**T.C.**

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

# “KULÜP SİGORTASI (P&I) ÇERÇEVESİNDE EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI HALİNDE TEMİNATIN KAPSAMI”

Yüksek Lisans Tezi

GÖKTUĞ BURUCUOĞLU

Ankara, 2019

**T.C.**

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

# "KULÜP SİGORTASI (P&I) ÇERÇEVESİNDE EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI HALİNDE TEMİNATIN KAPSAMI"

Yüksek Lisans Tezi

GÖKTUĞ BURUCUOĞLU

16911914

Tez Danışmanı

DOÇ. DR. İSMAİL DEMİR

Ankara, 2019

**T.C.**

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

# "KULÜP SİGORTASI (P&I) ÇERÇEVESİNDE EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI HALİNDE TEMİNATIN KAPSAMI"

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı

DOÇ. DR. İSMAİL DEMİR

**Tez Jürisi**

Adı ve Soyadı İmzası

1-

2-

3-

**Tez Savunması Tarihi**

**T. C.**
**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Doç. Dr. İsmail Demir'in danışmanlığında hazırladığım "Kulüp Sigortası (P&I) Çerçevesinde Eşyanın Zıyaı Veya Hasarı Halinde Teminatın Kapsamı (Ankara, 2019)" adlı yüksek lisans tezimdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

**GÖKTUĞ BURUCUOĞLU**

# İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER ..... i

KISALTMALAR CETVELİ ..... vi

## GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ ..... 1

II. KAPSAM VE SINIRLANDIRMA ..... 4

III. İNCELEME YÖNTEMİ ..... 6

## BİRİNCİ BÖLÜM

## DENİZ SİGORTALARI

I. TARİHÇESİ ..... 8

A. DENİZ SİGORTALARININ DOĞUŞU ..... 8

B. TEKNE KULÜPLERİNİN KURULUŞU ..... 10

C. KORUMA VE TAZMİN KULÜPLERİNİN KURULUŞU ..... 11

II. TANIMI VE ÇEŞİTLERİ ..... 15

A. TANIMI ..... 15

1. İngiliz Hukukunda ..... 15

2. Türk Hukukunda ..... 17

B. ÇEŞİTLERİ ..... 17

1. Genel Olarak ..... 17

2. Tekne ve Makine Sigortası ..... 19

3. Yük Sigortası ..... 19

4. Harp ve Grev Sigortası ..... 20

5. Navlun, Demuraj ve Himaye Sigortası ..... 21

6. Kulüp Sigortası ..... 22

## İKİNCİ BÖLÜM

## KULÜP SİGORTASI

I. TANIMI ..... 23

II. HUKUKİ NİTELİĞİ ..... 26

III. TARAFLARI ..... 33

A. KULÜP ..... 33

1. Genel Olarak ..... 33

2. Kulübün Yapısı ..... 35

B. ÜYE ..... 37

IV. TARAFLARIN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ ..... 39

A. KULÜBÜN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ ..... 39

1. Taleplerin Karşılanması ..... 39

2. Mali Güvence Sağlama ..... 41

3. Tazminat Ödeme ..... 42

B. ÜYENİN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ ..... 43

1. Prim Ödeme ..... 43

2. İlk Önce Ödeme Kuralı ..... 45

3. İhbar ..... 46

4. Garantiler ..... 47

5. Koruma Tedbirleri Alma ..... 48

V. KULÜP SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI ..... 48

VI. KULÜP SİGORTASINDA UYUŞMAZLIKLAR ..... 49

A. KULÜP İLE ÜYE ARASINDAKİ ..... 49

B. KULÜP İLE ZARAR GÖREN ÜÇÜNCÜ KİŞİ ARASINDAKİ ..... 50

1. Genel Olarak ..... 50

2. Türk Hukukunda Doğrudan Dava ..... 52

## ÜÇÜNÇÜ BÖLÜM

## EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI HALİNDE

## TEMİNATIN KAPSAMI

I. KULÜP SİGORTASI TEMİNATI ..... 53

A. TEMİNATIN KAPSAMINDAKİ HALLER ..... 53

1. Genel Olarak ..... 53

2. Takdir Yetkisi ..... 56

B. TEMİNAT DIŞINDA BIRAKILAN HALLER ..... 57

C. TEMİNAT SÜRESİ ..... 59

1. Teminatın Başlaması ..... 59

2. Teminatın Sona Ermesi ..... 59

D. *INTERCLUB* ANLAŞMASI ..... 61

II. EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI ..... 64

A. GENEL OLARAK ..... 64

B. ZIYA ..... 68

C. HASAR ..... 70

III. TAŞIYANIN SORUMLULUĞU RİZİKOSU ..... 71

A. GENEL OLARAK ..... 71

B. BAŞLANGIÇTAKİ ELVERİŞSİZLİKTEN SORUMLULUK RİZİKOSU ..... 78

C. TEMİNATIN ŞARTLARI VE İSTİSNALARI ..... 79

1. Sorumluluğa Uygulanacak Hukuk ..... 80

2. Sapma ..... 82

3. Güverte Yükü ..... 85

4. Konişmento ..... 87

5. Nadir ve Değerli Eşya ..... 105

6. Eşyanın Kararlaştırılandan Başka Bir Liman veya Yerde Boşaltılması ..... 106

7. Dökme Yük Boşaltılırken Meydana Gelen Eksiklik ..... 108

8. Geminin Yükleme Limanına Varmaması ya da Geç Varması ..... 109

9. Geç Teslim ..... 110

10. Üyeye Ait Eşya ..... 112

11. Önleyici Tedbirler ..... 112

12. İlave Elleçleme Masrafları ..... 115

13. Diğer Hususlar ..... 115

14. Ek Teminatlar ..... 118

IV. ÇATMADAN DOĞAN SORUMLULUK RİZİKOSU ..... 118

V. MÜŞTEREK AVARYA RİZİKOSU ..... 120

SONUÇ ..... 123

ÖZET ..... 127

ABSTRACT ..... 128

KAYNAKÇA ..... 129

EKLER ..... 144

## KISALTMALAR CETVELİ

art. : Article

aşa. : Aşağı

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

Bkz. : Bakınız

Bolero : The Bill of Lading Electronic Registry Organisation

C. : Cilt

CIF : Cost, Insurance, Freight

CIM : Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999

Cir. : Circuit

CMI : The Comite Maritime International

CMR : Convention on the Contract for the International Carriage of Goods, 1956

Co. : Company

Corp. : Corporation

Çev. : Çeviren

dn. : Dipnot

Eng. : English

ER : English Report

ESS : Electronic Shipping Solutions

et. : Erişim Tarihi

etc. : Et cetera

EU : European Union

F. : Federal Reporter

F. Supp. : Federal Supplement

GT : Groston

IG : International Group

IMO : International Maritime Organization

Inc. : Incorporation

Incoterms : International Commercial Terms

Iss. : Issue

Ltd. : Limited

M. Ö. : Milattan Önce

m. : Madde

MIA : Marine Insurance Act

No. : Number

Rep. : Report

RG. : Resmî Gazete

s. : Sayfa

S. : Sayı

SDR : Special Drawing Rights

TTK : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

USD : United States Dollars

v. : Versus

vb. : Ve benzeri

vd. : Ve devamı

Vol. : Volume

Y. : Yıl

yuk. : Yukarı

# GİRİŞ

## I. KONU VE AMAÇ

Dünyamızı çevreleyen denizler ve okyanuslar, kendine özgü ve çok sayıda tehlikeleri barındırmalarının yanı sıra deniz yolu ile taşımacılık dâhil insanoğlunun birçok ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Deniz yoluyla taşımacılığın yürütülmesinde karşılaşılan rizikolar dolayısıyla doğacak zarar ve giderlerin teminat altına alınması, deniz sigorta hukukunun konusuna girmektedir.

Deniz sigortalarının birçok türü bulunmaktadır. Bir geminin karşılaştığı rizikoları asıl olarak teminat altına alan sigorta türü, tekne ve makine sigortasıdır. Tekne ve makine sigortası, gemilerin tekne ve makinesinin maruz kaldıkları zararları teminat altına almaktadır. Tekne ve makine sigortasıyla denizde karşılaşılması muhtemel bütün rizikolar teminat altına alınmamaktadır. Gemi malikleri ve gemi işletenlerinin faaliyetleri sebebiyle üçüncü kişilere verdikleri zararlar dolayısıyla ortaya çıkan sorumlulukların teminat altına alınması ihtiyacı kulüp sigortasının doğmasına sebep olmuştur.

Deniz sigortaları, 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nun[1] Beşinci Kitap Dördüncü Fasılda "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar" başlığı altında düzenlenmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ise[2] kara ve deniz sigortası ayrımına gidilmemiştir. Bu bağlamda "denizcilik rizikolarına karşı sigortalar", "denizcilik sigortaları" ve "deniz sigortaları[3]" kavramları esasında aynı sigorta türünü açıklamaya

[1] 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu için bkz. 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı RG.
[2] 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.
[3] Her iki Kanunda da "deniz sigortaları" ifadesi kullanılmaktadır: Bkz. 6762 sayılı mülga TTK m. 1371 ve 6102 sayılı TTK m. 5.

yönelik olmakla birlikte tezde "deniz sigortaları" kavramının kullanılması tercih edilmiştir.

Kulüp sigortaları İngiltere kökenli olup bütün dünyada "*Club Insurance*", "*P&I"*, "*P and I"* veya "*Protection and Indemnity Insurance*" olarak anılmaktadır. *Protection* kelimesi, bu teminatın koruma kısmını, *indemnity* kelimesi ise tazmin kısmını ifade etmektedir. Tezde, Türk hukukunda genellikle tercih edildiği şekilde "Kulüp Sigortası" kavramının kullanılması uygun görülmüştür.

Kulüp sigortası, yaklaşık 150 yıl önce İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Denizcilik sektörü açısından oldukça önem arz eden bu sigorta türü, İngiliz menşeli olmakla birlikte gemi maliklerine ve gemi işletenlerine ciddi teminatlar vermekte ve tüm dünyada yaygın olarak kullanılmaktadır. Kulüp sigortalarının doğuşu, tekne sigortasının sağladığı teminatın dışında kalan ve deniz rizikoları sebebiyle doğan yüksek maliyetli sorumluluğun karşılanması amacı ile gemi maliklerinin bir araya gelerek oluşturduğu hükümetler dışı, kâr amacı gütmeyen, karşılıklı olma ve işbirliği esasına dayanan, üyelerine denizde meydana gelen rizikolara karşı koruma ve tazmin sağlayan kuruluşlar olan kulüpler vasıtasıyla gerçekleşmiştir.

Kulüp sigortası, Türk hukuku açısından da oldukça önemlidir. Ne yazık ki, köklü geçmişine ve büyük önemine rağmen, Türkiye'de kulüp sigortası yeterince gelişmemiştir. Türkiye'de kulüp sigortası sağlayan bir kulüp bulunmamaktadır. Ancak, 2014 yılında Türk P&I Sigorta Anonim Şirketi isimli bir sigorta şirketi kurulmuş ise de şirketin hukuki yapısı, sigorta teminatı veren kulüplerin yapısından tamamen farklıdır.

Kulüplerin yıllık raporları incelendiğinde kulüp sigortasında eşyaya ilişkin meselelere yoğun bir şekilde yer verildiği, eşya için sağlanan teminatların çok yüksek

rakamlara ulaştığı anlaşılmaktadır. Çalışmada, uygulamadaki ve doktrindeki eşyaya ilişkin hususlarda karşılaşılan sorunların çözümü ve teminatın kapsamının belirlenmesindeki tereddütlerin giderilmesine yönelik önerilerin ortaya konulmasına gayret edilmiştir. Bu kapsamda tezde aşağıdaki sorulara cevap bulunmasına çalışılmıştır:

Deniz sigortası ve deniz sigortası çeşitlerinden biri olan kulüp sigortası nasıl doğmuştur? Kulüp sigortasının ortaya çıkışındaki amaç nedir? Kulüp sigortasının diğer deniz sigortası çeşitleri ile ilişkileri nelerdir?

Kulüp sigortası nedir? Millî kanunlarda ne şekilde tanımlanmaktadır? İngiliz hukuku ve Türk hukuku açısından hukuki niteliği nedir? Kulüp sigortasını diğer sorumluluk sigortalarından ayıran özellikler nelerdir?

Kulüp sigortasının tarafları kimlerdir? Kulüp sigortası taraflarının hakları ve onlara yüklenen yükümlülükler nelerdir? Kulübe giriş ve üyeliğin sona ermesi nasıl gerçekleşir?

Kulüp sigortası teminatı genel olarak neleri kapsamaktadır? Hangi hâllerde kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır? Kulüp ve üye arasında ortaya çıkan uyuşmazlıklar nasıl giderilmektedir?

Kulüp sigortası bakımından eşya kavramı ve eşyanın zıyaa veya hasara uğraması nedir? Eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamı nasıl belirlenmektedir?

Genel olarak taşıma sözleşmesinden veya eşyanın taşınmasından kaynaklanan eşyanın zıyaı veya hasarı halinde ortaya çıkan sorumluluklara kulüpler ne şekilde teminat sağlamaktadır? Hangi hâllerde sorumluluklar, teminatın kapsamı dışında bırakılmaktadır? Kulüplerin bu konudaki kuralları ve uygulamaları nelerdir?

Çatma neticesinde eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde kulüp sigortası teminatının kapsamı nedir? Eşyaya ilişkin müşterek avarya ve kurtarma masrafları neticesinde ortaya çıkan sorumluluklara kulüpler kulüp sigortası teminatı sağlamakta mıdır?

## II. KAPSAM VE SINIRLANDIRMA

Kulüp sigortasının İngiltere'de doğup gelişmesi, günümüzde kulüp sigortası alanında en etkin kulüplerin İngiltere'de bulunması ve kulüp sigortalarının bütün dünyada yaygın olarak kullanılması nedeniyle, çalışmada İngiliz hukuku temel alınmıştır. Bu kapsamda konunun daha iyi açıklığa kavuşturulması maksadıyla deniz sigortasının tarihçesi ve kulüp sigortasının ortaya çıkışından başlanmak suretiyle kulüp sigortasının işleyişi ve amacı açıklanmıştır. Bu sayede, teminatın kapsamının belirlenmesi hususunda kulüp sigortasının temelinde yatan ilkeler ve kavramlar açık bir şekilde ortaya konulmuştur.

Teminatın kapsamının belirlenmesi hususunda özellikle kulüp kurallarından yararlanılmıştır. Uluslararası Gruba üye olan on üç kulübün kuralları esas alınmakla birlikte, yeri geldikçe diğer kulüplerin kulüp kurallarından da faydalanılmıştır. Bunların dışında çalışma konusu ile ilgili olan İngiliz ve Amerikan mahkeme kararları vasıtasıyla uygulamaya ilişkin sorunların tespitine çalışılmıştır. Kulüp sigortasına ilişkin uyuşmazlıkların büyük ölçüde tahkim ve uzlaşma yoluyla çözülmesi ve bu mercilerde hükmolunan kararların üçüncü kişilere açık olmaması nedeniyle, teminatın kapsamının belirlenmesi hususunda kulüp kurallarından, mahkeme kararlarından, kulüpler tarafından yayınlanan kitapçıklardan ve sirkülerlerden yararlanılmıştır. Ayrıca ilgili bölümlerde kulüp sigortası, Türk hukukunun yanı sıra diğer hukuk düzenleriyle de mukayese

edilmiştir. Tezde taşıyanın sorumluluğu açısından eşyanın zıyaı veya hasarı halinde kulüp sigortasında teminatın kapsamının belirlenmesi konusu ayrıntılı olarak irdelenmiştir. Kulüp sigortası her ne kadar donatanlara sigorta teminatı sağlamak maksadıyla ortaya çıksa da donatan ve taşıyan kavramları uygulamada iç içe geçebilen kavramlardır. Bu nedenle, donatan ve taşıyan kavramları ilgili yerlerde ayrıntılı olarak incelenmiş ve çalışmada gerekli değerlendirmeler yapılmıştır. Bunun yanı sıra çatma halinde üçüncü kişiye ait eşyanın zıyaa veya hasara uğraması ile eşyanın müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları konuları da dahil edilerek tez çalışmasının sınırları belirlenmiştir. Bu doğrultuda, örneğin gemi adamlarının kişisel eşyalarının zıyaa veya hasara uğraması, suda yüzen ya da sabit cisimlere çarpma neticesinde ortaya çıkan zararlara teminat sağlanması hususları çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

Uygulamaya ilişkin kulüplerin bütün kararlarına ulaşılamamasının sebebi, kulüplerin katı yaklaşımlarından kaynaklanmaktadır. 2018 yılında Türkiye'de yapılan, kulüp sigortasına ilişkin sempozyuma katılan Uluslararası Grup üyesi ile yapılan görüşmede, kendilerinin dahi sadece belirli meblağa kadar uyuşmazlıklara ilişkin kararlara ulaşabildikleri öğrenilmiştir.

Tez üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde deniz sigortasının tarihçesi ve kulüp sigortasının ortaya çıkışına temas edilmiştir. Ayrıca, kulüp sigortasıyla iç içe olan ve kulüp sigortası teminatının kapsamının belirlenmesi hususunda ihtiyaç duyulan diğer deniz sigortası türlerine de değinilmiştir.

İkinci bölümde kulüp sigortası kavramı, hukuki niteliği, tarafları ve tarafların hak ve yükümlülükleri konuları ele alınmıştır. Ayrıca, kulüp sigortası teminatının genel olarak

kapsamı ve teminatın dışında bırakılan hususlar ile ortaya çıkan uyuşmazlıkların nasıl giderildiği açıklanmıştır.

Son bölümde ise öncelikle eşya, zıya ve hasar kavramları açıklığa kavuşturulmuştur. Ardından, eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamının nasıl belirlendiği, teminatın kapsamının sınırları açıklanmıştır. Ayrıca, üyenin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğunun yanı sıra çatmadan, müşterek avaryadan ve kurtarmadan doğan sorumluluklar neticesinde ortaya çıkan eşyaya ilişkin sorumluklarda teminatın kapsamı ele alınmıştır. Ancak çatmaya, müşterek avaryaya ve kurtarmaya ilişkin olarak kulüplerin ayrıntılı kuralları mevcut olmakla birlikte tezde sadece eşyaya ilişkin sorumlulukların doğması halinde söz konusu durumlarda teminatın kapsamı belirlenmeye çalışılmıştır. Bunların yanı sıra, uygulamada teminatın kapsamı belirlenirken üyelerin, yaşadığı sorunlar ve karşılaşılan durumlara ilişkin kulüp sigortası teminatından azami ölçüde yararlanabilmesi için izleyeceği yollar ele alınmıştır. Ayrıca kulüplerin, belirli durumlar karşısındaki tutumları ortaya konularak üyelerin dikkat etmesi gereken noktalar irdelenmiştir.

## III. İNCELEME YÖNTEMİ

Tezin hazırlanmasında tümdengelim metodu ile öncelikle kulüp sigortası kavramı açıklanarak teminatın belirlenmesi hususunda kulüp sigortasına temel olan unsurlar dikkate alınmak suretiyle eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamı belirlenmeye çalışılmıştır. Tezde İngiliz hukuku esas alınmakla birlikte yeri geldikçe ilgili bölümlerde Türk hukukuna da değinilmesinde fayda görülmüştür. Kulüp sigortası,

İngiliz hukuku kökenli olması sebebiyle kavram *Marine Insurance Act – MIA*[4] (Deniz Sigortası Kanunu) üzerinden tanımlanmıştır. Türk hukuku bakımından kulüp sigortası ve karşılıklı sigorta kavramlarının karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu[5] ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu[6] çerçevesinde yapılmıştır. Günümüzde artan önemi nedeniyle kulüp sigortasının hem uluslararası hem de millî mevzuatta zorunlu bir sigorta olarak düzenlenmeye başlamış olması göz önüne alınarak mevzuatta ne şekilde ele alındığı irdelenmiştir. Çalışmanın esas konusu olan kulüp sigortası çerçevesinde eşyanın zıyaı veya hasarı hallerinde teminatın kapsamı ise, dünyanın önde gelen kulüplerinin kulüp kuralları nazara alınarak değerlendirilmiştir. Ayrıca, yargı kararlarından ve doktrinden faydalanılarak uygulamada karşılaşılan sorunlar ve çözümler ortaya konulmuştur.

4 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu. Bkz. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>, – et. 23.07.2019.

5 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.

6 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu için bkz. 14.07.2007 tarih ve 26552 sayılı RG.

# BİRİNCİ BÖLÜM

# DENİZ SİGORTALARI

## I. TARİHÇESİ

### A. DENİZ SİGORTALARININ DOĞUŞU

İnsanoğlunun hayatta karşılaşması muhtemel rizikoların[7] ekonomik sonuçlarından kendisini korumak maksadıyla önceden tedbir alma ve başkalarının malvarlığına başvurma ihtiyacı, sigorta fikrini doğurmuştur. Bir kişinin uğradığı zararın neticeleri, aynı rizikoyla karşılaşması muhtemel kişilerin oluşturduğu topluluğun iştirak halinde zarara katlanması ile daha kolay giderilmektedir. Bütün bunlar sigorta müessesesinin oluşumuna neden olmuştur[8].

Tarihte sigorta müessesine ilk olarak denizcilik alanında ihtiyaç duyulmuştur. Bunun sebebi, denizin barındırdığı risklerin karadaki risklerden çok daha fazla olmasıdır[9]. Deniz tehlikelerine karşı sigortaya ilişkin örnekler, milattan önce (M. Ö.) 215 yılı Antik Roma zamanına kadar dayanmaktadır[10]. Bu örneklerden biri de sigortacılığa dair en eski sistemlerden biri olan ve antik çağlarda geniş bir uygulama alanı bulan deniz ödüncü (*Bottomry*) sistemidir[11]. Bu sisteme göre, sefere çıkan gemi, yükü ile birlikte satılmakta, eğer gemi salim bir şekilde limana dönerse satın alan parasını geri almakta ve önceden anlaşılan prime hak kazanmaktadır. Ancak, gemi dönemezse bu satış anlam ifade etmektedir[12].

---

7 Riziko, tarafların iradelerinin dışında kalan, ileride gerçekleşmesi muhtemel olan, gerçekleştiği takdirde ise zarar veya uygun olmayan bir hal ve ihtiyaç doğuran olaydır: Kender, R.: *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*, İstanbul 2016, s. 293; Omağ, M. K.: *Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu*, Ankara 1985, s. 9.

8 Kender, Sigorta, s. 1, 3.

9 Kender, Sigorta, s. 18.

10 Brachel, A.: "Introduction to P&I", Presentation, Scandinavian Institute of Maritime Law, Oslo 2008, s. 2; Giaschi, C. J.: "Marine Insurance", s. 1, <http://www.admiraltylaw.com/papers/marine_insurance outline.pdf>, – et. 11.04.2017; Sutterfield, J. R.: "Marine Insurance and Admiralty Law", Desk Reference, Sutterfield & Webb, New Orleans 1996, s. 67.

11 Dover, V. – Farrow, D. (Çev. Yazıcı, B. İ.): *Deniz Sigortaları*, İstanbul 1943, s. 1, 2.

12 Noussia, K.: *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*, Berlin 2007, s. 1.

Sigortanın çok daha eskilere dayandığı, deniz ödüncüne benzer bir usulün uygulama alanı bulduğu ve M. Ö. 2250 tarihli *Hammurabi* Kanunları'nda sigortaya ilişkin örneklerin bulunduğu da belirtilmektedir[13]. Bunun dışında örneğin, Antik Roma'da tacirlerin karşılıklı yardım sandıklarının olduğu ve bunların günümüzdeki karşılıklı (*mutual*) sigortanın temelini teşkil ettiği bilinmektedir[14].

Günümüzdeki anlamıyla deniz sigortası, ilk defa XVI. yüzyıl öncesinde İngiltere'de ortaya çıkmıştır. Yükü ve gemilerini rizikolara karşı teminat altına almak isteyen tacirler bu teminatı, sigorta teminatı sağlayan diğer tacirlerden temin etmişlerdir. Bütün yük ve gemi için sağlanan teminatın tek bir sigortacı tarafından karşılanması mümkün olmadığı için birden çok münferit sigortacı, her biri kendisinin teminat altına aldığı miktar ile sorumluluk altına girmiştir. Bu durum birden çok sigorta sözleşmesi yapmayı zorunlu kılmıştır. Zaman içinde bu şekilde ayrı ayrı poliçeler düzenlemek yerine tek bir poliçe düzenlenmeye başlanmıştır. Teminat verecek olan tacirler de sigorta ettirdikleri meblağı bu poliçenin altına yazıp imzalamaya başlamışlardır. Poliçenin altına bu şekilde imza atıp sorumluluk üstlenilmesi nedeniyle bu kişiler "*underwriter*" olarak adlandırılmışlardır. Bu şekilde imzalanan poliçelerin, her biri kendi hissesi için ve biri diğeri namına mesul olmamak kaydı ile düzenlenen ayrı ayrı sözleşmeler olduğu kabul edilmiştir[15].

Sigortacıların o tarihlerde bilgi alışverişi yapma, iletişim kurma imkânları çok az olduğundan donatanlar, kaptanlar, tacirler, sigorta işi ile ilgilenenler Londra'da bulunan *Lloyd* kahvehanesinde buluşup bilgi alışverişinde bulunmaya başlamışlardır. 1710 yılında önemli gelişme gösteren bu oluşum ileriki yıllarda sigortacılık merkezi haline gelmiştir. 1734 yılında ilk denizcilik gazetesi *Lloyd's List* yayınlanmış, 1760'da ilk gemi sicili hazırlanmış, 1771

[13] Vance, W. R.: "The Early History of Insurance Law", Columbia Law Review, January 1908, Vol. 8, No. 1, s. 5.
[14] Kender, Sigorta, s. 18.
[15] Göktan, I.: *Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası: P&I Koruma ve Tazmin,* İstanbul 2006, s. 39, 40.

yılında ise gerçek kişiler bir araya gelerek sigortacılıkla ilgili olarak *Lloyd's* Komitesini kurmuşlardır[16]. 1871 tarihli *Lloyd's* Kanunu[17] ile de bu müessese şirket halini alarak günümüzde dünya deniz sigortacılığının merkezi sıfatını kazanmıştır.

Deniz sigortasına ilişkin kodifikasyon çalışmaları bir hayli eskilere dayanmakta olup hem Kıta Avrupası'nda hem de İngiltere'de konuya ilişkin birçok çalışmalar yapılmıştır. Kıta Avrupası'ndaki çalışmalar 1400'lü yıllara kadar dayanmaktadır. Bu kapsamda, 1681 tarihli *L'Ordonance de la Marine* isimli tedvin, günümüzdeki deniz sigorta kanunlarına temel teşkil eden çok önemli bir çalışma olarak karşımıza çıkmaktadır[18]. İngiltere'de ise 1601 tarihli Kanun[19] deniz sigortası hakkındaki ilk kanundur[20]. Kodifikasyon çalışmaları İngiltere'de hâlen yürürlükte olan ve deniz sigortası için büyük önem arz eden 1906 tarihli *Marine Insurance Act – MIA* (Deniz Sigortası Kanunu) ile tamamlanmıştır. Tarihsel geçmişinden dolayı İngiliz piyasası, İngiliz terminolojisi ve İngiliz hukuku deniz sigortası alanında tüm dünyada önemli bir yere sahiptir[21].

## B. TEKNE KULÜPLERİNİN KURULUŞU

Kulüp sigortası kavramı, Fransa'ya karşı İngiltere ve Hollanda'nın destek verdikleri Kutsal İttifak Savaşı ya da *Augsburg* Birliği Savaşı olarak da adlandırılan Dokuz Yıl Savaşlarından (1688 – 1697) sonra ortaya çıkmaya başlamıştır. Kıta Avrupası merkez olmak üzere, İrlanda ve Kuzey Amerika'da yaşanan savaş, devletleri oldukça yıpratmıştır. Özellikle, 1693 yılında İngiltere ve Hollanda ticaret gemilerinden oluşan ve Akdeniz'e seyrüsefer halindeki "*Symrna*" isimli filonun Fransa tarafından ele geçirilmesi, denizlerde yaşanılan

16 Dover, s. 8-11; Light Algantürk, D.: *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, İstanbul 2006, s. 4.
17 Bu kanun birkaç kez değişikliğe uğramış olsa da hâlen yürürlüktedir: <https://www.lloyds.com/the-market/operating-at-lloyds/regulation/acts-and-byelaws/lloyds_acts>, – et. 29.10.2017.
18 Dover, s. 5-7.
19 *Act of Parliament*, 1601: 43, *Elizabeth*, C 12.
20 Dunt, J.: *Marine Cargo Insurance*, London 2009, s. 1.
21 Staring, G. S. – Waddeilt, G. L.: "Marine Insurance", Tulane Law Review, 1999, Vol. 73, s. 1622, 1623.

zorluklar, ticaretin aksaması ve malî harcamaların artması, İngiliz gemi sigortacılarının çok ciddi zararlara uğramasına ve bir kısmının iflas etmesine sebep olmuştur. Bu dönemden sonra deniz ticaretinin gelişmesiyle daha büyük tonajlı gemiler inşa edilmeye başlanmış, ancak gemilerin büyümesi ile birlikte sağlanan teminatın kapsamı ve miktarı yetersiz kalmaya başlamıştır[22].

