel mahkeme, davacı sigortalının talebini, prim yatırlamadığından ve primin kredi kartından ödenip ödenmediğini takip etmesi gerekenin sigortalı olması ve dolayısıyla sigortacının rizikoyu taşıma borcunun henüz başlamamış olması gerekçeleriyle davayı reddetmiştir. Davacının kararı temyiz etmesi sonucunda, on üç kez güvenlik kodu hatası ile primi tahsil edemeyen sigortacının primi tahsil edememesinin gerekçesi formda güvenlik kodu bilgisinin sigorta ettiren tarafından yanlış yazılması değil; aksine sigorta ettiren tarafından doğru yazılmasına rağmen bilginin sigortacı tarafından ödeme sistemine girilmesi sırasında hata yapıldığı anlaşılmıştır. Dolayısıyla TMK m. 2 uyarınca sigortacı sigortalıyı durumdan haberdar etmediği için kusurlu bulunarak zarardan sorumlu tutulması yönünde karar veren Yargıtay, yerel mahkemenin kararını bozmuştur.

<sup>11</sup> Diğer ödeme şekilleriyle ilgili açıklamalar için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 350; Kayıhan, **Prim**, s. 170-178.

<sup>12</sup> Memiş, **TTK Görüş**, s. 99. Yazara göre, kredi kartından prim ödemesinin çekildiği an prim ödenmiş sayılmalıdır. Ancak buradaki asıl sorun, bir önceki dipnotta özetlenen Yargıtay kararında olduğu gibi, kredi kartı bilgilerine sahip olan sigortacının bir şekilde prim miktarını çekmemesi ve bu arada rizikonun gerçekleşmesi sorunudur. Konunun yargı önüne tekrar taşınması durumunda, Yargıtay'ın bu kararı doğrultusunda karar vermesi yerinde olacaktır.

<sup>13</sup> Kanunda her ne kadar sözleşme kurulur kurulmaz denilse de bu ifadenin yerinde olmadığı hakkında bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 334. Yazar bu ifadenin "sözleşme kurulduktan sonra gecikmeksizin" şeklinde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir. Bunun sebebi sözleşme kurulduktan sonra sigorta ettirene kısa bir ödeme hazırlığı süresi tanınmaktadır.

<sup>14</sup> Burada poliçenin tesliminden anlaşılması gerekenin uygulamada olduğu gibi poliçenin kuryeyle sigorta ettirene ulaştığı zaman olarak kabul edilebilir. Poliçenin düzenlenmesi ve sigorta ettirene verilmesinde süre bakımından TTK m. 1423 uygulanır. Bkz. İkinci Bölüm/III/B.

muaccel olur. Deniz araçları sorumluluk sigortasında da aynı kural geçerlidir. Sonraki taksitlerin ödeme günleri sigorta poliçesinde belirtilir. Öte yandan prim taksitle ödenmeyecekse, bir kerede peşin olarak ödenecekse, poliçe teslim edildiğinde borcun tamamı muaccel olacaktır.

Primin taksitle ödenmesinin kararlaştırıldığı bir sözleşmede, sigortanın geçerli olduğu süre içerisinde rizikonun gerçekleşmesi durumunda primin ne zaman muaccel olacağı TTK m. 1431 f. 3'te düzenlenmiştir. Bu durumda, "ödenecek sigorta tazminatına ilişkin primlerin tümü" muaccel olur. Bu ifadenin muğlak olduğu; ödenecek sigorta tazminatının poliçede belirtilen sigorta bedeline oranı olarak anlaşılabilmesi, ancak bunun uygulamada sorunlar yaratabileceği ifade edilmiştir<sup>15</sup>.

Uygulamada özellikle prim tutarı yüksek olmayan deniz araçları sorumluluk sigortalarında, bir kerede peşin olarak yapılacak prim ödemesi sigortacı tarafından önceden talep edilmektedir. Taksitle prim ödemesinin yapıldığı durumlarda ise sigorta sözleşmesinin kurulması genelde ilk taksitin ödenmesiyle paralel olarak gerçekleşmektedir.

## F. Temerrüt

Prim ödemede temerrüt konusunu iki gruba ayırarak incelersek, birincisi ilk primin veya primin tamamının bir kerede ödenmesinin kararlaştırılmasına rağmen zamanında ödenmemesi hâlidir (TTK m. 1434 f. 2). İkincisi ise ilk prim taksitinin değil de, sonraki primlerin zamanında ödenmemesi durumudur<sup>16</sup> (TTK m. 1434 f. 3).

İlk primde temerrüdün söz konusu olması durumunda sigortacının, ödeme yapılmadığı sürece, vadeden başlayarak üç ay içerisinde sigorta sözleşmesinden cayma hakkı bulunmaktadır<sup>17</sup>. Prim alacağıın, muacceliyet gününden itibaren üç ay

<sup>15</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 339; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 58.

<sup>16</sup> Konuyla ilgili 6762 sayılı TTK dönemindeki düzenleme ve hukuki durum için bkz. Zehra Şeker, "Sigorta Ettirenin Taksitlendirilmiş Primi Ödeme Borcunda Temerrüde Düşmesinin Sonuçları", **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. M. Kemal Oğuzman'a Armağan, S. 1, 2002, s. 655-656; Şeker Öğüz/Sevinç Kuyucu, **Sigorta Hukuku**, s. 43; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 287; Mertol Can, "Sigorta Ettirenin Sigorta Primini Ödeme Borcunu İfade Temerrüde Düşmesinin Sonuçları", **BATİDER**, C. XXIII, S. 1, 2005, s. 168-174; Kayıhan, **Prim**, s. 199 vd.

<sup>17</sup> Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 172-175'te, caymanın hukuki niteliğini sözleşme öncesi beyan görevinin yaptırımı bakımından incelemiştir. Sigorta hukukundaki caymanın Borçlar hukukundaki cayma ile aynı olmadığını öncelikle vurguladıktan sonra (ayrıca bkz. Rona Serozan, **Sözleşmeden Dönme**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 142-143), cayma bakımından önemli olanın

içerisinde dava ve icra takibi yoluyla istenmemesi durumunda<sup>18</sup> sözleşmeden cayılmış olunur. Ancak belirtmek gerekir ki, prim borcu için icra takibi başlatılması durumunda poliçe geçerli olarak devam edecektir. Üç aylık sürede cayma hakkını kullanabilecek sigortacı için sigorta ettirene herhangi bir bildirim yapma görevinin yüklenmemiş olması, sigorta ettirenin tüketici olması durumunda, tüketicilerin korunması ilkesine aykırı olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir<sup>19</sup>.

Sonraki primlerde temerrüdün söz konusu olması durumunda ise sigortacı, sigorta ettirene ya noter aracılığıyla ya da iadeli taahhütlü mektupla ihtarname göndermelidir. Göndereceği ihtarnamede sigorta ettirene on günlük bir süre vererek, sigorta ettirenin borcunu bu süre içerisinde yerine getirmesini; aksi hâlde, on günlük sürenin sonunda sigorta sözleşmesinin feshedilmiş sayılacağını ihtar eder. Bu sürenin bitiminde borç ödenmemiş ise sigorta sözleşmesi feshedilmiş sayılmaktadır<sup>20</sup>. Ayrıca, sigortacının sigorta ettirenin temerrüdü nedeniyle TBK'dan doğan hakları saklıdır. Bu hüküm sigortalı ve sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyecek hükümlerdendir (TTK m. 1452 f. 3). Bununla birlikte TBK m. 125 uyarınca sigortacının yukarıda belirtilen on günlük feshi ihbar hakkı yerine, (a) aynen ifayı istemek ve gecikme tazminatı talep etmek hakkı bulunmaktadır. Bundan başka (b) aynen ifayı istemek ve gecikme tazminatı talebinden vazgeçerek, sigorta sözleşmesinden cayma hakkını kullanmak ve olumsuz zarar talep etmesi de

---

sözleşmeyi ileriye mi yoksa geçmişe etkili mi sonlandıracağını tespiti olduğunu ve bunun da sigorta sözleşmesinin ani veya sürekli edimli borç ilişkisi olup olmadığının tespitiyle mümkün olacağını açıklamaktadır. Bkz. Şeker, **Sigorta Sözleşmesinin Hukukî Niteliği**, s. 1056-1057; Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, 174-175. Yazar, sigorta sözleşmesi genel kabule göre sürekli borç ilişkisi niteliğinde ve ileriye etkili sona erecekse de 6762 sayılı TTK m. 1290 ve TTK m. 1441 düzenlemeleriyle kanun tarafından özel bir düzenleme getirildiği ve sözleşmenin geçmişe etkili olarak sona ereceği ifade edilmektedir.

Sigorta sözleşmesinin kurulmasından önceki safhada söz konusu olan bu değerlendirmeyi, sözleşmenin kurulmasından sonra prim ödeme borcunu yerine getirmemesi durumunda sözleşmeyi sonlandırma şekline uyarladığımızda sonucun ne olacağı sorusu önem taşımaktadır. Demirsatan, **a.g.m.**, s. 376'da, TTK m. 1432 f. 2 hükmünde yer alan cayma hakkının bu hüküm kapsamında Borçlar hukukunda sözleşmeden dönmeye karşılık geldiği ifade edilmiştir. Gerekçesi burada caymanın sözleşmenin kurulmasına ilişkin olmaması, kurulmuş sözleşme kapsamında borç ihlaline ilişkin olması olarak ifade edilmektedir. Borçlar hukukunda sözleşmeden dönme, geçmişe etkili sonuç doğuracağından bu görüş makul görünmektedir.

<sup>18</sup> Hükümün uygulandığı bir yargı kararı örneği için bkz. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. HD'nin, 05.04.2017 tarih, 2017/125 E. ve 2017/155 K. nolu karar, (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 02.07.2018. Sigorta ettirenin primin ilk taksidini ödememesi sebebi ile sigortacının üç ay içinde dava veya icra takibi yolu ile sözleşmeden cayma yolunu seçtiği anlaşılmaktadır.

<sup>19</sup> İrem Aral Eldeleklioğlu, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 22, Y. 11, Güz 2012/2, s. 214.

<sup>20</sup> Fesih beyanının hüküm doğurmasıyla birlikte, sözleşme ileriye etkili olarak sona erecektir.

mümkündür. Ancak sigortacının sigorta ettirene süre vermeden sigorta sözleşmesini feshetme imkânı bulunmamaktadır. Başka bir ifadeyle TBK m. 124 hükmünde yer alan süresiz olarak fesih imkânı burada uygulanmamalıdır<sup>21</sup>.

Temerrüdün ortaya çıkış anı ve sonuçları uygulanacak yaptırım bakımından önem taşımaktadır. Özellikle sözleşme değişikliği anlamına gelen prim artırılması hâllerinde, değişiklik sonrası ödenmesi gereken prim, izleyen prim niteliği taşıyacaktır<sup>22</sup>.

Her iki temerrüt tipi bakımından sigorta ettirene bildirim yapılmasının gerekip gerekmeyeceği farklı düzenlemeye tâbidir. Sonraki primlerde temerrütte sigorta ettirene bildirim yapılması gerekirken; ilk primde temerrütte buna gerek yoktur. İlk taksidi veya tamamı bir defada ödenmesi gereken prim alacağının, muacceliyet gününden itibaren üç ay içinde dava ve takip yoluyla istenmemiş olması hâlinde sözleşmeden cayılmış olur (TTK m. 1434 f. 2). Sigortacı ilk primde temerrüt bakımından sigorta ettirene veya brokerine bildirim yapabilir. Sonraki primlerde temerrütte, sigorta ettirene bildirim yapılmalıdır. İstenirse brokere de bilgi verilebilir. Ancak bu durumda sigortacı, yasal bildirim yükümlülüğünden kurtulamayacaktır. Bundan başka, bir sigorta sözleşmesi döneminde sigorta ettirene iki kez ihtar gönderilmesi durumunda (yasal usule uygun olarak noter veya iadeli taahhütlü mektupla) sigortacıya sigorta dönemi sonunda hüküm doğurmak üzere sigorta sözleşmesini feshetme imkânı tanınmaktadır<sup>23</sup> (TTK m. 1434 f. 4).

Prim ödemede temerrütle ilgili son olarak, zorunlu sigortalara ilişkin TTK m. 1484 f. 1 ve f. 2 düzenlemelerini açıklamak gerekir. Buna göre sigorta ettirenin prim ödemede temerrüde düşmesiyle yasal usule uygun olarak sigortacı, sözleşmeyi

<sup>21</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 380'de yazar, TBK m. 124'ün burada uygulanmasının veya sigorta hukukunda bu düzenlemeye paralel bir düzenleme yapılmasının sigortacılığın yerleşmiş uygulamalarına ve kurallarına tamamen ters olduğu ifade etmiştir. Gerçekten de böyle bir durumda TBK m. 124 ile izin verilen olanak olarak kesin vadeli işlemin, kesin şekilde öngörülen vade sonunda prim ödenmemesi durumunda prim ödeme borcunun ifasının sonradan kabul edilmemesi sonucunu doğuracağı ve bununla birlikte sigortacıya vade sonunda sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı tanıyacağı anlaşılmaktadır. Bu düzenlemenin Sigorta hukukunda uygulanmaması gerektiğine ilişkin diğer görüşler için bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 249; Can, **Sigorta Sözleşmesi**, s. 62.

<sup>22</sup> Kemal Şenocak, "Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Sözleşmesinde İlk Primin Ödenmesi", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVII**, 27 Aralık 2013, Ankara, BTAHE, 2015, s. 165.

<sup>23</sup> Demirsatan, **a.g.m.**, s. 382-383. Bundan başka, bu düzenlemenin Kira hukukundan Sigorta hukukuna taşındığına ve bu sebeple Sigorta hukukuna yabancı ve gereksiz bir düzenleme olduğuna ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 379; Ulaş, **Zarar Sigortaları**, s. 83.



feshettikten sonra, sözleşme kapsamında zarar görene zorunlu sigorta miktarına kadar ve yetkili merciye bildirimden bir ay sonrasına kadar ödeme yapmaktan kurtulamayacaktır. Milletlerarası sözleşmelerde düzenlenen zorunlu sigortalarda da benzer bir ay koşulu yer aldığından TTK'da bu hükmün zorunlu sigortalar için öngörülmüş olması, zarar göreni koruyan bir hüküm olduğundan yerindedir. Buna karşılık, bir ay sonrasında sözleşmenin sona ermiş olacağına ilişkin sigortacının bildirim yapması gerekip gerekmediği belirsizdir. Sigorta ettirenin bu bir aylık sürede ikinci bir sigorta sözleşmesi kurması durumu düzenlenmemiştir<sup>24</sup>. Sonuç olarak sigortacı için fazladan bir ay süreyle riziko taşıma borcu söz konusu olduğundan, bu düzenlemenin sonucu sigorta primine yansımaktadır.

### III. Sigorta Ettirenin Görevleri

#### A. Genel Olarak

Sigorta ettirenin görevleri, TTK kapsamında beyan görevi, bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevi, zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma görevi ve sigorta sözleşmesinde öngörülen görevlerin yerine getirilmesidir.

Sigorta ettirenin görevleri<sup>25</sup> borç ve yükümlülük niteliğinde değildir<sup>26</sup>. Medeni hukuk öğretisinin külfet<sup>27</sup> kavramına karşılık sigorta hukuku öğretisinde

<sup>24</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 425.

<sup>25</sup> Görev sigorta sözleşmesinin kurulmasından önce, sigorta sözleşmesi sırasında veya rizikonun gerçekleşmesinden sonra, sözleşmenin varlığının devam edebilmesi için sigorta ettiren ve/veya sigortalının yerine getirmesi gereken davranış biçimleridir. Bkz. Ünan, **Sigorta Ettirenin Görevleri**, s. 97; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 270; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 217; Yazıcıoğlu, **Sınıflama Klotu**, s. 38; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 195; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 33 ve görevlerin hukuki niteliğini açıklayan görüşler için s. 34-40.

<sup>26</sup> Borç ve yükümlülük kavramları hakkında bkz. Eren, **Borçlar Hukuku Genel**, s. 27 ve 29; Şeker, **Yük Sigortası**, s. 194, dn. 632'de paragraf 1'de yer alan Alman hukuku öğretisinden bazı yazarlar. Ayrıca bkz. Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 115 dn. 8. Benzer şekilde sigorta ettirenin prim ödeme borcu dışındaki yükümlülüklerinin borç niteliğinde olmadığına ilişkin bkz. Taşkın, **Hayat Sigortası**, s. 245.

<sup>27</sup> Külfet ve görev için bkz. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Borçlar Hukuku**, s. 30. Külfet/görev kavramlarını karşılayacak şekilde İngiliz hukukunda *duty*; Alman hukukunda *Obliegenheit* kavramları kullanılmaktadır. Ayrıca, Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 118'deki dn. 27'de Alman ve İsviçre hukuku kaynaklarında kullanılan *Obliegenheit* teriminin sözlük karşılığının yükümlülük ve görev olacak şekilde yer verildiğini ifade etmiş; ancak s. 118'deki külfet başlığı altında külfet kavramının karşılığı olarak *Obliegenheit* terimine yer vermiştir. Türk hukukunda yükümlülük kavramının karşılığı olarak ise *Pflicht* terimine yer vermiştir. Şeker, **Yük Sigortası**, s. 194 ise

sigorta ettirenin yerine getirmesi gereken durumlar ifade edilirken çoğunlukla görev<sup>28</sup> kavramı kullanılmaktadır. Bundan başka ödev<sup>29</sup>, yükleniti, gerekli davranış gibi kavramlara da benzer anlama gelecek şekilde yer verilmektedir.

Görevlerin hukuki niteliği bakımından varılacak sonuç, görevin borç niteliğinde olmadığıdır<sup>30</sup>. “Külfet, görev” kavramları kullanıldığında anlatılmak istenen durumun ihlalinde, “borç” ihlaline nazaran daha hafif bir yaptırıma maruz kalınmakta; örnek olarak bir hakka sahipken o hakkı kaybetmek söz konusu olmaktadır. Zira görev ihlalinde öngörülen yaptırım tazminat değildir. Görev yerine getirilmediğinde bu husus, talep veya dava edilemeyecektir. Ayrıca bazı görevler sigorta ettirenden başka kimseler tarafından da yerine getirilebilmektedir<sup>31</sup>. Hukukumuzda görev ihlalinde uygulanacak yaptırıma ilişkin genel bir hüküm de bulunmamaktadır. Dolayısıyla görev olarak nitelendirdiğimiz her davranışa aykırılığın sonucu, o görev türüne özel olarak farklı şekilde düzenlenmiştir<sup>32</sup>.

---

*Obliegenheit* terimine görev kavramının karşılığı olacak şekilde yer vermiştir. Nomer, **Borçlar Hukuku**, s. 16, § 8.6’da *Obliegenheit* terimine, külfet, gerekli davranış, yükleniti kavramlarını karşılayacak şekilde yer vermiştir. Ayrıca bkz. Serozan/Baysal/Sanlı, **Borçlar Hukuku Özel Bölüm**, s. 5.

Külfet ve görev ile aynı anlamda kullanılmış olan yükleniti kavramının *Obliegenheit* karşılığı ile Alman hukukunda ilk olarak Sigorta hukukunda ortaya çıkması ve sonradan özel hukukun tamamına yayıldığıın Alman hukuk öğretisindeki şart teorisi ve diğer teoriler çerçevesinde açıklandığı çalışma için bkz. Nejat Aday, **Özel Hukukta Yükleniti Kavramı ve Sonuçları**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 19 vd.; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **Borçlar Hukuku Birinci Cilt**, s. 32. Yazarlara göre külfet kavramı Sigorta hukukundan Borçlar hukukuna aktarılmıştır.

<sup>28</sup> Sigorta hukukunda “görev” teriminin kullanımına örnekler: Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 253; Kaner, **Tehlike**, s. 308; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 386; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 215 vd.; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 21, dn. 1; Omağ, **Rizikonun Ağırlaşması**, s. 88; Memiş, **Yangın Sigortası**, s. 155; Didem Algantürk Light, “Sigorta Sözleşmesi Süresi İçinde Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 22, Y. 11, 2012/2 Güz, s. 1-8.

Sigorta hukukunda “külfet” teriminin kullanımına örnekler: Kemal Şenocak, “Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortada Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti”, **Halûk Konuralp Anısına Armağan**, C. 3, Osman Berat Gürzumar (Ed.), Ankara, Yetkin Yayınları, 2009, s. 901; Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 41; Özdamar, **Aydınlatma Yükümlülüğü**, s. 83; Can, **Sigorta Hukuku 2009**, s. 292.

<sup>29</sup> Sigorta hukukunda görev veya külfet kavramı yerine “ödev” kavramının kullanımına örnek ise Şaban Kayıhan, “Alman ve Türk Özel Sigorta Hukukunda Sigorta Ettirenin Kurtarma Ödevi”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 9, S. 1-2, 2005, s. 513.

<sup>30</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 273; Samim Ünan, “Sözleşmesel Görevler”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVII**, 27 Aralık 2014, Ankara, BTHAE, 2016, s. 11; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 217; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 33-34.

<sup>31</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 273-274; Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 217-219.

<sup>32</sup> Alman hukukunda görevlerin hukuki niteliklerine ilişkin öğretilerde çeşitli teorilerin ileri sürüldüğü ve bunlardan baskın olanın şart teorisi olduğu ve Türk hukukunda da uygulanmasının önerildiği görüş için bkz. Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 219. Ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 270-273; Ünan, **Sigorta Ettirenin Görevleri**, s. 101. Karş. Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 34-40. Teorilerle ilgili bilgi için ayrıca bkz. Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 270-271; Yazıcıoğlu, **Tekne**

## B. Beyan Görevi

Sigorta ettirenin sigortacıya bazı hususlarda beyanda bulunmasına ilişkin bu görevi TTK'da dört safha olarak düzenlenmiştir<sup>33</sup>. Birincisi sözleşme öncesi beyan görevi, ikincisi sözleşme teklifinin yapılmasıyla sözleşmenin kabulü arasındaki beyan görevi<sup>34</sup>, üçüncüsü sözleşme süresi içerisinde beyan görevi ve dördüncüsü riziko gerçekleştiğinde rizikoyu beyan görevidir. Bu düzenlemeler TTK m. 1452 f. 3 uyarınca nisbî emredicidir, sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilememektedir. Sigorta genel şartları ve özel şartlarında burada yer verilen hükümlerle bu şartlar arasında uyumsuzluk olduğu takdirde ve bu uyumsuzluğun sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine olduğu durumda TTK düzenlemesi uygulanacaktır.

---

**Sigortası**, s. 217-218. Ayrıca, hukukumuzda farklı görev ihlallerine farklı yaptırımların öngörülmesinin bütün görevleri kapsayacak genel bir tanım verilmesini olanaksız kıldığına ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, **Tek Sigortası**, s. 1188. Buna karşılık Alman hukukunda eski Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu §6(1) hükmünde hem rizikonun gerçekleşmesinden önce hem de rizikonun gerçekleşmesinden sonra akdi görevlerin yerine getirilmesine ilişkin temel esaslar sigorta ettiren aleyhine aksi kararlaştırılmayacak şekilde (eski Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu §15a) düzenlenmiştir. Hükmün 2008 yılından itibaren geçerli hâli Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu §28'de düzenlenmiştir. Çeşitli farklılıklar içeren bu düzenlemeyle ilgili bilgi için bkz. Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 15; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 532.

<sup>33</sup> Öğretide beyan yerine daha çok ihbar kavramı kullanılmaktadır. Bu çalışmada TTK'daki beyan kavramının kullanımı tercih edilmiştir. Bkz. Zehra Şeker Ögüz, "Sözleşme Öncesi İhbar Görevi", **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 155; Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 33; Zehra Şeker, "Sigorta Ettirenin Akit Öncesi İhbar Görevine İlişkin Alman Eyalet Yüksek Mahkemesi Kararının Değerlendirilmesi", **Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı**, C. 1, İstanbul, 2001, s. 547; Fırat Öztan, Sigorta Akdinin İnikadında İhbar Mükellefiyeti, BTHAE, Ankara, 1966, s. 36; Beyan kavramını tercih eden yazarlar için ise bkz. İbrahim Ağsakal, **Sigorta Sözleşmesinde Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğüne Aykırılık ve Sonuçları**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015, s. 8; Sevçican Aydın, **Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlali Halinde Sigortacının Hakları**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2018, s. 44.

<sup>34</sup> TTK m. 1443 hükmünde sigorta sözleşmesine ilişkin teklifin yapılmasıyla kabulü arasındaki değişiklikler hakkında sözleşmenin yapılması sırasındaki beyan yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1435 ilâ m. 1442 hükümleri kıyas yoluyla uygulanır denilmekte olduğundan bu konu ayrıca açıklanamamaktadır. Bkz. Şeker Ögüz, **İhbar Görevi Makale**, s. 157 ile Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 90-92. Yazar s. 92'de belirtmektedir ki, beyan görevinin geçerli olduğu süre zaten sözleşmenin öncesinde bir zamana tekabül etmektedir. Bundan dolayı hükmün kıyasen uygulanacağı belirtilmemiş olsa da sözleşme öncesi bir dönem için sözleşme öncesi ihbara ilişkin hükümlerin uygulanması gerekecektir. Burada, sözleşme öncesi ihbar görevinin ikinci kez yerine getirilmesi gerektiğine benzer bir durum ortaya çıkmaktadır ancak hangi zorunlu durumlarda bu görevin ikinci kez yerine getirilmesi gerektiği belirtilmemektedir. Yazarın önerisi, Alman hukukunda olduğu gibi, sigorta ettirenin sözleşme öncesi ihbar görevini yerine getirmesi sonrasında, sigortacı tarafından sigorta ettirenin ilk ihbarına ilişkin sigorta ettirene bir soru sorması durumunda sigorta ettirenin buna vereceği cevabın, ikinci kez sözleşme öncesi ihbar görevinin yerine getirilmesi olarak kabul edilmesi şeklindedir.

# 1. Sözleşme Öncesinde Beyan Görevi

## (a) Görevin Yerine Getirilmesi

TTK m. 1435 ilâ 1442 hükümlerinde “sözleşmesinin yapılmasında” kenar başlığı altında sözleşme öncesi beyan görevi düzenlenmiştir. Bu görevi yerine getirmekle yükümlü kişi, sigorta ettirendir<sup>35</sup>. Bildiği veya bilmesi gereken tüm önemli hususları sigortacıya bildirmelidir<sup>36</sup>. (TTK m. 1435 f. 1 c. 1) Bu noktada TTK m. 1412 uyarınca sigorta sözleşmesinin kurulmasında bilgi sahibi olan sigortalı ve temsilci de beyan ile yükümlüdür. Zira davranışlarının dikkate alınması gereği bu hükümde düzenlenmiştir<sup>37</sup>. Sözleşme öncesi beyan görevinin muhatabı ise TTK m. 1435 uyarınca sigortacı veya onun temsilcisi olan sigorta acentesidir.

Sözleşme öncesi beyan görevinin yerine getirilmesi gereken zaman TTK m. 1435’te, “sözleşmesinin yapılması sırasında” şeklinde ifade edildiğinden, sigorta ettirenin bu görevi en geç sözleşmenin kurulması anında yerine getirilmelidir<sup>38</sup>.

İhbar beyanının içeriği TTK m. 1435 f. 1 c. 1’de düzenlenmiştir. Buna göre sigorta ettiren, “tüm önemli hususları” sigortacıya iletmelidir<sup>39</sup>. Sigortacıya

---

<sup>35</sup> Sorumluluk sigortalarında sigorta ettiren dışında sigortalı, sigorta brokeri veya temsilcisinin ihbar yükümlüsü olup olmadığı önemli bir konudur. Sigortalı için TTK m. 1412 hükmü geçerli olup, sigortalının sigorta sözleşmesinden haberdar olması koşulu ile sigortalının ihbarının da geçerli sayılabileceği anlaşılmaktadır. Ancak TTK m. 1412 hükmünün gerekçesinde de belirtildiği gibi, bu kural TBK genel kuralları çerçevesinde sözleşmenin tarafı olmayana o sözleşmeden doğan borçların yüklenemeyeceğine ilişkin esasın istisnasını oluşturmaktadır. Sigortalının ihbar yükümlüsü olmasına ilişkin bkz. Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 280; Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 264; Ağsakal, **a.g.e.**, s. 59-62; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 63 ve 203; Şeker Öğüz, **İhbar Görevi Makale**, s. 156. Sigorta brokeri için bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Sigorta ve Reasürans Brokerliği ve Brokerlik Faaliyeti Dolayısıyla Kurulan Hukuki İlişkiler”, **Prof. Dr. M. İhsan Ulusan’a Armağan**, Atilla Altop/Rudolf Welsler/Cüneyt Bellican/Nihal Ural Çınar/Güler Gümüşsoy Karakurt (Ed.), C. 3, İstanbul, Seçkin Yayıncılık, 2016, s. 785; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 75; Ağsakal, **a.g.e.**, s. 67. Temsilci için bkz. Ağsakal, **a.g.e.**, s. 63; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 69.

<sup>36</sup> Bildirimin muhatabı olan sigortacı dışında sigorta acentesi ve sigorta brokerine yapılan bildirim hakkında bilgi için bkz. Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 80-88; Yazıcıoğlu, **Sigorta Aracıları**, s. 152-153; Ağsakal, **a.g.e.**, s. 80-86.

<sup>37</sup> Kemal Şenocak, “TTK m. 1412 Anlamında Sigorta Ettirenin Temsilcileri”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 194-195.

