



***YENİ TÜRK TİCARET HUKUKU  
KAPSAMINDA  
P&I SİGORTASI ve DENİZ SİGORTA  
HUKUKU  
29 Kasım 2013, Deniz Ticaret Odası  
Konferans Salonu  
Toplantı Notları***

---

**YENİ TÜRK TİCARET HUKUKU KAPSAMINDA  
P&I SİGORTASI ve DENİZ SİGORTA HUKUKU  
29 Kasım 2013, Deniz Ticaret Odası Konferans Salonu**

**Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER-** Sevgili konuklar, İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyon Başkanı olarak size hoş geldiniz diyorum. Hepiniz deniz hukuku camiasının değerli üyelerisiniz, aranızda brokerlar var, hâkimler var, öğrencilerimiz var ve en önemlisi akademisyenlerimiz burada. Sizler için özellikle değerli akademisyenlerimizi ve çok değerli uzman konuşmacılarımızı davet ettik, hepimiz hoş geldiniz. İstanbul Barosuyla birlikte Deniz Ticaret Odasının ortaklaşa düzenlediği sempozyumdan faydalanacağınızı umuyorum. Aslında sizden de çok faydalanacağımız konular olacaktır. Onun için tartışma esnasında bir şekilde ister sorularınızı sorarsınız derseniz konuya ilişkin bilgi birikimlerinizi paylaşırsınız. Onun için sizin katılımcı olmanız çok önemli interaktif olarak, özellikle ilk oturumda konuşmacılarımız konuşma yaptıktan sonra tartışma bölümüne geçebiliriz. Ondan sonra bir ara vereceğiz. Hepinize iyi dinlemeler diliyorum, teşekkür ediyorum.

**Av. TUĞBA KARAKUZU-** Saygıdeğer hocalarımız, konuşmacılarımız, İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyon Başkan ve üyeleri, değerli konuklar; Deniz Ticaret Odası adına sizleri saygıyla selamlıyorum. İstanbul Barosu ve Deniz Ticaret Odası tarafından gerçekleştirilen sempozyumumuza hoş geldiniz. Açılış konuşmasını Deniz Ticaret Odası adına yaptığım için kısaca odamızdan bahsetmek istiyorum. Odamızın başlıca faaliyetleri deniz taşımacılığıyla ilgili kuralları ve uygulamalarını saptamak, araştırmalar yapmak, deniz ticaretinin ulusal taşımacılık politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak, tüm sektör üyelerinin sorunlarıyla birebir ilgilenmektir.

Odamız üstlendiği misyon ve vizyon aracılığıyla ürettiği hizmetin kalitesi kamuya ve diğer kurum ve kuruluşlara örnek teşkil etmeli, tüm bunların sürekliliğini çalışanları ve üyeleriyle beraber gerçekleştirebilen bir hizmet kurumu anlayışıyla sağlamayı taahhüt eder. Odamızın faaliyetleriyle misyon ve vizyonunun en önemli unsuru olan eğitimin gerçekleştirilmesi için pek çok seminere de burada ev sahipliği yapmış bulunmaktadır. Tabii ki eğitimin katılımcılara katkı sağlayabilmesi için ihtiyaç duyulan konulara ilişkin olması önemlilik arz eder. Bu bağlamda deniz sigorta hukuku ve P&I kulüp sigortalarının yeni Türk Ticaret Kanunu kapsamında bir değerlendirmesinin yapılması hem hukuk duayenlerimiz değerli hocalarımızca hem de kurulların uygulayıcısı olan sektör uzmanlarınca yapılmasının faydalı olacağı düşüncesinden yola çıkılmıştır. Beni dinlediğiniz ve değerli katılımlarınız için çok teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

**Av. GÜLER ÖNAL-** Değerli konuklar, öncelikle geldiğiniz için ve bu katılımı gerçekleştirdiğiniz için çok teşekkür ediyoruz. buyurun Hocam.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Kulüp sigortasına genel olarak bakacak olursak, dünya deniz ticaretinde uygulanan sigorta türlerinin en önemlileri gemilerin tekne ve makinesine ilişkin tekne sigortası ve donatının tekne sigortalarıyla poliçeleriyle temin edilmeyen sorumluluklarını teminat altına alan kulüp sigortasıdır. Türk deniz sigortacılığı bakımından deniz sigorta hukuku ve özellikle tekne sigortası ve kulüp sigortaları türleri konusunda gerek akademik çalışma anlamında, gerekse uygulama bakımından geniş bir bilgi kaynağına ve deneyimine sahip

olmadığı görülmektedir. Bu konuda yazılmış olan eserlerin sayısının son derece az olması bunun bir sonucu, yine ihtilafların çoğunlukla tahkim veya sulhen çözümlenmesi nedeniyle mahkeme kararlarının azlığı da ortadadır.

Türk bayraklı gemilerin tekne sigortasının Türk sigorta şirketleri aracılığıyla özellikle Londra piyasasından reasürans yoluyla, kulüp sigortasının ise doğrudan doğruya çoğunlukla Londra piyasasındaki kulüplerden temin edilmekte olduğu görülmektedir. Bu nedenle son dönemlerde gerek tekne sigortası, gerekse kulüp sigortası konularında yapılan bilimsel ve uygulama alanındaki bu çalışmaların bugünkü panelin konferansların ve sektör açısından son derece önemli olduğunu düşünmekteyiz. Özellikle bugünlerde -ki konuk konuşmacılarımız bunun haberlerini verecektir- bir Türk P&I'nın kurulması yönündeki çalışmalar da buna büyük bir ufuk açmaktadır. Terminoloji olarak baktığımızda kulüp sigortası menşei İngiliz hukuku Protection, Indemnity Insurance kelimelerinden gelmektedir. Protection koruma, indemnity tazminat. Koruma ve tazminat protection indemnity Insurance olarak geçen İngiliz hukukunda Türkçeye direkt çevirdiğimiz zaman koruma ve tazminat şeklinde ifade edilebilir. Ancak bu ifade tarzı Türk sigorta hukuku tekniğine uygun olmadığından dolayı kulüp sigortası şeklinde yerleşmesi Türk hukuku bakımından önemlidir. Aksi halde farklı şekilde yorumlanabilecektir.

Hukuki dayanak olarak İngiliz hukuku menşei ve burada kulüp sigortasıyla bir deniz yolculuğuna has rizikoların sorumlulukları, masrafları ve giderleri teminat altına alınmakta olduğundan kanunun aradığı anlamda, yani marin inşurans act anlamında sigortalına bir menfaat kulüp sigortasının konusunu teşkil eder. Bu bakımdan kulüp sigortası gene Marine Insurance Act madde 3.2 kapsamında değerlendirildiğinde bir deniz sigortası sözleşmesidir. Bu sözleşme iki taraflı bir sözleşme, bir tarafta kulüp, diğer tarafta kayıtlı geminin donatanı, charteri, gemi işletmecisi ve donatma iştiraki, ipotek alacaklısı söz konusu. Sözleşme ilgili olarak sözleşmeden yararlanacak bir başka kimse zarar gören üçüncü şahıs, bu şahıs da uğradığı zararın tazmini için üyeden talepte bulunan ilgili.

Türk hukuku bakımından kulüp sigortasının hukuki niteliğini inceleyecek olursak ilk özelliği kulüp sigortası özel bir sigorta. Ne demek? Yani fertlerin özel menfaatlerini çeşitli rizikolara karşı teminat altına alan bir sigorta türü. İkinci olarak karşılıklı sigorta mevcut 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu 3. maddesi uyarınca özel sigortacılık faaliyetiyle uğraşabilecek tüzelkişilerin yalnız anonim şirket veya kooperatif karşılıklı sigorta parantez içerisinde olarak belirtmiş şirketi olarak kurulmasını şart koşar. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 102. maddesi karşılıklı sigortayı açıklamakta, bu madde uyarınca da birden çok kişinin birleşerek içlerinden herhangi birinin belirli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararları tazmin etmeyi, borçlanmaları karşılıklı sigortadır. Karşılıklı sigorta faaliyeti ancak kooperatif şeklinde yürütülebilir. Dolayısıyla sigorta şirketinin bir uygulanış, sigorta sözleşmesinin bir uygulanış şekli olan karşılıklı sigorta ancak kooperatif şeklinde örgütlenmelerle mümkündür. Dolayısıyla 6102 sayılı Ticaret Kanununa baktığımızda 124. madde karşımıza çıkıyor. Kooperatif yeni kanunda ticari şirketler arasında sayılmaktadır ve ancak doğrudan kanun içerisinde düzenlenmemiştir. Bununla ilgili olan hükümler 1163 sayılı Kooperatifler Kanununa bırakılmıştır. Bu durumda öncelikli olarak kooperatiflerle ilgili olarak ana düzenleme 1163 sayılı Kooperatifler Kanunu özel bir kanun olması nedeniyle -ki bu kanunda 1. maddede kooperatifin tanımı ve kuruluş şekli 2. maddede ve devamı maddelerde gösterilmiş- 7 ortak tarafından imzalanan ana sözleşmeyle kurulur.

Bölünme, birleşme ve tür değiştirme konusundaysa Türk Ticaret Kanununun 134 ve 194. maddelerine tabii, daha sonra da Türk Medeni Kanunu tüzelkişilere ilişkin genel hükümlerle Borçlar Kanunu adi şirketlere ilişkin hükümleri uygulama yeri bulacaktır. İngiliz hukukunda kulüp donatanların kendi çıkarları amacıyla bir araya gelerek oluşturdukları kulüp adını verdikleri birliklerdir. Bir de bunlar karşılıklı sigorta birlikleridir ve 1985 Company Act gereğince teminatla sınırlı tüzel kişilik olarak tescil edilirler. Kulüp sigortalarını ihtiyari zorunlu sigorta başlığı altında değerlendirdiğimizde aslında kulüp sigortaları ihtiyari sigorta olarak düşünülse dahi bugün denizcilikte fiili durum kulüp sigortası teminatı olmayan bir geminin uluslararası alanda sefere çıkması, yük bulması limanlara girmesi bile mümkün değildir. Bunun yanı sıra uluslararası konvansiyonlarda da kulüp sigortasının kapsamı içerisinde değerlendirilen bazı rizikolar bakımından zorunlu hale getirilen düzenlemeler olduğunu görmekteyiz. Bunlardan örnek verecek olursak 1996 tarihli tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan sorumluluk, 1990 petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğuyla ilgili uluslararası sözleşme yine sorumluluk sigortası istemekte, 2001 gemilerden yakıt olarak taşınan petrolden kaynaklanan kirlenme

zararlarından doğan sorumluluk, Atina Konvansiyonu, yolcuların gördüğü zarardan sorumluluk için zorunlu sigortayı öngörmekte, enkazın kaldırılmasına ilişkin uluslararası Nairobi 2007 zorunluluk sigortası öngörmekte, gene Türk boğazlar deniz trafik tüzüğü uygulama talimatı uyarınca -12. madde görüyorsunuz ekranda- P&I sigortası için yine bir zorunluluk getirdiği, yedekleme, çekme, kaza durumunda gemilerin durumu, hizmetler, çevre zararları bakımından sırayla yapmış ve bunların bir zorunlu sigorta yoluna, yani başvurdukları ve talepte buldukları görülmekte.

Değişik primli sigorta sabit prim olarak ayırdığımızda kulüp sigortası üyenin ödeyeceği prim getirdiği riske göre değerlendiriliyor. Başta peşin olarak bir katkı payı alınıyor, daha sonra yıl içerisinde çıkan taleplerin büyüklüğüne göre ilave katkı payı toplanıyor. Sabit ve tabii kulüp sigortalarının sabit primli olmaması için herhangi bir düzenleme yok, mümkündür, ama genelde değişik primde şekilde kendisini göstermekte. Sigorta sözleşmeleri ihtiyacın karşılanması kıstasına göre yapılan ayrıma göre zarar sigortası ve meblağ sigortası olmak üzere iki gruba ayrılır. Kulüp sigortasında kulübe kayıtlı geminin üçüncü bir şahsa verdiği zarardan ötürü zarar gören şahsın tazminat talebine karşı sigorta teminatı sağlar. Diğer bir deyişle tazminat talebi sonucunda üyenin mal varlığında ortaya çıkacak kanuni ve aktif borçlar kulüp tarafından teminat altına alınır. Üyenin mal varlığında tamamen iradesi dışında meydana gelen bu azalma bir zarar teşkil eder. İşte kulüp bu zararı teminat altına aldığından da bir zarar sigortasıdır. Zarar sigortalarına ilişkin olan düzenleme birazdan ileride açıklayacağım, 1453, 1472. maddelerde kendisini göstermektedir. Birazdan bunların üzerinde tekrar duracağız, tespitleri yapalım ilk başta.

Kulüp sigortası bir pasif sigortasıdır. Çünkü burada da üyenin tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masrafları karşılayan bir sigorta türü olması nedeniyle üyenin mal varlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması sebebiyle uğrayacağı zararlar himaye altına alınmaktadır. Riziko kulübe kayıtlı geminin tümüne aittir. Ortaya çıkacak pasiflerin tutarının da daha önceden bilinmesi veya tespit edilmesi mümkün değildir. Buna bağlanacak bir diğer sonuç aşkın sigorta, eksik sigortanın söz konusu olmamasıdır. Sorumluluk teminatı sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı, yani kulüp sigortası bakan üyenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna yol açan olaylar sonucunda zarar görenin, şahsın örneğin yük ilgisinin tazminat talebine karşı sigorta himayesi sağlar. Bu tazminat talebi nedeniyle sigorta ettirenin mal varlığında ortaya çıkacak olan yine kanuni ve aktif borçlar kulüp tarafından teminat altına alınır. Bu niteliği itibarıyla kulüp sigortası bir sorumluluk sigortasıdır ve bu özellik kulüp sigortasının tazminat fonksiyonunu ifade eder.

Kulüp sigortasında sorumluluk teminatı üyede üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Bu teminat kapsamında kulübün ödemesi zarar gören üçüncü şahıslar bakımından bir garanti niteliğindedir. Kulüp sigortasında koruma teminatı altına alınan rizikolar üyenin gemi maliki sıfatıyla üçüncü şahıslara karşı doğan mesuliyetinin korunması için gerekli teminatı sağlar. Bu teminat kapsamlarını birazdan konuşmacı Sayın Sümer açıklayacak, o yüzden detaylarına girmiyorum. Kayıtlı gemi, yine gemi adamları, üçüncü kişinin yaralanması, hastalığı, çatmadan doğan sorumluluk, bunların hepsi koruma teminatı altında değerlendirilir. Tazminat teminatı altında toplanan rizikolarsa bir geminin kazanç elde etmek amacıyla ticari vasıtası olarak kullanılmasından doğan sorumluluklarıdır ki yükün taşınmasından doğan sorumluluk, çatma halinde yüke gelen zarardan doğan sorumluluk bunlar için bunlara birer örnek olabilir.

Türk Ticaret Kanunundaki düzenlemeye baktığımızda 6. kitap sigorta hukuku ayrılmış, birinci kısım genel hükümler, ikinci kısım sigorta türlerine ilişkin özel hükümler, zarar sigortaları ve birinci bölüm, ikinci bölüm can sigortaları. Burada gördüğümüz gibi sorumluluk sigortaları 1473, 1485, 1486. maddelerde koruyucu hükümler tabi olacak. Ancak yeni kanunda deniz sigortalarına ait hükümlere yer verilmemektedir. Dolayısıyla ve deniz sigortası türü olan kulüp sigortası genel hükümlere, sorumluluk teminatları bakımından yeni Türk Ticaret Kanununda yer alan sorumluluk sigortalarına ilişkin olan 1473'le 1485 hükümleri, 1485'te yapılan atıf dolayısıyla 1454, 1458, 1466, 1471. maddeler uygulanacak. Umarız bizim tabii bu şahsi görüşümüz, ileriki yıllarda önemli olacağına ve bu kaldırılan deniz ticaret hükümlerinin ayrı bir Deniz Sigorta Kanunuyla Türk hukukuna yeniden getirilmesi ve böylece sigorta hukukunda büyük bir ufuk açacağını düşünmekteyiz.

Maddeleri genel olarak değerlendirdiğimizde 1473. madde sözleşmenin konusu ve kapsamıyla ilgili bir düzenleme getirmekte. Burada sigortacı sorumluluk sigortasıyla sözleşmede

aksine hüküm yoksa sigortalının sözleşmede öngörülen ve olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder. Bu madde bir tarif vermekte, yani sorumluluk sigortasının tarifini vermekte ve burada sigortalının zarar görene ödemedede bulunacağı konusunda bir düzenleme getirmekte ve sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar bir ödemenin yapılacağı açık olarak gösterilmektedir. Maddede yalnız bir aksaklık var, çünkü bu aksaklık sigortalının sanki sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, yani taraflar sözleşmenin aksine bir düzenleme getirilmek suretiyle zarar görene ödemedede bulunmaz, sigortalısına ödemedede bulunur, sigortalı böyle bir ifade ve bunun sonuçlarını birazdan göreceğiz, oradan dava hakkına tesir etmekte. Bu madde 1473. madde 1486. madde kapsamında koruyucu hükümler içerisinde alınmamış bir durumda, bu bakımdan taraflar sözleşmeyle aksine bir hüküm düzenlemek şartıyla zarar görenin bu sorumluluk sigortasından yararlanmasını engelleyebilecek bir durumda bu şekliyle.

Şimdi diğer maddelere geçsek, hukuki korumayla ilgili olan düzenlemede 1474. maddede getirilmekte: Hakkı koruyucu işlemlerden doğan hukuki koruma verilmekte, zararı yani önleme ve azaltma için masraflar makul giderler olmak şartıyla sigortacı tarafından ödenebilir. Bu masraflar sigorta bedelini aşmamalı, aşması halinde bunların ödenebilmesi için sözleşmede hüküm bulunması gerekli. Yine maddede avans verilme zorunluluğu getirilmiş, ancak avansın ne kadar olacağı belli değil, dolayısıyla bir azaltma veya zararı giderici birtakım masraflar için avans istendiği takdirde bu avansı Türk Ticaret Kanunu 186. maddesi uyarınca bir sigortalı aleyhine değiştirilmeyen hükümler arasına alındığından dolayı kulübün bir ödeme yapmasıyla karşı karşıya kalınacaktır. Avans verme şeklinde bir ödeme yapacaktır.

1475. maddede bildirim yükümlülüğü getirilmiş. Sigortalı sorumluluğunu gerektirecek olayları 10 gün içerisinde sigortacıya bildirir, sigortalı kendisine yöneltilen istemiyse, başka ifadeyle zarar gören şahsın tazminat talebini aksi kararlaştırılmadıkça gene derhal sigortacıya bildirecek. Bu bildirim veya zarar görene sigortacı doğrudan başvurması halinde 1427. madde uyarınca yapılacak olan atıf nedeniyle sigortalının tazminat ödeme borcu doğacak. Sigortalının tazminat ödeme borcu araştırmalar bitince ve her halde yapılan ihbardan 45 gün sonra muaccel ... (27.40) olacak. Bu madde de koruyucu hükümler arasındadır ve sigortalı aleyhine değiştirilemez.

