

İSTANBUL BAROSU DERGİSİ

Üç Ayda Bir Yayınlanır

Sahibi

İstanbul Barosu Adına Baro Başkanı
Av. Kâzım KOLCUOĞLU

*

Sorumlu Yazışleri Müdürü

Av. Erem Turgut YÜCEL

*

Yayından Sorumlu Yönetim Kurulu Üyeleri

Av. Muammer AYDIN
Av. Erem Turgut YÜCEL

*

Yayın Kurulu

Başkan

Av. Kâni EKŞİOĞLU

Genel Yazman

Av. Celâl ÜLGEN

Üyeler

Av. Yörük KABALAK
Av. N. Ateş ATAYAKUL
Av. İsmail GÖMLEKLİ
Av. Başar YALTI
Av. Erhan HORASAN

*

Yönetim Yeri

Av. Orhan Adli Apaydın Sok. 1. Baro Han Beyoğlu/İSTANBUL
Tel: (0.212) 251 63 25 (pbx) Faks: (0.212) 293 89 60
e-mail: info@istanbulbarosu.org.tr

Basım Yeri

Ufuk Matbaacılık Reklamcılık San. Tic. Ltd. Şti.
Gümüşsuyu Cad. Litros Yolu I. Matbaacılar Sitesi No: 68 Topkapı/İSTANBUL
Tel: (0.212) 544 92 30 - 31 Faks: (0.212) 544 92 29
e-mail: ufukreklam@ttnet.net.tr

ÇATMADAN DOĞAN SORUMLULUĞA VERİLEN SİGORTA TEMİNATI

SERDAR ACAR

Giriş

Çatma, iki veya daha çok geminin birbiriyle çarpışmasıdır. Dolayısıyla, hukuken gemi sayılmayan şeylere çarpma, çatma değildir⁽¹⁾. Bu nedenle, bunlara çarpma ile ilgili olarak verilen sigorta teminatı konumuzun dışındadır⁽²⁾. Sorumluluk açısından bir olayın çatma olarak nitelendirilebilmesi için, tekneler arasında fiili bir temas olması şart değildir. Ancak, sigorta hukukunda çatmaya verilen anlam daha dardır. Kural olarak, gemiler arasında fiili temas aranır, vasıtalı çatmanın (*indirect collision*)⁽³⁾ ise yalnızca bazı türleri çatma olarak yorumlanır⁽⁴⁾. Bu nedenle, vasıtalı çatma, sigorta hukuku anlamında çatma sayıldığı ölçüde bu yazıdaki açıklamalarımıza tabidir⁽⁵⁾.

Her çatma olayında iki türlü zarar ortaya çıkar. Bunlardan ilki, doğrudan sigortalının malvarlığında doğan zararlardır. Sigortalı gemideki

- (1) Geniş bilgi için bkz. Rayegan KENDER/Ergon ÇETİNGİL, *Deniz Ticaret Hukuku*, Beta, 7. Bası, s.182; Fahiman TEKİL, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 1977, s.214. Ayrıca bkz. Cristopher HILL, *Maritime Law, LLP*, London 1989, s.15; Julian HILL, *O'may on Marine Insurance, Sweet&Maxwell*, London 1993 (kısaça: O'MAY), s.228; Steven J. HAZELWOOD, *P and I Clubs: Law and Practice, LLP*, London 1994, s.174.
- (2) Hukuken gemi sayılmayan liman, iskele, dok, dalgakıran, şamandıra gibi sabit veya yüzer nesnelere (*fixed or floating object*) çarpmadan doğan sorumluluk için, tekne sigortası teminat vermez. Bu sorumluluk P&I Kulüpleri tarafından ayrı bir başlık altında temin edilir (HAZELWOOD, s.180).
- (3) Vasıtalı çatma (*indirect collision*), bir geminin manevra ile ilgili kusuru veya seyir kurallarına aykırı hareketi neticesinde, tekneler arasında temas olmaksızın diğer gemiyi veya diğer gemideki can veya malları zarara uğratması demek olup, çatma hükümlerine tabidir (KENDER/ÇETİNGİL, s.185; TEKİL, s.216; HILL, s.141; Victor DOVER/ D. FARROW (Çev. Bedii Yazıcı), *Deniz Sigortaları, Milli Reasürans TAŞ. Yayını*, İstanbul 1943, s.187).
- (4) Bunun pratik önemi şuradadır: Şayet vasıtalı çatma, çatma olarak yorumlanırsa, tekne ve kulüp sigortacıları bundan doğan sorumluluğa tıpkı çatmada olduğu gibi sigorta teminatı verir. Aksi yorumda ise, tekne sigortacısı hiç teminat vermez, bundan doğan sorumluluk kulüp sigortacısı tarafından temin edilir (O'MAY, s.225). Vasıtalı çatmadan doğan sorumluluk, kural olarak tekne sigortasının kapsamı dışında tutulur. Bununla birlikte, sigortalı gemi çekilirken, çeken geminin (tug) üçüncü bir gemiyle çarpışması halinde, çekilen geminin (tow) payına düşebilecek sorumluluğun tekne sigortası kapsamına dahil olduğu kabul edilir. Bu halde, tekne ve kulüp sigortacıları arasındaki hesaplaşma genellikle Niobe davası (1891) referans gösterilerek yapılır (HAZELWOOD, s.174; O'MAY, s.225).
- (5) Aksi hal için de, kulüpler tarafından ve ayrı bir başlık altında (*non-contact damage to ships*) sigorta teminatı verilmektedir (BSS, Rule 19.11; NE, Rule 19.11; STANDARD, Rule 20.15).

ziya, hasar, tamir masrafları ve geminin değerindeki düşme bu kapsamdadır. Ancak, bu zararların sigortalının hukuki sorumluluğu ile ilgisi bulunmadığından, bunlara verilecek sigorta teminatı da konumuzun dışındadır. İkinci grupta ise, çatma nedeniyle üçüncü kişilerin uğradığı zararlar yer alır. Gerçekten, çoğu çatmada, diğer gemi ile gemideki eşya da zarara uğrar, gemiadamları yaralanır, çevre kirlenir, hatta çatışan gemilerle hiç ilgisi olmayan üçüncü kişiler bile bundan zarar görebilir. Bu zararlar, sorumluluğu ölçüsünde sigortalı tarafından tazmin edilmek suretiyle sigortalının malvarlığına intikal eder. İşte, konumuzu bu gruptaki çatma zararları oluşturmaktadır. Bir başka deyişle, konumuz, çatmadan doğan hukuki sorumluluğa verilen sigorta teminatı ile sınırlıdır.

Son olarak, açıklamalarımızda İngiliz-Türk Hukuku ve uygulaması esas alınmıştır⁽⁶⁾.

1. Sigorta Teminatının Kapsamı

Bilindiği üzere, tekne sigortası bir mal sigortasıdır. Kural olarak, sigortalı gemideki ziya hasar için teminat verir, hukuki sorumluluk ile ilgili değildir⁽⁷⁾. *P&I Kulüp* sigortası ise, sigortalı gemi işletilirken çeşitli nedenlerle üçüncü kişilere karşı doğan hukuki sorumluluğu teminat altına alır⁽⁸⁾. İki sigorta çeşidi arasındaki temel ayırım bu olmakla birlikte, bu ayırım sanıldığı kadar keskin değildir. Gerçekten, bu iki sigorta çeşidi kimi zaman birbiri içine geçer (veya birbirini tamamlar) ve çatma bahsi de bunun en güzel örneğidir. Çünkü çatmadan doğan hukuki sorumluluk sadece *kulüp* sigortası ile temin edilmez. Aksine, tekne sigortası da belirli esaslar dahilinde aynı teminatı verir.