Sigorta piyasasında sarsıntı yaratan bu gelişmeler ve piyasa ihtiyaçları karşısında 1752 yılında deniz sigortasının bir türü olarak karşılıklılık esasına dayanan, tüzel kişiliği olmayan, rizikolara karşı teknelere teminat sağlayan tekne sigorta birlikleri kurulmuştur. Ancak, daha sonrasında yaşanan hadiseler neticesinde, özellikle donatanın sorumluluğunun artırılması, bazı rizikoların tekne sigortasının teminatı dışında kalması ve 1824 yılında *1720 The Bubble Act* (*The Bubble* Kanunu) ile tekne sigortası konusunda *London Assurance* ve *Royal Exchange* şirketlerine[23] verilen tekelin kaldırılması ile oluşan rekabet piyasasının tekne sigorta birliklerine olan ihtiyacı azaltması sebebiyle zaman içinde tekne sigorta birlikleri yok olmuştur[24].

### C. KORUMA VE TAZMİN KULÜPLERİNİN KURULUŞU

Tekne sigorta birliklerinin azalmasıyla birlikte donatanların sigorta teminatı elde etme ihtiyaçları daha fazla artmıştır. Artan ihtiyaç, birçok sebebe dayanmaktadır. Öncelikle, 1835 yılında *de Vaux v. Salvador*[25] davası neticesinde, eğer bir deniz sigortası poliçesinde *Running*

---

22 Reynardson, B.: "The History and Development of P&I Insurance; The British Scene", Tulane Law Review, 1969, No. 3, Vol. 43, s. 457-459.

23 1720 yılında deniz sigortası alanında faaliyet göstermek üzere *London Assurance Corporation* ve *Royal Exchange Corporation* isimli şirketler kurulmuştur. Bu şirketlere 1720 *Bubble Act* ile deniz sigortası alanında inhisar verilmiştir. Yaklaşık 100 yıl boyunca süren bu inhisar, 1824 yılında çıkarılan bir kanun ile kaldırılmıştır. İnhisarın kaldırılması ile birlikte birçok sigorta şirketi kurulmuştur: Dover, s. 11, 12.

24 Reynardson, s. 464-466.

25 *de Vaux v. Salvador* (1836) 111 Eng. Rep. 845. Bu davada iki geminin birbirine çatması neticesinde gemiler hasar görmüş ve her iki gemi de eşit kusurlu bulunmuştur. Gemi maliklerinden biri, meydana gelen zararın deniz tehlikesinden kaynaklandığını ve bu nedenle tekne sigortası kapsamında tazminini talep etmiştir. Ancak, mahkeme çatma neticesinde meydana gelen zararın deniz tehlikesinden kaynaklanmadığını ve bu zararın tekne sigortasının sağladığı teminatın kapsamında olmadığına hükmetmiştir. Bunun anlamı, gemi maliklerine ancak poliçede *running down* klozu olduğu takdirde bu tür zararlara karşı teminat sağlanacağıdır: Tilley, M.: "The Origin and Development of the Mutual Shipowners Protection (and) Indemnity Associations", Journal of Maritime Law and Commerce, April 1986, Vol. 17, No. 2, s. 262.

*Down Clause*[26] yoksa çatmadan doğan zararların sigorta teminatı kapsamındaki rizikolardan sayılmayacağına karar verilmiştir. 1846 tarihinde *Lord Campell Act*'in (*Lord Campell* Kanunu) yürürlüğe girmesiyle kusurlu olarak başkasının ölümüne veya yaralanmasına sebep olanların tazminat ödemesi kabul edilmiştir. Bu sayede, zarar gören yolcular ve gemi adamları çok sayıda dava açmışlardır. Bu davalar sonucunda yıpranan donatanların baskıları ile 1854 tarihli *British Merchant Shipping Act* (İngiliz Deniz Ticaret Kanunu) yürürlüğe girmiş ve donatanların sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlandırılmıştır. Bunların dışında, 1862 tarihli *Fatal Accident Act* (Ölümcül Kaza Kanunu) ile de ölenin varislerine destekten yoksun kalma tazminatı talep hakkı tanınmıştır[27].

Bu gelişmeler neticesinde donatanlar, bedensel zararlara ve çatmadan doğan zararlara karşı teminat arayışına başlamışlardır. 1855 yılında ilk koruma kulübü olan *Shipowners Mutual Protection Society*[28] (Donatanları Karşılıklı Koruma Topluluğu) bir tekne kulübü olarak kurulmuştur. Bu kulüp ile ölüm ve bedensel zarardan doğan sorumluluk, tekne sigortası ile dörtte biri teminat altına alınmayan çatmadan doğan sorumluluk ve bunun dışında kalan rizikolar teminat altına alınmaya başlanmıştır. Bu teminat "Koruma Teminatı" olarak adlandırılmıştır[29].

1870 yılında *Westenhope* isimli geminin *Cape Town'*a seyrüseferi sırasında rotasından saparak batması neticesinde kulüp sigortası yeni bir boyut kazanmıştır. Kaza sonrasında hasara uğrayan yük için yük ilgilileri donatandan zararlarının tazminini istemişlerdir. Geminin kayıtlı olduğu kulüp o dönemde yüke ilişkin olarak herhangi bir teminat sağlamamaktaydı. Ayrıca

---

[26] *Running Down Clause*, çatma halinde sigortalıyı üçüncü kişilerin taleplerine karşı koruyan klozdur. Buna göre, sigortacının sorumluluğu, çatma halinde üçüncü kişilere borçlu olunan tazminatın dörtte üçü ve bunun yanı sıra her sigortacı tarafından temin olunmuş meblağın sigortalı geminin değerine olan oranı ile sınırlıdır: Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 142.

[27] Reynardson, s. 465-467.

[28] Günümüzdeki adı *The Britannia Steam Ship Insurance Association* olan Londra merkezli kulüp 162 yıldır üyelerine sigorta teminatı sağlamaya devam etmektedir.

[29] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 8.

kulüp, sapma (*deviation*) halinde navlun sözleşmesinde istisnai klozlar yoksa sorumluluktan kurtulabiliyordu. Kulüp, donatanın teminatın kapsamı dışında olan yüke ilişkin tazminat taleplerini reddetmiş, mahkeme de donatanın yükün değeriyle sorumlu olduğu gerekçesiyle meydana gelen zararı tazmin etmek zorunda olduğuna karar vermiştir[30].

Kısa bir süre sonra, *Emily* isimli bir gemi, teknik kusur nedeniyle karaya oturmuştur. Yük ilgililerinin yükte meydana gelen zarar nedeniyle tazminat taleplerini mahkeme, teknik kusurun deniz tehlikesi olmaması ve bu durumun da kulüp teminatı altında olmaması sebebiyle zararların donatan tarafından tazmin edilmesine hükmetmiştir[31].

Yaşanan bu iki olay neticesinde, yükün zıyaı veya hasarı halinde sorumluluğun kulüp teminatının kapsamı içinde diğer teminatlardan ayrı olarak yer alması gerekliliği açığa çıkmıştır. Bu amaçla, 1874 yılında ilk defa *The North of English Association* (İngiliz Kuzey Birliği) kulübü kurulmuştur. Bu kulüp, donatanların teknik kusur ve sapmadan dolayı yük ilgililerine karşı sorumluluklarını kulüp teminatı kapsamına almış, bu teminat "Tazmin Teminatı" olarak adlandırılmıştır. 1866 yılında *The Steamshipowners Mutual Protection and Indemnity Association* (Buharlı Gemi Donatanlarını Karşılıklı Koruma ve Tazmin Birliği) da yükün zıyaından veya hasarından doğan sorumluluğu kulüp teminatının kapsamına almıştır. Bütün bu gelişmelerden sonra, kulüpler sağladıkları teminatların kapsamını değiştirerek koruma ve tazmin teminatı sağlayan kulüpler olarak teşekkül etmeye başlamışlardır[32].

Kulüpler, ilk zamanlarda gerçek kişilerin bir araya gelerek oluşturduğu birlikler olarak kurulmuşlardır. Bu sistemde kulübün görevi, kimin kime ne ödeyeceğini belirlemektir. Sistemde zarara uğrayan üye, diğer üyelerden alacaklı olmakta ve üyelerin zarar gören üyeyi kendi payları oranında tazmin etmesi gerekmektedir. Artan üye sayısı bu sistemin işleyişini

---

30 Reynardson, s. 468; Hill, C. – Robertson, B. – Hazelwood, S.: *Introduction to P&I*, London 1996, s. 7, 8.
31 Reynardson, s. 468; Hill – Robertson – Hazelwood, s. 8.
32 Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 8, 9.

zorlaştırmış, yeni sisteme geçilmesi zaruri hale gelmiştir. Kulüplerin büyümeleri neticesinde üye sayılarının artması ve üyelerden primlerin toplanmasında güçlükler yaşanması sebebiyle ve 1862 tarihli *Companies Act*[33] (Şirketler Kanunu) ile kulüpler, tüzel kişiliği haiz şirketler olarak örgütlenmeye başlamışlardır. Bu kulüpler, primleri toplamaya ve onları zarara uğrayan üyelere uygun bir şekilde dağıtmaya yetkili hale gelmişlerdir[34].

Deniz ticaretinin ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte daha büyük gemiler inşa edilmeye, çok büyük miktarlarda yükler taşınmaya başlanmıştır. Bu durum kulüplerin ciddi ölçüde ekonomik risk altına girmelerine neden olmuştur. Bunun üzerine, kulüplerin kendilerini reasürans etmek ihtiyaçları sebebiyle 1899 yılında altı kulüp bir araya gelerek ilk Havuz Sözleşmesi'ni (*Pooling Agreement*) imzalamışlardır. Bu sistem ile kulüplere yapılan taleplerin belli miktarı aşması halinde aşan kısmı bütün kulüpler arasında belli oranda paylaştırılmaktadır. Günümüzde bu sistem gelişerek dünyanın en büyük kulüplerinin bir araya gelerek oluşturduğu Uluslararası Grup (*International Group of Protection and Indemnity Clubs - IG*) olarak örgütlenmiştir[35].

İngiltere'de kuruldukları ilk günden bu yana kulüp sigortası, deniz ticareti ve teknolojisindeki ilerlemelerle birlikte ortaya çıkan ihtiyaçlara paralel olarak gelişmiştir. Kulüp sigortası, zaman içinde hızla bütün dünyaya[36] yayılmıştır. Günümüzde 27 adet kulüp sigortası

---

[33] 1862 tarihli *Companies Act*, 20'den fazla gerçek kişiden oluşan her türlü birliğin, bu kanun çerçevesinde bir şirket olarak kurulmasını düzenlemiştir. Bu kanundan sonra kulüpler tüzel kişiliği haiz şirketler olarak örgütlenmeye başlamışlardır. Bu kanun günümüzde 2006 *Companies Act* olarak revize edilmiş haliyle hâlen yürürlüktedir: Hazelwood, S. J.: *P&I Clubs Law and Practice*, London 2000, s. 11; <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/contents>, - et. 02.11.2017.

[34] Acar, S.: *Kulüp Sigortası; Protection and Indemnity*, İstanbul 2007, s. 11; Murray, J. I.: "The Protection & Indemnity Club and Bankruptcy an English Perspective", Tulane Law Review, 1985, Vol. 59, s. 1447.

[35] Acar, Kulüp Sigortası, s. 11; Seward, R.: "The Role of P&I Clubs", Seminar, Hong Kong 2002, s. 1.

[36] Dünyada kulüp sigortasının tarihçesi ve gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kipp, J. P.: "The History and Development of P&I Insurance the American Scene", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 475-480; Acar, S.: *Kulüp Sigortası; Protection and Indemnity*, İstanbul 2007; Light Algantürk, D.: *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, İstanbul 2006; Reynardson, B.: "The History and Development of P&I Insurance; The British Scene", Tulane Law Review, 1969, No.3, Vol. 43, s. 457-473; Keçeli, M. A.: *Establishing a New Protection and Indemnity (P&I) Insurance Institution in Turkey*, Dissertations, World Maritime University, Malmö 2012.

sağlayan kulüp bulunmaktadır. Bu kulüplerden 13 tanesi Uluslararası Gruba üye olup iki tanesi grup dışı faaliyette bulunmakta, kalan 12'si ise sabit prim esasına göre çalışmaktadır[37].

Türkiye'de kulüp sigortası teminatı sağlayan bir kulüp bulunmamaktadır. Türk bayraklı gemilerin kulüp sigortası, genellikle İngiltere'deki kulüplerden temin edilmektedir[38]. Gelişen Türk denizciliği ve artan ihtiyaçlar neticesinde 2014 yılında "Türk P&I Sigorta Anonim Şirketi" isimli şirket kurulmuştur. Bu sigorta şirketi, kulüp sigortası şirketlerinin hukuki yapısına uymamakla birlikte Türk bayraklı gemilere kulüp sigortası ile sağlanan teminatları vermeyi amaçlamaktadır[39].

## II. TANIMI VE ÇEŞİTLERİ

### A. TANIMI

#### 1. İngiliz Hukukunda

İngiliz kanun koyucusunun sigorta kavramını deniz sigortaları üzerinden açıklaması ve buna da temel olarak 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'i alması deniz sigortasını tanımlarken mezkûr kanunun dikkate alınmasını zorunlu kılmaktadır[40]. Buna göre deniz sigortası, 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'te şu şekilde tanımlanır: Deniz sigortası sözleşmesi, sigortacının, sigorta ettiren ile anlaşmaya vardığı şekil ve sınırlar içinde bir deniz macerasından doğan zararları tazmin etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir[41].

---

37 Türk P&I: "P&I Sigortası", Sunum, İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2016, s. 5.

38 Peksen, N. H.: *Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul 2012, s. 2. Kulüplerin Türkiye'deki kulüp sigortasına ilişkin uygulamaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Keçeli, s. 72 vd.

39 Türk P&I, s. 9.

40 Acar, Kulüp Sigortası, s. 14.

41 1906 tarihli *Marine Insurance Act,* m. 1.

Tanımdan anlaşılacağı üzere, deniz sigortasının üç unsuru vardır. İlk olarak, bu sigorta sözleşmesi bir zarar sigortasıdır[42]. İkincisi, sigortalı, sigorta konusu şey ile ilgili olarak menfaat sahibi olmalıdır. Son olarak, sigortanın konusu, bir deniz tehlikesinden doğan zıya veya hasar olmalıdır[43].

Yukarıda yer alan deniz macerası ve deniz tehlikesi kavramları 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'te açıklanmaktadır[44]. Buna göre kısaca; deniz macerası, sigortalı şeyin deniz tehlikelerine maruz kaldığı durumdur. Deniz tehlikesi ise, tesadüfi bir şekilde ortaya çıkan ve denizde seyrüseferin özel tehlikelerinden doğan sonuçları ifade eder. Deniz tehlikesi, denizde meydana gelen bütün zararlı sonuçları kapsayan geniş bir anlama sahiptir. Deniz tehlikelerinin kapsamının belirlenmesi konusunda poliçelerde ve mahkeme kararlarında bazı kısıtlamalar getirilmiştir[45]. Deniz tehlikeleri kapsamına rüzgârın ve dalgaların olağan veya kaçınılmaz etkileri, lombozların[46] açılması neticesinde gemiye su dolması gibi durumlar girmemektedir[47]. Deniz tehlikelerine batma, karaya oturma, geminin kaybolması, yangın, savaş tehlikeleri, deniz haydutları, alıkoyma, müsadere, denize yük atma, baratarya gibi önceden öngörülmesi mümkün olmayan tehlikeler örnek olarak verilebilir[48].

---

42 İngiliz hukukunda zarar sigortası kavramı yerine sigorta sözleşmelerini ifade etmek üzere, tazmin sözleşmesi ibaresi kullanılmaktadır. Tazminat sözleşmesinde, sigorta poliçesi sadece poliçeye konu menfaate ilişkin olarak sigortalının uğradığı zararın tazmini için yapılır. Tazminatın tutarı da ortaya çıkan zararı aşamaz. Dolayısıyla sigortacı, sigortalının fiilen uğradığı maddi zararı tazmin eder. Esasında söz konusu durum, zarar sigortasını ifade etmektedir. Bu nedenle, hukukumuzdaki zarar sigortası sözleşmesinin karşılığını, İngiliz hukukunda tazminat sözleşmesi (*contract of indemnity*) karşılamaktadır: Acar, Kulüp Sigortası, s. 16 vd.

43 De Smet, R. (Çev. Tekil, F.): *Deniz Sigortaları*, İstanbul 1971, s. 7.

44 1906 tarihli *Marine Insurance Act*, m. 3.

45 Gürses, Ö.: *Marine Insurance Law*, London 2015, s. 155.

46 Lomboz, kamaralarla alt güverteleri aydınlatmak için bordalarda ve güvertelerde açılmış, kırılmaz camlı, su geçirmez, yuvarlak penceredir.

47 Dover, s. 66.

48 Giaschi, s. 13, 14.

### 2. Türk Hukukunda

Deniz sigortaları 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nun[49] Beşinci Kitap Birinci Fasılda genel olarak, Dördüncü Fasılda ise "Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar" başlığı altında 1339. madde ve devamı maddelerinde özel olarak düzenlenmiştir.

Ancak, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ise kara ve deniz sigortası ayrımı kaldırılmıştır. Deniz sigortalarına ilişkin ayrı bir düzenleme yapılmamış ve sigortalar Altıncı Kitap, 1401. madde ve devamında genel hükümler olmak üzere, zarar ve can sigortaları başlıkları altında iki bölümde düzenlenmiştir. Deniz sigortası piyasasında İngiliz hukukunun hakimiyeti ve 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan hükümlerin uygulamada artık etkisiz hale gelmesi nedeniyle bu şekilde bir düzenleme yapılmıştır[50]. Böylece, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan ilgili hükümler denizcilik rizikolarına karşı sigortalara uygulanabilecektir. Buna göre, deniz sigortası sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, sigorta ettirenin denizde seyrüseferden kaynaklanan zararlarının meydana gelmesi halinde, sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde tazmin etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Anlaşıldığı üzere, Türk hukukunda da deniz sigortaları İngiliz hukukuna benzer şekilde açıklanmaktadır.

## B. ÇEŞİTLERİ

### 1. Genel Olarak

Deniz sigortalarının birçok türü vardır. Başlıca deniz sigortaları şunlardır:

(a) Tekne ve Makine Sigortası (*Hull and Machinary Insurance – H&M*).

(b) Yük Sigortası (*Cargo Insurance*).

---

[49] 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu için bkz. 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı RG.
[50] Kender, Sigorta, s. 25.

(c) Kulüp Sigortası (*Protection and Indemnity Insurance – P&I*).

(d) Harp ve Grev Sigortası (*War & Strike Insurance*).

(e) Kira Kaybı Sigortası (*Loss of Hire Insurance*).

(f) Kaçırılma ve Fidye Sigortası (*Kidnap & Ransom*).

(g) Navlun, Demuraj ve Himaye Sigortası (*Freight, Demurage and Defence – FD&D*)[51].

Diğer deniz sigortalarına ise şunlar örnek olarak verilebilmektedir;

(a) Kiracı Sorumluluk Sigortaları *(Charterer's Liabilities Insurance)*.

(b) Artan Değer Sigortası (*Increased Value and Excess Liabilities).*

(c) İnşa Sigortaları *(Builder's Risk)*.

(d) Gemi Tamircileri Sorumluluk Sigortaları *(Ship Repairers Liabilities Insurance)*.

(e) Liman Sorumluluk Sigortaları *(Port Liability)*.

(f) Yat Sigortaları *(Yacht Insurance)*[52].

Aşağıda faydalı olacağı gerekçesiyle çalışma konusu ile yakından ilişkili olan başlıca deniz sigortası çeşitleri hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

[51] Lemon, R. T.: "Allocation of Marine Risks", Tulane Law Review, 2007, Vol. 81, s. 1468 vd.

[52] Hayden, R. P. – Balick, S. E.: "Marine Insurance Varieties, Combinations and Coverages", Tulane Law Review, 1991, Vol. 66, s. 329 vd.; Varışlı, C.: *Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul 2015, s. 126, 135 vd.; Sutterfield, s. 89 vd.

### 2. Tekne ve Makine Sigortası

Tekne ve Makine sigortası (*Hull and Machinary Insurance – H&M*), sigortalanan geminin genel olarak bütün deniz tehlikelerine karşı zıya veya hasarı halinde teminat sağlamak amacıyla yapılır. Diğer bir deyişle, Tekne ve Makine sigortası, geminin zıyaa veya hasara uğraması yahut malikin hâkimiyet alanından çıkması sonucunda malikin malvarlığında meydana gelecek olan eksilmeyi teminat altına alan bir sigorta türüdür. Ayrıca, bu sigorta ile malik menfaati dışındaki menfaatler de malik menfaati ile birlikte ya da malik menfaatinden ayrı olarak teminat altına alınabilmektedir[53]. Tekne ve Makine sigortası yapılırken poliçeye *Running Down Clause*[54] eklendiği takdirde, sigortanın kapsamı çatma halinde doğan zıyaın veya hasarın dörtte üçünü kapsayacak şekilde genişletilir[55].

Türk hukukunda tekne ve makine sigortasını düzenleyen doğrudan kanun hükümleri bulunmamaktadır. Ancak, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Sigorta Hukuku" isimli 6. Kitabının genel hükümleri ile "Zarar Sigortaları" isimli bölümün hükümleri tekne ve makine sigortasına uygulanmaktadır. Ayrıca bu sigorta, Tekne Poliçesi Genel Şartlarına[56] da tabidir.

### 3. Yük Sigortası

Yük sigortası (*Cargo Insurance*), taşınan yükün zıyaa veya hasara uğraması halinde standart teminat sağlayan bir sigorta türüdür. Londra Sigortacılar Enstitüsü[57] tarafından ilk defa 1908 yılında ihdas edilen yük sigortası, zaman içinde yaşanan gelişmelere uygun olarak yenilenmiştir.

---

53 Yazıcıoğlu, E.: *Tekne Sigorta Sözleşmesi*, İstanbul 2003, s. 15, 16.

54 Bkz. yuk. s. 9.

55 Hetch, W. H.: "The Hull Policy Interrelationship of Hull and P & I", Tulane Law Review, 1967, Vol. XLI, s. 394; Luddeke, C.: *Marine Claims*, London 1993, s. 7.

56 Tekne Poliçesi Genel Şartları (Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları İçin), <https://www.tsb.org.tr/tekne-policesi-genel-sartlari.aspx?pageID=520>, – et. 29.07.2019.

57 Londra Sigortacılar Enstitüsü (*Institute of London Underwriters*), deniz sigortası alanında standart klozlar geliştirmek üzere kurulan bir kuruluştur. Bu kapsamda, yüke ilişkin olarak ilk *Institute Cargo Clauses* 1912 yılında kuruluş tarafından tanzim edilmiştir: Dunt, s. 5.

Günümüzde yük sigortası, kapsamının genişliğine göre üç farklı şekilde yapılmaktadır. İlk olarak, yük sigortası *The Institute Cargo Clauses (All Risks)* (Enstitü Yük Klozları – Bütün Riskler) klozunu barındırıyorsa, belirli istisnalar hariç meydana gelebilecek bütün zıyaı veya hasarı kapsamaktadır. En geniş yük sigortası teminatı sağlayan klozdur. Diğer iki kloz; *The Institute Cargo Clauses (W. A.)*[58] ve *The Institute Cargo Clauses (F. P. A)*'dir[59]. *The Institute Cargo Clauses (W. A.)* ile hususi avarya teminat altına alınmakla birlikte, bu kloz *The Institute Cargo Clauses (All Risk)* klozundan daha dar kapsamlıdır. *The Institute Cargo Clauses (F. P. A.)* ise hususi avaryanın da teminatın kapsamının dışında tutulduğu daha dar kapsamlı bir klozdur[60]. Bu klozlar ile belirli tür zıya veya hasar ve belirlenen deniz rizikoları, oluşan zararın miktarı gözetilmeden teminat altına alınmaktadır[61].

Yük sigortasına ilişkin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda doğrudan bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak, mezkûr kanunun "Sigorta Hukuku" isimli 6. Kitabının genel hükümleri ve "Zarar Sigortaları" isimli bölümün hükümleri ile Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları[62] yük sigortasına uygulanmaktadır.

### 4. Harp ve Grev Sigortası

Tekne sigortası ve diğer sigorta türlerinde harp ve grev riskleri zararın meydana gelme olasılığının yüksekliği, doğabilecek zarar miktarının öngörülemez olması gibi sebeplerle sigorta teminatı kapsamının dışında tutulmaktadır. Bu nedenle, sigortacılar tarafından ilave prim ve şartlar ile bu rizikolar teminat altına alınmaktadır. Kısaca, Harp ve Grev Sigortası (*War*

---

58 *The Institute Cargo Clauses (W. A. – with average)* (Enstitü Yük Klozları – Avaryalı)

59 *The Institute Cargo Clauses (F. P. A. – free of particular average)* (Enstitü Yük Klozları – Hususi Avaryasız)

60 Günümüzde, *The Institute Cargo Clauses (All Risks)* klozu *ICC (A), The Institute Cargo Clauses (W. A.)* klozu *ICC (B), The Institute Cargo Clauses (F. P. A)* klozu ise *ICC (C)* olarak anılmaktadır: Varışlı, s. 137.

61 Li, L.: "Marine Insurance Law General Conditions in Hull, Cargo and P&I Covers", The Asian Business Lawyer, 2014, Vol. 13, s. 157.

62 Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları, <https://www.tsb.org.tr/emtea-nakliyat-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=481>, – et. 29.07.2019.

*& Strike Insurance*) ile tekne sigortasından istisna tutulan bu rizikolar ilave prim ve şartlarla teminat altına alınmaktadır[63].

### 5. Navlun, Demuraj ve Himaye Sigortası

Navlun, Demuraj ve Himaye Sigortası *(Freight, Demurrage and Defence – FD&D)* ile donatanlar ve üçüncü kişiler (kiracılar, yük sahipleri vb.) arasında meydana gelen uyuşmazlıklarda avukatların görevlendirilmesi, hukuki destek sağlanması, temsilcilerin, uzmanların ve sörveyörlerin atanması gibi masraflar teminat altına alınır[64]. Navlun, Demuraj ve Himaye Sigortası olarak adlandırılan bu sigorta esasında bir Himaye Sigortası olarak uygulamada yer almaktadır. Dolayısıyla, tahsil edilme imkânı olmayan navlun veya demuraj alacakları bu sigorta kapsamında değildir. Bu alacakların tahsili için başvurulan tahkim veya mahkeme gibi hukuki yollara ilişkin masraflar bu sigorta ile teminat altına alınmaktadır. Kulüp sigortası teminatı içerisinde de dava ve emek başlığı altında Himaye Sigortasına benzer şekilde teminat sağlanmaktadır. Ancak, dava ve emek masrafları daha çok üyeye karşı açılan davalarda savunma için yapılan masrafları (*cost of defense*) teminat altına alırken, Himaye Sigortası ise üye tarafından örneğin bir alacağın tahsili için diğer ilgililere karşı açtığı davalarda yapılan masrafları (*cost of attack*) teminat altına alır. Esasında dava ve emek masraflarına ilişkin sağlanan teminat 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1474. maddesinde[65] düzenlenen hukuki koruma sigortasına benzemektedir. Bu nedenle, bir alacağın tahsiline yönelik dava masraflarını teminat altına alan Himaye Sigortası, mevzuatta yer alan hukuki koruma sigortasından ayrılmaktadır.

---

63 Varışlı, s. 140, 141; Yazıcıoğlu, Tekne Sigorta, s. 158, 163.

64 Acar, Kulüp Sigortası, s. 274; Varışlı, s. 135.

65 TTK m. 1474'e göre hukuki koruma sigortası ile sigortalı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde, isteme ilişkin makul giderler sigortacı tarafından teminat altına alınmaktadır.

## 6. Kulüp Sigortası

Çalışmanın asıl konusu olan Kulüp Sigortası, ayrı başlık altında detaylı olarak incelenecektir. Ancak, kısaca kulüp sigortası, tekne sigortası teminatının dışında kalan, üye donatanın üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarının karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince teminat altına alındığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü olarak tanımlanmaktadır.