Gene bildirim yükümlülüğü yerine getirilmemesiyle ilgili olan 1475. devamı maddelerinde getirilmiş. Bu maddelerde bildirim yükümlülüğünün işte ilişkin yapılmaması veya geç yapılması halinde ödenecek tazminatın artışına neden olunmuşsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirilmesi mümkün olacak. Bir önemli düzenleme daha 1475. maddenin devamında araştırmalar ihbardan başlayarak 3 ay içinde tamamlanmamışsa, sigortacı tazminattan mahsup edilmek üzere tarafların mutabakatı ve eğer anlaşmazlık halinde mahkemece yapılacak ön eksper sonucuna göre süratle tespit edilecek hasar miktarının yüzde 50'sini avans olarak öder. Bu durumda zarar gören hemen bir tespit yaptıracak ve bu tespitle anlaşma tabii sağlanamazsa bu tespit sonucunda hasar miktarının yüzde 50'si avans olarak ödenmesi mümkün hale getirilmiştir. Bu da Türk Ticaret Kanununun 1486. maddesi gereğince yine sigortalı aleyhine değiştirilemez bir madde olarak karşımıza çıkmakta. Sigortalının hukuki yardımları sigortalının sorumluluğunu gerektirecek olan olayların sigortacıya bildirim tarihinden itibaren 5 gün içinde sorunlu giderlerin kendisine ait olmak üzere hukuki yardımda bulunup bulunmayacağını bildirecek, bildirimde bulunmazsa sigortalı aleyhine kesinleşmiş olan tazminat talebini ödeyecek. Sigortacı, bir kere sigortalı yapacağı sulh sözleşmesi için sigortalının onayını alması gerekiyor. Eğer sigortalı onay almadan sulh sözleşmesi yapmışsa, bu sözleşmenin sigortacıya bildirim tarihinden itibaren 15 gün içerisinde onay verilmemişse sigortacıya karşı yüküm ifade etmeyecek. Ancak sigortalının sulh sözleşmesine onaydan kaçınmasının haklı bir sebebe dayanması gerekli. Haklı sebepler nelerdir? Kanunda bu konuda açık bir hüküm yok, dolayısıyla hâkim somut olayda değerlendirme yaparak takdir yetkisini kullanarak sigortalının haklı değil mi, haklı bir sebebi var mı, bunu tespit edecek. Yine bu madde de sigortalı aleyhine değiştirilemez hükümler arasında. Kastî hareketler, bu zaten genel prensip, sigortalının kastî hareketleri sonucu sorumluluğuna sebebiyet veren olaydan doğan zararlardan sigortacı sorumlu olmayacak. Buna ilişkin olan hükümler de, sözleşmeler geçersizdir.

1478. madde doğrudan dava hakkına ilişkin bir düzenleme. Doğrudan dava hakkı nedir? Zarar gören şahsın sigortacıya zararın tazminini taleple dava etmesi gerekli. Doğrudan dava için ya kanunda açık bir hüküm bulunacak veya sözleşmede bu konuda açık bir hüküm, bir

düzenleme getirilmiş bulunması gereklidir. Şimdi bizim eski düzenlemede kanunumuzda sorumluluk sigortaları için doğrudan dava hakkı bulunmuyordu. Yargıtay bunu çeşitli diğer sigorta dallarında sorumluluk sigortalarına ilişkin olan düzenlemelerden faydalanmak suretiyle kararlar veriyordu ve sorumluluk sigortalarında doğrudan dava hakkını kabul eder bir düzenleme getirmekteydi. İşte bu karışıklığı önlemek için 1478. madde getirilmiş ve 1478. maddede açık düzenlemesiyle zarar gören üçüncü kişinin doğrudan doğruya sigortacıya karşı talep ve dava hakkı getirilmiştir. Burada böylelikle uygulamadaki bu sorun tamamen kalkmış gözüküyor, ancak sorunlar tabii bitmedi yeni düzenlemeyle, bu madde koruyucu 1486. maddedeki koruyucu hükümler kapsamında değil, koruyucu hükümler kapsamında olmaması belki o kadar sorun değildi. Ancak 1473. maddeyle beraber değerlendirildiğinde hatırlarsanız “*aksine sözleşme varsa*” ifadesi birlikte değerlendirildiğinde sanki sigorta sözleşmesiyle doğrudan doğruya dava hakkının ortadan kaldırılabilmesi mümkün halde gözüküyor.

Şimdi burada bu 1473. madde gayet açık, bunda bir tereddüt yok. 1478. madde de açık, o halde 1486. maddede de koruyucu hüküm alınmadığına göre bugünkü durum itibariyle, mevcut durum itibariyle sigorta sözleşmesinin aksine bir düzenleme getirilmek suretiyle zarar gören şahsın doğrudan sigortacıya başvurması engellenebilir. Doktrinde bazı görüşler var, bunları inceledim, çok güzel yazılmış son dönemlerde Sayın Yeşilova'nın bir çalışması var. Buradaki değerlendirmeleri birlikte tekrar belki başka bir ortamda yapabiliriz, ancak doğası gereği bir sigorta sözleşmesinde üçüncü bir şahsın sigortacıya başvurabilmesi için ya kanunda ya da sözleşmede açık bir hüküm olması gereklidir. Doğası bu, yani üçüncü bir şahıs zararını ancak bu zarardan sorumlu olan şahıstan talep etme hakkına sahiptir. İşte bu doğayı bozarak biz, bu prensibi bozarak sigortacıyı zarar görenle baş başa bırakmaktayız. Bu bakımdan eğer kanun koyucunun amacı gerçekten zarar göreni korumaksa, o halde bu maddeyi ya yeniden eklemeler yaparak ya da 1486. maddedeki koruyucu hükümler içerisine alması gerektiği kanaatindeyiz.

1479. madde sigortacının zarar görenden de bilgi ve belge alma hakkının düzenlenmesi, gerçekten talep halinde ödemeyi yapacak olan zarar gören olduğu için o halde ondan bilgi ve belge hakkının düzenlenmesi gayet normal. Bu madde gene burada yerinde. Takasla ilgili 1480. madde var. Bu maddeyle ilgili olarak da sigortacının zarar görene ödeyeceği sigorta tazminatını sigorta sözleşmesinden doğan alacaklarıyla takas edemeyeceğine ilişkin düzenlemedir. Bu madde de olmasaydı olabilir miydi? Evet, olabilirdi. Zaten Borçlar Kanunu 139. maddesi bu konuda açık, hukuken bir hukuki ilişkide takasın söz konusu olabilmesi için alacaklar arasında karşılıklılık ilişkisinin bulunması ve her iki tarafın da birbirinin borçlu olması gereklidir. Dolayısıyla zarar gören üçüncü şahısla sigortacı arasındaki bir karşılık ilişkisi olmadığından dolayı sigorta ettirenden alacağı olan prim tabii burada bahsediyoruz, prim için zarar görene ödeyeceği tazminatla takas talebinde bulunamaz. Tabii bu takas talebini kime karşı sürebilir? Kendi sigortalısına karşı ileri sürmesi mümkün olacaktır. Bu hüküm de 1486. madde uyarınca koruyucu hükümler arasında düzenlenmiş olup, bu hükme aykırı sözleşmeler geçersizdir.

Halefiyet konusunda sorumluluk sigortalarında halefiyet ilkesi hakkında açık bir düzenleme getirilmiş ve 1481. madde altında sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak tazmin ettiği bedel tutarınca sigortacıya aittir. Sigortacının zarardan sorumlu olan kişilere rücu edebilmesi için gerekli şart tabii ki sigortayla birlikte müşterek kusurlu ve müteselsil sorumlu olan kişilere rücu hakkı olması gereklidir. Aksi halde kendi sigortalısına, yani kayıtlı üyesine başvuramayacağından dolayı bu kayıtlı üyesiyle birlikte bu zarara sebebiyet verecek olan müşterek kusurlu ve müteselsil sorumlu olan kişilere rücu hakkı olacaktır. Tabii rücu hakkı olduğuna göre rücu hakkını ihlal etmeme yükümlülüğü hemen arkasından geliyor. 1481/1 bu rücu hakkını ihlal etmemeye ilişkin olarak hem sigortalı, hem de zarar gören bakımından düzenlenerek her ikisine de bu hakları ihlal edici şekilde davranırsa sigortacıya karşı sorumlu olacaklarına ilişkin bir düzenleme getirilmiştir.

Zamanaşımı konusunda ben konuşmamı burada bitiriyorum. Çünkü Sayın Atamer zamanaşımı konusunda bir sunum hazırladı size ve bu konuyu ayrıntılı olarak tartışacak. Teşekkür ederim.

**Av. GÜLER ÖNAL-** Kerim Bey, hoş geldiniz. Çok teşekkür ediyoruz, Didem Hocamıza da çok teşekkür ediyoruz. Buyurun lütfen.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Çok teşekkür ederim. Sayın Başkan, Sayın Konuşmacı, değerli misafirler, sevgili meslektaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Didem Hanımın sunumuyla ilgili olarak izniniz olursa bir küçük açıklama eklemek istiyorum zamanaşımı kısmına

geçmeden önce. Bu 1473. maddenin sözü çerçevesinde ortaya bir küçük tereddüt çıkmış gibi gözüküyor. İzin verirsiniz onu Türk Ticaret Kanunu hazırlayan komisyonun penceresinden onu düşünceleri çerçevesinde kısaca açıklığa kavuşturmak istiyorum.

1473. maddede geçen altı çizili olan, şimdi ekranda gördüğünüz hükümde altı çizili olan “*sözleşmede aksine hüküm yoksa*” ibaresinin şöyle bir evveliyatı var: Bu hükümler ilk kez hazırlandığı zaman Sigortacılık Genel Müdürlüğü, yani Hazine Müsteşarlığı sorumluluk sigortaları bakımından belli bir güvence modelini esas almıştı. İngilizlerin occurrence based dediği, yani sorumluluğa sebep olan olayı esas alan sözleşme güvencesini Sigortacılık Genel Müdürlüğü benimsemişti ve bu düzenlemeyi de emredici bir şekilde öngörmüştü. Ticaret Kanunu Komisyonunda bu mesele çok uzun tartışıldı, tutanaklarda yer alıyor bu tartışmalar. Bir gün yayınlanırsa nihayet o tutanaklar, bunlardan herkesin yararlanması mümkün olacak. Türk Ticaret Kanunu Komisyonunda şu görüş açıklandı: Occurrence based esası, yani olay esaslı sorumluluk sigortası zarar gören kişiyi hiç şüphesiz en geniş şekilde koruyan sözleşme türüdür. Fakat çok pahalı bir sözleşme türüdür. Sigortacılar onun yerine claims made diye nitelendirilen, yani sorumluluk konusu olaydan kaynaklanan tazminat isteminin ileri sürülmesine dayanan sigorta sözleşmesini tercih etmektedir. Sigortacılar bu sözleşme modelini tercih etmektedir. Çünkü onlara da reasürans piyasası, milletlerarası reasürans piyasası aynı sözleşme modelini empoze etmektedir. Yani Türkiye’de faaliyet gösteren sigortacı occurrence based, olay esaslı bir sigorta sözleşmesi kursa bile dönüp milletlerarası piyasada o sözleşme için reasürans aradığı zaman sıkıntılarla karşılaşılıyor. Oysa yurtiçinde claims made esasıyla, yani tazminat istemi esasıyla sözleşme kurulduğunda dönüp dış piyasada reasürans sözleşmesi bulmak da son derece kolay, maliyet o ölçüde düşük. Maliyet düşük olunca bu sorumluluk sigortalarının yaygınlaşması da sağlanmış oluyor. Bu mesele hangisi benimsensin, hangi model esas alınsın, Ticaret Kanunu Komisyonunda çok tartışıldı ve bu tartışmaların sonucunda şu uzlaşma sağlandı: Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü occurrence based, yani olay esaslı sözleşme modelinden tümüyle caymak istemedi. O sebeple aksine sözleşme yoksa -şimdi ekranda gözüken altı çizili kısma dikkatinizi tekrar çekmeliyim- olay esaslı sigorta sözleşmesi kurulacaktır, sorumluluk sigortası kurulacaktır. Fakat hüküm emredici hükümlerin arasından çıkartılmıştır. Dolayısıyla taraflar sigorta sözleşmesinde claims made esaslı, yani tazminat istemini esas alan sigorta güvencesi kararlaştırabileceklerdir. Akışa dikkat buyuracak olursanız sözleşmede aksine hüküm yoksa sigortalının sözleşmede öngörülen olaydan kaynaklanan sorumluluğu, o “*aksine sözleşme yoksa*” ibaresi münhasıran olay sözcüğüne munzafır, onu tanzif etmektedir ve taraflar aksine sözleşmeyle olayı oradan çıkartıp, yerine tazminat isteminin ileri sürülmesini yerleştirebilecektir. Yani occurrence based kanunun kabul ettiği yedek hukuk kuralı yedek çözüm niteliğindedir. Eğer taraflar tercih ederlerse, claims made esasıyla sigorta sözleşmesi kurabileceklerdir. “*Aksine sözleşme yoksa*” ibaresinin eklenmesinin münhasır sebebi budur, tek sebebi budur, başkaca hiçbir amacı yoktur. Nitekim bu ibare çerçevesinde zarar gören kişinin başvuru hakkının ortadan kaldırılması mümkün olamayacaktır. Didem Hocamın ben endişesini çok iyi anlıyorum. Kanun koyucu bir koruma getirmeye çalışırken, bir eliyle de o korumayı geri alıyorsa, çok saçma sapan bir iş yapılmış olacaktır. Katiyen böyle bir kaygıya yer yoktur. Zarar gören kişinin doğrudan başvuru hakkı elinden alınamaz. Çünkü o kanun koyucu tarafından, Meclis tarafından kendisine kanun yoluyla tanınmış bir haktır. Sözleşmeyle, genel şartla, özel şartla tarafların bu başvuruyu ortadan kaldırması asla mümkün değildir, böyle bir sözleşme kaydı hiçbir hal ve şartta geçerli olamaz. Hatta buna yönelik bir kanun değişikliği bile yapılsa, onun geçerli olup olmayacağı, kapsamı, vesaire tartışma konusu olacaktır.

Toparlıyorum, 1473. maddedeki “*aksine sözleşme yoksa*” ibaresi yalnızca sadece ve münhasıran sözleşmenin kapsamını, içeriğini belirlemeye yönelik onu tanzif eden bir ibaredir. Yoksa üçüncü kişinin, zarar gören kişinin başvuru hakkının, doğrudan başvuru hakkının kaldırılması o ibare çerçevesinde asla mümkün değildir. Başka bir ibare çerçevesinde de mümkün değildir. Kanun koyucu açıkça bu hakkı tanımıştır. Bunu aydınlatmak istedim. Tereddüt çünkü çok önemli bir tereddüt, bir eliyle verdiği kanun sanki diğer eliyle geri almış gibi gözüküyor. Bir konuşmacının kendi yayınına işaret etmesi hiç doğru bir şey değildir, ama affınıza sığınarak bunu bir komisyon üyesi olarak yapacağım. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisinin 2011 yılı Mart sayısında, yani kanun kabul edildikten sonraki ilk sayısında “*Zarar Sigortalarına Giriş*” başlıklı kendimce bir çalışma yapmaya gayret ettim. O çalışmada bu sorumluluk sigortası hükümleri hazırlanırken komisyon ne düşündü, ne tartıştı, neden hangi çözümü kabul etti, en

geniş şekilde bilgi bulabileceksiniz. Arz etmeye çalıştığım konuların tamamı da orada en ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır. Yani o tüm tereddütleri bu açıdan giderebilecektir.

Sayın Başkan, kaçak tebliğ sundum, şimdi hemen o tebliği iptal edip, kendi tebliğime geçeyim. Efendim, P&I sigortasıyla ilgili temel bilgileri yeni Ticaret Kanunuyla uyumu meselesini Sayın Prof. Algantürk zaten vukufu en geniş şekilde ele aldı. Bu alanda Türkiye'deki ilk kitap zaten kendisinin, ilk monografik çalışma kendisinin, dolayısıyla onun anlatacaklarının üzerine, anlattıklarının üzerine eklenecek çok bir şey olamazdı. Ben zamanaşımı kısmını bir parça açmak istedim. Çünkü orada ilk tereddütler ortaya çıkmış durumda uygulamada, özellikle yargıda hatta şöyle demek lazım belki: Emekli yargıda bazı tereddütler ortaya çıkmış durumda. O sebeple izninizle bu zamanaşımı meselesini bir parça açmaya çalışacağım. Sayın Prof. Algantürk'ün de işaret buyurdıkları gibi P&I sigortası Ticaret Kanunu anlamında bir sorumluluk sigortasıdır. Dolayısıyla sorumluluk sigortasına ilişkin olarak yeni Ticaret Kanununda öngörülen özel hükümler ve o özel hükümleri tamamlamak üzere genel hükümlerde öngörülen kurallar P&I sigortası hakkında da geçerli olacaktır. Şunu tabii hemen vurgulamak lazım: Türkiye'de kurulmuş olan bir P&I sigortası ve Türk hukukunun uygulandığı hallerde bu söylediklerimiz geçerli olacaktır. Eğer geminin maliki sigorta ettiren yurtdışında bir sigortacıyla sözleşmesini kurmuşsa, burada konuştuklarımızın hiçbir hükmü yok. O takdirde çoğunlukla İngiliz hukukuna gideceğiz, İngiliz hukuku esas alınacaktır, ama Türkiye'de bir P&I sigortası sözleşmesi kurulmuşsa, sorumluluk sigortası sözleşmesi kurulmuş, Türkiye'deki bir sigortacıdan güvence alınmışsa, o takdirde şimdi konuştuğumuz kurallar devreye girecek.

Mademki P&I sigortası bir sorumluluk sigortasıdır, sorumluluk sigortalarına ilişkin olarak Ticaret Kanununda öngörülen kurallar P&I sigortası hakkında da geçerli olacaktır. Yeni düzende - yine Didem Hanım bunu açıklıkla bildirdi- biz sigorta ilişkisinin içine klasik üçlünün yanına sigortacı, sigorta ettiren ve sigortalı üçgeninin içine bir de dördüncü aktör monte ettik. Bu dördüncü aktör kanunda biraz hantal tarif edilmiştir, nitelendirilmiştir. Zarar gören kişi, zarar gören kişiyi bu kadar uzun söylemeyelim, kısaca alacaklı deyip geçelim. Alacaklı P&I bağlamında şu kişi: Gemi işletilirken herhangi bir sebeple zarar görmüş olan, gemiden kaynaklanan sebeplerle zarar görmüş olan kişi. Bu gemide çalışan bir gemi adamı olabilir, iş kazasına maruz kalmıştır, yaralanmıştır, hayatını kaybetmiştir. Geçenlerde gazetede okuduk, bir gemi adamı gemiden düşmüş, herhalde kavga ederken yine tipik bu kapsamda kuvertürde bir iş kazası diye düşünülecektir. Yük zarar görmüş olabilir -Didem Hanım da buna işaret etti- bu sebeple konşimento uyarınca gönderilen consignee konumundaki kişi zarar görmüş olabilir. Yolcu deniz otobüsü yanaşırken iskeleden düşmüş olabilir, deniz otobüsü bir gemiye çarpmış olabilir, bu sebeple yolcu zarar görmüş olabilir. Yani gemiyle ilgili faaliyetler işletme çerçevesinde zarar gören bir kişiyi düşünüyoruz. Şimdi bu zarar gören kişi yeni düzende sadece borçlusuna değil, bir başka kişiye daha başvurabiliyor. Eğer borçlu geminin maliki ship owner, owner, charter, donatan artık hangisini kullanırsanız, bu bizim için şu anda hiç önem taşıyor, önemli olan borçlu var karşımızda sözleşme uyarınca veya haksız fiil uyarınca, petrol kirliliği uyarınca, deniz kirliliği uyarınca alacaklı bu borçlunun yanı sıra bir başka kişiye daha başvurma imkânını elde ediyor. Eğer borçlunun sorumluluk sigortası varsa, yani P&I sigortası yapılmışsa, bu takdirde alacaklı yalnızca borçlusuna değil, donatana, kiracıya, taşıyana, chartererlara, vesaire değil, aynı zamanda o sorumluluk sigortacısına, yani P&I kulübe de başvurabiliyor. Alacaklı o P&I kulübünden ödeme isteyebiliyor, yani kendi istemini P&I kulübüne de yöneltebiliyor. Sayın Algantürk'ün de işaret ettiği gibi bu başvurunun hukuksal niteliği henüz çözümlenmiş değil Türk hukukunda, çeşitli görüşler ileri sürüldü, üst üste tezler yayınlandı, makaleler, çalışmalar yayınlandı ve mutlaka daha çok eşelenecek bu mesele. Bir, bu tartışmalara bir pencere daha açmak için kanundan doğan müteselsil kefalet çözümü üzerinde, bu varsayım üzerinde düşünmesini teklif etmek istiyorum. Müteselsil kefalet P&I sigortacısının durumunu bana öyle geliyor ki en iyi şekilde açıklayan, ifade eden çözümdür.