Ancak, tekne sigortasının bu konuda sağladığı teminat üç şekilde sınırlıdır. İlk olarak, tekne sigortası bazı sorumluluk sebepleri için hiç teminat vermez ve bunları tamamen teminat dışında tutar. İkinci olarak, teminat kapsamına aldığı sorumluluk sebepleri için de 3/4 oranında teminat vermesi adet olmuştur⁽⁹⁾. Son olarak, tekne sigortasının verdiği te-

(6) *P&I Kulüp sigortası tamamen İngiliz sigorta piyasasında, İngiliz hukukuna tabi olarak yapılmaktadır. Tekne sigortası için de aynı sonuç geçerlidir. Ülkemizde tekne sigortası yapan şirketler bulunmakla birlikte, bu Türk bayraklı gemilerle sınırlı olmaktadır. Birçok Türk şirketi ise gemilerini yabancı bayrak altında işletmektedir. Türkiye’de yapılan sigortalar için dahi, Türk Tekne Polisi Genel Şartları’na Enstitü Tekne Klozları eklenmek suretiyle sözleşme yapıldığından, sonuç yine aynıdır. Bununla birlikte, Türk Hukukuna atıf yapılması hepten yararsız değildir. Gerçekten, Türk sularında meydana gelen çatmalarda donatanların sorumluluğu Türk Hukukuna göre tespit edileceğinden (MÖHUK. 25/1, TSGŞ. C.5), sigorta teminatının kapsamını belirlemede Türk Hukuku son derece önemlidir.*

(7) Geniş bilgi için bkz. Emine YAZICIOĞLU, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, Beta, İstanbul 2003, s.16 vd.

(8) Geniş bilgi için bkz. Didem ALGANTÜRK, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, Beta, İstanbul 2002, s.81 vd.

(9) *Başlangıçta Lyod’s S.G. poliçesine dahil olmayan çatma sorumluluğu, ilk defa Running Down Clause olarak 1888 tarihli Institute Time Clauses Hulls’da yer almıştır. 3/4 RDC olarak da bilinen bu kloz, tekne sigortacısının çatma sorumluluğunun 3/4’ü için teminat vereceğini öngörür. Bugünkü tekne sigortası şartlarında “Collision Liability” şeklinde isimlendirilen kloz, bazı değişikliklerle ama özünü koruyarak bugüne kadar gelmiştir (Tarihi gelişim için bkz. Mehmet Zeki AKIN/Mehmet YAZICI, “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, Ankara 1983, s.256 vd.; DOVER/FARROW, s.195; O’MAY, s.216).*

minatın üst sınırı sigorta değeridir. Şu halde, tekne sigortası çatma sorumluluğu için önemli sayılabilecek bir teminat vermekle birlikte, göz ardı edilemeyecek önemde bir riski de teminat dışında bırakır. İşte, kulüp sigortası bu boşluğu doldurur. Bu çerçevede, ilk olarak, tekne sigortasının tamamen teminat dışı tuttuğu sorumluluk sebepleri için tam teminat verir. İkinci olarak, tekne sigortasının 3/4 teminat verdiği sorumluluk sebepleri bakımından, geriye kalan 1/4'lük kısmı temin eder. Son olarak, kulüp sigortası herhangi bir sigorta değeri ile mahdut olmaksızın sınırsız teminat verir.

2. Sigorta Teminatına Dahil Rizikolar

2.1. Sadece Kulüplerin Teminat Verdiği Rizikolar

Tekne sigortasının tamamen teminat dışına çıkardığı ve buna karşılık kulüp sigortasının tam teminat verdiği çatma zararları şunlardır:

a) *Engel, enkaz, yük veya diğer her türlü şeyin kaldırılma, imha veya idare masrafları*

Çatma sonucunda çoğu zaman gemilerden biri batır veya karaya oturur. Olay, şayet bir liman girişi, kanal veya boğazda gerçekleşmişse, bu durum deniz trafiğini tehlikeye sokar. Bu nedenle, idare ilgililere bu enkazın kaldırılmasını emreder; bu emir yerine getirilmezse masrafları ilgisine ait olmak üzere gerekli tedbirler idare tarafından alınır⁽¹⁰⁾. Gemide bulunan yük ve diğer eşya için de aynı kural geçerlidir. İşte, tekne sigortası, bu masraflardan doğan sorumluluğu tamamen teminat dışı tutar⁽¹¹⁾.

Kulüpler, sebebi çatma olsun veya olmasın, enkaz kaldırma (*wreck removal*) masrafları için teminat verirler. Teminat, enkazın yükseltilmesi, kaldırılması, imhası, işaretlenmesi veya ışıklandırılması ve bu konudaki hazırlık çalışmalarına ait masrafları kapsar. Ayrıca, bu çalışmalar esnasında ortaya çıkan veya çalışmaların herhangi bir aşamasındaki başarısızlıktan doğan ve sigortalının sorumluluğunu doğuran zararlar da –kirlenme zararları dahil olmak üzere- bu kapsamdadır. Ancak, bu teminatın verilmesi bazı şartların yerine gelmiş olmasına bağlıdır. İlk olarak, enkazın kaldırılması kanuni bir zorunluluk olmalıdır. İkinci olarak, amaç sigortalının net kaybını gidermek olduğundan, yapılan masraflardan (varsa) enkazın hurda değeri düşülür. Üçüncü olarak, enkaz kaldırma işi bir sözleşmeyle birine ihale edilmişse, bu sözleşmenin kulüp sigortacısı tarafından onaylanmış olması gerekir. Son olarak, sigortalı, kulüp sigortacısının rızası olmadan enkaz üzerindeki haklarından feragat edemez⁽¹²⁾.

(10) Örnek olarak bkz. Limanlar Kanunu m.7.

(11) O'MAY, s.239; IHC 02, m.6.4.1; ITCH 95, m.8.4.1; ITCH 83, m.8.4.1.

(12) HAZELWOOD, s.201; Cristopher HILL/Bill ROBERTSON/Steven J. HAZELWOOD, *An Introduction to P&I, LLP, London 1996, s.100; Britannia Stream Ships Insurance Association Limited, Class 3-Protection & Indemnity 2005 (kısaca: BSS), Rule 19.13; North of England, P&I Rules 2004/2005 (kısaca: NE), Rule 19.14; Shipowners, Rule Book 2004 (kısaca: SHIPOWNERS), Part II, Sec.12; Skuld, Rules 2005, Part II-P&I Cover (kısaca: SKULD), Rule 15; Standard London, P&I Class Rules 2004/2005 (kısaca: STANDARD), Rule 20.18; UK P&I Club, Rules 2003 (kısaca: UK), Rule 2, Sec.15.*

b) Sigortalı gemideki veya bununla ilişkili (engagements of) yük veya diğer eşyanın gördüğü zarardan doğan sorumluluk

Çatmada çoğu zaman sigortalı gemideki yük ve diğer eşya da zarara uğrar. Yük ve diğer eşyanın sigortalı gemide (*on board*) bulunması şart değildir, gemiye yüklenmekte, gemiden boşaltılmakta veya gemiden gemiye aktarılmakta olan eşyanın bu esnada zarar görmesi de bu kapsamdadır. Diğer eşyadan kasıt ise, yük dışında kalan eşyadır. Yolcuların veya gemide bulunan diğer kişilerin bagaj ve kişisel eşyaları bu kapsamdadır. Bütün bu zararlardan dolayı sigortalının sorumluluğu söz konusudur, ancak bu sorumluluğu tekne sigortası kapsam dışı tutar. Zira, sigortalının yük sahibi ile arasındaki ilişki navlun sözleşmesine, yolcu ile arasındaki ilişki ise yolcu taşıma sözleşmesine dayandığından, bunlar üçüncü kişi sayılmaz⁽¹³⁾.