# İKİNCİ BÖLÜM

# KULÜP SİGORTASI

## I. TANIMI

Kulüp sigortalarında da İngiliz hukukunun etkisi oldukça fazladır. 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'te deniz sigortasının tanımı yapılmış olmakla birlikte kulüp sigortasına ilişkin açık bir tanım yapılmamıştır. Buna rağmen kulüp sigortası, 1906 tarihli *Marine Insurance Act* üzerinden açıklanmakta ve tanımlanmaktadır. Bu şekilde açık bir tanım yapılmamasının birtakım sebepleri vardır.

Öncelikle, kulüp sigortasının deniz ticaretinin ve teknolojinin gelişmesine paralel olarak gelişme gösteren bir sigorta türü olması dolayısıyla yapılacak bir tanımın hiçbir zaman kulüp sigortasını tam anlamıyla açıklayamayacağı söylenebilir. Bunun dışında, kulüp sigortasının geminin işletilmesiyle ilgili olarak donatan, malik, taşıyan ve çartererleri ilgilendirmesi sebebiyle tam ve kesin bir tanım yapılması çok güçtür [66].

Her ne kadar, 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'te açık bir tanıma yer verilmese de Kanunun 3(2)(c) maddesinde deniz rizikoları sebebi ile üçüncü bir şahsa karşı doğan sorumluluğun sigorta sözleşmesinin konusu olabileceği belirtilmektedir. Ayrıca, Kanunun 5. maddesinde sigortalanabilir menfaat[67] tanımlanırken, bir deniz macerasında menfaati olan herkesi kapsayan bir genelleme yapılmıştır.

---

66 Acar, Kulüp Sigortası, s. 8.

67 Sigortalanabilir menfaat (*insurable interest*) kavramı, tazminat sigortalarını (*indemnity insurances*) kumar ve bahis sözleşmelerinden (*wager and gambling contract*) ayırt etmek amacıyla ortaya çıkmıştır. 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'in 4. maddesine göre sigortalanabilir menfaat olmadan yapılan sözleşmeler kumar ve bahis sözleşmesi olarak addolunur: Noussia, K.: "Insurable Interest in Marine Insurance Contracts: Modern Commercial Needs Versus Tradition", Journal of Maritime Law and Commerce, January 2008, Vol. 39, No. 1, s. 82.

Bu Kanuna göre deniz macerasıyla, karşılaşılacak rizikolar bakımından herhangi sigortalanabilir bir malın varması gereken yere ulaşmasında menfaati olan veya malın zıyaı, hasarı ya da alıkonulmasından zarar görecek ya da bunlar neticesinde borç altına girecek olan kimsenin deniz macerasında menfaatinin olduğu kabul edilmektedir. Bu nedenle, 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'e göre kulüp sigortasının niteliği itibari ile bir deniz sigortası türü olduğu kolaylıkla söylenebilir[68].

Kulüp sigortası ve kulüpler, genel olarak bütün sigorta türlerinden ve şirketlerinden farklı bir anlayışa sahiptir. Amerikan mahkeme kararlarında[69] da kulüplerin geleneksel sigorta şirketlerinden farklı olduğu açıkça ifade edilmiştir. Bu farklılığın temel sebeplerinden ilki, kulüp sigortasının, kâr amacı güdülmeksizin karşılıklı yardımlaşma esasına dayanan bir sigorta türü olmasıdır[70]. Karşılıklı yardımlaşmaya dayanan bu sigorta türünde kulübe kayıt olanlara üye, üyenin ödediği bedele ise prim ya da aidat denilmektedir[71].

Karşılıklı sigorta kavramı 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'te[72] iki ya da daha fazla kişinin karşılıklı olarak birbirlerini deniz rizikolarına karşı sigortaladıkları bir sigorta türü olarak açıklanmaktadır[73]. Kulüpler ilk kurulduklarında tam anlamıyla karşılıklılık esasıyla kurulmuşlardır. Üyeler karşılıklı olarak birbirlerini teminat altına almışlardır. Üye sayısının artmasıyla ve kulüplerin tüzel kişilik kazanmasıyla birlikte karşılıklı sigortanın mezkûr

---

68 Acar, Kulüp Sigortası, s. 15; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 23; Hill – Robertson – Hazelwood, s. 17. Kulüp sigortasının bir deniz sigortası olduğuna ilişkin İngiliz mahkeme kararları için bkz. *Wooding v. Monmouthshire & South Wales Mutual Indemnity Society Ltd. Etc.* [1939] 4 All ER. 570; *Allobrogia, The* [1979] 1 Llyod's Rep. 190.

69 *Psarianos v. Standard Marine Ltd. Inc*., 728 F. Supp. 438, 441 (1989); *Weeks v. Beryl Shipping, Inc.*, 845 F. 2d 304, 306 (1988); *Continental Oil Co. v. Bonanza Corp*., 706 F. 2nd 1365 (5th Cir. 1983).

70 Ronneberg, N. J.: "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", University of San Francisco School of Law Maritime Law Journal, 1990 / 1991, Vol. 3, s. 5.

71 Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 80.

72 1906 tarihli *Marine Insurance Act*, m. 85.

73 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1402. maddesine göre, birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigortadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.

kanundaki anlamından uzaklaşılmıştır. Çünkü üyeler birbirlerine karşı sorumlu olmak yerine kulübe karşı sorumlu hale gelmişlerdir.

İlk kurulduklarından biraz farklı olsa da kulüp sigortasının temelini yine bu karşılıklılık oluşturmaktadır. Bir üyenin ödediği primler, bütün üyeler tarafından ileri sürülen taleplerin miktarına dayanmaktadır. Kulüplerde prim ödemeleri sabit primli sigortadan[74] farklıdır. Kulüp tarafından tahmini olarak belirlenen miktarda prim, üyenin kulübe kayıtlı olduğu gemisinin tonajı da dikkate alınmak suretiyle hesaplanmaktadır. Belirlenen miktarda primler, üye tarafından peşin olarak ödenmekte ve yıl içerisinde ortaya çıkan talep miktarına göre gerektiği takdirde ilave prim toplanmaktadır[75]. Eğer peşin olarak ödenen primler, poliçe yılında çıkan talepleri karşılarsa ve artan miktar olursa, bu kısım üyelere katkıda bulundukları prim oranları dikkate alınarak iade edilmekte veya kulüpler tarafından yatırım yapılmak suretiyle gelecek yıllarda kullanılmak üzere değerlendirilmektedir[76].

Günümüzde kulüplerin büyük bir kısmı karşılıklı sigorta esasına göre hizmet vermekle birlikte sabit prim esasına dayalı olarak kulüp sigortası yapan sigortacılar da mevcuttur. Kulüp sigortası sağlayan sabit primli sigortacıların standart sorumluluk sigortaları yapan sigortacılarından bir farkı bulunmamaktadır. Sabit primli sigortacılar, genellikle daha küçük kapsamlı rizikoları teminat altına almaktadırlar. Bu sigortacılar uzun vadeli olarak kulüpler ile rekabet edememekte, çoğunlukla piyasadan çekilmekte veya çok daha sınırlı bir alanda hizmet vermektedirler[77].

---

74 Sabit primli sigortada, belirlenen prim karşılığında teminat sağlanmaktadır: Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 79, dn. 290.

75 Bennett, P.: "Mutual Risk P&I Insurance Clubs and Maritime Safety and Environmental Performance", Marine Policy, January 2001, Vol. 25, Iss. 1, s. 15; Coghlin, T. G.: "Protection and Indemnity Insurance", Journal of World Trade Law, Vol. 5, Iss. 6, s. 595, 596; Acar, Kulüp Sigortası, s. 25, 26.

76 Spadafora, S. E.: *Marine Liability Insurance an Analysis of Mutuality Versus Fixed Premiums,* Master Thesis, Virginia Polytechnic Institute and State University, Virginia 2002, s. 4.

77 Spadafora, s. 8; Acar, Kulüp Sigortası, s. 39.

Kulüp sigortasının diğer sigorta türlerinden farklı olmasının diğer bir sebebi ise kulüp sigortasının sadece ortaya çıkan zarar ile üyenin zarar görene ödemiş olduğu tazminatı ya da malvarlığının pasifinin artmasını teminat altına alan bir sigorta türü olmasıdır. Kulüp sigortası, standart bir sorumluluk sigortası[78] değildir. Sorumluluk sigortasında, sigorta teminatı kapsamındaki rizikonun gerçekleşmesiyle ve sigortalının üçüncü kişilere karşı borçlu ve sorumlu olması halinde bu durum sigortacı tarafından karşılanmaktadır[79]. Yani, sorumluluk sigortası ile sigorta ettirenin malvarlığının pasifinin artması veya artma olasılığı rizikosuna karşı teminat sağlanmaktadır[80].

Kulüp sigortasında riziko gerçekleştiği takdirde öncelikle sigortalının meydana gelen zararı tazmin etmesi gerekir. Bu durum "ilk önce ödeme kuralı (*pay to be paid rule*)" olarak adlandırılmaktadır. Sigortalı, zarar gören üçüncü şahsın zararını tazmin ettikten sonra kulübe başvurarak zararının tazminini, yani malvarlığındaki eksilmesinin giderilmesini talep eder[81].

## II. HUKUKİ NİTELİĞİ

Kulüp sigortası, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiş bir sigorta türü değildir. Esasen kulüp sigortası İngiltere dâhil dünyada hiçbir ülkenin millî kanunlarıyla düzenlenmemiştir[82]. Bunun sebebi, sigorta teminatına ilişkin farklı istisnaların olması ve kulüplerin birbirlerinden farklı kurallar ile düzenleniyor olmasıdır.

---

78 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1473. maddesine göre, sorumluluk sigortası ile sigortacı, sözleşmede aksine hüküm yoksa sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat ödemeyi taahhüt altına almaktadır.

79 Kender, R.: "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2004, C. 24, S. 1-2, s. 585; Kimball, J. D.: "The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law", Tulane Law Review, 2013, Vol. 87, s. 1149.

80 Bozer, A.: *Sigorta Hukuku*, Ankara 1973, s. 155.

81 Kimball, s. 1149.

82 Acar, Kulüp Sigortası, s. 14.

Kulüp sigortası bir özel sigorta, deniz sigortası, karşılıklı sigorta, zarar sigortası ve sorumluluk sigortasıdır[83]. Öncelikle kulüp sigortası bir özel sigortadır. Özel sigorta ile kastedilen, bireylerin özel çıkarlarını korumak için serbest iradeleriyle sigorta sözleşmeleri akdetmeleridir. Ancak bazı hâllerde kanun, özel sigorta yaptırılmasını zorunlu kılabilir[84]. Ayrıca, yukarıda izah edildiği üzere kulüp sigortası, deniz sigortalarının bir türüdür[85].

Kulüp sigortası, kulüp üyelerinin karşılıklı yardımlaşma çerçevesinde bir araya gelerek teminat sağladığı bir sigorta türüdür. Türk Hukuku bakımından 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1402. maddesine[86] göre, birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararlarını[87] tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigortadır. Dolayısıyla, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu bakımından kulüp sigortası bir karşılıklı sigortadır. Ayrıca, kulüp sigortası sağlamak isteyen bir kulüp Türk hukukuna göre ancak kooperatif şirketi olarak kurulabilir[88]. Bu doğrultuda ülkemizde kulüp sigortası sağlayan bir kulübün teşekkül etmesi ancak kooperatif şirket şeklinde kurulmuş olması şartına bağlıdır. Ancak, Türk bayraklı gemilere kulüp sigortası teminatı sağlamayı amaçlayan Türk P&I Sigorta Anonim Şirketi'nin anonim şirket olması dolayısıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1402. maddesi ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 3. maddesi bağlamında karşılıklı sigorta sağlaması mümkün değildir. Her ne kadar bu durum kulüp sigortasının karşılıklı sigorta olma özelliği ile ters düşse de uygulamada kulüp sigortası teminatını sabit prim ile sağlayan şirketler

---

83 Acar, Kulüp Sigortası, s. 14 vd.; Algantürk, D.: "Kulüp Sigortasının Nitelik ve Özellikleri", Deniz Hukuku Dergisi, Ocak – Aralık 2000, Y. 5, S. 1-4, s. 115 vd.; Özkan, H. B.: *P&I (Protect & Indemnity) Kulüp Sigortaları Kapsamında Petrol Taşımacılığından Doğan Kirlenme Zararları*, Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi, Mersin 2015, s. 12 vd.

84 Ünan, S.: *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*, İstanbul 1998, s. 8.

85 Bkz. yuk. s. 12 vd.

86 Bkz. TTK m. 1402.

87 Zarar, bir kimsenin malvarlığındaki rızası dışında meydana gelen azalmadır. Eren, F.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2010, s. 1009 vd.; Oğuzman, M. K. – Öz, M. T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2011, s. 450.

88 Ülkemizde her ne kadar kooperatif şeklinde karşılıklı sigorta sağlayan şirketler kurulmuş olsa da bu şirketler başarılı olamamıştır. Bunun nedeni, geçmişte kooperatifcilikte yaşanan sorunların toplum nezdinde olumsuz bir algı yaratması ve kooperatifçiliğe ilişkin sorunlara dair yeterli çözüm sunan bir mevzuat olmamasından kaynaklanmaktadır. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Demirci, S.: "Sigorta Kooperatifçiliği: Türkiye Uygulaması", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2018, C. 9, S. 1, s. 387-418.

mevcuttur. Bu nedenle, Türk bayraklı gemilere üçüncü kişilere karşı sorumluluk sigortası sağlanmasının millî bir şirket vasıtasıyla yapılması ülkemiz bakımından önemlidir.

Kulüp sigortası ile kulüp, üyenin üçüncü şahıslara verdiği zararlar neticesinde ileri sürülen tazminat taleplerine karşı sigorta himayesi sağlamaktadır. Kulüp, tazminat talebi üzerine üyenin malvarlığında meydana gelen kanuni ve akdi borçları üzerine almaktadır. Eğer üyenin meydana gelen zarardan dolayı bir sorumluluğu olmadığı ortaya çıkarsa kulüp, yalnızca talep ve davaya ilişkin yapılan masraflara teminat sağlar. Üyenin malvarlığında iradesi dışında meydana gelen azalmanın tazmin edilmesi amaçlandığından kulüp sigortası, bir zarar sigortası niteliğindedir.

Zarar sigortasında amaç, sigorta ettirenin zararının giderilmesidir. Kulüp sigortası ile üyenin nezdinde gerçekleşen zarar kulüp tarafından giderilmektedir[89]. Kulüp sigortasının zarar sigortası olmasına bağlı olarak zarar sigortalarında geçerli olan ve "tazmin ilkesi" olarak da adlandırılan "zenginleşme yasağı"[90] ilkesi bu sigorta bakımından da geçerlidir. Bu sayede, kulüp halefiyet ve rücu imkânlarından faydalanmaktadır. Ancak bu imkânlar, sorumluluğu sigorta ile teminat altına alınan üyenin yanı sıra meydana gelen zarardan başka kimselerinde sorumlu olması halinde uygulama alanı bulabilir[91].

Zarar sigortalarından biri de sorumluluk sigortasıdır. Sorumluluk sigortası ile sigorta ettirenin malvarlığında meydana gelmesi muhtemel eksilmelere karşı teminat sağlanmaktadır[92]. Kulüp sigortasında üye donatanın üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarının teminat altına alınması sebebiyle bu sigorta türü, aynı zamanda bir sorumluluk sigortasıdır. Ancak, kulüp sigortası, diğer sorumluluk sigortalarından "ilk önce ödeme kuralı" sebebiyle

89 Algantürk, D. S.: *Deniz Hukuku Ders Notları*, İstanbul 2002, s. 111.

90 Zenginleşme yasağı ilkesine göre, sigorta ile sigorta ettiren / sigortalı rizikonun gerçekleşmesinden bir yarar sağlayamaz, sigorta bir kazanç aracı olamaz ve sigorta ile malvarlığında artış meydana gelemez: Omağ, M. K.: "Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı", Prof. Dr. Ergun Önen'e Armağan, İstanbul 2003, s. 253.

91 Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 123; Algantürk, Ders Notları, s. 111.

92 Ünan, s. 8.

ayrılmaktadır. Bu kural gereğince kulübün teminat sağlaması için üyenin malvarlığında somut eksilmenin meydana gelmesi gerekmektedir[93].

Kulüp sigortasının ilk önce ödeme kuralı nedeniyle bir aktif zarar sigortası olduğu doktrinde ileri sürülmektedir[94]. Ancak, doktrinde savunulan bir diğer görüşe göre ise, kulüp sigortası malvarlığındaki eksilmeyi teminat altına aldığından bir pasif zarar sigortasıdır[95]. Sigortacı, aktif zarar sigortası ile sigorta ettirenin aktifinin azalmasını, pasif zarar sigortası ile bir pasifin ortaya çıkmasını ya da mevcut pasifin artmasını karşılamaktadır[96]. Kulüp sigortası, üyenin tekne sigortası kapsamına girmeyen ve üçüncü şahıs nezdinde doğan sorumluluk ve masraflarını teminat altına almaktadır. Dolayısıyla, kulüp sigortasının bir sorumluluk sigortası olması ve üyenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya pasiflerin artması suretiyle meydana gelen zararları teminat altına alması sebebiyle, kulüp sigortası bir pasif zarar sigortası niteliğinde kabul edilmelidir.

İlk önce ödeme kuralına dayanılarak üyenin aktifinin azalması ile kulübün bu zararı karşıladığı görüşünde isabet bulunmamaktadır. Çünkü sigorta sözleşmesi, malvarlığında pasifi artırıcı olayın gerçekleşmesiyle bir anlam ifade etmektedir. İlk önce ödeme kuralı, tazminatın ödenmesi ile ilgili sadece geciktirici bir şarttır[97]. Ayrıca, ilk önce ödeme kuralı mutlak bir kural olmayıp kulüp, takdir yetkisi çerçevesinde meydana gelen zararı tazmin edebilir. Bunun yanı sıra ilk önce ödeme kuralı, üye ile kulüp arasındaki ilişkiden kaynaklanmaktadır. Belirtilen hususlar, kulüp sigortasının bir pasif zarar sigortası olduğunu göstermektedir. Bu sigorta

---

93 Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 120, 121.

94 Kulüp sigortasının aktif sigortası olduğuna ilişkin olarak bkz. Acar, Kulüp Sigortası, s. 23.

95 Kulüp sigortasının pasif sigortası olduğuna ilişkin olarak bkz. Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 124; Kubilay, H.: *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku,* İzmir 2003, s. 105; Ülgener, F.: "Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları", s. 2, <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03.Catmahalindepihmsor.pdf>, – et. 24.11.2017.

96 Kender, Sigorta, s. 208, 211; Şenocak, K.: *Mesleki Sorumluluk Sigortası,* Ankara 2000, s. 60.

97 Sözleşmenin kurucu unsurlarıyla şart kavramını birbirinden ayırt etmek gerekir. Buna göre, sözleşmenin kurucu unsurları mevcutsa sözleşme geçerlidir. Şart ise, sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurup doğuramamasının veya doğmuş olan hüküm ve sonuçlarını devam ettirip ettirmemesinin koşuludur: Kılıçoğlu, A. M.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler,* Ankara 2013, s. 756, 757.

türünde rizikonun gerçekleşmesi halinde bir değer ve bir münasebetin ihlali olmadığı için sigorta değeri yoktur; ortaya çıkacak pasiflerin miktarının önceden belirlenmesi mümkün değildir[98].

Bunların dışında kulüp sigortası, değişik primli sigorta, ihtiyari sigorta ve kendi hesabına sigorta olarak nitelendirilmektedir[99]. Kulüp sigortasında üyenin ödeyeceği prim geminin tonajına, yaşına, hasar durumuna, geminin cinsine, getirilen riske göre belirlenmektedir. Bu şekilde her üyenin ödeyeceği prim ayrı ayrı tespit edildiği için kulüp sigortası, değişik primli sigortadır[100].

Mevzuat gereği yaptırılmasının zorunlu olmaması ve üyenin malvarlığını korumak amacıyla kendi isteği doğrultusunda yaptırması nedeniyle kulüp sigortası, bir ihtiyarî sigorta niteliğindedir. Ancak, uluslararası taşımacılık bakımından aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Fiilî zorunluluklar sebebiyle hemen hemen bütün gemiler için kulüp sigortası yaptırılmaktadır. Ulusal ya da uluslararası düzenlemelerde her ne kadar doğrudan kulüp sigortası yaptırılması zorunlu değilse de özellikle bazı uluslararası sözleşmelerde gemiler için mali sorumluluk sigortası yaptırılması zorunluluğuna dair hükümler dikkati çekmektedir. Söz konusu sorumluluk sigortaları, bütün dünyada yaygın olarak kulüpler tarafından yapılmaktadır. Örneğin, uluslararası düzenlemeler bakımından bu durum incelendiğinde, 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme[101] ile petrol kirliliğinden doğan sorumluluklara ilişkin olarak gemilerin zorunlu bir sigorta yaptırması zaruri hale gelmiştir[102]. Yine aynı şekilde, 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile

98 Kender, Sigorta, s. 211; Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 124.
99 Acar, Kulüp Sigortası, s. 14 vd.; Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 115 vd.; Özkan, s. 12 vd.
100 Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 119, 120.
101 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 – CLC 92*). Sözleşmenin yürürlük tarihi 30.05.1996'dır. Türkiye bakımından sözleşme 17.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. 24.07.2001 tarih ve 24472 sayılı RG.
102 Sözleşmenin 7(1) maddesine göre, âkit devlette sicile kayıtlı olan, 2000 tondan fazla dökme hidrokarbon yükü taşıyan gemi donatanı, sözleşmeye istinaden kirlenme zararlarından mesuliyetini karşılamak üzere bir sigorta

Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi[103] ile de yolcuların gördüğü zararlardan doğan sorumluluk için zorunlu sigorta öngörülmüştür[104]. 2007 tarihli Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi'ne[105] göre de 300 groston (GT)[106] ve daha büyük, söz konusu sözleşmeye taraf ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler, sözleşmenin belirlediği sınırlar dâhilinde gemi enkazının kaldırılmasına yönelik mali bir güvence ya da sigorta bulundurmakla yükümlüdürler[107]. Bütün bu mezkûr uluslararası metinlerdeki mali güvence de kulüp sigortası vasıtasıyla sağlanmaktadır.

Türk hukukunda Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik[108] ile kabotaj dâhil olmak üzere, ülkemiz limanlarını kullanmakta olan Türk ve yabancı bayraklı 300 GT ve üzerindeki gemiler için donatanlar tarafından 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme[109] ve Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında

yaptırmak veya bir banka garantisi ya da mesuliyet sınırlarına uygun olarak tanzim olunmuş başkaca bir malî güvence vermek zorundadır.

[103] 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*). Sözleşme 28.04.1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2002 tarihli Protokol ile sözleşmede birtakım değişiklikler yapılmıştır. Türkiye, Sözleşmenin 2002 Protokolü'nün onaylanmasına dair uygun bulma kanunu yayımlamıştır. Bkz. 03.04.2017 tarih ve 30027 sayılı RG.

[104] Sözleşmenin 4. maddesine göre, âkit devlette sicile kayıtlı olan, on ikiden fazla yolcu taşımak üzere ruhsat alınan gemi ile yapılan yolcu taşımacılığında yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması halinde taşıyanın sınırlı sorumluluğunu teminat altına alan sorumluluk sigortasının veya banka teminat mektubunun ya da sorumluluk sınırlarına uygun olarak tanzim olunmuş başkaca bir malî güvencenin bulunması zorunludur. Ayrıca, sorumluluk sigortasının veya mali güvencenin sınırı her yolcu ve her taşıma başına 250.000 Özel Çekme Hakkından (*Special Drawing Rights – SDR*) az olamaz.

[105] 2007 tarihli Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi (*International Convention on Removal of Wrecks, 2007*). Sözleşme 14.04.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu sözleşmeye henüz taraf olmamıştır.

[106] 1 groston, 2,83 m3'dür.

[107] Sözleşmenin 12. maddesine göre, âkit devlet bayrağı taşıyan geminin müseccel maliki sözleşmeye istinaden ortaya çıkan sorumluluğu karşılamak üzere ve uluslararası sorumluluk sınırlarına uygun olarak sigorta yaptırmak veya banka ya da benzeri bir kurum garantisi ile mali güvence vermekle yükümlüdür. Sözleşmenin Türkçe çevirisi için bkz. Demir, İ.: "2007 Enkaz Kaldırılmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2010, C. XXVI, S. 3, s. 187-223.

[108] Bkz. 14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı RG.

[109] 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 - LLMC*). Sözleşmenin yürürlük tarihi 01.12.1986'dır. Türkiye bakımından sözleşme 01.07.1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. 04.06.1980 tarih ve 17007 sayılı RG.

1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü[110] çerçevesinde belirtilen sorumluluk sınırları kapsamında koruma ve tazmin sigortası yaptırılması zorunludur.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu[111] ile turizm işletme belgesine sahip yatlar ve deniz araçları muaf olmak üzere, Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği'nde[112] belirtilen kaza başına maddi teminat tutarı ile ölüm, sakatlık ve tedavi giderleri teminat tutarlarını karşılayan hem yolcu hem de üçüncü şahıslara verilen zararlara ilişkin bir sorumluluk sigortası poliçesinin bulunması da zorunludur. Aynı şekilde, 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun'da[113] zorunlu sigorta yaptırılmasına ilişkin bir hüküm yer almasa da Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik[114] ile ithal edilecek gemilerin ve su araçlarının kulüp sigortası[115] yaptırması zorunlu kılınmıştır[116]. Ayrıca, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı[117] ile Türk Boğazlarından geçecek tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 GT ve üzeri gemiler ile yedek çeken gemilerin kulüp sigortası yaptırması zorunludur.

Söz konusu düzenlemelerle getirilen zorunlu sigorta, uygulamada kulüp sigortası vasıtasıyla karşılanmaktadır. Kulüp sigortası bulunmayan gemiler için banka veya diğer finansal kuruluşlar yoluyla da gerekli teminatlar sağlanabilir ise de uygulamada bunun pek bir

---

110 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü (*Protocol of 1996 to Amend The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*). Bkz. 13.03.2010 tarih ve 27520 sayılı RG.

111 Bkz. 16.03.1982 tarih ve 17635 sayılı RG.

112 Bkz. 18.10.2014 tarih ve 29149 sayılı RG.

113 Bkz. 21.01.1982 tarih ve 17581 sayılı RG

114 Bkz. 23.08.2015 tarih ve 29454 sayılı RG.

115 Yönetmeliğin 4. maddesinin (h) bendinde kulüp sigortası, bir geminin donatanı, kiracısı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvence olarak tanımlanmaktadır.

116 Söz konusu zorunlu mali sorumluluk sigortalarının yaptırılabileceği kulüpler ve sigorta şirketleri, 30.05.2017 tarihli ve 45168 sayılı Bayrak Devleti Uygulamalar Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge ile belirlenmiştir.

117 01.08.2018 tarih ve 59201 sayılı makam Oluru ile T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 01.08.2018 tarih ve 59083 sayılı yazısı ile yayınlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı.

örneği bulunmamaktadır. Bankalar teminat mektubu düzenlemeden önce genellikle gemiler için geçerli bir kulüp sigortasının mevcudiyetini şart koşmaktadırlar. Bu kapsamda belirtilen hukuki düzenlemelerin dışında kalan hâllerde kulüp sigortasının bir ihtiyari sigorta niteliğinde olduğu açıktır[118].

Son olarak Kulüp sigortası, üyenin kendi nam ve hesabına yapılmaktadır. Bu nedenle kendi hesabına sigorta olarak nitelendirilmektedir. Ancak, bazı hâllerde kulüp sigortası başkası hesabına sigorta[119] şeklinde de yapılmaktadır. Bu hâllerde kulüp sigortası sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi, sözleşmeden doğan borç ve yükümlülüklerden etkilenmeden teminat kapsamında olan bir riziko gerçekleştiği takdirde tazminat hakkına sahip olmaktadır[120].

## III. TARAFLARI

### A. KULÜP

#### 1. Genel Olarak

Kulüpler, donatanların bir araya gelerek oluşturdukları, karşılıklı yardımlaşma esasına dayanan tüzel kişiliği olmayan birliklerdir[121]. Bu birlikler, 1862 tarihli *Companies Act* (Şirketler Kanunu) ile tüzel kişiliği haiz olarak örgütlenmeye başlamışlardır. Günümüzde kulüpler tescil edilmiş olarak "teminat ile sınırlı" (*limited by guarantee)*[122] ve hisselere bölünmemiş sermaye *(no share capital)*[123] şeklinde örgütlenmektedirler[124]. Bu, üyelerin hissedar olmamaları, şirkete bir sermaye getirmemeleri ve kâra iştirak etmemeleri anlamına gelmektedir. Kulüp ve üye

---

118 Acar, Kulüp Sigortası, s. 27-31.

119 Başkası hesabına sigortada, sigorta ettiren kendisinin değil, başkasının menfaatini sigorta ettirmekte ve sigorta tazminatını menfaat sahibi olan şahıs almaktadır: Kender, Sigorta, s. 217.