<sup>38</sup> Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 88-89; Ali Ayli, “Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kuruluşundaki İhbar Yükümlülüğüne İlişkin Hükümlerin, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Çerçevesinde Yeniden Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan**, Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2005, s. 191.

bildirilmeyen, eksik veya yanlış bildirilen hususlar, sözleşmenin yapılmamasını veya değişik şartlarda yapılmasını gerektirecek nitelikteyse önemli kabul edilir<sup>40</sup>. Sigortacı tarafından yöneltilen hem yazılı hem de sözlü sorular önemli soru niteliğinde değerlendirilmektedir (TTK m. 1435 f. 1 c. 3) . Her somut olayda önemli hususun ne olup ne olmadığı ayrı ayrı belirlenmelidir<sup>41</sup>.

Bir hususun önemli husus olup olmadığının tespitinde sigortacının, objektif ölçütleri mi yoksa kendi subjektif değerlendirmelerini mi esas alması gerektiği belirsizdir. Bunun için öncelikle sigorta sözleşmesinin zorunlu olup olmadığına bakılmalıdır. Öğretide sigortanın zorunlu olmadığı takdirde sigortacının subjektif değerlendirme yapmasında bir engel bulunmadığı ancak objektif ölçütlerin nazara alınması gerektiği ifade edilmektedir<sup>42</sup>. Bu görüş, deniz araçları sorumluluk sigortası açısından oldukça önemlidir. Her ne kadar DASSGŞ ve DASST yalnızca bu sigorta branşının zorunlu kısmı için düzenlenmiş olsa da; uygulamada deniz araçları

---

<sup>39</sup> Yargıtay 11. HD'nin 14.03.2016 tarih, 2015/8151 E. ve 2016/2748 K. nolu kararı ile 26.03.2013 tarih, 2011/4708 E. VE 2013/5886 K. nolu kararlarında da vurgulandığı üzere, sigortacının sorusu üzerine veya herhangi bir soru sorulmadan karşı taraf sözleşmenin yapılması sırasında kendisinin bildiği ve sigortacının sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektirecek tüm hâlleri sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. (Çevrimiçi) www.lexpera.com.tr, 02.07.2018.

<sup>40</sup> Hükümde yer alan değişik şartlar ifadesine ilişkin bkz. Kender, **TTK Görüş**, s. 18; Ayli, **İhbar Yükümlülüğü**, 190; Kemal Şenocak, “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin İhbar Külfetine Önemli Bir Bakış”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 19-20 Haziran 2014, 2015, s. 109. Ayrıca, bu ifadenin isabetsiz bir seçim olduğuna; bu ifadenin kapsamında hem daha ağır hem de daha hafif şartların girebileceği; riziko ile ilgili önemli bir hususun varlığının kabulünde sigortacının sözleşme yapmamasını gerektiren hâller yanında sigortacının ek prim talep edebileceği veya bazı rizikoları kapsam dışında bırakabileceği, muafiyet öngörebileceği hâllerin de dikkate alınması gerektiğine ilişkin bkz. Kemal Şenocak, “Sorumluluk Sigortalarında Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 182-183.

<sup>41</sup> Önemli hususa ilişkin TTK'da yer verilen bir düzenleme de TTK m. 1439 f. 1 c. 3'te yer alır. Bu düzenlemeye göre sigortacının önemli hususu öğrenmemesinde sigorta ettirenin kusuru varsa, sigorta ettiren tarafından önemli sayılamaması durumu değiştirmeyecektir. Bu düzenlemeye örnek olarak deniz araçları sorumluluk sigortasında sözleşme kurulmadan önce sigorta ettirenin geminin bilgilerine ilişkin soru formunu doldururken geminin hasar kaydına veya teknik özelliklerine ilişkin ilettiği belgeler içeriğinde yer almayan bir bilgiyi kendince önemsiz olarak nitelendirmesi sonucu sigortacıya bildirmemesi verilebilir. Böyle bir durumda sigortacı lehine bir durum oluşacak, sözleşme kurulmadan önce gemide yapılan sömreyde veya başka bir şekilde sigortacının farklı bir yoldan elde edeceği bu bilgi, sigorta ettiren/sigortalı aleyhine sonuç doğurabilecektir. 6762 sayılı TTK'nın yürürlükte olduğu dönemde yayımlanan bir çalışmada önemli hususların sigortacının kararı üzerinde kesin bir şekilde etki yapmasına gerek olmadığı; önemli hususların, sadece bu karara etki yapmaya elverişli olmasının yeterli olduğu ifade edilmiştir. Bkz. Öztan, **İhbar**, s. 38.

<sup>42</sup> Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 98-100'de yazar, bir hususun önemli husus olup olmadığının tespitinde ileri sürülen görüşlere yer vermiştir. Önemli hususlara ilişkin ayrıca bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 413-416; Ağsakal, **a.g.e.**, s. 21-25.

sorumluluk sigortası sözleşmeleri bu sigorta türünün bağlı teminatlarını da içerir şekilde bir bütün olarak kurulmakta ve sigorta sözleşmelerinin içeriğine dâhil edilmektedir. Bu çerçevede deniz araçları sorumluluk sigortasında bir hususun önemli bir husus olup olmadığına karar verilirken o önemli hususun ihbar edilmemesinin hangi teminatı etkilediği ve o teminatın zorunlu olarak sigorta sözleşmesinin kurulmasına sebep olan teminatlardan biri olup olmadığı incelenmelidir. Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası kapsamında sigortacı, zorunlu teminatlarına ilişkin bir hususun önemli husus olup olmadığına karar verirken objektif kriterleri; isteğe bağlı teminatlarına ilişkin bir değerlendirme yaparken ise subjektif kriterleri esas alabilir. Bu bakımdan çalışmamız bakımından geminin elverişlilik belgelerinin içeriğinin gerçeği yansıtmaması örnek olabilir. Gerçekten de geminin denize, yola, yüke elverişli olup olmadığına ilişkin belgelerin düzenlenmesinde gerçeğe aykırı beyanda bulunulması önemli husus olarak değerlendirilmelidir<sup>43</sup>.

Sözleşme öncesi beyan görevi deniz araçları sorumluluk sigortalarında hem beyan hem de liste yöntemiyle yerine getirebilir<sup>44</sup>. Uygulamada sözleşme öncesi

<sup>43</sup> TTK m. 1090 f. 1 uyarınca kaptanın görevleri arasında geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına dikkat etmek yer almaktadır. Bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 129; Kaner, **Deniz Ticaret Hukuku I-II**, s. 110-113. Gemiye ve yüke ilişkin belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek bu kapsamda sayılmaktadır. Bu doğrultuda her gemide bulunan denize elverişlilik belgesi, geminin denize karşı fiziki dayanıklılığını gösterir. Bkz. İsmail Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, Cilt 3, Madde: 816-1475, İstanbul, Beta Yayınları, 2004, s. 2473-2475; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 164. Bu belge sadece karine teşkil eder, geminin fiilen ve hakikten denize elverişli olması şarttır. Bkz. Yargıtay 11. HD'nin 25.01.1985 tarihli 1985/74 E., 1985/163 K. nolu kararı; Mertol Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt 1, Giriş, Gemi, Deniz Hukuku Kişileri, TK 816-1015, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2003, s. 35. Geminin yola elverişliliği ise öncelikle denize elverişli olan bir gemide, geminin yakıtı, personelin kumanyası dahil olmak üzere yolculuğun selamete tamamlanabilmesi için gerekli tüm malzemelerin ve tüm personelin gemide bulunması, geminin taşıyacağı yükün taşıma kapasitesini aşmaması anlamına gelmektedir. TTK m. 932 f. 2'de düzenlenmiştir. Bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 165; Cenk Murat Ersözlü, **Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 50; Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 36.

Geminin yola elverişlilik belgesi ise geminin bir limandan diğer limana gidebilmesine izin veren belge olarak tanımlanabilir. Süresi o sefer ile sınırlıdır. Denize elverişlilik belgesi için geçerli olan yalnızca karine teşkil ettiğine ilişkin kabul, yola elverişlilik belgesi için de geçerlidir. Bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 51. Geminin yüke elverişliliği ise geminin ambarlarının yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli hâlde bulunması hâlidir. TTK m. 932 f. 3 uyarınca soğutma tesisatı da dahil olmak üzere, geminin eşya taşımada kullanılan kısımlarının, eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olmasını ifade eder. Bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku**, s. 165; Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 37; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 51-52. Bunu ispat eden belgeye ise geminin yüke elverişlilik belgesi denir.

<sup>44</sup> Liste yöntemine ilişkin bilgi için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 426-432; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Makale**, Liste yöntemi dışında beyan yöntemi ve karma yöntemle ilişkin

beyan görevi çoğunlukla sigorta brokerinin sigortacıdan temin ederek önceden elinde bulundurduğu soru listesini sigorta ettirene iletmesi ve sigorta ettirenin bu soru listesini doldurmasıyla yerine getirilmektedir<sup>45</sup>. Sigortacı, sigorta ettirene, cevaplaması için sorular içeren bir liste vermişse, sunulan listede yer alan sorular dışında kalan hususlara ilişkin olarak sigorta ettirene hiçbir sorumluluk yüklenemez; meğerki, sigorta ettiren önemli bir hususu kötüniyetle saklamış olsun (TTK m. 1436 f. 1). Bu noktada listede yer almayan sorular dışında sigorta ettiren, sigorta sözleşmesini etkileyecek başka önemli bir husus varsa, bunu da iletmelidir. Sigortacı da liste dışında öğrenmek istediği hususlar varsa bunlar hakkında da soru sorabilir (TTK m. 1436 f. 2).

Son olarak, deniz araçları sorumluluk sigortası kurulmadan önce sigorta ettirene gönderilen soru listesinin sigorta ettiren tarafından hiç doldurulmaması sonrasında sigorta sözleşmesi kurulursa, (a) sigorta ettirenin sigortacıya önemli hususları beyan yükümlülüğünü yerine getirdiği sonucuna varılamaz<sup>46</sup>; (b) sigortacının cayma hakkı düşmüş sayılır (TTK m. 1442 f. 1).

### (b) Yaptırım

Sözleşme öncesi beyan görevine aykırılık, beyanın eksik veya yanlış yapılması ya da hiç yapılmaması şeklinde gerçekleşebilir. Bu aykırılığın yaptırımı rizikonun gerçekleşmesinden önce ve rizikonun gerçekleşmesinden sonra öğrenilmesine göre ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Rizikonun gerçekleşmesinden önce beyan görevine aykırı davranışın öğrenilmesi durumunda sigortacının iki seçeneği bulunmaktadır. Birincisi sözleşmeden cayma, ikincisi ise prim farkı istemektir (TTK m. 1439 f. 1).

---

açıklamalar için bkz. Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 102-104; Bozer, **Sigorta Hukuku 1965**, s. 224; Ağsagal, **a.g.e.**, s. 38-47. Liste ve beyan yöntemlerinde külfetin ihlali için bkz. Senocak, **Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti**, s. 185-186.

<sup>45</sup> TTK m. 1436 yazılı sorular kenar başlığı ile liste yöntemine ilişkin bilgiler vermişse de, TTK'nın sözleşme öncesi beyan görevinin yerine getirilmesi bakımından münhasıran bir yöntem belirlememiştir. Bkz. Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 105; Kabukçuoğlu Özer, **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, s. 262.

<sup>46</sup> Başka bir sigorta sözleşmesi türü bakımından varılan aynı sonuç için bkz. Yargıtay 11. HD'nin 26.03.2013 tarih, 2011/4708 E. VE 2013/5886 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 17.05.2017.

Sigortacı “cayma” seçeneğini TTK m. 1439 f. 1 hükmünün TTK m. 1440 hükmüne yaptığı gönderme uyarınca sigorta ettirenin beyan görevini ihlal ettiğini sigortacının öğrendiği tarihten itibaren on beş gün içerisinde yapacağı beyan ile kullanabilir. Burada henüz riziko gerçekleşmemiş olduğundan, ihlalin yaptırımı bakımından nedensellik bağına ve kusura ilişkin bir koşula yer verilmemiştir<sup>47</sup>.

Sigortacının ikinci seçeneği olan prim farkı istemek için on günlük süresi vardır ancak bu sürenin ne zamandan başlayacağı kanunda belirtilmemiştir. Sigortacı tarafından prim farkı talebinin sigorta ettirene ulaştığı an başlangıç süresi olarak kabul edilebilir. Sigortacının prim farkı talep etme seçeneğini tercih etmesi durumunda, sigorta ettiren ek primi ödemediği takdirde sigorta sözleşmesi devam edecektir. Eğer sigorta ettiren ek primi ödemezse, sigortacı sözleşmeden cayma hakkını kullanmış sayılır<sup>48</sup>.

Sigortacının sözleşmeden cayma yolunu seçmesi veya sigortacının ek prim talebinin sigorta ettiren tarafından kabul edilmemesi hâlinde sözleşmeden cayılmış sayılması hâlinde sigortacı kural olarak primleri iade yükümlülüğü altındadır. Bunun istisnası TTK m. 1441’de düzenlenen sigorta ettirenin kasten ihlale sebep olmasıdır. Böyle bir durumda sigortacı rizikoyu taşıdığı süre boyunca prime hak kazanacaktır.

Sigortacı dört hâlde sözleşmeden cayma hakkını kullanamamaktadır<sup>49</sup>. Bu hâllerden üçü TTK 1442, biri ise TTK m. 1438 hükmünde düzenlenmiştir. Bunlar

---

<sup>47</sup> Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 125; Şenocak, **Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti**, s. 187. Şeker Ögüz, **a.e.**, s. 192’de ayrıca, rizikonun gerçekleşmesinden önce sözleşme öncesi beyan görevinin ihlal etmesi sebebiyle kusur ve nedensellik bağı unsurları dikkate alınmaksızın sözleşmeden cayılması ile sigortacının ek prim talebinin sigorta ettiren tarafından kabul edilmemesi durumunda sözleşmeden cayma ve son olarak rizikonun gerçekleşmesinden sonra sözleşme öncesi beyan görevinin ihlal etmesi sebebiyle hem kast hem de nedensellik bağının varlığı sonucunda sözleşmeden cayma durumlarını Alman hukukundaki “ya hep ya hiç/*Alles oder Nichts Prinzip*” ilkesinin yansımaları olarak değerlendirmektedir. Bu ilkenin hukuki temeline ilişkin açıklamalar için bkz. Şeker Ögüz, **a.e.**, s. 183-190.

<sup>48</sup> Borçlar Hukukunda dönme, Sigorta Hukukunda cayma terimleri için bkz. Üçüncü Bölüm/dn. 17. Ayrıca, caymanın geçmişe mi ileriye mi etkili olduğuna ilişkin 6762 sayılı TTK zamanında yapılan tartışmalara ilişkin olarak bkz. Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 170-174. TTK m. 1441’de düzenlenen cayma hakkının geçmişe etkili olarak sigorta sözleşmesini sonlandıracağına ilişkin bkz. Ünan, **TTK Görüş**, s. 139; Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 176; Memiş, **TTK Görüş**, 101; Şenocak, **Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti**, s. 187-188.

<sup>49</sup> Sözleşme öncesi beyan görevinin ihlal edildiğinin rizikonun gerçekleşmesinden önce öğrenilmesinin yaptırımlarından biri olarak yukarıda açıklanan sigortacının cayma hakkının dört hâlde kullanılamayacağını düzenleyen “cayma hakkının düşmesi” başlıklı TTK m. 1444’ün, sözleşme öncesi beyan görevinin ihlalinin rizikonun gerçekleşmesinden sonra öğrenilmesi durumunda mevcut olan hakların (TTK m. 1439 f. 2) düşmesi bakımından geçerli olup olmadığı sorusu önem taşımaktadır. TTK m. 1444’te yalnızca “cayma” ifadesine yer verildiğinden bu soruya ilk bakışta



cayma hakkının kullanımından vazgeçilmesi, caymaya sebep olan ihlale sigortacının sebep olması, sigortacının sigorta ettirene sorduğu sorulardan bazılarının cevapsız bırakılmasına rağmen sigorta sözleşmesini kurması<sup>50</sup> ve sigortacının sigorta ettirenin kendisine iletmediği hususu önceden bilmesidir.

Sözleşme öncesi beyan görevinin ihlalinin rizikonun gerçekleşmesinden önce öğrenildiği durumda cayma hakkını elde eden sigortacının, prim farkı isteyip<sup>51</sup> on gün beklemek yerine sigorta sözleşmesini cayma yoluyla sonlandırması daha olasıdır. Buna karşılık sigortacı prim farkı talep edebilir. Bu durumda sigortacının on günün sonunda sigorta ettirene sözleşmeyi cayma yoluyla sonlandıracağı konusunda bildirim yapma zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak bu bildirim yapması tavsiye edilmektedir<sup>52</sup>.

Uygulamada çoğunlukla karşılaşılan durum, rizikoyu bildirim görevine aykırılığın rizikonun gerçekleşmesinden sonra öğrenilmesidir<sup>53</sup>. Bu halde, kusur<sup>54</sup> ve

---

kolaylıkla olumsuz cevap verilebilecektir. Bununla birlikte m. 1444'ün içeriğinde düzenlenen üç hâlin somut olaydaki örneğe uygulanabilir bulunması hâlinde TTK m. 1439 f. 2'deki hakların kullanımının ortadan kalkması bakımından en azından değerlendirilmesi gerektiği görüşündeyiz. Bu konuda, TTK m. 1442'nin "yalnızca sigortacının sözleşmeden caydığı hâllerde değil; yaptırım uygulanan tüm hâller bakımından uygulanabileceği" görüşü öğretide ileri sürülmektedir. Bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Cilt 1**, s. 460.

<sup>50</sup> TTK m. 1442 f. 1 b. (c) uyarınca sigortacının sözleşmeden cayma hakkını kullanamayacağı üçüncü hâl olan "sigortacının sorulardan bazılarının cevapsız bırakılmasına rağmen sigorta sözleşmesini kurması" durumunun hukukî temeli olan sigortacının rizikoyu değerlendirme yükümlülüğünü ihlaline ilişkin bkz. Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 156. Alman hukukunda varlığı kabul edilen sigortacının rizikoyu değerlendirme yükümlülüğünü ihlal etmesine (a.e., s. 152, dn. 371) ilişkin yazarın değerlendirmesi için ayrıca bkz. a.e., s. 154-156. Yazara göre beyan görevinin yerine getirilmesi yollarından biri olan liste yönteminde cevapsız bırakılan sorulara rağmen sözleşmenin kurulması durumunda sigortacının cayma yaptırımını uygulaması kısıtlayan c bendinin amaca uygun yorum ilkesi doğrultusunda her hâlde uygulanmaması gerekir; bazı istisnalar öngörülmelidir.

<sup>51</sup> TTK m. 1439 f. 1 uyarınca yer verilen ifade, "prim farkını kabul" şeklindedir. Sigorta ettirenin prim farkını kabul etmesine rağmen 10 gün içerisinde ödeme yapmaması durumunda ne olacağı belirsizdir. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 439'da yer verilen görüşe göre, "prim farkı hususunda sonraki primlere ilişkin TTK m. 1434 f. 3 değil; ilk prime ilişkin m. 1434 f. 2 uygulanmalı ve sigortacının on günlük süre içinde prim farkını kabul eden ve fakat ödemeyi derhal gerçekleştirmeyen sigorta ettirene karşı sigorta sözleşmesinden her an cayabileceği fikri üstün tutulmalıdır."

<sup>52</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 439; Şeker Öğüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 135 ve 169. Şeker Öğüz, menfaatler dengesinin gözetilmesinin bu sonuca ulaşılmasına sebep olduğunu ifade etmiştir. Sigorta ettirene yalnızca bildirim yapılması değil; bir aşama daha ileri giderek, sigortacının sigorta sözleşmesini geçmişe etkili olacak şekilde sonlandıracağına ilişkin bildirim yanıtında sigorta ettirene bir gerekçe verilip verilmemesi gerektiği hususunun da Alman hukukunda tartışmalı olduğu, yazarın Türk Hukuku bakımından görüşünün ise sigorta sözleşmesinin güven esasına dayandığı gerekçesi ile bildirim yanında gerekçesini de sigorta ettirene iletilmesi şeklinde olduğu hakkında bkz. a.e., s. 136-138; Ağsakal, a.g.e., s. 149. Sigortacıların kanunda bildirim yapma zorunluluğu bile mevcut değilken; sigorta ettirenlere yapacağı bildirim içerisinde gerekçeye yer vermelerini beklemek, olması gereken hukuk bakımından yerinde bir tespittir.

<sup>53</sup> Hükümdeki ifadenin eleştirisi için bkz. Şenocak, **Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti**, s. 190.

nedensellik bağına<sup>55</sup> ilişkin koşullar önem taşır. Rizikonun gerçekleşmesinden sonra beyan görevine aykırılığın yaptırımı üç aşamayla açıklanabilir (TTK m. 1439 f. 2).

İlk olarak kusur kademesine göre sigorta ettirenin beyan görevini kasten ihlal etmesi ve bu ihlalle rizikonun gerçekleşmesi arasında nedensellik bağıının bulunması düzenlenmiştir. Bu durumda sigortacının ödeme borcu ortadan kalkmaktadır<sup>56</sup>. Ayrıca rizikonun gerçekleşmesi ve bildirilmeyen veya yanlış bildirilen husus arasında nedensellik bağı aranmaktadır (TTK m. 1437).

İkinci olarak, sigorta ettiren beyan görevini yine “kasten” ihlal ettiği; ancak sigorta ettirenin ihlali ile rizikonun gerçekleşmesi arasında “nedensellik bağı”nın bulunmaması düzenlenmiştir. Kanunun ifadesiyle “*sigortacı, ödenen prim ile ödenmesi gereken prim arasındaki oranı dikkate alarak sigorta tazminatını öder*”. Bunun anlamı sigorta tazminatından indirim yapılmasıdır. Sigorta tazminatında yapılacak indirimde, ödenen primle ödenmesi gereken prim arasındaki oran esas alınacaktır (TTK m. 1439 f. 2 c. 2).

Üçüncü olarak, sigorta ettirenin kusurunun kast derecesinde olmadığı (örneğin ihmal ise), ancak sigorta tazminatının ödenmesine veya rizikonun gerçekleşmesine etki edecek nitelikte bir kusur olması hali düzenlenmiştir. Bu durumda kusur dikkate alınarak sigorta tazminatından indirim yapılması gerekir. Sigorta tazminatında yapılacak indirimde esas alınacak oran, bir önceki kademedeki olduğu gibi ödenen primle ödenmesi gereken prim arasındaki orandır (TTK m. 1439 f. 2 c. 2).

Sözleşme öncesi beyan görevinin yaptırımını düzenleyen TTK m. 1439 oldukça karmaşık şekilde kaleme alınmıştır. Öğretide kusur ve nedensellik bağıının varlığının aranmasının uygulamada zorluklar çıkaracağına işaret edilmektedir<sup>57</sup>. Konuyla ilgili bir Yargıtay kararında, detaylı bir inceleme yapmaksızın nedensellik bağıının varlığını kabul edildiği anlaşılmaktadır<sup>58</sup>.

---

<sup>54</sup> Ağsagal, **a.g.e.**, s. 113-123.

<sup>55</sup> TTK “bağlantı” ifadesini tercih etmişse de bu çalışma kapsamında “nedensellik bağı” ifadesinin kullanımı tercih edilmiştir. Ağsagal, **a.g.e.**, s. 123-132.

<sup>56</sup> Kastın varlığına rağmen bir de nedensellik bağıının aranmasının sigorta ettirenleri hak ettiğiinden fazla koruduğuna ilişkin bkz. Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 126.

<sup>57</sup> Şeker Ögüz, **Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, s. 126; Omağ, **TTK Tasarı**, s. 32.

<sup>58</sup> Yargıtay 17. HD'nin 31.03.2016 tarih, 2016/1884 E. ve 2016/4088 K. nolu kararı; Yargıtay 11. HD'nin 26.03.2013 tarih, 2016/1884 E. ve 2016/4088 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 17.05.2017.

## 2. Sözleşme Süresi İçerisinde Beyan Görevi

### (a) Görevin Yerine Getirilmesi

Sigorta ettirenin üçüncü safhadaki beyan görevi, sigorta sözleşmesinin devamı sırasında yerine getirilmelidir. Bu görev öğretide rizikoyu ağırlaştırmama görevi olarak adlandırılmaktadır<sup>59</sup>. Rizikonun ağırlaşması, tehlike durumunun sigortacı için uygun olmayan bir şekilde değişmesi anlamına gelir<sup>60</sup>. Sigortacının önceden dikkate alma imkanı olmadığı bu hal, edim-karşı edim dengesini bozmaktadır<sup>61</sup>. Rizikonun ağırlaşması objektif ve subjektif riziko ağırlaşması olmak üzere iki türlü gerçekleşebilir. Objektif riziko ağırlaşmasında sigorta ettirenin herhangi bir fiili olmadan riziko ağırlaşmaktadır<sup>62</sup>. Bu durum, üçüncü bir kişinin fiiliyle veya hiç kimsenin herhangi bir fiili olmaksızın gerçekleşmektedir. Sigorta ettirenin buradaki tek görevi sigortacıya beyanda bulunmaktır. Subjektif riziko ağırlaşmasında ise rizikonun ağırlaşmasına sigorta ettiren sebep olmakta veya izin vermektedir<sup>63</sup>. Sigorta ettirenin subjektif riziko ağırlaşmasındaki görevi, rizikoyu ağırlaştırmamak (TTK m. 1444 f. 1) ve eğer riziko ağırlaşmışsa bunu sigortacıya beyan etmektir<sup>64</sup> (TTK m. 1444 f. 2).

Rizikonun ağırlaşması durumunda sigorta ettirenin görevi TTK m. 1444 f. 1 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre, sigorta ettirenin rizikoyu ağırlaştırmama görevinin süresi, TTK m. 1444 f. 1’de “sigorta sözleşmesi yapıldıktan sonra”

<sup>59</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 273-274; Kaner, **Tehlike**, s. 317; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 464 ve 469, Şeker Ögüz/Sevinç Kuyucu, **Sigorta Hukuku**, s. 60; Omağ, **Rizikonun Ağırlaşması**, s. 41; Kemal Şenocak, “Sigorta Ettirenin Rizikoyu Ağırlaştırmama ve Rizikonun Ağırlaşması Halinde Ağırlaşan Rizikoyu İhbar Külfeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 201.

<sup>60</sup> TTK’da tanımı bulunmamaktadır. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 469; Evrim Akgün, “Türk Hukuku ve Avrupa Sigorta Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (PEICL) Çerçevesinde Rizikonun Ağırlaşması ve Hafiflemesi”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi**, C. 8, 2012 (Mart-Nisan), S. 91-92, s. 171-174; Nisim Franko, “Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması (TTK m. 1291)”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IX**, Ankara, BTHAE, 1992, s. 112.

<sup>61</sup> Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 201.

<sup>62</sup> Omağ, **Rizikonun Ağırlaşması**, s. 66.

<sup>63</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 468; Omağ, **Rizikonun Ağırlaşması**, s. 65.

<sup>64</sup> Bu iki fıkranın birbiriyle uyumsuz olduğuna ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 475. Zira bilerek rizikoyu ağırlaştıran sigortacının bunu bildirmekle yükümlü tutulması gerçekçi görünmemektedir.

şeklinde ifade edilmiştir<sup>65</sup>. Bu sürede sigorta ettirenin veya sigorta ettirenin izniyle başkasının mevcut durumu ağırlaştırması söz konusu olursa, sigorta ettirenin sigortacıya beyan görevi bulunmaktadır.

Sübjektif riziko ağırlaşmasında ihbar görevi “derhal” yerine getirilmelidir (TTK m. 1444 f. 2). Objektif riziko ağırlaşmasında ise bu süre “beyan görevine aykırılığın öğrenilme tarihinden itibaren on gün”dür. Sübjektif riziko ağırlaşmasında sigorta ettirenin bu görevi, sigortacının izni olmadan, (i) rizikoyu veya mevcut durumu ağırlaştırarak tazminat tutarının artmasını etkileyici davranış ve işlemlerde bulunması veya (ii) sözleşme yapılırken açıkça riziko ağırlaşması olarak kabul edilmiş olan hususlardan birisinin gerçekleşmesi durumlarında doğmaktadır (TTK m. 1444 f. 1 ve f. 2). Dolayısıyla kural olarak sigortacının izni olmadan, sigorta ettirenin rizikoyu ağırlaştırmaması gerekmektedir. Objektif riziko ağırlaşması ise bu işlemlerin bu kişilerin bilgisi dışında yapılmasıdır (TTK m. 1444 f. 2).

Sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi süresi sırasında beyan görevine ilişkin DASSGŞ düzenlemesi m. C.2, DytSGŞ m. C.2’den değişiklikler yapılarak oluşturulmuştur. DytSGŞ, TTK değil; 6762 sayılı TTK’nın yürürlükte olduğu dönemde düzenlendiğinden, hükümlerin TTK doğrultusunda değiştirilmesi gerekmektedir. DASSGŞ m. C.’de aynı konudaki düzenlemeleri içeren TTK m. 1435 ilâ 1443 hükümlerine atıfta bulunulmalı, DytSGŞ ve 6762 sayılı TTK’dan alınan hükümler silinmelidir.

Sigorta sözleşmesinin kurulmasından sonra sigorta ettirenin beyan yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1444 ile sigortacının haklarına ilişkin TTK m. 1445’te yer alan düzenlemeler, DASSGŞ m. C.3’e altı fıkra hâlinde aynen alınmıştır<sup>66</sup>. Yalnızca sigorta sözleşmesinin feshi durumunda sigortacı tarafından Bakanlığa bildirim yapılması gereğinin aynı maddenin altına yedinci fıkra olarak eklendiği görülmektedir. Yukarıda belirttiğimiz üzere, TTK’da yer alan bir hükmün

---

<sup>65</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 470. Yazara göre, TTK’daki bu ifade yerine “sigorta ettiren tarafından sözleşmeyi kurmaya yönelik irade açıklaması yapıldığı andan (eğer sigorta ettiren sözleşme öncesi bildirim görevini daha önce yerine getirmişse, o andan)” ifadesinin kullanılması daha uygun olacaktır.