Kulüp sigortası ise bu konuda tam teminat verir. İlk olarak, yükle ilgili sorumluluk için, kulüp sigortası kurallarında özel hükümler bulunmaktadır. Bu şartlar dairesinde zarar gören yüklerden doğan sorumluluğu kulüp sigortacısı temin eder⁽¹⁴⁾. İkinci olarak, yolculara karşı olan sorumluluk konusunda da özel hükümler mevcuttur. Yolcuların bagaj ve kişisel eşyalarındaki zarar teminata dahil olduğu gibi, örneğin sigortalı geminin feribot olması halinde yolculara ait araçlar da bu kapsamdadır. Buna karşılık, nakit, kıymetli evrak, değerli taşlar ve sanat eserlerinin kaybı standart kulüp sigortası teminatının dışındadır⁽¹⁵⁾. Her iki özel hüküm için geçerli olmak üzere belirtelim ki, kulüp sigortasının verdiği teminat da esas olarak sözleşme dışı sorumluluk ile ilgili olduğundan, sigortalının sorumluluğunu ağırlaştırıcı navlun ve yolcu taşıma sözleşmelerinin kulüp tarafından onaylanmış olması gerekir. Üçüncü olarak, bu özel hükümler kapsamına girmeyen eşya zararlarından sorumluluk, kulüp sigortası kurallarındaki genel hükümler ile temin edilir. Ancak, sözkonusu eşyanın geminin bir parçası olması, sigortalıya da ait bulunmaması gerekir⁽¹⁶⁾.

c) Diğer eşya zararlarından doğan sorumluluk

Çatma, gemilerin birbiriyle çarpışması olmakla birlikte, neden olduğu zararlar çoğu zaman gemiler ve yükleriyle sınırlı kalmaz. Gerçekten, gemilerin yüzer havuz veya şamandıra gibi yüzer şeylere (*floating object*), dalgakıran, liman veya buradaki ekipman ve yapılar gibi denizin üstündeki yahut da kablo veya boru hattı gibi denizin altındaki sabit şeylere (*fixed object*) zarar vermesi de mümkündür. Hatta kimi zaman bu zararlar,

(13) AKIN/YAZICI, s.270; O'MAY, s.238; *International Hull Clauses 01.01.2002* (kısaca: IHC 02), m.6.4.3; *Institute Time Clauses Hulls 01.11.1995* (kısaca ITCH 95), m.8.4.3; *Institute Time Clauses Hulls 01.10.1983* (kısaca ITCH 83), m.8.4.3.

(14) Bu konudaki kulüp teminatı ayrı bir inceleme konusu olduğundan ayrıntıya girmiyoruz. BSS, Rule 19.17; NE, Rule 19.17; SHIPOWNERS, Part II, Sec.14; SKULD, Rule 5; STANDARD, Rule 20.20; UK, Rule 2, Sec.17.

(15) BSS, Rule 19.2; NE, Rule 19.3; SHIPOWNERS, Part II, Sec.2; SKULD, Rule 8; STANDARD, Rule 20.1.2; UK, Rule 2, Sec.1.C.

(16) HAZELWOOD, s.195; BSS, Rule 19.10; NE, Rule 19.12; SHIPOWNERS, Part II, Sec.17; UK, Rule 2, Sec.18.

gemiler ve yüklerinin gördüğü zarardan daha büyük olur⁽¹⁷⁾. İşte bu zararlardan doğan sorumluluk tekne sigortasının kapsamı dışında kalır⁽¹⁸⁾. Bu zararlardan doğan sorumluluk için, çatmadan kaynaklanmış olma şartı aramaksızın kulüpler teminat verir⁽¹⁹⁾.

d) Ölüm, yaralanma veya hastalıktan doğan sorumluluk

Çatmada çoğu zaman gemi adamları, yolcular veya üçüncü kişiler cismani zarara uğrarlar. Tekne sigortacıları, bu zararlardan doğan sorumluluğu öteden beri teminat dışı tutarlar⁽²⁰⁾. Kulüp sigortası ise bu konuda tam teminat verir. Çatmanın sebep olduğu cismani zararlardan, her iki taraf da müteselsilen sorumlu olduğundan, teminatın işlemesi için bu kişilerin sigortalı gemide bulunması veya diğer gemide bulunması arasında fark yoktur. Buna göre, kişinin tedavi masrafları, şayet ölmüşse cenaze masrafları, kendisine veya yakınlarına ödenecek tazminatlar teminata dahildir. Şayet, zarar gören kişi sigortalı gemide bulunan gemi adamları veya yolculardan ise, bu taktirde teminatın kapsamı daha da genişlemektedir. Bununla birlikte, bu son ihtimalde de sigortalının sorumluluğu sözleşmeden doğan sorumlulukla yarışacağından, sigortacının sorumluluğunu ağırlaştırıcı sözleşmelerin kulüp sigortacısı tarafından onaylanmış olması gerekir⁽²¹⁾.

e) Kirlenme veya kirlenme tehlikesinden doğan (diğer gemi ve bu gemideki eşyaya karşı olan hariç) sorumluluk

Son otuz yılda yaşanan deniz kazalarına bakıldığında, en önemli zararların çevre zararları olduğu görülmektedir. Gerçekten, bu zararlar sorumluluk bakımından geniş bir insan çevresini etkilemekte ve çok büyük meblağlara ulaşmaktadır. Bu konuda verilen sigorta teminatı da sorumluluk teminatları içerisinde en önemli olanıdır⁽²²⁾. Ancak, tekne sigortası-

(17) 1979 Kasımında İstanbul'da meydana gelen *Independenta* kazası bunun örneğidir. Kaza, neden olduğu büyük zararlarla birlikte geniş bir yankı da uyandırmış, Türk Ticaret Kanunu, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda değişiklik yapılmak üzere komisyonlar toplanmıştır. Geniş bilgi ve tebliğler için bkz. Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Sigorta Hukuku Türk Demegi Yayını, Ankara 1983.

(18) O'MAY, s.238; IHC-02, m.6.4.2; ITCH-95, m.8.4.2; ITCH-83, m.8.4.2.

(19) HAZELWOOD, s.180; BSS, Rule 19.10; NE, Rule 19.12; SHIPOWNERS, Part II, Sec.8; STANDARD, Rule 20.13; UK, Rule 2, Sec.11.

(20) O'MAY, s.239; IHC-02, m.6.4.4; ITCH-95, m.8.4.4; ITCH-83, m.8.4.4.

(21) HAZELWOOD, s.195; BSS, Rule 19.1,2,4; NE, Rule 19.1,3,4; SHIPOWNERS, Part II, Sec.1,2,3; STANDARD, Rule 20.1,2,3; UK, Rule 2, Sec.1,2,3.