Müteselsil kefalet şu açıdan elverişli bir açıklama gibi gözükmektedir: Sigortacı kanundan ötürü mutlak surette borçlu sayılmıyor. Eğer sigortalı, yani donatan, taşıyan, kiracı, chareterer veya her kimse bu kişinin bir borcu varsa bu kişiye karşı geçerli bir tazminat istemi ileri sürülebiliyorsa, o ihtimalde ve yalnızca o kapsamda sigortacı da ödemek zorunda tutuluyor. Dolayısıyla müteselsil kefalette olduğu gibi doğrudan başvuru imkânı var, borçluya gitmeden doğrudan kefile başvurmak imkânı var ve bu şimdi zamanaşımında çok belirgin ortaya çıkacak, ancak asıl borç sona ermişse, sigortacının da borcu sona ermiştir. Müteselsil kefaletin temel

ilkesi, dolayısıyla asıl borç herhangi bir sebeple ortadan kalkmışsa, alacaklının, zarar gören kişinin dönüp sigortacıya efendim, benim kanundan ötürü bir doğrudan başvuru hakkım var, borçluyu kaçırdık, ama seni takip ediyorum deme imkânı kati surette yoktur. Dolayısıyla bu açıdan uygulamada yavaş yavaş kulağımıza çalınan bazı tereddütler var, onları değiştirmek, onları düzeltmek gerekir. Sigortacının alacaklıya karşı, zarar gören kişiye karşı borcu, ödeme borcu asıl borç var olduğu sürece, tazminat istemi var olduğu sürece geçerlidir. Asıl borç ortadan kalkarsa sigortacı da beş kuruş para ödemez.

Şimdi bunu zamanaşımı bağlamında biraz somutlaştıralım. Didem Hanımın da bildirdiği gibi yeni kanunda alacaklı P&I'a, yani sigortacıya doğrudan başvurabiliyor. Tebliğ konusu olduğu için biz hep P&I diyeceğiz, fakat mimarın, mühendisin, avukatın mesleki sorumluluk sigortası da böyle, bir tesisin mali mesuliyet sigortası da böyle, çevre sigortası da böyle, yani her türlü sorumluluk sigortası için bu söylediklerimiz geçerli, ama biz P&I diye somutlaştırarak söyleyeceğiz şimdi konumuz itibarıyla. Bu başvuru geldiği zaman kanun koyucu diyor ki P&I sigortacısına, sorumluluk sigortacısına: *"Alacaklıya öde"* Yani sigortalıya değil, sorumluluk sigortalısının sigortalısına değil, ownera, donatana, charterera, kiracıya değil, doğrudan tazminat alacaklısı kimse, ödemeyi ona yap. Üstelik de bunu tazminat ödemesine ilişkin genel kurallar çerçevesinde yap diyor kanun koyucu, Mecliste 13 Ocak gecesi eklenmiş bir hükümdür bu 1475 fıkra 2, cümle 2, Meclisteki Genel Kuruldaki önerge gerekçesine bir bakılması yararlı olacaktır. Hükümün eklenmesinin açıkça sebebi şudur: Eğer zarar gören kişi sigortacıya örneğin, bizde P&I kulübüne doğrudan başvurmuşsa, bu başvuru 1427. maddedeki tazminat ödeme hükmünü tetikler. Yani oradaki genel hüküm zarar gören kişi açısından da geçerlidir. Dolayısıyla yine Didem Hanımın söylediği gibi 45 gün sonra en geç borç muaccel olur, sigortacı 45 günün sonunda ödemekle yükümlü hale gelir. Bu ne demektir? Ödemekle yükümlü hale geldiği anda başkaca bir ihtar gerekmezsiniz temerrüde de düşer. Hüküm sigortacılar için son derece ağır bir düzenleme içeriyor. Sırf sorumluluk sigortası değil, bütün sigorta ilişkileri açısından ağır bir düzenleme içeriyor. Eğer borç muaccel hale gelmişse, istenebilir hale gelmişse, temerrüt kanundan ötürü ona bağlanan sonuçtur. İhtar, ihbar, bildirim hiçbir şey gerekmez, kendiliğinden temerrüt doğar. Dolayısıyla taksimetre çalışmaya başlar, temerrüt faizi işlemeye başlar ve şimdi konumuza bağlanıyoruz: Bu muacceliyet anıyla birlikte, temerrüdün doğduğu anla birlikte iki yıllık zamanaşımı süresi de başlar. İki yıllık zamanaşımı süresi başlar, sigortacıdan bir ödeme isteme zamanaşımı süresi başlar. Yani alacaklı artık doğrudan başvurduğuna göre alacaklıya karşı sigortacıyla olan ilişkisinde iki yıllık zamanaşımı süresi başlayacak. Şu var ki sorumluluk sigortasında zarara yol açan olay occurrence ile zararın ortaya çıktığı tarih tazminat isteminin bildirildiği tarih claims çok da arasında çok zaman geçebilir. Bir-iki deniz örneği çerçevesinde somutlaştırmaya çalışalım. Örneğin, yolcu gemide düştü. Basit olsun diye 1 Ocak 2011 tarihini düşünelim. Fakat o düşmeye bağlı kaburgadaki veya kuyruk sokumundaki veya omurilikteki arıza sebebiyle, sıkıntı sebebiyle ölüm bir yıl sonra gerçekleşti. Olay 01.01.2011, sonuç, tazminat istemini ortaya çıkaran sonuç 01.01.2012 veya çok daha belirgin bir şekilde karşılaşılabilecek bir örnek: Gemi 01.01.2011'de battı. Buraya örnek olarak ismini yazmadık, ama hemen hatıra gelen örnek tabii ki İskenderun'da Urla Gemisi, zehirli atıklarıyla battı gemi, o zehirli atıklar sebebiyle ortaya çıkan deniz kirliliğinin sonuçları çok daha sonra kendisini belli etmiş olabilir. 01.01.2015 diyelim veya kaptan uzun süre gemide çalışıyor, gemi aspestli, aspest tozu sebebiyle kanser oluyor, akciğer kanseri oluyor. Gemiden iniş tarihi 01.01.2011 yine basit olsun diye o tarihi esas almış olalım, fakat kansere bağlı ömür 01.01.2019'da. Şimdi bu olay ve istem meselesi bu açıdan da tabii çok büyük önem taşıyor. Acaba bu ihtimallerde zamanaşımı ne olacak, bizim o iki yıllık süre ne olacak? Buna bağlı birçok ortaya sorun çıkıyor. Eski kanunda bu soruların yanıtı yoktu, eski kanun bu açıdan sessiz. Yeni kanun bu açıdan bir şemsiye, bir üst sınır getiriyor. Diyor ki: *"Sigortacının sorumluluğu her ihtimalde 10 yılla birlikte biter. Olay anından itibaren işleyecek 10 yıl sonunda biter"* Dolayısıyla bir yaprak geri gidiyorum, ekranda şu anda gördüğümüz örneklerin tümünde 01.01.2011 tarihi itibarıyla süreler başlayacak ve 01.01.2021 tarihi itibarıyla de sona erecek.

Şu hususa da lütfen dikkat buyurunuz: Bu 10 yıllık süre yalnızca sorumluluk sigortası için öngörülmüş bir süre değildir. Böyle bir şemsiye süre, böyle bir ikinci her ihtimalde işleyecek süre bütün sigortalar için var. Fakat mal sigortalarında ve bütün can sigortalarında bu süre 6 yıldır. Yani sorumluluk sigortasında 6 yılın yerine 10 yıl uygulanmaktadır, yoksa bütün sigorta güvenceleri için böyle şemsiye bir üst sınır şeklinde bir süre kabul edilmiştir. 6 yıl olmasının da

sebebi şu: Medeni Kanun gaiplikle ilgili hükmünde 5 yıllık bir süre öngörmektedir. O 5 yıllık sürenin üzerine 1 yıl daha eklenince 6 yıl diye düşünölmüştür. Böyle bir 6 yıllık şemsiye süre öngörölmüştür. Sigortadaysa haksız fiillerde 10 yıllık bir üst sınır zamanaşımı süresi vardı, o dikkate alınarak 10 yıl olarak kabul edildi. Hatta bu süre başlangıçta 5 yıldır, Ticaret Kanunu Tasarısında da 5 yıldır, çok ileri bir aşamada yasalaşmadan kısa süre önce süre 10 yıl olarak değıştirildi. O değışikliğe ilişkin gerekçede de Borçlar Kanunundaki haksız fiil zamanaşımı süresi 10 yıllık süre açıkça bildirildi.

Son olarak izin verirseniz dört tane örnek üzerinde sigortacıya yönelik istem ve borçluya yönelik istem ve onların farklı zamanaşımı süreleri üzerinde bir gözden geçirme yapalım. Yük zararı her P&I kulübünün muhtemelen en çok uğraşacağı iki-üç kalemden bir tanesi. 1924 Lahey kuralları da uygulansa, yeni Ticaret Kanunu da uygulansa süremiz bir yıl, yani lodos kötü bir rüzgardır, lodos rüzgarını çağrıştıracak şekilde hep hasara yol açan bir gemi düşünelim. Lodos gemisinde çelik yükü taşınmış, çelik yüzü sıcak-soğuk iklimler arasında seyir yapılırken iyi havalandırılmamış, ambar havalandırması usulüne uygun çalıştırılmamış. Bu sebeple buğu yapmış, rutubet, terleme yapmış ve paslanmış. Bu pas hasarı sebebiyle konşimento uyarınca taşıyan kimse sorumlu tutulacak. Filii taşıyan varsa o da sorumlu tutulacak filan bir grup borçlu var. Bu borçlular açısından hem Lahey kuralları, hem Ticaret Kanununda diyor ki: *“Bir yıllık hak düşürücü süre var”* Yani borçluya yönelik tazminat isteminin ileri sürölmesi için, borçludan o tazminatın istenebilmesi için süre bir yıl. Bu sürenin başlangıcı boşaltmanın bittiği tarih teslim tarihi, yani 01.01.2011’de bu süre başlayacak ve 01.01.2012’de bitecek. Varsayalım ki şimdi örneğimizde gönderilen sorveyörleri geldi, incelediler. Bir sulh imkânı araştırıldı, bulunamadı ve bunun üzerine 1 Haziran 2011’de, yani 6 ay sonra sigortacıya başvuru yapıldı, P&I kulübüne başvuru yapıldı. Denildi ki: Böyle böyle bir hasarımız var, ödeyiniz. Bu başvurudan itibaren 45 gün geçince tazminat istemi sigortacıya karşı muaccel olacak. Demin gördüğümüz hüküm çerçevesinde sigortacı başvuruyu aldı, inceledi belgeleri filan, her ihtimalde 45 gün dolunca istem muaccel, yani borçluya karşı muacceldi, şimdi sigortacıya karşı da muaccel hale geldi. Bu andan itibaren sigortacı bakımından iki yıllık zamanaşımı süresi işlemeye başlayacak. Fakat bir yıllık hak düşürücü süre dolarken borçluya dava açılmamışsa, yani bizim alacaklı veya onun vekili şuna güvenmişse, nasılsa Ticaret Kanununa göre doğrudan başvuru hakkımız var, başvurumuzu da yaptık, 45 gün sonra muaccel de oldu, artık donatana neden dava açayım, taşıyanla ne uğraşacağım dedi ve hiçbir şey yapmadı. Büyük hata bir yıllık sürenin sonunda donatana yönelik istem hak düşürücü süreye uğrar, hak düşürücü süreye uğrayınca o tazminat istemi ortadan kalkar. Ortadan kalkınca müteselsil kefalette olduğu gibi sigortacı da borcundan kurtulur. Sigortacı borcundan kurtulduğu için onun hakkında hâlâ iki yıllık süre devam ediyor mu, etmiyor mu hiçbir önem taşımaz. Borçlu artık borçlu olmadığına göre onun sigortacısı da beş kuruş para ödemez. Yani sigortacıya yönelik başvuru ana istemden, temel alacaktan, temel borçtan soyutlanmış başlı başına bir istem değildir katiyen, sigortacıya yönelik sistem ancak temel alacak hayattaysa takip edilebilecek, ileri sürölebilecek bir istemdir.

Bir örnek daha söyleyelim. Enkaz kaldırma, lodos gemisi şurada limanın ağzında battı. Limanlar Kanunu diyor ki: *“Bunu buradan kaldırtın, yoksa Liman Başkanlığı bu işi yapar”* Ticaret Kanununda çok da gerekli değilken komisyon öyle uygun gördü diye enkaz kaldırmaya ilişkin zamanaşımı süresi var şimdi iki yıl. Liman Başkanlığı kaldırtma işini tamamladı. Yine 01.01.2011 gibi düşünelim. P&I başvurusunun 45 günü de 1 Nisan 2011’de tamamlanmış olsun. Zamanaşımı iki yıl, yani 01.01.2011’de Liman Başkanlığının borçluya yönelik tazminat istemi enkaz kaldırma parasını öde isteminin zamanaşımı başladı, iki yıllık zamanaşımı süresi başladı. 01.01.2013’te bitecek. 01.01.2013’te malike dava açıldı. Uzlaşma sağlanamadı P&I kulübüyle, 01.01.2013’te malike dava açıldı. Fakat sadece malike dava açıldı, sigortacıya yönelik bir istem yok. Sigortacı açısından ne zaman muaccel olmuştu bu? 1 Nisan 2011’de, ekleyin üzerine iki yıl bizim süreyi, 1 Nisan 2013. Eğer 1 Nisan 2013’te sigortacıya da bir dava açılmamışsa, icra takibi yapılmamışsa, başkaca bir zamanaşımını kesen işlem yapılmamışsa, sigortacı yine kurtulur. Bu sefer temel alacak duruyor, temel alacak hayatta yargı yoluyla takip ediliyor. Fakat bu sefer de sigortacıya yönelik iki yıllık zamanaşımı süresi kaçırılmış durumda, sigortacı her ihtimalde borcundan yine kurtulur. Bu itibarla bu iki zamanaşımı süresi, yani külfet nimet hep el ele gidiyor, alacaklıya müthiş bir olanak tanınıyor. Deniliyor ki git, sigortacıdan paranı al. Bu ama alacaklıda bir tembelliğe asla yol açmamalıdır. Alacaklılar, özellikle tabii onların temsilcileri sayın meslektaşlar o

açıdan çok hızlı, çok seri bir şekilde talepleri takip etmelidir. İki zamanaşımı süresinin birlikte yürüdüğü daima hatırdta tutulmalıdır.

Bir de 10 yıllık süre açısından bakalım. Lodos Gemisi zehirli atık yüküyle birlikte battı. Örnek olarak petrolü kullanmıyoruz, çünkü petrolün ayrı sözleşmesi var, malum tankerlerle ilgili CLC Fund Sözleşmeleri var. Örnek olarak yakıtı da kullanmıyorum, çünkü yakın zamanda yakıtla ilgili Bunker Sözleşmesi de yürürlüğe girecek. Onların zaten tamamen kendi düzeni var, onlar hiç buraya konu olmayacak. Fakat petrol ve yakıt dışındaki atıklar için, artıklar için bizim Deniz Kirliliği Kanunu devreye girecek. Zehirli atık yüküyle battı gemi, örneğin Urla Gemisi İskenderun'da battı veya o örneği hatırlatmış olalım, kusurlu demir atma sebebiyle gemi kırıldı, battı. 1999'da bu mesleğin içinde olan sayın üstatlarımız, meslektaşlarımız Volganef'ti hatırlayacaklardır. Volganef baştan, kıçtan demir atmıştı. Lodos dalgasını yiyince çat dedi ortadan kırıldı ve Florya'da leş gibi bir kirliliğe sebep oldu.

Şimdi atıkla birlikte battı, kırılma tarihi yine 01.01.2011, fakat zarar buna bağlı ekolojik dengenin sarsılması ancak abartarak örneği geliştirelim, 01.01.2018'de ortaya çıktı. Deniz Kirliliği Kanunu diyor ki: *"Zararın tespit edildiği tarihten başlayarak 5 yıllık zamanaşımı süresi"* Dolayısıyla Lodos'un malikine, kaptanına, vesaire açılacak davanın zamanaşımı süresi 5 yıl, başlangıç 01.01.2018, bitişi 01.01.2023, fakat diyor ki P&I sigortasına ilişkin bizim Ticaret Kanunu hükmü: *"Olaydan başlayarak her ihtimalde 10 yıl"* Dolayısıyla olay nedir burada? Kırılma, geminin kırıldığı tarih 01.01.2011'de 10 yıllık şemsiye süre sorumluluk sigortacısı açısından işlemeye başlar ve 01.01.2021'de biter. Dolayısıyla 01.01.2018'de tespit edilen zarar 01.01.2021'e kadar hâlâ P&I kulübüne karşı ileri sürülebilir. Bu yapılmamışsa, alacaklı oyalanmışsa, başkaca bir işlem yapılmamışsa, iş sürüncemede kalmışsa 01.01.2021'de sigortacı kurtulur, 01.01.2023'e kadar artık yalnızca malike başvurulabilir veya her kimse Deniz Kirliliği Kanununa göre sorumlu kişi, ona başvurulabilir. 5 yıllık süre, ama zarar tarihinde başlıyor. 10 yıllık sigorta süresi olay tarihinde başlıyor, iki sürenin yan yana ilerlemesi.