<sup>66</sup> DASSGŞ m. C.3, f. 1 ile TTK m. 1444 f. 1; f. 2 ile TTK m. 1444 f. 2; f. 3’ün ilk iki cümlesi ile TTK m. 1445 f. 1; f. 3’ün son (üçüncü) cümlesiyle TTK m. 1445 f. 4; f. 4 ile TTK m. 1445 f. 5; f. 5 ile TTK m. 1445 f. 6 tamamen aynıdır. Öte yandan, TTK m. 1445 f. 7 hükmünün genel şart içeriğine alınmadığı anlaşılmaktadır.

genel şarta aynen eklenmesine gerek yoktur, TTK hükmüne gönderme yapılması yeterlidir.

Deniz sigortası sözleşmelerinde rizikonun ağırlaşmasına sebep olabilecek duruma, İngiliz hukukunda *The Star Sea* davası örnek verilebilir<sup>67</sup>. Tekne ve makine sigortası sözleşmesi kapsamında sigortalı *Star Sea*, 29.05.1990 tarihinde Panama Kanalı yakınlarında meydana gelen yangın sonucunda, hükmî tam zıya olarak nitlendirilmiştir<sup>68</sup>. Yangın rizikosunun gerçekleşmesi üzerine geminin donatanı/sigorta ettireni sigortacıya tazminat talebi yöneltmiştir. Ancak sigortacı bu talebi, geminin denize elverişli olmadığı ve buna sebep olan olayların<sup>69</sup> kendisine beyan edilmediği gerekçesiyle reddetmiştir. Uyuşmazlık yargı yoluna taşınmıştır. Mahkeme, sigorta ettiren tarafından hasarın meydana gelişi öncesinde oluşan olaylarla ilgili olarak tüm bilgilerin sigortacıya iletilmediği ve bunun sigorta ettirenin beyan görevinin ihlali olduğu sonucuna varmıştır. Sözleşmenin kurulmasından sonra da sigorta ettirenin beyan görevi devam ettiğinden, sigorta ettirenin gerekli tüm bilgileri sigorta sözleşmesi süresince de sigortacıya beyan etmiş olması gerektiği vurgulanmıştır<sup>70</sup>.

Geminin durumunda meydana gelen değişiklik, sigortacıya bildirilmelidir. Bildirimin yapılmaması, ihlal niteliği taşıyacaktır. Rizikoyu ağırlaştırmamak, tüm bilgileri doğru ve eksiksiz olarak sigortacıya iletmeyi gerektirir<sup>71</sup>.

<sup>67</sup> Manifest Shipping Ltd. v. Uni-Polaris Insurance Co. Ltd (“The Star Sea”) [2001] 1 Lloyd’s Rep. 389.

<sup>68</sup> İngiliz hukukunda hükmî tam zıya, *constructive total loss* olarak ifade edilmektedir. Geminin kurtarılması masraflarının kurtarıldığı andaki değerini aşacak olması veya teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu hasarlanması hâlinde tamir masrafı onarılmış hâlinin değerini aşacak olmasıdır. Bkz. Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası**, s. 167; Gürses, **Marine Insurance**, Chapter 9, s. 17.

<sup>69</sup> *Star Sea*’nin kardeş gemileri (sister ships) olan *Centaurus* ve *Kastora*’da meydana gelen yangın hadiselerinin, *Star Sea*’de de gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu öngörülebilir olmasına rağmen, bu durum göz ardı edilmiş ve geminin denize elverişsizliğine neden olabilecek olaylar sigorta sözleşmesi kurulduktan sonra sigortacıya beyan edilmemiştir.

<sup>70</sup> [2001] 1 Lloyd’s Rep. 389, §74 ile 102.

<sup>71</sup> *Black King Shipping Corporation v Massie*, “*Litsion Pride*” [1985] 1 Lloyd’s Rep. § 511-512. Uyuşmazlık konusu olan gemi, “*Litsion Pride*”, savaş rizikolarına karşı sigortalanmıştır. Sigorta teminatının geçerli olduğu coğrafi alanın dışında geminin seyri söz konusu olduğunda, sigorta ettirenin sigortacıya beyanı üzerine ek prim karşılığında geminin bu bölgeye seyri mümkün kılınabilmektedir. Sigorta sözleşmesi kurulurken belirlenen coğrafi sınırın dışında kalan Bandar Khomeini’ye ulaşan gemiye, burada bir saldırı gerçekleştirilmiş ve gemi batmıştır. Davada, geminin bu bölgeye seyri öncesinde sigorta ettirenin sigortacıya yaptığı beyanın hukuka uygun olup olmadığı incelenmiştir. Sonuç olarak sigorta ettirenin beyanını “geçmiş tarihli” bir mektupla yapmış olması hileli beyan teşkil ettiğinden, geçerli bir beyan olarak nitelendirilmemiştir.

Sigorta sözleşmesinin süresi içinde sigorta ettirenin beyan görevini yerine getirmesinin riziko ağırlaşması yaratmasına üçüncü örnek, sigortalı geminin poliçede belirtilen sigorta bölgesi dışında seyri gerçekleşecekse ve bu durum ek prim alınmasını gerektiriyorsa, buna rağmen sigortacının bilgilendirilmemesidir<sup>72</sup>. Öte yandan geminin sigorta bölgesi dışında seyrinde ek primle sigorta teminatının devamına imkân bulunmadığı takdirde bu durum, kanaatimizce rizikonun ağırlaşmasına sebep olmasına örnek olmak yerine teminat dışı hâl olarak da değerlendirilebilir.

### (b) Yaptırım

Riziko ağırlaştığında sigortacıya TTK m. 1445 uyarınca bazı imkânlar tanınmıştır. Bunlar rizikonun gerçekleşmesinden önce ve sonra olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Rizikonun gerçekleşmesinden önce, rizikonun ağırlaştığını veya ağırlaşma ihtimalini veya sözleşmede riziko ağırlaşması olarak kabul edilebilecek olayların varlığını öğrenme tarihinden itibaren sigortacının, (i) sigorta sözleşmesini feshetme veya (ii) prim farkı isteme hakkı bulunmaktadır (TTK m. 1445 f. 1). Fesih hakkı için sigortacıya tanınan süre, bir ay; prim farkını talep için tanınan süre ise on gündür. Bu süreler, sigortacının mevcut durumun ağırlaşma ihtimalini veya rizikonun ağırlaştığına ilişkin olayların varlığını öğrendiği tarihten başlamaktadır. Sigorta ettirenin prim farkını kabul etmesi ve ek prim ödemesini yapması durumunda sigorta sözleşmesi geçerli olarak devam edecektir<sup>73</sup>. Sigorta ettirenin prim farkını kabul etmemesi durumunda ise sigortacının sigorta sözleşmesini fesih hakkı bulunmaktadır. Sigortacının fesih hakkını kullanması durumunda bu hak, doğası gereği ileriye etkili olarak hüküm ifade etmektedir.

<sup>72</sup> “*Litsion Pride*” [1985] 1 Lloyd’s Rep. 437. Uyuşmazlık konusuna ilişkin açıklamalar için bkz. bir önceki dipnot.

<sup>73</sup> Prim farkının talebinin kural olarak şekle tâbi olmadığı, tacirler arası beyanları düzenleyen TTK m. 18 f. 3’ün (güvenli elektronik imza kullanarak, elektronik posta ile beyan düzenlemesi) burada da uygulanabileceğine ilişkin bkz. Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 209.

Rizikonun artmasına, (i) sigortacının menfaati ile ilgili bir husus, (ii) sigortacının sorumlu olduğu bir olay, (iii) insani bir görevin yerine getirilmesi<sup>74</sup> sebep olduğu takdirde, sigortacıya sağlanan sigorta sözleşmesini feshetme veya prim farkı isteme hakkı uygulanmayacaktır (TTK m. m. 1445 f. 4). Ayrıca, sigortacının bu yaptırıma karar vereceği süre içerisinde rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigorta tazminatı, ödenen prim ile ödenmemesi gereken prim arasındaki oran dikkate alınarak hesaplanacaktır (TTK m. 1445 f. 7).

Riziko gerçekleştikten sonra (TTK m. 1445 f. 5) sigorta ettirenin ihmaliyle rizikonun ağırlaşması durumunda, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi öncesindeki beyan görevinde olduğu gibi kusur ve nedensellik bağı dikkate alınmaktadır. Şöyle ki sigorta ettiren rizikoyu ağırlaştırmama görevini ihlal ettiğinde, bu ihlalin sigorta tazminatına/rizikonun gerçekleşmesine<sup>75</sup> “etki edecek nitelikte” olması durumunda (nedensellik bağının varlığında), sigorta ettirenin ihmalinin derecesine<sup>76</sup> göre sigorta tazminatından indirim yapılacaktır<sup>77</sup>. Öte yandan sigorta ettirenin kusuru kast derecesinde ise nedensellik bağının varlığına göre bir değerlendirme yapılacaktır. Sigorta ettirenin kastıyla birlikte, görev ihlaliyle rizikonun gerçekleşmesi veya ödenecek sigorta tazminatı tutarı arasında bir nedensellik bağı bulunduğu takdirde, sigortacının sigorta sözleşmesini feshetme imkânı olur ve bu durumda sigorta tazminatı ödenmez<sup>78</sup> (TTK m. 1445 f. 5 c. 2). Sigorta ettirenin kasıtlı davranışıyla

---

<sup>74</sup> Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından akla gelebilecek bir örnek, geminin sapmasıdır. Böyle bir durumun söz konusu olması hâlinde geminin sapması haklı bir sebebe dayanmıyorsa, insani bir görevin yerine getirilmesi amacıyla yapıldı ise bu hüküm uyarınca sigortacı, haklarını bu örnek bakımından kullanmamalıdır. Bkz. Rodgers/Chuah/Dockray, **a.g.e.**, s. 84; Stephen Girvin, **Carriage of Goods by Sea**, Bölüm 25, Oxford, 2011, s. 400; Paul Todd, **Principles of the Carriage of Goods by Sea**, Abingdon, Routledge, 2016, s. 71; John F. Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, 7. bs. Essex, Longman, 2010, Chapter 2, s. 16-17.

<sup>75</sup> Riziko ağırlaşmasının yalnızca rizikonun gerçekleşmesine etki etmiş olması değil; meydana gelen değişikliğin zararın miktarına -sigortacının edimine- etki etmiş olması hâlinde de sigortacının edim yükümlülüğünden tamamen kurtulabileceğine ilişkin, bkz. Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 212.

<sup>76</sup> “İhmalin derecesi” ifadesinin “kusurun derecesi” olarak anlaşılması gerektiğine ilişkin bkz. Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 211.

<sup>77</sup> Nedensellik bağı, meydana gelen değişikliklerle gerçekleşen riziko arasında aranacaktır. Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 210.

<sup>78</sup> Fesih ifadesi yer aldığına göre, sözleşme ileriye etkili olarak sona erecektir. Şenocak, **Rizikoyu Ağırlaştırmama**, s. 208. Ancak öğretilerde fesih hakkının yerindeliliğine dikkat çeken bir yazar, önceden gerçekleşen bir riziko sebebi ile muaccel olacak sigorta tazminatını ödeme borcunu feshin ortadan kaldırmayacağını; dolayısıyla cayma veya dönme ifadesinin kullanılması gerektiği görüşünü ifade etmektedir. Bkz. Ali Ayli, Türk Ticaret Kanunu Taslağı, **SHD**, 2005, S. 1, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 235. Aynı doğrultuda bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 490. Yazara göre:

görevini ihlal ettiği halde ise ancak görev ihlali/değişiklik ile rizikonun gerçekleşmesi arasında bir nedensellik bağı bulunmadığı takdirde sigortacı, ödenen prim ve ödenmesi gereken prim arasındaki oranı dikkate alarak sigorta tazminatını ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1445 f. 5 c. 3). Bunun anlamı, sigorta tazminatından prim farkının düşülmesidir.

Yukarıda yer verilen fesih, prim farkı istemek, sigorta tazminatında indirimle gidilmesi veya sigorta tazminatının ödenmemesi gibi yaptırımlar, TTK m. 1444 f. 1’de belirtilen rizikoyu ağırlaştırmama görevine aykırı davranışın yaptırımıdır. Rizikonun ağırlaşması durumunda bunu beyan etmeyen sigorta ettiren hakkında ise TTK m. 1444 f. 2 uygulanacaktır. Buna göre rizikonun ağırlaştığının beyan edilmesi görevine aykırı davranılması durumunda TTK bir yaptırım öngörmemiştir<sup>79</sup>. Bu durumda TTK m. 1444 f. 1 hükmünde rizikoyu ağırlaştırmama görevine aykırı davranış için öngörülen yaptırımı uygulamak makul bir çözüm gibi görülmektedir.

Rizikoyu ağırlaştırmama görevini, sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinden kaynaklanan sözleşmesel görevleriyle ayırt etmek güçtür. Böyle bir örnekte hangi yaptırımın uygulanacağına karar vermek için her somut olayın ayrı şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. TTK’da buna ilişkin hüküm bulunmamaktadır. Ancak öğretide böyle bir belirsizlik durumunda tarafların hangi hükmün uygulanacağına ilişkin bir anlaşması olup olmadığına bakılmasının gerektiği ve eğer böyle bir anlaşma yoksa her iki yaptırım türünün de uygulanabilir olduğu ifade edilmektedir<sup>80</sup>. Konunun mahkeme önüne gelmesi durumunda taraf vekili müvekkili için dava avantajlı olan yaptırımı tercih edecektir. Henüz dava açılmasına gerek olmayan bir hadisede, aynı husus sigortacının adına sulh sürecini yürüten kişi tarafından tespit edilip kullanılmalıdır.

---

*“Hukukta fesih ileriye etkili olduğu için fesih sonucunda sigortacının fesih öncesinde doğan bir yükümlülüğünden kurtulması tam bir garipliktir.”* Aynı doğrultuda, özellikle fesih yerine cayma ifadesinin kullanılması ile sigorta dönemine ait primlere hak kazanma imkânı tanınması gerektiğine ilişkin bkz. Memiş, **TTK Görüş**, s. 102.

<sup>79</sup> Ayli, **TTK Görüş**, s. 235; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 492.

<sup>80</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 467.



### 3. Riziko Gerçekleştiği Takdirde Beyan Görevi

#### (a) Görevin Yerine Getirilmesi

Sigorta ettirenin<sup>81</sup> rizikonun gerçekleştiği takdirde sigortacıya “gecikmeksizin” bildirim yükümlülüğü, genel hükümler arasında, TTK m. 1446 f. 1 hükmünde düzenlenmiştir. “Gecikmeksizin” ifadesinden anlaşılması gereken, “mümkün olan kısa zamanda”dır<sup>82</sup>. Öte yandan sorumluluk sigortalarına özel bildirim yükümlülüğü, sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek hükümlerden biri olarak TTK m. 1475’te belirtilmiştir (TTK m. 1486 f. 3). Bu hükümde iki farklı süre öngörülmüştür. İlk olarak rizikonun gerçekleştiğini bildirim görevi için sigortalıya tanınan süre on gündür (m. 1475 f. 1). Sürenin başlangıcına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemişse de, rizikonun gerçekleştiğini öğrenme tarihi esas alınabilir. İkinci olarak, sigortalının kendisine yöneltilen tazminat istemlerini TTK m. 1475 f. 2 uyarınca derhal sigortacıya bildirmesi<sup>83</sup> gerektiği düzenlenmiştir<sup>84</sup>.

Belirlenmesi gereken diğer bir husus, sorumluluk sigortaları bakımından TTK m. 1475 ile TTK m. 1446 hükümleri arasındaki ilişkidir<sup>85</sup>. İki hükmün birlikte mi uygulanacağı yoksa TTK m. 1446 yerine m. 1475 hükmünün mü uygulanacağı belirsizdir. TTK m. 1475 hükmünün gerekçesinde bu sorunun cevabı yer almamaktadır<sup>86</sup>. Öğretide her iki görüş de ileri sürülmektedir. Katıldığımız çoğunluk görüşüne göre her iki hüküm birlikte uygulanmalıdır. Bu düzenleme ile ek bir ihbar süresi öngörülmekte olup, bu hâllerin dışındaki durumlarda TTK m. 1446 hükmü

<sup>81</sup> Bildirimin yükümlüsü sözleşmenin tarafı olan sigorta ettirendir. Ancak TTK m. 1412’ye göre sigorta ettirenin bilgisine ve davranışına kanunda sonuç bağlanan durumlarda, sigortadan haberi olması şartıyla sigortalının, temsilcisinin bilgisi ve davranışı da dikkate alınmaktadır. Konuyla ilgili bkz. Şenocak, **TTK m. 1412**, s. 194-195.

<sup>82</sup> Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 299. Bunun yerine belli bir sürenin öngörülmesinin yerinde olacağı yönünde bkz. Kender, **TTK Görüş**, s. 22. Buna karşılık gerekçede gecikmeksizin ifadesinden en kısa zamanın anlaşılması gereğiyle birlikte subjektif ve objektif duruma göre hâkime takdir hakkı tanıdığı ifade edilmektedir.

<sup>83</sup> TTK m. 1475 f. 2 uyarınca rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirim sonrasında veya TTK m. 1478 uyarınca zarar gören tarafından sigortacıya doğrudan başvurulduğu takdirde, TTK m. 1427’deki tazminat ödeme borcuna ilişkin hükümler uygulanmaktadır.

<sup>84</sup> Hükümde bunun aksinin kararlaştırılabileceği ifadesi yer almaktadır.

<sup>85</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 442; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 318; Kübra Yetiş Şamlı, “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin/Sigortalının Rizikonun Gerçekleşmesine Bağlı Görevleri”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 566.

<sup>86</sup> Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 566, dn. 32’de de aynı görüş yer almaktadır.

uygulanacaktır<sup>87</sup>. Şöyle ki hükümlerin uygulanma alanının incelenmesiyle sorunun cevabına ulaşmak mümkündür. TTK m. 1475 hükmünde yer verilen on günlük süre, tazminat talepleri değil; olaylar için geçerli iken<sup>88</sup>; rizikonun gerçekleştiğini bildirim ise TTK m. 1446 kapsamındadır. Zira TTK m. 1475 hükmünde riziko yerine olay teriminin kullanımı bu sonucu doğrulamaktadır. Yalnız TTK m. 1475 hükmünün uygulanmasına ilişkin karşı görüş<sup>89</sup> benimsendiği takdirde, olay değil de zarar esasının benimsendiği sigorta sözleşmelerinde rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevinin ortadan kalkması gibi kabulü mümkün olmayan bir sonuç doğmaktadır<sup>90</sup>.

“Olay”ın özelliği, rizikonun gerçekleşmesine sebep olmasıdır<sup>91</sup>. Yukarıda belirtildiği gibi, sorumluluk sigortalarında rizikonun ne zaman gerçekleşmiş sayılacağı hususunda TTK m. 1473 uyarınca aksi kararlaştırılabilecek olmakla birlikte, “olay esası” benimsenmiştir. Bu doğrultuda varılacak çözüm, sigortanın olay–zarar–talep esasları uyarınca düzenlenip düzenlenmediğine göre ayrı ayrı belirlenmesidir<sup>92</sup>. DASSGŞ’de rizikonun gerçekleşme anına ilişkin açık bir düzenleme yer almamaktadır. Buna rağmen DASSGŞ’nin mevcut hâliyle “zarar

<sup>87</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 269; Yazıcıoğlu, Riziko, s.442-444; Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 566.

<sup>88</sup> Bu düzenlemedeki olay ifadesinin olay esaslı poliçeleri ifade etmediği; bu maddenin hem olay esaslı hem de talep esaslı poliçelere uygulanması gerektiği görüşü için bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 318.

<sup>89</sup> Atamer, **Zarar Sigortaları**, s. 92.

<sup>90</sup> Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 567.

<sup>91</sup> Olayın rizikodan bağımsız da olabileceğine ilişkin bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 319. Yazar, rizikonun poliçede başka bir olgu olarak tanımlanması durumunda (örneğin zararın sebebi yerine zararın gerçekleşmesi, keşfedilmesi veya tazminat talebinin sebebinin riziko olarak tanımlandığında) zararın sebebinin bildirilmesinin farklı bir yasal görev teşkil edeceğini belirtmektedir. Son olarak görevin nitelendirilmesi ne olursa olsun yaptırım bakımından somut farklılık yaratmayacağı ifade edilmiştir.

<sup>92</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 443. Bu doğrultuda ilk olarak olay esaslı sorumluluk sigortalarında, riziko olarak belirlenen sorumluluk sebebi olay gerçekleştiğinde TTK m. 1446 f. 1 uygulanacak, sigorta ettiren bu olayı gecikmeksizin sigortacıya bildirecektir. Olayın sonucu olan zarar meydana geldiğinde ise TTK m. 1475 f. 1 uyarınca en geç on gün içerisinde bu durumu sigortacıya bildirecektir. Zarar görenin tazminat taleplerini ise TTK m. 1475 f. 2 uyarınca aksi kararlaştırılmadı ise sigortacıya derhal bildirecektir. İkinci olarak zarar esaslı sorumluluk sigortalarında zarar olayı gerçekleştiğinde TTK m. 1446 f. 1 uygulanacaktır. Burada TTK m. 1475 f. 1 uyarınca sigorta ettirenin on günlük süreye sahip olması ihtimali ancak sözleşmenin kurulmasından sonra gerçekleşen ve sorumluluk sebebi teşkil eden olaylar bakımından söz konusu olabilir. Son olarak zarar görenin tazminat talepleri, TTK m. 1475 f. 2 uyarınca aksi kararlaştırılmadı ise sigortacıya derhal bildirilecektir. Üçüncü ve son olarak ise talep esaslı sorumluluk sigortalarında ise talep gerçekleştiği anda riziko gerçekleştiğinden TTK m. 1446 uyarınca sigorta ettirenin gecikmeksizin bildirim yükümlülüğü mevcut olacaktır. TTK m. 1475 f. 1 uyarınca on günlük süre ise ettirenin sorumluluğunu doğuracak sebep ve/veya zarar olayını ancak sigorta sözleşmesinin kurulmasından sonra gerçekleşmesi durumunda uygulanabilir. Ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 567-568.

esaslı olarak düzenlendiği'nin kabul edilebileceğini önceden belirtmiş<sup>93</sup>. Bu doğrultuda zararın meydana geldiği gecikmeksizin TTK m. 1446 uyarınca sigortacıya bildirilmelidir. Buna karşılık riziko meydana gelmeden önce olayın gerçekleştiği örnekte bu durum on gün içinde; sigortalıya iletilen talep ise derhal sigortacıya ihbar edilmelidir (TTK m. 1475). Bunun için, hem olayın meydana geliş zamanı hem de talebin iletileceği zaman sigorta korumasının geçerli olduğu süre içinde olmalıdır<sup>94</sup>. Öte yandan belirtmek gerekir ki DASSGŞ m. B.1, f. 3 bildirim görevine ilişkin TTK düzenlemesinden farklı bir düzenleme içermektedir. Bu düzenleme: *“Tazminata yol açan olay, sigortalı tarafından öğrenildiği tarihten itibaren gecikmeksizin ve en geç on gün içinde; olay yurt dışında meydana gelmişse gecikmeksizin ve en geç yirmi gün içinde sigortacıya ihbar edilir.”* şeklindedir. Öncelikle, zarar esaslı bir sigortanın ihbar sürelerinin bildiriminde zarardan değil; olaydan söz edildiği, rizikodan söz edilmediği anlaşılmaktadır. Ayrıca deniz taşımacılığının kabotaj sınırları dışında yapıldığı hâllerin tamamında geçerli olmak üzere yirmi gün, kabotaj sınırları içindeki taşımacılıkta ise on günlük iki farklı süre uygulaması TTK ile uyumsuzdur. Bu iki farklı süre uygulamada karışıklığa sebep olabilir. Hem TTK m. 1452 f. 3 ile m. 1486 f. 3 uyarınca bu hükümlerin sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyeceği de hükme bağlanmıştır. Böyle bir durumda, TTK'dan farklı olan düzenlemenin sigorta ettiren ve sigortalı lehine düzenleme içermesi durumunda bu lehe kural uygulanabilir. Lehe olmadığı takdirde ise TTK hükümlerinin doğrudan uygulanması gerekir. İlk bakışta, on günden daha uzun bir zaman öngörülmesinden ötürü, yirmi günün sigorta ettiren/sigortalının lehine olacağı düşünülebilir. Öte yandan deniz araçları sorumluluk sigortasının teminatları kapsamında olan bir rizikonun sebep olacağı zararın, denizciliğin doğası gereği, sigortacıların yüksek tutarda muallak ayrılmasını gerektirecek nitelikte olması muhtemeldir. Bu doğrultuda uygulamada sigorta ettiren/sigortalılar, zararı/sebepl olayını/olayı derhal sigortacıya iletmeyi ve sigortacıdan gelen talimatlarla kendileri tarafından bazı davranışların yerine getirilmesiyle veya doğrudan sigortacının duruma müdahalesiyle sorumluluklarını azaltmaya çalışacaktır. Bu doğrultuda

<sup>93</sup> Bkz. İkinci Bölüm/IV/B, Rizikonun Gerçekleşme Zamanı.

<sup>94</sup> Yazıcıoğlu, **Riziko**, s. 443.

kanaatimizce uygulamada karışıklığa yol açılmaması adına TTK düzenlemeleri, DASSGŞ m. B.1 yerine uygulanmalıdır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevi, sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek hükümler arasındadır (TTK m. 1452 f. 3).

## **(b) Yaptırım**

Rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevinin yerine getirilmemesinin veya geç yerine getirilmesinin yaptırımı, TTK m. 1446 f. 2 ve f. 3'te düzenlenmiştir. TTK m. 1446 f. 2 uyarınca görev ihlalinin sigorta tazminatında artışa sebep olması hâlinde sigorta ettirenin kusurunun ağırlığına göre sigortacı, sigorta tazminatından indirim yapacaktır. Sigortacının bu durumu önceden öğrenmesi durumunda bu yaptırım geçerli olmayacaktır (TTK m. 1446 f. 3). Bundan başka, TTK m. 1475 f. 1 hükmünde öngörülen ihbar görevinin ihlali hâlinde de bu düzenlemeler geçerlidir (TTK m. 1475 f. 3).

Sonuç olarak rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevinin ihlaline yaptırım uygulanabilmesi için hem bu ihlalin sigortacının ödeyeceği sigorta tazminatında artışa sebep olması hem de bu ihlalin kusurlu<sup>95</sup> olması gerekmektedir<sup>96</sup>.

## **C. Bilgi Verme ve Araştırma Yapılmasına İzin Verme Görevi**

### **1. Görevin Yerine Getirilmesi**

Sigortacının riziko gerçekleştikten sonra rizikoya ilişkin kapsamlı bir değerlendirme yapması gerekmektedir. Bunun için sigorta ettiren, sigorta sözleşmesi uyarınca veya sigortacının talebi üzerine her türlü belgeyi sigortacıya makul bir süre içerisinde iletmekle yükümlüdür (TTK m. 1447 f. 1 c. 1). Ayrıca, gerekli görüldüğü

<sup>95</sup> Öğretide sigortacının sigorta tazminatında yapacağı indirimin kusurun ağırlığına göre yapılmasına ilişkin düzen eleştirilmektedir. Bkz. Kender, **TTK Görüş**, s. 22; Ünan, **TTK Görüş**, s. 143; Yazıcıoğlu, **Değerlendirmeler**, s. 87. Anlaşıldığı kadarıyla Ünan'ın temel aldığı görüş, ihlalde kusur şartının aranmasının uygun; ancak indirimin kusurun ağırlığına göre yapılmasının uygun olmadığı yönündedir. Bkz. Ünan, **Sigorta Ettirenin Görevleri**, s. 105.

<sup>96</sup> Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 563. Yargı kararları da bu yöndedir. Bkz. Yargıtay 17. HD'nin 20.06.2016 tarih, 2016/5254 E. ve 2016/7518 K. nolu kararı.

takdirde rizikonun gerçekleştiği yerde veya başka bir ilgili yerde sigortacının inceleme yapmasına izin vermeli ve kendisinden beklenen uygun önlemleri almalıdır<sup>97</sup> (TTK m. 1447 f. 1 c. 2).

Sigorta ettirenin bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevi, sigortacının talebiyle veya sigorta sözleşmesinde buna ilişkin bir düzenlemenin varlığı durumunda yerine getirilecektir. Görevin kapsamına ilişkin dikkat çeken bu düzenleme, görevin yerine getirilmediği durumda sigortacının talebinin sınırlarının ayrıca değerlendirilmesini gerektirebilir. Bu değerlendirme her somut olaya göre değişecektir. Öğretide TTK m. 1447 f. 1 uyarınca yalnızca bilgi belge vermenin makul sürede yapılmasına ilişkin bir görevin düzenlendiği, ancak görevin kapsamının belirlenmesinin sigortacıya bırakıldığı ifade edilmiştir<sup>98</sup>. Metinde belirtilen uygun önlemlerden ise sigortacının inceleme yapmasına olanak sağlayacak önlemlerin anlaşılması gerektiği bildirilmiştir<sup>99</sup>.

Sigorta ettirenin bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevinin zarar gören bakımından yansımaları, sorumluluk sigortaları bakımından TTK m. 1479 hükmünde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye aykırı sözleşme şartları TTK m. 1486 f. 2 uyarınca geçersiz kabul edilmiştir. Deniz araçları sorumluluk sigortalarının zorunlu teminatları bakımından önemli bir düzenleme, sigortacının zarar görenden bilgi alma hakkıdır (TTK m. 1479 f. 1 c. 1 ve 2). TTK’da bu konu, “sigortacıya tanınan hak” kenar başlığıyla düzenlenmişse de öğretide zarar görene yüklenen bir görev veya külfet olarak kabul edilmektedir<sup>100</sup>. Görevin kapsamı, olayın ve zarar tutarının belirlenmesi için sigortacıya bilgi sağlamaktır. Bu hakkın kapsamında zarar gören tarafından sigortacıya iletilmesi zorunlu olan belgeler, “sağlanması ihtimali bulunan” ve “istenilmesi haklı görülebilecek” tüm belgelerdir.