(22) Kirlenme zararlarının neler olduğunun sınırlarının çizilmesi, ortaya çıkan zararın hesaplanması, bundan doğan sorumlulukların ve tazmin esaslarının belirlenmesi gibi konular geniş bir mutabakatı gerektirdiğinden, bu konudaki mevzuat çalışmaları da bazı facılar (*The Torrey Canyon*, 1967 gibi) vesilesiyle yapılabilmektedir. Bugün, kirlenmenin tanımı ve önlenmesi ile ilgili temel düzenleme MARPOL (*International Convention for the Prevention of Marine Pollution*)'dür. Kirlenmeden doğan sorumluluk ile ilgili temel düzenleme ise CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) ve bunun devamı olan ve bir uluslararası fon kurulmasını öngören FUND (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*)'dir. Dünyada uygulaması oldukça yaygın olan bu sözleşmelere Türkiye ve İngiltere de taraftır. Dolayısıyla, kirlenme zararlarından doğan sorumluluk konusunda verilecek sigorta teminatının sınırlarının çizilmesinde bu düzenlemeler temel referans olmaktadır.

nın bu konuda verdiği teminat, yalnızca diğer gemiye veya bu gemideki eşyaya verilen kirlenme zararlarından sorumlulukla sınırlıdır. Bunun dışındaki kirlenme zararlarından doğan sorumluluğu tekne sigortası kapsam dışı tutar⁽²³⁾.

Kulüp sigortası ise, kirlenmeden kaynaklanan sorumluluk konusunda geniş bir teminat verir. Sigortalı gemiden petrol türevi veya diğer zararlı maddelerin bırakılması ya da sızması yahut da böyle bir tehlikenin bulunması durumunda, üyenin bunun sonuçlarından doğan sorumluluğu ve bununla ilgili olarak yaptığı masraf ve harcamalar teminatın konusunu oluşturur. Bu kapsamda: İlk olarak, kirlenmenin neden olduğu zarar nedeniyle bundan zarar görenlere ödenen tazminatlar, ikinci olarak, kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve ortadan kaldırılması için yapılan masraflar ve bu çalışmaların neden olduğu diğer zararlardan sorumluluk, bu konuda verilen devlet emirlerinin neden olduğu olağan dışı masraflar, şayet kurtarma sözkonusu ise, bu konudaki özel tazminat⁽²⁴⁾, kirlenme nedeniyle sigortalıya verilen adli veya idari para cezaları⁽²⁵⁾ kulüp sigortası teminatı altındadır⁽²⁶⁾. OPA-90'dan doğan sorumluluk için ise, kulüpler bazı özel şartlarla teminat verirler⁽²⁷⁾.

2.2. Kulüp ve Tekne Sigortacılarının Birlikte Teminat Verdiği Rizikolar

Tekne sigortasının 3/4⁽²⁸⁾, kulüp sigortasının 1/4⁽²⁹⁾ teminat verdiği çatma zararları ise şunlardır:

(23) IHC-02, m.6.4.5; ITCH-95, m.8.4.5; ITCH-83, m.8.4.5.

(24) ICS (International Convention on Salvage 1989) m.13.b, 14 gereğince, kurtarma faaliyeti başarıya ulaşmasa bile, kurtarma yapana kirlenmenin önlenmesi, durdurulması ve azaltılması konusundaki çabalarına karşılık olmak üzere bir özel tazminat (special compensation) ödenmesi gerekir. Bu kural, standart kurtarma sözleşmeleri (LOF-Llyod's Open Form gibi) içerisine de girmiş durumdadır. Bu özel tazminat, IHC-02, m.6.4.5 ve ITCH-95, m.8.4.5 ile tekne sigortası teminatına dahil edilmiştir. Bununla birlikte, tekne poliçesi ekinde ITCH-83 bulunuyorsa, özel tazminat burada zikredilmediğinden bu konuda sadece kulüp sigortacısı teminat verir (BSS, Rule 19.12.E; NE, Rule 19.13.e; SHIPOWNERS, Part II Sec.18; STANDARD, Rule 20.14.5; UK, Rule 2 Sec.21).

(25) BSS, Rule 19.19.D; NE, Rule 19.19.d; SHIPOWNERS, Part II Sec.19.C; SKULD, Rule 19.1.3; STANDARD, Rule 20.28; UK, Rule 2 Sec.22.E.

(26) HAZELWOOD, s.202; BSS, Rule 19.12; NE, Rule 19.13; SHIPOWNERS, Part II, Sec.9; SKULD, Rule 14.1; STANDARD, Rule 20.14; UK, Rule 2.12.

(27) ABD, CLC ve FUND sözleşmelerine taraf olmayıp, bu konuda kendi ulusal mevzuatı olan 1990 tarihli Oil Pollution Act (OPA-90) hükümlerini uygulamaktadır. OPA-90 işaret ettiğimiz uluslararası düzenlemelerden daha ağır bir sorumluluk rejimi öngörmektedir.

(28) Tekne sigortasının çatma zararları için tam teminat vermedi yazılı olarak kabul ettiği durumlarda ise, sigorta aynı şartlarla ve fakat 3/4 oranı 4/4 şeklinde kabul edilmek suretiyle kurulmuş sayılır (IHC-02, m.40). Bu durumda, çatma zararları için kulüp sigortası teminatı, tekne poliçesinde kapsam dışı tutulan zararlara inhisar eder. Uygulamada bunun tersi, yani, kulüplerin geminin tekne sigortacısına ait olan 3/4'lük kısmı da üzerlerine alarak, sigortalıya tam teminat verdikleri de görülmektedir (Behiç YILMAZ, "Çatışma Hadiselerinde Garanti Verilmesindeki Sıkıntılar", Sigorta Dünyası, S.312, C.26, Aralık 1985, s.10; HAZELWOOD, s.170).

(29) Tabiatıyla, tekne poliçesinin ne kadarlık kısım için teminat verdiğine göre, sigortalı ile klübün başka bir oran kararlaştırmaları da mümkündür (NE, Rule 19.10.a; STANDARD, Rule 20.11.1; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7, A; UK, Rule 2, Sec.10.A).

a) Diğer gemi veya bu gemideki şeylerin gördüğü zarardan doğan sorumluluk

Çatma sonucunda diğer gemi tekne ve makina zararı görür. Bunun yanında, diğer gemideki eşya da zarara uğrayabilir. Diğer gemideki eşya geniş yorumlanır. Yük olarak taşınan eşyayı kapsadığı gibi, yük dışındaki diğer eşya ve geminin teferruat sayılabilecek donanım ve ekipmanları ile sair şeyler de bu kapsamdadır. Bu zararlardan doğan sorumluluk için tekne sigortası 3/4 oranında teminat verir. Bununla birlikte ve diğer gemideki şeyler ile ilgili teminat, yalnızca bu gemide bulunan (*on board*) eşya ile sınırlıdır⁽³⁰⁾.

Bu sorumluluğun tekne sigortası teminatı dışında kalan 1/4 lük kısmı ise, kulüp sigortası teminatı altındadır⁽³¹⁾. Şunu da ilave edelim ki, şayet sorumluluk miktarı sigorta değerini aşıyorsa, tekne sigortacısının sorumluluğu sigorta değerinin 3/4 ü ile sınırlıdır. Bu durumda, kulüp sigortası kendi 1/4 lük payı yanında, bu artan sorumluluğu da temin eder. Ayrıca, kulüp teminatı diğer gemide bulunan (*on board*) eşyanın gördüğü zarar ile sınırlı değildir. Yukarıda gördüğümüz üzere, yüklenmekte, boşaltılmakta veya aktarılmakta olan eşyaya bu esnada gelen zarardan doğan sorumluluk da kulüp teminatına dahildir.

b) Diğer gemi veya bu gemideki yükün gecikmesinden kaynaklanan zarardan doğan sorumluluk

Gemi ile yükün gecikmesi veya kullanım kaybından doğan zararlar da çatma zararlarındandır. Ancak, tekne sigortası teminatı, diğer gemi ve diğer gemide bulunan yükün gecikmesinden kaynaklanan zarardan doğan sorumluluk ile sınırlıdır. Yani, sigortalı gemi ile sigortalı gemideki yükün gecikme veya kullanım kaybından doğan zararlar, bu kapsamda değildir. Tabiatıyla, teminatın kapsamı belirlenirken bu zararların hesaplanması önemlidir. Yalnızca ispatlanabilen ve sigortalının hukuken ödemekle yükümlü olduğu gecikme zararları tekne sigortası teminatına dahildir⁽³²⁾.