120 Algantürk, Nitelik ve Özellikleri, s. 125, 126.

121 Kulüplerin gelişim süreci için bkz. yuk. s. 9.

122 Teminat ile sınırlı şirketin (*limited by guarantee)* anlamı, şirketin tasfiyesi halinde, belirli bir meblağın ödenmesinin üstlenilmesi ve sorumluluğun bu meblağ ile sınırlı olmasıdır: 2006 tarihli *Companies Act,* m. 3.

123 Bu şekilde örgütlenmelerinin sebebi, kulüplerin esasında kâr amacı gütmemeleridir. Kâr amacı güden şirketlerin ise sermaye payı ile sınırlı (*limited by shares*) olarak teşekkül etmeleri daha uygundur. Hill – Robertson – Hazelwood, s. 10.

124 Hill – Robertson – Hazelwood, s. 10.

arasındaki bu ilişki ile her bir üye, karşılıklılık çerçevesinde meydana gelen zararlar neticesinde ileri sürülen taleplerin karşılanmasına katkı sağlamakla yükümlü hale gelmektedir. Ayrıca, kulüpler, tüzel kişiliği haiz olmaları sayesinde üyelerden primlerin toplanması, taleplerin karşılanması, dava açılması gibi bütün işlemleri yapabilmektedirler. Yine bu sayede kulüplere tazminat talepleri yöneltilmekte ve dava açılmaktadır[125].

Kulüpler, her ne kadar karşılıklılık esası çerçevesinde kurulmuş olsalar da günümüzde farklı şekillerde örgütlenmektedirler. Sabit prim sigortacıları bunun tipik bir örneğidir. Bu sigortacılar, sabit prim esasına (*fixed premium*) göre kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar. Genellikle belli bir grostonun altında yakın sefer yapan küçük gemilere teminat sağlamakta olan bu sigortacılar, sıradan bir sermaye şirketinden farklılık göstermezler[126].

Bir diğer örnek ise özel kulüplerdir. Bu kulüpler, savunma kulübü (*defence club*), savaş kulübü (*war club*), çarterer kulübü (*charterer's club*) olarak sadece savunma, savaş ve çarterer sorumluluklarını teminat altına alırlar[127].

Bunların dışında deniz aşırı kulüplere de (*off-shore club*) bir miktar değinmekte fayda bulunmaktadır. Bu kulüpler, İngiltere'deki bazı kulüplerin yerleşim yerlerini çoğunlukla okyanusta yer alan küçük ada ülkelerine nakletmeleri üzerine ortaya çıkmıştır[128]. Kulüplerin bu şekilde yerleşim yerlerini taşımalarının muhtelif sebepleri bulunmaktadır. İlk olarak bu ülkelerde kulüplere düşük vergi imkânları sunulmaktadır. Ayrıca, kulüpler, tazminat taleplerini

[125] Hazelwood, s. 13, 14.
[126] Acar, Kulüp Sigortası, s. 39.
[127] Acar, Kulüp Sigortası, s. 42, 43.
[128] Kulüplerin İngiltere dışında kurulmaları, üyelerin İngiliz hukukundan faydalanmalarına engel teşkil etmemektedir. Bu durumun sebepleri şu şekilde sıralanmaktadır. İlk olarak, İngiliz uluslararası hukuku, şirketlerin yurtdışıyla olan ilişkilerinde oldukça etkilidir. İkinci olarak, kulüplerin İngiltere'deki işyerlerinin İngiliz hukukundaki işyeri kavramına uygun olması gerekmektedir. Sonuncusu ise, İngiliz mahkemelerinin yabancı şirketlerin İngiltere'deki iş yerlerinin İngiliz hukukuna uygun olmasa bile, bu şirketler hakkında tasfiye kararı alabilmesidir. Bunların dışında kulüp sigortası sözleşmesi düzenlenirken taraflar İngiliz hukukunun yetkili hukuk olmasına karar verebilmektedirler: Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 31; Hazelwood, s. 19, 20.

çeşitli para değerleriyle ödeme imkânına sahip olmakta, böylece kur dalgalanmalarından kendilerini korumaktadırlar[129].

Diğer yandan, kulüp sigortası teminatı sağlayan kulüplerin bir araya gelerek oluşturdukları "Uluslararası Grup (*International Group of Protection and Indemnity Clubs – IG*)" bulunmaktadır. Uluslararası Grup ile üyeler[130], her bir kulübün taşıdığı riski grup üyeleri arasında paylaştırmayı amaçlamaktadır. Uluslararası Grup ve kulüpler arasındaki ilişki ve bu paylaşıma ilişkin şartlar "havuz sözleşmesi (*pooling agreement*)" ile düzenlenmektedir. Uluslararası Grup, üye kulüplere reasürans[131] imkânı sağlamakta ve üye kulüpleri uluslararası platformlarda resmi olarak temsil etmektedir. Ayrıca, Uluslararası Grubun içinde faaliyet gösteren komitelerde yapılan çalışmalar ve sektördeki gelişmeler hakkında kulüpler bilgilendirilmektedir[132].

### 2. Kulübün Yapısı

Kulübün temel yapısı ve işleyişi "Kulüp Ana Sözleşmesi (*Articles of Association*)" ile düzenlenmektedir. Kulüp Ana Sözleşmesi'yle üye ve kulüp arasındaki ilişki, üyelik için gereken şartlar, kulübe giriş ve kulüp üyeliğinin sona ermesi, primlerin ödenmesi gibi konular düzenlenmektedir. Üye, kulüp sigortası sözleşmesi yapılmasıyla birlikte Kulüp Ana Sözleşmesindeki ve giriş sertifikasındaki (*Certificate of Entry*) hükümlere uymakla

---

[129] Acar, Kulüp Sigortası, s. 40 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 30.

[130] Uluslararası Gruba üye 13 kulüp bulunmaktadır. Bu kulüpler şunlardır: *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc., Gard P&I (Bermuda) Limited (Assuranceforeningen Gard), Assuranceforeningen Skuld, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, The North of England Protection & Indemnity Association, The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg), The Standard Club Limited (The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited), The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, The Swedish Club, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).*

[131] Reasürans, bir sigorta şirketinin sigortaladığı rizikonun bir kısmının ya da tamamının başka bir sigorta şirketine sigortalatılması işlemidir: Noussia, K.: *Reinsurance Arbitrations*, Heidelberg 2013, s. 1. Uluslararası Grup tarafından hazırlanan 2018 yılı için reasürans tablosu için bkz. Ek-1.

[132] Seward, s. 1; Hazelwood, s. 383 vd.; <https://www.igpandi.org/about>, - et. 28.11.2017.

yükümlüdür. Hatta üye, Kulüp Ana Sözleşmesinin kopyasına sahip olmasa bile burada yer alan hükümler üye bakımından bağlayıcıdır[133].

Kulüp ile üye arasındaki sigorta ilişkisine dair ayrıntılar ise "Kulüp Kuralları"nda (*Club Rules*) düzenlenmektedir. Sigorta sözleşmesinin şartları ve sağlanan teminatın kapsamının belirlendiği kulüp kuralları, kulüpler tarafından "Kural Kitapçıkları (*Rule Books*)" olarak yayımlanmaktadır. Bu kulüp kuralları da Kulüp Ana Sözleşmesi ve giriş sertifikasıyla uyumlu ve birbirlerini tamamlayıcı bir şekilde düzenlenmektedir[134]. Kulübün haberleşme ağı olarak kullanılan "Sirküler (*Circulars*)" vasıtasıyla kulüpler, üyelerine her türlü bilgi ve duyuruyu yayımlamaktadırlar[135].

Kulübün organları ise genel kurul (*general meeting*), yönetim kurulu (*board of directors*), yöneticiler (*managers*), bölümler (*departments*) ve muhabirlerden (*correspondents*) oluşmaktadır. Kulüplerin karmaşık yapısı ve işleyişi sebebiyle kulüplerin yönetimi, yönetici adı verilen özel bir hukuki statüye sahip olan limited şirketler ya da ortaklıklar tarafından sağlanmaktadır.

Ayrıca, kulüplerin bütün dünya çapında hizmet vermeleri, kulüp sigortası teminatını gerektiren bir durumun dünyanın herhangi bir yerinde yaşanması ihtimali ve kulübün karışık yapısı göz önüne alındığında kulüplerin uzmanlık gerektiren konularda etkin ve süratli bir hizmet verebilmeleri için muhabirlere (*correspondents*) ihtiyaç duyulmaktadır. Muhabirler sayesinde yaşanan olaylara en hızlı şekilde müdahale edilmekte, zararlar en aza indirilmekte, gerekli davalar hızla açılmaktadır. Ayrıca, muhabirler bulundukları ülkedeki gelişmeler ve

[133] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 12, 13.
[134] Tilley, M.: "Protection and Indemnity Club Rules and Direct Actions by Third Parties", Journal of Maritime Law and Commerce, July 1986, Vol. 17, No. 3, s. 428; Murray, s. 1451.
[135] Acar, Kulüp Sigortası, s. 77.

hukuki düzenlemeler hakkında kulüpleri bilgilendirmektedirler. Bu şekilde muhabirler kulüplere teknik ve hukuki destek sağlamaktadır[136].

Muhabirler, kulüplerin bir acentesi veya temsilcisi değildir. Kulüp adına hareket etme ve yasal işlemleri kabul etme veya yasal işlem yapma yetkileri bulunmamaktadır. Kulüpler ile aralarındaki ilişki daha çok danışmanlık üzerine kurulu olup, hizmetleri karşılığında ücrete hak kazanırlar. Kulüpler, muhabirlerini ve onların iletişim bilgilerini internet siteleri üzerinden yayımlamaktadırlar[137].

B. ÜYE

Kulüp sigortası sözleşmesinin bir diğer tarafı olan üye (*member*), tekne sigortası kapsamına girmeyen ve üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluklarını ve masraflarını prim karşılığında teminat almak isteyen donatandır. Kulüplerin karşılıklı sigorta esasına dayanması sebebiyle kulübe kayıtlı donatanlar, bir anlamda hem sigortacı hem de sigortalı sıfatına sahiptirler. Bu nedenle sabit prim sigortacılarının aksine kayıtlı donatana sigortalı değil, üye denilmektedir[138]. Kulüp kurallarında donatan yerine "malik" (*owner*) kavramı kullanılmaktadır. Bu kavram, donatan kavramından daha geniş bir anlama sahiptir[139]. Kavram, kulüp sigortası yaptırma hususunda sigortalanabilir menfaati olan herkesi içine alacak şekilde donatanı, birlikte

[136] Ronneberg, s. 25, 26; Hazelwood, s. 23-25.
[137] Hazelwood, s. 23-25.
[138] Yelin, T.: *A Study on the Principles of P&I Insurance*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2007, s. 8, 9; Acar, Kulüp Sigortası, s. 57; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 34.
[139] Türk P&I Sigorta, kulüp sigortası teminatını "Su Araçları Sorumluluk Sigortası" isimli sigorta ile sağlamaktadır. Su Araçları Sorumluluk Sigortası Özel Şartlarında "Tanımlar" bölümünde donatan kavramı açıklanmaktadır. Türk P&I Sigorta, kulüplerde olduğu şekilde "owner" kavramını esas alarak donatan kavramının kapsamını oldukça genişleterek bir tanım yapmıştır. Ancak söz konusu tanımın, Türk hukuku bakımından donatan kavramından tamamıyla farklı olduğu hususunu belirtmekte fayda vardır.

üye donatanları, gemide hisse sahibi olanları[140], çartereri[141], gemi işletmecisini, yöneticisini, ipotek alacaklısını ve gemi inşa edeni kapsamaktadır[142].

Kulüp üyeleri genellikle donatanlardır. Bir gemiye birden çok kişinin hissedar olarak sahip olması ve bunların bir kulübe kayıt olmaları da mümkündür. Bu birliktelik "birlikte üye (*joint owner*)" olarak adlandırılır. Böyle bir halde kulübe bir gemi kaydolmuştur; kulübe tek bir giriş vardır. Kulüp, bu donatanların tamamını üye olarak kabul edebileceği gibi sadece aralarından birini de üye olarak kabul edebilir. Donatanlardan birine yapılan ödemeler tümüne yapılmış sayılır[143].

Çartererlerin de sözleşme süresince geminin kullanımı sırasında ortaya çıkan sorumluluklardan, gemi veya yükünün maruz kaldığı zararlardan, mürettebatın ölümü veya bedensel zarara uğraması hâllerinde teminat ihtiyacı doğmaktadır. *Bareboat* çarter (Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi) ve *demise* çarter (Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi)[144] bakımından geminin teknik ve ticari yönetimi çartererde olduğu için kulübe kayıtları bakımından donatanlardan herhangi bir farkı bulunmamaktadır. Diğer hâllerde meydana gelmesi muhtemel sorumlulukları teminat altına almak için çartererler, kulüplerden birine ayrıca üye olma veya çarterer kulüplerine üye olma ya da donatanın kulübüne donatanla birlikte üye olma yollarına başvurmaktadırlar. Donatanların ve çartererlerin aynı kulübe üye olması halinde (*family arrangement*) kulüpler, çartererin üzerindeki sorumlulukları teminat dışı bırakarak donatanın

[140] İngiliz hukukuna göre her gemi 64 kısma ya da hisseye ayrılmıştır. Gemi sahibi bütün hisselere tek başına sahip olabileceği gibi başka hissedarlar da bulunabilmektedir. Bu durumda her bir hissedar donatanın, kendi hissesi oranında gemiyi sigortalatabilme hakkı vardır: Hill – Robertson – Hazelwood, s. 17.

[141] Çarterer, donatanın ya da gemi işletme müteahhidinin zaman veya sefer üzerine gemi kiraladığı kişidir: Tekil, s. 99.

[142] Hazelwood, s. 81.

[143] Acar, Kulüp Sigortası, s. 58; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 35, 36.

[144] *Bareboat* çarter, Türkçeye çıplak gemi kira sözleşmesi olarak çevrilmektedir. Buna göre, çıplak gemi kira sözleşmeleri kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir. *Demise* çarter ise kiraya verenin gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlendiği bir sözleşmedir: Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, İstanbul 2014, s. 141, 142; Cooke, J. – Kimball, J. – Young, T. – Martowski, D. – Taylor, A. – Lambert, L.: *Voyage Charters*, London 2001, s. 3. Ayrıca, bkz. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, m. 1119.

sorumluluğuna göre prim hesaplamaktadır. Böylece donatan ve çarterer arasındaki çıkar çatışmalarında kulüp, aynı gemi için fazladan teminat sağlama yükümlülüğünden kurtulmakta, donatan ve çartererin menfaatleri gözetilmek suretiyle taraflar arasında uzlaşma sağlanarak sorumluluğu paylaştırmaktadır[145].

İpotek alacaklısının da ipotek ile teminat altına alınan ve kendisine ödenecek miktar bakımından gemi üzerinde sigortalanabilir bir menfaati vardır. Bu nedenle ipotek alacaklısı da kulübe üye olabilir. Ayrıca, kulüpler bazı gemiler için farklı hükümler uygulamak suretiyle kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar. Bu gemilerin malikleri özel kurallar çerçevesinde kulübe üye olmaktadırlar. Buna örnek olarak, sadece belirli bir mevsimde çalışan gemiler ve devlet gemileri gösterilebilir. Bu hâllerde kulüpler, sabit prim üzerinden teminat sağlamaktadır[146].

## IV. TARAFLARIN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

### A. KULÜBÜN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

#### 1. Taleplerin Karşılanması

Kulüpler sigorta teminatı gerektiren olayın gerçekleşmesi veya gerçekleşme ihtimalinin olduğu durumlarda sürecin işleyişine, taleplerin karşılanması (*claims handling*) hizmetleri ile dâhil olmaktadırlar. Bir kulübe üye olmanın en büyük avantajlarından biri de kulüpler tarafından sunulan taleplerin karşılanması hizmetinden faydalanma imkânının olmasıdır. Taleplerin karşılanması hizmeti ile kulüpler, teminatı gerektiren olayın doğumuyla üyelerine, sürecin iyi bir şekilde yönetilmesine ilişkin olarak danışmanlık hizmeti vermekte, uzmanlar vasıtasıyla gerekli tedbirlerin alınması için müdahalede bulunmakta, sörveyörler atamakta,

[145] Acar, Kulüp Sigortası, s. 60, 62; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 37-39.
[146] Acar, Kulüp Sigortası, s. 63; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 40.

delillerin toplanması, teknik ve hukuki destek için gerekli olan işlemleri yapmakta, ihtiyaçlar doğrultusunda avukat atamakta, geminin haczedilmesi veya haciz riskinin mevcut olması halinde bunu önlemek amacıyla gerekli çalışmaları yapmaktadır. Anlaşıldığı üzere, kulüpler taleplerin karşılanması hizmeti ile üye nezdinde kulübün sorumluluğunu doğuracak her türlü olayın en iyi şekilde karşılanması, sürecin en hızlı ve en ucuz şekilde yönetilmesi için gerekli olan bütün tedbirleri almakta[147] ve müdahaleleri yapmaktadırlar[148].

Kulüp kurallarında taleplerin karşılanmasına ilişkin kurallar bulunmaktadır. Temel olarak bu kurallarda üyenin uyması veya yapması gerekenler düzenlenmekte, üyenin bunlara aykırı davranışı halinde kulüpler talepleri karşılamaktan kaçınmaktadırlar. Kulüpler bakımından taleplerin karşılanması, bir zorunluluk olmayıp kulübün isteğine bağlı bir meseledir. Ancak kulüpler, istisnai hâller[149] dışında meydana gelen talepleri karşılarlar[150]. Bununla birlikte, taleplerin karşılanması hususunda kulüplerin takdir yetkileri oldukça geniştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Sigortacının Yardımları" başlıklı 1476. maddesinde kulüp sigortasında yer alan taleplerin karşılanmasına benzer düzenleme yer almaktadır. Buna göre, sigortalının öncelikle sigortacıya sorumluluğu doğuran olayı bildirmesi gerekir. Sigortacı da yardımda bulunmayı üstlenip üstlenmeyeceğini sigortalıya bildirir. Görüldüğü üzere, kulüplerin takdir yetkisine bağlı olan taleplerin karşılanması hususu hukukumuzda benzer şekilde yer almaktadır.

Üyenin, bir talebin ortaya çıkması veya ortaya çıkma ihtimali olan bir olay ile karşı karşıya kalması halinde mevcut durumu derhal kayıtlı olduğu kulübe bildirmesi gerekir.

---

147 Kulüpler, üyelerinin bilgilendirilmesi, gerekli önlemlerin alınması ve ortaya çıkması muhtemel talepleri en aza indirmek amacıyla bilgi kitapçıkları ya da sirkülerler yayımlamaktadır. *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited* şirketi tarafından belirli aralıklarla yayımlanan "*Sea Venture*" bilgi kitapçığı örnek olarak verilebilmektedir: <https://www.steamshipmutual.com/publica- tions/SeaVenture.html>, - et. 08.12.2017.

148 Hill – Robertson – Hazelwood, s. 109-111; Hazelwood, s. 261.

149 Örneğin, üye ve kulüp arasında menfaat çatışması olması halinde ortaya çıkan talepler üye tarafından karşılanmaktadır: Hill, C. – Robertson, B. – Hazelwood, S., s. 109.

150 Hill – Robertson – Hazelwood, s. 109-111; Hazelwood, s. 262, 263.

Bundan sonra üye, talepleri kendi başına karşılayamaz; kulüpten gelen talimatlar doğrultusunda hareket etmekle yükümlüdür. Aksi takdirde kulüp, tazminat ödemekten kaçınabilir, eğer üye kulübün tavsiyelerine uymuş ise tazminat miktarı kadar meblağı, üyeye öder[151].

### 2. Mali Güvence Sağlama

Kulübe üye olmanın sağladığı en büyük avantajlardan biri üyeye ait geminin haczi veya haczedilmesi ihtimali söz konusu olduğunda üyenin kulüplerin sağladığı mali güvence olan teminat (*letter of undertaking – LOU*) veya garanti mektupları (*letter of guarantee – LOG*)[152] adı altında düzenlenen kulüp mektuplarından yararlanma imkânına sahip olmasıdır. Kulüp mektupları ile sağlanan mali güvence sayesinde haczedilen gemiler, çok kısa sürelerde serbest bırakılmakta, böylece donatan geminin bağlı kaldığı süre içinde zarara maruz kalmaktan kurtulmaktadır[153].

Kulüp teminat mektupları, (*letter of undertaking – LOU*) uluslararası alanda yaygın olarak rağbet görmektedir. Bunun sebebi, kulüplerin sahip oldukları güçlü ödeme imkânları ve uluslararası alandaki itibarlarıdır. Kulüplerin teminat mektubu vermesi için haczedilen veya haczedilme tehlikesi altında olan geminin kulübe kayıtlı olması, haczedilmeyi gerektiren olayın kulübün sağladığı sigorta teminatı kapsamında olması, üyenin kulübe prim borcu olmaması ve kayıtlı geminin klasında bir değişiklik olmaması gerekmektedir. Ayrıca kulüpler, gerekli

[151] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 109-111; Hazelwood, s. 261-264.

[152] Uygulamada teminat mektupları (*letter of undertaking – LOU*) ve garanti mektupları (*letter of guarantee – LOG*) olmak üzere iki çeşit kulüp mektubu bulunmaktadır. İki mektup arasında sağladıkları güvence bakımından çok büyük farklılık olmadığı için garanti mektupları da çoğu zaman teminat mektupları olarak anılmaktadırlar: Acar, Kulüp Sigortası, s. 325. Ayrıca, bu mektupların yanı sıra kulüp tazminat mektupları da (*letter of indemnity – LOI*) bulunmaktadır. Kulüp tazminat mektupları ise belirli hâllerde, örneğin taşıyanın eşyayı orijinal konişmentoyu ibraz etmeyen kişiye teslimi halinde ortaya çıkabilecek zararlar tazmin edilmek üzere verilmektedir.

[153] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 119.

gördükleri takdirde üyeden kontrgaranti[154] talep ederler. Kulüpler, her zaman mali güvence sağlama konusunda takdir yetkilerini saklı tutmaktadırlar[155].

Kulüplerin söz konusu hizmeti sunmalarının asıl amacı, kulüp sigortası kapsamında olan bir olayın gerçekleşmesi üzerine ortaya çıkan sorumluluk ve masrafların nihayetinde kulübü etkileyecek olmasıdır. Kulüp teminat mektupları standart bir form şeklinde düzenlenmemekte, belirli ilkeler çerçevesinde taraflar arasında somut olayın ihtiyaçlarına göre düzenlenmektedir[156]. Kulüp mektupları her zaman bütün devletler tarafından kabul edilmemektedir[157]. Bu hâllerde kulüpler, gerekli mali güvenceyi sağlamak için kefalet senedi vermekte veya banka teminat mektuplarını kullanmaktadır[158].

### 3. Tazminat Ödeme

Kulüpler, teminat kapsamında bir rizikonun gerçekleşmesi üzerine meydana gelen zararları üyeye öderler. Kulübün üyeye ödeme yapması için belirli şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Öncelikle, tazminatı doğuran olayın teminat kapsamında olması ve üyenin gemisinin kulübe kayıtlı olduğu süre zarfında gerçekleşmesi gerekmektedir. Üyenin tazminat talep edebilmesi için kulübe karşı olan borç ve yükümlülüklerini yerine getirmesi, primlerini ödemiş olması gerekmektedir. Bunların dışında en önemli şart, üyenin ilk önce ödeme kuralı gereğince ödemede bulunmasıdır. Bununla birlikte, kulüp takdir yetkisini her zaman saklı tutmak kaydıyla kulüp sigortası sözleşmesi dâhilinde belirli sınırlar kapsamında tazminat ödemesi yapar[159].

---

[154] Kulüpler teminat mektubu verirken girdikleri riske karşılık kendilerini güvenceye almak için teminat mektubu düzenlenmesini talep edenden kontrgaranti alırlar: Alagözlü, N.: "Banka Teminat Mektupları: Türk Bankacılık Diline Bir Bakış", Türkoloji Araştırmaları Dergisi, 2007, S. 14, s. 26.

[155] Hazelwood, s. 294-297.

[156] Cohen, M. M.: "Restoring the Luster to the P & I Letter of Undertaking", Journal of Maritime Law and Commerce, April 2011, Vol. 42, No. 2, s. 259.

[157] Hazelwood, s. 286 vd.

[158] Türk mahkemeleri kulüp teminat mektuplarını kabul etmemekte bunun yerine banka teminat mektupları kabul etmektedirler: Acar, Kulüp Sigortası, s. 335, 336; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 121, dn. 463.

[159] Acar, Kulüp Sigortası, s. 338, 339; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 124.

Tazminat ödemesini gerektiren olayın gerçekleşmesi ile üye kulübe gerekli ihbarı yapar. Bunun üzerine kulüp, gerekli incelemeleri ve işlemleri yaparak ardından üyeye ödeme yapmaktadır. Eğer zararın meydana gelmesinde üyenin üçüncü kişi ile birlikte müşterek ve müteselsilen sorumluluğunun olması veya zararın üçüncü kişinin kendi kusuru ile meydana gelmesi halinde üyenin hem kulüp hem de kusurlu kişiden çifte sigorta almasını önlemek amacıyla kulüp sigortasında kulübün halefiyeti ilkesi geçerlidir. Bu ilke ile kulüp, üyenin tazminatını ödedikten sonra onun yerine geçerek zararın doğmasında sorumluluğu olan üçüncü kişiye karşı sorumluluğu ölçüsünde rücu etme yetkisine sahiptir[160].

## B. ÜYENİN BORÇ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

### 1. Prim Ödeme

Karşılıklı yardımlaşma esasına dayanarak kurulmuş olan kulüplere üye olan donatanların, kulübün giderlerinin ve doğması muhtemel olan masraflarının karşılanması amacıyla kulübe katkıda bulunması gerekmektedir. Bu katkı, aidat veya kulüp kurallarında çoğunlukla prim olarak adlandırılmaktadır. Bu primlerin tespitinde kulübe kayıtlı olan geminin yaşı, tonajı, sınıfı gibi özellikleri dikkate alınmakla birlikte üyenin kulübe getirdiği risk de göz önüne alınarak hesaplama yapılmaktadır[161]. Kulüp sigortasında belirli bir sigorta değeri olmadığı ve bu sigorta türünün karşılıklılık esasına dayanması sebebiyle üyelerin kulübe, kulüp tarafından belirlenen miktarda katkıda bulunma yükümlülüğü bulunmaktadır.

Kulüp sigortasında üyelerin ödemekle yükümlü olduğu çeşitli primler vardır. Kulübe kayıtlı üyenin, kulübe kayıt olmasıyla birlikte ödemekle yükümlü olduğu prim, kulübe kayıt ettirilen geminin grostonu dikkate alınarak belirlenen avans primidir (*Advance Calls*). Bu katkı

[160] Acar, Kulüp Sigortası, s. 361 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 125 vd.
[161] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 96, 97; İncediken, Y. N.: *Gemi İşletme (2) Kulüp Sigortaları, Olayları ve Uygulamaları*, İstanbul 1994, s. 19; Acar, Kulüp Sigortası, s. 235 vd.

ile kulübün genel giderleri ve tazminatlardan doğan masraflar karşılanmaktadır. Kulüp bu katkıları yatırıma dönüştürmektedir[162].

Kulüp tarafından toplanan avans primleri, poliçe yılının[163] sona ermesiyle birlikte poliçe yılı içinde yapılan gider ve masrafları her zaman karşılamayabilir. Bunun en önemli sebebi, poliçe yılı içinde gerçekleşen ve kulübün ödemesi gereken meblağların uzun süren yargı kararları neticesinde belirlenmesidir. Bu şekilde poliçe yılının sona ermesinin ardından doğan giderler üyelerden talep edilen ek prim (*Supplementary Calls / Additional Calls*) ile karşılanmaktadır[164].

Bir üyenin poliçe yılı bitmeden kulüpten ayrılması halinde poliçe yılının henüz kapanmamış olması ve doğacak talepler nedeniyle ek prim ödemesine ilişkin yükümlülüğü, kulüpten ayrılmış olsa da poliçe yılı kapanıncaya kadar devam etmektedir. Üye, bu yükümlülükten kurtulmak için ayrılma primi (*Release Calls*) olarak isimlendirilen bir prim öder. Bu sayede üye, gelecekte ödemekle yükümlü olacağı ek primleri ödemekten kurtulmuş olur. Doğacak olan ek primlerin ayrılma priminden yüksek olması halinde ise kulüp üyeden ek bir ödeme talep edemez[165].

Bir diğer prim, poliçe yılı içinde olağanüstü bir talep ile karşılaşılması halinde ödenecek olan olağanüstü primdir (*Overspill Calls*). Üyenin nezdinde gerçekleşen hasar neticesinde ortaya çıkan taleplerin, üyesi olduğu kulübün Uluslararası Grup ile arasındaki reasürans

[162] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 39, 40; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 97, 98; Acar, Kulüp Sigortası, s. 241; Coghlin, s. 597.