---

<sup>97</sup> TTK m. 1447’deki bu düzenlemenin yargı kararlarında vurgulandığı iki örnek için bkz. Yargıtay 17. HD’nin 17.01.2012 tarihli, 2011/3399 E. ve 2012/92 K. nolu kararı ile Yargıtay 11. HD’nin 06.11.2003 tarih, 2003/3487 E. ve 2003/10449 K. nolu kararları.

<sup>98</sup> Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 570. Görevin kapsamını belirlemek bakımından sigortacının yetkisinin sınırsız olmadığı ayrıca belirtilmiştir.

<sup>99</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 508.

<sup>100</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 372; Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 573. Bu düzenlemenin TTK m. 1447’nin uzantısı olduğuna ilişkin, TTK m. 1479’a ilişkin gerekçede yer verilen açıklamalar da bu sonuca ulaşmak için dikkat çekilen ifadedir.

Sigorta ettirenin bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme görevi, sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek hükümler arasında yer almaktadır (TTK m. 1452 f. 3).

## 2. Yaptırım

TTK m. 1447 f. 1’de sayılan görevlerin yerine getirilmemesi durumunda sigorta ettirenin ihlaline uygulanacak yaptırım, TTK m. 1447 f. 2 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre, sigorta ettirenin bu ihlalinin sigorta tazminatında artışa sebep olması durumunda, kusurun ağırlığına göre sigorta tazminatından indirim yapılacaktır<sup>101</sup>.

Sigortacının tazminat ödemesini yaptıktan sonra kendisine eksik veya yanlış bilgi verildiğini öğrenmesi ihtimalinin gerçekleşmesi, bilgi verilmemesi ve araştırma yapmasına izin verilmemesi ihtimalinin gerçekleşmesinden daha yüksektir. Bu sebeple, hükme aykırı davranış için öngörülen yaptırımının uygulanabilir olması için tazminatın çoktan ödenmesi gerekiyken, indirim yapılmasının değil; yapılan ödemenin bir tutarının iadesinin istenmesinin mümkün olabileceği öğretide ifade edilmiştir<sup>102</sup>. Zira sigorta tazminatını ödmeden önce gerçek durumu öğrenen sigortacı sigorta tazminatından indirimi kendisi yapabilir.

Zarar görenin sigortacıya bilgi verme görevine aykırı davranışının yaptırımı, TTK m. 1479 f. 1 c. 3 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre sigortacının ödeyeceği sigorta tazminatı tutarında “ihlalin etkisi oranında” indirim yapılması gerekir. Düzenlemeye göre bu durumda sigortacının sorumluluğu, zarar görenin bu zorunluluğu yerine getirseydi ödeyeceği tutarla sınırlıdır. Sigortacının tazminatta indirime gidebilmesi için durumun zarar görene yazılı olarak bildirilmesi şart koşulmaktadır<sup>103</sup>. Sigorta ettirenin bilgi verme görevinin ihlalinin düzenlendiği TTK

---

<sup>101</sup> Benzer bir görev ve benzer bir yaptırım PEICL 6:102’de de yer almaktadır. Bu husus *claims cooperation* (hasar hâlinde işbirliği) olarak adlandırılmaktadır. Bu düzenlemeye göre, sigorta ettiren veya sigortalının sigortacı ile bazı konularda işbirliğinde bulunması gerekir. Bunlar, rizikonun araştırılmasına ilişkin olarak, rizikonun sebebi ve etkileriyle ilgili, belge ve diğer delilleri ve rizioyla bağlantılı belirli yerlere erişimi sağlamaktır. Bkz. Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 226-228.

<sup>102</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 509.

<sup>103</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2**, s. 372’de yazılı bildirim içeriğinin belirtilmediğini ifade etmektedir. Bu konuyla ilgili yazar, Alman hukukunda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 120’nin

m. 1477 f. 2 hükmünün aksine burada zarar görenin bilgi verme görevinin ihlalinin düzenlendiği TTK m. 1479 hükmünde, kusur dikkate alınmamaktadır.

### **Ç. Zararı Önleme, Azaltma ve Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Görevi**

Sigorta ettirenin “zararı önleme, azaltma görevi” ve “rücu haklarını koruma görevi” iki ayrı konuya ilişkin olmasına rağmen TTK m. 1448 hükmünde birlikte düzenlenmiştir.

Sigorta ettiren, (a) zararın önlenmesi, azaltılması<sup>104</sup>, artmasına engel olunması için imkânlar ölçüsünde önlemler almakla; (b) sigortacının üçüncü kişilere olan haklarının korunabilmesi<sup>105</sup> için imkânlar ölçüsünde önlemler almakla ve (c) sigortacının ilgili talimatlarına olabildiğince uymakla yükümlü tutulmuştur (TTK m. 1448 f. 1).

Sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltma görevine ilişkin açıklamalara yer vermeden önce, bu düzenlemenin uygulanmasında sorumluluk sigortaları bakımından bir sınır öngörüldüğünü belirtmek gerekir. Kenar başlığı “hukuki koruma” olan TTK m. 1474 düzenlemesine göre, sigortalı aleyhine bir talep ileri sürüldüğünde, talebe ilişkin makul giderler sigortacı tarafından karşılanacaktır.

---

uygulanabileceği görüşündedir. Zorunlu sigortalara ilişkin bu düzenlemeye göre ihlale uymamanın yaptırımları bakımından zarar görenin belli bir metin biçimine uyularak uyarılması durumunda sigortacının yaptırım uygulayabilmesini mümkün kılmaktadır.

<sup>104</sup> TTK m. 1448 hükmünde düzenlenen sigorta ettirenin yükümlülüğünün zararı önlemek, azaltmak ve hafifletmek kısmı, YHGK’nun 15.02.2012 tarihli 2011/17-689 E. ve 2012/65 K. nolu kararında vurgulanmıştır. Kasko sigortasına ilişkin bir karar örneği ise Ankara BAM 21. HD’nin 10.02.2017 tarihli, 2017/140 E. ve 2017/123 K. tarihli kararıdır. Karara konu olayda gece vakti seyir hâlindeki aracın bir köpeğe çarpması sonucunda çarptıktan bir süre daha motoru çalıştırmaya devam etmesi sebebi ile motorda hasar oluştuğu, burada çalıştırmaya devam etmek yerine motoru durdurması gerektiğinden zararı azaltma görevini yerine getirilmediği sonucuna varılmıştır. (Çevrimiçi) www.lexpera.com.tr, 09.07.2018.

<sup>105</sup> Burada kast edilen, halefiyettir. İngiliz Hukuku ve PEICL’da zararı önleme azaltma/dava ve say masrafları konusunun aksine Türk hukukunda TTK m. 1448 hükmünde hem halefiyet hem de dava say masrafları konusundaki sigorta ettirenin yükümlülüklerinin bir arada ifade edilmesinin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Bu tercihin hatalı olduğu sonucuna varılabilir, zira bu iki konu birbirinden ayrıdır. Ayrıca rücu haklarını korumak, teknik olarak “rizikonun gerçekleştiği veya rizikonun gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu durumlarda” değil, “sigorta sözleşmesinin kurulmasından sona” mümkün olabilir. Aynı doğrultuda bkz. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 514 ve 520. Rizikonun gerçekleştiği veya rizikonun gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu durumlar ise halefiyete değil, dava ve say masraflarına ilişkin göreve ilişkin bir unsurdur. Bu bakımdan aynı hükümde hem dava ve say masraflarına hem de rücu haklarının korunmasına ilişkin düzenleme yapılması yerinde değildir.

Benzer konuya ilişkin hem TTK m. 1474 hem de TTK m. 1448 düzenlemeleri mevcuttur. Öğretide hükümlerin uygulanma zamanları bakımından bir ayırım yapılarak, henüz somut bir tazminat talebi yokken alınacak önlemlerin TTK m. 1448 kapsamında değerlendirilebileceği ileri sürülmektedir<sup>106</sup>. Burada hükmün bir sınırı daha çizilebilir. İngiliz hukukunda zararı önleme ve azaltma görevi iki açıdan incelenmekte olup; sorumluluk sigortalarına ilişkin TTK m. 1474 düzenlemesi bu görevin ikinci penceresi olan sigorta ettirenin yapacağı dava ve say masraflarının sigortacı tarafından tazmin edilebilirliğine ilişkindir. Kanaatimizce görevin içeriği, kapsamı ve diğer özellikleri bakımından sorumluluk sigortaları bakımından da TTK m. 1448; yalnızca masrafların sigortacıdan tazmin edilebilirliği bakımından ise TTK m. 1448 yerine TTK m.1474 uygulanmalıdır.

Sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltma görevinin iki açıdan incelenmesi gerekir<sup>107</sup>. Birincisi sigorta ettirenin görevi ve bu görevin ihlali hâlinde yaptırımın ne olacağıdır. Görevinin kapsamı TTK m. 1448 f. 1’de yukarıda (a) ve (c)’de belirtildiği şekilde yerine getirilmelidir. Sigorta ettirenin görevine aykırı davranması durumunda ise yaptırım, TTK m. 1448 f. 2 hükmünde düzenlenmiştir. Sigorta ettirenin bu yükümlülüğüne aykırı davranışının sigortacının aleyhine bir durum yaratması durumunda, kusurun ağırlığına göre sigorta tazminatından indirim yapılır<sup>108</sup>. Öte yandan zararı önleme ve azaltma görevi bakımından, sigorta ettirenin görevinden ayrı düşünülmesi gereken ikinci mesele, sigorta ettirenin yapacağı dava ve say masraflarının sigortacı tarafından tazmin edilebilirliğidir. Milletlerarası uygulamada sigortacıdan bu masrafların tazmini bakımından benimsenen yol, sigorta ettirenin zararı önlemek ve azaltmak amacıyla yaptığı makul giderlerin “faydasız kalmış olsa

---

<sup>106</sup> Ünan, **Hukuksal Koruma**, s. 349.

<sup>107</sup> İngiliz hukukundan gelen bu kavram, *sue and labour* olarak ifade edilmekte ve menşeinin deniz sigortaları sözleşmeleri olduğu bilinmektedir. Ayrıca deniz araçları sorumluluk sigortasının kapsamında sigortacıdan dava ve say yükümlülüğünün talep edilebilmesi ile ilgili açıklamalar ve kulüplerin Kurallar Kitapçıklarından bazı *sue and labour* klozu örnekleri için bkz. Standard 6.20, s. 26; London P&I Kural 9.27, s. 20-21; Britannia Kural 20, s. 52; Gard Kural 46, s. 70 ve sabit prim esasıyla çalışan sigortacılarından birinin Kurallar Kitapçığından örnek için bkz. Türk P&I Kural 6.13, s. 50.

<sup>108</sup> Sigortacının tazminattan indirim yaptırımına ilişkin iki karar örneği için bkz. YHGK’nun 15.02.2012 tarihli, 2011/17-689 E. ve 2012/65 K. nolu kararı ile Yargıtay 17. HD’nin 18.05.2011 tarihli, 2010/11579 E. ve 2011/4944 K. nolu kararı. (Çevrimiçi) [www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr), 17.05.2017.



bile” sigorta tazminatından ayrı bir kalem olarak sigortacı tarafından tazmin edilmesidir<sup>109</sup>.

Sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltma görevi hem rizikonun gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda hem de rizikonun gerçekleştiği zamanda mevcuttur. TTK m. 1448 hükmü uyarınca rizikonun gerçekleşmesinden önce oluşabilecek zararı önleme ve azaltma masraflarının sigortacı tarafından tazmin edilmesi imkanının öngörülmesi, İngiliz Hukuku ve PEICL düzenlemesinden de ileride bir çözümdür<sup>110</sup>. İngiliz hukukunda MIA m. 78<sup>111</sup> uyarınca ve yargı kararlarında<sup>112</sup> belirtildiği üzere, sigorta ettirenin yaptığı dava ve say masrafları sigortacı tarafından tazmin edilebilen unsurlar arasındadır<sup>113</sup>. Ayrıca PEICL 9:102’de sigortacının, sigorta ettirenin yaptığı dava ve say masraflarını tazmin borcu düzenlenmiştir<sup>114</sup>. Ancak her iki düzenlemede de muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların sigortacı tarafından tazmini mümkün kılınmamıştır<sup>115</sup>.

---

<sup>109</sup> Melisa Sürücü, “Recovery of Sue and Labour Expenses under Marine Insurance Policies in English Law” (İngiliz Hukukunda Deniz Sigortası Poliçelerinde Yer Alan Dava ve Say Klozu Kapsamında Dava ve Say Masraflarının Tazmin Edilebilirliği), Southampton Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Southampton, 2009, s. 27-28.

<sup>110</sup> Borçlar hukuku ile sigorta hukukunda, muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazmin edilebilirliğine ilişkin bkz. Melisa Konfidan, “Muhtemel Zarar Kavramı ve Sigortacının Dava ve Say Masraflarını Tazmini”, **Sorumluluk Hukuku**, Başak Baysal (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 287-312.

<sup>111</sup> 2015 Insurance Act’in yürürlüğe girmesiyle MIA’in dava ve say masraflarına ilişkin hükmüde bir değişiklik olmamıştır.

<sup>112</sup> The MV Renos [2016] EWHC 1580 (Comm); The MV Brillante Virtuoso [2015] EWHC 42 (Comm). Ayrıca, Xenos v Fox, (1869) LR 4 CP 665 ve Royal Boskalis Westminster and Others v Mountain and Others [1999] QB 674 kararlarında dava ve say masraflarının sigortacı tarafından karşılanabilir olmasının koşulları açıklanmaktadır. Xenos v Fox uyarınca belirlenen iki koşul “meydana gelme ihtimali olan zararın meydana gelmesi durumunda sigortacı tarafından karşılanabilir bir rizikonun söz konusu olması gerektiği” ile “sigorta sözleşmesinin süresi içerisinde bu masrafların yapılmış olması gerektiği”dir. Royal Boskalis davasında belirlenen koşullar ise zararı önlemek için yapılan masrafın olağanüstü veya sıradışı olması, sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltmaya yönelik fiilinin teminat altında olan bir rizikonun gerçekleşmesini önlemek amacı ile makul bir masraf olması ve teminat altına alınan rizikonun bariz bir şekilde gerçekleşmesi beklenen bir riziko olmasıdır.

<sup>113</sup> Sürücü, **Sue and Labour**, s. 27-28; Konfidan, **Muhtemel Zarar**, s. 303-305.

<sup>114</sup> Aynı konuda PEICL düzenlemesi için bkz. Basedow/Birds/Clarke/Cousy/Heiss/Loacker, **PEICL**, s. 259-262.

<sup>115</sup> Alman hukukunda da durumun benzer olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. Şenocak, **Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**, s. 216 dn. 67; Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 513 ve 521. Ünan, Alman hukukunda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 82(1) uyarınca riziko öncesinde koruma önlemi alma görevinin söz konusu olmayacağını ifade eder. Alınacak önlemlerin sigortacı tarafından tazmin edilebilirliği bakımından ise Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 90 uyarınca “sigorta ettiren gerçekleşmek üzere bulunan bir rizikonun bir rizikonun doğuracağı zararı önlemek veya düşük düzeyde tutmak için (zorunlu olmadığı halde) koruyucu önlemler alırsa, bu önlemler dolayısıyla yaptığı masrafları sigortacısından istemek hakkına sahiptir.” Burada, dava ve say masrafları konusunun ikinci penceresi -sigortacıdan dava ve say masraflarının tazmin edilebilirliği-

Öğretide, TTK'da yer alan muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların sigortacı tarafından tazmin edilebilir olduğuna ilişkin düzenleme eleştirilmiştir<sup>116</sup>. Bu görüşe göre, muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazmin edilebilmesine yönelik “rizikonun gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlar” ifadesi dar yorumlanarak, yüksek olasılık koşulunun “rizikonun gerçekleşmesinin muhakkak, kesin, an meselesi olması” olarak anlaşılması gerektiği ifade edilmektedir. muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazmin edilebilir olmasına ilk bakışta karşı çıkılabilir. Zira sigortacı için geniş bir tazmin yükümlülüğü yaratmaktadır ve bu, sigorta ettiren tarafında kötüye kullanılabilir<sup>117</sup>. Hâlbuki yargı kararları vasıtasıyla, muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların sigortacı tarafından tazmin edilmesinin koşulları daha detaylı bir şekilde belirlendiği takdirde, anılan masrafların tazmin edilebilirliğinin kabulü hem sigortacının hem de sigorta ettirenin faydasına olacaktır. Böylelikle sigorta ettiren büyük bir rizikonun gerçekleşmesini önleyebilecek bir tedbiri almaktan imtina etmeyerek, zararı önlemek ve azaltmak görevini yerine getirecek ve bunun sonucunda belki de rizikonun gerçekleşmesini önleyerek sigortacıyı tazminat ödeme borcunun doğmasından kurtarabilecektir. Böyle bir durumda sigortacı yalnızca zararın meydana gelmesini önleyici tedbirin masrafını karşılayacaktır.

TTK m. 1448 hükmünde düzenlenen sigorta ettirenin zararı önleme ve azaltma görevinin, TTK m. 1444 uyarınca sigorta ettirenin rizikoyu ağırlaştırmama göreviyle birbirine karıştırılmaması gerekir. Belirtmek gerekir ki, zararın meydana gelme ihtimali oluşmadan zararı önleme görevi de söz konusu olmayacaktır. Öte yandan, zararı önlemek bakımından bir özensizlik gösterilmesi durumu söz konusu

---

bakımından muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazminine ilişkin önemli bir düzenleme mevcuttur. En azından, zararın gerçekleşmesini beklemek, muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazminini mümkün kılan koşul olarak önümüze çıkmamaktadır.

<sup>116</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 513; Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 580 ve ayrıca yazar s. 585-586'da rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşmesinin an meselesi olduğu durumlarda gündeme gelebileceğini ifade etmektedir. Muhtemel zararın önlenmesi için yapılan masrafların tazmininin kabulü hâlinde, “rizikonun gerçekleşmesinde kusur” kenar başlıklı TTK m. 1429 ile TTK m. 1148 düzenlemeleri arasında bir çelişki doğacağı ifade edilmiştir. TTK m. 1429 hükmüne göre: “*Sigortacı, aksine sözleşme yoksa, sigorta ettirenin, sigortalının (..) ve bunların hukuki fiillerinden sorumlu kişilerin ihmallerinden kaynaklanan zararları tazminle yükümlüdür.*” Dolayısıyla TTK m. 1448 uyarınca rizikonun gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu hâllerde tedbir alınmaması, TTK m. 1429'da öngörülen rizikoya kusurla sebep olma ile denk görülebilir.

<sup>117</sup> Konfidan, **Muhtemel Zarar**, s. 308.

olduğunda rizikoyu ağırlaştırmama görevinin yerine getirilmesi gerekecektir<sup>118</sup>. Görevlerin birbirlerine yakın özelliği, farklı yaptırımları sebebiyle somut olay bakımından her durumun ayrı ayrı incelenmesini gerektirmektedir.

Hüküm kapsamında, zararı önleme ve azaltma görevinden başka ikinci olarak rücu haklarını koruma görevi yer almaktadır. Bu konuya bu hükümde ayrıca yer verilmesine gerek olmadığı öğretilde ifade edilmiştir<sup>119</sup>. Nitekim rücu haklarını koruma yükümlülüğüne ilişkin bir düzenleme şimdiki zararı önleme ve azaltma yükümlülüğünün eski hâli olan koruma tedbirlerine ilişkin 6762 sayılı TTK m. 1293 hükmünde yer almamaktaydı. Rücu haklarını koruma görevinin ihlal edildiği durumunda ise hangi hükümlerin uygulanması gerektiği sorusu önem taşımaktadır. Zira konu halefiyete ilişkindir. Bu konu sorumluluk sigortaları için TTK m. 1481 f. 3 hükmünde düzenlenmiştir<sup>120</sup>.

Sigorta ettirenin, sigortacının üçüncü kişilere karşı rücu haklarını koruma görevinin ihlalinin rizikonun gerçekleşmesinden önce meydana gelmesi durumunda sigorta sözleşmesinin kurulmasından önceki beyan görevinin ihlali söz konusu olacağından, ona ilişkin yaptırım uygulanacaktır<sup>121</sup>. Rizikonun gerçekleşmesinden sonra bu görevin ihlal edilmesi halinde ise hem TTK m. 1448 hem de TTK sigortacının sigortalının haklarına halef olma durumu söz konusu ise halefiyet hükümleri geçerli olacaktır. Bu doğrultuda, sigortalı veya zarar görenin sigortacıya geçen hakları ihlal edici şekilde davrandığı durumda sigortacıya karşı sorumlu olması gerektiğinin düzenlendiği TTK m. 1481 f. 3 geçerlidir. Burada, aynı konuya ilişkin düzenlemeler içeren TTK m. 1481 f. 3 ile rücu haklarını korumaya ilişkin TTK m. 1448 arasındaki ilişkinin ne olduğu sorusu önemlidir. Öğretilde haklı olarak, hükümlerin uygulanma zamanlarının farklı olduklarına işaret edilerek birlikte

---

<sup>118</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 519.

<sup>119</sup> Yetiş Şamlı, **Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü**, s. 829-849. Yazar mal sigortaları bakımından sigortalının, sigortacının rücu hakkını koruma yükümlülüğüne ve bu yükümlülüğün ihlalinin yaptırımına ilişkin iki düzenlemenin mevcut olduğuna ve bunlardan birisinin burada açıklanan TTK m. 1448 değerinin ise mal sigortalarındaki halefiyet hükmü olan TTK m. 1472 f. 2 olduğuna işaret eder. Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 514 ve 520'de yazar başka bir gerekçe ile aynı sonuca ulaşmaktadır.

<sup>120</sup> Bkz. İkinci Bölüm VI/E, Halefiyet.

<sup>121</sup> Yetiş Şamlı, **Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü**, s. 840. Bkz. Üçüncü Bölüm/III/C/1, Sözleşme Öncesi Beyan Görevi.

uygulanmaları gerektiği belirtilmiştir<sup>122</sup>. Bu görüşe göre sigortacının rücu haklarının ihlalinin (a) sigorta tazminatının ödenerek, halefiyet hükümleri işlerlik kazandıktan sonra söz konusu olduğu durumda TTK m. 1481 f. 3; (b) rizikonun gerçekleşmesinden sonra, fakat sigortalının zarar sorumlusuna karşı talep hakkının sigortacıya intikalinden önce söz konusu olması durumunda ise TTK m. 1448 uygulanacaktır.

Sigorta ettirenin zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma görevi, sigorta ettiren ve sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek hükümler arasındadır (TTK m. 1452 f. 3).

#### **D. Sigorta Sözleşmesinde Öngörülen Görevlerin Yerine Getirilmesi**

TTK m. 1449 f. 1 uyarınca sigorta ettiren, sigortacıya karşı yerine getirmesi gereken ve sözleşmeden<sup>123</sup> doğan görevlere<sup>124</sup> uymakla yükümlüdür. Kanunun rizikonun gerçekleşmesinden önce veya sonra yerine getirilmesi gereken görevler bakımından ayırım yapmaması, her iki zamanda da hükmün uygulanabileceği anlamına gelmektedir<sup>125</sup>.

Sigorta ettirenin sigorta sözleşmesinde öngörülen görevlerini ihlal etmesi ve bu sebeple davranışlarının kusurlu<sup>126</sup> bulunması durumunda, sigortacının sözleşmeyi

<sup>122</sup> Yetiş Şamlı, **Görevler**, s. 587; Yetiş Şamlı, **Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü**, s. 845. Bu değerlendirme mal sigortalarına ilişkin halefiyet düzenlemesi olan TTK m. 1472 f. 2 üzerinden yapılmışsa da; aynı sonuca sorumluluk sigortaları bakımından (TTK m. 1482 f. 3) ulaşılabilir.

<sup>123</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 533'te Ünan, Alman hukukunda tamamlayıcı hukuk kurallarından kaynaklanan kuralların sözleşmeden doğan görevler ile aynı statüde olduğu açıkça belirdiğine işaret ederek, Alman hukukundaki düzenlemenin aksine, TTK m. 1449'un münhasıran "sözleşmeden" doğan yükümlülükler bakımından uygulanması gerektiği görüşündedir. Bu doğrultuda yazar açıkça TTK'da ayrıca düzenlenen görevler bakımından TTK m. 1449'un uygulanamayacağını ifade etmektedir. Bkz. Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 15. Karşı görüş için bkz. Cebe, **a.g.e.**, s. 388. Yazarın karşı görüşünün gerekçesi, bu yoruma ancak TTK m. 1449'da "sözleşmede yer alan" ifadesine yer verilmesi durumunda katılabileceği, "sözleşmeden doğan" ifadesinin sözleşmede yer alması veya yer almasının sözleşme sebebi ile ifası gereken yükümlülükler olarak anlaşılması gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>124</sup> TTK'da yer verilen ifade "yükümlülük" olsa da, burada kast edilen sözleşmesel "görev"dir. Şeker Öğüz/Sevinç Kuyucu, **a.g.e.**, s. 72. Ayrıca görev kavramının hukuki niteliğine ilişkin açıklamalar için bkz. Üçüncü Bölüm/III/A.

<sup>125</sup> Ünan, **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 533; Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 22.

<sup>126</sup> Hafif kusurun varlığında bile sigortacının edim yükümlülüğünün ortadan kalkacağı anlaşılmaktadır. Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 20. Ayrıca hükümde kusur dereceleri arasında ayırım yapılmamasının sıkıntı doğuracağına ilişkin görüş için bkz. Cebe, **a.g.e.**, s. 389.

kısmen veya tamamen feshederek ifadan kurtulma hakkı bulunmaktadır<sup>127</sup>. Fesih hakkının kullanımı için kusurdan başka öncelikle sigorta ettirenin ihlalinin rizikonun gerçekleşmesine ve sigortacının yerine getirmesi gereken edimin kapsamına etki etmesi şartı, başka bir deyişle nedensellik bağı aranmaktadır. Nedensellik bağının yokluğu, sigortacının fesih hakkını ortadan kaldırmaktadır (TTK m. 1449 f. 3). Sigortacının fesih hakkı, sigorta ettirenin ihlalinin öğrendiği tarihten başlayarak bir ay içinde kullanılmalıdır. Aksi takdirde bu hak düşer<sup>128</sup> (TTK m. 1449 f. 2). İkinci ve belki de hükmün düzenlenişiyile ilgili en önemli husus ise hükmün uygulanabilmesi için görevin yerine getirilmemesi durumunda bunun yaptırımının da taraflar arasındaki sözleşmede önceden düzenlenmesi gereğidir. Öğretide de ifade edildiği üzere, TTK m. 1449 yalnızca tarafların “sözleşmelerinde öngördükleri görevlerin ihlalinde fesih ve edim yükümlülüğünden kurtulma yaptırımının ihlali durumunda” uygulanacaktır<sup>129</sup>. Üçüncü olarak TTK m. 1449 hükmünde öngörülen görev ihlalleri rizikonun gerçekleşmesinden önce veya sonra söz konusu olabilir. Rizikonun gerçekleşmesinden sonraki görev ihlallerinde sigortacı, sözleşmeyi sonlandırma hakkını geçmişe etkili olarak kullanacaktır<sup>130</sup>.

Sigorta genel şartları veya sigorta özel şartlarında sigorta ettirene yüklenen yükümlülükler , TTK m. 1449 hükmünün uygulama alanına girebilir. Bu doğrultuda deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde konuyla ilgili, sözleşmenin

---

<sup>127</sup> Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 17 ile **Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1**, s. 548’de sözleşmede öngörülen bir görevin yerine getirilmemesi durumunda hem fesih hem de ifadan kurtulmanın birlikte öngörülmesi yerine pratikte hem fesih hem de ifadan kurtulma söz konusu olamayacağından (fesih ileriye etkili olduğundan sigortacıya zaten ifadan kurtulma imkânı tanır.) yalnızca ifadan kurtulmanın pratikte mümkün olabileceğini ifade etmektedir.

TTK m. 1449, Alman hukukunda Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu § 28 (eski Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu §6) ile PEICL m. 4:101, 4:102, 4:103’te düzenlenmiştir. Her ikisinde de rizikonun gerçekleşmesinden önce ve sonra farklı yaptırımlar öngörülmüştür.

<sup>128</sup> Bu hükümde süreler bakımından özel düzenlemeler saklı tutulmuştur. Örnek olarak sigorta ettirenin beyan yükümlülüğü (TTK m. 1435 ve devamı), zararı önleme ve azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma yükümlülüğü (TTK m. 1448) ve sigorta ettirenin diğer yükümlülüklerinde ilgili hükümler uygulanır.

<sup>129</sup> Ünan, **Sözleşmesel Görevler**, s. 15-16. Bu noktada söz konusu sözleşmesel görevin, TTK ile emredici olarak veya sigorta ettiren/sigortalı aleyhine değiştirilemeyecek görevlerden biri kapsamında değerlendirilemiyor olması gerektiğine ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, **Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması**, s. 1194.