Aynı sorumluluğun bakiye 1/4 lik kısmı ise, yine kulüp sigortası teminatı altındadır⁽³³⁾. Buna karşılık, sigortalı gemideki yükün gecikmesi veya kullanım kaybından doğan sorumluluğun kulüp sigortası kapsamına girmesi yukarıdaki şartlara bağlıdır⁽³⁴⁾.

(30) O'MAY, s.233; IHC-02, m.6.1.1; ITCH-95, m.8.1.1; ITCH-83, m.8.1.1.

(31) BSS, Rule 19.9.A; NE, Rule 19.10.a; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7.A; STANDARD, Rule 20.11.1; UK, Rule 2 Sec.10.A.

(32) O'MAY, s.233; IHC-02, m.6.1.2; ITCH-95, m.8.1.2; ITCH-83, m.8.1.2.

(33) BSS, Rule 19.9.A; NE, Rule 19.10.a; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7.A; STANDARD, Rule 20.11.1; UK, Rule 2 Sec.10.A.

(34) Bkz. yukarıda I.1.b.

c) Diğer gemi veya diğer gemideki yük için yapılan müşterek avarya masrafları veya fedakarlıkları yahut bunlar için yapılan kurtarma yardım masraflarından doğan sorumluluk

Çatma, çoğu zaman diğer geminin bazı müşterek avarya fedakarlıkları veya masrafları yapmasını yahut da kurtarılmasını zorunlu kılabilir. İşte bu halde, sigortalı, diğer geminin veya yükün garame payları ile bunlara ait kurtarma ücretinden de hukuken sorumlu olur. Bu sorumluluğun ise, 3/4 ü tekne sigortası teminatı altındadır⁽³⁵⁾. Geriye kalan 1/4 oranındaki sorumluluk için ise, kulüp sigortası teminat verir⁽³⁶⁾. Sigortalı geminin garame payı ile bu gemideki yükün tahsil edilemeyen garame payı ise, ayrı bir başlık altında kulüp teminatı altında olduğundan, konumuzun dışındadır.

d) Sigortalının yaptığı mahkeme masrafları

Çatma nedeniyle ortaya çıkan masrafların en önemlilerinden biri de mahkeme masraflarıdır⁽³⁷⁾. Bunlar, resmi yargılama giderleri ile sınırlı değildir. Avukat ve eksper ücretleri, tanıkların hazır edilmesi, yolculuk giderleri gibi davanın takdimi ile ilgili resmi olmayan masrafları da kapsar. Bu masrafların sigorta teminatına dahil edilmesinin nedeni, sigortalının zararı veya sorumluluğu en aza indirmek için gerekli tedbirleri almasını sağlamaktır. Mahkeme masrafları da iki türdür. Birincisi, sigortalının uğradığı zararın karşı taraftan tazminine yönelik olanlardır (*costs of attack*), ki bu çeşit mahkeme masrafları konumuzun dışındadır. İkincisi ise, sigortaliya karşı açılan davada, sorumluluğa itiraz veya sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili olanlardır (*costs of defence*), ki konumuzu bu çeşit masraflar oluşturmaktadır. İşte bu masrafların 3/4 ü tekne sigortası teminatına dahildir⁽³⁸⁾. Ancak bunun için öncelikle sigortacının yazılı rızasının alınmış olması şarttır⁽³⁹⁾.

(35) O'MAY, s.234; IHC-02, m.6.1.3; ITCH-95, m.8.1.3; ITCH-83, m.8.1.3.

(36) BSS, Rule 19.9.A; NE, Rule 19.10.a; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7.A; STANDARD, Rule 20.11.1; UK, Rule 2 Sec.10.A.

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

(38) IHC-02'de önceki tekne sigortası şartlarından farklı olarak, ikinci bir sınır daha getirilmiştir. Buna göre yapılan mahkeme masraflarının 3/4'ü tekne sigortası kapsamındadır. Ancak, bu tutar sigorta değerinin %25'ini aşamaz (IHC-02, m.6.3). Öğretide bu sınırların TTK.1378 ve 1399/2'ye aykırı olduğu gerekçesiyle geçersiz sayılması gerektiğini savunan bir görüş (YAZICIOĞLU, s.193-194) bulunmakla birlikte, biz bu fikirde değiliz. Bir kere, bu tartışma yalnızca bir Türk sigorta şirketinin Türk bayraklı bir gemiye yaptığı tekne sigortası için anlamlı olabilir. Dolayısıyla, bunu tekne sigortası için genel geçerliliği olan bir kural olarak kabul etmek yerine, sınırlarının bu şekilde çizilmesi gerekir. İkinci olarak, tekne sigortasının bu konuda sınırlı bir teminat vermesi, geriye kalan kısmın teminatsız kaldığı anlamına gelmez. İzah ettiğimiz gibi, açıkta kalan kısım için kulüp sigortası teminat vermektedir. Dolayısıyla sigortalının ihlal edilen bir menfaati de yoktur. Üçüncüsü, varılan sonuç sadece tekne sigortası açısından da yerinde değildir. Zira, çatmadan doğan sorumluluk için verilen 3/4 teminat ayrı, mahkeme masrafları için verilen 3/4 teminat ayrı ve birbirinden bağımsızdır. Yani üst sınır olan 3/4 oranı bu ikisi toplanarak bulunmaz (DOVER/FARROW, s.57). Son olarak, TTK.1378 emredici değildir (TTK.1264); TTK.1399/2 ise emredici olmakla birlikte direkt olarak bu konu ile ilgili değildir. Emredici hükümlerin kapsamını ise kıyas yoluyla genişletmeye imkan yoktur.

(39) O'MAY, s.236-237; ITCH-95, m.8.3; ITCH-83, m.8.3.

Yapılan masrafların geriye kalan 1/4 lük kısmı ise, kulüp sigortası teminatı altındadır⁽⁴⁰⁾. Kulüpler, çatma sorumluluğu ile sınırlı olmaksızın, zararın veya sorumluluğun en aza indirilmesi maksadıyla yapılan mahkeme masrafları için de ayrıca teminat verirler. Ancak burada da bu masraflarla ilgili olarak klübün onayını almış olmak gerekir. Böyle bir onayın alınmadığı durumlarda ise, kulüpler, bu masrafların makul olup olmadığını belirleme konusunda takdir yetkilerini saklı tutarlar⁽⁴¹⁾.