Son örneğimiz yolcu taşıma sözleşmesinden, buradaki örnek biraz aslında fütüristik bir örnek. Şu anlamda: Yeni Ticaret Kanunu yolcu taşıma sözleşmesi açısından tamamen 2002 Atina Sözleşmesini, milletlerarası sözleşmesini esas alıyor. Fakat o sözleşmenin, milletlerarası sözleşmenin zamanaşımı hükmü Mecliste Genel Kurulda son anda değişikliğe uğradı. Son anda Ticaret Kanunu Komisyonunun tercihlerinin dışında komisyona rağmen, komisyonun aksine değişikliğe uğradı. 1270. maddeyi bugün açtığımız zaman 10 yıllık bir zamanaşımı süresi göreceksiniz. Bu süre tamamen Mecliste son anda eklenmiş bir süredir. Atina Sözleşmesinin kabul ettiği süreler son derece farklı, o süreleri görmek için de Ticaret Kanunu Tasarısına, oradaki 1270. maddeye bakılabilir. Fakat şunu eklemek lazım: Türkiye Atina Sözleşmesine taraf olmak üzere, taraf olma evrakı şu anda Dışişleri Bakanlığında, öyle zannediyorum ki çok gecikmeden belli de olmaz gerçi bu işler, ama yakın bir gelecekte Türkiye taraf olacaktır. Taraf olunca Ticaret Kanunu 1270 zımnen ortadan kalkacak, ilga edilmiş olacak. Dolayısıyla biz ileriye dönük olarak şunu düşünelim: Atina Sözleşmesindeki rejim uygulanıyor. Lodos Gemisi özellikle iyi tanıdığımız yolcu taşıma işletmelerinde şimdi hiç gündeme getirmeyelim, Lodos Gemisi seyir yaparken yolcu kaygan zeminde düştü. Zeminin kurutulması gerekiyor, gemi adamları önlem almamış, yolcu kaymış, başını vurmuş, düşmüş. Gemiden iniş tarihi 01.01.2011, yine o tarihi esas aldık. Düşme komplikasyonları sebebiyle, tıbbi sorunları sebebiyle omurilikteki sakatlıklar filan artık o kadarına aklım ermiyor, hayatını kaybetme tarihi 01.01.2015 olsun, 4 yıl sonra yolcu hayatını kaybetse diyor ki Atina Sözleşmesi ve Ticaret Kanunu Tasarısı 1270: *"Ölümden başlayarak iki yıllık zamanaşımı süresi var"* Yani bizim yolcu 01.01.2011'de indi, 01.01.2015'te öldü, ölümlerle birlikte iki yıllık zamanaşımı süresi başlayacak 01.01.2017'ye kadar. Fakat Atina sözleşmesi devam ediyor. Diyor ki: *"Her ihtimalde -yine geldi o şemsiye çatı süre- iniş tarihinden başlayarak 3 yıllık süre var"* Bu 3 yıllık sürede 01.01.2014'te bitti. Dikkat buyurursanız iniş tarihinden itibaren işleyen 3 yıllık süre dolduğu için 01.01.2014'te ölümden başlayarak işleyen sürenin hiçbir önemi yok, çünkü 3 yıl dolunca 01.01.2014'ten sonra zaten borçlu borcundan kurtuluyor. Böyle bir ihtimalde alacaklı şunu diyemeyecektir: Efendim, Ticaret Kanununda 10 yıllık şemsiye süre var, çatı süre var, olaydan işliyor. Yani 01.01.2021'e kadar işleyen bir süre var. Ben bu süreye dayanarak sorumluluk sigortacısından para isteyeyim. Hayır, bu istem de reddedilecektir, reddedilmesi gerekir. Çünkü eğer temel alacak zamanaşımı sebebiyle, hak düşürücü süre sebebiyle ortadan kalkmışsa, sona ermişse, düşmüşse, sorumluluk sigortacısına karşı da ileri sürülebilecek bir talep kalmamıştır. Alacaklı açısından iki sürenin ayrı ayrı gözetilmesi gerekir. Hatta aslında dört

sürenin, çünkü borçlu açısından bir kısa, bir uzun süre var. Çoğu halde sigortacı açısından bir kısa, bir uzun süre var. Sigortacıdan bir şey isteyebilmek için bunların tümüne göre taleplerin hâlâ hayatta olması gerekir. Borçluya karşı veya sigortacıya karşı süreler dolmuşsa, artık sigortacıdan herhangi bir ödeme istenemez. Varsa imkân sadece borçluya başvurulabilir. Sabrınız için çok teşekkür ederim, saygılar sunarım.

**Av. GÜLER ÖNAL-** Kerim Hocam, çok teşekkür ediyoruz. Paneli kaldırabilirsek soru-cevap kısmına geçmek istiyoruz. Öncelikle katılımınız için tekrar teşekkürler, kanaatimce güzel, verimli bir açıklama oldu. Fakat salondan sorular olacaktır diye düşünüyoruz. Sorularınızı alabiliriz, lütfen başlayalım.

**Stj. Av. ARAS-** Kerim Hocama bir sorum olacak. Süreleri açıklarken hak düşürücü süreyle zamanaşımı arasında bilinçli olarak mı bir ayırım yapmadı, yoksa bu konuda ciddi bir ayırım yok mu? Çünkü birisi bildiğiniz gibi defî veriyle öne sürülebilir, diğeri resen gözetilmesi gereken bir süre.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Çok teşekkür ederim sorunuz için, sürenin dar olması sebebiyle her biri açısından şuradaki hak düşürücü süre, buradaki zamanaşımı diye uzun uzun ayrımlara girmedik. Fakat bilmelisiniz ki gerçekten de deniz hukukunda böyle bir karışıklık hâkim. Yük zararına ilişkin istemlerde hem 1924 Brüksel Sözleşmesi, Lahey kuralları, hem Ticaret Kanunu hak düşürücü süre öngörüyor. Esasında yük zararından doğan istem için hak düşüren süre öngörülmesinin bir mantığı yok, fakat sözleşme böyle olduğu için iş hukukuna da bu şekilde geçti, kaldı. Buna karşılık Deniz Kirliliği Kanunu, Çevre Kanunu ve birçok başka iç hukuk yasal düzenlemesi zamanaşımı diyor. Bu açıdan en çarpıcı olanları muhtemelen burada ayrıntısına girmedığımız CLC Fund, yani petrol kirliliğiyle ilgili düzenlemeler. Orada esas alacak için 3 yıllık zamanaşımı süresi işliyor, ayrıca yine o şemsiye süre var, yani çatı süre var. O çatı süre 6 yıl ve hak düşürücü süre niteliğinde. Dolayısıyla deniz hukukuyla uğraşırken hep bu özelliklere dikkat etmek gerekecektir. Kâh karşınıza hak düşürücü süre çıkar, kâh zamanaşımı süresi çıkacaktır. Fakat bizim çalışmamız açısından sonuç değişmeyecektir. Biz zamanaşımı diye vurgulayarak gittik, ama hak düşürücü süre sebebiyle talep ortadan kalkmışsa, zaten sigortacıya da yöneltilecek bir talep kalmamış olacaktır.

**MEHMET TOKER-** Merhaba. Sigorta eksperî, kaptan, aynı zamanda Deniz Ticaret Odası 35 no.lu Meslek Komite Başkanı. Sayın Hocam, verdiğiniz örneklerde alacaklı ve malikten bahsettiniz. İki örnekte öyle mi denk geldi, güzel de geldi, sigortacı zamanaşımı nedeniyle kurtulma gibi bir durum ortaya çıktı. Alacaklı bu durumda eksikli davranarak sigortacıyı kurtarır gibi bir durum ortaya çıktı, ama malik kurtulmuyor, alacaklı bu sefer malike dönebiliyor. Peki, malik bunu fark eder de sigortacıyı dava edebilir mi?

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Çok güzel soru, çok da önemli bir soru, o açıdan da malikin bu sefer kendisi ve tabii ki özellikle yine sayın meslektaşlar, hukuk danışmanları tetikte olmalıdır. Malikin de kendisine yönelik bu istem sebebiyle sigortacıya dava açma hakkı vardır, fakat o da aynı zamanaşımı süresine tabi. O itibarla iki yıllık süre işlerken zarar gören kişi hiçbir şey yapmıyorsa, sırf maliki dava edip bırakmışsa, o zaman malik de tabii ki hemen davranıp dava açmalıdır ve o davaların birleştirilmesini istemelidir. Davalar birleştirilince usul hukuku bakımından zaten hepsi bir arada görülecektir ve mahkeme kimin kime ne ödeyeceğine karar verebilecektir kolaylıkla. Teşekkürler.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Kerim Hocama soracağım ben de sorumu. Uygulamada çoğu zaman P&I kulüpler lettre of undertaking dediğimiz -taahhüt mektubu olarak belki çevirebiliriz Türkçeye- taahhüt mektupları veriyorlar alacaklıya. Bu taahhüt mektuplarının veriliş tarihinde zamanaşımı kesilmiş olur mu? Çünkü P&I kulüpleri kanuni müteselsil kefil olarak da addedebiliriz dediniz. Borçlar Kanunu 154'te de "*borçlu kefil gösterirse zamanaşımı kesilir*" hükmü var.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Çok teşekkür ederim, son derece önemli, üzerinde durulması gereken bir gerekçe, Sayın Dr. Ertan'a özellikle teşekkür ederim bu hatırlatma için, herkesin adına teşekkür ederim. Eğer söz konusu P&I kulübü mali mesuliyet sigortacısı Türk hukukuna tabi sözleşme Türk hukukuna tabiyse bence hiç tereddütsüz bu sorunun cevabı evet olmalıdır, ama şu anda uygulamada karşılaşıldığı gibi mali mesuliyet sigortacısı yabancı hukuka tabiyse ve yabancı hukuka tabi bir taahhüt veriyorsa, o zaman o hukuk açısından bakmak gerekir. Çoğunlukla olduğu gibi İngiliz hukukuysa, o zaman İngiliz hukuku açısından durum nedir diye bakmak gerekir, ama Türk hukuku açısından ben sizin söylediğinize aynen katılıyorum, bence kesen sebeplerden biri olarak dikkate alınmalıdır.

**SALONDAN-** Benim de sorum müteselsil sorumluluğa ilişkin olacak. Sigortacının sorumluluğu kalkıyor asıl borç sona erince, peki munzam zararlar için aynı şey geçerli midir?

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Hiç tereddütsüz, yani sigortacı açısından sigortacı sorumluluktan ana borç için kurtulunca tabii ki onun bütün ferileri bakımından da aynı sonuç ortaya çıkacak. Faizi, vesairesi tümü için kurtulacak.

**SALONDAN-** Yanlış anlaşılma oldu sanırım, feri bakımından sormadım. Munzam zararlar bakımından tek başına müstakil bir davadır munzam zarar, asıl alacağın ferisi değildir. O şekilde değerlendirebilirsek?

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Yük zararı açısından somutlaştırabilir misiniz? Mesela, munzam zarar ne olabilir? Çelik yükü paslandı, zarar gördü.

**SALONDAN-** Ticaret adamı söz konusu birtakım borçlara girmiştir, zaman içerisinde bankalara kredi borçları doğmuştur, faiz olmuştur. Birtakım navlun kaybı olmuştur. Bunlar zaman içerisinde ortaya çıkan şeyler.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Onların büyük bir kısmını maddi hukuk uyarınca zaten isteyemeyecek. Çünkü sorumluluk birçok halde sınırlı, yani donatanın, taşıyanın, kiracının navlun sözleşmesi uyarınca yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca ödeyeceği rakamlar hep önceden belirlenmiştir ve munzam zarar saf ekonomik zarar ... (80.06) ekonomik lost tarzında ifade edilen zarar kalemleri zaten maddi hukuk açısından istenemiyor. İstemediği için sigortacıya da kati surette bunlar yöneltilmeyecektir.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Bu sefer Didem Hocama sormak istiyorum. Zarar gören doğrudan P&I sigortacısını dava edebiliyor, ama bu hüküm emredici değil dediniz ve 1473'le birlikte değerlendirdiğinizde sanki kanun bir yerden veriyor, bir yerden muhakkak alıyor gibi. Kerim Hoca da buna açıklık getirdi. Bu tereddüdünüz bakımından soracağım. Kanunun zarar görene vermiş olduğu böyle bir hak var. Sigorta sözleşmesiyle bu hak ortadan kaldırılabiliyor mi özellikle üçüncü kişi aleyhine sözleşme yasağı prensibini dikkate alırsak?

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** 1473'ü değerlendirdiğinizde, yani orada sözleşmeden aksine bir hüküm yok ifadesi duruyor. Her ne kadar yorum yoluyla veya açıklamalarla bunu farklı bir şekilde sonuca ulaştırmaya çalışsak da Kerim Bey burada olmasa bugün metni okusak hepimiz aynı sonuca geleceğiz. Yani sözleşmede hüküm yoksa deniliyor, demek ki taraflar sözleşmeyle ki P&I kulüp kurallarında bu var açık bir şekilde, doğrudan doğruya bana gelemezsin diyebilir. Mevcut durum o, doğrudan dava hakkına ilişkin olan düzenleme de kanunda 1486. madde içerisinde değerlendirilmediğinden, yani koruyucu hüküm olsaydı gene zaten bu tartışmayı yapmayabilirdik. Koruyucu hükümler arasına alınmadığından dolayı mevcut durum itibariyle mümkün, yani sözleşme aleyhine, zarar gören aleyhine bir durum yok aslında burada, böyle bir düzenleme yapılmamış oluyor. Zaten sigorta sözleşmesi iki taraflı bir sözleşme, burada üçüncü kişi kendisine kanundan verilen bir hak olarak böyle bir doğrudan talep hakkına sahip, yoksa onun o lehine olan bir düzenleme yok burada.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Ama Hocam, sigorta sözleşmesine bakarsanız, yani sigorta sözleşmesine nazaran zarar gören üçüncü şahıs konumunda, sigorta sözleşmesine taraf değil. Kanun da ona bir hak verdiyse taraflar, yani sigortalı ve sigortacı kanunun zarar görene verdiği bu hakkı onun aleyhine olacak şekilde ortadan kaldırıcı bir anlaşma yapabilirler mi?

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** İşte kanun buna imkân veriyor bu ifadeyle.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Ama sadece Ticaret Kanununa bakarsak belki dediğiniz sonuç çıkabilir, ama borçlar hukukunun genel hukuk prensibi üçüncü kişi aleyhine sözleşme yapamazsınız.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Doğrudan dava hakkının da mevcut olabilmesi için kanundan veya sözleşmede bir hüküm olması lazım. Yani şu mevcut durumu itibariyle

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Kanun veriyor zaten o hakkı.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Sözleşmeyle de değiştirebilme imkânı veriyor. Yani maddede benim tereddüdüm şu: Maddedeki açıklık bu zarar görene ilişkin ben de aynı tereddütleri yaşıyorum. İleride göreceğiz, mutlaka bununla ilgili bir davayla hep beraber karşılaşacağız. Burada bu açıklığı, bu boşluğu Yargıtay dolduracak. Gene biz kanundaki hatayı aynı doğrudan davayla yıllardır yapmış olduğumuz bu çileyi burada da yine çekeceğiz. Var mıdır, yok mudur tartışacağız. Çünkü mevcut durum itibariyle o iki virgül belki de o "yoksa"dan sonra virgül olmasaydı çok daha rahat bir şekilde metni takip edebilirdik. Gerçekten hani virgül, iki virgül konulmuş ve arasına koymuş. Biz genelde öyle yapmıyor, yani bütün düzenlemelerde hani

“sözleşmede aksine hüküm yoksa, devam eden bütün diğer konularla da hep sözleşme itibariyle aksine hüküm koyabileceğimiz” şeklinde öğrendik, öyle değil mi? Bu sözleşme prensibi gereğince sözleşmede aksine hüküm yoksa deyince ne diyoruz? Demek ki taraflar sözleşmeyle farklı bir düzenleme getirebilirler, bunu anlıyoruz hukukçu olarak.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Yani Hocam, siz Kerim Hocanın açıklamalarına rağmen hâlâ aynı düşüncede devam ediyorsunuz.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Evet, ben aynı şekilde devam ediyorum. Çünkü Kerim Bey burada olmasaydı, bu açıklamaları yapmasaydı biz şöyle düşünecektik: Benim söylediğim herkese aynı şekilde evet, kanun metnini okuyunca zaten hemen o şekilde çıkıyor, ama Kerim Bey tabii açıklama yaparak, nasıl hazırlandığını söyleyerek bize açıklık getirmeye çalışıyor, ama ben açıklamaya rağmen...

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Bu açıklama karşısında değişmediğini düşünüyorsunuz.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Hayır, eğer değişiklik yapılması gerekliyse, 1486'ya bir ilave konulması gerekli veya 1473'teki “sözleşmede aksine hüküm yoksa”nın oradan kaldırılması gerekir. Yani başka şekli yok, benim kanaatimce bu.

**Av. Dr. KEREM ERTAN-** Hazır hocalarımızı bulmuşken hepimiz de bilirkişilik yapıyorsunuz, yani size dosyamız gelse anladık ne şekilde bir karar çıkacağını. Hazır buradayken Kerim Hocanın da görüşünü rica edebilir miyiz?

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Efendim, müsaade buyursanız şunu kısaca eklemek isterim. Didem Hocam da esasında o metne bakıyor. Şimdi Sayın Başkanımız, Yani Ticaret Kanunu Komisyonunun Sayın Başkanı Prof. Ünal Tekinalp'in özellikle ricası, hatta emri doğrultusunda olabildiğince ayrıntılı geniş kapsamlı gerekçeler yazılmıştır. Kanunun gerekçesinden bağımsız, gerekçesinden soyut bir şekilde okunmaması uygun olur. Hiç şüphesiz Resmi Gazetede yayınlanan metin esastır, ama özellikle de yeni kabul edilen yürürlüğe giren 1500 küsur maddelik bir kanun yorumlanırken gerekçesine bakılmasında yarar vardır. Sadece bu madde için değil, birçok madde için ve bu 1473'te sorumluluk sigortasına ilişkin açıklamaların arasında gerekçede bunların hepsi bildirilmiştir belli bir çerçevede. O itibarla gerekçeyi de tamamlayıcı olarak bu bir arada yorumlanırsa bir sıkıntı kalmayacaktır diye düşünüyorum. Hiçbir şekilde kanun koyucunun alacaklıya, zarar gören kişiye tanıdığı bir hakkın sözleşmeyle kaldırılması bence de söz konusu olamaz, dolayısıyla sırf bu sebeple oradaki “*aksine sözleşme yoksa*” ibaresinin başka bir anlam taşıdığını zaten hukukçunun yorum yoluyla belirlemesi gerekir diye düşünüyorum. Çünkü zarar gören kişi kanun koyucu diyor ki: Böyle bir hakkın var. Sigortacıyla donatan oturup biz bu hakkı kaldırdık, bu mümkün değil hukuken, dolayısıyla bilirkişilik bağlamında değil, ben zaten Banka Ticaret Hukuku Dergisindeki yazımda da uzun uzun bunları bu şekilde açıklamaya çalıştım. Üçüncü kişinin hakkı sözleşmeyle katıyen kaldırılamaz.

**BARİŞ GÜNAY-** Çok teşekkür ediyorum değerli tebliğleriniz için. İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kerim Hocama yönelteceğim sorumu. Kendisi müteselsil kefaletten bahsetti. Özellikle ilişkiyi tanımlarken böyle bir teori olarak ortaya koydu. Benim de aklıma hemen bu halefiyet konusu geldi. Müteselsil kefalet bağlamında düşünürsek 1481. maddedeki halefiyeti de düşünürsek bağdaşır mı acaba Hocam? Yani sorumluluk sigortasındaki halefiyetle mal sigortasındaki halefiyet biraz farklı, o anlamda bağdaşır mı acaba? Teşekkür ederim.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Sayın müstakbel doçent diyeceğim, ama artık eli kulağında, Barış Bey de çok yakın bir zamanda çok değerli bir deniz ve sigorta hukukçusu olarak doçent sıfatıyla aramıza katılacak. Sayın Hocam Günay'a bu sebeple sorusu için özellikle teşekkür ederim. Bu müteselsil kefaleti esasında biraz üzerinde düşünelim, konuşalım diye ortaya attım. Yani benim de çok olgunlaştırdığım bir düşünce değil, fakat niteliği, yapısı itibariyle en çok neye benziyor diye böyle araştırırken müteselsil kefalet bana şu sebeple yakın geldi: 1. Doğrudan başvuru hakkı var, yani kefil tırnak içinde, müteselsil kefile, yani burada sigortacıya doğrudan başvuru hakkı var. 2. Ayırt edici çok önemli bir özellik eğer temel borç sona ermişse, kefil de borcundan kurtulmuştur. Bu iki taşıyıcı kolan -diyelim yine Sayın Prof. Tekinalp'in bir terimini kullanmış oluyorum- çerçevesinde müteselsil kefaletle benziyor, ama tabii ki bu özü itibariyle bir kefalet değil. Sigortacı ben kefilim demiyor, sigortacı zaten aslında zarar gören kişiye karşı hiçbir şey demiyor. Sigortacı sadece sigorta ettirenle hukuksal ilişki içinde, onunla sözleşmesini kurmuştur, ona poliçesini vermiştir, onunla irtibat, primini ondan almıştır. Onun zaten zarar gören kişiyle hiçbir ilgisi yok, zaten zarar gören kişinin kim olacağını bilmiyor başlangıçtan itibaren, zarar gören kişi zarar ortaya çıkınca bir anda beliren birisi, bir aktör, ama yeni Ticaret Kanunu

çerçevesinde hop getirip başrol oyuncusu olarak merkeze oturuyor, tam odak noktasına oturuyor. O itibarla bu müteselsil kefalet benzetmemi veya tartışma zeminini, hamurunu ihtiyatla karşılayın siz de, ben de ihtiyatlı bir şekilde söylemeye çalıştım. Eldeki malzemeyle baktığımızda neye benziyor diye bir parça araştırırken bu müteselsil kefalet benzetmesi yakın geldi, ama özellikle o iki sebep çerçevesinde, yoksa halefiyette tabii ki çöker o benzetme hiç şüphesiz.