<sup>130</sup> Öğretide bu hâlin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz. Şeker Öğüz/Sevinç Kuyucu, **a.g.e.**, s. 73. Burada kast edilen cayma hakkıdır. Bu görüş doğrultusunda her ne kadar maddede fesih ifadesine yer verilmiş olsa da, fesih ileriye etkili sonuç doğurduğundan, maddede yer verilen ifadeyi, özellikle rizikonun gerçekleşmesinden sonra söz konusu olacak görev ihlallerinde cayma yaptırımını olarak okumak mümkün görünmektedir.

kurulmasından sonra ve rizikonun gerçekleşmesinden önce, gemi için yapılması öngörülen periyodik sörvey şartları örnek verilebilir. Ancak hükmün uygulanabilmesi için periyodik sörvey şartlarının yerine getirilmemesi durumunda bunun yaptırımının da önceden düzenlenmiş olması gerekmektedir. Rizikonun gerçekleşmesinden sonra ise rizikonun kirlilik zararının oluşumuna sebep olduğu kabul edilirse, bu doğrultuda kirliliğe sebebiyet veren gemi, kirliliğin kaynağını ve hasarın oluşumuna ilişkin delilleri ortadan kaldırmaya çalıştığı takdirde TTK m. 1449 f. 3 bakımından rizikonun gerçekleşmesine etki edecek bir unsur ortaya çıkacaktır.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında TTK m. 1449 hükmünün uygulamasının oldukça sınırlı olduğu; sadece taraflar arasında öngörülen yükümlülüklerin varlığı bu hükmün uygulanması için yeterli olmadığı; eğer bunların ihlali durumunda yaptırımı düzenlenmediyse TTK m. 1449 hükmünün uygulanmayacağı anlaşılmaktadır<sup>131</sup>.

---

<sup>131</sup> Akgün, **Ferdi Kaza Sigortası**, s. 283.

## SONUÇ

1. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulduğunda “koruma tazmin sigortası (*protection and indemnity insurance*)” veya “P&I sigortası” ifadeleri kullanılmaktadır. Bu sözleşme Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğunda ise, söz konusu sigortanın branş adı, İdare tarafından “su araçları sorumluluk sigortası” olarak belirlenmiştir. İdare tarafından yayımlanan mevzuatta ise “deniz aracı” veya “gemi” kavramları kullanılırken, TTK’da “gemi” kavramı kullanılmıştır. “Deniz aracı”, “gemi” kavramını kapsar; zira her gemi, deniz aracıdır. Ancak her “deniz aracı”, “gemi” olmayabilir. Bu gerekçelerle çalışmamız kapsamında “deniz araçları” teriminin kullanımı tercih edilmiştir.

2. TTK’da ve öğretide ihtiyacın karşılanması esasına göre yapılan sınıflandırmalar incelendiğinde deniz araçları sorumluluk sigortası, zarar sigortaları grubunda yer almaktadır. Zarar sigortaları ise öğretide ihtiyacın karşılanması esasına göre aktif ve pasif zarar sigortası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Çalışmamızın konusu olan sigortayla çoğunlukla sorumluluk sigortasına ilişkin rizikoların teminat altına alınmış olması sebebiyle bu sigorta bir pasif zarar sigortasıdır. Sorumluluk sigortası hükümleri bu sigorta bakımından uygulanacaktır.

3. SK m. 15 f. 1 hükmüne göre, “*Türkiye’de yerleşik kişiler Türkiye’deki menfaatlerini sigorta ettirmek istediklerinde kural olarak Türkiye’de faaliyette bulunan sigortacılarla, Türkiye’de sigorta sözleşmesi kurmak zorundadır*”. Bu kuralın istisnaları ise SK m. 15 f. 2 hükmünde sıralanmıştır. Deniz araçları sorumluluk sigortası da bu düzenleme kapsamında istisnaen yurtdışında yapılabilecek sigorta türlerinden birisidir. Bu doğrultuda çalışmamızın konusu olan sigorta, su araçları sorumluluk branşında ruhsat almış sigorta şirketine Türkiye’de yaptırılacağı gibi; SK m. 15 f. 2 hükmünün verdiği imkânla, yurtdışındaki sigorta şirketlerine de yaptırılabilir. Söz konusu yurtdışında yerleşik şirket, *kulüp* veya *sabit prim esasıyla çalışan sigortacı* olabilir. Türkiye’de ise, SK m. 3 f. 1 c. 1 uyarınca olarak kurulan ve SK m. 5. f. 1 uyarınca ruhsatlandırılan anonim şirket, *sabit prim esasıyla çalışan sigortacılar* grubunda yer almaktadır.

4. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesine ilişkin TTK'da herhangi bir özel hüküm mevcut değildir. Ancak TTK'nın genel hükümleriyle sorumluluk sigortasına ilişkin hükümleri ve SK'da yer alan düzenlemeler, deniz araçları sorumluluk sigortasına uygulanmaktadır. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğunda sözleşmenin içeriğine Kurallar Kitapçığı, DASSGŞ ve DASST dahil edilmektedir.

5. Sigorta genel şartları ile sigorta özel şartları, borçlar hukuku genel işlem koşulları niteliğindedir. Bu bakımdan TBK m. 20 ilâ 25 hükümlerinde yer verilen genel işlem koşulu düzenlemeleri sigorta genel ve özel şartları bakımından geçerlidir. Anılan hükümler, genel işlem koşulu denetimine ilişkindir. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri çoğunlukla iki tacir arasında kurulmaktadır. Tacirler arasında kurulan bu sözleşmeler bakımından borçlar hukuku genel işlem koşulu denetiminin uygulanabilir olup olmadığı tartışmalıdır. TBK düzenlemesi çerçevesinde genel işlem koşulu denetiminin tacirler arasında kurulan sözleşmelere uygulanmayacağına ilişkin açık bir hüküm, başka bir deyişle herhangi bir istisna hükmü mevcut olmadığından tacirler arasında kurulan sözleşmelere de TBK düzenlemesi çerçevesinde genel işlem koşulu denetimi uygulanmalıdır. Ancak deniz sigortası sözleşmelerinin veya yabancı düzenlemelerde kabul edilen şekliyle büyük rizikoların kapsam dışı bırakılmasına ilişkin yeni bir düzenleme yapılması gerekmektedir. Tacirler arasında kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerine genel işlem koşulu denetiminin uygulanıp uygulanmayacağı ayrı bir soru; bu soruya olumlu cevap verilmesi durumunda bunun uygulamayı nasıl etkileyeceği veya olması gereken hukuk açısından bu durumun yerindeligi ayrı bir sorun teşkil etmektedir. Tacirlerin, TBK'da düzenlenen genel işlem koşulu denetiminden istisna tutulacağına ilişkin bir düzenlemenin yapılması makul görünmektedir. Zira tüketiciler açısından gerekli görülen korumanın sebebi tüketicinin genel işlem koşulunun içeriğine vakıf olmaması ise; tacirler için bu durum geçerli olmayacaktır. Sigorta ettiren tacir donatan olduğunda, onun kurmak üzere olduğu sözleşmeye ilişkin bilgi düzeyinin sigortacıdan çok da farklı olmadığı ve tacir donatanın bir tüketiciyle eş değerde korumaya ihtiyacı olmadığı açıktır.

6. Deniz sigortalarında kullanılmakta olan klozlar ve Kurallar Kitapçığı (*Rulebook*) sigorta özel şartı olup, kural olarak TBK anlamında genel işlem koşulu



niteliğindedir. Sigorta özel şartları ve sigorta genel şartları arasındaki uygulanma sırası belirlenirken öncelikle ilgili sigorta genel şartına bakılmalıdır. Zira bir sigorta genel şartının içeriğinde kendisine aykırı özel şartın kabul edilebileceği ifadesine yer verilmesi durumunda çözüm açıktır. Ancak genel şartın kendisine aykırı bir özel şartın kabul edilebileceği veya edilemeyeceği hususunda suskun kaldığı durumda, ki yürürlükte bulunan DASSGŞ için de durum budur; sigorta genel şartlarına aykırı özel şartların emredici kurallara aykırı olmadıkça kabul edilebilmesi gerekir.

7. “Zorunlu sigorta” kenar başlıklı TTK m. 1259 hükmüyle taşıyan, on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerde seyahat eden “yolcuların ölüm ve yaralanmalarından” doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlü tutulmuştur. DASSGŞ’de ise yolcuların sadece ölüm ve yaralanmalarından kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar değil; “diğer kişiler” olarak adlandırılan, yolcular ve gemi adamları dışındaki üçüncü şahıslara karşı taşıyanın sorumluluklarıyla birlikte yolcunun bagajında ve aracında oluşan maddi hasardan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar zorunlu sigortanın kapsamındadır. Bununla birlikte, DASST m. 3 f. 2 hükmünün altında yer alan tablo ile on ikiden az yolcu taşıyan deniz araçları için de zorunlu sigorta öngörülmüştür. İdarenin tebliğ ile on ikiden az yolcu taşıyan gemiler için de sigorta taşıma zorunluluğu getirmesiyle yalnızca ölüm ve yaralanmalar bakımından değil maddi hasarlar bakımından da zorunlu sigorta öngörmesi kanaatimizce makul değildir. Zorunlu sigortanın ihdasında temel kıstasların kamu yararı ve sosyal devlet düşüncesi olması gerektiği dikkate alındığında, deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi kapsamında zorunlu teminatların ölüm, yaralanma ve hastalık halleri bakımından sağlanması isabetli olacaktır. DASST, TTK m. 1259’daki zorunlu sigorta düzenlemesinden farklılık taşıdığı ikincisi düzenleme, DASST m. 1 f. 3 ile turizm araçlarının kapsam dışı bırakılmasıdır. Zira TTK m. 1259 kapsamına yolcu taşımakta olan her araç girmektedir. Turizm araçları da bu kapsamda yolcu taşıyan bir deniz aracıdır. TTK m. 1259’da aranan zorunlu sigortanın, turizm araçları için de aranması gerekir.

8. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesi bakımından rizikonun ve gerçekleştiği zamanın özel olarak belirlenmesi önem taşır. DASSGŞ’de riziko tanımlanmamıştır. Diğer bazı genel şartların aksine, rizikonun hangi anda gerçekleşmiş sayılacağı da açıkça belirlenmemiştir. DASSGŞ “Sigortanın Konusu”

kenar başlıklı m. A.1 maddesinde öngörülen haller sonucunda yolcu veya üçüncü şahısların uğrayacakları zararlara ilişkin işletenin veya donatanın “tazminat sorumluluğunun” sigorta sözleşmesi şartları uyarınca sigortacı tarafından temin edileceği ifadesi yer almaktadır. Tazminat sorumluluğu temin edilmiş olduğuna göre, bu sorumluluğun doğması için sorumluluğun şartlarının gerçekleşmesi yeterlidir. Ayrıca bir talepte bulunulmasına gerek yoktur. Talep olmaksızın tazminat sorumluluğu doğmuş olacağından bu ifadede, “talep esası”nın kabul edilmediği açıkça anlaşılmaktadır. Bu durumda, “olay esası”nın mı yoksa “zarar esası”nın mı benimsendiğinin belirlenmesi gerekir. Bu doğrultuda DASSGŞ m. A.1 hükmündeki “kaza”, “çarpma”, “çatma” ifadelerine dikkat çekmek gerekir. DASSGŞ m. A.2’de “kaza”: *“Bir veya birden fazla deniz aracının karıştığı ölüm yaralanma veya maddi hasarla sonuçlanmış olay”* olarak tanımlanmıştır. DASSGŞ m. A.1 ve A.2 birlikte değerlendirildiğinde, bu ifadelerden, “olay esasının” benimsendiğini kabul etmek, kanaatimizce isabetli olacaktır. Zira olayın gerçekleşmesi sonucu oluşan zararlardan ziyade, “olaya” (kazaya, çarpmaya, çatmaya) vurgu yapılmaktadır. Dolayısıyla DASSGŞ m. A. 1 hükmü hakkındaki yukarıdaki açıklamalar ışığında, DASSGŞ ile akdedilen sorumluluk sigortalarında sebep olayı gerçekleştiğinde riziko gerçekleşmiş kabul edilmelidir. Olaydan kast edilen ise “sigortalının sorumluluğunu gerektiren zararın sebebi niteliğindeki hukuka aykırı davranış”tır.

Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde ise sözleşmenin içeriğine dahil edilen Kurallar Kitapçığı’nda rizikonun gerçekleşmiş sayılacağı zaman bakımından hangi esasın benimsendiği açıkça belirtilmemiştir. Örnek olarak Standard Kulüp Kural 2.1’i incelediğimizde, açıkça “meydana gelen olaylardan” ifadesine yer verildiğinden “olay esası”nın benimsendiği anlaşılmaktadır. Ayrıca American Club 2001 tarihli bir sirkülerinde, diğer tüm kulüplerde olduğu gibi American Club Kurallar Kitapçığı bakımından da üstlendikleri himayenin “olay esaslı” olduğunu belirtilmiştir. Türk hukukuna tâbi olarak kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde ise Türk P&I Kural 2.1 incelendiğinde, Standard Kural 2.1 ile benzer şekilde, sigortacının üstlendiği sorumluluğun, “olay”dan kaynaklanacağı açıkça ifade edilmiştir.

**9.** Türk hukukunda sorumluluk sigortaları bakımından geçerli olan iki ve on yıllık zamanaşımı süreleri deniz araçları sorumluluk sigortası bakımından da

geçerlidir. Ancak sorumluluk sigortalarında sigorta ettirenin taleplerine uygulanacak tavan süre konusunda kanunda boşluk bulunmaktadır. On yıllık süre dolmadan önce zarar görenin sigorta ettirene karşı ikame ettiği tazminat davası, on birinci yılda sigorta ettirenin aleyhine sonuçlanabilir. Bu durumda sigorta ettiren sigortacıya başvurduğunda sigortacı, sigorta ettirenin talebini, zamanaşımına uğradığı gerekçesiyle reddedecektir. Böylelikle on yıllık süre, “olay”dan itibaren başlayacağından, dava aşamasında bu süre dolmuş olacaktır. Oysa alacağın muacceliyetinden itibaren iki yıllık süre geçerli kabul edildiğinde, mahkemenin verdiği karardan itibaren iki yıllık süre içerisinde sigorta ettirenin sigortacıya başvurması yeterli olacaktır. Bu örnekte sigorta ettirenin talepleri bakımından herhangi bir tavan sürenin düzenlenmediğinin kabul edilmesiyle iki yıllık zamanaşımı süresini uygulamak makul görünmektedir. Bu doğrultuda on yıllık tavan süre olarak düzenlenen zamanaşımı süresinin yalnızca zarar gören tarafından sigortacıya yöneltilecek talepler bakımından geçerli olması sonucuna varılmalıdır. Sigorta ettirenin ve sigortalının sigortacıya yönelteceği talepler bakımından ise TTK m. 1420 hükmünde öngörülen iki yıllık genel zamanaşımı süresi geçerli kabul edilmelidir. Sigorta ettirenlerin kendi sorumluluk sigortacılarına karşı yöneltecekleri taleplerde herhangi bir tavan süre uygulanmamalıdır.

**10.** Teminat altına alınan rizikonun yol açtığı zararlardan sigortacının sorumlu olması, riziko ile zarar arasında bir nedensellik bağı bulunmasına bağlıdır. Borçlar hukukuna ilişkin genel prensipler doğrultusunda deniz sigortalarında da hâkim önüne gelecek uyuşmazlığın önce uygun nedensellik bağı ilkelerine göre çözümlenmesi temel prensip olmalıdır. Bu ilkelerin uygulanması sonucunda birden fazla uygun sebebin ortaya çıkması durumunda, uygun nedensellik bağı ilkelerinin yetersiz kaldığı kabul edilerek, İngiliz hukukunda benimsenen yakın sebep teorisinin ilkelerinden tamamlayıcı olarak faydalanılması, sigortacının sorumluluğunun tespitini kolaylaştıracaktır. Bununla birlikte nedensellik bağına ilişkin bir sorun ortaya çıktığında, taraflar arasındaki sözleşmede veya kanunda bu konuya ilişkin bir düzenleme olup olmadığı incelenmelidir. Böyle bir düzenlemenin varlığı hâlinde sorun, bu düzenlemelere göre çözümlenmelidir.

**11.** *Kulüpler* tarihsel olarak, kurdukları sigorta sözleşmeleriyle üstlendikleri himayeyi sigorta sözleşmesinde yer alan zaman, coğrafi alan ve benzeri birçok

yönden rizikoları sınırlandırma imkanına sahiptir. Bunlara ek olarak, Kurallar Kitapçığı'nda yer verdiği önce ödeme kuralının da birçok halde uygulanması söz konusu olmaktadır. Sigortacının riziko taşıma borcunu sınırlayan bu ilkeyi terkinin kolay olmayacağı *Hari Bhum*, *Yusuf Çepnioğlu* ve *Prestige* davalarının sonuçlarından da anlaşılmıştır. Ancak Zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurusu konusuna ilişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından verilen *Assens Havn* kararı sonrasında, aksi yönde bir kabulün mümkün olup olmadığı sorgulanmaya başlamıştır.

İngiliz hukukuna tâbi olarak kurulan sigorta sözleşmelerinde yer alan yetkili mahkeme ve hukuk seçimine ilişkin koşulların, sigortacının başka ülke mahkemelerinde dava edilmesini engellemeye yeterli olmayacağı anlaşılmaktadır. Sigorta sözleşmesinde yer alan hukuk seçimi ve yetkili mahkeme koşulları uyarınca durum bu olmakla birlikte, aynı sözleşmede yer alan tahkim şartı bakımından aksi bir durum söz konusudur. Bu durum, yukarıda açıklanan *Hari Bluhm*, *Prestige* ve *Yusuf Çepnioğlu* kararlarıyla da sabittir. *Assens Havn* kararında bu konu tartışılmamış olsa da, 1215/2012 Brüksel I Tüzüğü (Recast) Giriş/f. 12 uyarınca bu Tüzük, tahkim usulüne uygulanmayacaktır. Dolayısıyla öğretilde, hukuk seçimi ve yetki şartı bakımından Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından ulaşılan bu sonucun, tahkim şartına ilişkin istisnanın uygulanmayacağı inancıyla, sigortacıların Londra'da tahkim usulünü daha fazla kullanmasına sebep olacağı ifade edilmiştir.

Büyük rizikoların söz konusu olduğu durumlarda, sözleşmenin diğer tarafı tüketici veya işçi gibi sosyo-ekonomik açıdan korunmaya muhtaç kişiler olmaktan ziyade, ticari şirketlerdir. Dolayısıyla kararda anıldığı gibi bu uyumsuzluk bakımından taraflar arasında güç dengesizliğinin mevcut olduğu sonucuna özellikle de yabancı hukuklarda büyük rizikolar olarak tanımlanan rizikolar bakımından varmak, isabetli görünmemektedir. Yine de milletlerarası sözleşmeler vasıtasıyla öngörülen zorunlu sigortalar kapsamında zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya başvurusunun mümkün kılındığı dikkate alındığında, İngiliz kulüplerinin de doğrudan başvuru imkanını bu kadar sınırlayıcı şekilde yorumlamaya devam etmesinin isabetli olup olmadığının tartışmaya açıldığı kanaatindeyiz.

**12.** TTK m. 1478 hükmüne, emredici hükümlerin sayıldığı “koruyucu hükümler” kenar başlıklı TTK m. 1486 hükmünde yer verilmemiştir. TTK m. 1473 uyarınca ise

sorumluluk sigortalarında sigortacının “sözleşmede aksine hüküm bulunmadığı takdirde” zarar görene tazminat ödemesi yapılabileceği belirtilmiştir. Bu düzenlemeler çerçevesinde TTK m. 1478 hükmünün emredici olup olmadığına ilişkin öğretide görüş birliği bulunmamaktadır. Bir tarafta, TTK m. 1478 hükmünün emredici hükümler arasında sayılmamasının onun emredici niteliğini ortadan kaldırmadığı, bu hakkın zarar gören üçüncü kişiye özel olarak tanındığı gerekçesiyle tarafların anlaşmasıyla ortadan kaldırılamayacağı görüşü savunulmakta iken; diğer tarafta ise hükmün TTK m. 1486’da sayılmamasının emredici olmadığı kabulü için yeterli olduğu görüşü mevcuttur. Kanunkoyucunun tercihini bu yönde yaptığı kabul edilerek mevcut düzende hükmün emredici olmadığı sonucuna varmak gerekir. Ancak varılan bu sonuç, olması gereken hukuk bakımından değerlendirildiğinde TTK m. 1478 hükmünün, TTK m. 1486 hükmü kapsamına alınması kanaatimizce isabetli olacaktır. Şöyle ki TTK m. 1478 ile sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü bir kişiye, zarar görene doğrudan dava hakkı tanınmıştır. Öğretide ifade edildiği üzere, zarar görenin taraf olmadığı bir sözleşmenin taraflarının (sigortacı ve sigorta ettirenin) aralarında anlaşarak zarar görenin bu hakkını etkisizleştirilmesi isabetli değildir.

TTK m. 1478 hükmünün emredici olmadığı kabul edildiğinde, sorumluluk sigortalarına ait özel düzenlemelerde bu konuda bir düzenleme olduğu takdirde, bu hükmü uygulamak gerekir. Nitekim deniz araçları sigorta sözleşmesinin Türk hukukuna tâbi olarak kurulduğu durumda, sigortacının Kurallar Kitapçığında bu konuya ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Türk P&I Kurallar Kitapçığı, “sigortalıya ödeme yapma şartı” kenar başlıklı Kural 6.9, İngiliz hukukunda benimsenen “önce ödeme kuralı”nı ihtiva etmektedir. Bu düzenleme, TTK m. 1478 hükmüyle benimsenen zarar gören üçüncü kişinin doğrudan sigortacıya başvuru imkânı ile ters düşmektedir. TTK m. 1478 hükmünün mevcut düzende emredici olmadığı kabulü hâlinde, Türk P&I Kural 6.9 geçerli olacaktır. Ancak yukarıdaki görüşlerden TTK m. 1478 hükmünün emredici düzenleme getirdiği kabul edildiğinde, Türk P&I Kural 6.9 uyarınca yer verilen “sigortalıya ödeme yapma şartı”nın geçersiz olduğunu kabul etmek gerekecektir.

Önce ödeme kuralı, İngiliz hukukuna özgü bir prensiptir. İngiltere’de yerleşik kulüpler tarafından kurulan deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmelerinde

varlığı korunan ve tarihsel olarak önem taşıyan söz konusu prensip, son yıllarda bazı milletlerarası sözleşmelerde öngörülen zorunlu sigortalarda ve özellikle sigorta ettirenin iflası olmak üzere bazı istisnai durumlarda uygulanmamaktadır. Kanaatimizce bu gerekçelerle (hükmün emredici olup olmadığı tartışmasından bağımsız olarak) İngiliz hukukuna özgü bu kuralın Kurallar Kitapçığından silinmesi ve TTK m. 1486 düzenlemesiyle uyumlu şekilde zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusuna imkan tanınması hukuki denge ve adaletin sağlanması bakımından isabetli olacaktır.

**13.** Sorumluluk sigortalarında halefiyet bakımından kanunda düzenlenmesi gereken asıl konu, *zorunlu sorumluluk sigortalarıdır*. TTK m. 1481 hükmünün kanunlaşmasından önceki taslak halinde, sigortacının sadece sigortalıya değil; zarar görene de halef olabileceği düzenlenmişti. Ancak sigortacının zarar görenin yerine geçeceği ifadesi taslak metinden çıkarılmıştır. Bundan sonra sigortacının istisnaen zarar görene halef olarak sigorta ettirene rücu edebilmesine ilişkin başka bir düzenleme de yapılmamıştır. Dikkat çekmek gerekir ki sigortacı, TTK m. 1484 f. 1 hükmünde edim yükümlülüğünden kurtulmuş olsa bile zorunlu sigortalarda zarar görene zorunlu sigorta tutarına kadar ödeme yapması öngörülmüştür. Sigortacı, edim yükümlülüğünden kurtulmuş olduğunu zarar görene karşı ileri sürememektedir ve ona karşı sorumluluğu devam etmektedir. Böyle bir durumda sigortacının ödediği tazminat oranında zarar görene halef olarak, sigorta ettirene rücu edebilmesine olanak tanıyan bir hükme yer verilmelidir. Nitekim bazı zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarında bu imkana yer verilmiştir. Bu doğrultuda DASSGŞ m. B.7'de (a) ilâ (ğ) ile yasal düzenleme eksikliği giderilmiştir. Genel olarak sigortalının kastı, pervasızca hareketi ve sigorta sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmemesi hâlleri, DASSGŞ kapsamında zarar görene tazminat ödenmesi durumunda sigortalıya rücu edilebilecek hâller arasına alınmıştır.

**14.** Zarar sigortalarında sigortacının halefiyetine ilişkin düzenlemelerin emredici olup olmadığı önemli bir konudur. Mal sigortalarında sigortacının halefiyetine ilişkin TTK m. 1472 hükmü, m. 1486 f. 1 uyarınca mutlak emredicidir. Bu itibarla TTK m. 1472 hükmüne aykırı mal sigortası sözleşmeleri, tamamen geçersiz sayılacaktır. Buna karşılık, sorumluluk sigortacısının halefiyetine ilişkin TTK m. 1481, koruyucu hükümler kenar başlıklı m. 1486'da sayılmamıştır. Bu doğrultuda TTK m. 1481

hükmünün emredici kabul edilip edilemeyeceği öğretide tartışmalıdır. Bir tarafta, kanun koyucunun unutkanlığının sonucu olarak sorumluluk sigortacısının halefiyetine ilişkin düzenlemenin TTK m. 1486'da sayılmadığı; bu doğrultuda anılan hükmün yalnızca bu gerekçeyle emredici kabul edilmemesi sonucunun çıkarılamayacağı ifade edilmiştir. Hükmün emredici olup olmaması bakımından mal ve sorumluluk sigortaları arasında ayırım yapılmaması gerektiği de eklenmiştir. Diğer tarafta ise sözleşme serbestisi kapsamında, tarafların kanun hükmünün aksini kararlaştırabileceği savunulmuştur. Bu görüşe göre TTK m. 1481 hükmünün emredici hükümler arasında yer almaması, hükmün emredici olmadığını kabulünde yeterlidir. Kanaatimizce Türk hukukunda mevcut durumda, kanunkoyucunun iradesinin ne olabileceği araştırılmalıdır. Bu doğrultuda, sorumluluk sigortaları için öngörülen halefiyet hükmü TTK m. 1481'in, mal sigortalarına ilişkin halefiyet hükmü TTK m. 1472'nin neredeyse tekrarı olduğu dikkate alındığında, kanunkoyucu tarafından TTK m. 1472 hükmünün emredici olması sonucuna varıldığına göre, TTK m. 1481 hükmü için de niyetinin benzer şekilde olduğunun kabulü gerekir.

## KAYNAKÇA

- Abdullayev, Cavid : “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 58, S. 4, 2009, s. 693-710.
- Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetki - Sorumluluk - Zararın Tazmini, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.
- Acar, Serdar : **Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012. (“Savunmalar”)
- : **Gemiadamı Talepleri**, İstanbul, Akademi, Yayın No: 39, 2012. (“Gemiadamı Talepleri”)
- : **Kulüp Sigortası, Protection and Indemnity**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008. (“Kulüp Sigortası”)
- : “Son Gelişmeler Işığında Anti-Suit Injunction”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, C. 2, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 1609-1654.
- : “Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı”, **İstanbul Barosu Dergisi**, S. 2, 2006, s. 639-653.
- : “Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Ardıllığı Konusunda Bazı Sorunlar ve Yeni Gelişmeler”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C. 79, S. 5, 2005, s. 1539-1551.
- Aday, Nejat : **Özel Hukukta Yükleniti Kavramı ve Sonuçları**, İstanbul, Beta Yayınevi, 2000.
- Adıgüzel, Burak : “Sigorta Hukukunda Sözleşme Serbestîsi İlkesinin Sınırları Bakımından Türk Ticaret Kanunu ve Tasarı Hükümlerinin Karşılaştırılması”, **Halûk Konuralp Anısına Armağan**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009, s. 1-47.
- Ağsakal, İbrahim : **Sigorta Sözleşmesinde Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğüne Aykırılık ve Sonuçları**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2015.



- Akbulut,  
Pakize Ezgi : **Borçlar Hukukunda Kesin Hükümsüzlük Yaptırımının Amaca Uygun Sınırlama (Teolojik Redüksiyon) Yöntemi ile Daraltılması**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016.
- Akerlof,  
George A. : “The Market for Lemons: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, **The Quarterly Journal of Economics**, C. 84, Ağustos 1970, S. 3, s. 488-500.
- Akgün, Evrim : **Ferdi Kaza Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017. (“**Ferdi Kaza Sigortası**”)
- : “Sigorta Sözleşmelerinde Teminatın Kapsamına Genel Bir Bakış”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Mayıs-Haziran 2017, C. 12, S. 153-154, s. 89-103. (“**Teminatın Kapsamı**”)
- : “6052 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun Sigorta Sözleşmelerine Etkisi Üzerine Bir İnceleme”, **Prof. Dr. Feridun Yenisey’e Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2014, s. 2721-2748.
- : “Türk Hukuku ve Avrupa Sigorta Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (PEICL) Çerçevesinde Rizikonun Ağırlaşması ve Hafiflemesi”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi**, C. 8, S. 91-92, Mart-Nisan 2012, s. 170-197.
- : “Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirme Yükümlülüğü”, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- Akipek,  
Jale G./  
Akıntürk,  
Turgut/  
Ateş,  
Derya : **Türk Medenî Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku**, C. 1, 14. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2018.
- Akkayan  
Yıldırım, Ayça : “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, **İÜHFİM**, C. LXX, S. 1, 2012, s. 203-220.
- Akyol, Şener : **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2008.