3. Teminatın Miktarı

Tekne sigortacısının çatmadan doğan sorumluluk için verdiği teminat da tıpkı diğer teminatlar gibi sigorta değeri ile sınırlıdır. Yani, tekne sigortacısı çatma sorumluluğu için teminat verir, ancak bu teminatın üst sınırı sigorta değerinin 3/4 üdür. Dolayısıyla, tekne sigortacısının üzerine düşen kısım sigorta değerinin 3/4 ünü aştığı takdirde, tekne sigortacısından ancak bu üst sınır kadar sigorta tazminatı istenebilir. Buradaki sigorta değeri, tekne sigortacısı ile donatan arasında sigorta sözleşmesi yapılırken, gemiye biçilen ve poliçeye yazılan değerdir. İşte, bu değeri aşan kısım için ve herhangi bir sigorta değeri ile sınırlı olmaksızın, kulüpler teminat verirler. Gerçekten, birçok çatma hadisesinde ortaya çıkan sorumluluk geminin değerini aşar. Bu nedenle, kulüp sigortası bu konuda önemli bir boşluğu doldurur⁽⁴²⁾.

Kulüplerin tam teminat verdikleri rizikolar için sorun yoktur, zira tekne sigortası bunları tamamen kapsam dışı tutar. Bahsettiğimiz ihtimal kulüplerin 1/4 teminat verdiği rizikolar için geçerlidir. Zira, tekne sigortacısı bu rizikolar için üst sınır sigorta değerinin 3/4 ü olmak üzere teminat verir. Bu nedenle, gemiye ait tekne sigortasının ilk olarak gerçek değer üzerinden yapılmasında, ikinci olarak da bu değer zaman içerisinde güncelliğini korumasında kulüplerin menfaati bulunmaktadır. Örneğin, geminin tekne sigortası eksik sigorta şeklinde yapılmışsa, tekne sigortacısının üzerine düşen 3/4 bu durum gözönüne alınarak daha düşük hesaplanır. Bu nedenle de kulüp sigortacısının sorumluluğu ağırlaşmış olur. Bunun gibi, tekne sigortası poliçesinde gösterilen gemi değeri, değişen piyasa koşulları nedeniyle önemli surette düşmüş ise, yine aynı sonuca ulaşılır.

Kulüpler, bu şekilde sorumluluklarının ağırlaşmasını önlemek için, kendilerini tekne sigortası poliçesinde yazılı gemi değeri ile bağlı tutmayarak, geminin makul değerini (proper value) belirleme yetkilerini saklı tutarlar. Makul değer, geminin rizikonun meydana geldiği andaki piyasa değeridir⁽⁴³⁾. Dolayısıyla, tekne sigortasının ilk olarak bu değer üzerinden

(40) BSS, Rule 19.9.A; NE, Rule 19.10.a; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7.A; STANDARD, Rule 20.11.1; UK, Rule 2 Sec.10.A.

(41) HILL/ROBERTSON/HAZELWOOD, s.101; BSS, Rule 19.20; NE, Rule 19.20; SHIPOWNERS, Part II, Sec.22; STANDARD, Rule 20.33; UK, Rule 2 Sec.25.

(42) HAZELWOOD, s.172.

(43) BSS, Rule 19.9.ii; NE, Rule 19.10.B; STANDARD, Rule 20.12.i; UK, Rule 2, Sec.10.C.a, Rule 5.D.

yapılması, ikinci olarak da bu değerin periyodik olarak gözden geçirilerek güncelliğini koruması gerekir. Şayet bu konuda bir şüphe var ise, sigortalı bu hususta kulüp idarecilerini ikna etmek zorundadır. Demek ki, geminin değeri sağlanacak kulüp teminatının miktarının belirlenmesinde, çok önemli bir konudur. Şüphesiz, sonradan çıkacak bu anlaşmazlıkların, kulüp sigortası yapılırken kulüp ile sigortalı arasında geminin değeri üzerinde varılacak bir mutabakat ile en baştan çözülmesi mümkündür. Gerçekten, birçok kulüp sözleşmenin akti anında daha basit ve daha güvenli olan bu imkanı açıkça tanımaktadır. Bununla birlikte, genel şartlarda sigortalının getireceği bu teklifi klübün kabul etmek zorunda olmadığı da yazılıdır. Yani, sigortalıya geminin değeri ile ilgili teklif sunma hakkı verilmiştir, ancak kulüp bu teklif ile bağlı değildir. Bu kayıtlar gayri adil gibi görünmekle beraber, sigortalının tekne sigortasını eksik sigorta şeklinde yaptırarak veya gemi değerinin sonradan düşerek kulüplerin zarar görmesini önlemektedir. Dolayısıyla, sigortalı böyle bir yola gittiğinde, çatmadan doğan sorumluluğunun bir kısmı açıkta kalır, bu kısım ne tekne sigortacısı ne de kulüp tarafından temin edilmez⁽⁴⁴⁾.

Bu konudaki bir başka sorun da muafiyetlerdir. Sigortalı, tekne poliçesinde yer alan muafiyet çeşitlerini (*excess, franchise or deductible*) -klübe giriş anında aksi kararlaştırılmış olmadıkça- klübe karşı ileri sürmez⁽⁴⁵⁾.

4. Teminat Miktarının Belirlenmesinde Kusurun Önemi

Teminatın konusu, sigortalının çatmadan doğan hukuki sorumluluğu olduğundan, teminat miktarının belirlenmesindeki en önemli unsurlardan biri de kusurdur. Esasen, çatma bir haksız fiil, teminatın konusu da sigortalının kusur sorumluluğudur. Çatma ya kusursuz olur ya da kusurlu olur. Çatmanın kusurlu olduğu durumlarda, ya taraflardan yalnızca biri kusurludur yahut da her iki taraf müştereken kusurludur. Bütün bu ihtimallerde verilecek sigorta teminatı, sigortalının kusuruna göre şekillenir.

4.1. Kusursuz Çatmada

Şayet çatma kusursuz ise, herkes kendi zararına katlanır (*TTK.1216, MCA.1.b⁽⁴⁶⁾*). Dolayısıyla, sigortalı, diğer geminin ve bu gemideki gemi adamları, yük ve diğer eşyanın gördüğü zarardan dolayı sorumlu değildir. Bu nedenle, tekne ve kulüp sigortacılarının da çatma sorumluluğu teminatı vermelerine gerek yoktur. Bu ihtimalde, yalnızca kulüp sigortacısının sigortalı gemideki gemi adamlarının gördüğü cismani zarardan dolayı sorumluluğu sözkonusu olabilir. Ancak, bu da ayrı şartlara tabi ayrı bir teminat başlığı olduğundan, konumuzun dışındadır.

(44) HAZELWOOD, s.172

(45) HAZELWOOD, s.173; BSS, Rule 19.9.i; NE, Rule 19.10.A; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7.D.ii; STANDARD, Rule 20.12.iii; UK, Rule 2, Sec.10.C.b.

(46) Maritime Convention Act 1911.

4.2. Tek Taraflı Kusurlu Çatmada

Çatmanın tamamen sigortalı geminin kusurundan kaynaklanması, bu konudaki sigorta teminatının en geniş şekilde verildiği haldir. Zira bu halde, sigortalı gemi diğer geminin bütün zararını karşılamakla yükümlüdür. Buna karşılık diğer geminin sigortalı gemideki zararlarla ilgili olarak herhangi bir sorumluluğu yoktur (TTK.1217).