**Av. SERTAÇ SAYHAN-** Tebliğleriniz için çok teşekkür ederim. Ben şunu sormak istiyorum: Sizin söylediğinize göre Kerim Hocam, kulüp sigorta şartları eğer yabancı hukuka tabiyse, oradaki birtakım şartların da uygulanabilir olması gerekiyor. Bu bağlamda pay to be paid denilen kural, yani önce member üye ödesin, sonra ben ona öderim kuralı dikkate alındığında bu anlattıklarınızda biraz açıklama yapar mısınız bize bu kuralın işletilmesiyle ilgili olarak? Teşekkür ederim.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Efendim, bu soru için özellikle çok teşekkür ederim. Belki Didem Hanım da sonra söz alıp ekleme yapmak ister. Burada büyük bir sıkıntımız var. Şimdi Sayın 51 ve 52. Denizcilik İhtisas Mahkemesi hâkime hanımları da aramızda, onlar da belki bu sorunla yakın zamanda karşılaşacaklardır veya karşılaştılar. Problem şu: Eğer P&I sigortası yabancı hukuka tabiyse ve hep yaygın bir şekilde olduğu gibi İngiliz hukukuna tabiyse, burada konuştuklarımızın esasında hiçbir önemi yok. Hemen toplantıyı bitirebiliriz, İngiliz hukukuna tabidir deyip çıkabiliriz ve İngiliz hukukunu bilen meslektaşları davet edebiliriz. Fakat dolayısıyla sorunuzun ilk cevabı eğer sigorta şirketiyle sözleşmede steam ship miçil ve sofigin ... (....) vesaire english law to a play kararlaştırılmışsa, İngiliz hukuku uygulanacaktır denilmişse ne Ticaret Kanunu, hiçbirinde bakmamıza gerek yok, tamamen İngiliz hukuku. Gelin görün ki Milletlerarası Özel Hukuk Kanununda yapılan bir düzenleme çerçevesinde tekrar dönüp Türk hukukuna giriyoruz mecburen, Milletlerarası Özel Hukuk Kanununda 34. maddede 3. fıkra var. 34. madde haksız fiillerle ilgili düzenleme ve kanun koyucu aslında hiç gerekmediği halde o 34. maddeye bir 3. fıkra ekledi, haksız fiillerle ilgili kanunlar ihtilafı kuralına bir 3. fıkra ekledi ve dedi ki: *“Haksız fiille uygulanan hukuka veya sorumluluk sigortasına uygulanan hukuka göre doğrudan başvuru hakkı varsa doğrudan başvuru hakkı kabul edilir”* mealinde bir düzenleme getirdi. Yani dedi ki: Doğrudan başvuru hakkı, sigortacıya alacaklının doğrudan başvurması konusunda mahkeme hem haksız fiil hukukuna bakmalıdır, orada varsa kabul etmelidir. Orada yoksa sigorta hukukuna bakmalıdır. Sigorta hukuku kabul ediyorsa yine olur demeye getirmiştir. Şimdi bu çerçevede ortaya şöyle çok ciddi bir sıkıntı çıkıyor: Türk maddi hukuku doğrudan başvuruyu kabul etti. Yani şimdi 1473. maddemiz diyor ki: Ticaret Kanununa göre alacaklının doğrudan başvuru hakkı vardır. Dolayısıyla Türk haksız fiil hukukunun uygulandığı bir olay tipik de denizle ilgili örnek vermeye çalışayım. Boğazda çatma meydana geldi. Gemilerden biri Türk bayraklı, biri panama bayraklı, Panama 1910 tarihli çatma milletlerarası sözleşmesine taraf değil, olmadığı için MÖHUK 34'e gideceğiz. MÖHUK 34 üzerinden Türk hukukunu uygulayacağız. Şimdi Türk hukukunu uygulayacağız dediğimiz zaman o 34/3. fıkrada uygulanacak. Yani zarar gören kişinin sigortacıya doğrudan başvuru hakkı da Türk hukuku uyarınca tanınmış olacak. Bunun üzerine zarar gören kişiler dönüp Panama gemisinin veya Türk gemisinin yabancı sigortacılarına başvurduğunda Best Sofingint'a, Steam Ship Miçil'a, UK'e ... (93.39) başvurduklarında UK, Steam Ship, Best Sofingint yabancı sigortacı diyecek ki: Bana niye geliyorsunuz, İngiliz hukukuna göre bana başvuramazsınız. Yani sizin demin işaret ettiğiniz pay to be paid diyecek. Fakat Türkiye'deki zarar gören kişiler de diyecek ki: Hayır, biz Türk hukukuna göre bu başvuru hakkı var. MÖHUK 34 de diyor ki bize: Yabancılık unsuru olan ilişkilerde birisi tanımışsa, zaten bu geçerlidir. Eğer alacaklılar İngiltere'ye giderlerse doğrudan hiçbir önemi yok. İngiliz mahkemesi gidin evinize diyecek. Fakat alacaklılar Türkiye'de dava açmışsa, yurtdışındaki mali mesuliyet sigortacısını Türkiye'de hasım göstermişse, Türkiye'deki mahkeme 34 üzerinden bu davayı mecburen kabul edecek. Bunun üzerine alacaklılar bir ilam elde edecekler. Geçen bahar döneminde bazı meslektaşlarımız oradaydı, hatırlayacaklar, reasürans hanında bir sempozyum oldu. O sempozyumda bir İngiliz konuşmacı vardı. İngiliz konuşmacıya dedim ki: Böyle böyle, size söylediklerimi söyledim. *“Böyle bir şey olursa İngiliz mahkemesi Türkiye'den alınan kararın tenfizine karar verir mi”* dedik. *“Hayır”* dedi hiç tereddütsüz. *“Türk mahkemesi İngiliz maddi hukukuna aykırı bir şekilde doğrudan başvuruyu kabul ederse biz bunu etmeyiz diyecek”* dedi. Yani 34. madde çerçevesinde Türkiye'den alınmış olan bir karar İngiltere'de İngiliz sigortacıya karşı tenfiz edilemeyecek. Ancak şimdi son darbeyi vurmaya hazırlanıyorum: Eğer alacaklılar o yabancı sigortacıların Türkiye'deki acentelerini, temsilcilerini de takibe almışlarsa, onların tahsil

ettikleri primler, aidatlar üzerinde ihtiyati haciz uygulamışlarsa, o zaman kıyamet kopar. Bu sorunun bundan sonrasının cevabını ben de bilmiyorum. Fakat 34. maddenin 1. fıkrası tamamen milletlerarası hukuka aykırı bir şekilde böyle bir kural öngörüyor. Biz bunu deştik, araştırdık nereden geliyor bu 3. fıkra diye, 3. fıkra Avrupa Birliğinin bir yönergesinin hükmüdür. 4. fıkra veya evet, 4. fıkra Avrupa Birliğinin bir yönergesinin hükmüdür. Avrupa Birliğinin o yönergesi de Avrupa Birliği içindeki devletler açısından bir anlam taşıyor. Biz Avrupa Birliğine taraf üye filan değıiliz, olmamız da bence yakın bir planda, gelecekte beklenmiyor. Dolayısıyla Avrupa Birliği içinde bir anlam ifade eden hükmün MÖHUK'a getirilip yerleştirilmesi kanımca çok isabetsiz olmuştur. Üstelik de çözüm değıil, sorun üretecek niteliktedir, üstelik sadece haksız fiillerde öngörölmüştür, sözleşmeden doğan istemlerde ne olacaktır filan, ama orada bir 34/4 var, böyle de bir sıkıntı var. P&I kulüp temsilcileri aman dikkat.

**SALONDAN-** ... Mikrofonsuz Konuşma - Bu da bizi nereye götürür? Şimdiki yeni Türk Ticaret Kanununda konvansiyonların mecburen ... yurtdışında yapılacak bir başka sempozyumlarda bir başka konvansiyonun oluşturulması sonucuna götürür. Türkiye'de ... sorun halledilir.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK-** Şimdi bu 34. madde tabii esasa MÖHUK'taki, milletlerarası özel hukuktaki esasa uygulanacak hukuku tespit ediyor. Maddeyi istiyorsanız size okuyayım tekrar hep beraber: "*Haksız fiile veya sigorta sözleşmesine uygulanan hukuk imkân veriyorsa, zarar gören talebin doğrudan doğruya sorumluluğunu sigortasına karşı ileri sürebilir*" Bu durumda işte örnek olduğu gibi eğer Türkiye'de mahkeme kabul edecek haksız fiil Türkiye'de olduğundan dolayı Türkiye'de görülecek. İngiltere'de tabii tanıma ve tenfiz edememesinin sebebi İngiliz hukukuna göre doğrudan doğruya sigortacıya gitmeniz için birtakım şartların gerçekleşmesi gerekir ve onların hukukuna göre bu düzenleme emredici hukuk, yani sigortalının aczi, aciz haline düşmesi gibi durumda doğrudan doğruya sigortacıya başvurabilirsiniz. Bu durum şartları gerçekleşmemişse, İngiliz hâkiminin ben bu davayı kabul etmiyorum, tanıma ve tenfiz edemem demek doğrudan doğruya esas kendi haklarını ilgilendiren doğru bir karar, yani bizim orada şaşırmamıza gerek yok. Aynı şekilde biz Türkiye'de de böyle bir dava açılrsa, aynı sorun şartları gerçekleştirilmemişse ... (....) aynı sorunlara gelecek. Bunu belirtmek istedim, yani bu normal bir düzenleme, şaşırmamıza sebep o İngiliz hukukunun düzenlemesindeki sigortacıya başvurulabilmesi için belirli şartların başvurulması ki burada sigortalının aczi en önemli şart.

**Av. BUĞRA PERDAR-** Hocam, çok teşekkür ederiz sunumlarınız için, Kerim Hocama bir şey soracağım. Demin Sertaç Beyin sorusu üzerine devam edecek olursak, bu temsilcilikleri biraz daha açabilir miyiz? Çünkü Türk P&I'ı olmadığı için şu anda halihazırda evet, irtibat büroları var, temsilcilikleri var, ama brokırılar da tabii çok aktif rol oynuyor. Dolayısıyla sorumluluk, tabii brokırılarının acentelikten çok ciddi bir farkı var, ama hani halihazırda piyasa koşullarında nasıl bir durum olacak? Bunu biraz açabilirseniz çok sevinirim.

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Çok teşekkür ederim. Buğra Bey anladığım kadarıyla ihtiyati hacze hazırlanıyor, o sebeple ön sıralarda gördüğüm P&I temsilcileri de çantalarını toplamaya başladılar, koşarak bankaya gidecekler belli ki. Efendim, başlı başına ayrı bir sorun hiç şüphesiz, eğer yurtdışında faaliyet gösteren bir P&I sigortacısıyla sözleşme kurulmuşsa, Türkiye'de en geniş anlamda, genel anlamda aracılık faaliyeti yürüten bir kişi hukuken hangi statüdedir, bunu da gene o İngiliz hukukuna göre belirlemek lazım. Dolayısıyla kim aracıdır, kim acentedir, kim muhabirdir, kim brokırıdır, bunların tümünü esasa uygulanan hukuk açısından tayin etmek gerekir kanımca, ama şu varsayımı öngörmek de muhtemelen çok yanlış olmayacaktır: Yurtdışındaki asil için ödenmiş, toplanmış bir para bir banka hesabında yakalandığı zaman o paraya muhtemelen haciz konulmasına izin verecektir mahkemeler. O parayı Türkiye'de toplayan kişi acente midir, brokırı mıdır, muhabir midir, muhbir midir, yoksa başka ne sıfatı vardır, çok yüksek bir olasılıkla buna bakılmayacak. Para kimin denilecek, para best sofigınsınsa ... (....) o zaman 34/1 dikkate alınarak belki de ihtiyati haciz kararı verilecek. Bundan endişe ediyorum. Kanımca bu yolun açılmaması gerekir, ama kanunda açık hüküm var, ona hiç diyecek bir şey yok, ama yine de açılması bence sakıncalıdır. Çünkü komite ... (...) enternasyonalin geçen yıl Beijing'teki, Çin'deki kongresine gittik, bu yıl Dublin'deki kongresine gittik. Türkiye hep olumsuzluklarla ön plana çıkan, hep milletlerarası hukuk kurallarını ihlal eden, milletlerarası hukuk kurallarını hiçe sayan, biraz böyle zorbalık filan yapılan bir ülke olarak hatırlanıyor, biliniyor. Yazık yani, bunu değıştirmeye çabalamak gerekir. Dünyanın hiçbir yerinde P&I kulübüne doğrudan başvuru hakkı kabul edilmemişken, Türkiye'de bunu motorlu taşıt sigortasından uyarlayarak kanuna alıp, MÖHUK'a

34. maddenin 4. fıkrasını Avrupa Birliği Yönergesinden alıp bu şimdi P&I hakkında uygulanır deyip, burada P&I'n parasını haczederseniz herkes sırtını dönecek Türkiye'ye, ondan sonra da P&I teminatı olmadığı için yarın öbür gün burada kaza olduğunda, petrol kirliliği olduğunda sorumlu sigortacı arayacağız. Hep bir adım düşünüyor, ama uzun vadede bu satranç oyunu sonunda nereye gider, o çok dikkate alınmıyor. Bu işte meşhur yargılamayı ismini söylemekten bile çekiniyorum, bir geminin terkiniyle ilgili sıkıntı çıkartıldı. Şimdi demin Sertaç Bey işaret etti, Türkiye'de gemiler terkin edilemiyor diye koskoca milletlerarası denizcilik örgütü, camiası toplandı, konvansiyon hazırlıyorlar ve bütün konvansiyon hazırlıklarında Çin'de de, İrlanda'da da tekrar tekrar Türkiye denildi. Yani Türkiye'deki zorbalık, Türkiye'deki kanun tanımazlık, kanunun işlememesi sebebiyle milletlerarası toplum milletlerarası sözleşme hazırlıyor. Bu çok üzüntü verici bir durum, yani bunu burada bir toplantı salonunda konuştuğumuz zaman kendi kendimize konuşuyoruz, fakat orada bulunduğunuz zaman bu öyle değil. O zaman başımızdan aşağı kaynar sular dökülmüş gibi oluyorsunuz. O yüzden bunu bir bütün olarak görmek lazım. Bu hukuk bugün burada yapılıyor, yarın Çin'de, herkes birbirinden her an haberdar, onu bilmek lazım. Siz bugün burada best sofigintin ... (...) üç kuruş, 6 000 dolarını bir şey için haczedersiniz, müthiş bir başarı olur, o ama döner döner ondan sonra 60 000 000 dolarlık çevre kirliliğinde P&I teminatınız yok şeklinde kafamıza bumerang gibi vurur, ondan sonra otururuz. Ondandan sonra hazine öderiz o parayı. Sonuç bence bu yolu katiyen açmamak gerekir, 34. maddenin bir zühul eseri, bir hata olduğunu kabul etmek gerekir. Şu sebeple bunu ben savunuyorum: Ankara'da 2009'da bir sempozyumda bu görüşümü arz etmeye çalıştım. Milletlerarası Özel Hukuk Kanunu açılış maddesinde diyor ki: *"Ben yabancılık unsuru barındıran uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuku belirliyorum"* Yani kanunla ihtilafı kuralı getiriyorum. 34. maddenin 4. fıkrası bir maddi hukuk kuralıdır, dolayısıyla MÖHUK'ta yeri yoktur, olması bir talihsizliktir, dolayısıyla dikkate alınmaması gerekir. Bence bu sorun böyle çözülmelidir. Teşekkür ederim.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Türkiye'deki temsilcilerin durumu Türk hukuku bakımından veya Türk borçlar hukuku bakımından vekâlet hükümleri, şimdi temsilcilere sorarsanız onlar diyorlar ki: Bizim görevimiz bilgi toplamak, belge toplamak. Bu bilgi ve belge toplamak, işte toplanan bilgi ve belgeleri ... (105.06) aktarmak. İşte ihtiyaçlarının giderilmesi için biz buradayız. Ben çalışma yaparken ... sadece biz muhabiriz, bizim muhabirimiz de biz belge ve bilgi toplarız, bunun dışında herhangi bir ne davaya tarafız, ne bizim hiçbir yetkimiz yok. İşte bu niteliği itibarıyla Türk hukukunda değerlendirirsek bu vekâlet sözleşmesi, borçlar hukuku bakımından vekâlet sözleşmesi, bu bakımdan da onların bunlara ilişkin haklar kazanması veya borçlar yüklenmesi söz konusu değil. Yani bu ancak şöyle olabilir: Belki bir banka hesabında kendi direkt kendi adlarına kulübün bir hesap açarlarsa, yani hep muhabirin bir bankadaki bir parası ve topladığı bir prime yok bu efendim, şu kulübün parasıdır diye ihtiyati tedbir olmaması gerekiyor. Yani bir belirsizlik o konuda, ama vekâlet hükümleri geçerli olacak orada, kesin.

**ALİ HAYDAR PERÇİN-** Nispi bir sözleşme ilişkisi olan sigorta sözleşmesi içerisinde kulüp sigortasına ilişkin bu sözleşmede memberın, üyenin prim borcunu ödememesi nedeniyle sözleşmenin sigortacı tarafından feshedilmesinin doğrudan davaya etkisi konusunda yine Kerim Hocamın da, Didem Hocamın da açıklamalarını almak isterim.

**Prof. Dr. DİDEM ALGANTÜRK LIGHT-** Şimdi takas maddesi var. Takası, yani sigortacı zarar görene primlerin ödenmemesi, ödenmediğiyle herhangi bir tazminat ödemedi kaçınamaz. Bu 1486. o güzel maddede doğrudan dava hakkını düzenlemeyen maddede bu hüküm açık olarak düzenlenmiş. Aleyhine herhangi bir değiştirme yapamaz, mutlaka ödemesi gerekir. Takası kime ileri sürecek? Kendi üyesine ileri sürebilir eğer sigortalı kendisi, yani üye kendisi gidip ödemiş, daha sonra da zararını kendi sigortacısından tazmin ediyorsa, o arada o da ileri sürebilir, ama zarar görene ödemez. Kanun açık olarak düzenlemiş, İngiliz hukukunda eğer P&I için İngiltere'ye gidiyorsanız, oradan ihtilaf doğması onlara göre mümkün. Zaten açık olarak kulüp kurallarında var, primini ödemezsen teminatını da Sertaç Bey de demin ifade etti, ben de teminatı ödemem, tazminatı ödemem gibi hakları var. İngiliz hukukuna göre geçerli bir bu bir savunma, bu bakımdan MÖHUK bakımından eğer böyle bir durumla karşılaşırsak mümkün değil, zarar görene ödemeyi yapacak.

**DİLEK-** Doğrudan dava hakkını MÖHUK anlamında kamu düzenine ilişkin doğrudan uygulanan bir norm olarak görmek mümkün mü acaba sizce? ... (...) tabi olsa tabi ... Türkiye'ye doğrudan uygulanan bir normu varsa veya kamu düzenine ilişkin hüküm varsa yabancı hukuka

rağmen Türk hukukunun bu normu uygulanır diyor. Acaba bu şekilde değerlendirme sizce mümkün mü?