- Algantürk,  
Didem : “İngiliz Hukukunda Zarar Gören Üçüncü Şahsın Doğrudan Dava Hakkı”, **SHD**, SHTD, S. 1, 2001, s. 135-140.
- : “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler”, **İstanbul Barosu Dergisi**, S. 7-8-9, 2000, s. 797-805.
- Algantürk  
Light, Didem : “York Anvers Kuralları 2016, Revizyon Çalışmalarına İlişkin Değerlendirmeler”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, C. 3, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 191-201.
- : “York Anvers Kuralları 2016 Çeviri”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 2, 2016, s. 205-246.
- : “Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi”, **Legal Hukuk Dergisi Özel Sayı (Prof. Dr. Rona Aybay'a Armağan)**, C. 1, Ramazan Çakmakçı (Ed.) Aralık 2014, s. 319-336. (“Genel Şart”)
- : “Yolcuların Ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 7 (1-2), 2003, s. 581-588.
- : “Sigorta Sözleşmesi Süresi İçinde Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 22, Y. 11, 2012/2 Güz, s. 1-8.
- : “Sorumluluk Teminatları”, **Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları**, Sempozyum, 23.03.2012, s. 97-111. (“Sorumluluk Teminatları”)
- : **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2011. (“Çatma”)
- : “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 12, Y. 16, Güz 2007/2, s. 149-161.
- : “Deniz İş Sözleşmesi 2006 Hakkında İnceleme ve Değerlendirme”, **EÜHFD**, C. XI, S. 1-2, 2007, s. 269-278.
- : **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, 2. bs., İstanbul, Arıkan Kitap, 2006. (“Kulüp Sigortası”)

- : **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya**, 2. bs., İstanbul, Arıkan Kitap, 2006.
- : “Yolcuların Ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü İle Getirilen Temel Değişiklikler”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 7 (1-2), 2003, s. 581-588.
- Altıp, Atilla : “Genel İşlem Koşulları”, “**Türk Borçlar Kanunu Sempozyumu**, Makaleler Tebliğler, (Ed. Murat İnceoğlu), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012, s. 30-44.
- Amasya, Serap : “Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 542-596.
- Antalya, Gökhan : **Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın Hesaplanması**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2017.
- : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 1, İstanbul, Legal Yayınevi, 2018. (“**Borçlar Hukuku**”)
- Aral Eldeleklioğlu, İrem : “Tarafların Yükümlülükleri”, **Sigorta Davaları**, Mustafa Topaloğlu/Mutlu Dinç (Ed.), Ankara, Seçkin Yayınları, 2018, s. 117-161.
- : “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcu”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 22,Y. 11, Güz 2012/2, s. 203-222.
- Ardıçoğlu, M. Artuk : “Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi”, **Ankara Barosu Dergisi**, 2017/3, s. 20-51.
- Arıkan, Mustafa : “TBK’nda Genel İşlem Şartları”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi – Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 2. bs., İstanbul, Legal Yayıncılık, 2012, s. 67-72.
- Arkan, Sabih : “Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu”, **SHD**, C. 1, S. 2, Ağustos 1982, s. 159-169.
- Arseven, Haydar : **Sigorta Hukuku**, 2. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 1991.

- Arslan Demir, Gizem : “Türk Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Amerikan Haksız Fiiller Hukukunda Tehlike Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2018.
- Atabek, Reşat : “Sigorta Akdinin Yorumu”, **SHD**, C. 1, S. 2, Ağustos 1982, s. 125-140. (“**Yorum**”)
- : **Sigorta Hukuku**, İstanbul, 1950.
- Ataergin, Selim : “Türk Uluslararası Gemi Sicili”, **Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 63-70.
- Atamer, Kerim : **Deniz Ticareti Hukuku**, C. 1, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017.
- : “Tacirler Arasındaki Sözleşmelere, Genel İşlem Koşullarıyla İlgili Hükümler (TBK m. 20-25) Uygulanır Mı?”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXX**, 23.12.2016, BTHAE, s. 11-37. (“**Tacirler ve GİK**”)
- : “Yeni TTK Uyarınca Zarar Sigortaları”, **BATİDER**, C. XXVII, S. 1, 2011, s. 21-106. (“**Zarar Sigortaları**”)
- : “Alman-Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı”, **BATİDER**, 2009, C. 25, S. 1, s. 99-201.
- : “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIII**, 12.06.2009, Ankara, BTHAE, 2009, s. 165-274. (“**Yargıtay Kararları Sempozyumu**”)
- : “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **BATİDER**, C. XXIV, S. 3, 2008, s. 130-213. (“**Yolcu**”)
- Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt (Ed.) : **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013.

Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt/Sürücü, Melisa : “2002 tarihli Atina (Londra) Yolcu Taşıma Sözleşmesi'nin Tercümesi”, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I**, Kerim Atamer/Cüneyt Süzel (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 263-332.

Atamer, Yeşim M. : “Genel İşlem Koşulu mu Bireysel Pazarlıkla Kurulan Sözleşme mi? Tüketici ve Tacir İşlemleri Açısından Karşılaştırmalı Olarak Başvurulabilecek Değerlendirme Kriterleri”, **TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Yeni Türk Borçlar Kanunu ve Yeni Türk Ticaret Kanunu Sempozyumu** (Makaleler, Tebliğler) Çiğdem Kırcı (Ed.), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2013, s. 103-150. (“**TOBB Sempozyumu**”)

: “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi - TKHK m. 6 ve TTK m. 55, f. 1 (f) ile Karşılaştırmalı Olarak”, **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu**, Ankara, BTHAE, 2012, s. 9-73. (**Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi**)

: “Sözleşme Boşluklarının Hakim Tarafından Doldurulması Sorununa İlişkin Bazı Düşünceler”, **İÜHFİM**, C. LXIII, S. 1-2, 2005, s. 171-191.

: **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılması Sorunu Çerçevesinde Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi**, 2. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2001. (“**GİŞ**”)

: **Tacirlerin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunmasının Yolları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2001-08, 2001.

: **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 1996. (“**Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı**”)

Atamer, Yeşim M./Ünan, Samim : “Control of General and Special Conditions of Insurance Under Turkish Law with Special Regard to the Transparency Requirement”, **Transparency in Insurance Law**, Samim Ünan/Manfred Wandt (Ed.), İstanbul, 2012, s. 65-88.

Ataol, Hüseyin : “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Basım, 2000, s. 57-85.

- Ayan, Serkan : “Genel İşlem Koşulları Yönünden Türk Borçlar Kanunu ile 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un Karşılaştırılması”, **Tüketici Hukuku Konferansı 5-6 Aralık 2015, Makaleler - Tebliğler**, Hüseyin Can Aksoy (Ed.), Ankara, Yetkin Hukuk Yayınları, 2016, s. 105-117.
- Aydın, Sevgican : **Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlali Halinde Sigortacının Hakları**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2018. (“Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğü”)
- Aydoğdu, Murat : **Türk Borçlar Hukuku’nda Genel İşlem Koşullarının ve Tüketici Hukuku’nda Haksız Şartların Denetimi**, İstanbul, Seçkin Yayınları, 2014. (“Denetim”)
- : “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 2, 2013, s. 1-50. (“Konu Bakımından”)
- Aydoğdu, Murat/ Kahveci, Nalan : **Türk Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017.
- Ayhan, Rıza/ Çağlar, Hayrettin : **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, Cilt 1, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018. (“Sigorta Hukuku Cilt 1”)
- : **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, Cilt 2, Ankara, Yetkin Yayınları, 2018. (“Sigorta Hukuku Cilt 2”)
- Ayli, Ali : Türk Ticaret Kanunu Taslağı, **SHD**, 2005, S. 1, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 215-237. (“TTK Görüş”)
- : “Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kuruluşundaki İhbar Yükümlülüğüne İlişkin Hükümlerin, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Çerçevesinde Yeniden Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan**, Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2005, s. 185-203. (“İhbar Yükümlülüğü”)
- : **Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu**, Ankara, Vedat Kitapçılık, 2003.

- “Sigorta Poliçesinin Kıymetli Evrak Niteliğine Sahip Olup Olmadığı Sorunu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağamı**, İstanbul, 2007, s. 330-348.
- Baatz, Yvonne : “Choice of Jurisdiction in Bills of Lading and Cargo Insurance, **Research Handbook on Maritime Law and Regulation**, Jason Chuah (Ed.), Edward Elgar, 2019, s. 331-374.
- : “Matters Relating to Insurance and Protecting the Weaker Party”, **LMCLQ**, S. 1, 2018, s. 1-9. (“Weaker Party”)
- Baatz, Yvonne/  
Debattista,  
Charles/  
Lorenzon,  
Filippo/  
Serdy,  
Andrew/  
Staniland,  
Hilton/  
Tsimplis,  
Michael : **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, Londra, Informa, 2009.
- Bahtiyar, Mehmet : **Ortaklıklar Hukuku**, 12. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2017.
- : “6102 sayılı TTK’da Anonim Şirketin Kuruluşu”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 9, S. 117-118, 2014, s. 9-28.
- : “Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırıldılması ve Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**, Ankara, BTHAE, 1998, s. 133-147. (“**Sigorta Poliçesi Özel Koşulları**”)  
(Aynı makale ayrıca burada yayımlanmıştır: **Makaleler I**, İstanbul, Beta Yayınları, 2008, s. 195-209.)
- : “Sigorta Poliçesi Genel Koşulları”, **Makaleler I**, İstanbul, Beta Yayınları, 2008, s. 147-165. (“**Sigorta Poliçesi Genel Koşulları**”)  
(Aynı makale “Sigorta Poliçesi Genel İşlem Şartları” adıyla ayrıca burada yayımlanmıştır: **BATİDER**, 1997, C. XIX, S. 2,

s. 92-108.)

- Basedow,  
Jürgen/  
Birds, John/  
Clarke,  
Malcolm/ : **Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)**,  
Cousy, : 2. bs., OttoSchmidt, 2016.  
Herman/  
Heiss, Helmut/  
Loacker,  
Leander
- Baş, Ece : “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda Genel İşlem Koşulu  
Kavramı ve İçerik Denetimi”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a  
Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 276-303.
- Başgöl, Mürsel : “Sigorta Poliçesi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara,  
1983.
- Başoğlu, Başak : **Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk**, İstanbul,  
Vedat Kitapçılık, 2016.
- Baughen,  
Simon : **Shipping Law**, 6. bs., Routledge, 2015.
- Beale, Hugh : **Chitty on Contracts**, Volume I General Principles, 32. bs.,  
(Ed.) : Londra, Sweet & Maxwell, 2015.  
: **Chitty on Contracts**, Volume II Specific Contracts, 32. bs.,  
: Londra, Sweet & Maxwell, 2015.
- Bedük,  
Mehmet Nusret : **Deniz İş Sözleşmesi**, Bursa, Ekin Yayınları, 2012.
- Beeman, M. : **Lloyd’s**, Fahiman Şakarcan (çev.), Sigorta Tatbikatçıları  
M. : Cemiyeti Neşriyat No. 8, İstanbul, 1966.
- Bennett,  
Howard : **The Law of Marine Insurance**, 3. bs., Oxford, Oxford  
Publishing, 2007.
- Berlingieri,  
Francesco : “The Salvage Convention 1989”, **LMCLQ**, S. 26, 2017, s. 26-  
65.  
: **International Maritime Conventions Volume 3: Protection  
of the Marine Environment**, Informa Law from Routledge,  
2015. (“Volume 3”)



- Berry, Steven : “How can insurers react to the ECJ’s decision that a 3rd party victim can sue the insurer where the damage occurred or where domiciled? Is there any way out?”, Essex Court Chambers, 2018 (Çevrimiçi) <http://s3-eu-west-2.amazonaws.com/sqe-essexcourt/wp-content/uploads/2018/03/08152822/3rdpartyvictimsSJB.pdf>, 07.10.2019.
- Bilgen, Mahmut : **Öğreti ve Uygulamada Sigorta Hukuku**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017. (“**Sigorta Hukuku**”)
- Bilgili, Fatih/ Demirkapı, Ertan : **Şirketler Hukuku Dersleri**, 6. bs., Bursa, Dora Basım Yayın Dağıtım, 2018.
- Billah, Muhammad Masum : **Effects of Insurance on Maritime Liability Law**, Springer, 2014. (“**Maritime Liability Law**”)
- Birds, John : **Insurance Law in the United Kingdom**, 2. bs., Wolters Kluwer, 2014. (“**Insurance Law in the UK**”)
- : **Birds’ Modern Insurance Law**, 8. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2010.
- : “Waiver of Subrogation Clauses”, **Journal of Business Law**, Haziran 2000, s. 350-355.
- Birds, John / Lynch, Ben / Milnes, Simon : **MacGillivray on Insurance Law**, relating to all risks other than marine, 13. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2016. (“**MacGillivray**”)
- Bishop, Archie : “Law of Salvage”, Chapter 18, **The IMLI Manuel of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016, s. 474-501.
- Blanck Jr, John Isaac : “Reflections on the Negotiation of the Maritime Labour Convention 2006 at the International Labor Organization” **Tulane Maritime Law Journal**, C. 31, S. 1, 2006, s. 35-56.
- Boer, Jan E. de : “The Nairobi Perspective: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks”, **CMI Yearbook 2007-2008**, s. 334-340.
- Bogatyreva, Anastasia : “England 1660-1720: Corporate or Private”, **Marine Insurance Origins and Institutions 1300-1850**, A. B.

- Leonard (Ed.), 2016, s. 179-203.
- Boğa,  
Çiğdem : “How to Promote the Acceptance of HNS Convention? (II)”,  
: **Legal Hukuk Dergisi**, 2012, Y. 10, S. 115, s. 83- 95.  
 (“HNS 2”)
- Bozer, Ali : “How to Promote the Acceptance of HNS Convention? (I)”,  
: **Legal Hukuk Dergisi**, 2012, Y. 10, S. 116, s. 109- 132.
- Bozer, Ali : **Sigorta Hukuku**, Ankara, BTHAE, 2009.
- : **Sigorta Hukuku**, Ankara, BTHAE, 1981. (“**Sigorta Hukuku**  
1981”)
- : **Sigorta Hukuku**, Ankara, BTHAE, 1965. (“**Sigorta Hukuku**  
1965”)
- Bozkurt,  
Tamer : **Sigorta Hukuku**, 11. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları,  
2018. (“**Sigorta Hukuku**”)
- Buğra,  
Ayşegül : “Causation in Turkish and English Insurance Laws:  
Approaches By Courts and Challenges”, **Causation in**  
**Insurance** (Ed. Ayşegül Buğra), İstanbul, On İki Levha  
Yayınları, 2018, s. 1-28.
- : “Direct action claimants under Turkish law: anti-suit  
injunction for P&I Club?”, **Shipping and Trade Law**, C. 16,  
S. 5, 2016, s. 4-6. (“**Direct Action**”)
- : “Thoughts on the Salvage Convention 1989 and Turkish  
Law”, **The Turkish Commercial Law Review**, C. 1, S. 1,  
Şubat 2015, s. 73-80.
- : “Compulsory Insurance of Shipowners for Maritime Claims”,  
: **Shipping & Trade Law**, C. 12, S. 9, 2012, s. 1-3.
- Burling, Julian : **Lloyd’s Law and Practice**, Londra, Informa Law Routledge,  
2014.
- Can, Mertol : **Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı) Cilt 1**, Ankara,  
Adalet Yayınevi, 2018. (“**Sigorta Hukuku 2018**”)
- : **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli**  
: **Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, Birinci Cilt,  
Ankara, İmaj Yayınevi, 2017.

- : **Sigorta Sözleşmesinin Tabi Olduğu Hukuki Esaslar**,  
Ankara, İmaj Yayınevi, 2012. (“**Sigorta Sözleşmesi**”)
- : **Türk Özel Sigorta Hukuku**, 3. bs., Ankara, İmaj Yayınevi,  
2009. (“**Sigorta Hukuku 2009**”)
- : “Sigorta Ettirenin Sigorta Primini Ödeme Borcunu İfade  
Temerrüde Düşmesinin Sonuçları, **BATİDER**, C. XXIII, S. 4,  
2005, s. 155-174. (“**Prim**”)
- : **Deniz Ticareti Hukuku**, Cilt 1, Giriş – Gemi – Deniz Hukuku  
Kişileri, TK 816-1015, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2003.  
 (“**Deniz Ticareti Hukuku**”)
- : **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile  
Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2001.  
 (“**Yolcu Taşıma**”)
- : “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli  
Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun  
Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu’nun  
Yürürlüğe Girip Girmedığı Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve  
Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII**, Ankara, BTHAE,  
2000, s. 191-218.
- : “Yeni Değer Sigortası”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**,  
Ankara, BTHAE, 1998, s.167-196. (“**Yeni Değer**”)
- Caner, Oğuz : “York-Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1994 Yılında  
Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler”, **Prof. Dr. Fahiman  
Tekil’in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s.  
93-113.
- Carey, Luci : “The Maritime Labour Convention, 2006: The Seafarer and  
The Fisher”, **Australia and New Zealand Maritime Law  
Journal**, C. 31, 2017, s. 14-36.
- Cebe,  
Memet Sinan : **Uygulamalı Sigorta Hukuku**, Ankara, Adalet Yayınevi,  
2018.
- Ceylan, Ebru : “Genel İşlem Koşulları”, Prof. Dr. İsmet Sungurbey’e  
Armağan, **Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları  
1**, İstanbul Barosu Yayınları, 2012, s. 172-188.
- Chalikia,  
Angeliki : “The Omnibus Rule in P&I Clubs”, Erasmus University  
Rotterdam, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Rotterdam,

2011.

- Charbonneau,  
Alexandre/  
Chaumette,  
Patrick : “The ILO Maritime Labour Convention 2006: An Example of Innovative Normative Consolidation in a Globalized Sector”, **European Labour Law Journal**, C. 1, S. 3, 2010, s. 332-345.
- Chiappori,  
Pierre-André/  
Salanié,  
Bernard : “Testing for Asymmetric Information in Insurance Markets”, **The Journal of Political Economy**, C. 108, S. 1, Şubat 2000, s. 56-78.
- Chircop, Aldo/  
Moreira,  
William/  
Kindred,  
Hugh/  
Gold, Edgar  
(Ed.) : **Canadian Maritime Law**, 2. bs., Toronto, Irwin Law, 2016.
- Christodoulou  
Varotsi, Iliana : “Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, S. 43, No. 4, Kasım 2012, s. 481.
- Civir Engin,  
Mehtap : “Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri”, **Legal Hukuk Dergisi**, S. 85, Y. 8, Ocak 2010, s. 111-133.
- Clarke,  
Malcolm : **The Law of Liability Insurance**, 2. bs., Informa Law from Routledge, 2017.
- : **The Law of Insurance Contracts**, 6. bs., Londra, Informa, 2009.
- Coghlin, T. G. : “Protection and Indemnity Insurance: The P&I Clubs”, **Journal of World Trade Law**, C. 5, S. 6, 1971, s. 591-608.
- Collins, Hugh : **The Law of Contract**, 4. bs., Scotland, Lexis Nexis UK, 2003.
- Constantino  
Chagas Lessa,  
Julia : “The Maritime Labour Convention: an overview”, **JIML**, C. 22, 2016, s. 379-392.

- Constantino : “Repatriation and Financial Security for Seafarers: Amendments to Maritime Labour Convention”, **Shipping and Trade Law**, C. 14, S. 7, 2014, s. 1-3.  
Chagas Lessa,  
Julia /  
Hjalmarsson,  
Johanna
- Cornah,  
Richard/  
Reeder,  
John : **Lowndes and Rudolf: The Law of General Average and the York-Antwerp Rules**, 14. bs., Londra, Sweet&Maxwell, 2013.
- Coşkunsu,  
Çağlar : “A New Port of Refuge for the Limitation of Liability: Turkey”, **Shipping and Transport International**, C. 10, S. 1, 2014, s. 20-22.
- Cummins, J.  
David/  
Venard,  
Bertrand (Ed.) : **Handbook of International Insurance: Between Global Dynamics and Local Contingencies**, Springer, 2007.
- Çapa, M. Sadık : “Geçmişe Etkili Sigorta”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XVIII, Y. 2014, S. 3-4, s. 341-362.
- Çağa, Tahir : “Ölüm ve Cismanî Zarar Hallerinde Ödenecek Tazminatın Hesabına Dair”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 257-288.
- : “Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli”, **İÜHFİM**, C. 41, S. 3-4, 1975, s. 197-223.
- : “Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, C. 9, S. 2, 1977, s. 289-324.
- : “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme”, **İÜHFİM**, C. 42, S. 1-4, 1976, s. 117-133.
- Çağlayan : **Hukuka Aykırılık ve Ahlaka Aykırılık Unsurları Çerçevesinde Salt Malvarlığı Zararlarının Tazmini**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“**Malvarlığı Zararları**”)  
Aksoy, Pınar
- Çakıcı, Ömer/  
Ceylan,  
Mehmet : **Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi**, Yayın no: 301, İstanbul, Türkiye Bankalar Birliği, 2014, s. 155-156. (Çevrimiçi)  
<https://www.tbb.org.tr/Content/Upload/Dokuman/2144/BSMV>

\_OCMC\_Kitap.pdf, 12.10.2017.

Çeker, Mustafa : “Sigorta Poliçelerinin Düzenlenmesine İlişkin Tüketici Hukuku Sorunları”, **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2015-2016**, Hakan Tokbaş/Fehim Üçışık (Ed.), Ankara, Bilge Yayınevi, 2016, s. 494-506.

: **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku**, 18. bs., Adana, Karahan Kitabevi, 2017.

Çekin, Mesut : **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu madde 71 çerçevesinde**  
Serdar : **Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016.

Çetingil, Ergon : “Kurtarma Müşterek Avaryası”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 139-157.

Çetingil,  
Ergon/  
Kender,  
Rayegân/  
Ünan,  
Samim : **Müşterek Avarya Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2011. (“Müşterek Avarya”)

Çetingil,  
Ergon/  
Kender,  
Rayegân/  
Ünan,  
Samim/  
Yazıcıoğlu,  
Emine : “TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler”, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı**, Ocak 2006, s. 1-295. (“TTK Özel Sayı”)

Çınar, Ömer : **Tüketici Hukukunda Haksız Şartlar**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2009.

Damar, Duygu : “Carrier’s Liability for Passengers, Baggage and Cargo”, Chapter 7, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer/Duygu Damar (Ed.), 2. bs., Wolters Kluwer, 2016, s. 153-180.

: **Wilful Misconduct in International Transport Law** (Hamburg Studies on Maritime Affairs, 22), Heidelberg, Springer, 2011. (“Wilful Misconduct”)

: “Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Misconduct Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi”, Milletlerarası Hukuk ve Özel Hukuk Bülteni, **Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan**, Y.

24, 2004, S. 1-2, s. 379-394.

- Davies, Polly : “The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey’s Position and the Role of Insurers”, **The Turkish Commercial Law Review Online**, C. 1, 25.02.2015, (Çevrimiçi) <http://the-tclr.org/wp-content/uploads/2015/03/02-TCLR-1-final-online-mar06.pdf>, 10.11.2017.
- Debattista, Charles : “Fundamental Breach and Deviation in the Carriage of Goods by Sea”, **Journal of Business Law**, 1989, s. 22-36.
- Demir, İsmail : “Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış”, **Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 341-398.
- : “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi”, **BATİDER**, C. 31, S. 1, 2015, s. 109-160.
- : **Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013. (“Enkaz Kaldırma”)
- : “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmede 2003 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 1, 2012, s. 213-255.
- : “1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşmede 2010 tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, **BATİDER**, C. 27, S. 3, 2011, s. 199-245.
- : **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2010.
- : “2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu”, **BATİDER**, C. 26, S. 3, Eylül 2010, s. 187-223.
- Demirel, Duygu : “TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 177, 2017, s. 4379-4446.

- Demirkan, Balkır : “Sigorta Sektöründe Asimetrik Bilgi Problemi”, **Sigorta Araştırmaları Dergisi**, S. 2, Temmuz 2006, s. 123-138.
- Demirsatan, Barış : “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Prim Ödeme Borcunda Temerrüdü”, **İÜHFİM**, C. 75, S. 1, 2017, s. 359-391.
- Dockray, Martin : “Deviation: a doctrine all at sea?”, **LMCLQ**, 2000, s. 76-98.
- Doğan, Gül : “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Genel İşlem Koşulları”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 459-473.
- Doğanay, İsmail : **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, Cilt 3, Madde: 816-1475, İstanbul, Beta Yayınları, 2004.
- Dost, Süleyman : “Uluslararası Hukukta Bağlayıcı Olmayan Hukuk”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ocak-Şubat 2019, C. 14, S. 173-174, s. 35-74.
- Dover, Victor : **A Handbook to Marine Insurance**, Londra, 1936. (“**Marine Insurance**”)
- Dromgoole, Sarah / Forrest, Craig : “The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and Hazardous Historic Shipwrecks”, **LMCLQ**, 2011, s. 92-122.
- Dunt, John : **Marine Cargo Insurance**, 2. bs., Informa Law from Routledge, 2016.
- Dural, Mustafa/ Sarı, Suat : **Türk Özel Hukuku**, Cilt 1 Temel Kavramlar ve Medenî Kanun Başlangıç Hükümleri, 13. bs., İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018.
- Dündar, Esra : **Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2012.
- Eaves, Michael K. : “P&I Coverage for Quarantine Expenses Relating to Severe Acute Respiratory Syndrome”, **Benedict’s Maritime Bulletin**, First Quarter 2014, s. 56-62 (Çevrimiçi) [www.calvert-eaves.com/wp-content/uploads/2017/07/PI\\_Coverage\\_for\\_Quarantine\\_Expenses\\_Relating\\_to\\_SARS.pdf](http://www.calvert-eaves.com/wp-content/uploads/2017/07/PI_Coverage_for_Quarantine_Expenses_Relating_to_SARS.pdf), 07.10.2017.



- Ekşi, Nuray : “ITF’in Elverişli Bayrak (Flags of Convenience) Taşıyan Gemilerde Çalışanları Korumak İçin Yaptığı Çalışmalar”, **Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan**, C. 1, İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s. 829-839.
- Eren, Fikret : “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasında Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 201-209.
- Eren, Fikret : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. bs., Ankara, Yetkin Yayınları, 2018. (“**Borçlar Hukuku Genel**”)
- : “Türk Borçlar Kanunu’nda Tehlike Sorumluluğu”, **Türkiye-İsviçre Karşılaştırmalı Hukuk Sempozyumu – I Borçlar Hukuku**, Yener Ünver (Ed.), Ankara, Seçkin Yayınları, 2015, s. 13-20.
- Erkan, Emine : “Sigorta Sözleşmelerinde Haksız Şart ve Genel İşlem Koşulları Denetimi”, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı (Ekonomi Hukuku), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016.
- Ebru
- Erlüle, Fulya : **Türk Borçlar Kanunu’na Göre Bedensel Bütünlüğün İhlalinde Manevi Tazminat**, 2. bs., Ankara, Seçkin Yayınları, 2015.
- Erman, Hasan : **Medenî Hukuk Dersleri**, 6. bs., İstanbul, Der Yayınları, 2016.
- Ersözlü, Cenk : **Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000.
- Murat
- Fenyves, Attila/ Kissling, Christa/ Perner, Stefan/ Rubin, Daniel (Ed.) : **Compulsory Liability Insurance from a European Perspective**, Tort and Insurance Law, C. 35, Viyana, De Gruyter, 2016.
- Fogarty, Aengus R. M. : **Merchant Shipping Legislation**, 3. bs., Informa Law from Routledge, 2017.
- Force, Robert / : **The Law of Seaman**, 5. bs., C. 1, 2016-2017, e-kitap formatı,

- Norris, Martin J. (Çevrimiçi) Bahçeşehir Üniversitesi Veritabanından Thompson Reuters Westlaw erişimi, 29.10.2017.
- Franko, Nisim : “Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması (TTK m. 1291)”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IX**, Ankara, 1992, s. 103-125.
- Furmston, Michael/  
Tolhurst Greg : **Contract Formation Law and Practice**, 2. bs., Oxford, Oxford University Press, 2016.
- : **Privity of Contract**, Oxford, Oxford University Press, 2015.
- Gahlen, Sarah  
Fiona : “The Wreck Removal Convention In Force”, **JIML**, C. 21, 2015, s. 97-114.
- Galani, Katerina : **British Shipping in the Mediterranean during the Napoleonic Wars: the untold story of a successful adaptation**, Leiden, Brill, 2017.
- Gaskell, Nicholas : “The Bunker Pollution Convention and limitation of liability” **JIML**, C. 15, 2009, s. 477-494.
- Gaskell, Nicholas/  
Asariotis, Regina/  
Baats, Yvonne : **Bills of Lading: Law and Contracts**, London, LLP, 2000.
- Gaskell, Nicholas/  
Forrest, Craig : “The Wreck Removal Convention 2007”, **LMCLQ**, 1-168, 2016, s. 49-117. (“**Wreck Removal**”)
- Gauci, Gotthard : “Removal of Wrecks”, The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a flawed instrument?, **Journal of Business Law**, 2009(2), s. 203-233.
- Gault, Simon/  
Hazelwood, Steven/  
Tettenborn, Andrew/  
Cole, Edward/  
Macey-Dare, Thomas (Ed.) : **Marsden and Gault on Collisions at Sea**, 14. bs., Sweet & Maxwell, 2016.

- Gilman,  
Jonathan /  
Merkin,  
Robert M. /  
Blanchard,  
Claire /  
Templeman,  
Mark
- : **Arnould’s Law of Marine Insurance**, 18. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2013. (“Arnould”)
- : **Arnould’s Law of Marine Insurance First Supplement to the Eighteenth Edition**, Londra, Sweet & Maxwell, 2016. (“Arnould First Supplement”)
- Girvin,  
Stephen
- : **Carriage of Goods by Sea**, Oxford, 2011.
- Gold, Edgar
- : **Gard Handbook on Protection of the Marine Environment**, 3. bs., Londra, 2006.
- : **Gard Handbook on P&I Insurance**, 5. bs., Arendal, 2002. (“Gard P&I”)
- Göktan, Işık
- : **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası: P&I Koruma ve Tazmin**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006.
- Göransson,  
Magnus
- : “The HNS Convention”, **Uniform Law Review**, S. 2, 1997, s. 249-270.
- Griggs, Patrick
- : “Law of Wrecks”, **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Shipping Law, David Attard (Ed.), C. 2, Oxford, Oxford Publishing, 2016, s. 502-512.
- Griggs,  
Patrick/  
Williams,  
Richard/  
Farr, Jeremy
- : **Limitation of Liability for Maritime Claims**, 4.bs., Londra, Informa Law from Routledge, 2005, Chapter 3, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 18.10.2017.
- Güden, Faysal
- : **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017.
- Gülgeç,  
Yahya Berkol
- : **Normlar Hiyerarşisi, Türk Alman ve İngiliz Hukuk Sistemlerinde Kural İşlemlerin ve Mahkeme Kararlarının Hiyerarşik Gücü**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018.