4.3. Müşterek Kusurlu Çatmada

Şayet çatmada her iki geminin de kusuru bulunuyorsa, müşterek kusurlu çatma söz konusudur. Bu durumda, her iki geminin donatanı, gemilerin veya gemide bulunan eşyaların uğradığı zarardan dolayı kusurları oranında (TTK.1218/1, MCA.1), cismani zararlardan dolayı ise müteselsilen (TTK.1218/2, MCA.2) sorumludurlar⁽⁴⁷⁾. Şu halde, müşterek kusurlu çatmada her iki geminin donatanı, hem birbirine karşı borçlu hem de birbirinden alacaklıdır. Aynı sonuç bunların çatmadan doğan sorumluluğunu temin eden tekne ve kulüp sigortacıları için de geçerlidir.

Peki bu sigortacılar arasındaki hesaplaşma ne şekilde olacaktır? Bu konuda ikili bir ayrıma gidilir⁽⁴⁸⁾:

Şayet çatmaya karışan gemilerden en az birinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmışsa⁽⁴⁹⁾, basit sorumluluk (*single liability*) esas⁽⁵⁰⁾ geçerli olur. Bu durumda, öncelikle bir *kusur-zarar* hesabı yaparak, çatmaya karışan her bir geminin sorumluluğunu tespit etmek gerekir. Bu hesapta, taraflardan birinin sorumluluğu mutlaka diğerinden fazladır. İşte bu aşamada takas yapılarak, sorumluluk miktarları arasındaki fark hesaplanır. Bu şekilde bulunan bakiye, sorumluluğu fazla olan tarafın çatmadan doğan sorumluluk miktarıdır. Tekne ve kulüp sigortacılarının temin edeceği meblağ işte budur. Buna karşılık, sorumluluğu az olan tarafın sorumluluğu takas işlemiyle birlikte tamamen sönmüş bulunduğundan, bu tarafın tekne ve kulüp sigortacılarının da herhangi bir sorumluluğu yoktur. Bunun gibi, en başta yapılan *kusur-zarar* tespitinde tarafların sorumlulukları eşit çıkmışsa, kimse kimseden alacaklı değildir. Dolayısıyla, tekne ve kulüp sigortacılarının tümü çatma sorumluluğu teminatı vermekten kurtulur⁽⁵¹⁾.

(47) Geniş bilgi için bkz. KENDER/ÇETİNGİL, s.184; TEKİL, s.222.

(48) Kulüp ile sigortalı arasındaki ilişki bakımından bu esasın aksinin kararlaştırılması mümkündür (BSS, Rule 19.9.iii; NE, Rule 19.10.C; UK, Rule 2, Sec.10.C.d.).

(49) Sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili geniş bilgi için bkz. Turgut KALPSÜZ, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum), Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Sigorta Hukuku Türk Demeği Yayını, Ankara 1983, s.41 vd.

(50) İlk defa *Stoomvaart Maatschappij Nederland v. P&I Steamship Navigation Co. Davası* ile kabul edilmiştir (AKIN/YAZICI, s.267).

(51) Bu son ihtimalde, tekne sigortacısı ve kulüp sigortacısı sadece çatmadan doğan sorumluluk için teminat vermekten kurtulur. Yoksa, tekne sigortacılarının tekne zararları için verdikleri teminat bundan etkilenmez. Her iki tarafın tekne sigortacısı kendi sigortalısının uğradığı tekne zararını sigorta şartları dahilinde öder.

Şayet çatmaya karışan gemilerin sorumlulukları hukuken sınırlanmamışsa, çapraz sorumluluk (*cross liabilities*) esası⁽⁵²⁾ geçerlidir. Gerek tekne sigortası gerekse kulüp sigortası bakımından durum aynıdır. Çapraz sorumluluk, her iki geminin de kusurları oranında diğer tarafın bütün zararını ödemek zorunda imiş gibi kabul edilmesidir⁽⁵³⁾. Burada da ilk olarak bir *kusur-zarar* hesabı yapılarak, çatmaya karışan her bir geminin sorumluluğu belirlenir. Tekne ve kulüp sigortacılarının verecekleri teminat bu sorumluluğa göre hesaplanır. Bulunan sonuç, sigortacıların ilk sorumluluğudur. İşte bu aşamada takas hakları karşılıklı olarak kullanılmak suretiyle sigortacıların son sorumluluğu belirlenir.

Aradaki pratik farkı bir örnekle açıklarsak: (A) gemisi %40 kusurlu, (B) gemisi de %60 kusurlu olarak birbiriyle çarpışır. (A) gemisinde 100.000 YTL, (B) gemisinde ise 60.000 YTL zarar meydana gelir⁽⁵⁴⁾. (A) gemisinin tekne sigortacısı (AT), kulüp sigortacısı (AK) dir. (B) gemisinin tekne sigortacısı (BT), kulüp sigortacısı (BK) dir.

Basit sorumluluk (*single liability*) esası kabul edildiği takdirde:

(A) gemisi, (B) gemisindeki zararın %40 ını öder	24.000 YTL
(B) gemisi, (A) gemisindeki zararın %60 ını öder	60.000 YTL
Takastan sonra (B) gemisinin (A) gemisine ödemesi gereken: 60.000-24.000	36.000 YTL
(AT), (A) gemisinin tekne zararının tamamını öder (*)	100.000 YTL
(B) gemisinin takas sonrası bakiye borcu (AT) ye ödenir (halefiyet).	36.000 YTL
(AT), sorumluluk teminatı vermez (A gemisinin sorumluluğu söndüğünden)	0 YTL
(AT) nin son durumda ödeyeceği	64.000 YTL
(AK), sorumluluk teminatı vermez (A gemisinin sorumluluğu söndüğünden)	0 YTL
(BT), (B) gemisinin tekne zararının tamamını öder (*)	60.000 YTL
(BT), takas sonrası bakiye sorumluluğun 3/4 ünü öder	27.000 YTL
(BT) nin son durumda ödeyeceği	87.000 YTL
(BK), takas sonrası bakiye sorumluluğun 1/4 ünü öder	9.000 YTL
TOPLAM	160.000 YTL

(*) Bu teminat, klasik tekne sigortası teminatıdır. Çatmadan doğan sorumluluk (*collision liability*) ile ilgili yoktur.

(52) İlk defa *Balnacraig* davası ile kabul edilmiştir. (AKIN/YAZICI, s.268).

(53) *IHC-02, m.6.2.1; ITCH-95, m.8.2.1; ITCH-83, m.8.2.1; BSS, Rule 19.9.iii; NE, Rule 19.10.C; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7, D.iv; SKULD, Rule 12.6.2; STANDARD, Rule 20.12.v; UK, Rule 2, Sec.10.C.d.*

(54) Basit olması için örneği sadece tekne zararları ile sınırlı tuttuk.

Çapraz sorumluluk (cross liabilities) esası kabul edildiği takdirde:

(AT), (A) gemisinin tekne zararının tamamını öder (*)	100.000 YTL
(AT), (B) gemisindeki zararın %40 ının 3/4 ünü öder	18.000 YTL
(AT), (A) gemisindeki zararın %60 ını karşı taraftan alır (halefiyet)	60.000 YTL
(AT) nin son durumda ödeyeceği	58.000 YTL
(AK), (B) gemisindeki zararın % 40 ının 1/4 ünü öder	6.000 YTL
(BT), (B) gemisinin tekne zararının tamamını öder (*)	60.000 YTL
(BT), (A) gemisindeki zararın %60 ının 3/4 ünü öder	45.000 YTL
(BT), (B) gemisindeki zararın %40 ını karşı taraftan alır (halefiyet)	24.000 YTL
(BT) nin son durumda ödeyeceği	81.000 YTL
(BK), (A) gemisindeki zararın % 60 ının 1/4 ünü öder	15.000 YTL

TOPLAM

160.000 YTL

Görüldüğü üzere, her iki sorumluluk sisteminde, gemilerin karşılıklı sorumluluğu değişmez. Buna karşılık, tekne sigortacısı ile kulüp sigortacısının bu sorumluluktan üstlendiği pay değişir. Basit sorumlulukta, takas işlemi en başta, yani gemilerin sorumluluklarının hesaplandığı aşamada yapılır. Çapraz sorumlulukta ise, takas hakkı halefiyet kuralı gereğince tekne sigortacısına geçer ve onun tarafından son aşamada kullanılır. Kulüp sigortacısının ise (bu örneğe mahsus olarak) halefiyet hakkı bulunmadığından, bunlar arasında takas sözkonusu olmaz.