**Prof. Dr. KERİM ATAMER-** Dilek Hanıma sorusu için çok teşekkür ederim. Bu soruya izninize bilimsel değil, deminki uygulamaya dönük bakış açısıyla bir yanıt vermeye çalışacağım. Katiyen öyle görmemek gerekir, çünkü eğer öyle görürsek o zaman kurtulamayız. O zaman o 34/4 orada durur ve doğrudan başvuruyu da kabul etmek gerekir yabancı sigortacıya karşı, bu sebeple ben hâlâ bunun bir yasama hatası olduğunu, kamu düzeniyle de ilgisinin olmadığını kabul etmek gerekir diye düşünüyorum. Tekrar aynı vurguyu yapmak istiyorum, biz bilimsel açıdan ona mutlaka iç hukukta bir altyapı buluruz, ama bu bir bumerang etkisidir. Bu döner dolaşp, eğer biz UK'in burada Türkiye'de bir banka hesabında parasını haczederseniz UK çıkarır şu balyozu, kafamıza vurur yarın öbür gün, P&I teminatından yoksun kalırız. Bunu bence yapmamak, bu riski göze almamak gerekir. Türkiye iki tane gemi terkin etmedi, şu anda yerli yabancı bütün bankaların ambargosu altında. Türkiye'deki gemi malikleri Deniz Ticaret Odasında, aşağıda size en ayrıntılı şekilde bunu anlatırlar, Türkiye'deki donatanlar Türk bayrağı için kredi istiyoruz diye piyasaya çıktıklarında 1 dolar para bulamıyorlar. Ya Malta bayrağına gidiyor, ya Marshall Adasına gidiyor, ya bilmem nereye gidiyor filan, tek sebep yakın geçmişte yaşanan gelişmeler. Bu mutlaka dönüp dolaşp tekrar bize yansır. O sebeple P&I kulüplerin parasına bence dokunmayın, teminatların tadını çıkartmaya devam etmemiz bence uygun olur. Kamu düzenini aman karıştırmayın bence.

**Av. GÜLER ÖNAL-** Bir ara vermek durumundayız. Değerli konuşmacılarımız çünkü bir başka toplantıya yetişecekler aynı zamanda, huzurlarınızda onlara teşekkür ediyoruz.

ARA VERİLDİ

## 2. OTURUM

**Av. ALİ HAYDAR PERÇİN-** Evet, 2. Oturumun makus kaderi birtakım gecikmeler nedeniyle hem biraz geç başladık, zamanımız azaldı. O yüzden değerli misafirlerimizi de salona ve yerlerine davet ediyoruz. İstanbul Barosu Komisyonumuz ve Deniz Ticaret Odasının sayın yetkilileri, değerli misafirlerimiz, yargı mensupları, sayın meslektaşlarım, sevgili öğrenciler; hoş geldiniz. 2. Oturumu açıyorum ve sözü ilk konuşmacımıza bırakıyorum. Süre nedeniyle bir gecikmemiz oldu, dolayısıyla sizlere tartışma bölümüne zaman ayırabilmek için olabildiğince çabuk yapmaya çalışacağız sunumlarımızı. Buyurunuz efendim.

**Av. Yrd. Doç. Dr. ARZU TUNCER-** Teşekkür ederim Ali Bey. P&I Club sigortasında teminat kapsamını ve bunu ilişkin olarak İngiliz Hukukundaki uygulamaları anlatacağım. Protection and Indemnity olarak bahsettiğimiz Kulüp sigortasında; Protection koruma, Indemnity ise tazminat anlamına gelmekte. Deniz sigortaları arasında tekne ve makine sigortası, yük sigortası ve mali sorumluluk sigortası olarak koruma ve tazminat sigortası da protection and Indemnity olarak mevcuttur. Tekne ve makine sigortası donatanın gemi üzerinde yapmış olduğu yatırımını korumaktadır. Bu sigorta gemi, makine ve cihazları kapsamaktadır. Yük sigortasıysa deniz yoluyla tanınan yükün ziya ve hasarına karşı yük sahibinin finansal risklerini korumakta. P&I sigortasıysa bir geminin sahibi olması ve o geminin işletilmesi nedeniyle üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılması gereken masraflara ilişkindir. Şimdi başka bir deyişle donatanın üçüncü kişilere karşı hukuki sorumluluklarını sigorta etmektedir. Birçoğunuz eminim biliyordur bu konuları, alandan mevcut brokerlar var mı aranızda bilmiyorum, P&I Clublarından birebir tanışmadık, ama dilerseniz benim konuşmamdan sonra eklemek istediğiniz varsa lütfen paylaşalım. Çünkü uygulamacıların değerli bilgilerine her zaman ihtiyacımız var. Ben hep bunu tercih ediyorum, teknik açıdan da değerlendirmekte fayda var. Hatta o yüzden İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaat Fakültesinden de bir ekip getirttik. Dolayısıyla sizin katkılarınızı da her zaman bekliyoruz.

Dediğim gibi üçüncü kişi kavramı şimdi P&I sigortası donatanların kendi çıkarlarını korumak için bir araya geldikleri ve kulüp, club olarak adında karşılıklı sigorta birlikleri tarafından sağlanan bir sigorta türü. Bu kulüplerle yapılan sözleşme neticesinde kulüp üyesi olunmaktadır. Üçüncü kişi kavramı gemiye karşı kanundan veya sözleşmeden kaynaklanan bir hak veya alacağa sahip olan gemi sahibi dışındaki herhangi bir kişiyi ifade etmektedir. Koruma ve teminat sigortası, yani P&I dediğimiz sigorta donatanın üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu kapsayan ve buna ilişkin sorumluluğu temin eden sigortadır. Üçüncü şahıs donatan dışında herhangi bir kimse olabilmektedir. Koruma ve tazmin Class'ına ilişkin teminatlar her P&I club tarafından sağlanmaktadır. Buna karşın navlun, sürestarya, 'freight', 'demurrage' 'defence', grev savaş konusuna ilişkin rizikolar, bunlara ilişkin rizikolar her kulübün kendi bünyesinde düzenlemiş olduğu özel prim ve ilave prim ödemek suretiyle sağlanan teminatlar kapsamında olmakta. Koruma dediğimiz 'Protection', teminatına ilişkin rizikolarda kulüp üyesinin gemi maliki sıfatıyla üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluğunun teminini sağlamaktadır. Tazmin dediğimiz 'Indemnity' ilişkin olarak da teminata ilişkin rizikolardaysa, bir geminin kazanç elde etmek amacıyla yapmış olduğu ticari faaliyetlerden doğan sorumluluğunu teminat altına alır. Kulüp üyesi bu teminatların hepsini talep etmek zorunda değildir. Yüksek prim ödemek istemeyen üye kulüp teminatlarından bir veya birkaçını sigorta kapsamı dışında bırakabilir. Buna göre ödeyeceği prim aldığı teminat kapsamına göre belirlenir.

P&I Club sigortasında sorumluluk teminatına ilişkin rizikolardan da bahsedelim. Bu rizikolar neler? Gemi adamlarının veya üçüncü kişinin yaralanması, hastalanması, ölümü durumunda doğan zarar ve masraflar kulübe kayıtlı gemi üzerinde, gemi içinde veya geminin yakınında bulunan gemi adamının veya üçüncü şahsın geminin kusurlu sefer veya idaresinden ya da ihmalden alınması gereken bir tedbirin alınmamış olması nedeniyle yaralanması söz konusuysa, hastalanması veya ölümü durumunda doğan zarar ve masraflar kulüp sigortasına ilişkin teminat kapsamındadır. Bu zarar ve masraflar zarar gören kişinin hastane ve tedavi masraflarını, ülkesine geri dönüş masraflarını ve ölüm halinde cenaze masraflarını kapsamaktadır. Gemi adamlarına ilişkin teminatın kapsamı iki hususta incelenebilir: Üyenin gemi adamına karşı sorumlu olup olmaması, sorumluysa hangi meblağ ile sorumlu tutulduğu önemlidir. Bu hususlar uygulanacak hukukta değişiklik arz etmekte, gemi adamının veya üyenin

vatandaşlığı mesela, geminin bayrağı ya da hizmet sözleşmesinin bağlı olduğu hukuk önem arz etmekte. Amerikan hukukuna bir bakalım, bu konuda nasıl bir düzenleme yapılmış. Amerikan hukuku uyarınca cismani zararlar için üç farklı uygulama söz konusu. Deniz hukuku kurallarına ilişkin olan bakım ve tedavi 'Maintenance and Cure' doktrine dayanılmaktadır. Buna göre işveren gemi adamının bakım ve tedavi masraflarını karşılamak ve ücretini ödemek zorundadır. Burada işverenin kişisel sorumluluğunun yanı sıra geminin aynı dava 'Action in Rem' yoluyla takibine de imkân vermektedir aslında. İşverenin sorumluluğu hizmet ilişkisine dayandığından kusur veya ihmalin ispatı gerekli değildir.

Bir başka özelliği var Amerikan hukukunda: 1920 tarihli Johns Act'e dayanmakta, bu kanun uyarınca hem işverenin –in personam-hem de geminin –in rem- takibi mümkün olmakta. Burada kusur ilkesi 'Negligence' esası söz konusu, bu kusur ilkesi esas, ancak işverenin özen borcu bulunduğu kabul edildiğinden kusurun ispatı zorlaştırılmamıştır. Yabancı gemi adamları da bazı hallerde bu kanundan yararlanma imkânına sahiptir. Çünkü bazı örnekleri var, yararlandırmaktadır Amerikan hukuku uyarınca Amerikalılar.

Bir üçüncü husus: Geminin denize elverişsizliği hususuna dayanılmakta. Donatan geminin denize elverişsiz olması ve güvenli olmamasından kaynaklanan zararlardan dolayı gemi adamlarına karşı sorumludur. Bu açıdan denize elverişsizlik geniş anlamda yorumlanmakta, kusur konusundaysa donatan açısından kusursuz sorumluluk uygulanmaktadır. Donatan geminin denize elverişli tutulmasında her türlü özeni gösterdiğini ve bir kusuru bulunmadığı veya denize elverişsizlikten haberi olmadığını ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulamaz. Gemi adamıysa ne olacaktır? Gemi adamı bu durumda benzer elverişsizliği uğramış olduğu zararı doğuran yakın sebep 'Proximate Cause' olduğunu ispat etme külfeti altındadır. Sorumluluğa ilişkin tazminat talebinin hem donatana, hem de gemiye karşı ileri sürülmesi mümkündür.

İngiltere'de nasıldır? Biraz da İngiltere'ye bakalım. Kusursuz sorumluluk kuralı geçerlidir burada, burada sorumluluk kusur üzerine dayalıdır. Bu durum geniş yorumlanmakta ve donatan diğer gemi adamlarının kusurlarından da sorumlu tutulmaktadır. Donatan için geminin ve gemide kullanılan ekipmanların güvenli ve düzgün çalışması açısından makul bir özen ölçüsü kabul edilmektedir. Özen ölçüsünün belirlenmesinde Merchant Shipping Act ve benzeri düzenlemelerin gemiler için de uygulama alanı bulunduğuna işaret edilmektedir. Kısaca donatan için kusursuz sorumluluk öngörülmüştür İngiltere'de ve buna ilişkin zararlarda aynı dava yani 'Action in Rem' şeklinde açılabilir.

Türkiye'de biliyorsunuz herhalde, iş kazaları genel hükümlere tabidir. Bunun dışındaki taleplerse 854 sayılı Deniz İş Kanununa tabidir ve Türkiye'den ziyade yabancı hukuktaki düzenlemelere değinmek istedim. Şimdi gemi adamlarının veya üçüncü kişinin yaralanması, hastalanması ya da ölümü sebebiyle kanunen veya sözleşme uyarınca doğan sorumluluğu kulübe kayıtlı gemisi olan üyenin, gemi adamlarının veya gemi adamları yerine istihdam edilen diğer gemi adamlarının gemide buldukları sırada veya gemiye gidip gelirken meydana gelen kaza nedeniyle kanunda öngörülen veya özel ya da toplu iş sözleşmeleri uyarınca zarar gören kişiye tazmin edilmesi öngörülen hastane ve tedavi masrafları ya da ölüm söz konusuysa, cenaze masrafları teminat kapsamındadır. Bunun yanı sıra gemi adamlarının yaralanma ve hastalanmalarından dolayı başka bir yere nakledilmesi ve tedavilerine gemi dışında devam edilmesi de teminat kapsamı içine alınmıştır. 1974 konvansiyonuna ilişkin olarak bazı şeyler söyleyelim. Konvansiyonda sorumluluk kusur esasına dayalıdır. Yolcunun yaralanması veya ölümü, taşıyanın veya yardımcılarının ya da temsilcilerinin kusur veya ihmalden kaynaklanmışsa, taşıyan sorumludur. Kusur ispat yükü yolcudadır. Buna karşın yaralanma veya ölüm, geminin batması, çatma olayı, karaya oturması, patlaması, yangın çıkması veya gemideki bir eksiklik nedeniyle olmuşsa, oluşmuşsa, kusurdan söz edilmekte. Aynı şekilde kabin bagajı için de aynı kural geçerlidir. Aslında şeyi de ilgilendiren hava hukukuna ilişkin, ona girmedim. Taşıyanın gerek cismani zararlardan, gerekse eşya zararlardan kaynaklanan sorumluluğu belirli bir meblağ üzerinden sınırlıdır. Buna karşın zararın taşıyanın zarara sebep olacağını bilerek veya tedbirsizce davranması halinde taşıyan sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybedecektir. Bir de 2002 tarihli bir Protokol var. Gemi bir taraf devlette tescilli veya bir taraf devletin bayrağını taşıyorsa veya taşıma sözleşmesi bir taraf devletle yapılmışsa ya da sözleşmeye göre taşımanın başladığı veya bittiği yer bir taraf devlette ise, taşıma kuralları olarak uygulanacaktır. 2002 tarihli Protokol iki kademeli sorumluluk rejimini benimsemiştir. İlk etapta kusursuz sorumluluk esasına dayanırken ikinci etapta kusur sorumluluğu esasına dayanmaktadır. Geminin enkaz haline

gelmesi, alabora olması, çatması veya karaya oturması, gemideki patlama, yangın ya da gemideki arıza bu ayırım için öngörülen özellikler olarak belirtilmiştir.

Peki, protokolün getirdiği önemli bir yenilik var mı? Onu söyleyelim. Protokolün getirdiği en önemli yenilik sigorta ve sertifika mecburiyetidir. Bir taraf devlette tescilli olan 12'den fazla yolcu taşıyan gemilerle ilgili olarak ölüm ve cismani zararlara ilişkin 250 000 STR tutarındaki birinci kademe sorumluluğu güvence altına alabilmek için taşıyanın mali güvenceye sahip olması ve buna ait sertifikayı gemide bulundurması gerekmektedir. Bu güvence bir sigorta şirketine, bankaya ya da benzer bir mali kuruma ait bir garanti içerebilir. İşbu mali güvence dediğimiz şey yolcu başına 250 000 STR'dan az olmayacaktır. Herhangi bir zarar oluşması halinde de yolcunun söz konusu sertifikayla mali güvenceyi sağlamış olana karşı doğrudan dava hakkı bulunmaktadır.

Gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybolması veya hasara uğraması: Kulübe kayıtlı geminin, gemi adamlarının deniz kazası nedeniyle kişisel eşyalarının kaybolması veya bu eşyaların hasara uğraması halinde kanuni sorumluluk kapsamında tazmin edilmiş olan masraflar da bu kulüp teminat kapsamında olacaktır.

Bunlara ilişkin başka ne var? Çatmadan doğan sorumluluk diyoruz. Çatmadan doğan sorumluluk 'Running Down Clause' kapsamında tekne ve kulüp sigortacısı tarafından tazmin edilmektedir. 'Running Down' klozu gereğince kulübe kayıtlı geminin kulüp sigortası uyarınca çatmadan doğan sorumluluğu 1/4 oranında teminat kapsamındadır. Kulübün runingan klozu uyarınca çatmadan doğan sorumluluğunun kapsamı nasıl olacak? İlk etapta diğer geminin veya diğer gemide bulunan eşyaların uğradığı zarardan bahsedelim. Kulübe kayıtlı bir geminin bir diğer gemiye çatması sonucunda doğan zarar ve masraflardan bahsediyoruz. Çatmadan doğan zararların 3/4'ü tekne sigortası teminatına tabidir, geri kalan 1/4'i kulüp teminatı kapsamına girer. Kulüp üyesinin kanuni sorumluluğuna ilişkin olan miktar oranında zarara uğrayan geminin kaldırılması, boşaltılması, işaretlendirilmesi veya nakledilmesine ilişkin masraflar çatmadan meydana gelen hasarın giderilmesi için yapılacak masraflar ve tamirde geçen süre içinde geminin ticari kayıpları, çatmadan kaynaklı çevreye verilen zarar ve hasarlar teminat kapsamındadır. Çatma beklenilmeyen durum veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmişse ya da çatmanın sebebi anlaşılammışsa, her iki geminin de diğer tarafa karşı sorumluluğu ortadan kalkacaktır ve her biri kendi zararına katlanmak durumundadır. Çatmaya ilişkin bir olayda çatışan gemilerden sadece birisinin kusuru söz konusuysa, zarar gören geminin zararının 3/4'ü kusurlu geminin tekne sigortacısı tarafından ödenir. Kalan 1/4'ü de kulüp tarafından tazmin edilmektedir. Çatmaya ilişkin bir başka olayda her iki geminin de müşterek kusuru bulunması halinde her birinin sorumluluğu kusur oranlarına göre belirlenir ve gemiler birbirlerine kusur oranları ölçüsünde ödemede bulunurlar. Kulübe kayıtlı geminin kulüp ve tekne sigortacılarının sorumluluk yüzdeleri saptandıktan sonra gemilerden birinin veya her iki geminin de sorumlulukları geminin değeriyle sınırlandırılmışsa, 'Cross Liability' sigortacılar karşılıklı sorumluluk esasına dayanarak zararı tazmin etmektedirler. Bu durumda her bir gemi için diğer geminin hasarının yarısını veya kendine düşen sorumluluk payını ödemek zorunda olduğunu kabul etmek suretiyle tazminat miktarı hesaplanmaktadır.

Diyelim ki kulübe kayıtlı bir gemi var A gemisi B gemisiyle çatmış, çatışma var. A gemisi yüzde 75 kusurlu, B gemisi de yüzde 25 kusurlu olarak saptanmış. A gemisinin toplam hasarı diyelim ki 100 000 Euro, B gemisi toplam 500 000 Euro, o halde nasıl bir hesaplama yaparız? A gemisi B gemisine yüzde 75 kusuru oranında 500 000, %75, 375 000 Euro eder. B gemisi A gemisine yüzde 25 kusuru oranında 100 000'in %25'i 25 000 Euro ödeme yapacaktır. Basit sorumluluk esasını uyguladığımız takdirde A'nın ödeyeceği miktar 375 000, B 25 000, yani 350 000 Euro A'nın B'ye tek seferde ödeyeceği miktar olarak belirlenebilir. Diğer geminin veya diğer gemide bulunan eşyaların uğradığı zarardan bahsederek de, çatma sonucu diğer gemide veya gemide bulunan eşyalarda zarar meydana gelmişse, zararların 1/4'ü kulüp teminatı kapsamında yer alacaktır.

Bir diğer konuya değinelim. Diğer gemi -diğer gemi dediğim şu: Kulübe kayıtlı gemi dışında diğer kulübe kayıtlı olmayan gemi- veya diğer gemideki yükün gecikmesi nedeniyle doğan zarar söz konusu olursa, çatma sonucunda kulübe üye gemi dışında gemide meydana gelen zararların veya diğer gemideki yükün gecikmesinden meydana gelen zararların 1/4'ü kulüp sigortası teminatı kapsamındadır.