- Gümüş, Mustafa Alper : **6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi, Cilt 1, (m. 1-46)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014. (“TKHK Şerhi”)
- Günay, M. Barış : “1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu”, **BATİDER**, C. XXVII, S. 4, 2011, s. 51-68.
- Gürses, Özlem : **Marine Insurance Law**, 2. bs., Abingdon, Routledge, 2017. (“**Marine Insurance**”)
- : “Subrogation Against a Contractual Beneficiary: A New Limitation to Insurers’ Subrogation”, **Journal of Business Law**, S. 7, 2017, s. 557-575.
- Gürses, Özlem/ Hjalmarsson, Johanna : “Protection and Indemnity Insurance”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (Ed.), 4. bs., Informa Law from Routledge, 2017, Chapter 11, s. 482-497. (“**P & I Insurance**”)
- Gürzumar, Osman Berat : **Sözleşme Yapma Yükümlülüğü** (Zorunlu Unsur Doktrinine Dayalı), Ankara, Seçkin Yayınları, 2006.
- Harris, Ron : “The Bubble Act of 1720”, **The Oxford Encyclopedia of Economic History**, Volume 1, Joel Mokyr (Ed.), Oxford, Oxford University Press, 2003, s. 294-295.
- : **Industrializing English Law, Entrepreneurship and Business Organization, 1720-1844**, Cambridge, 2000.
- Havutçu, Ayşe : “Genel İşlem Şartlarının Sözleşme ile İlişkilendirilmesi, İçeriklerinin Denetimi”, **Tüketici Hukuku Konferansı 5-6 Aralık 2015 Makaleler-Tebliğler**, Hüseyin Can Aksoy (Ed.), Ankara, Yetkin Hukuk Yayınları, 2016, s. 75-103. (“**İçerik Denetimi Makale**”)
- : **Açık İçerik Denetimi Yoluyla Tüketicinin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması**, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2003. (“**İçerik Denetimi Kitap**”)
- Hawkins, Stephen J./ Evans, Ally J./ Moore, Jon/ Whittington, Mark/Pack, : “From The Torrey Canyon To Today: A 50 Year Retrospective Of Recovery From The Oil Spill And Interaction With Climatedriven Fluctuations On Cornish Rocky Shores”, **2017 International Oil Spill Conference**, California, 15-18.05.2017, s. 19, ITOPF web sitesi, (Çevrimiçi) <http://www.itopf.com/knowledge->

- Kathryn/  
Firth,  
Louise B./  
Adams,  
Leoni C./  
Moore J.,  
Pippa/  
Masterson-  
Algar,  
Patricia  
/Mieszkowska,  
Nova/  
Southward,  
Eve C.
- resources/documents-guides/document/from-the-torrey-canyon-to-today-a-50-year-retrospective-of-recovery-from-the-oil-spill-and-interact/, 23.12.2017. 3/247
- Hazelwood,  
Steven :
- “The Past”, **150th Anniversary Britannia News**, *Britannia Steamship Insurance Association Limited* websitesi, s. 7-9. (Çevrimiçi) <https://britanniapandi.com/publication/150th-anniversary-britannia-news/> 12.12.2017.
- Hazelwood,  
Steven J. /  
Semark, David :
- P&I Clubs, Law and Practice**, 4. bs., Londra, Routledge, 2014. (“P&I Clubs”)
- Helvacı/Serap,  
Erlüle, Fulya :
- Medeni Hukuk**, İstanbul, Legal Yayınevi, 2018.
- Herbert, James :
- “The Challenges and Implications of Removing Shipwrecks in 21st Century”, 2013, *Lloyd’s*, s. 24, (Çevrimiçi) 10.09.2017, <https://www.lloyds.com/news-and-insight/risk-insight/library/technology/wreck-report>.
- Hirş, Ernst :
- Ticaret Hukuku Dersleri**, 3. bs., İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1948.
- Hjalmarsson,  
Johanna :
- “Assens Havn v Navigators Management (UK) Ltd, Danish Supreme Court 5/2015, 9 October 2017”, **Lloyd’s Shipping and Trade Law**, 25.10.2017 i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 11.10.2019.
- :
- “Direct action under EU law: land of opportunity”, **Lloyd’s Shipping and Trade Law**, 29.08.2017 i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 11.10.2019.
- :
- “Crewing Insurance under the Maritime Labour Convention

- 2006”, Chapter 5, **The Maritime Labour Convention 2006**, Jennifer Lavelle (Ed.), Informa Law from Routledge, 2014, s. 95-116. (“**Crewing Insurance**”)
- “Direct Claims Against Marine Insurers in the English System”, **Asia Pasific Law Review**, C. 18, S. 2, 2010, s. 259-277. (“**Direct Claims**”)
- “Direct Action against P&I Clubs”, **Insurance Reinsurance Law Briefing**, S. 139, Mayıs 2008, s. 1-7.
- Hodges, Susan : **Cases and Materials on Marine Insurance Law**, Cavendish, 2004.
- Holdsworth, W. : “The Early History of Contract of Insurance”, **Columbia Law Review**, Şubat 1917, C. 17, S. 2, s. 85-113.
- Howlett, Linda : “Nairobi International Convention On The Removal Of Wrecks, 2007”, **CMI Yearbook 2007-2008**, Chapter 2, The Work of the CMI, s. 341-345, (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf>, 10.09.2017.
- İlgin, Canan Özlem : “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 12, Y. 6, Güz 2007/2, s. 231-258.
- İlgin, Canan : “Bunker Konvansiyonu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 670-685.
- IMO Yayını : **Passengers and Their Luggage**, 2. bs., IMO Yayını Satış No: IA436E, IMO, Londra, 2003.
- Irving, William : “The Nairobi Convention: Reforming Wreck Removal in New Zealand”, **Australia and New Zealand Maritime Law Journal**, 2010, 24, s. 76-92.
- Işıklar, Güneş Karol : **2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018.
- İnal, Emrehan : **E-Ticaret Hukukunda Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2005.

- İnceoğlu,  
Mehmet Murat : “Sözleşme Yapma Zorunluluğu ve Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun’un 5. Maddesinin Bu Açıdan İncelenmesi”, **Prof. Dr. Kemal Oğuzman’a Armağan**, İstanbul, 2000, s. 391-429.
- Jacobsson,  
Mans : “Bunker Convention in Force”, **JIML**, C. 15, 2009, s. 21-36.
- Jess,  
Digby Charles : **The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice**, 4. bs., Sweet & Maxwell, 2011.
- Kabukçuoğlu  
Özer, Fatma : “Yeni Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun Çerçevesinde Sigorta Sözleşmelerinin Durumu”, **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2014-2015**, Hakan Tokbaş/Fehim Üçışık (Ed.), Ankara, Bilge Yayınevi, 2015, s. 435-440. (“**Sigorta Sözleşmeleri**”)
- Dilek : **Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası**, Ankara, BTHAE, 2014.
- : **Sigortacılık Kanunu Şerhi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012. (“**Sigortacılık Kanunu Şerhi**”)
- Kaner, İnci : “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin Tehlike İle İlgili Görevleri”, **İÜHFİM**, C. 54, S. 1-4, 1991-1994, s. 303-319. (“**Tehlike**”)
- Kaner, İnci : **Deniz Ticaret Hukuku I-II**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2018.
- Deniz
- Kar, Bektaş : **Deniz İş Hukuku (Ders Kitabı)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2014.
- : **İçtihatları ve Mevzuatları ile Deniz İş Hukuku**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2011.
- Karaarslan,  
Oktay M. : “Deniz Sigortaları Tarihçesi İle İlgili Bir Derleme”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Basım, 2000, s. 279-287. (“**Deniz Sigortaları Tarihçesi**”)
- Karadağ,  
Özgür : **Türk Borçlar Kanununda Genel İşlem Koşulları ve Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar**, 2. bs., Ankara, Adalet Yayınevi, 2015.

- Karasu, Rauf : **Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2016. (“Trafik Sigortası”)
- : “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Özel Sayı, C. 2, 2015, s. 683-706. (“Sorumluluk Sigortaları”)
- Karayalçın, Yaşar : “Özel Sigorta-Cismanî Zarar”, **Ölüm ve Cismanî Zarar Hallerinde Zararın ve Tazminatın Hesap Edilmesi Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 10-11.12.1993, Ankara, BTHAE, 1994, s. 121-137.
- : “Taşıma Sigortalarında ‘All Risk’ (Bütün Riskler) Klozu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara, 1984, s. 203-225. (“Bütün Riskler”)
- : **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi: Özel Sigorta Hukukuna Giriş**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1984. (“Risk”)
- : **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Ankara, 1960. (“Sigorta Hukuku”)
- Karayazgan, Ahmet : **Ana Hatlarıyla Özel Sigorta Hukuku**, İstanbul, Tara Kitap, 2016. (“Sigorta Hukuku”)
- : “Avrupa Birliği Mevzuatı Karşısında Türk Sigorta Aracılık Hukuku”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Yıl Birlikte Çalışma Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 730-804.
- : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Zarar Sigortaları Hükümleri Hakkında Genel Bir Bakış”, **SHD**, 2005, S. 1, s. 52-78.
- Kaşak, Fahri Erdem : **Sözleşme Özgürlüğünün Sınırı Olarak Kanunun Emredici Hükümlerine Aykırılık**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019. (“Kanunun Emredici Hükümlerine Aykırılık”)
- Kayıhan, Şaban : “Alman ve Türk Özel Sigorta Hukukunda Sigorta Ettirenin Kurtarma Ödevi”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk**



**Fakültesi Dergisi**, C. 9, S. 1-2, 2005, s. 513-541.

- : **Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2004. (“**Prim**”)
- Kayıhan,  
Şaban/  
Bağcı, Ömer : **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri**, 4. bs., Kocaeli, Umuttepe Yayınları, 2019. (“**Sigorta Hukuku**”)
- Keçeli,  
Muhammet  
Alper : “Establishing a new protection and indemnity (P&I) insurance institution in Turkey”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, World Maritime University, Malmö, 2012.
- Kender,  
Rayegân : **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku**, Sigorta Müessesesi Sigorta Sözleşmesi, 16. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018. (“**Sigorta Hukuku**”)
- : “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Yeni Genel Şartları Hakkında”, **Prof. Dr. iur Merih Kemal Omağ’a Armağan**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 3, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, Temmuz 2017, C. 16, S. 2, s. 107-150.
- : “Sigorta Hukukunda Tüketicinin Korunması”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Erhan Adal’a Armağan, 2012, C. 8, S. 2, s. 1-27. (“**Tüketici**”)
- : “Türk Ticaret Kanunu Taslağı’nın Sigorta Hukukuna İlişkin Hükümleri Hakkında Düşünceler”, **SHD**, 2005, S. 1, s. 7-28. (“**TTK Görüş**”)
- : “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **MHB**, C. 24, S. 1-2, 2004, s. 583-597.
- : “Sigorta Sözleşmesinin Süresine İlişkin Bazı Sorunlar”, **SHD**, 1998, S: 1, s. 40-48.
- : “Poliçe Verme Yükümlülüğüne Aykırılıktan Doğan Hukukî Sonuçlar”, **SHD**, C. 2, S. 1, 1997, s. 7-14. (“**Poliçe**”)
- : “Zarar Sigortalarında Prim Ödenmemesinin Hukuki Sonuçları”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, **Hukuk Araştırmaları**, İstanbul, C. 10, S. 1-3, 1996, s. 753-767.

- “Sigorta Tazminatı’nın Muacceliyeti Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IX**, 8 Mayıs 1992, Ankara, BTHAE, 1992, s. 79-92.
- “Kanun Yapma Tekniği ve Mevzuat Açısından Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı”, **Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi Hakkındaki Kanun Taslağı Sempozyumu**, Bildiriler Tartışmalar, 14.06.1991, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 10-23.
- “Denizyolu ile Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1985, s. 101-127. (“1974 Atina Konvansiyonu”)
- “Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu I**, 6-7.01.1984, Ankara, BTHAE, s. 41-57 (“Sigorta Mukavelesi”)
- “Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri”, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, **III. Sigorta Semineri**, Ankara, 1977, s. 3-15. (“Mesuliyet Sigortası”)
- Kender,  
Rayegân/  
Çetingil,  
Ergon/  
Yazıcıoğlu,  
Emine : **Deniz Ticaret Hukuku**, Temel Bilgiler, C.1, 14. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019.
- Kepker, Burak : “Eşya Taşımada Rizikonun Sigortalanması”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2014.
- Kılıçoğlu,  
Ahmet : **Türk Borçlar Kanununda Kanuni Halefiyet**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1979.
- : “Özel ve Sosyal Sigortalarda Halefiyet ve Rücu”, **AÜHFD**, 1974, C. 31, S. 1-4, s. 395-446. (“Halefiyet 1974”)
- Kızılsümer,  
Bahar : **Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019.

- Kimball,  
John D. : “The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law”,  
**Tulane Law Review**, C. 87, S. 5-6, 2013, s. 1147-1164.
- Kingston,  
Christopher : “Marine Insurance in Britain and America, 1720 1844: A  
Comparative Institutional Analysis”, **The Journal of  
Economic History**, C. 67, S. 2, 2007, s. 379-409.
- Kocayusufpa-  
şaoğlu, Necip/  
Hatemi,  
Hüseyin/  
Serozan, Rona/  
Arpacı,  
Abdülkadir : **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Birinci Cilt, Borçlar  
Hukukuna Giriş, Hukukî İşlem, Sözleşme, 7. bs., İstanbul,  
Filiz Kitabevi, 2017. (“**Borçlar Hukuku Birinci Cilt**”)
- : **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Üçüncü Cilt, İfa, İfa  
Engelleri, Haksız Zenginleşme, Prof. Dr. Rona Serozan, 3. bs.  
İstanbul, Filiz Kitabevi, 2002. (“**Borçlar Hukuku Üçüncü  
Cilt**”)
- Koç, Nevzat : “Prof. Dr. Nevzat Koç’un Değerlendirme Konuşması”,  
Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları  
Dergisi, Özel Hukuk Sempozyumu Özel Sayısı, 6098 sayılı  
Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi  
Sempozyumu (3-4 Haziran 2011) Sempozyum No. 3, **Prof.  
Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, 2. bs., İstanbul, 2012, s. 85-  
90.
- Koenig, W. : “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi”, (çev. Fırat Öztan),  
**BATİDER**, C. 5, S. 1, 1969, s. 46-55. (“**Menfaat**”)
- Kofopoulou,  
Angeliki C. : “Nairobi Wreck Removal Convention To Enter Into Force”,  
**Shipping & Trade Law**, 31.07.2014, C. 14, S. 6, i-law  
veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası  
bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) www.i-law.com, (Çevrimiçi)  
06.08.2017.
- Konfidan  
(Sürücü)  
Melisa : “Muhtemel Zarar Kavramı ve Sigortacının Dava ve Say  
Masraflarını Tazmini”, **Sorumluluk Hukuku**, Başak Baysal  
(Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016, s. 287-312.  
 (“**Muhtemel Zarar**”)
- Korkmaz,  
Sibel : **Sigorta Sözleşmelerinde İspat Sorunları**, İzmir, Güncel  
Yayınları, 2004. (“**İspat**”)
- Kubilay, : **Özel Sigorta Hukuku**, İzmir, Fakülteler Kitabevi Barış

- Huriye : Yayınları, 2003. ("**Sigorta Hukuku**")
- Yeni Değer Sigortası**, Ankara, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1994. ("**Yeni Değer**")
- Kula : **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2015. ("**Sınırlama Fonu**")
- Değirmenci, Nil
- Kuntalp, Erden : "Türk Borçlar Kanunu Tasarısına İlişkin Değerlendirmeler, TBK md. 20-25", **Galatasaray Üniversitesi Yayınları**, İstanbul, 2005, s. 25-47.
- Kuntalp, Erden/ : **Banka ve Sigorta Hukuku**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2006.
- Omağ, Merih
- Kurt, Hayrettin : "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Değerlendirilmesi", **Ankara Barosu Dergisi**, 2014, S. 2, s. 269-290.
- Kuyucu, Gülfer : "Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010.
- Kuyucu Meriç, Gülfer : "Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme", **Prof. Dr. iur Merih Kemal Omağ'a Armağan**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 2, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 231-250.
- Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2017. ("**Petrol Kirliliği**")
- Lambert, LeRoy/ : "The Law in the United States of Maritime Personal Injury and Death Since 1981: An Update, **Tulane Law Review**, Mayıs 2017, 91, S. 5 , s. 909-926.
- Hamra, Rebecca
- Lavelle, Jenifer : "CJEU delivers another blow to the 'pay to be paid' rule", **Lloyd's Shipping and Trade Law**, 22.09.2017, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) www.i-law.com, 11.11.2019.

- : **The Maritime Labour Convention 2006**, Informa, Londra, 2013.
- Lewins, Kate : **International Carriage of Passengers by Sea**, Sweet & Maxwell, 2016.
- Lowry, John/  
 Rawlings,  
 Philip : **Insurance Law, Doctrines and Principles**, Oxford, Hart Publishing, 2005.
- Machum, Eric/  
 Metcalf, Frank : “Will Insurance Cover That? A Review of the Challenges Faced by Coastal States Seeking to Recoup Costs for Removal of Wrecks under the Nairobi Wreck Removal Convention”, **The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives**, Essays in Honor of Edgar Gold, Aldo Chircop/Norman Letalik, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston (Ed.), Leiden – Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, s. 227-247.
- Martin,  
 Elizabeth A. /  
 Law, Jonathan  
 (Ed.) : **Oxford Dictionary of Law**, 6. bs., Oxford, 2006.
- Martin,  
 Frederick : **History of Lloyd’s and of Marine Insurance in Great Britain**, Londra, 1876.
- Mateusz, Bek : “The Scope of Application of Maritime Labour Convention”, **Shipping and Trade Law**, C. 13, S. 7, 2013, i-law veritabanı aracılığıyla erişim sağlandığından sayfa numarası bulunmamaktadır. (Çevrimiçi) [www.i-law.com](http://www.i-law.com), 06.08.2017.
- Mathias,  
 John H./  
 Shugrue,  
 John D/  
 Marrinson  
 Thomas A. : **Insurance Coverage Disputes**, Law Journal Press, 2017.
- McLaughlin,  
 Sue : **Unlocking Company Law**, 2. bs., Routledge, London and New York, 2013.
- McQueen,  
 Rob : “Social Attitudes to Company Law: 1720-1855”, **A Social History of Company Law**, Great Britain and Australian Colonies 1854-1920, Routledge, 2016, s. 17-56.

- Memiş, Tekin : “Kısmi Hasar Halinde Sigorta Sözleşmesinin Feshi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXXI**, 22 Aralık 2017, Ankara, BTHAE, s. 233-264.
- : **Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“Denetim”)
- : “Türk Ticaret Kanunu Taslağı”, **SHD**, S. 1, 2005, Sigorta Hukuku Türk Derneği, s. 88-108. (“TTK Görüş”)
- : **Yangın Sigortasında Riziko**, Ankara, Seçkin Yayınları, 2001. (“Yangın Sigortası”)
- Meriç, Özge : **Sigorta Şirketlerinin Kuruluşu ve Faaliyete Geçmesine İlişkin Esaslar**, Ankara, Adalet Yayınları, 2013.
- Merkin, Robert M. : **Colinvaux’s Law of Insurance**, 2nd Supplement, 9. bs., Sweet Maxwell, 2013.
- : **Marine Insurance Legislation**, 5. bs., Londra, Informa, 2013. (“Legislation”)
- : **Privity of Contract**, Londra, Informa Law, 2000.
- Merkin, Robert M./ Gürses, Özlem : “Insurance Contracts after the Insurance Act 2015”, **The Law Quarterly Review**, 132, 2016, s. 445-469. (“Insurance Act Article 2016”)
- : “The Insurance Act 2015: Rebalancing the Interests of Insurer and Assured”, **The Modern Law Review**, C. 78, S. 6, 2015, s. 1004-1027.
- Merkin, Robert/ Nicoll, Chris : **Colinvaux’s Law of Insurance in New Zealand**, Thomson Reuters, New Zealand, 2016. (“Colinvaux NZ”)
- Merkin, Robert M./ Steele, Jenny : **Insurance and the Law of Obligations**, Oxford, Oxford Publishing, 2013.
- Merkin, Robert M./ Summer, Judith P. : **Colinvaux’s Law of Insurance**, 11. bs., Sweet and Maxwell, 2016. (“Colinvaux”)

Hudson,  
Laura

Miller,  
Michael D.

: **Marine War Risks**, Lloyd's of London Press, Londra, 1994.

Möller, Hans

: "Menfaat ve Değerlendirilmesi", (çev. Fırat Öztan), **BATİDER**, C. 4, S. 2, 1967, s. 255-273. ("**Menfaat**")

Muchlinski, PT

: "The insurer's Duty of Good Faith and Disclosure", **LMCLQ**, C. 27, 1988, s. 27-29.

Narbay, Şafak/  
Güllüce,  
Muhammet Ali

: "Türk Hukukunda Sigorta Acenteleri", **Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan Cilt 2**, Gökhan Antalya/Murat Topuz (Ed.), C. 22, S. 3, 2016, s. 1963-2005.

Narter, Sami

: **Destekten Yoksun Kalma Tazminatı ve Davaları**, 4. bs., Ankara, Adalet Yayınevi, 2018.

Nifontov,  
Denis

: "Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers", **The Maritime Labour Convention 2006 International Labour Law Redefined**, Chapter 6, Jenifer Lavelle (Ed.), Abingdon, Informa Law from Routledge, 2014, s. 117-136.

Nomer,  
Cahit/  
Yunak,  
Hüseyin

: **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul, Milli Reasürans TAŞ, 2000.

: **Reasürans**, İstanbul, Milli Reasürans TAŞ, 1998.

Nomer, Ergin

: **Devletler Hususi Hukuku**, İstanbul, Beta Yayınları, 2017.

Nomer, Halûk  
N.

: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2018. ("**Borçlar Hukuku**")

: "Sözleşmedeki Esaslı Bir Nokta, Özellikle Karşılıklı Borç Doğuran Akitlerde İvazın Miktarı Belirlenmeksizin Sözleşme Kurulabilir Mi?", **Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan**, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, Özel Sayı, C. 8, 2013, s. 2053-2077.

Nomer, Halûk  
N./Akbulut,  
Pakize Ezgi

: **Medeni Hukuka Giriş Dersleri Bölüm 1**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2016. ("**Medeni Hukuka Giriş**")

- Noussia, Kyriaki : “The History, Evolution and Legislative Framework of Marine Insurance in England”, **The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts**, A Comparative Approach, Chapter 1, Springer, 2007, s. 1-25. (“**History of Marine Insurance**”)
- Oğuzman, M. Kemal/ Barlas, Nami : **Medenî Hukuk**, 24. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018.
- Oğuzman, M. Kemal/ Öz, M. Turgut : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 1, 16. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (“**Borçlar Hukuku Cilt 1**”)
- : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. 2, 14. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (“**Borçlar Hukuku Cilt 2**”)
- Omağ, Merih Kemal : “Sigortacı Açısından Sigorta Sözleşmesinin Hükümleri”, **Özel Sigorta Hukukuna Hakim İlke ve Kurumlar (1975-2016) Makaleler-Tebliğler**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 303-324.
- : **Türk Hukukunda Sigortacının Kanunî Halefiyeti**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011. (“**Halefiyet**”)
- : “Özel Sigorta Hukukunda Muafiyet Klozları”, **Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Armağan Özel Sayısı, İstanbul, 2006, s. 529-542.
- : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Sigorta Hukukuna İlişkin 6. Kitabının Genel Hükümler İle Zarar Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Özet Değerlendirilmesi”, **SHD**, Özel Sayı, SHTD, 2005, s. 29-34. (“**TTK Tasarı**”)
- : “Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı”, **Prof. Dr. Ergun Önen’e Armağan**, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2003.
- : **Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu**, İstanbul, 1985. (“**Rizikonun Ağırlaşması**”)
- Owen, David R. : “The Origins and Development of Marine Collision Law”, **Tulane Law Review**, C. 51, S. 4, Haziran 1977, s. 759-813.
- Önder, Salih : “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, **Ankara Barosu Dergisi**, S. 4, 2011,



s. 211-239.

- Özdamar, Mehmet : “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Bağlamında Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğünü İhlâl Eden Sigortacıya Uygulanacak Yaptırım Sorunu”, **İÜHFİM**, C. 71, S. 2, 2013, s. 347-360. (“**Yaptırım**”)
- : **Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2009. (“**Aydınlatma Yükümlülüğü**”)
- : “Sigorta Brokeri ve Hukukî Niteliği”, **AÜHFD**, C. 57, S. 3, 2008, s. 525-559.
- Öztan, Fırat : **Sigorta Akdinin İnikadında İhbar Mükellefiyeti**, BTHAE, Ankara, 1966. (“**İhbar**”)
- Padfield, Alison : **Insurance Claims**, 2. bs, Londra, Tottel Publishing, 2007.
- Pavliha, Marko/  
Vincenca Padovan,  
Adriana : “Law of Marine Insurance”, **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Shipping Law, David Attard (Ed.), C. 2, Oxford, Oxford Publishing, 2016, s. 576-636. (“**Marine Insurance**”)
- Peel, Edwin : **Treitel the Law of Contract**, 14. bs., Londra, Sweet & Maxwell, 2015.
- Piccino, Luisa : “Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance”, **Marine Insurance Origins and Institutions 1300-1850**, A. B. Leonard (Ed.), 2016, s. 25-46.
- Poroy, Reha/  
Tekinalp, Ünal/  
Çamoğlu/Ersin : **Ortaklıklar Hukuku 1**, 13. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014.
- Puthucherril, Tony George : **From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime**, Martinus Nijhoff Yayıncılık, Leiden, 2010.
- Rainey, Simon : **The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts**, 4. bs., Londra, Informa Law from Routledge, 2018.

- : **Law of Towage**, Chapter 15, **The IMLI Manual of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016, s. 399-422. (**“Towage Article”**)
- Reeder John (Ed.) : **Brice on Maritime Law of Salvage**, 5. bs., Sweet Maxwell, Londra, 2011.
- Reisoğlu, Safa : “Banka Uygulamaları Açısından Yeni Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşulları ve Eleştirisi”, **Bankacılar Dergisi**, S. 77, 2011, s. 108-112.
- Reynardson, William R. A. Birch : “The History and Development of P&I Insurance: The British Scene”, **Tulane Law Review**, S. XLIII, N. 3, 1969, s. 457-474.
- Reynolds, Barnabas W. B./ Tsimplis, Michael N. : **Shipowners’ Limitation of Liability**, The Netherlands, Wolters Kluwer, 2012.
- Ringbom, Henrik : **European Union Maritime Safety Policy and International Law**, Publications on Ocean Development Volume 64, Leiden, Martinus Nijhoff, 2008.
- Rodgers, Anthony/ Chuah, Jason/ Dockray, Martin : **Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea**, 4. bs., Oxon, Routledge, 2016.
- Roover, Florence Edler de : “Early Examples of Marine Insurance”, **The Journal of Economic History**, C. 5, S. 2, Kasım 1945, s. 172-200.
- Røsæg, Eric : “Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea”, **The IMLI Manual on International Maritime Law**, Shipping Law, David Attard (Ed.), C. 2, Oxford, Oxford Publishing, 2016, s. 378-398. (**“Passengers”**)
- Rose, Francis D./ Kennedy, : **Kennedy & Rose Law of Salvage**, Londra, Sweet & Maxwell, 8. bs., 2013.

/William Rann

Rue, Colin de la : **Shipping and the Environment Law and Practice**, 2. bs., Londra, Informa, 2009.

Saat, Dursun : **Makina Kırılması Sigortasında Riziko**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017.

Saraceni, Pat : “P&I Clubs: Pay to be Paid Versus Direct Action – The Implications of the European Court of Justice Decision Assens Havn”, Clifford Chance, Ağustos 2017, (Çevrimiçi) <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2017/08/pi-clubs-pay-to-be-paid-versus-direct-action.pdf>, 11.10.2009.

Saraç, Senem : **Türk Borçlar Kanunu’nda Tehlike Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013.

Sayhan, İsmet : **Sigorta Sözleşmelerinin Konusu** (Aşkın Sigorta – Eksik Sigorta – Sigorta Tazminatının Hesaplanması), Ankara, Yetkin Yayınları, 2001. (“**Sigorta Sözleşmelerinin Konusu**”)

Schoenbaum, Thomas J. : “The Duty of Uhnost Good Faith in Marine Insumnce Law: A Comparative Analysis of Amenrican and English Law”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, C. 29, S. 1, 1998, s. 1-39.

Schulze, Reiner : **Compensation of Private Losses: The Evolution of Torts in European Bussiness Law**, Sellier, Munich, 2011.

Serozan, Rona : **Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku**, 8. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (“**Medeni Hukuk**”)

: **Sözleşmeden Dönme**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007.

Serozan, Rona/  
Baysal, Başak/  
Sanlı, Kerem  
Cem : **Borçlar Hukuku Özel Bölüm**, 4. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019.

Serozan, Rona/  
Öz, Turgut/  
Acar, Faruk/  
Gökyayla,  
Emre/  
Develioğlu,  
Murat : **İstanbul Şerhi Türk Borçlar Kanunu, Yürürlük Kanunu, Cilt 1 Genel Hükümler**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018.