5. Kardeş Gemi (sistership) Klozu

Kardeş gemi klozu, tekne sigortası şartlarında çatma sorumluluğu (collision liability) klozunun devamı olarak yer alır (*IHC 02, m.7, ITCH 95, m.9, ITCH 83, m.9*). P&I Kulüp sigortası için de durum aynıdır⁽⁵⁵⁾. Kloz, birbiriyle çatışan gemilerin aynı donatana ait olması halinde durumun ne olacağını düzenler. Buna göre, şayet çatma kardeş gemiler arasında meydana gelmişse, bu gemiler sanki farklı kişilere aitmiş gibi kabul edilir. Dolayısıyla, tekne ve kulüp sigortacılarının sorumlulukları bu esas çerçevesinde belirlenir. Gemilerin aynı donatana ait olması, ne sigortalı ile sigortacı arasındaki ilişkiyi ne de sigortacıların birbiriyle olan ilişkisini etkilemez, tarafların sorumluluklarını tespitite gemiler sanki farklı donatanlara aitmiş gibi kabul edilir.

Kloz, bu özelliği nedeniyle çapraz sorumlulukta takas işleminin en sona bırakılmasına benzer. Zira, her iki prensip de rizikonun sigortacılar arasında daha adil bir şekilde paylaşılması amacına hizmet eder. Gerçekten, hiçkimsenin kendi kendinden alacaklı olamayacağı, yani alacaklı ve

(*) Bu teminat, klasik tekne sigortası teminatıdır. Çatmadan doğan sorumluluk (collision liability) ile ilgili yoktur.

(55) BSS, Rule 19.9.iv; NE, Rule 19.10.D; SHIPOWNERS, Part II, Sec.7, D.iii; SKULD, Rule 12.6.1; STANDARD, Rule 20.12.iv; UK, Rule 2, Sec.10.C.c.

borçlunun farklı kişiler olmasının, bir borcun varlık şartı olduğu genel bir hukuk kuralıdır⁽⁵⁶⁾. Şu halde, iki kardeş gemi arasındaki çatmada genel kural uygulansa, bunların donatanları aynı olduğu için, her bir geminin sorumluluğunun daha başlangıçta söndürülmesi gerekirdi. Sorumluluklar söneceğinden, tekne ve kulüp sigortacılarının çatma sorumluluğu için teminat vermesine de gerek olmazdı. Dolayısıyla, klasik tekne sigortası teminatı verilir verilmeyeceği, şayet verilecekse tekne sigortacısının halefiyet hakkı olup olmadığı, şayet varsa bunun kime karşı olduğu gibi bir dizi kısır döngü ortaya çıkardı. Bu nedenle, kardeş gemi klozu ile genel kurala bir istisna getirilmiştir⁽⁵⁷⁾.

Kardeş gemi klozu, sadece mülkiyeti tamamen aynı donatana ait gemiler arasındaki çatmaya özgü değildir. Kısmen aynı donatana ait gemiler arasındaki çatmada da uygulanır. Bunun gibi, “aynı idare altında bulunan” (*under the same management*) gemiler arasındaki çatmayı da kapsar. Bu nedenle, öğretide aynı gemi işletme müteahhidi tarafından işletilen gemileri de kapsadığı savunulmaktadır⁽⁵⁸⁾.

Sonuç

Çatmadan doğan sorumluluğa tekne sigortası ve kulüp sigortası birlikte teminat verir. Ancak, bu konudaki tekne sigortası teminatı sınırlıdır. Kulüp sigortası ise, tekne sigortasını tamamlar. Her iki sigorta da büyük ölçüde İngiltere sigorta piyasasında yapıldığından, İngiliz Hukukuna tabi olmaktadır. Bununla birlikte, sigorta teminatının konusu çatmadan doğan sorumluluk olduğundan, Türk sularında meydana gelen çatmalarda tarafların sorumluluğu Türk Hukukuna göre tespit edileceğinden, sigorta teminatının kapsamının belirlenmesinde Türk Hukukunun önemi de büyüktür.

KAYNAKÇA

Didem ALGANTÜRK, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, Beta, İstanbul 2002.

Mehmet Zeki AKIN/Mehmet YAZICI, “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, *Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını*, Ankara 1983

Victor DOVER/ D. FARROW (Çev. Bedii Yazıcı), *Deniz Sigortaları*, Milli Reasürans TAŞ. Yayını, İstanbul 1943.

Steven J. HAZELWOOD, *P and I Clubs: Law and Practice, LLP*, London 1994.

Cristopher HILL, *Maritime Law, LLP*, London 1989.

(56) Bu kural, hukukumuzda BK.116’da yer almaktadır. Bununla birlikte, gerek BK.116 gerekse başka kanunlarda bu kurala getirilen istisnalar mevcuttur.

(57) İngiliz Hukukunda da RDC Klozu, bir süre yalnızca üçüncü kişilere verilen zararlar sınırlı olarak yorumlanmış, sonradan çok sert bulunan bu yorum yerini kardeş gemi klozuna bırakmıştır. Kardeş gemi klozunun RDC ye eklenmesi 1901 Institute Time Clauses Hulls ile olmuştur (AKIN/YAZICI, s.272).

(58) YAZICIOĞLU, s.185.

Cristopher HILL/Bill ROBERTSON/Steven J. HAZELWOOD, An Introduction to P&I, LLP, London 1996.

Julian HILL, O'may on Marine Insurance, Sweet&Maxwell, London 1993 (kısaca: O'MAY)

Turgut KALPSÜZ, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum), Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, Ankara 1983, s.41 vd.

Rayegan KENDER/Ergon ÇETİNGİL, Deniz Ticaret Hukuku, Beta, 7. Bası Fahiman TEKİL, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1977

Emine YAZICIOĞLU, Tekne Sigortası Sözleşmesi, Beta, İstanbul 2003

Behiç YILMAZ, "Çatışma Hadiselerinde Garanti Verilmesindeki Sıkıntılar", Sigorta Dünyası, S.312, C.26, Aralık 1985.

GENEL ŞARTLAR VE Kulüp KURALLARI

International Hull Clauses 01.01.2002 (kısaca: IHC 02)

Institute Time Clauses Hulls 01.11.1995 (kısaca ITCH 95)

Institute Time Clauses Hulls 01.10.1983 (kısaca ITCH 83)

Britannia Steam Ships Insurance Association Limited, Class 3-Protection&Indemnity 2005 (kısaca: BSS)

North of England, P&I Rules 2004/2005 (kısaca: NE)

Shipowners, Rule Book 2004 (kısaca: SHIPOWNERS)

Skuld, Rules 2005, Part II-P&I Cover (kısaca: SKULD)

Standard London, P&I Class Rules 2004/2005 (kısaca: STANDARD)

UK P&I Club, Rules 2003 (kısaca: UK)