[163] Kulüplerde poliçe yılı 20 Şubat'ta başlayıp ertesi sene 20 Şubat'ta sona ermektedir. Biten poliçe yılı hesapları ise hemen kapatılmamakta, genellikle iki yıl daha açık kalmaktadır. Poliçe yılının kapatılmamasının başlıca sebebi taleplerden doğan masrafların poliçe yılı içinde belli olmaması ve poliçe yılının kapatılmasının ardından ek prim ve olağanüstü prim talep edilemeyecek olmasıdır: İncediken, s. 20; Acar, Kulüp Sigortası, s. 242.

[164] Hazelwood, s. 116; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 98.

[165] Acar, Kulüp Sigortası, s. 243; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 98.

anlaşması gereğince reasüre edilen miktarı aşması halinde olağanüstü talebin varlığı kabul edilir[166].

Üyenin kulüp tarafından belirlenen primlerini ödememesinin en önemli sonucu, kulübün kulüp sigortası sözleşmesini geçmişe etkili olarak sona erdirebilmesidir. Primin ödenmesi gereken tarihten itibaren kayıtlı gemi kulüpten çıkarılır ve kayıtlı olduğu dönemde doğan tazmin talepleri talep edilemez. Kulübün ödenmeyen primlere ilişkin faiz hakkı saklıdır. Ayrıca üye, ödenmeyen taleplerine karşılık ödemediği primlerinin mahsup veya takas edilmesini de talep edemez[167].

Üyenin primlerini gerektiği gibi ödememesi halinde, kulübün kayıtlı gemi üzerinde hapis hakkı vardır. Ancak bu hak, gemi alacağı[168] hakkı vermez. Neticede üyenin primlerini gerektiği gibi ödememesi, ileride başka kulüplere üye olmasını da zorlaştırmaktadır[169].

### 2. İlk Önce Ödeme Kuralı

İlk önce ödeme kuralı[170] (*Pay to be Paid / Payment First*)[171] kulüp sigortasını diğer bütün sigortalardan ayırmaktadır. Kulüp sigortası teminatı kapsamındaki rizikonun meydana gelmesi tek başına üyeye zararın tazminini talep hakkı vermez. Üyenin kulüpten zararının tazminini talep edebilmesi için sorumluluğu doğuran olayın meydana gelmesi ve aynı zamanda

166 Hazelwood, s. 122, 123; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 99.
167 Hazelwood, s. 126 vd.; Hill – Robertson – Hazelwood, s. 50 vd.
168 Gemi alacaklısı hakkı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre, Kanunda yazılı olan ve geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan alacaklar sahiplerine "gemi alacaklısı hakkı" verir. Türk hukuku bakımından kulüp sigortasına ilişkin alacaklar kulübe gemi alacaklısı hakkı vermemektedir.
169 Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 100.
170 İngiliz mahkemelerinde ilk önce ödeme kuralı olarak adlandırılan bu kural Amerikan mahkemelerinde "*no action*" kuralı olarak isimlendirilmektedir.
171 İlk önce ödeme kuralını kabul eden İngiliz mahkeme kararı için bkz. *Fanti and Padre Island*, The [1990] 2 Llyod's Rep. 191.

üyenin zarar gören üçüncü kişiyi tazmin etmesi gerekir. Üye, ancak zarar gören üçüncü kişiye karşı olan bütün borçlarını ödedikten sonra kulüpten zararının tazminini talep edebilir[172].

Bu kuralın iki istisnası bulunmaktadır. İlki, kuralın uygulanmasında kulüplerin takdir yetkilerini saklı tutmalarıdır. Diğeri ise, kulüp mektuplarıdır. Bu mektuplar ile kulüpler, zarar gören üçüncü kişiye teminat vermekte, böylece üçüncü kişilere karşı doğrudan sorumluluk altına girmektedirler[173]. Uygulamada üçüncü kişinin ölümü veya bedensel zarara uğraması halinde kulüplerin bu kuralı katı olarak uygulamadıkları ve bu kuraldan feragat etmekte oldukları, üçüncü kişilere veya onların mirasçılarına karşı bu kuralı savunma olarak ileri sürmedikleri görülmektedir[174].

### 3. İhbar

Kulüp sigortasında üyelerin en önemli yükümlülüklerinden biri, ihbar yükümlülüğüdür. İhbar yükümlülüğü, sözleşmenin kurulması öncesinde ve sonrasında olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Buna göre, sözleşme öncesinde üyelik başvurusunda bulunan donatan sözleşme kapsamında ve rizikonun belirlenmesinde etkisi olacak hususları kulübe bildirmekle yükümlüdür. Üye bildiği veya bilmesi (*known or ought to be known*) gereken hususları eksiksiz ve doğru olarak dürüstlük kuralı çerçevesinde ihbar eder. Üyenin bu yükümlülüğü ihlal etmesi halinde kulübün fesih hakkı saklıdır[175].

Sözleşmenin kurulmasından sonra ise ihbar yükümlülüğü rizikonun gerçekleşmesinden önce ve sonra olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Rizikonun gerçekleşmesinden önce kulüp

---

[172] Hazelwood, s. 351 vd.; Richmond, D.: *Third Party Claims Against P&I Clubs and the 'pay to be paid' Rule*, Master Thesis, World Maritime University, Malmö 2010, s. 8, 9; Burkard, D. L.: "To Report, or Not to Report, That Is the Question Are Protection and Indemnity Clubs Responsible Reporting Entities Under MMSEA Section 111?", Tulane Maritime Law Journal, 2011, Vol. 36, s. 219, 220; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 108, 109.

[173] Acar, Kulüp Sigortası, s. 343.

[174] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 109.

[175] Acar, Kulüp Sigortası, s. 272; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 102.

sigortası sözleşmesinin şartlarında değişiklik meydana gelmesi halinde (adres değişikliği, geminin klas değişikliği vb.), rizikonun ağırlaşması veya hafiflemesi halinde üye, meydana gelen bu değişiklikleri kulübe bildirmekle yükümlüdür. Rizikonun gerçekleşmesinden sonra ise üye, rizikonun gerçekleştiğini öğrenir öğrenmez bunu derhal ve yazılı olarak kulübe ihbar etmekle yükümlüdür[176]. Aksi halde üye, meydana gelen zararın artmasına veya hak kayıpları yaşanmasına sebep olabilir. Üyenin ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde kulüp, doğacak tazminatı ödemeyi reddetmekte veya tazminattan indirim yapmaktadır[177].

### 4. Garantiler

Garanti (*warranty*), İngiliz hukukuna özgü bir kavramdır. Temel olarak, sözleşmede yer alan ve sıkı sıkıya uyulması gereken hükümlerdir[178]. Kulüp sigortası bakımından garanti, kulüp sigortası sözleşmesinin bir parçası olan, ihlali halinde ihlal tarihinden itibaren kulübü sorumluluktan kurtaran, birebir uyulması gereken hükümlerdir[179]. Garantiler bakımından ihlalin büyük veya küçük olması kulübün sorumluluktan kurtulmasını etkilemez[180]. Garantinin ancak yerine getirilemez bir hâl alması veya kanun hükmüne aykırılık teşkil etmesi gibi ihlali durumlarında, kulübün sorumluluğu devam eder. Uygulamada kulüpler, bir garantinin ihlali halinde bütün sözleşmeyi geçersiz kılmamakta, bunun yerine her garanti bakımından ihlal yaptırımının ne olacağına ilişkin kulüp kurallarına hükümler koymaktadırlar[181].

---

[176] Bu ihbar süresi kural olarak öğrenir öğrenmez derhal bildirimin yapılmasıdır. Ancak, kulüp kurallarında her halde bir süre sınırı getirilmektedir.

[177] Acar, Kulüp Sigortası, s. 279 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 104, 105.

[178] Garanti kavramının tanımı için bkz. 1906 tarihli *Marine Insurance Act*, m. 33.

[179] Denize elverişlilik garantisi, seyrüsefer garantisi, mürettebat garantisi gibi garanti çeşitleri bulunmaktadır. Ayrıca, açık ve zımni garantiler olmak üzere garantiler ikiye de ayrılmaktadırlar: Harter, S.: "Warranties and Exclusions in Protection & Indemnity Policies", Seminar, American Institute of Marine Underwriters, New York 2003, s. 4 vd.

[180] Rösiö, C. C.: *Warranties in Marine Insurance: an unpleasant necessity?*, Master Thesis, Stockholm University, Stockholm 2009, s. 10, 11.

[181] Rible, S.: "Marine Cargo Insurance: Warranties, Representations, Disclosures and Conditions", Seminar, American Institute of Marine Underwriters, New York 2003, s. 3-9; Acar, Kulüp Sigortası, s. 286 vd.

### 5. Koruma Tedbirleri Alma

Kulüp sigortası kapsamında sorumluluğu gerektiren bir olayın gerçekleşmesinin ardından üye, tedbirli bir donatan gibi davranarak hasarın önlenmesi veya meydana gelen hasarın hafifletilmesi için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Üyenin gerekli tüm makul önlemleri alması için yapacağı bütün masraflar, dava ve emek klozu (*sue and labor clause*) kapsamında kulüp tarafından karşılanır. Bu yükümlülüğe aykırı davranılması halinde kulüp, tazminat taleplerini reddedebilir[182].

## V. KULÜP SİGORTASI SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI

Kulübe giriş süreci, donatanın kulübe üye olmak için verdiği ve öneri olarak kabul edilen başvuru formunu (*application form*)[183] kulübe vermesi ile başlar[184]. Bu başvuru formunda genel olarak geminin adı, bayrağı, yaşı, klası, tescil edildiği ülkesi, tonajı[185], kullanım şekli, taşıdığı yük, maliki, işleteni, tekne ve makine sigortası kapsamı, gemi adamlarının uyruğu, seyrüsefer yaptığı sular, üyeye ilişkin detaylar gibi bilgiler yer almaktadır. Başvuru formunu alan kulüp, üyeliğe kabul için değerlendirme yapar ve hiçbir sebep göstermesine gerek olmadan takdir yetkisi çerçevesinde donatanı üyeliğe kabul etmeyebilir[186]. Donatan, üyeliğe kabul edildiği takdirde kulüp, en kısa sürede bir giriş sertifikası (*certificate of entry*) hazırlar[187]. Bu sertifika bir nevi sigorta poliçesi hükmündedir[188]. Giriş sertifikasında yazılı tarih,

---

182 Acar, Kulüp Sigortası, s. 313-316; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 106, 107.

183 Kulübe başvuru formu örnekleri için bkz. Ek-2.

184 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 15. maddesine göre, Türkiye'de yerleşik kişiler, Türkiye'deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye'de yaptırmak zorundadır. Ancak, gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası, yurt dışında da yaptırılabilir. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu için bkz. 14.07.2007 tarih ve 26552 sayılı RG. Bu sayede Türkiye'de yerleşik donatanlar, gemilerinin kulüp sigortasını yurtdışında yaptırabilmektedirler.

185 Uygulamada donatanlar, geminin üçte ikisi oranındaki tonajını bir kulübe, üçte biri oranındaki tonajını da başka bir kulübe sigortalatma yoluna gitmektedirler: Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 92.

186 Hill – Robertson – Hazelwood, s. 21, 22.

187 Giriş sertifikası örnekleri için bkz. Ek-3.

188 Hazelwood, S. J. – Semark, D.: *P&I Clubs Law And Practice*, London 2010, s. 79.

sözleşmenin kurulduğu ve kulüp sigortası teminatının başladığı tarihtir[189]. Ayrıca giriş sertifikası, kulübe üyeliğe dair bir ispat vasıtası niteliğindedir. Kulüp sigortası sözleşmesi kurulduktan sonra üyeye bir deniz sigortası poliçesi verilir. Kural olarak bu poliçe devredilebilir olsa da kulüp kurallarında poliçenin devri çoğunlukla yasaklanmaktadır[190].

Giriş sertifikasında genel olarak kulüp sigortasına ilişkin hükümler yer almakla birlikte ayrıntılı düzenlemelerin yer aldığı kuruluş senedi ve kulüp kurallarına atıflar bulunmaktadır. Kulübe girişe ilişkin hükümlerde ve şartlarda değişiklikler olduğu takdirde mümkün olan en kısa sürede bir zeyilname (*endorsement slip*) düzenlenerek bu değişiklikler kayıt altına alınmaktadır. Zeyilname, giriş sertifikası ile aynı hükümlere tabidir[191].

## VI. KULÜP SİGORTASINDA UYUŞMAZLIKLAR

### A. KULÜP İLE ÜYE ARASINDAKİ

Üye ile kulüp arasında kulüp kurallarının veya bu kurallara istinaden çıkarılan yönergelerin uygulanmasından muhtelif uyuşmazlıklar doğabilir. Ayrıca, taraflar arasında üyenin veya kulübün hak ve yükümlülüklerine ilişkin uyuşmazlıklar da yaşanmaktadır. Üye ve kulüp arasındaki uyuşmazlıkların çözümüne yönelik olarak kulüp kurallarında bazı hükümler bulunmaktadır. Kulüp kurallarına göre taraflar arasında bir uyuşmazlık ortaya çıktığında öncelikli olarak üyenin kulüp yönetim kuruluna yazılı başvuru yapması gerekmektedir. Yönetim kurulu, başvuran üyenin ve diğer bütün üyelerin de menfaatlerini gözeterek tarafsız bir şekilde karar verir. Üyenin kararı kabul etmemesi halinde tahkim yoluna gitme hakkı bulunmaktadır. Tahkim usulü ve uygulanacak hukuka ilişkin hususlar da kulüp kurallarında

[189] 1906 tarihli *Marine Insurance Act*'in 21. ve 22. maddesine göre, sigortalının icabının sigortacı tarafından kabul edilmesi üzerine deniz sigorta sözleşmesi kurulmakta ve poliçenin teslim edilmiş olmasına gerek bulunmamaktadır. Ancak, sözleşmenin anlam ifade edebilmesi için kurulma anında ya da kurulduktan sonra bir poliçenin düzenlenip teslim edilmesi gerekmektedir.
[190] Acar, Kulüp Sigortası, s. 78, 79.
[191] Hazelwood, s. 45.

düzenlenmektedir. Kulüp kuralları gereğince üye bu sıralamaya uymakla yükümlüdür. Yönetim kurulunun veya hakem heyetinin bir karar vermemiş olması halinde dahi üye kulüp kuralları sebebiyle herhangi bir dava veya hukuki takip yoluna başvuramaz[192].

Bazı hâllerde kulüp kurallarında üyeye doğrudan tahkime gitme hakkı tanınmaktadır. Bu durumda tahkim usulüne ve uygulanacak hukuka ilişkin meseleler, kulüp kurallarıyla düzenlenmektedir. Anlaşıldığı üzere, kulüpler üyeleri ile aralarında meydana gelen uyuşmazlıkları kulüp içerisinde çözüme kavuşturmak yolunu tercih etmektedirler. Üye, kulüp içerisindeki bu aşamaları tüketmeden dava yoluna başvuramaz. Dolayısıyla, kulüpler uyuşmazlıkları tarafların menfaatini gözeterek çözüme bağlamakta, üye ve kulüpler arasındaki uyuşmazlıkların genel mahkemelerde çözülmesine çok sık rastlanmamaktadır[193]. Mahkemelere intikal eden uyuşmazlıklarda ise İngiliz mahkemeleri tarafından kulüp sigortasına ilişkin ayrıntılı hukuki bir değerlendirme yapılmadığı görülmektedir. Bunun nedeninin dünya sigortacılık piyasasında İngiliz sigortacılarının önemli bir yer işgal etmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## B. KULÜP İLE ZARAR GÖREN ÜÇÜNCÜ KİŞİ ARASINDAKİ

### 1. Genel Olarak

Doğrudan dava (*direct action*) hakkı, zarar gören üçüncü kişinin korunması amacıyla belirli durumlarda söz konusu üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan başvurarak tazminat elde etmesini sağlayan bir müessesedir. 1930 tarihli *Third Parties Act*[194] ile düzenlenen[195] doğrudan dava hakkı, motorlu taşıtların sebep olduğu kazalar neticesinde zarar gören üçüncü kişilerin

[192] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 59, 60; Hazelwood, s. 359, 360.
[193] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 59, 60; Hazelwood, s. 360-364.
[194] 1930 tarihli *Third Parties Act*, 25 Mart 2010 tarihinde yürürlüğe giren 2010 tarihli *Third Parties (Rights against Insurers) Act* ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bkz. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/10/contents>, - et. 27.01.2018.
[195] Foster, N. R.: "Marine Insurance Direct Action Statutes and Related Issues", University of San Francisco School of Law Maritime Law Journal, 1998-99, Vol. 11, No. 2, s. 269.

zararları giderilmeden sigortalının iflas etmesi ya da acze düşmesi halinde üçüncü kişinin, zararının giderilmesini sağlamak üzere doğrudan doğruya sigortalının sigortacısına dava açma yoluna gidebilmesidir[196].

Doğrudan dava hakkı[197], kulüp sigortasında da uygulanmaktadır. Kulüp sigortası teminatı kapsamında bir rizikonun gerçekleşmesi neticesinde üçüncü kişinin zarar görmesi ve zararın gerçekleşmesinden sonra üçüncü kişinin zararı tazmin edilmeden üyenin iflas etmesi veya acze düşmesi hâlinde zarar gören üçüncü kişinin kulübe karşı doğrudan dava yoluna başvurması mümkündür. Zarar gören üçüncü şahsın doğrudan dava hakkını kullanabilmesi için üyenin zarar gören kişiye karşı sorumluluğunun bir mahkeme veya hakem kararı ile hüküm altına alınmış olması gerekir[198]. Bu takdirde zarar gören üçüncü şahıs, üyenin halefi olarak kulüpten zararının giderilmesini talep edebilir. Buna karşılık kulüp de üyeye karşı ileri sürebileceği savunmaları zarar gören üçüncü kişiye karşı ileri sürebilir[199]. Bu doğrultuda üçüncü kişi, üyenin bütün kulüp kurallarına uygun hareket ettiğini ileri sürse bile kulüp, üye tarafından ilk önce ödeme kuralının gerçekleştirilmediğini üyenin yerini alan üçüncü kişiye karşı ileri sürecektir. Ancak uygulamada üçüncü kişinin ölümü ve bedensel zarara uğraması

[196] Fossion, G.: "An Eternal Triangle at Sea Loss of insurance Cover Under a Direct Action in Marine Liability Insurance", Jura Falconis, 2002-2003, Vol. 2, s. 293; Hjalmarsson, J.: "Direct Action Against P&I Clubs", Insurance & Reinsurance Law Briefing, May 2008, Iss. 139, s. 1.

[197] Doğrudan davaya ilişkin olarak bkz. Kierr, R.: "The Effect of Direct Action Statutes on P &I Insurance on Various Other Insurances of Maritime Liabilities and on Limitation of Shipowners Liability", Tulane Law Review, 1968-1969, Vol. XLIII, s. 638-672; Houdlett, R.: "Direct Action Statutes and Marine P & (and) I Insurance", Journal of Maritime Law and Commerce, April 1972, Vol. 3, No. 3, s. 559-572; Holstein-Childress, V.: "The Enforceability of Arbitral Clauses Contained in Marine Insurance Contracts Against Nonsignatory Direct Action Claimants", Tulane Maritime Law Journal, 2002, Vol. 27, s. 205-226.

[198] Türk hukukunda doğrudan davaya ilişkin olarak bkz. Acar, S.: *Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar*, İstanbul 2012; Çelikçapa Bilgin, B.: "Right of Direct Action against Liability Insurers under the New Turkish Commercial Code", The Turkish Commercial Law Review, October 2015, Vol. I, Iss. 3, s. 265-270; Şenocak, K.: "The Direction Action Right of the Injured Party against the Insurer with Regard to the Road Traffic Act", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2009, C. XXV, S. 4, s. 277-294; Kender, R.: "Motörlü Kara Nakil Vasıtalarının İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortasında Zarar Gören Şahıs Türk Hukukunda Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Sahip Midir?", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. XXXIX, S. 14, s. 221-245.

[199] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 121-127.

halinde kulüpler centilmenlik kuralı gereğince söz konusu savunmaları yapmamakta ve üçüncü kişinin zararı giderilmektedir[200].

### 2. Türk Hukukunda Doğrudan Dava

Doğrudan dava hakkı, 865 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu[201] ile hukukumuzda ilk defa yer almıştır. 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nda ise yangın dolayısıyla sorumluluk sigortalarında doğrudan dava hakkı düzenlenmiştir[202]. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer alan sorumluluk sigortası bakımından da doğrudan dava hakkı düzenlenmektedir[203]. Söz konusu kanunlarda yer alan doğrudan dava hakkı bütün sorumluluk sigortalarına uygulanmamıştır. Ancak, uygulamada doğrudan dava hakkı, hiçbir yasal temeli olmadan genel şartlar ve yargı kararlarıyla bütün sorumluluk sigortalarında kullanılmıştır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile bahse konu bu sorunlar giderilmiş ve Kanunun 1478. maddesinde doğrudan dava hakkı bütün sorumluluk sigortalarına uygulanacak şekilde düzenlenmiştir[204].

Ayrıca sorumluluk sigortalarında, sigortacının muhtemel savunmalarından biri olan sigortalının zarar görenin öncelikle zararını gidermesini öngören ilk önce ödeme kuralı savunmasıyla, Türk hukukunda da karşılaşılmaktadır. Ancak hukukumuzda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen düzenlemelerle[205] sigortacı tarafından zarar görene, ilk önce ödeme kuralının savunma olarak ileri sürülmesinin önüne geçilmiştir[206].

---

200 Acar, Kulüp Sigortası, s. 418 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 142 vd.
201 865 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu için bkz. 28.06.1926 tarih ve 406 sayılı RG. 865 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu m. 981.
202 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu m. 1310.
203 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu için bkz. 18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı RG. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m. 97.
204 Yeşilova Aras, E.: Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478), Ankara 2013, s. 25, 26.
205 TTK m. 1473 ve m. 1478.
206 Yeşilova Aras, s. 130, 131.

# ÜÇÜNÇÜ BÖLÜM

# EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI HALİNDE TEMİNATIN KAPSAMI

## I. KULÜP SİGORTASI TEMİNATI

### A. TEMİNATIN KAPSAMINDAKİ HALLER

#### 1. Genel Olarak

Deniz sigortalarında, taraflarca aksi kararlaştırılmamışsa sigortacı, gemi veya yükün taşıma sırasında ve sigortanın devamı süresinde karşılaştığı bütün rizikoları teminat altına almaktadır. Buna deniz sigortalarında rizikonun umumiliği prensibi denir[207]. Ancak, bu şekilde bütün rizikoların teminat altına alınması sigortacılık tekniği bakımından uygun değildir. Bu nedenle teminatın kapsamının ve sınırlarının açık bir şekilde tespit edilmesi gerekmektedir[208].

Kulüpler, kulüp sigortası teminatının kapsamını ve sınırlarını kulüp kuralları ile "klas" olarak adlandırılan sınıflara ayırmak suretiyle belirlemektedirler[209]. Kulüpler, koruma kulübü olarak kurulmuş olsalar da teminatın kapsamına tazminat kısmının eklenmesiyle "koruma ve tazmin kulübü" haline gelmişlerdir. Ancak, bu ayrım 1950'lerden itibaren önemini yitirmiş olup, kulüpler koruma ve tazmin klaslarını tek bir çatı altında toplayarak hizmet vermeye başlamışlardır[210]. Kulüp sigortasının asıl amacı, donatanın üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu, gemi adamlarının ölümü veya bedensel zararlara maruz kalmasından doğan sorumluluğunu, çatma halinde tekne sigortasının kapsamında olmayan donatanın dörtte bir sorumluluğunu teminat altına almaktır.

---

[207] Şeker, Z.: *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, İstanbul 2001, s. 33; Kender, Sigorta, s. 258.
[208] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 42.
[209] Murray, s. 1451.
[210] Reynardson, s. 468.

Deniz ticaretinin ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte teminatın kapsamı genişlemiştir[211]. Günümüzde genel olarak, kulüplerin sağladığı teminatları şu şekilde sıralayabiliriz:

(a) Koruma (*Protection*),

(b) Tazminat (*Indemnity*),

(c) Navlun, Demuraj ve Savunma (*Freight, Demurage and Defence – FD&D*),

(d) Grev (*strike*),

(e) Savaş (*war*)[212].

Kulüpler, koruma ve tazmin teminatını bir bütün olarak sunmaktadırlar. Bunların dışında kalan navlun, demuraj ve savunma (FD&D), grev ve savaş gibi klaslar ise ayrı olarak ve ek prim ile teminat altına alınmaktadır[213].

Koruma teminatı dâhilinde şu hususlar bulunmaktadır:

(a) Gemide bulunan kişilerin ve gemi adamlarının ölümü, bedensel zarara uğraması veya hastalanması halinde doğacak olan tazminatlar,

(b) Gemide bulunan kaçaklar ve onların iadesi için yapılan giderler,

(c) Çatma nedeniyle doğan sorumluluklar,

(d) Suda yüzer ve sabit bulunan cisimlere çarpmadan doğan sorumluluklar,

[211] Judice, M. P.: *The Cover of Third Parties Under P&I Insurance*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2008, s. 15.
[212] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 42.
[213] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 44.

(e) Çekmeden doğan sorumluluklar,

(f) Sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar,

(g) Enkazın kaldırılması masrafları,

(h) Kurtarma masrafları,

(i) Karantina masrafları[214].

Tazmin teminatının kapsamındaki rizikolar aşağıda gösterilmiştir:

(a) Eşyanın taşınmasından doğan sorumluluklar,

(b) Çatma halinde eşyaya gelen zarardan doğan sorumluluklar,

(c) Eşyanın müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları,

(d) Kayıtlı geminin müşterek avarya payı masrafları,

(e) Petrol kirliliğinden doğan tazminatlar,

(f) Cezalar,

(g) Dava ve emek masrafları,

(h) *Omnibus*[215] teminatı kapsamındaki tazminatlar[216].

[214] Acar, Kulüp Sigortası, s. 96 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 44 vd.

[215] *Omnibus* kuralı, geminin işletilmesi ya da yönetilmesine ilişkin klaslar dışında olan rizikoların gerçekleşmesi neticesinde meydana gelen masrafların veya sorumlulukların talep edilmesi halinde kulübün yönetim kurulunun takdir yetkisi dâhilinde bu talepleri ödemesine ilişkin kuraldır: Murray, s. 1460.

[216] Acar, Kulüp Sigortası, s. 96 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 54 vd.

## 2. Takdir Yetkisi

Teminatın kapsamı belirlenirken kulüplerin takdir yetkilerinin göz ardı edilmemesi gerekir. Kulüplerin üyeleri ile ilişkilerinde oldukça geniş takdir yetkileri (*discretion*) vardır. Kulüp kurallarında takdir yetkisi genellikle yönetim kuruluna veya yöneticilere bırakılmaktadır. Kulüplerin takdir yetkisine ilişkin kesin bir düzenleme veya kural bulunmamakla birlikte, neredeyse her kulüp kuralı "kulüp takdir yetkisini aksi yönde kullanmadıkça" ifadesi ile başlamaktadır. Ancak, kulüp kurallarında "*omnibus* kuralı" olarak adlandırılan kural ile kulüpler sağladıkları teminat kapsamında olmayan sorumluluklara ve masraflara ilişkin olarak bu kuralda düzenlenen şekilde takdir yetkisine bağlı kalarak teminat sağlamaktadırlar[217].

Kulübün takdir yetkisi kulübe giriş, üyeliğin kabulü ve reddi, üye ile kulüp arasındaki bütün ilişkiler, tazminatların ödenmesi ve miktarı, kulüp teminatının sağlanması, muafiyet miktarları, prim oranları ve miktarları, yatırımların yönetilmesi gibi hemen her konuyu kapsamaktadır[218]. Bu kadar geniş bir takdir yetkisinin sebebi, kulüp sigortasının asıl amacı olan donatanlara geniş ve ucuz bir sigorta himayesi sağlama amacı üzerinde toplanmaktadır. Takdir yetkisi sayesinde kulüpler, donatanların ihtiyaçlarını etkin şekilde karşılamakta, karşılaşılan sorunları en hızlı ve en uygun şekilde çözebilmektedir. Kulüplerin takdir yetkisi, esasında kulübün ve üyelerin menfaatini gözetmek maksadıyla kullanılmaktadır[219].