Peki, diğer gemi veya diğer gemideki kullanım kaybından doğan zarar dersek, çatma sonucunda diğer gemide veya gemideki yükte kullanılmamasından doğan, yani gemi yükte

kullanılmadığı için doğan zararların 1/4'ü kulüp sigortası tarafından yeniden bir teminat kapsamı içerisinde bulunmaktadır. Diğer gemi veya diğer gemideki eşya için yapılan müşterek avarya katılma payları ve kurtarma masraflarına katılma payları veya sözleşmeyle kararlaştırılan kurtarma ücreti dersek çatma sebebiyle diğer geminin veya diğer gemideki eşyanın müşterek avarya ve kurtarma masraflarının ödenmesi halinde diğer geminin veya yükün müşterek avarya garme paylarıyla kurtarma katılım payları ve kurtarma ücreti 1/4 oranında kulüp sigortası kapsamında ödenecektir.

Davaya ilişkin masraflar nedir? Avukatlar buna ilişkin masrafları bilebileceklerdir, sigortacının yazılı onayı alınmak şartıyla sorumluluğun sınırlandırılması ve sigortalı kişiye karşı çatmadan doğan sorumluluğuna ilişkin olarak açılmış tazminat davasıyla ilgili olarak yapılan yargılama masrafları, avukatlık eksper ücreti gibi masrafların da 1/4'i kulüp sigortası teminatı kapsamındadır. 'Sister Ship Clause'undan bahsederek -kardeş gemi klozu diye söylüyoruz- çatışan gemilerin her ikisinin de aynı gemi donatanına ait olması veya aynı işletmeye ait olması halinde çatışan gemiler farklı donatanlara ait gemilermiş gibi ya da farklı işletmeye ait gemilermiş gibi kabul edilerek çatma sorumluluğu kapsamında kulüp sigortasının sağlamış olduğu teminattan yararlanırlar. Dolayısıyla karşılıklı sorumluluklar buna göre belirlenecektir. Tekne ve kulüp sigortacılarının sorumluluktan üstlenecekleri pay da buna göre hesaplanır. Kloza göre gemilerin mülkiyetinin aynı olması sigortacıların birbirleriyle olan ilişkisini etkilemeyecektir. Yöneticisi aynı olan gemiler için de bu kloz aslında uygulanır. Klozun uygulama alanı çatmayla sınırlı değildir. O zaman sabit veya yüzer cisimlere çarpma benzeri tüm zararlara da aslında uygulanabilir diyorum. Biraz da onu bahsedelim :

Sabit cisimlere veya yüzer haldeki cisimlere çarpmadan doğan sorumluluk nedir? Kulübe kayıtlı bir geminin limana, loblara, iskeleye, rıhtıma veya benzer her türlü sabit veya yüzer haldeki bir cisme vermiş olduğu zararlar çarpmadan dolayı kayıtlı gemideki yüke gelen zarar kulüp sigortası teminatı kapsamındadır. Bu cisimlere çarpma tekne sigortası anlamında çatma olmadığından tekne sigortasının kapsamı dışındadır. Kulüp sigortası ise, sebebi bir çatma olsun veya olmasın bu hususta tam teminat verecektir. Ancak İngiltere dışındaki ülkelere ait tekne klozları genellikle bu konuda teminat vermektedir ve IHC 2002'de bu zararlardan kaynaklanan 3/4 sorumluluğun tekne sigortası kapsamına alınabileceği kabul edilmektedir. Bu nedenlerle kulüp teminatı geminin tekne poliçesine göre aslında şekillenecektir.

Bu sorumluluğa ilişkin olarak tazminatların tahsil edilebilmesi için söz konusu sorumluluğun kanunda düzenlenmiş olması veya kulübe üye geminin kusurlu seyrüseferi ya da idaresi veya başka kusurlu durumundan meydana gelmiş olması aranır. Kulüp üyesi havuz veya tersanelerin işletmecilerine verdiği teminat mektubunda başka gemi veya benzeri deniz vasıtalarına gelebilecek zararları da taahhüt etmişse, bu zararlar da teminat kapsamına alınacaktır.

Peki, enkazın kaldırılmasına ilişkin masraflar ne olabilir? Kulübe kayıtlı bir geminin enkaz haline gelmesi halinde kanun uyarınca donatandan talep edilebilecek enkazın kaldırılması, enkazın yerinin değiştirilmesi, tahrip edilmesi ya da işaretlenmesi gibi işlemlerden doğan masraflar kulüp sigorta teminatı kapsamındadır. Buna karşın sigortalı kulübün yazılı onayını almadan kayıtlı geminin enkazı üzerindeki haklarını üçüncü şahıslara devrederse, enkaz kaldırma tahrip veya işaretleme yoluyla doğan zararların tazminini kulüpten talep etme hakkını kaybedecektir. Kayıtlı gemideki yükün ziya ve hasarı var mıdır, nasıl değerlendireceğiz? Kulübe kayıtlı gemide navlun sözleşmesi uyarınca ya da üyenin taşınan yükünün çatma sonucunda zarara uğraması ve bu zarardan dolayı donatanın sorumlu olduğuna karar verilmesi halinde kulüp sigorta teminatı bu zararı da kapsamaktadır. Buna karşın taşınan yük donatana aitse ve bu yükün FPA Institute Cargo Clauses, 'Free of Particular Average' klozu uyarınca sigorta edilmiş olması halinde kulüp sigorta teminatı ancak yük teminatını aşan kısım için ödenecektir. Standart konşimento formlarında 'Both to Blame' clause'u yer almaktadır ve charter partiler bu kloza atıfta bulunmakta, buna karşın kulüp kuralları gereğince sigortalı kişinin imzaladığı navlun sözleşmelerinde 'Both to Blame Collision' clause'una yer vermeleri talep edilmektedir.

6102 sayılı yeni TTK madde 1289/2 uyarınca çatma olayı gemi adamlarının geminin sevkine veya teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucu olduğu takdirde donatan kendi gemisinde taşınan yükün ilgililere karşı Türk Ticaret Kanunu 1062/1, 2 ve TTK 1180'de hükümler uyarınca sorumlu olmayacağını belirtmektedir. Dolayısıyla çatmadan kaynaklanan yük zararı için sevk ve idare kusuru definin saklı tutulduğuna ilişkin açıkça bir madde konulmuştur.

TTK madde 1289/2'de getirilen diğer önemli bir düzenleme uygulamada charter partilerde ve konşimentolarda yer alan müşterek kusurlu çatma, 'Both to Blame' klozu, 'Collision' klozu dedik, bunun dışında şunu demek istiyorum: Bu kloz özellikle çatmadan doğan sorumluluğun Amerikan hukukuna göre karar verici ihtilaflarda önem arz ediyor. Çatma sebebiyle yük ilgisinin donatandan veya taşıyandan talep ettiği tazminat TTK madde 1060 ve devamı uyarınca Lahey, Lahey Visby kuralları gereğince madde 4'e orada kural 2 var, teknik kusur defii ileri sürülerek bertaraf edilmektedir. Yük ilgisini çatmada kusur oranına göre diğer geminin donatanına, sigortacısına başvurur diyoruz. Ancak Amerikan hukukunda müşterek kusurlu çatmada her iki geminin kusuru oranında değil, eşit oranda sorumlu olduğunun kabul edilmesi nedeniyle yük ilgisini zararının tamamını diğer geminin donatanından talep etme hakkına sahiptir. Tazminat ödeyen diğer geminin donatanı taşıyana rücu ederek ödemiş olduğu tazminatın yarısını talep edebilmekte. Dolayısıyla Amerikan hukukunda yükü taşıyan geminin çatmaya tek taraflı kusuruyla sebebiyet vermesi halinde teknik defii nedeniyle taşıyan sorumlu tutulamaz. Her iki tarafın da kusurlu olduğu hallerde taşıyan meydana gelen zararın yarısından sorumlu olur. Bu şekilde meydana gelen durumu önlemek amacıyla 'Both to Blame Collision' clause'una başvurulmakta, işbu kloz gereğince diğer gemi donatanının yük ilgisine ödemiş olduğu tazminat nedeniyle yükün taşındığı geminin donatanına rücu etmesi halinde taşıyan aleyhine doğacak tazminatın taşıyan tarafından ödenmesi taahhüt edilmektedir ve teknik kusur defii sonucuna ulaşılmaktadır.

Bir de şunu söyleyeyim: Kayıtlı gemideki yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları. Kayıtlı gemideki yükün müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları ya da özel masrafları taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle tahsil edilemediği takdirde bu masraflar kulüp sigortası teminatı kapsamına dahil edilir. Kirlenmeden doğan zararlar ne olabilir? Kirlenme zararlarından doğan sorumluluk kulüp sigortası bakımından sınırlandırılmıştır. Kulüp sigortası sigorta teminatı her gemi ve kaza başına 1 000 000 Amerikan dolarıdır. Gemi sahibi dilerse Londra sigorta piyasasından aşan kısım için ek sigorta teminatı yaptırabilmekte, çatma sonucunda sigortalı gemiden petrol ve diğer tehlikeli maddenin bırakılmasından veya bu maddelerin sızmasından doğan kirlenme sorumluluğu veya böyle bir tehlikeyi asgariye indirmek ya da kirlenmenin temizlenmesini sağlamak amacıyla alınan tedbirlere ilişkin masraflar ve bu suretle alınan tedbirlerin sigortalının malına verdiği her türlü ziya ve hasar kulüp teminatı kapsamında olacaktır.

Devlet teminatından bahsedecektim. Sözleşmeden doğan sorumluluk ve tazminatlar nedir? Üyenin kayıtlı gemisiyle hizmetin ifasını garanti etmek amacıyla ölüm, yaralanma, hastalık veya mala gelen hasardan sorumlu olacağını garanti eden sözleşmede öngörülen sorumlulukları kulüp teminatı kapsamına alınmıştır. Buna karşın kulübün üyenin bu sözleşmeden doğan sorumluluklarını kabul edebilmesi için üyenin üzerine aldığı sorumlulukları içeren sözleşmenin kulüp yöneticileri tarafından onaylanmış olması ve kulübün sözleşmeyle ilgili olarak ileri sürdüğü tekliflerin üye tarafından kabul edilmesi gereklidir. Hayat kurtarma nedir? Kayıtlı geminin kurtarılması esnasında kayıtlı geminin sahibi hayat kurtarma ödemekle yükümlü olacak. Bu sorumluluk kulüp teminatı kapsamında olacaktır.

Korsanlığa ilişkin bir kloz var. Kulüp kuralları korsan tanımı yapmamakta aslında ya da kurallardan hariç tutmak suretiyle bahsetmemekte, ancak korsana ait hükümler ölüm, yaralanma, hastalanma, travma ve stres tedavisi, mürettebat değişimi ve eve geri dönme halinde kulüp teminatı kapsamına girmektedir. Donatanın kusurundan veya ihmalden doğan kirlenme varsa enkaz kaldırma yük sorumluluğu, müşterek avarya gibi durumlarda kulüp sigortası teminatı söz konusu olacaktır. Uluslararası sözleşmelere ilişkin olarak sınırsız sorumluluk hallerinde eğer kanunda varsa 'Intentional Act' savunmasıyla defide bulunulabilir. Buna karşı bazı sorumluluklar teminat kapsamından çıkarılmıştır. Bazı savaş silahlarının kullanımı halinde özellikle kulüp maddelerinde belirtilen silahlar söz konusu olduğunda ya da benzer savaş silahları söz konusu olduğunda teminat kapsamı dışında tutulmaktadır. Ayrıca korsan saldırısından doğan sorumluluklar kulüp teminat kapsamı dışında bırakılmamıştır. Ancak terörizme ilişkin olaylar teminat kapsamı dışında tutulmuştur. Donatanın savaş riskine ilişkin teminatı kapsamında savaş silahları torpido, mayın, bomba, roket, patlayıcı ve top mermisidir aslında, bu konuda sorumluluklar genelde donatanın savaş riskine ilişkin kulüp teminatında yer almaktadır. Bazı P&I kulüpleri savaş riskine ilişkin olarak kabul ettiği korsanlığı risk tehlike adı altında özel bir madde ile düzenlemektedir.

Bir de yeni değişiklikler var mı İngiltere’de P&I clublara ilişkin olarak diyerek İngiltere’deki ünlü Thomas Miller’la bağlantı kurdum. Şubat 2014’te P&I club’ın yapısına ilişkin değişiklikler olacak. Çok keskin değişiklikler olmadığını söyleyebilirim. Tebliğ halinde sunduğumuzda bu detayları açıklayacağım. Sizi daha fazla tutmak istemiyorum. Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

**Av. ALİ HAYDAR PERÇİN-** Biz de teşekkür ediyoruz. Önceki konuşmacılarımızın bolca kullandığı süre nedeniyle son konuşmacılarımıza biraz daha az vakit kaldı, ama buyurunuz, olabildiğince zamanı da verimli kullanmaya çalışarak.

**MURAT İŞIKLI-** Benim bir sunumum yok, perdeyi kaldırabiliriz. Işıkları da yakabiliriz, zaten saat bir hayli ilerledi. Ben değerli konuşmacılarımıza, hocalarımıza teşekkür ediyorum. Uygulamacı olarak burada yer alıyorum. Deniz sigortaları doğası gereği uluslararası nitelikte, buna bağlı olarak da uluslararası kural, teamül ve uygulamalara tabi. Bu özellik deniz sigortalarına ilişkin kuralların düzenlenmesinde uluslararası alandaki değişiklik ve benzerlerine kolayca uyum sağlayabilecek ve olabildiğince esnek bir yapının benimsenmesini gerektirmektedir. Nitekim 1 Ağustos 1996 tarihli tekne poliçesi genel şartlarında böyle bir yaklaşım izlenmiş ve genel şartlarda sadece genel nitelikte bazı hükümler yer alırken gerek sağlanan teminatın, gerekse diğer bazı önemli sözleşme hükümlerinin düzenlenmesi anılan genel şartların C7 maddesi uyarınca eklenecek özel şart niteliğindeki İngiliz Instute Tekne klotlarına bırakılmıştır.

6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanununun sigorta hukukunu düzenleyen 5. kitabında yer alan 1264. maddede amir sigorta ettiren zararına değiştirilemez hükümler getirilerek sigorta sözleşmesine ilişkin serbesti alanı büyük ölçüde kısıtlanmıştı. Bu yasal sistematik ülkemizde mevcut değişikliği sürecinin oldukça güç ve yavaş olduğu da göz önüne alındığında deniz sigortaları uygulamacıları için hep önemli bir sıkıntı kaynağı olagelmıştır. 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununda yukarıda anılan sözleşme serbestisinin daraltılmasına ilişkin sorun bu kez de koruyucu hükümler kavramıyla daha da ağırlaştırıldığı gibi, eski Türk Ticaret Kanununda deniz sigortaları ayrı bir bölümde kendine has özellikleriyle değerlendirilirken, yeni kanunda genel hükümler zarar mal sigortalarına tabi kılınarak ciddi uygulama sorunları yaratıldığını düşünmekteyim.

Bir başka husus: Kanunun her ne kadar uluslararası sözleşmelerle uyum sağlasa da ne yazık ki genel şartların bu uyumun çok gerisinde kaldığını düşünüyor. Bu uyumsuzluğu ileride yaşanması muhtemel karışıklıkları ortadan kaldırabilmek için 96 yılında yazılan Tekne Sigortası Genel Şartlarının, 53 yılında yazılan Emtia Sigortası Genel Şartlarının ve son olarak 19. Yüzyılda yazılmış olan ve bu nedenle okunduğunda da kimsenin anlamadığı Kıymet Sigortası Genel Şartlarının yeni kanuna uyumlu olarak bir an önce değiştirilmesi ve yeniden yazılması gerektiğini belirtmek istiyorum. Benim de üyesi bulunduğum birlik Türkiye Sigorta Şirketleri Birliği Nakliyat Komitesi tarafından bu çalışmanın başlatılmış olduğunu ve yakında çalışmanın tamamlanarak ilgili yerlerle paylaşılacağını da belirtmek isterim.

Bunun yanı sıra yeni kanunun getirdiği temel yeniliklere de değinmek gerekirse, deniz ticareti bakımından deniz ticaret hukukuna ilişkin olarak reform niteliğinde geniş çaplı değişiklikler yapılmış. Bu reform kapsamında bir taraftan mevcut kurumlar ve hükümler yenileştirilmiş, bir taraftan da yasaya modern kurumlarla hükümler eklenerek, eskimiş hükümler ayıklanarak artık işlevi kalmamış kurumlar yasa metninden çıkartılmıştır. Ek olarak uluslararası sözleşmelerle de uyum sağlanmıştır. Şu anda uygulamada ne gibi sorunlar yaşamaktayız ve yeni Türk Ticaret Kanunuyla birlikte bu sorunlar ne gibi değişikliklere uğraşarak ortaya çıkmaya başlayacak, bazı kanunun maddeleri üzerinde ele almaya çalışacağım. Madde 1402 karşılıklı sigorta, maddeyi bir hatırlayalım: *“Birden çok kişinin birleşerek içlerinden herhangi birinin belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi, borçlanmaları karşılıklı sigortadır”* diyor. Karşılıklı sigorta faaliyeti ancak kooperatif şirket şeklinde yürütülebilir. Şimdi bu maddeyi almak istememin sebebi maddenin aslında P&I mantığını tanımlamakta olması, P&I, bir başka deyişle teknelerin sorumluluk sigortaları deniz sigortacılığında olmazsa olmaz kavramlardan biridir. P&I kulüplerinin işleyişlerine göre de üyelerden her biri belirli bir primi ödemekte, içlerinden zarar görenin bu zararıyla oluşturulan bu havuzdan karşılanmakta. Bu aşamada henüz daha kurulum aşamasında olan Türk P&I şirketinin de müjdesini vermek gerekir. Zannederseniz yeni yılda çalışmalarına başlayacak olan sigorta şirketinin buradan sizin huzurunuzda hayırlı olmasını diliyorum.

Konumuz açısından P&I kulüpleriyle sigorta şirketlerinin her zaman etkileşim altında olduklarını söylemem lazım. Geminin sorumluluk sigortacısı olması nedeniyle yük sigortacıları açısından rücu aşamasında, çatışma sorumluluğu açısından tekne sigortacılarıyla yine rücu aşamasında, ek olarak sigorta konusu tekniği verilecek hizmetin kurtarma, yardım mı, yoksa enkaz kaldırma mı olduğunun tespiti aşamasında yine tekne makine sigortacılarıyla P&I kulüpleri hep karşı karşıya geleceklerdir. Sigortalılar açısından baktığımızda en fazla karşılaşılan durum sigortalı gemiye verilecek hizmetin kurtarma, yardım mı, yoksa enkaz kaldırma mı olacağına karar verilmesidir. Bir başka deyişle gemi kurtarmaya değer bir gemi midir, yoksa artık geminin tam ziya olduğuna hükmedilmiş ve yapılacak hizmet enkaz kaldırma mıdır? Bunun en basit cevabı geminin hasarlı haldeki değerinin ne olduğudur. Eğer geminin kurtarılması için yapılacak masraflar kurtarıldıktan sonraki geminin piyasa değerinden fazla olacaksa, oluyorsa, o gemi kurtarılmaya değer bir gemi değildir. Böyle bir durumda gemi hükmi tam ziya olmuş kabul edilir ve yapılan işlemin masrafları P&I tarafından karşılanır. Bu işlemin de adı artık kurtarma, yardım değil, enkaz kaldırmadır. İşlemin adının ne olacağı bırakma beyanına verilecek cevaba göre şekillenir. Sigortalı donatan, tekne makine sigortacısına bırakma beyanında bulunur ve geminin mülkiyetini sigortacıya bırakmak ister. Eğer sigortacı bu beyanı kabul ederse geminin aitliğini kabul etmiş olur, beyanı kabul etmezse gemi sigortalının üzerinde kalır ve bunun artık ikinci bir adımı yoktur. Süreç bu arada burada nihayetlenir.