- Seven, Vural : “Sigorta Güvence Hesabı'nın Kapsamı ve Destekten Yoksun Kalma Tazminatı”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S. 157-158, 2017 (Eylül-Ekim), Ankara, s. 31-62.
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan : “Sorumluluk Sigortalarından Doğan Taleplerin İleri Sürüleceği Süreler”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 597-624.
- : “Zarar Sigortalarında Sigortacının Ödeme Yükümlülüğü ve Sınırları”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 31-67. (“**Ödeme Yükümlülüğü**”)
- Shaw, Richard : “The Nairobi Wreck Removal Convention”, **JIML**, C. 13, 2007, s. 429-439.  
Aynı metin burada da yayımlanmıştır: **CMI Yearbook 2009**, s. 402-416, (Çevrimiçi) 14.10.2017, [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK\\_2009.pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2009.pdf)
- Sirmen, Lâle : “Tüketici Sözleşmelerindeki Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi”, **Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu**, Ankara, BTHAE, 2012, s. 107-134.
- Somer, Mehmet : “Başkası Hesabına Sigortanın Gerçekleşme Şekilleri”, **Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003, s. 43-61.
- Song, Meixian : **Causation in Insurance Contract Law**, Abingdon, Informa Law from Routledge, 2014.
- Sopacı Öztuna, Birgül : “Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 69-106. (“**TTK m. 1484 (2018)**”)
- : “Sigorta Konusu Menfaatin Yokluğunun ve Menfaat Sahibi Değişikliğinin Sözleşmeye Etkisi”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 107-136. (“**Menfaat**”)

- “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi”, **BATİDER**, 2012, C. 28, S. 3, s. 117-152. (“**Halefiyet**”)
- “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Özel Sayı, 2012, C. 18, S. 2, 15. Oturum, s. 699-723.
- “Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortalarında Doğrudan Talep Hakkı”, **BATİDER**, 2011, C. 27, S. 2, s. 15-50.
- Sözer, Bülent : “2016 York-Anvers Kuralları”, **Legal Deniz Hukuku Dergisi**, C. 1, S. 1, 2018, s. 77-103.
- Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, 4. bs., İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2017. (“**Deniz Ticareti I**”)
- Deniz Ticareti Hukuku Cilt II**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2016. (“**Deniz Ticareti II**”)
- “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Konvansiyonu Eki İle 1996 Protokolü’nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Türk Ticaret Kanunu’na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIX**, 25.12.2015, Ankara, BTHAE, 2016, s. 123-152.
- Steen, Hermen/  
Mathisen,  
Morten Lund : “Wreck Removal Liability: Insurance Cover and Direct Action”, 21.01.2009 tarihli newsletter, <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Norway/Wikborg-Rein-/Wreck-Removal-Liability-Insurance-Cover-and-Direct-Action>, Çevrimiçi, 8.7.2018.
- Stevenson,  
Douglas B. : “Maritime Labour Law”, Chapter 8, **The IMLI Manual of International Maritime Law, Volume 2, Shipping Law**, David Joseph Attard (Ed.), Oxford, 2016.
- Sürücü,  
Melisa : “Türk ve Avrupa Birliği Mevzuatında Sigortacılık Faaliyetinin Sınırı Bakımından Doğrudan Bağlantılı İş Kavramı”, **Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan**, Tufan Öğüz (Ed.), İstanbul, Filiz

Kitabevi, 2013, s. 1082-1111.

- “Recovery of Sue and Labour Expenses under Marine Insurance Policies in English Law” (İngiliz Hukukunda Deniz Sigortası Poliçelerinde Yer Alan Dava ve Say Masrafı Klozu Kapsamında Sigortacıdan Masrafın Tazmin Edilebilirliği), Southampton Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Southampton, 2009. (“**Sue and Labour**”)
- Süzel, Cüneyt : “Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Hükümlerinin Karşılaştırılması”, **İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II**, İstanbul, Beta Yayınları, 2018, s. 175-245.
- “Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S. 151-152, Mart-Nisan 2017, s. 117-180. (“**2001 Yakıt Sözleşmesi**”)
- “Master and Seaman”, Chapter 3, **Transport Law in Turkey**, Kerim Atamer/Duygu Damar/Feyzi Erçin/Dolunay Özbek/Burcu Çelikçapa-Bilgin/Dilek Bektaşoğlu-Sanlı/Barış Günay/Ecehan Yeşilova-Aras/Cüneyt Süzel/Kübra Yetiş-Şamlı (yazarlar), 2. bs, Wolters Kluwer, 2016, s. 96-110.
- “815 sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Mevzuatı Uyarınca Değerlendirilmesi”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 10, S. 135-136, 2015, s. 29-76.
- “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, C. 2, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1615- 1644.
- “Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi”, **Prof. Dr. Saim Üstündağ’a Armağan**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2009, s. 433-463.
- “Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 28, S. 1-2, 2008, s. 173-200.
- Swallow, Simon J. : “Towage Liabilities: Am I properly Covered (An Overview of Protection and Indemnity Insurance For Tugowners Made Simple)”, Vancouver-Kanada, **International Tug & Salvage Convention and Exhibition ITS 2010**, s. 4, (Çevrimiçi)

[https://towmasters.files.wordpress.com/2010/09/its25\\_towage\\_liabilities.pdf](https://towmasters.files.wordpress.com/2010/09/its25_towage_liabilities.pdf), 24.05.2017.

Şeker,  
Muzaffer : **Yazılmamış Sayılma: (BK. m . 21/1, 21/2, 24) Yokluk ve Kesin Hükümsüzlük Kıskaçında 6098 sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununa Göre Genel İşlem Koşullarının Yazılmamış Sayılması**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2015. (“**Yazılmamış Sayılma**”)

Şeker, Zehra : “Sigorta Ettirenin Taksitlendirilmiş Primi Ödeme Borcunda Temerrüde Düşmesinin Sonuçları”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Kemal Oğuzman’a Armağan, S. 1, 2002, s. 653-660.

: **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, İstanbul, Beta Yayınları, 2001. (“**Yük Sigortası**”)

: “Sigorta Ettirenin Akit Öncesi İhbar Görevine İlişkin Alman Eyalet Yüksek Mahkemesi Kararının Değerlendirilmesi”, Prof. Dr. Hayri Domaniç’e 80. Yaş Günü Armağanı, C. 1, 2001, İstanbul, s. 547-554.

: “Sigorta Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Üzerine”, Prof. Dr. M. Kemal Oğuzman’a Armağan, İstanbul, Beta Yayınevi, 2000, s. 1043-1061. (“**Sigorta Sözleşmesinin Hukukî Niteliği**”)

Şeker Öğüz,  
Zehra : “Sorumluluk Sigortalarında Zamanaşımı”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 137-153. (“**Zamanaşımı**”)

: “Sözleşme Öncesi İhbar Görevi”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 155-172. (“**İhbar Görevi Makale**”)

: “Sigorta Şirketlerinin Kuruluşunun ve Esas Sözleşme Değişikliğinin Gümrük ve Ticaret Bakanlığının İznine Bağlanmasının Değerlendirilmesi”, Prof. Dr. iur Merih Kemal Omağ’a Armağan, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 3, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, Temmuz 2017, C. 16, S. 2, s. 223-230.

: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Yük Sigortaları”, **Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları**, Sempozyum,

23.03.2012, s. 115-131. (“Sempozyum”)

**Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Sigorta Sözleşmelerinde Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2010. (“Sözleşme Öncesi İhbar Görevi”)

“Halefiyet Koşulları Gerçekleşmediğinde Sigortacının Rücu Talebi Hakkında Alacağın Temlik Hükümlerine Göre Karar Verilebilir Mi?”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1645-1653.

5684 sayılı Sigortacılık Kanununun Sigorta Şirketlerinin Kuruluşu ve Ruhsatnameye İlişkin Esaslarının Değerlendirilmesi, **THD**, Eylül 2007, S. 13, s. 45-56.

Şeker Öğüz,  
Zehra / Sevinç  
Kuyucu,  
Aslıhan

**Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Sigorta Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2011. (“Sigorta Hukuku”)

Şenocak,  
Kemal

“Sorumluluk Sigortalarında Rizikonun Gerçekleşmesine Kasten Sebepiyet Vermek”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 510-518.

“Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1447), **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 173-180. (“TTK m. 1477”)

“Sorumluluk Sigortalarında Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 181-192. (“Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti”)

“TTK m. 1412 Anlamında Sigorta Ettirenin Temsilcileri”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 193-199. (“TTK m. 1412”)

“Sigorta Ettirenin Rizikoyu Ağırlaştırılmama ve Rizikonun Ağırlaşması Halinde Ağırlaşan Rizikoyu İhbar Külfeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine



Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 201-213. (“**Rizikoyu Ağırlaştırılmama**”)

“6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sigorta Ettirenin İhbar Külfetine Önemli Bir Bakış”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 19-20 Haziran 2014, 2015, s. 105-122.

“Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Sözleşmesinde İlk Primin Ödenmesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVII**, 27.12.2013, Ankara, BTAHE, 2015, s. 163-174.

“Türk Ticaret Kanunu’nun Mal Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği”, **AÜHFD**, C. 58, S. 1, 2009, s. 189-229. (“**Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirlik**”)

“Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortada Sözleşme Öncesi İhbar Külfeti, **Halûk Konuralp Anısına Armağan**, C. 3, Osman Berat Gürzumar (Ed.), Ankara, Yetkin Yayınları, 2009, s. 901-916.

**Mesleki Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2000. (“**Mesleki Sorumluluk**”)

**Hukukî Himaye Sigortası**, Ankara, Dayınlarlı Hukuk Yayınları, 1993. (“**Hukukî Himaye Sigortası**”)

Şimşek, Salih/  
Karakaş, Adem : “Asimetrik Bilgi – İktidar ve Kurumsal Düzenleme Üzerine”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, C. 20, S. 4-5, Kasım 2006-Şubat 2007, s. 21-25.

Tandoğan,  
Halûk : **Türk Mesuliyet Hukuku** (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010. (“**Mesuliyet Hukuku**”)

Taşdöğen,  
Salih : “Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2016, C. 65, S. 3, s. 937-966.

Taşkın, Melda : **Krediye Bağlı Hayat Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Doktora Tezleri Dizisi No: 7, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2019. (“**Hayat Sigortası**”)

- : “Zarar Sigortalarında Menfaat Eksikliği”, **BATİDER**, C. 33, S. 1, 2017, s. 261-289. (“**Menfaat**”)
- : **Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“**Yolcu Taşıma**”)
- Tekil, Fahiman : **Deniz Hukuku**, 6. bs., İstanbul, Alkım Yayınevi, 2001. (“**Deniz Hukuku**”)
- : “Sigorta Hukukunda Tazmin İlkesi ve Rücu Hakkı”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**, Ankara, BTHAE, 1998, s. 113-131.
- : “Ticaret Kanununun Revizyonu Üzerine Düşünceler”, **Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998, s. 551-608.
- Tekinay,  
Selâhattin  
Sulhi/  
Akman,  
Sermet/  
Burcuoğlu,  
Halûk/  
Altop, Atilla : **Tekinay Borçlar Hukuku**, 7. bs., İstanbul, 1993. (“**Borçlar Hukuku**”)
- Tepedelen,  
Zekeriya : **Zorunlu Sigortalarda Güvence Hesabı**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2017.
- Tercier, Pierre/  
Pichonnaz,  
Pascal/  
Develioğlu,  
Murat : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016.
- Thowsen, Atle : “Maritime Insurance”, **The Oxford Encyclopedia of Economic History**, Volume 5, Joel Mokyr (Ed.), Oxford, Oxford University Press, 2003, s. 87-91.
- Tiftik, Mustafa : **Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural İle Düzenlenmesi Sorunu**, 2. bs., Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.
- Tiftik,  
Mustafa/ : “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi”, **BATİDER**, C. XXXI, S. 1, 2015, s. 23-58.

- Özcan, Zeynep
- Tilley, Mark : “The Origin and Development of the Mutual Shipowners’ Protection and Indemnity Assocaitions”, Journal of Maritime Law and Commerce, C. 7, S. 2, 1986, s. 261-270.
- Todd, Paul : **Principles of the Carriage of Goods by Sea**, Abingdon, Routledge, 2016.
- : **Carriage of Passengers by Sea: Athens Conventions and UK Implementation**, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013.
- Tokbaş,  
Hakan/  
Tüzüner,  
Özlem : **Millî Şerh - 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi**, İstanbul, Aristo Yayınevi, 2016. (“**Millî Şerh**”)
- Topsoy, Fevzi : **Çatma Hukuku**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2017.
- Topuz, Murat : “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Genel İşlem Koşullarında Kapsam (Yürürlük) Denetimi”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 1138-1174.
- Tsimplis,  
Michael N. : “The Liabilities of the Vessel”, **Maritime Law**, Yvonne Baatz (Ed.), 4. bs., Informa Law from Routledge, 2017, s. 232-313. (“**Liabilities**”)
- : “The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?”, **LMCLQ**, 2005 (83), s. 83-100.
- Tunçomağ,  
Kenan : “Hayat Sigortası Sözleşmesinin Tanım, Meydana Getirilmesi, Hüküm Doğurması”, **Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan**, C. 1, İstanbul, Beta Yayınları, 2001, s. 789-804.
- Tütüncü, Ayşe  
Nur : **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi**, 3. bs., İstanbul, Beta Yayınları, 2004.
- Ulaş, Işıl : **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku**, 8. bs., Ankara, Turhan Kitabevi, 2012. (“**Zarar Sigortaları**”)
- Uluğ, İlknur : “Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler”, Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği Sempozyumu, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**,

Ankara, 2004, s. 308-349.

- Uluğ Cicim, İlknur : “Sorumluluk Sigortasında Sigortacının, Sigortacıya Yöneltilen Tazminat Talebine İlişkin Yükümlülük Hak ve Yetkileri (TTK m. 1476, 1479, 1480, 1481)”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 2, Aralık 2013, s. 11-23. (“Sorumluluk Sigortalarında Tazminat Talebi”)
- Uluğ Cicim, İlknur/ Alhan, Yunus : “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası”, **Legal Hukuk Dergisi**, C. 15, S. 170, Şubat 2017, s. 523-564. (“Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma”)  
“Alman Sorumluluk Sigortaları İle İlgili Hükümlerin Türk Ticaret Kanunu Açısından Değerlendirilmesi”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 2, Aralık 2016, s. 85-102.
- Ulusan, İhsan : “Türk Borçlar Kanunu’ndaki Genel İşlem Şartlarına İlişkin Yeniliklerle İlgili Bazı Düşünceler”, **Prof. Dr. Mustafa Dural’a Armağan**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 1219-1228. (“Düşünceler”)
- Ülgen, Hüseyin : “Başkası Lehine Sigorta ve Bu Sigortada Sigortalının ve Sigorta Ettirenin Talep ve Dava Hakkı”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, C. 3, İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 2827-2838.
- Ülgen, Hüseyin/ Helvacı, Mehmet/ Kendigelen, Abuzer/ Kaya, Arslan : **Kıymetli Evrak Hukuku**, 10. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016.
- Ülgen, Özen : “Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinin Niteliği ve Türleri”, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2018/1, s. 3-39.
- Ülgen, Özen/ Şirin, Tolga : “Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ≠ Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi”, **Güncel Hukuk**, Mart-Nisan 2017, S. 170, s. 30-32.
- Ülgener, Fehmi : “Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları”, s. 1-14 (Çevrimiçi) <<http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03>.

Catmahalindepihmsor.pdf> 10.10.2017. (“Çatma”)

- : **Deniz Sigortalarında Nedensellik Bağı ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul, Der Yayınları, 1994. (“Causa Proxima”)
- Ünan, Samim : “Ölüm Dışındaki Bedensel Zararların Özel Sigortalar Kapsamında Karşılanması”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 215-256. (“Bedensel Zararlar”)
- : “Kusurlu Sürücünün Kazada Hayatını Kaybetmesine İlişkin Yeni Yargıtay Kararı”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 317-345.
- : “Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Hukuksal Koruma Edimi”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. s. 347-389. (“Hukuksal Koruma”)
- : “Tüketici Sözleşmesi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk Kuralları”, **Sektörel Bazda Tüketici Hukuku ve Uygulamaları 2016-2017**, İsmail Çakır/Hakan Tokbaş, Fehim Üçışık/Hamide Zafer (Ed.), İstanbul, Aristo Yayınevi, 2017, s. 478-489. (“Tüketici Sözleşmesi”)
- : **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 1 Genel Hükümler (Madde 1401-1452)**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 1”)
- : **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt 2 Zarar Sigortaları**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“Sigorta Hukuku Şerhi Cilt 2”)
- : **Sigorta Tüketici Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2016. (“Sigorta Tüketici Hukuku”)
- : “Sözleşmesel Görevler”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVII**, 27 Aralık 2014, Ankara, BTHAE, 2016, s. 11-37. (“Sözleşmesel Görevler”)
- : “Sigorta Hukukunda İliyet Bağına İlişkin Bazı Sorunlar”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXIX**, 25 Aralık 2015, Ankara, BTHAE, 2016, s. 57-73. (“İliyet Bağı”)

“2013 tarihli Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunun Sigortaya Etkileri”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler** : **Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 19-20 Haziran 2014, 2015, s. 165-192.

**Kredi (Ticari Alacak) Sigortası Genel Şartları Şerhi**, 2013, Sigorta Hukuku Türk Derneği (Çevrimiçi) : [http://www.aidaturkey.com/Kitaplar/kredi\\_sigortas%C4%B1\\_genel\\_sartlari\\_samim\\_unan.pdf](http://www.aidaturkey.com/Kitaplar/kredi_sigortas%C4%B1_genel_sartlari_samim_unan.pdf), 10.08.2017.

“Insurer’s Pre-Contractual Duties to Inform and Warn/Advise”, **Insurer’s Pre-Contractual Information Duty**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, AIDA Consumer Protection & Dispute Resolution Working Party Lisbon Meeting Mayıs 2013, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul, Haziran 2013, s. 8-29.

“Mal Sigortalarında Başkası Hesabına Sigorta”, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 2, Aralık 2012, s. 11-29.

**Sorumluluk Sigortaları Semineri**, 07.04.2006, Y. Temel Enderoğlu (der.), İktisadî Araştırmalar Vakfı, 2006/185, İstanbul, 2006, s. 31-51. (“**Sorumluluk Sigortaları**”)

“Türk Sigorta Mevzuatının Değerlendirilmesi”, **TSRŞB-TAİEX İşbirliği İle Düzenlenen Avrupa Birliği Sigorta Mevzuatı ve Uygulamaları Semineri**, İstanbul, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, 23-24 Haziran 2005, s. 61-71.

“Türk Ticaret Kanunu Taslağının Sigorta Hukuku Başlıklı Altıncı Kitabı Hakkında Düşünceler”, SHD, Özel Sayı 1: Türk Ticaret Kanunu Taslağı, 2005, s. 109-196. (“**TTK Görüş**”)

“Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımının Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 639-676.

- Ünan, Samim/  
Atamer, Kerim : **İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998. (“**Riziko**”)
- : **Hayat Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınları, 1998. (“**Hayat Sigortası**”)
- : “Kara Sigortalarında Sigorta Ettirenin Görevleriyle İlgili Bazı Sorunlar”, **SHD**, S. 1, 1998, s. 97-114. (“**Sigorta Ettirenin Görevleri**”)
- : “539 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Sigorta Aracılarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **SHD**, 1996, S. 1, s. 68-91.
- Ünan, Samim/  
Atamer, Kerim : **Principles of European Insurance Contract Law (PEICL) Avrupa Sigorta Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (ASSHİ) İngilizce metin ve Türkçe çeviri**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2011. (“**ASSHİ**”)
- Ünan, Samim/  
Yazıcıoğlu,  
Emine/  
Atamer,  
Kerim/  
Süzel, Cüneyt : “Gemiler Arasında Çatmaya İlişkin Belli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”, **Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları**, C. 1, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri – Bibliyografya – Mahkeme Kararları, Kerim Atamer / Cüneyt Süzel (Ed.) İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013, s. 374-387.
- Üstün, Yusuf/  
Aydın,  
Muhittin : **Kooperatifler Hukuku**, 2. bs., Ankara, Seçkin Yayınları, 2017.
- Var Türk,  
Kübra/  
Karan, Hakan : “Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 117-139.
- Wang, Feng : **Illegality in Marine Insurance Law**, Abingdon, Informa Law from Routledge, 2017.
- Watkins, D. J.  
Lloyd : “An International Regime for Compulsory Insurance for Vessels: A Case for Caution”, **Uniform Law Review**, 01.04.1997, C. 2, S. 2, s. 271-275.
- Wetterstein,  
Peter : “Carriage of Hazardous Cargoes by Sea – The HNS Convention”, **Georgia Journal of International and**

**Comparative Law**, C. 26, 1996-1997, s. 595-615.

Williams, Richard : **Gard Guidance to the Rules**, Danimarka, Gard AS, 2015, (Çevrimiçi)  
: [http://www.gard.no/Content/20889036/Gard\\_Guidance\\_to\\_the\\_Rules.pdf](http://www.gard.no/Content/20889036/Gard_Guidance_to_the_Rules.pdf), 19.11.2017.  
(“**Gard Guidance**”)

Wilson, John F. : **Carriage of Goods By Sea**, 7. bs. Essex, Longman, 2010.

: **British Business History 1720-1994**, Manchester University Press, Manchester and New York, 1995.

Wright, Charles / Fayle, Charles Ernest : **A History of Lloyd’s from the Founding of Lloyd’s Coffee House to the Present Day**, Londra, 1928.

Yazıcıoğlu, Emine : “Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar**, Uluslararası Kongre-Ankara-2018, Sema Uçakhan Güleç/Prof. Dr. Necdet Basa (Ed.), Ankara, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2019, s. 140-165. (“**Deniz Aracı**”)

: “Sigortacının Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 391-422. (“**Sempozyum Bilgilendirme**”)

: “Sorumluluk Sigortalarında Riziko”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 423-465. (“**Riziko**”)

: “Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 467-482. (“**Sorumluluk Sigortalarında Halefiyet**”)

: “Mal Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Bazı Hususlar”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 483-496. (“**Mal Sigortalarında Halefiyet 2**”)

: “TTK’nın Mal Sigortalarında Sigortacının Halefiyetine İlişkin



- Düzenlemesi Hakkında”, **Prof. Dr. iur Merih Kemal Omağ’a Armağan**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 3, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 331-363. (“**Mal Sigortalarında Halefiyet 1**”)
- “Sigorta ve Reasürans Brokerliği ve Brokerlik Faaliyeti Dolayısıyla Kurulan Hukuki İlişkiler”, **Prof. Dr. M. İhsan Ulusan’a Armağan**, Atilla Altop/Rudolf Welser/Cüneyt Bellican/Nihal Ural Çınar/Güler Gümüşsoy Karakurt (Ed.), C. 3, İstanbul, Seçkin Yayıncılık, 2016, s. 783-798.
- “Sigortacının Bilgilendirme Yükümlülüğü”, **Türk-Alman Anonim Şirketler ve Sermaye Piyasası Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumları (Internationales Symposium zu aktuellen Entwicklungen im türkischen und deutschen Versicherungsrecht)**, Kemal Şenocak/Mathias Rohe/Ali Yarayan (der.), 19-20 Haziran 2014, 2015, s. 193-220. (“**Bilgilendirme 2014**”)
- “Sigorta ve Reasürans Şirketlerinde Faaliyet Alanı Sınırlaması (Başka İşle İstihgal Yasağı)”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, Baki İlkey Engin (Ed.), C. 2, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010, s. 1813-1852.
- Sigorta Araçları Hukuku I**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2010. (“**Sigorta Araçları**”)
- “Zarar Sigortalarında Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması ve Davranış Yükümlülüklerinin Teminat Şartı Ya Da İstisna Olarak Öngörülmesi Sorunu”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 1185-1195. (“**Sigorta Himayesinin Sınırlandırılması**”)
- “Türk Ticaret Kanunu’nun Sigorta Hukuku Kitabı’ndaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler”, **SHD**, Özel Sayı, 2005, s. 79-87. (“**Değerlendirmeler**”)
- “6. Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türk Hukukunun Deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları ”, **Deniz Hukuku Dergisi**, 2001-2002, Y. 6-7, S. 1-4, 2004, s. 61-73.
- Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta Yayınları, 2003. (“**Tekne Sigortası**”)

- : **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000. (“**Hamburg Kuralları**”)
- Yazıcıoğlu,  
Emine/Şeker  
Öğüz, Zehra : **Sigorta Hukuku**, 2. bs., İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ders Kitapları Dizisi, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2019.
- Yelmen, Adem : **Türk Borçlar Kanununa Göre Genel İşlem Şartları**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2014.
- Yeniocak,  
Umut : Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Genel İşlem Koşullarının Yargısal Denetimi, **TBB (Türkiye Barolar Birliği) Dergisi**, S. 107, Temmuz-Ağustos 2013, s. 75-96.
- Yeşilbağ, Lütfi : “Elverişli Bayrak Uygulamalarının Dünya Deniz Ulaştırma Piyasasına Etkisi”, **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99**, Bildiri Kitabı, A. İ. Aldoğan/Y. Ünsan/E. Bayraktarkatal (Ed.) İstanbul, 1999, s. 319-325, (Çevrimiçi) <http://160.75.46.2/staff/unsan/Kongre/cilt2/27.pdf>, 12.06.2017.
- : “Doğrudan Dava (TTK m. 1478-KTK m. 97)”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 497-506.
- : **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013. (“**Doğrudan Dava Kitap**”)
- Yetiş Şamlı,  
Kübra : “Zarar Sigortalarında Sigorta Ettirenin/Sigortalının Rizikonun Gerçekleşmesine Bağlı Görevleri”, **Sigorta Hukuku Sempozyumları**, Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (Ed.), İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 557-590. (“**Görevler**”)
- : “Sigortalının Sigortacının Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğüne İlişkin TTK Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. iur. Merih Kemal Omağ’a Armağan, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Muharrem Tütüncü/Safiye Nur Bağrıaçık (Ed.), C. 2, Özel Sayı, C. 16, Temmuz 2017, S. 2, s. 829-849. (“**Rücu Haklarını Koruma Yükümlülüğü**”)
- : “Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğünü Düzenleyen TTK m. 1423 Hükümüne İlişkin Bazı Değerlendirmeler”, **Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, C. 3, İstanbul, Marmara

Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Yayınları, 2016, s. 2977-3004. (“Aydınlatma Yükümlülüğü”)

: **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. bs., İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2013. (“Taşıyanın Sorumluluğu”)

: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2008. (“Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı”)

Yigen, Savaş : “Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilere Tanınan Ayrıcalıklar”, **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, S. 22, Y. 6, Temmuz 2015, s. 527-547.

Yongalık, Aynur : “Sigortalının Zarara Katılması (Bizzat Katılma)”, **Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan**, Ankara, BTHAE, 1998, s. 149-165.

: **Çevre Sorumluluk Sigortası**, Ankara, 1998.

Zhu, Ling : **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage**, Berlin Heidelberg, Springer-Verlag, 2007.

: “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 – Liability and Insurance Aspects”, **Pollution of the Sea: Prevention and Compensation**, Jürgen Basedow/Ulrich Magnus (Ed.), Hamburg, Springer, 2007, s. 171-180.

## Web siteleri

### Türk Hukuku

<https://www.resmigazete.gov.tr/> (Açık erişim)

<http://www.mevzuat.gov.tr/> (Açık erişim)

<https://www.lexpera.com.tr/> (İstanbul Üniversitesi abone veritabanı girişi)

<http://www.kazanci.com/> (Bahçeşehir Üniversitesi Kütüphanesi abone veritabanı girişi)

## **Yabancı Hukuk**

<https://home.heinonline.org/>(İstanbul Üniversitesi abone veritabanı girişi)

<https://beck-online.beck.de/> (Bahçeşehir Üniversitesi Kütüphanesi abone veritabanı girişi)

<https://legalresearch.westlaw.co.uk/> (Bahçeşehir Üniversitesi Kütüphanesi abone veritabanı girişi)

<https://www.i-law.com> (Koç Üniversitesi Kütüphanesi abone veritabanı girişi)



## ÖZGEÇMİŞ

21.12.1985 tarihinde İstanbul, Kadıköy’de doğdu. 2003 yılında kayıt olduğu İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden 2007 yılında mezun oldu. Mezuniyetinin ardından avukatlık stajını da tamamlayarak 2008 yılında İstanbul Barosu’na kaydoldu.

Southampton Üniversitesi’nde deniz hukuku alanındaki yüksek lisans programını Prof. Robert Merkin danışmanlığında hazırladığı “İngiliz Hukukunda Deniz Sigortası Poliçelerinde Yer Alan Dava ve Say Klozu Kapsamında Dava ve Say Masraflarının Tazmin Edilebilirliği” (*Recovery of Sue and Labour Expenses under Marine Insurance Policies in English Law*) başlıklı, *Merit* dereceli teziyle 2009 yılında tamamladı. İstanbul’a dönüşünden doktora başlayana kadar deniz ticareti hukuku alanında faaliyet gösteren bir avukatlık ortaklığının deniz ticaret hukuku bölümünde, avukat olarak çalıştı.

2010 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı’nda doktora programına kaydoldu. Doktorayla eş zamanlı olarak sırasıyla bir sigorta brokerlik şirketinin denizcilik rizikoları bölümünde, bir denizcilik şirketinde ve son olarak deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmeleri kurmak üzere Türkiye’de faaliyet gösteren bir sigorta şirketinde avukat olarak çalıştı. 2016 yılının Kasım ayında ve 2017 yılının Mart ayında Almanya’nın Hamburg şehrinde yer alan *Max-Planck Institut für Ausländisches und Internationales Privatrecht*’te konuk araştırmacı olarak bulundu.