Kulüpler, takdir yetkilerini kullanırken dürüstlük, makul olma ve adalet ilkesi çerçevesinde hareket etmeye, kulübün ve üyelerinin çıkarlarını gözetmeye özen göstermektedirler[220]. Kulüplerin takdir yetkilerinin kural olarak mutlak olduğu kabul

[217] Hazelwood, s. 25.
[218] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 114.
[219] Acar, Kulüp Sigortası, s. 347-349.
[220] Li, s. 133 vd.

edilmektedir. Kulüpler, her somut olay çerçevesinde ve somut olayın şartlarına en uygun şekilde takdir yetkilerini kullanmaktadırlar. Bu şekilde somut bir olay için takdir yetkisi dâhilinde verilen kararlar başka olaylar için emsal teşkil etmemektedir. Kulübün takdir yetkisinin kullanılmasına ilişkin uyuşmazlıklarda üyeler, öncelikle yönetim kuruluna başvurmakta, sonuç alamadığı takdirde önce tahkime ardından da mahkeme yoluna gitme imkânına sahiptir[221].

### B. TEMİNAT DIŞINDA BIRAKILAN HALLER

Kulüpler, kulüp sigortası kapsamında belirli rizikolar için teminat sağlamamaktadırlar. Ancak, ilave prim ödenmesi halinde kulüpler, özel teminat adı altında bu hususlarda teminat sağlarlar. Genel olarak, sağlanan teminatın kapsamı dışında kalan rizikolar şunlardır[222]:

(a) Kulüp, sınai, ticari, tıbbi veya ilmi amaçlarla kullanılmadığı sürece; üyenin gemisiyle patlayıcı, zehirli, nükleer veya radyoaktif emtia artıklarını taşımasından doğan sorumluluklar.

(b) Kulüp kurallarında aksi belirtilmediği müddetçe, kayıtlı geminin ve ekipmanının uğrayacağı zararlar. Bu husus, geminin müsaderesi veya çarterer için özel bir teminat verilmesi hâllerinde uygulanmayabilir.

(c) Kayıtlı geminin, kanuni olmayan nitelikteki işlerde kullanılması, kaçakçılık yapması, men edilen bir emtiayı taşıması veya bildirilen kullanılış şekline aykırı olarak kullanılmasından doğan zararlar.

[221] Acar, Kulüp Sigortası, s. 349, 350; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 114, 115.
[222] Acar, Kulüp Sigortası, s. 243 vd.; Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 75-77; Özkan, s. 15, 16; Ronneberg, s. 10, 11.

(d) Kulüp sigortası teminatı kapsamında olan bir rizikonun aynı zamanda başka bir kulübün sigorta teminatı kapsamına alınmış olması durumunda, yani çifte sigorta durumunda talep edilen mükerrer tazminat.

(e) Ödenmeyen kira veya yakıt bedeli yahut yük ile ilgili taahhütlerden doğan kayıplar, bir çarter sözleşmesinin iptalinden kaynaklanan kayıplar, bir kimsenin aczi veya iflası gibi sebeplerle tahsil edilemeyen alacaklardan kaynaklanan kayıplar.

(f) Kulüp tarafından aksi kabul edilmediği sürece, tekne sigortası kapsamındaki herhangi bir sorumluluk, bedel veya harcama.

(g) Savaş, iç savaş, isyan, zapt, el koyma ve benzeri hâller.

(h) Geminin sınıflandırılmasının geçerli olmaması veya eski tarihli olması sebebiyle doğan sorumluluklar.

(i) Üyenin kasti, kasta eşdeğer veya pervasız davranışı[223] nedeniyle ya da denize elverişsizlik (*unseaworthiness*) nedeniyle meydana gelen sorumluluk ya da masraflar[224].

Kulüp sigortasıyla sağlanan teminatın kapsamı dışında kalan deniz araçları şunlardır:

(a) Römorkörler, kurtarma gemileri, tarak gemileri.

(b) Taşıma işi dışında işletilen boru hattı, kablo veya patlayıcı madde döşeme işinde kullanılan gemiler gibi şeyler döşemek veya inşaat gibi özel amaçlarla kullanılan gemiler.

[223] Bu kavramlar kulüp kurallarında "*wilful misconduct, an intentionally act or a deliberate omission*" olarak ifade edilmektedir.

[224] Acar, Kulüp Sigortası, s. 210 vd.; Maskhulia, S.: *P&I Insurance and Cargo Liability*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2009, s. 55.

(c) Su altındaki özel işlerde kullanılan denizaltılar.

(d) Denizaltıdan farklı kullanılan gemiler ile hacminin büyük bir kısmı suyun altında olan özel gemiler ve yapılar.

## C. TEMİNAT SÜRESİ

### 1. Teminatın Başlaması

Kulüp sigortasında teminatın başlangıcı, özel bir anlaşma ile belirlenmediği takdirde, giriş sertifikasında belirlenen tarihte başlayıp, 20 Şubat tarihine kadar devam eder. Taraflar arasında aksi yönde anlaşma olmadıkça her yıl 20 Şubat tarihinde yenilenmiş sayılır. Geleneksel olarak belirlenmiş olan bu tarihte tam öğlen vaktinde teminatın başladığı kabul edilir. Teminatın başlangıç tarihinin 20 Şubat olarak belirlenmesi ara tarihlerde de kulüp sigortasından yararlanmaya engel teşkil etmez. Bu takdirde kulüpler, üyenin primlerini gün sayım esasına göre (*pro rata*) belirleyerek teminat sağlar[225]. Ayrıca, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1410. ve 1421. maddeleri kapsamında teminatın başlaması ve teminat süresinin, giriş sertifikasında düzenlendiği şekilde belirlenmesi mevzuatta yer alan hükümlere uygun bulunmaktadır.

### 2. Teminatın Sona Ermesi

Kulüp sigortasında poliçe yılının başlangıç tarihi 20 Şubat[226] olarak belirlenmiştir. Kulüp sigortası sözleşmesi, poliçe yılının bitmesi ile sona erer. Ancak, poliçe yılının bitmesinden sonra kulüp sigortası sözleşmesinin devam edeceğine ilişkin önceden bir anlaşma mevcut ise bu tarihte (*renewal date*) sözleşme kendiliğinden yenilenir. Bununla birlikte, 20

[225] Hazelwood, S. J. – Semark, D., s. 375 vd.

[226] Bu sürenin başlangıcının 20 Şubat olarak belirlenmesinin sebebi, geçmiş zamanlarda Baltık Denizi'ndeki buzulların bu tarihlerde çözülmeye başlaması ve denizcilerin 20 Şubat itibariyle denize açılmalarıdır: Murray, s. 1451.

Şubat tarihinden bir ay öncesinde sözleşmenin sona ereceğine dair bildirim yapıldığı takdirde, kulüp sigortası sözleşmesi sona erer. Bu süre sınırının dışında kulüp sigortası çeşitli sebeplerle de sona erebilir. Üye, poliçe yılının bitiminden önce kulüp sigortası sözleşmesini kendi isteği ile sona erdirebileceği gibi, üyenin ölümü, iflası, acze düşmesi veya üye tüzel kişi ise tüzel kişiliğin tasfiye edilmesi durumunda kulüp sigortası sözleşmesi sona erer. Bunların dışında, geminin tamamen zayi olması, geminin kaybolması, üyenin gemiyi başka birisine satması veya devretmesi, üyenin prim borcunu ödememesi hâllerinde kulüp sigortası sözleşmesi sona ermekte veya üye kulüp tarafından üyelikten çıkarılmaktadır[227].

Kulüp sigortası sözleşmesinin sona ermesinin ardından tarafların bazı sorumlulukları devam eder. Kulüp sigortasında poliçe yılının sona ermesine rağmen halen bildirilmemiş talepler veya tahmin edilememiş tazminat miktarları olabilir. Üyenin ödenmemiş prim borçları ve eğer ayrılma primi ödemediyse, ileride ortaya çıkacak masraflardan dolayı sorumluluğu devam eder. Kulüp sigortasında poliçe yılının kapanmasıyla artık kulüplerin üyelerinden ilave prim talep etmeyeceğine ilişkin hüküm, kulüp kurallarının çoğunda mevcuttur. Poliçe yılının kapanması, kulüp sigortasında özel bir önem teşkil eder. Poliçe yılının açık kaldığı dönem kulüp kurallarında ayrıca düzenlenmektedir. Bu süre genellikle 15 ay ile 4 yıl arasında değişmektedir. Kulüp yönetim kurulu, bütün taleplerin karşılandığına ve tazminatların ödendiğine ilişkin kanaati neticesinde poliçe yılının kapandığını ilan eder[228]. Üyenin ödenmemiş primleri ise sigorta sözleşmesinin sona erdirildiği gün dikkate alınarak oransal olarak hesaplanır. Kulübün kural olarak sigorta sözleşmesinin sona erdiği tarihten itibaren sorumluluğu sona ermektedir. Ancak, geminin tam zıyaı veya kaybolması halinde sonradan ortaya çıkacak enkaz kaldırma masraflarına ilişkin kulübün sorumluluğu devam eder[229].

[227] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 22, 23.
[228] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 44.
[229] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 155, 156; Hazelwood, s. 373 vd.

## D. *INTERCLUB* ANLAŞMASI

Deniz taşımacılığında donatanın her zaman taşıyan olması gerekmediği gibi taşıyanın da donatan sıfatına sahip olması gerekmez. Taşıyanın belirlenmesinde her bir somut olayın koşullarına bağlı olarak zaman zaman sorunlar yaşanmaktadır. Eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde yük ilgililerinin gemiyi haczettirme gibi imkânları göz önüne alındığında taşıyan olsun ya da olmasın donatanlar, eşyaya ilişkin taleplerin her zaman muhatabıdırlar. Bu nedenle kulüpler, üye donatanların taşıyan olup olmadıklarına bakmaksızın kulübe kayıtlı gemileriyle ilgili doğan sorumluluklarına karşılık geniş bir teminat sağlamaktadır. Bu amaçla, donatan olmayan taşıyanların da kulüplere üye olmalarına ve böylece kulüp sigortası teminatından yararlanmalarına imkân sağlanmaktadır. Bir donatan olmayan taşıyan da aynen donatan gibi bir kulübe üye olabilir veya donatan ile birlikte onun üye olduğu kulübe birlikte üye olabilir[230].

Taşıyan sıfatının belirlenmesinde ortaya çıkan sorunlar, benzer şekilde eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde yük ilgililerinin tazminat taleplerini kime yönlendirecekleri ve sorumluluk paylaşımının nasıl yapılacağı hususunda da ortaya çıkmaktadır. Uygulamada hem donatanların hem de çartererlerin bir kulübe üye olmaları nedeniyle zaman zaman bunların sorumluluklarının ne şekilde paylaştırılacağı sorunuyla karşılaşılmaktadır. Sorun, Uluslararası Gruba üye kulüplerin bir araya gelerek hazırladıkları "*Interclub* Anlaşması (*Inter-Club New York Produce Exchange Agreement – ICA*)[231]" ile çözüme kavuşturulmaktadır. Sorumluluğun paylaştırılması ve uyuşmazlıkların giderilmesi yöntemi konusunda basit çözümler getiren ve uygulamada sıklıkla kullanılan çarterpartiler olan "*New York Produce Exchange – NYPE*" ve

[230] Bkz. yuk. s. 29 vd.

[231] *Interclub* Anlaşması (*Inter-Club New York Produce Exchange Agreement – ICA*) ilk defa 1970 yılında yürürlüğe girmiş ve uygulamadaki ihtiyaçlar doğrultusunda 1984, 1996 ve 2011 yıllarında tadil edilmiştir.

*Asbatime* çarterpartilerine[232] ek olarak *Interclub* Anlaşması hazırlanmıştır. Bu anlaşma, getirdiği basit çözümler ve kolay uygulanabilir özelliği dolayısıyla diğer zaman çarterpartilerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Ancak, bir zaman çarterpartisinin ekinde söz konusu anlaşma yer almıyorsa, bu anlaşma hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır[233].

*Interclub* Anlaşmasının uygulanabilmesi için çarterpartide Lahey ve Lahey / Visby kurallarının *Paramount* klozu[234] ile etkin hale getirilmesi gerekmektedir[235]. Aksi halde anlaşma uygulanamaz. Ayrıca, çarterpartide donatan ve çarterenin eşyaya ilişkin zıya veya hasar halinde sorumluluklarının ne şekilde paylaştırılacağı hususunda açık hükümler bulunması durumunda anlaşma, yine uygulanmamaktadır. *Interclub* Anlaşması, eşyanın zıyaı veya hasarı halinde ortaya çıkan zararları ve bu zararların en aza indirgenmesi için yapılan masrafları kapsamaktadır. Anlaşma, multimodal taşımalar bakımından da geçerlidir[236].

*Interclub* Anlaşması, her ne kadar Uluslararası Gruba üye kulüpler tarafından hazırlanmış bir sözleşme olsa da kulüplerin, donatan ve çartererlere ilişkin taleplerinin bu sözleşmeye göre yapılmasının zorunlu olmadığı, anlaşmanın sadece tavsiye niteliğinde olduğu ileri sürülmektedir[237]. Aksi görüşe göre ise kulüpler tarafından yapılan tavsiyelerin dikkate alınmaması halinde kulüplerin geniş takdir yetkileri ile teminat sağlayıp sağlamama hususundaki yaklaşımları göz önüne alındığında anlaşmanın sadece tavsiye niteliğinde olmadığı savunulmaktadır[238]. İkinci görüşün daha isabetli olduğu anlaşılmaktadır. Kulüpler sirkülerler vasıtasıyla yayınladıkları talimatlara ve tavsiyelere uyulmasını istemektedirler. Buna

---

[232] *New York Produce Exchange Form* uygulamada sıklıkla kullanılan zaman çarterpartisi olan bir tip sözleşmedir. *Asbatime* çarterpartisi ise *The Association of Shipbrokers and Agents U.S.A. Inc. (ASBA)* tarafından *New York Produce Exchange Form* çarterpartisinin bir türü olarak düzenlenmiştir.

[233] Ülgener, F.: "Interclub Anlaşması", <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/14. Interclub.pdf>, – et. 14.12.2018, s. 1, 2.

[234] *Paramount* klozu ile düzenlenen konişmentonun ancak ilgili kanun ya da sözleşmenin kendi hükümlerine uygun olduğu takdirde geçerli olacağı ve konişmentoda bu kuralların uygulanacağı şerh olarak düşülmektedir: Ülgener, F.: *Çarter Sözleşmeleri - I: Genel Hükümler - Sefer Çarteri Sözleşmesi,* İstanbul 2000, s. 123 vd.

[235] Ülgener, Çarter, s. 124.

[236] Ülgener, Interclub, s. 3, 4.

[237] Hazelwood, s. 195 vd.

[238] Acar, Kulüp Sigortası, s. 138, dn. 201.

göre kulüpler, üyelerinin kulüp sigortası teminatından yararlanıp yararlanmayacağına dair takdir yetkilerini kullanarak karar vermektedirler. Bu nedenle, söz konusu anlaşmanın her ne kadar tavsiye niteliğinde olduğundan bahsedilmiş olsa da uygulama bakımından zorunluluk arz ettiği açıkça görülmektedir.

Nihayetinde, *Interclub* Anlaşması'nın 8. maddesine göre eşyanın zıyaı veya hasarı halinde ortaya çıkan zararlar, donatan ve çartererler arasında aşağıdaki şekilde paylaştırılmaktadır[239].

a) Geminin denize elverişsizliği (*unseaworthiness*) veya sevk ve idaresindeki (*navigation and management*) kusur veya ihmalden kaynaklanan eşyanın zıyaı veya hasarına ilişkin taleplerde yüzde yüz donatan sorumludur. Ancak donatan, denize elverişsizliğin yükün yüklenmesi, istiflenmesi, elleçlenmesi veya boşaltılmasından kaynaklandığını ispat etmesi halinde paylaştırma aşağıda (b) bendi hükümlerine göre yapılır.

b) Eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, bağlanması, elleçlenmesi veya boşaltılmasından dolayı eşyaya gelen zıya veya hasar kaynaklı taleplerde, yüzde yüz çarterer sorumludur. Ancak, 8. maddeye "ve sorumluluğu (*and responsibility*)" kelimesi eklenmedikçe ya da kaptanın yükün elden geçirilmesine ilişkin olarak sorumlu olacağı şeklinde değişiklik yapılmadıkça, paylaşım yüzde elli donatan, yüzde elli çarterer olarak yapılır. Ayrıca çartererin, yüklenme, istiflenme, elleçlenme, bağlanma ve boşaltma sırasında ki kusurunun geminin denize elverişsizliğinden kaynaklandığını ispat etmesi halinde yüzde yüz donatan sorumlu olur.

c) Yukarıda (a) ve (b) bentlerine tabi olarak, eşyanın kısmi zıyaı veya eşyanın belirlenen boşaltma limanında boşaltılmayarak başka bir limanda boşaltılıp varma yerine taşınması halinde doğan sorumluluklarda paylaşım, yüzde elli donatan, yüzde elli çarterer

[239] Hazelwood, s. 208, 209.

şeklinde yapılmaktadır. Ancak, açık ve aksi çürütülemeyen bir delil ile söz konusu durumun diğer tarafın kusur, ihmal veya gemi adamlarının ya da yardımcı personelinin hırsızlığından (*pilferage*) kaynaklandığı ispat edilirse karşı taraf yüzde yüz sorumlu olmaktadır.

d) Geç teslim dâhil olmak üzere eşyaya ilişkin diğer bütün taleplerden yüzde elli donatan, yüzde elli çarterer sorumlu tutulmaktadır. Ancak, açık ve aksi çürütülemeyen bir delil ile söz konusu durumun diğer tarafın kusur veya ihmalinden kaynaklandığı ispat edilirse karşı taraf yüzde yüz sorumlu olmaktadır.

## II. EŞYANIN ZIYAI VEYA HASARI

### A. GENEL OLARAK

Bir geminin seyrüsefere başlamasından önce veya seyrüseferi sırasında ya da sonrasında eşyaya ilişkin taleplerle sıklıkla karşılaşılır. Bu talepler, genellikle eşyanın tamamının veya bir kısmının zıyaa uğraması, eşyanın hasar görmesi, eşyanın yanlış alıcıya teslimi, teslimde yaşanan gecikme, hasara uğramış eşyanın saklanması veya gemiden boşaltılması sırasında ortaya çıkan ilave masraflar, eşyayı elden çıkarma masrafları, eşyayı kurtarma ve müşterek avarya payı gibi şekillerde ortaya çıkmaktadır.

Eşyaya ilişkin taleplerin doğması için eşyanın mutlaka zıyaa veya hasara uğraması ya da geç teslimi gerekmez. Eşyayı tanımlayan taşıma senetlerinde eşyanın yanlış tanımlanması halinde, alıcı eşyayı taşıma senedinde tanımlandığından farklı bir halde aldığı için bu durumda da zıyaın veya hasarın mevcut olduğu kabul edilir. Eşyanın yanlış tanımlanması, miktar, ağırlık veya dıştan görünüm biçiminde ortaya çıkar. Örneğin; özellikle dökme yük taşımalarında miktar bakımından farklılığın çıkması kaçınılmazdır. Bu halde genellikle, olması beklenen ve geleneksel olarak ticarette kabul edilen miktara kadar olan farklılıklar göz ardı edilir. Ayrıca bazı yükler bakımından yükün doğası gereği taşıma sırasında kayıplar meydana gelebilir. Fire

olarak adlandırılan bu durum eşyanın doğasından kaynaklanan sebeplerle eşyada meydana gelen eksilmedir. Örneğin; likit yüklerin taşınması sırasında meydana gelen buharlaşma sebebiyle yük eksik miktarda alıcıya teslim edilmesine rağmen taşıyana herhangi bir sorumluluk atfedilmemektedir.

Eşyaya ilişkin talepler, normal şartlarda eşyayı taşıyan gemi malikine yöneltilmektedir. Ancak, zıyaın veya hasarın ortaya çıkması başka bir geminin kusuruna atfedilebiliyorsa bu halde talepler kusurlu gemi malikine yöneltilmektedir. Bununla birlikte, gemi maliki her zaman taşıma sözleşmesindeki taşıyan sıfatını haiz olmamaktadır. Taşıma sözleşmesindeki taşıyan sıfatını haiz kişiler, çartererler ya da gemi sahibi olmadan taşımacılık işiyle uğraşanlar (*non vessel owning carrier or non vessel operating carrier – NVOCC)* veya taşıma işleri organizatörleri[240] olabilmektedir. Bu hâllerde talepler taşıma sözleşmesinde taşıyan olarak yer alan kişiye yöneltilir.

Zıya veya hasar meydana geldiğinde taraflar arasında taşıma sözleşmesi varsa talepler, sözleşmenin ihlaline dayanılarak, sözleşmenin diğer tarafına yöneltilmektedir. Ancak, bir taşıma sözleşmesi yoksa talepler, haksız fiil esasına dayalı olarak zarara sebebiyet veren tarafa yöneltilir. Bu durumda taşıyan, taşıma sözleşmesinden doğan haklarından faydalanamaz.

[240] Taşıma işinin bir uzmanlık gerektiren alan olmasından dolayı ortaya çıkan taşıma işleri organizatörü (*freight forwarder*) kavramı eşyanın saklanması, taşıma sözleşmesi yapılması, yüklenmesi, boşaltılması ve gönderilene teslimine kadar tüm işlemleri organize etmeyi, ücret karşılığında, iş sahibine karşı, eşya taşıtmayı üstelenen kişi şeklinde tanımlanabilmektedir. Taşıma işleri organizatörü sözleşmeyi kendi adına iş sahibi hesabına veya yetkisi olmak şartıyla iş sahibi ad ve hesabına yapabilmekte yahut sözleşmelerde sadece aracılık yapmaktadır: Aksoy, E. S.: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015, s. 37, 38. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin 4. maddesinde ise taşıma işleri organizatörü; "*Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişiler*" olarak tanımlanmıştır. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği için bkz. 06.07.2018 tarih ve 30470 sayılı RG.

Bunun istisnası, konişmentoya Himalaya klozu[241] gibi özel klozlar eklendiği hâllerde ortaya çıkmaktadır.

Kulüp sigortasında eşyaya ilişkin taleplerle çok sık karşılaşılmaktadır. Bu sebeple, eşyaya ilişkin talepler, çoğunlukla yüksek değerlere ulaşmaktadır. Eşyaya ilişkin yüksek masraflı talepler, özellikle tam zıya, yangın, çatma veya karaya oturma gibi olaylar sonucunda ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, taşınan eşyanın kirlenmesi sebebiyle doğan talepler de yüksek rakamlara ulaşabilmektedir. Eşyanın kirlenmesi, genellikle düzgün yüklenmemesinden, doğasından veya geminin depo kapaklarının düzgün kapatılmaması nedeniyle içeriye su sızmasından kaynaklanmaktadır[242].

Kulüp sigortası uygulamasında çok sık karşılaşılan ve yüksek meblağlara ulaşan eşyaya ilişkin talepler büyük önem arz etmektedir. Eşyaya ilişkin taleplerin incelenmesinde öncelikle eşya, zıya ve hasar kavramlarının tanımının yapılması uygun görülmüş, daha sonra bu taleplere ilişkin özellik arz eden meselelere her yönüyle temas edilmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda eşya, genel olarak cismani, kendi başına var olan ve üzerinde hâkimiyet kurulabilen şeydir. Taşıma hukuku bakımından eşya, ekonomik değeri olan ve taşınabilir nitelikteki her maddi şey anlamına gelir[243].

---

[241] Himalaya klozunun ortaya çıkışı ve bu isimle anılması şu şekilde gerçekleşmiştir. Geçmişte Himalaya isimli gemide gerekli emniyet tedbirleri alınmadığı için, yaralanan bir yolcunun, yolcu taşıma sözleşmesinde donatan lehine sorumsuzluk şartının mevcut olmasından dolayı, kaptan ve lostromo aleyhine açtığı tazminat davasında, mahkeme davalıların, donatanla ilgili şarta dayanmalarının mümkün olmadığını, ancak sözleşmede kendileri bakımından da böyle kloza yer verilmiş olması halinde sorumluluktan kurtulabileceklerini belirterek, zararın tazmin edilmesine karar vermiştir. Bu dava, yük ve yolcu taşıma sözleşmelerine ve konişmentolara gemi adamları lehine de sorumsuzluk şartları konmasına yol açtığı için, söz konusu kloz olayın geçtiği geminin adı ile anılmaktadır. Bu kloz ile taşıyan adına hareket eden kişilerin bir taşıma sözleşmesine istinaden yapılan taşımada eşyada zıya veya hasar olması halinde yükleyici, alıcı ve yük sahibi karşısında; yolcu gemilerinde ise yolcular karsısında sorumlu olmamaları sağlanmıştır: Çetingil E.: "The Amendments Related to the Liability of the Carrier Provided by the 1986 Reform in the German Maritime Law", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 1992, C. XVI, S. 4, s. 26.

[242] The Swedish Club: P&I Claims Analysis, <www.swedishclub.com>, - et. 31.03.2018, s. 8 vd.

[243] Sirmen, A. L.: *Eşya Hukuku*, Ankara 2014, s. 5; Yetiş Şamlı, K.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013, s. 28; Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules,* London 2005, s. 127; Kender – Çetingil – Yazıcıoğlu, s. 155.

Eşya kavramı yerine zaman zaman taşınan şey için "mal, yük veya kargo" terimleri de kullanılmaktadır. Taşıma hukuku bakımından taşıma sözleşmesine konu eşya (*goods*), taşıta yüklendikten sonra "yük" (*cargo*), ticarete konu edildikten sonra "emtia veya mal" (*marchandises*) sıfatını kazanmaktadır. Ancak sadece ticarete konu olmayan eşyanın da taşınması mümkün olduğundan emtia veya mal gibi kavramların anlamları daha sınırlıdır. Bu nedenle taşıma hukukunda en geniş anlamda, eşya kavramının kullanılması tercih edilmektedir[244]. Bu bağlamda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 850. maddesinin birinci fıkrasında eşyanın her türlü yükü de kapsayacağı ifade edilmektedir[245].

Görüldüğü üzere, eşya kavramı taşıma hukuku bakımından oldukça geniş bir anlam ve kullanım alanına sahiptir. Medeni hukukta örneğin; bir cenaze eşya olarak nitelendirilmese de taşıma hukuku bakımından ekonomik değeri olan ve taşınabilir her maddi şey eşya olarak kabul edildiği için deniz yolu ile taşınan cenaze her ne kadar eşya olmasa da taşıma sözleşmesine konu edilebilir. Ancak bazı hâllerde deniz yoluyla eşya taşımasında da eşya kavramının kapsamının daraltıldığı görülmektedir. Örneğin; canlı hayvan taşıması 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmesi'nde[246] *(Lahey* kuralları) ve 1968 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol'ünde[247] (*Lahey / Visby*

---

[244] Karan, H.: *CMR Şerhi,* Ankara 2011, s. 23.

[245] 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda kullanılan "eşya" ifadesi yerinde olsa da (TTK m. 864, 869, 880, 1138 vd.) Kanunun bazı maddelerinde "mal" kelimesi de kullanılmaktadır (TTK m. 861, 864). Uluslararası antlaşmalar bakımından ise *Lahey*, *Hamburg* ve *Rotterdam* Kuralları (2008 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 11 December 2008 – Rotterdam Rules*) ile *CMR* Sözleşmesi'nde (Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi / *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - CMR)* ve *CIM* Sözleşmesi'nde (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme / *Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail - CIM*) eşya; *Montreal* Sözleşmesi'nde (Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme - *the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*) ise, kargodan bahsedilmektedir.

[246] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*). 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye'de 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[247] 1968 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol (*Protocol to amend the International Convention for the Unification of*

kuralları) kapsam dışında tutulmuştur. Taşıyana ait olan konteyner veya benzeri taşıma ekipmanı da eşya olarak nitelendirilmez. Ancak konteyner, gönderene ait ise eşya olarak kabul edilir. Ayrıca, yolcunun beraberindeki bagaj da taşınır eşya olarak nitelendirilir. Bagaj taşınmasına ilişkin olarak ayrı bir navlun sözleşmesi veya konişmento düzenlenmemiş ise yolcu beraberindeki bagaj, eşya taşıma sözleşmesi kapsamında değildir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 912. ve 1247. maddeleri[248] çerçevesinde taşıyan, yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında bagaj taşımayı üstlenmektedir[249].

Günümüzde hemen hemen her şey, deniz yoluyla eşya taşınmasına konu olmaktadır. Deniz yoluyla eşya taşınmasına en fazla konu olan yükler, dökme kuru ve sıvı yükler, konteynerler, dondurulmuş yükler, ambalajlı-ambalajsız paletli yükler ve tehlikeli yüklerdir[250].