Sözleşmenin yapılması sırasında susmanın değerlendirildiği 1405. madde var. Yine maddeyi kısaca hatırlamamız gerekirse: *“Sigortacıyla sigorta sözleşmesi yapmak isteyen kişinin sözleşmenin yapılması için verdiği teklifname, teklifname tarihinden itibaren 30 gün içinde reddedilmemişse, sigorta sözleşmesi kurulmuş sayılır”* diyor. Bu madde sefer poliçesi olan nakliyat poliçeleri açısından değil, ancak süre poliçesi olan tekne poliçeleri açısından dikkat edilmesi gereken bir madde. Tekne sigortacısı yazılı olarak sunmuş olduğu teklife karşılık sigortalısından almış olduğu bazı düzeltmeler sonrasında oluşturulan karşı teklif sayılabilecek cevabi yazıya 30 gün içerisinde itiraz etmezse, sözleşme kurulmuş sayılacaktır. Hemen hemen tüm süre poliçeleri açısından da durum aynı şekildedir. Sigortacılar sigortalılarından almış oldukları yazılı karşı teklife eğer olumlu bakmıyorlarsa, 30 gün içerisinde teklife itiraz etmelidirler.

1408. madde: Sigorta menfaatinin yokluğu. Maddenin 1. fıkrasında şöyle söylüyor: *“Sigorta sözleşmesinin yapılması anında sigortalıdan menfaat mevcut değilse, sigorta sözleşmesi geçersizdir”* Sözleşmenin yapıldığı anda var olan menfaat sözleşmenin süresi içerisinde ortadan kalkarsa, sözleşme o anda geçersiz olur diyor. 2. fıkra: *“1470. madde hükmü saklıdır”* diyor. 1470. maddeye bakalım: *“Sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi halinde aksine sözleşme yoksa sigorta ilişkisi sona erer”* diyor. Şimdi emtia sigortacıları açısından son derece sıkıntılı bir durum söz konusu. Bilindiği gibi taşınmakta olan bir mal bu sırada bir başkasına satılabilir ve o andan itibaren de mal üzerindeki menfaat dolayısıyla sigorta sözleşmesinin tarafı olan kimse bir başka deyişle menfaatler yeni mal sahibi olmaktadır. Düzenlenen yeni konşimentolarda da bu durum kolaylıkla ispat edilebilmektedir. Sözleşmenin yapılmasından sonra meydana gelecek olan menfaat değişikliklerinin dikkate alındığı bir düzenleme yapılması, özellikle emtia sigortalarında sözleşmenin başlangıcı aşamasında menfaatin bulunmasının şart olmadığına dikkate alınması gerekmektedir. Aksi durumda emtia sigortacıları poliçelerine otomatik çıkacak bir not basmak zorunda kalacaklar. Bu nota göre de malın satılması sonucu sigorta poliçesinden doğacak hakların da yeni malike geçeceği belirtilmeli. Böylece 1470. maddede belirtilen *“aksine sözleşme yapılma”* hali gerçekleştirilmiş olur.

Maddi 1408 özellikle abonman sigortaları açısından büyük sorunlar yaratabilir. Çünkü bu sigortalarda sigorta konusu mal çoğu zaman henüz üretilmemiştir, yoktur. Bu sebeple bunun üzerinde sigorta yaptırıldığı sırada mevcut olan bir menfaatten de söz edilemeyecektir. Zamanaşımı üzerinde çok konuşuldu. Biz sadece şu açıdan yaklaşmak istiyorum: *“Sigorta sözleşmesinden doğan bütün istemler alacağın muaccel olduğu tarihten başlayarak iki yıl ve 1482. madde hükmü saklı kalmak üzere sigorta tazminatına ve sigorta bedeline ilişkin istemler her halde rizikonun gerçekleştiği tarihten itibaren 6 yılı geçmekte zamanaşımına uğrar”* diyor madde. Tekne poliçesi genel şartları C6 maddesindeyse *“sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler hasar tarihinden itibaren 2 yılda zamanaşımına uğrar”* diyor. Şimdi bu madde yeni kanunla uyumlu hale getirilmek zorunda, çünkü zamanaşımı hasar değil, muacceliyet tarihinden itibaren hesaplanacak. Tüm konuşmacıların söylediği gibi hasar tarihinden itibaren işleyecek tavan süreyle 2 yıl değil, artık 10 yıl.

1427. madde tazminat ödeme borcu ki bizim açımızdan en sıkıntılı maddelerden biri olarak görüyorum. 5 fıkra var. Şöyle bir hatırlamak yine şart, çünkü üzerinde konuşacağız, ona göre yorumlayacağız: “Aynen tazmine ilişkin sözleşme yoksa sigorta tazminatı nakden ödenir” denilmekte 1 maddede, 2. maddede “sigorta tazminatı veya bedeli rizikonun gerçekleşmesini müteakip ve rizikoyla ilgili belgelerin sigortacıya verilmesinden sonra sigortacının edimine ilişkin araştırmaları bitince ve her halde 1446. maddeye göre yapılacak ihbardan 45 gün sonra muaccel olur. Can sigortaları için bu süre 15 gündür, sigortacıya yüklenemeyen bir kusurdan dolayı inceleme gecikmişse, süre işlemez” diyor. 3. fıkra: “Araştırmalar 1446. maddeye göre yapılacak ihbardan başlayarak 3 ay içinde tamamlanamamışsa, sigortacı tazminattan veya bedelden mahsup etmek üzere tarafların mutabakatı veya anlaşmazlık halinde mahkemece yaptırılacak ön ekspertiz sonucuna göre süratle tespit edilecek hasar miktarının veya bedelinin en az yüzde 50’sini avans olarak öder” diyor. 4. fıkra: “Borç muaccel olunca sigortacı ihtara gerek kalmaksızın temerrüde düşer” demektedir ve son fıkra 5. fıkra: “Sigortacının temerrüt faizi ödeme borcundan kurtulmasını öngören sözleşme hükümleri geçersizdir” diyor.

Şimdi mevcut düzenlemenin tüm sigorta türlerini kapsadığını düşündüğümüzde hasar tespitinin çok uzun süreler gerektirdiği, belgelerin toplanması için çok uzun süreler içinde yapıldığı emtia ve tekne sigortaları açısından sıkıntı yaratacağını düşünüyorum. 2. fıkranın son cümlesiyle 45 günlük sürenin işleminin durabileceği belirtildiğinden bu durum tekne ve emtia sigortaları açısından da uygun hale geliyor. Tabii nasıl yorumlanacağına bakmak lazım. 3. fıkrada belirtilen avans ödemesinin mutlaka hasarın sigortalı bir riskten kaynaklanması şartına bağlanması gerekir. Oysa Türk Ticaret Kanunu 1427’nin 3. fıkrasında avans ödemesi için sadece araştırmaların tamamlanamamış olmasını yeterli görmekte, araştırmalar en başta sigortacının gerçekleşen riziko dolayısıyla sorumlu olup olmadığını, yani teminatı işletmesinin gerektirip gerektirmediğini anlamak için yapılmalı. Teminata giren bir halin söz konusu olduğu belirlenmeden sigortacının ödeme yapmak zorunda bırakılmasına imkân verilmemeli. En bariz örneği bir müşterek avarya olayında dispatch raporunun hazırlanması çok uzun süreler alabilmekte.

Zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma yükümlülüğü var madde 1448’de, şimdi maddenin 1. fıkrasında belirtilen “gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlar” diye bir ibare var. Şöyle diyor 1. madde: “Sigorta ettiren rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması veya sigortacının üçüncü kişilere olan rücu haklarının korunabilmesi için imkânlar ölçüsünde önlemler almakla yükümlüdür. Sigorta ettiren sigortacının bu konudaki talimatlarına olabildiğince uymak zorundadır” Şimdi gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlar ibaresi tehlikeli bir ibare, bazı suiistimalleri yaşatabilir. Özellikle tekne sigortalarında sıkça başvurulabileceği düşünülen bu madde sayesinde birçok tazminat ödemesiyle karşı karşıya kalınabilir. 3. fıkradaysa yapılan harcamaların faydalı bir sonuç doğurmaması durumunda dahi karşılanması gereken masraflar olduğu belirtiliyor. Şimdi sigortacı faydalı bir sonuç elde edemediyse, yani no cure no pay şartı ortadan kaldırıldıysa, birçok masrafı ödemesini gerektirebilecek yine bir tehlikeli durumla karşı karşıya kalır. Bu noktada uygulamada yanlış yorumlanan bir husus var. Bunun üzerinde durmak lazım. Bir olay meydana geldiğinde sigortalı diyor ki: Ben hiçbir şey yapmayayım, her şeyi sigortacı yapsın. Şimdi bu mümkün değil. Özellikle yük sigortalarında karşılaşılan bu durumda henüz sigortacının araştırma ve incelemeleri tamamlanmadığı gibi yasal halefiyet de daha gerçekleşmemiş. Unutulmamalı ki sigortacı poliçede sayılan risklerden birinin gerçekleşmesi sonucu ortaya çıkan sigortalısının zararını poliçe şartları dahilinde karşıladıktan sonra karşıladığı oranda sigortalısının yerine geçerek olayda kusuru olan kimselere karşı talepte bulunabilir. Öncelikle hasarın yakın sebebi tespit edilmek zorunda.

Bir önemli madde üzerinde daha durayım, ondan sonra toparlayacağım. Sigorta bedeli var madde 1461 ve 1460’ta geçen, 1460’ta deniliyor ki: “Sigorta değeri sigorta olunan menfaatin tam değeridir” 1461’deyse: “Sigortacının sorumluluğu sigorta bedeliyle sınırlıdır. Sigorta bedeli rizikonun gerçekleştiği andaki sigortalı menfaatinin değerini aşsa bile sigortacı uğranılan zarardan fazlasını ödemez” Şimdi bu iki madde bir karışıklık yaratıyor. 1460. maddede hangi zamanda sorusuna açıklık getirilmeli, aksi durumda 1461’le çelişme ortaya çıkıyor. 1461’se son derece isabetli bir madde, çünkü sigortacının yükümlülüğü sigortalının parasal menfaatinde ortaya çıkan azalmayı yerine koymak olmalı. Şimdi bu maddede belirtilen de rizikonun gerçekleştiği anda bedelin değerden yüksek olduğu durumda bedelin değil, gerçek zararın ödenmesi gerektiğinin belirtilmesi sebepsiz zenginleşmenin önüne geçmekte. Yine bu noktada uygulama açısından

kariştirilən bir poliçe çeşidinden bahsetmek istiyorum. Mutabakatlı poliçelerin yapılmasında amaç poliçenin yapıldığı sırada bedelle değer arasındaki uyumu gösterebilmek, sigortalıyla sigortacı bazen sigorta konusu teknenin sigorta bedeli üzerinde anlaşamayabiliyorlar. Ticari bir mal olmadığı ve bu nedenle faturası bulunmadığı için teknelerin bedelinin görülebileceği bir vesika da yok. Bu nedenle sigortalının belirttiği değerle sigortacının belirlemiş olduğu bedel arasında fark oluşabiliyor. Bunu ortadan kaldırabilmek için sigortalıyla sigortacı üçüncü bir kişinin çalışmasına ihtiyaç duyuyorlar ve genellikle de bir eksperden sigorta konusu teknenin piyasadaki değerinin belirlenmesi için bir çalışma yapılması isteniyor. Bu çalışma sonucu belirlenen değer çalışmanın yapıldığı o günkü değeri gösteriyor ve mutabakatlı değerli olarak poliçede yer alabiliyor. Bu unutulmamalı ki bu değer sigortanın başlangıcındaki değer ve üzerinde mutabık kalınan. Sigorta süresi içinde bu değeri etkileyecek bir durum ortaya çıkmamışsa, bütün süre içerisinde geminin değerinin aynı kaldığı düşünülebilir. Ancak yukarıda da belirtmeye çalıştığım gibi eğer bir navlun krizi, bir olumsuzluk ortaya çıkıp da değerinde ciddi bir düşüş söz konusu olmuşsa, artık poliçedeki mutabakatlı değer notuna istinaden geminin değerinin hâlâ poliçede yazılı olan değer olduğu düşünülmemelidir. 1461. madde bu açıdan bakıldığında son derece isabetlidir.

Sözlerime son verirken şunu belirtmek istiyorum: Sonuç olarak deniz sigortalarının 4 farklı kaynağı olduğunu kabul etmek gerekir. Bunlardan bir tanesi yerel kanunlar, bir diğeri uluslararası anlaşmalar, genel şartlar ve özel şartlar kullanımı bu branşa yön vermekte, uygulamalar bu hususların gölgesinde vücut bulmaktadır. Aslında en önemlisi bu unsurların yön vermesiyle oluşan yerleşik kararlar bütünü, içtihat adını verdiğimiz bu kararlar bütünüün oluşması zaman alacak. Bu süreçte yapılması gereken elbirliğiyle doğru ve makul olanı yaratma çabası olmalıdır. Ben sözlerimi burada tamamlıyor ve tüm dinleyenleri saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

**Av. ALİ HAYDAR PERÇİN-** Evet, biz de Sayın Işıklı'ya teşekkür ediyoruz sunumu için. Buyurunuz Sayın Çınar.

**ÖMER ÇINAR-** Hepinize iyi akşamlar dilerim en başta. Saygıdeğer hocalarım ve bütün katılımcılar söylenecek her sözü söylediler, ama ben de P&I poliçelerinin nasıl olması gerektiği konusunda veya nelere dikkat edilmesi konusunda birkaç kelam etmek isterim.

Şimdi armatörlük birçok insana cazip gelen bir şey ve çoğu insana sorsanız armatör olmak ister misiniz, büyük bir ihtimalle hepsi evet diyecek, ama maruz kaldıkları riskleri öğrenirlerse, herhalde hiç kimse kolay kolay armatör olmak istemez. Arzu Hocam burada detaylı bir şekilde anlattı bir armatörün nelere maruz kalabileceğini ve işte bunların en önemlisi çatma, çatışma, ölüm, yaralanma mevzuları ve iyi bir poliçeniz yoksa ve başınıza böyle bir olay geldiğinde çok ciddi risklerle karşı karşıya kalabilirsiniz. Mesela, birçok poliçede yaralanmalarda alt ve üst limitler koyuyorlar veya ölümlerde. Şimdi burada firma ismi vermek istemiyorum, ama böyle bir olay olduğunda ve sizin poliçeniz bu alt ve üst limitlerin arasındaysa, çok ciddi bir bedel ödemeye karşı karşıya kalabilirsiniz. Bir örnek vermek gerekirse, bir armatörün bir hasarı olmuştu yaralanma, 200 000 dolardı, ama poliçesindeki limit 100 000'di, yani 100 000 dolara kadar olan riskleri karşılıyor. Bu durumda armatör geri kalan 100 000 doları cebinden vermek zorunda kaldı, ama iyi bir poliçede armatörün cebinden hiçbir şey çıkmaması gerekir. Sadece primlerini öder, bir de artı muafiyetini öder. Tabii burada armatörü yönlendirmesi gereken kişi onun brokırı ve ona iyi hizmet vermesi için bunların baştan söylenmesi gerekiyor, ama maalesef günümüzde tabii bunu söylemek ne kadar doğru, onu da bilmiyorum, her şeyin artık kuruşu kuruşuna hesaplandığı bir denizcilik sektöründe armatörler her zaman en düşük teklifi almayı seçiyorlar. Tabii onları da suçlamıyoruz bu konuda, çünkü son 5 yılda böyle büyük bir kriz içindeler ve her şeyi minimize etmeye çalışıyorlar, ama biraz sigortaya farklı bakmalarını rica ediyoruz.

Sigorta biraz daha diğer kalemlerden farklı olması gerektiğini düşünüyorum. Normalde bize telefon açıyorlar veya görüştüğümüz zaman diyorlar ki: *"Bizim bütçemiz 30 000 dolar, biz 30 000 dolardan fazla para ayıramayız"* siz de şimdi armatörü 30 000 dolarlık bir şey yapmaya çalışıyorsunuz, ama bu ne kadar doğru? Normalde armatörün bizi bu konuda rahat bırakması gerekiyor ki biz 40 000-50 000 dolarlık belki bir poliçe sunacağız kendisine, ama bunun karşılığında cebinden bir kuruş para çıkmayacak. Normalde zaten günümüzdeki uygulama buraya doğru dönüyor. P&I kuruluşları normalde tarihsel sürece bakıldığında kâr amacı gütmeyen kuruluşlar olması gerekiyor, ama son zamanlarda artık P&I kulüpleri kâr amacı güden kuruluşlara doğru gidiyor. Eskiden birçok kulübün, müçül kulübün şu anda fiks premium ... (71.05) fasilitisi var, yani fiks premium kulüpleri var ve buraya doğru giden bir süreçte her şeyin artık para olduğu bir dönemde biz müşterilerimize en iyi hizmeti vermek için zorlanıyoruz. Çünkü bize hep

sordukları şey: Ne kadar ödeyeceğim, ne kadar ödeyeceğim, ama bir riske maruz kaldıklarında bu sefer ödedikleri para akıllarına gelmiyor. Yenileme yapılacağı zaman baktıkları şey prim, bir hasar olduğunda bu poliçe bizi ne kadar sorumluluk altına alıyor veya almıyor gibi sorularla karşı karşıya kalıyoruz, ama dediğim gibi yapılması gereken şey brokırılarını bu konuda biraz rahat bırakmaları ve onlara iyi bir poliçe temin etmelerini sağlamaları.

Normalde dediğim gibi bir poliçe 30 000 dolara mal olduğunu varsayarsak, iyi bir poliçe de dediğim gibi 50 000 dolara mal olur. Siz bu 50 000 doları verirsiniz bir sene boyunca cebinizden bir kuruş bir şey çıkmayacak. Normalde mesela, örnek vereyim: Bir Kuzey Afrika limanlarında ödenmesi gereken muafiyet 15 000 dolar veya 20 000 dolar civarlarında bir şey, bir gemi oraya gittiğinde bir hasar çıktığında 15 000-20 000 dolar prim, işte muafiyet ödemek zorunda kalıyor, ama normalde iyi bir P&I poliçesinde hiçbir şekilde ayrı ayrı liman belirtilmez, bütün limanlar aynıdır. 5 000 dolar veya 10 000 dolar, ama burada işin ucuzuna kaçıldığı zaman düşük primli, ama yüksek muafiyetli poliçeler alıyorlar ve sene içinde bir veya iki prim olduğunda 15'er bin, 20'şer bin dolar muafiyet veriyorlar ve sene sonunda ödedikleri prim bakıyorsunuz, 60 000-70 000 dolarlara geliyor. Normalde iyi bir poliçenin armatörün cebinden sadece ödediği prim ve ufak cüzi miktarda muafiyet çıkartması gerekiyor.

P&I poliçelerinde belki yapılması gereken bir şey belki bir standardizasyona doğru gidilmesi gerektiği, yani aslında şu an öyle bir çalışma var. Müsteşarlığın yayınladığı bir liste var, 25 tane kulüp var içinde, ama belki bunun biraz daha daraltılması gerektiğini düşünüyorum. Yani bir bakıyorsunuz, bir poliçe 1 000 000 dolar limitli veya 2 000 000 dolar limit of liability'si var, ama mesela, öyle bir gemi belki 5 000 000 dolar, 6 000 000 dolarlık bir hasara sebebiyet verebilir. Bir çatma, çatışma olduğunda iki gemi birden batarsa, burada kurtarma, kirlilik, yük, mürettebat masrafları çok yüksek rakamlara çıkıyor ve o zaman P&I sigortası diyor ki: Senin limitin 2 000 000-3 000 000 dolar, ama çıkan masraf 6 000 000-7 000 000 dolar, aradaki 3 000 000 dolar sigortacıya değil, armatörün üzerine kalıyor. İyi bir poliçe olduğunda armatörün üzerinde hiçbir şeyin kalmaması gerekiyor. Benim şu anda söyleyeceklerim bu kadar, sormak istediğiniz bir soru varsa bekleyebilirim.

**Av. ALİ HAYDAR PERÇİN-** Sizlere de, konuşmacılara da teşekkür ederiz. Toplantımızı kapatabiliriz.