B. ZIYA

Zıya, sebebi ne olursa olsun eşyanın maddi varlığını yitirmesi ve taşıyanın teslim aldığı eşyayı gönderilene teslim etme imkânından kısmen veya tamamen yoksun olması hali anlamına gelir. Zıya halinde maddi anlamda eşya üzerinde fiilî hâkimiyet kurulamaz. Eşyanın çalınması, zıya hâlinin tipik bir örneğidir. Bazı hâllerde eşya üzerinde fiilî hâkimiyet devam etse de eşyadan beklenilen ekonomik fayda tamamen ortadan kalkabilir. Bu durumda yine tam zıyadan bahsedilir. Bazen eşya, maddi veya ekonomik anlamda zıyaa uğramasa da hukuken alıcısına teslim edilemediğinde, örneğin gümrük tarafından el konulduğunda hukuki zıyaının gerçekleştiği kabul edilir[251]. Ayrıca, eşyanın tam zıyaının kaçınılmaz olduğu veya tam zıyaın

*Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924*). Türkiye Visby Protokolü'ne taraf olmamıştır.

248 Bkz. TTK m. 912 ve m. 1247.

249 Yetiş Şamlı, Türk Ticaret Kanunu, s. 28; Aksoy, s. 24.

250 Yorulmaz, M.: *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul 2009, s. 39.

251 Karan, CMR, s. 308, 309.

önlenmesi için yapılacak olan masrafın eşyanın değerini aşması halinde hükmi zıya (*constructive total loss*) söz konusudur[252].

Anlaşılacağı üzere, eşyadan beklenen ekonomik faydanın tamamen ortadan kalktığı hâller zıya (*loss*) olarak kabul edilmektedir. Eşya alıcısına maddi anlamda teslim edilse dahi ekonomik anlamda hiçbir anlam ifade etmiyorsa eşyanın zıyaından bahsedilir. Önemli olan, eşyanın alıcısı bakımından beklenen ekonomik faydanın ortadan kalkmasıdır. Taşıyan, teslim aldığı eşyayı teslim etmeyerek veya teslim etmemiş sayılarak taşıma taahhüdünü ihlal sebebiyle sorumlu tutulmaktadır[253].

Eşya, tamamen zıyaa uğrayabileceği gibi kısmi zıyada söz konusu olabilir. Eşyanın taşıyanın elinden tamamen çıkması, çalınması, müsadere edilmesi, haczedilmesi, geminin batması, eşyanın denize atılması, eşyanın kaptan tarafından satılması, tesellüme yetkili olmayan kişiye teslim edilmesi, yanlış limana boşaltılması gibi hâllerde tam zıya (*total loss*) vardır. Eğer taşınan eşya bölünebilir mahiyette ise eşyanın bölünebilir kısmının zıyaa uğraması halinde de kısmi zıya (*partial loss*) vardır. Tam zıya ve kısmi zıya ayırımında eşyanın ekonomik bütünlüğü bozulmaksızın parçalara ayrılıp ayrılmadığına bakılmaktadır. Kısmi zıya durumunda eşya, miktar, hacim veya ağırlık yönünden eksilmiş olmaktadır. Örneğin; konişmentoda 10 kutu olarak gösterilen eşyanın 5 kutu olarak teslim edilmesi veya 20 tonluk dökme yükün 15 ton olarak teslim edilmesi durumunda kısmi zıyadan söz edilir. Eşyanın ambalaj ve benzeri parçalarının teslim edilmemesi durumunda da kısmi zıya vardır[254].

Kısmi zıya ile çok sayıda benzerlikleri olan ve bu sebeple karıştırılan fire meselesine de bir miktar değinmekte fayda vardır. Fire, eşyanın doğasından kaynaklanan sebeplerle eşyada

---

[252] MIA m. 60.
[253] Karan, CMR, s. 308, 309; Yetiş Şamlı, Türk Ticaret Kanunu, s. 30, 31.
[254] Yetiş Şamlı, Türk Ticaret Kanunu, s. 30-33; Adıgüzel, B.: *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 2015, s. 122, 123.

meydana gelen eksilmedir. Fire meselesi, dökme yüklerde gündeme gelmekte ve eşyanın yüklenmesi, taşınması veya boşaltılması sırasında eşyanın kendine has doğasından kaynaklanan sebeplerle bir kısmının buharlaşması, kuruması, etrafa saçılması gibi sebeplerle cüzi şekilde eksilmesidir. Bu nedenle fire ticari hayatta olağan görülen, fakat kısmi zıya olarak kabul edilmeyen taşıyanın sorumlu olmadığı bir eksilmedir[255].

### C. HASAR

Hasar, sebebi her ne olursa olsun eşyanın maddi yapısının kötüleşmesi veya bozulmasıdır. Eşyanın maddi yapısının kötüleşmesine veya bozulmasına bakılmaksızın ekonomik anlamda ondan beklenen faydanın azaldığı hâller hasar (*damage*) olarak kabul edilmektedir[256]. Eşyanın taşınması esnasında paslanması, ıslanması, kırılması, özellikle dökme yüklerde başka bir yükle karışması, başka yükün kokusunun sinmesi gibi hâllerde hasar söz konusu olur. Ancak, eşyanın ıslanması ve kokmasına ilişkin olarak ıslanmanın ve kokmanın geçici bir maddi kötüleşmeye değil, kalıcı bir değer kaybına yol açması halinde hasar varsayılır. Eşyanın taşınması sırasında maddi bir kötüleşmeye uğramaksızın sadece piyasa değerinin düşmesi hasar olarak nitelendirilemez.

Eşyanın tamamı veya bir kısmı hasara uğramış olabilir. Ancak, eşyanın uğradığı hasar sonucunda eşyadan beklenen ekonomik faydanın tamamen ortadan kalkması söz konusu ise eşyanın zıyaa uğradığı kabul edilir. Ayrıca, eşyayı teslim aldığı gibi teslim edemeyen taşıyan, eşyaya özen borcunu ihlal etmiş sayılır[257].

---

[255] Tetley, W.: *Marine Cargo Claims*, London 1965, s. 73, 74; Yetiş Şamlı, Türk Ticaret Kanunu, s. 31; Adıgüzel, s. 123; Aybay, G.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 669 vd.

[256] Karan, CMR, s. 310; Demirçivi Mineliler, Z.: "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu'na Armağan, 2007, C. 9, s. 961; Dunt, s. 284; Yazıcıoğlu, E.: *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu,* İstanbul 2000, s. 76 vd.; Ülgener, F.: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,* İstanbul 1991, s. 66.

[257] Karan, CMR, s. 310, 311; Yetiş Şamlı, Türk Ticaret Kanunu, s. 35.

## III. TAŞIYANIN SORUMLULUĞU RİZİKOSU

### A. GENEL OLARAK

Kulüp sigortasının ortaya çıktığı ilk zamanlarda eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde kulüpler tarafından bu rizikolara ilişkin teminat sağlanmamıştır. Bunun sebebi, donatan ile gönderen arasındaki taşıma sözleşmelerine sözleşme serbestisi *(freedom of contract)* çerçevesinde sorumsuzluk klozlarının eklenmesi, dolayısıyla donatanın sorumlu tutulamamasıdır. Ancak 1870 yılına gelindiğinde, özellikle *Westenhope* isimli gemi kazasının[258] meydana gelmesiyle birlikte bu anlayış değişmeye başlamıştır. Kaza sonucunda gemide taşınan yük zıyaa ve hasara uğramış, yük ilgilileri donatandan zararlarının tazminini talep etmişler, ancak taşıma sözleşmesinde yer alan sorumsuzluk klozuna rağmen mahkeme donatanı, zarar gören yükün değeri tutarında tazminata mahkûm etmiştir. Bu olay neticesinde sorumsuzluk klozlarının donatanları korumaya yeterli olmadığı ve o güne kadar yüke ilişkin olmayan "koruma sigortası" sağlayan kulüplerin, artık yükü de kapsayacak şekilde "tazmin sigortası" sağlamaları gerekliliği ortaya çıkmıştır[259]. Bu tarihten sonra kulüpler, koruma ve tazmin sigortası sağlayan birlikler olarak teşekkül etmişlerdir.

Deniz yoluyla eşya taşıma, kendi içinde çok fazla riziko barındıran, zararın meydana gelmesi durumunda ise bir hayli karmaşık sorumluluk hükümlerinin tabi olduğu bir taşıma türüdür. Bu nedenle, eşyaya ilişkin talepler, kulüp kurallarında en kapsamlı ve ihtiyaçlara en uygun şekilde cevap verebilecek ve hemen hemen her zaman kulübün takdir yetkisini saklı tutacak şekilde düzenlenmektedir.

Taşıyanın temel yükümlükleri, gemiyi denize elverişli hale getirmek, eşyayı gemiye almak, eşyaya ilişkin doğru belgeler düzenlemek, eşyayı kararlaştırılan sürede belirlenen yere

[258] Bkz. yuk. s. 10.
[259] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 85 vd.

taşımak, eşyayı doğru alıcıya eşyaya zarar vermeden veya eşyanın miktarında eksiklik olmadan teslim etmektir. Bununla birlikte zaman zaman taşıma sürecinin herhangi bir aşamasında ortaya çıkan sorunlar nedeniyle eşya zıyaa veya hasara uğramakta ve taşıyanın (donatan veya çartererin) sorumluluğu gündeme gelmektedir.

Eşyanın taşınmasından doğan sorumluluk, taraflar arasında mevcut taşıma sözleşmesinden veya haksız fiilden kaynaklanabilir. Eşyanın taşınmasından doğan sorumluluğun doğrudan muhatabı donatandır. Ancak, deniz taşımacılığında donatan, her zaman taşıyan sıfatına sahip olmadığından onunla birlikte donatan olmayan taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir. Bu nedenle, kulüp sigortasında donatanın taşıyan olup olmadığına bakılmaksızın eşyaya ilişkin talepleri kapsayacak şekilde esnek kulüp kurallarına yer verilmektedir. Donatan olmayan taşıyanların da (özellikle çartererlerin) sorumluluğu gündeme gelebileceği için bu tür taşıyanlar, kulüplere üye olmakta veya kimi zaman kulüp giriş sertifikalarında donatan ile birlikte kulüp sigortası teminatı kapsamına alınmaktadır. Bununla beraber kulüpler, teminatın kapsamının sınırlarının belirlenmesi hususunda esnek davransalar da eşyaya ilişkin kulüp kurallarının neredeyse tamamında "kulüp takdir yetkisini aksi yönde kullanmadıkça" ifadesi yer almakta ve eşyaya ilişkin birçok konuları ayrıntılı olarak düzenlemektedir[260].

Kulüpler, kulüp sigortası teminatı ile kulübe kayıtlı bir gemide taşınacak olan veya taşınan ya da taşınmış olan eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından kaynaklanan üyelerinin sorumlu olduğu masraf ve giderleri teminat altına almaktadırlar. Kulüpler eşyaya ilişkin teminatın sınırlarını geniş olarak belirledikleri için kulüp kurallarında genellikle "taşınacak olan veya taşınan ya da taşınmış olan[261]" ifadesini tercih etmektedirler[262]. Kulüpler, geniş olarak

[260] Acar, Kulüp Sigortası, s. 135, 136.

[261] Bazı kulüpler teminatın süresine ilişkin olarak belirli bir süre sınırı öngörebilmektedirler: The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.1; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.2.

[262] Moore, J. C.: "Liability for Damage to Property Carried, to be Carried or Which Has Been Carried Both to Blame Cases and Liability for Recovery Over by Non-Carrier Liability for Cargos Proportion of

belirledikleri bu sürece genellikle ayrı bir süre sınırı koyma yoluna gitmezler. Ancak, taşımanın başladığı günden 14 gün önce ve taşımanın bittiği günden 14 gün sonrası gibi süre sınırı getirebilirler. Bu süreyi 21 gün olarak belirleyen kulüpler de mevcuttur[263].

Teminatın geçerli olduğu süre, ne kadar uzun tutulursa tutulsun önemli olan, üyenin ortaya çıkan zarardan sorumlu olup olmayacağı hususunun belirlenmesidir. Taşıyanın, taşınan eşyaya ilişkin sorumluluğu eşyanın gemiyle taşınması sırasında yahut taşınmasından önce veya sonrasında ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda üyenin sorumluluğu, genellikle taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Sorumluluğun kapsamı, taşınan yüke ve taraflar arasındaki taşıma sözleşmesine göre değişiklik gösterebilir. Örneğin; taşıyanlar, okyanus taşımacılığına (*pure ocean carriage*) nazaran konteyner hattı taşımacılığında (*liner container trade*) daha çok sorumluluk altına girerler. Ancak, çoğunlukla taşıma sözleşmelerine Lahey ve Lahey / Visby kurallarının emredici hükümleri uygulanmaktadır. Bu hükümlere göre taşıyanın, yükleme limanında eşyanın geminin ekipmanıyla bağlantıya girdiği zaman ile eşyanın boşaltma limanında gemi ekipmanından ayrıldığı ana kadar olan süreçte eşyayı düzgün ve dikkatli taşımakla ve eşyaya özen göstermekle yükümlü olduğu yer aldığından, taşıyanın eşyaya ilişkin sorumluluğu buna göre belirlenmektedir. Bu süre, "*tackle to tackle* (vinçten vince)" olarak adlandırılmaktadır. Hukukumuzda ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1178(2) maddesine göre taşıyan, eşyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelen zıya veya hasardan sorumludur. Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1178(3) maddesinde göre belirlenmektedir. Buna göre, taşıyanın eşyayı taşınmak üzere kendisine teslimi zorunlu makamlardan veya üçüncü kişilerden teslim aldığı andan, eşyayı gönderilene teslim ettiği veya gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hallerde eşyanın gönderilenin emrine hazır tutulduğu ya da eşyanın gönderilene teslim edilmek üzere

General Average Not Otherwise Collectible; Policy Exclusions and Protective Clauses", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 581, 582.

263 The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.1; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.2.

kendisine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar eşya taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.

Lahey ve Lahey / Visby kurallarında taşıyanın sorumluluğu ve sorumluluğun sınırı belirlenmiştir. Taşıyan, bu kurallarda yer alan sorumluluğuna ilişkin hükümleri kendi lehine değiştiremez. Ancak, tarafların anlaşmaları halinde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak yükleme ve boşaltma dâhil bütün taşıma sözleşmesini kapsayacak şekilde Lahey ve Lahey / Visby kurallarının uygulanması kararlaştırılabilir[264]. Kaldı ki, birçok millî hukuklarda eşyanın gemiye yüklenip gönderilene teslim edildiği ana kadar geçen bütün zaman dilimi için taşıyanın sorumluluğu ilkesi kabul edilmektedir.

Bununla birlikte taşıyan, eşyayı yükleme ve boşaltma işlemlerinin öncesinde veya sonrasında kendi gözetimine alabilmektedir. Bu halde ortaya çıkacak zararlardan doğan sorumluluklarda Lahey ve Lahey / Visby kuralları, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıracak şekilde uygulanamayacaktır. Zaten çoğu konişmentoda limandan limana yapılan taşımalarda yükleme ve boşaltma öncesi ve sonrası süreçte ortaya çıkan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin hükümlere yer verilmektedir. Ayrıca, 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'nde[265] (Hamburg Kuralları) taşıyanın taşıma öncesinde, taşıma sırasında ve taşıma sonrasındaki süreçte eşyayı koruma ve gözetme borcu kapsamında sorumluluğunun olacağı düzenlenmektedir.

[264] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, m. 7 (*The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, art. 7*).

[265] 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*). Türkiye Hamburg kurallarına taraf olmamıştır.

Görüldüğü üzere, taşıyanın sorumluluğunun sınırları, çoğu zaman ilgili uluslararası sözleşmelerin emredici hükümleriyle belirlenmektedir. Bu sözleşmeler de Lahey, Lahey / Visby kuralları ve Hamburg Kuralları olarak karşımıza çıkmaktadır[266].

Lahey ve Lahey / Visby kurallarına göre "*tackle to tackle*" süreci içinde kalmak kaydıyla taşıyan sorumlu olmasına rağmen üye, bazı durumlarda eşya henüz gemiye yüklenmemiş olsa veya gemiden boşaltılmış olsa dahi eşyada meydana gelen zıyadan ve hasardan sorumlu olmakta, bu hâllerde de kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır. Ancak, eşyanın gemiye yüklenmediği bir zamanda sorumluluğun doğması ve kulüp sigorta teminatı sağlanması için eşyanın gemide taşınması niyetinin olması gerekmektedir. Niyet, hukuken bağlayıcı nitelikteki ordino (*booking note*) veya sefer çarteri (*voyage charterparty*) gibi belgelerle ortaya konulmalıdır. Aynı şekilde taşınan eşyanın, boşaltıldıktan sonra gönderilene teslimi için bekletildiği boşaltma limanında zıyaa veya hasara uğraması halinde de sorumluluk gündeme gelmekte ve kulüpler teminat sağlamaktadırlar. Kısaca, özellikle taşıma öncesinde ve sonrasında doğan sorumluluk hâllerinde kulüplerin teminat sağlaması için eşyada meydana gelen zıyaı veya hasarın geminin işletilmesiyle (*operation of the Ship*) ilgili olarak doğrudan bir illiyet bağının olması gerekir[267].

Üyenin sorumluluğunun sözleşmeden kaynaklandığı durumlarda sorumluluk, gemi adamlarının ihmal veya kusurlarından veya yükün yüklenmesi, istiflenmesi, elleçlenmesi, taşınması, boşaltılması ya da tesliminin uygun bir şekilde gerçekleştirilememesinden yahut eşyanın uygun olmayan ısıtma veya soğutma ortamında taşınmasından kaynaklanabilir[268]. Bu hâllerde de kulüpler, üyelerine kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar.

---

[266] Lahey, Lahey / Visby kuralları ve Hamburg kuralları hakkında detaylı bilgi için bkz. Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions - The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules,* London 2005.

[267] Moore, s. 582, 583; Braekhus, S. – Rein, A.: *Handbook of P&I Insurance*, Oslo 1979, s. 173.

[268] Hazelwood, s. 163.

Bir kaza veya başka bir olay sonucunda yükün hasara uğraması veya taşınmaya elverişsiz hale gelmesi durumunda içinde bulunulan olumsuz koşulların giderilmesi maksadıyla yeniden istifleme ya da boşaltma gibi fiiller sebebiyle ortaya çıkan ve müşterek avarya kapsamına girmeyen ilave masraflar da kulüp sigortası teminatının kapsamında yer almaktadır. Teminatın sağlanması için üyenin bu masrafları başka bir kimseye rücu ederek tahsil edememesi gerekmektedir. Anlaşılacağı üzere, bu şekilde normal işletme giderini aşan ilave masraflar kulüp sigortasına dâhil edilmektedir[269].

Taşıma, birden fazla taşıma moduyla gerçekleştirilmiş ve eşya doğrudan veya aktarmalı konişmento[270] ya da kulüp tarafından onaylanan bir taşıma senedi ile taşınmış ise eşyanın bir kısmının kulübe kayıtlı gemi ile taşınması şartıyla eşyanın uğrayacağı zıya veya hasar, kulüp teminatına dâhildir. Bu durum, kulüplerin teminatı belirlerken "taşınacak olan veya taşınan ya da taşınmış olan" ifadesini kullanarak teminatın kapsamını genişletmelerinden kaynaklanmaktadır. Bazı kulüpler, bu konuda belirli şartlar getirerek eşyanın zıyaı veya hasarını teminat altına almaktadırlar[271].

Yükün boşaltma limanı veya teslim yerinde alıcı tarafından alınmaması nedeniyle taşıyanın, yükün kaldırılmasından doğan sorumluluk ve masrafları da kulüp teminatının kapsamındadır. Teminatın sağlanması için ayrıca bu durumun, gönderilenin geçerli bir sebebi olmadan yükü almaması, üyenin bu masrafları başka bir kimseye rücu ederek tahsil etme

[269] Hazelwood, s. 163; Gard, Rules, 2018, Rule 35.a; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.1.2; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.2; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.B; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule, 20.21.1; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule, 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule, 2.7.2; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule, 19.17.c; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule, 4.6; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule, 2.17.B; West of England Club, Rules, 2018, Rule, 2.16.B.

[270] Bkz. aşa. s. 69.

[271] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.b; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.4.c.i; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.4; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.D; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 20.21.2; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.d; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.d; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.2; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.D; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.C.

imkânının olmaması ve söz konusu masrafların yükün satış değerini aşması gerekmektedir[272]. Bunun dışında, taşıyanın kusuru olmadan yükü boşaltmak zorunda kalması da mümkündür. Örneğin, yükün donmaya başlaması ve boşaltılmadığı takdirde gemiye zarar vereceği hâllerde yükün boşaltılması ile ortaya çıkan masraflar için de kulüp sigortası teminatı sağlanabilir. Burada ortaya çıkması muhtemel daha büyük zararların önlenmesi amaçlandığından kulüp, üyeye teminat sağlamaktadır[273].

Kulüpler, eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, gözetimi, elleçlenmesi, boşaltılması sırasında görev yapan taşıyanın adamları, yükleme boşaltma işçileri (*stevedores*), vinç operatörleri, layterlerde (*lighters*)[274] görevli gemi adamları gibi üyenin yardımcı kişisi sıfatına sahip kişilerin sebep oldukları eşyanın zıyaı veya hasarı dolayısıyla ödenecek tazminat ve masrafları da teminat altına almaktadır[275]. Ancak, bu durumda üyenin tedbirli ve sorumlu bir taşıyan (*prudent and responsible carrier*) gibi davranmış olması şarttır.

Kulüpler, genellikle donatanlara ve çartererlere eşyanın nasıl yükleneceği, elleçleneceği, istifleneceği, taşınacağı, gözetileceği ve boşaltılacağı konularında talimatlar vermekte ve bu talimatları kitapçıklar veya sirkülerler ile yayınlamaktadırlar[276]. Bu sayede özellikle hassas yükler bakımından ortaya çıkabilecek riskler en aza indirgenmektedir. Örneğin; taze ve çabuk bozulan ürünlerin belirli sıcaklık derecelerinde taşınması gerektiğinden taşıyan, bütün taşıma süresince belirtilen sıcaklık derecelerini koruyarak taşımayı gerçekleştirmelidir. Taşıyan, yüke gerekli özeni göstermez, kasti davranışı veya ihmali (*intentional act or omission*)

---

[272] Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.1.5; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.5; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.C; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 20.21.1; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.c; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.3; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.C; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.B.

[273] Acar, Kulüp Sigortası, s. 139.

[274] Layterler geniş karinalı, az su çeken, genellikle makinalı ve yaklaşık 250 ton yük taşıyabilen, yük hafifletici veya aktarmacı deniz araçlarıdır.

[275] Hazelwood, s. 163, 164.

[276] Eşyanın nasıl taşınacağına ilişkin kuralları düzenleyen 1928 yılından beri yayınlanan ve 2018 yılında 8. Baskısı çıkan "*Thomas' Stowage*" isimli kitap buna örnek olarak verilebilmektedir: Thomas, R. E. – Pepper, G. M.: *Thomas Stowage The Properties and Stowage of Cargoes,* Glasgow 2018.

ile bir zarara sebebiyet verdiğinde kulüpler, gerekli teminatı sağlamaktan kaçınmaktadırlar. Aynı şekilde taşıyanın tedbirsiz, makul olmayan ve hileli (*imprudent, unreasonable, fraudulent*) davranışları neticesinde ortaya çıkan zararlara da teminat sağlanmamaktadır. Ancak, üye makul bir nedenle zarara sebep olur ve bu durumu kulübe bildirirse, kulüpler teminat sağlayabilir[277].

Yukarıda belirtilenlerin dışında kulüplerin verdiği diğer teminatlar da mevcuttur. Bunlar; eşyanın eksik teslimi sebebiyle üyeye verilen cezalar, kaçak eşya ve gümrük mevzuatına aykırılık sebebiyle doğan cezalar, eşyaya ilişkin belgelerdeki usulsüzlükler ile mevzuata aykırılıklardan kaynaklı cezalardır[278].

### B. BAŞLANGIÇTAKİ ELVERİŞSİZLİKTEN SORUMLULUK RİZİKOSU

Başlangıçtaki elverişsizlik, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun hükümlerine[279] göre geminin yolculuğunun başında denize, yola ve yüke elverişsiz olması halidir. Denize elverişlilik, geminin gövde, genel donatım, makine gibi esaslı kısımlarının tamamıyla olağanüstü olanlar hariç deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmasını ifade eder[280]. Yola elverişlilik, denize elverişli bir geminin yakıtı, gemi adamlarının yeterliliği, yükleme durumu gibi haller bakımından tamamıyla olağanüstü olanlar hariç deniz tehlikelerine karşı koyabilecek gerekli niteliklere sahip olmasıdır[281]. Yüke elverişlilik ise, geminin eşya taşımada kullanılan bölümlerinin yolculuk sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı eşyayı kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişliliği olarak tanımlanmaktadır[282]. 6102 sayılı Türk Ticaret

[277] Göktan, s. 82, 83.
[278] Hazelwood, s. 164.
[279] TTK m. 932.
[280] TTK m. 932(1).
[281] TTK m. 932(2).
[282] TTK m. 932(3).

Kanunu'na göre taşıyan, her türlü navlun sözleşmesinde gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurmakla yükümlüdür[283].

Bazı millî hukuklarda geminin denize elverişsizliği (*unseaworthiness*) neticesinde eşyanın zıyaa veya hasara uğraması hâlinde sorumluluğun kaynağı, haksız fiil hükümlerine tabi kılınmaktadır[284]. Lahey ve Lahey / Visby kurallarına göre taşıyan, taşımadan önce ve taşıma sürecinde gemiyi denize elverişli halde tutmakla yükümlüdür. Denize elverişsizlik, geminin gövdesinde veya makinesindeki fiziksel elverişsizlikten kaynaklanabileceği gibi, yeterli gemi adamı bulunmaması, yükün düzgün istiflenmemesi, seferden önce gerekli belgelerin usulüne uygun olarak hazırlanmaması gibi sebeplerden de kaynaklanabilmektedir. Ayrıca kulüp kurallarında denize elverişsizliğin yanı sıra geminin uygun koşullarda olmaması (*unfitness of the Ship*) hali de düzenlenmektedir[285]. Bu kavram, genel olarak geminin yüke elverişsizliğini ifade etmektedir. Örneğin; önceden kömür taşımasında kullanılan bir geminin yeni bir sefere çıkarken şeker taşıması halinde, eğer geminin depoları gerektiği gibi temizlenememişse yüke elverişsizlik var demektir. Kulüpler, denize elverişsizlikten ve geminin uygun koşullarda olmamasından kaynaklanan sorumluluklar için de teminat vermektedirler[286].

### C. TEMİNATIN ŞARTLARI VE İSTİSNALARI

Kulüplerin eşyaya ilişkin sağladıkları kulüp sigortası teminatı, diğer bütün kulüp sigortası teminatlarından daha fazla şartlara ve istisnalara tabidir. Kulüp sigorta teminatlarını genel olarak kapsayacak şekilde uygulanan istisnalar[287] olsa da sadece eşyaya ilişkin teminata uygulanan istisnalar da mevcuttur. Bu istisnalar taşınacak olan eşyanın niteliğinden, eşyanın

---

283 TTK m. 1141.

284 Acar, Kulüp Sigortası, s. 137.

285 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu'nun 39. maddesine göre denize elverişlilik; geminin, her açıdan, serüvene ait olağan olan bütün deniz tehlikelerine makul bir şekilde karşı koyabilecek durumda olması demektir (*Marine Insurance Act, art. 39*).

286 Williams, R.: *Gard Guidance to the Rules,* Arendal 2015, s. 213.

287 Kulüp sigorta teminatı kapsamının belirlenmesinde bütün teminat türleri için geçerli olan istisnai hâller yukarıda açıklanmıştır. Bkz. yuk. s. 42 vd.

taşınma şeklinden veya taşıma sözleşmesi hükümlerinden kaynaklanabilir. Eşyaya ilişkin kulüp sigortası teminatının neleri kapsadığının tam olarak belirlenebilmesi için öncelikle teminatın kapsamını belirleyen şartların ve istisnaların tespiti gerekir. Bu şartlar ve istisnalar aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir:

### 1. Sorumluluğa Uygulanacak Hukuk

Kulüpler eşyaya ilişkin teminatın sınırlarının belirlenmesinde üyenin yapmış olduğu taşıma sözleşmesinin veya eşyaya ilişkin konişmentonun Lahey veya Lahey / Visby kurallarına tabi olmasını istemektedirler. Kulüpler, Lahey veya Lahey / Visby kurallarının uygulandığı veya taşıyan lehine benzer haklar, ayrıcalıklar ve sınırlamalar getiren taşıma sözleşmelerinin mevcudiyeti halinde ya da üyenin ilave bir prim ödeyerek özel teminat (*special cover*) aldığı yahut kulübün takdir yetkisini üye lehine kullandığı hâllerde eşyanın zıyaı veya hasarı halinde kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar[288]. Örneğin, Amerikan hukukunda 1936 tarihli *The Carriage of Goods by Sea Act – COGSA* (Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Kanunu) isimli kanuna göre parça başı sorumluluk sınırı 500 USD olarak belirlenmiştir. Bu miktar Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan sorumluluk sınırından daha düşüktür[289]. Söz konusu kanun, taşıyan lehine hükümler ihtiva ettiğinden kulüpler, kanunun uygulandığı taşımalarda teminat sağlamaktadırlar.

Kulüplerin taşımanın Lahey veya Lahey / Visby kurallarına tabi olmasını istemelerinin nedeni, bu kuralların taşıyan hakkında daha hafif bir sorumluluk rejimi getirmekte olmasıdır. Lahey veya Lahey / Visby kurallarına göre deniz yoluyla uluslararası eşya taşıma kavramı "*tackle to tackle*[290]" sürecini ifade etmektedir. Bu kapsam Hamburg kurallarında, deniz yoluyla

---

[288] Hazelwood, s. 177.

[289] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, m. 4(5) (*The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, art. 4(5)*).

[290] "*Tackle to tackle*" kavramı için bkz. yuk. s. 59.

uluslararası eşya taşıması, limandan limana (*port to port*) taşıma olarak genişletilmiştir[291]. Hamburg kurallarına göre taşıyan, eşyanın gözetiminde bulunduğu süreç içerisinde meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden sorumludur. Ancak, taşıyan kendisinin, gemi adamlarının ve yardımcı şahıslarının (*servants*) alması gereken makul bütün tedbirleri aldıklarını, buna rağmen söz konusu zıya, hasar veya gecikmeden yine de kaçınamayacaklarını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıyanın lehine düzenlemeler ihtiva eden Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan birçok istisna ve savunmalar, örneğin, geminin seyrüseferi esnasında sevk ve idaresindeki ihmallere ilişkin savunmalar (*Negligent Navigation* veya *Management of the Ship's Defence*), Hamburg kurallarında bulunmamaktadır. Bu sebeple kulüpler, taşıyan hakkında daha ağır sorumluluk rejimi getiren Hamburg kurallarına tabi taşımaları, ancak bu kuralların söz konusu taşımaya uygulanmasının zorunlu olduğu hâllerde teminat sağlamaktadırlar. Taşıyanın rızası ile Hamburg kurallarının uygulandığı taşımalarda ise kulübün önceden onayının olması ve ilave prim ödenmiş olması hâlleri hariç, kulüpler bu tür taşımaları teminat dışında bırakma eğilimi göstermektedirler[292]. Kulüpler, Lahey veya Lahey / Visby kuralları kapsamında kalan sorumluluklar için bu kurallarda belirlenen sorumluluk sınırı (parça başı veya ağırlık) dâhilinde teminat sağlamaktadırlar. Ayrıca, bazı kulüpler kulüp kurallarında teminatın sağlanması için başka istisnalara yer vermekte ve taşımanın başka düzenlemelere veya kendi belirledikleri kulüp tavsiyelerine tabi olmasını istemektedirler[293].

[291] Karan, H.: "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules", Journal of Maritime Law & Commerce, July 2011, Vol. 42, No. 3, s. 443.
[292] Hazelwood, s. 177; Hill – Robertson – Hazelwood, s. 88.
[293] Hazelwood, s. 177; Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.iii; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.ii; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.a; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.f.

### 2. Sapma

Bir geminin önceden belirlenen coğrafi rotadan bilinçli ve makul olmayan nedenlerle ayrılmasına coğrafi sapma (*geographic deviation*) denilmektedir. Belirlenen güzergâh, konişmentodan veya taşıma sözleşmesinden anlaşılabilir. Coğrafi rota belirlenirken konişmentoda yer alan yükleme ve boşaltma limanlarına, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesine, ordinoya veya söz konusu hatta yapılmış olan eski taşımalarda kullanılan olağan rotaya bakılır[294]. Taşıyan, sözleşmede yer almayan bir şekilde geminin rotadan sapmasının, sözleşmenin ihlali anlamına geldiği için taşıma sözleşmesinde kendisini koruyan ve kendi lehine olan hükümlerden yararlanamaz. Böylece taşıyan, Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan kendi lehindeki hakları ve sınırlamaları veya taşıma sözleşmesinde yer alan lehindeki hükümleri sapma sebebiyle ileri sürememektedir. Ancak, Lahey ve Lahey / Visby kurallarına göre makul (*reasonable*) sapmalar ve denizde can veya mal kurtarmaya yönelik sapmalar Lahey ve Lahey / Visby kurallarının ihlali veya taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına gelmemektedir[295].

Makul bir sapmanın nasıl tespit edileceği hususunda objektif bir yöntem bulunmamaktadır. Sapmanın makul olup olmadığı, her somut olay bakımından bağımsız olarak değerlendirilir. Bu yapılırken sapmanın taşıma sözleşmesinin her iki tarafının da lehine olup olmadığı incelenmektedir[296]. Bununla birlikte, hükmi sapma (*quasi deviation*) olarak adlandırılan ve sonuçları açısından sapma olarak addedilen durumların da var olduğu belirtilmelidir.

---

294 Tetley, s. 209.

295 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, m. 4(4) (*The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, art. 4(4)*).

296 Tetley, s. 205.

Hükmi sapmadan, taşıyan lehine olan haklar ve sınırlamalardan söz konusu sapma ile yararlanılamaması niteliğindeki durumlar anlaşılmaktadır. Hükmi sapmaya, güverte altında taşınacak şeklinde konişmento düzenlenen eşyanın güvertede taşınması veya taraflar arasında akdedilen sözleşmede belirlenen gemiden başka bir gemide eşyanın taşınması örnek olarak verilebilir[297]. Ancak, bir yükün güvertede taşınması olağan ise bu durumda hükmi sapmadan bahsedilemez. Örneğin; konteyner gemisinde konteynerlerin güvertede taşınması halinde kulüp teminat sağlamaktadır. Bununla birlikte konteynerler özellikle konteyner gemisi yerine başka bir gemide taşınmakta ise ve taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde *liberty* klozu[298] var ise bu durum makul sapma olarak değerlendirilmektedir. Ancak, uygulamada mahkemeler her ne kadar taşıyanlara serbesti sağlayan bu klozlara yer verse de her somut olay bakımından kabul edilebilir bir sapma olup olmadığını bağımsız şekilde değerlendirerek söz konusu klozun geçerliliğinden ziyade somut olay bakımından sapmanın makul olup olmadığını incelemektedir[299]. Dolayısıyla, *liberty* klozunun mevcut olması her sapmayı makul bir sapma haline getirmemektedir. Örneğin; Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*Baltic & International Maritime Council – BIMCO*) *Liberty* ve *Deviation* klozu içeren birçok durum ve olayı makul sapma içerisine dâhil etmektedir. Ancak, sadece bu klozun kullanılması da bütün sapmaları makul ve kabul edilebilir hale getirmemektedir. Kulüpler, böylece sapma kavramının anlamını genişleterek teminatın kapsamını belirlemektedirler[300].

Sapma ile birlikte taşıyan, belirlenen rotadan ayrılarak taşınan yükü tehlikeli bir duruma sokmakta ve muhtemel rizikoları artırmaktadır. Bu nedenle kulüpler, eşyanın sapma neticesinde zıyaa veya hasara uğramasını teminatın kapsamı dışında bırakmaktadırlar. Bütün kulüp

[297] Hazelwood, s. 181; Hill – Robertson – Hazelwood, s. 90, 91.
[298] *Liberty* klozu, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri etkilememesi kaydıyla taşıyana seferle ilgili birtakım serbestiler tanıyan klozdur. Örneğin, sapma suretiyle bir limana girerek yakıt ve kumanya ikmal edilmesi: Tekil, s. 130.
[299] Tetley, s. 211.
[300] Acar, Kulüp Sigortası, s. 142.

kurallarında sapmaya ilişkin düzenlemeler yer almaktadır[301]. Ancak, kulüpler üyelerini korumak maksadıyla üyenin gemisinin olağan rotasından veya sözleşmede yer alan rotasından sapma ihtimaline karşı taşıma sözleşmelerine sapmanın sonuçlarını hafifletici klozlar koymalarını tavsiye etmektedirler. Kulüpler, genellikle bu konuda geniş takdir yetkilerini kullanmakta, kulüp kurallarında hem coğrafi sapmayı hem de hükmi sapmayı kapsayacak ifadeler tercih etmektedirler. Bilinçli bir sapmanın önceden kulübe haber verilmesi durumunda ise kulübün onayının alınması ve gerektiği takdirde ilave primlerin ödenmesi şartıyla kulüp teminatının kapsamı genişletilebilir[302]. Ayrıca, üye söz konusu sapmadan haberdar olmadığı takdirde, sapmayı öğrenir öğrenmez durumu kulübe bildirdiği ve gerekli olduğu takdirde ilave prim ödeyerek kulübün onayını alması halinde kulüp sigorta teminatı devam eder[303].

Her sapma durumunda kulüp sigortası teminatı kendiliğinden ortadan kalkmaz. Taşıyanın, lehine olan haklardan ve sorumluluk sınırlarından yararlanamaması için her somut olayın ayrıntılı bir şekilde incelenmesi gerekir. Bir sapma neticesinde üyenin sorumluluğunu artıran bir durum mevcut değilse, kulüp sigorta teminatı devam eder. Ancak kulüpler, genellikle sapma durumunda üyelerine alternatif bir teminat sunan "Donatan Sorumluluk Sigortası" (*Ship Owners' Liability Insurance – SOL*[304]) sağlamaktadırlar. Böylece kulüpler üyelerinin sapma neticesinde kaybetmiş oldukları sözleşmeden kaynaklanan hakları, sorumluluk sınırları ve sapma ile ortaya çıkan ilave masraflar için teminata kavuşmaktadırlar. Donatan Sorumluluk Sigortasının primleri yükün değeri oranlanarak tespit edilmektedir. Örneğin; gemi, taşıma

---

[301] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.xi; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.2; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.2; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.11; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 20.21.iv; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.b; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.b; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.8; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.B; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.d.

[302] Acar, Kulüp Sigortası, s. 142, 143.

[303] Hazelwood, s. 181.

[304] Donatan Sorumluluk Sigortası (*Ship Owners' Liability Insurance – SOL*), normal şartlarda kulüp sigortası teminatı kapsamında olan ancak, üyenin davranışı ile sözleşmeyi ihlal etmesi neticesinde sözleşmede kendisine tanınmış olan hakların ve savunmaların ortadan kalktığı durumlarda teminat sağlayan ve kulüpler tarafından sunulan bir sigorta türüdür.

sözleşmesinde öngörülmeyen bir şekilde önemli bir tamir için veya havuzlama (*dry-docking*) için rotasından ayrılarak bir limana uğradığında Donatan Sorumluluk Sigortası teminatı sağlanmaktadır. Bununla birlikte, Donatan Sorumluluk Sigortası, çabuk bozulan yükler için bir teminat sağlamamaktadır[305].

Sapma, çeşitli millî hukuklarında farklı sonuçlar doğurabilir. Örneğin; Amerikan mahkemelerinde sapma neticesinde taşıyan, taşıma sözleşmesindeki mevcut bütün haklarından mahrum edilmekte, hatta Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan parça başı ve ağırlık bakımından sorumluluk sınırı kaldırılmaktadır. İngiliz mahkemelerinde ise taşıyan, en azından Lahey ve Lahey / Visby kurallarında getirilmiş olan parça başı ve ağırlık bakımından sorumluluk sınırlarından yararlanabilmektedir[306].

### 3. Güverte Yükü

Eşyanın güvertede taşındığı hâllerde güverte üstü yükler, Lahey ve Lahey / Visby kurallarının kapsamının dışında kalmaktadır[307]. Ancak, taşıma sözleşmesine veya konişmentoya eşyanın güvertede taşınacağına dair şerh düşüldüğünde taşıyanlar Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan taşıyan lehine sorumluluğu sınırlandıran veya kaldıran hükümlerden yararlanabilirler. Her ne kadar güverte yüküne ilişkin anlayış, bu şekilde olsa da günümüzde yük gemilerinin hem ticari nedenlerden hem de belirli yüklerin taşınmasında taşımanın daha kolay bir şekilde gerçekleştirilmesinden dolayı güverte üstünde yük taşınması kaçınılmaz hale gelmiştir[308].

---

[305] Williams, Rules, s. 246.
[306] Hill – Robertson – Hazelwood, s. 90, 91.
[307] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, m. 1(c) (*The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, art. 1(c)*).
[308] Wiedenbach, L.: *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, Berlin 2015, s. 5-7.

Kulüpler, eşyanın güverte üzerinde taşınmasından kaynaklanan zıya veya hasardan doğan sorumluluklara ilişkin teminat sağlanması hususunda genel bir kural olarak takdir yetkilerini kullanmaktadırlar. Bu nedenle kulüpler, güverte yüküne kulüp sigortası teminatı sağlanmasına ilişkin olarak aşağıda gösterilen hususları şart koşmaktadırlar:

(a) Yükün güverte üzerinde taşınmaya elverişli olması gerekir.

(b) Taşıma sözleşmesinde mutlaka eşyanın güverte üstünde taşınacağına dair bir şerh olmalı. Yine, Lahey ve Lahey / Visby kurallarının 1(c) maddesine[309] rağmen taşıma sözleşmesinin Lahey ve Lahey / Visby kurallarına tabi olduğuna ilişkin şerh düşülmelidir[310].

(c) Taşıma sözleşmesinde taşıyanın, eşyanın güverte üzerinde taşınmasından dolayı ortaya çıkan zıyadan veya hasardan hiçbir şekilde sorumlu olmayacağına dair bir kloz bulunmalıdır[311].

Güverte yüküyle ilgili olarak şöyle bir örnek verilebilir: Kütüklerin güverte üstünde taşınması olağan bir durumdur. Ancak, paslanma tehlikesi olan metal yükün güverte üstünde taşınması halinde kulüp sigortası teminatı sağlanmaz. Yine benzer şekilde, taşımacılıkta konteynerlerin büyük bir kısmı güverte üstünde taşınmaktadır. Kulüpler de konteynerin türüne (üstü açık, kapalı, *flat-rack*), konteynerin uygun bir şekilde güverteye sabitlenip

---

309 Lahey ve Lahey / Visby kurallarının 1. maddesinin c fıkrasına göre, güverte üstü yük Lahey ve Lahey / Visby kurallarına tabi değildir.

310 Taşıma sözleşmesine bunların yanı sıra "*liberty*" klozu gibi güvertede yük taşınmasına izin veren klozlar eklenebilmektedir.

311 Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.1; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.1; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.vii; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.5.c; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.10; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.x; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.a; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.5; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.C.i; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.1; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.D.a; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.k; Hazelwood, s. 177, 178.

sabitlenmediğine (*securing*), bağlanıp bağlanmadığına (*lashing*) göre teminatın sağlanmasına yönelik takdir yetkilerini kullanmaktadırlar[312].

### 4. Konişmento

Konişmento, taşıma sözleşmesini tevsik eden, taşıyanın eşyayı teslim aldığını veya eşyanın gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın ancak bu senedin iadesi karşılığında eşyayı teslim etmesini sağlayan bir senettir[313]. Bu kısa tanımdan anlaşıldığı üzere, konişmentonun üç fonksiyonu vardır. Öncelikle konişmento, taşıma sözleşmesini tevsik eden bir taşıma senedidir (*transport document*). Konişmentonun ikinci fonksiyonu, taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya eşyanın gemiye yüklendiğini göstermesidir. Son olarak konişmento, kıymetli evrak olup eşyayı temsil eder. Taşıyanın eşyayı teslim borcunu yerine getirebilmesi için konişmentoyu elinde bulunduran yetkili hamilin, konişmentoyu taşıyana iade etmesi gerekir. Böylece, eşyayı temsil fonksiyonu olan konişmentonun taşıyana iadesi ile taşıyan eşyayı yetkili hamile teslim eder[314].

Kulüpler, taşımanın birden fazla taşıma yoluyla gerçekleştirildiği (*multimodal transport*[315]) ve eşyanın doğrudan veya aktarmalı konişmento (*through or transhipment Bill of Lading*) ya da kulüp tarafından onaylanan bir taşıma senedi ile taşındığı hâllerde, taşımanın bir kısmının kulübe kayıtlı gemi ile gerçekleştirilmesi şartıyla, eşyanın uğrayacağı zıyaı veya hasarı kulüp teminatına dâhil etmektedirler. Doğrudan konişmentoyla (*through Bill of Lading*), konişmentoyu düzenleyen taraf, genellikle taşıma sözleşmesinin tarafı olan akdi taşıyan, eşyayı teslim alma ve varma noktasına teslim etme yükümlüğünün tamamını üstlenmektedir. Akdi taşıyan, taşımanın bir kısmı veya tamamı bir fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilse de taşıma

312 Williams, Rules, s. 227, 228.
313 Karan, H.: *Elektronik Konişmento*, Ankara 2004, s. 35, 36.
314 Karan, Konişmento, s. 42-55.
315 Taşıma sözleşmesine konu eşyanın iki veya ikiden fazla taşıma modunda (deniz, hava, kara ya da demiryolu) taşınmasıyla gerçekleştirilen taşımacılığa multimodal taşımacılık (*multimodal transport*) denilmektedir: Glass, D. A.: "*Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*", Oxfordshire 2012, s. 1.

esnasında eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından sorumludur. Dolayısıyla, akdi taşıyan, eşyanın kendi hâkimiyetinde olmadığı, ancak fiilî taşıyanın hâkimiyetinde olduğu sırada meydana gelen zararlardan sorumlu olmaktadır. Bu halde taşıma, deniz yolundan başka bir taşıma moduyla gerçekleşmişse de taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından dolayı sorumluluğu devam etmektedir. Aktarmalı konişmentoda (*transhipment Bill of Lading*) ise konişmentoyu düzenleyen taraf, genellikle taşıma sözleşmesinin tarafı olan akdi taşıyan, sadece taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilen kısmında (genellikle deniz yolu kısmı) meydana gelen zararlardan sorumludur[316].

Kulüpler, taşımanın birden fazla taşıma yoluyla gerçekleştirildiği ve eşyanın doğrudan veya aktarmalı konişmento yahut taşıma senedi ile taşındığı hâllerde üyenin kulüp sigortası teminatından yararlanabilmesi için birtakım şartlar aramaktadırlar. Öncelikle, taşıma sözleşmesinin ve konişmentonun kulüp tarafından uygun bulunması gerekmektedir. Günümüzde her ne kadar standart konişmentolar kullanılmakta ise de sözleşmede yer alan hükümlerde farklılıklar olabildiği için kulübün onayı gerekmektedir. İkinci olarak, eşyaya ilişkin sorumluluğun, doğrudan veya aktarmalı olarak yapılan taşımanın gerçekleştiği süreç içerisinde meydana gelen bir olay neticesinde doğması gerekmektedir. Bununla birlikte, üyenin eşyayı taşıma yükümlülüğünün doğrudan parçası olmayan, ancak taşıyan tarafından sunulan hizmetlerin ifası sırasında örneğin; eşyanın taşımanın doğrudan ve olağan bir parçası olmayan bir antrepoda depolanması esnasında zarar meydana geldiğinde, kulüpler kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar[317].

Yukarıda açıklanan hâller, kulüplerin teminatı belirlerken "taşınacak olan veya taşınan ya da taşınmış olan" ifadesini kullanarak teminatın kapsamını genişletmelerinden kaynaklanmaktadır. Bazı kulüpler de teminatın kapsamının tespiti konusunda belirli şartlar

316 Aikens, R. – Lord, R. – Bools, M.: *Bill of Lading*, Oxfordshire 2006, s. 17, 18.
317 Williams, Rules, s. 215, 216.

getirerek eşyada meydana gelen zıyaı veya hasarı teminat altına almaktadırlar[318]. Bu doğrultuda konişmentoya ilişkin bazı hususlar aşağıdaki gibi ele alınmıştır:

*a. Ad Valorem Konişmento*

Taşıyanların Lahey ve Lahey / Visby kurallarına tabi bir taşımada, eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde eşyanın değerine bakılmaksızın, parça başına veya ağırlık esasına göre sorumlulukları sınırlandırılmıştır. Ancak bu durum, ağırlık bakımından hafif, ama değer bakımından kıymetli eşya ile ilgili olarak gönderenler aleyhine sonuçlar yaratmaktadır. Bu nedenle, bu tür taşımalarda eşyanın gerçek değerini belirten *ad valorem* konişmento olarak adlandırılan konişmento düzenlenmektedir. Böylece taşıyanın Lahey ve Lahey / Visby kurallarında düzenlenen sorumluluk sınırı genişletilmektedir. Taşıyanın sorumluluk sınırının genişletilmesiyle birlikte navlun miktarı da artmaktadır[319].

*Ad valorem* konişmento, gönderenin veya yükletenin talebi üzerine eşyanın gerçek ve tam değerinin yazıldığı konişmento türüdür. Kulüpler bakımından *ad valorem* konişmento ile taşınan eşyaya, parça başına 2.500,00 USD'den yüksek bir değer beyan edildiği takdirde eşyanın zıyaı veya hasarı halinde kulüp teminatı bu meblağı aşan kısmı karşılamamaktadır. Bununla birlikte mevcut durumun kulübe bildirilmesi halinde, kulüp özel bir teminat (*special cover*) sağlayabilir. Ancak, her somut olayda kulübün takdir yetkisi saklıdır[320].

[318] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.b; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.4.c.i; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.4; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.D; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 20.21.2; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.d; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.d; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.2; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.D; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.C.

[319] Maskhulia, s. 25, 40.

[320] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.vi; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.3; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.8; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.v; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.10; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule, 3.13.12; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule, 25.xiii.v; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule, 2.7.4.d; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, 9.19.2.6; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule, 19.17.E; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule, 4.1; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule, 2.17.d; West of England Club, Rules, 2018, Rule, 2.16.h.

*b. Ciro Edilebilir Konişmentoyu İbraz Etmemiş Olan Kimseye Eşyanın Teslimi*

Ciro edilebilen konişmento (*a negotiable Bill of Lading*), genellikle lehine düzenlenen kişinin "emrine (*to the order of / to order*)" şeklinde tanzim edilen ve ciro edilebilen bir senettir. Dolayısıyla, bu konişmentonun tedavül fonksiyonu bulunmaktadır. Bu tür konişmento, taşıyan veya onun adamları tarafından gönderenin eşyayı teslim etmesi üzerine veya eşyanın gemiye yüklenmesi üzerine düzenlenir. Ciro edilebilir konişmento taraflar arasındaki taşıma sözleşmesini tevsik eder, eşyanın teslim alındığını gösterir ve eşyayı temsil fonksiyonu sayesinde hamiline eşyanın teslimini talep hakkı verir. Aslında deniz taşımacılığının büyük bir kısmında kullanılan konişmento, ciro edilebilir konişmentodur[321].

Günümüz taşımacılığında, alıcının bankası tarafından belirlenen belgelerin ibrazı karşılığında ve öngörülen şartların yerine getirilmesi kaydıyla ödemenin malın teslimine istinaden kararlaştırılan bir tarihte yapılacağına ilişkin banka akreditifi (*letter of credit*) düzenlenmektedir. Bu doğrultuda ciro edilebilir konişmento, banka akreditifi ile alıcıya teslim edilmek üzere gönderen tarafından bankaya sunulmaktadır. Alıcı tarafından gerekli ödeme yapıldıktan sonra satıcı tarafından sunulan orijinal konişmento alıcıya teslim edilmektedir[322]. Bu sayede konişmento hamili olan alıcı, gönderilen eşyayı teslim alma imkânına kavuşmaktadır. Bankaların taraflardan bağımsız olarak akreditifte yer alan şartlara ve ibraz edilen belgelere göre ödemeyi yapması ve güvenilir olması sebebiyle, uluslararası ticarette bu yol tercih edilmektedir.

Konişmento ciro edilebilir bir senet olduğu için taşıyan eşyayı ancak belirli kişilere teslim edebilir. Bu kişiler, konişmentonun üzerinde yazılı olan gönderilen veya konişmento ciro zincirindeki son ciranta ya da konişmentonun orijinaline hamil olarak onu taşıyana sunan

[321] Williams, Rules, s. 217, 218.
[322] Varışlı, s. 50, 51.

kişidir. Eğer konişmentoyu ibraz etmeden eşyanın teslimini talep eden bir kişi, kimlik göstermek suretiyle konişmentonun üzerinde yazan ismin kendisi olduğunu kanıtlayabiliyorsa eşyanın kendisine teslimi mümkündür. Ancak, böyle bir uygulama risklidir. Zira, konişmento ciro edilebilir bir kıymetli evraktır. Bu nedenle kimliğini ibraz eden kişinin ismi her ne kadar konişmento üzerinde yazıyor olsa da taşıma sürecinde konişmentonun üçüncü kişilere ciro edilmiş olma ihtimali vardır. Bunun gerçekleşip gerçekleşmediği teslim esnasında bilinemeyeceğine göre, taşıyanın eşyayı hem konişmentonun orijinalini hem de kimliğini ibraz eden gönderilene teslim etmesi en güvenilir yoldur[323]. Taşıyanların eşyanın yanlış alıcıya teslim edilmesi sebebiyle doğan sorumlulukları oldukça yüksek rakamlara ulaşabilir. Bu sorumluluk, genellikle eşyanın bütün değerini, yapılan masrafları ve faizleri kapsamaktadır. Kimi zaman bu rakam, geminin kendi değerini dahi aşabilmektedir. Bununla birlikte taşıyan, eşyayı yanlış alıcıya teslim etmesinden dolayı taşıma sözleşmesindeki savunmalardan veya istisnalardan yararlanamamakta ve sorumluluğu sınırlama hakkını kaybedebilmektedir.

Bazen taşıyanlar, mevcut durum gereği eşyayı, teslim limanına vardıktan sonra yerel kanunlar veya şartlar uyarınca lisanslı gümrük depolarına teslim etmek ya da benzer şekilde yetkilendirilmiş kişilere teslim etmek zorunda kalabilirler. Bu hâllerde de eşyayı teslim alan depo görevlisi, konişmentoyu ibraz etmeyen kişiye eşyayı teslim edebilir. Bu durumda donatanın veya taşıyanın, eşyanın depo görevlisinin kusurlu davranışı neticesinde yanlış kişiye teslimi sebebiyle sorumluluğu doğar.

Eşyanın konişmentoyu ibraz etmeyen alıcılara teslim edildiği hâllerde eğer taşıma sözleşmesinde eşyanın gemiden boşaltılmasıyla (*discharge*) sorumluluğun sona ereceği açıkça düzenlenmemişse doğan zararlardan donatanlar sorumlu tutulabilir. Bu hâllerde sorumluluğu, kulüpler takdir yetkisi kapsamında teminat altına almakta veya almamakta ya da doğrudan

[323] Williams, Rules, s. 217, 218.

kulüp kurallarında meseleyi istisna olarak düzenlemektedirler[324]. Bu nedenle, kulüpler üyelerine bilmedikleri limanlara veya gümrük sorunları yaşayabilecekleri limanlara gitmeden önce kendilerini konu hakkında bilgilendirmelerini ve gidilecek liman ve varış noktasının yerel kanunları hakkında kulüpten bilgi ve tavsiye almalarını önermektedirler.

Uygulamada çeşitli sebeplerle konişmentonun orijinali ibraz edilememekte ve bu nedenle ortaya çıkan zararlardan donatanlar sorumlu tutulabilmektedir. Nitekim, bir İngiliz mahkemesinde görülmekte olan davada kaptan, gerekli bütün özeni göstermesine rağmen neredeyse mükemmel bir şekilde üretilen sahte konişmentonun ibrazı üzerine eşyayı teslim etmiştir. Mahkeme, kararında hem kaptanın hem de orijinal konişmentonun hamilinin mağdur olduğunu ve dolandırıldığını belirtmekle birlikte kaptanın orijinal konişmentoyu ibraz etmeden gönderilene eşyayı teslim ettiği için donatanı sorumlu tutmuştur[325].

Uygulamada konişmento genellikle üç orijinal nüsha olarak düzenlenmektedir. Orijinal nüshaların tamamı ciro edilebilir ve hamiline eşyayı teslim hakkı verir. Dolayısıyla, taşıyana iki farklı kişi tarafından orijinal konişmento nüshalarının sunulması ve taşıyandan eşyanın teslimi talep edilmesi mümkündür. Geleneksel olarak taşıyan, konişmentonun orijinalini sunan tarafa eğer makul bir şüpheyi gerektiren bir durum yoksa eşyayı teslim etmektedir. Ancak, şüpheli bir halin varlığında taşıyan, konişmentoyu sunandan bütün orijinal nüshaları da sunmasını talep edebilir. Bu tür şüpheli durumlarda veya orijinal konişmentonun diğer nüshalarının farklı kişiler tarafından ibraz edildiği hâllerde donatanların veya taşıyanların

[324] Acar, Kulüp Sigortası, s. 144; Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.i; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.c.i; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.5; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.c; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.15.a; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.5; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.c; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.2.1; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.iii; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.4.a; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.ii; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.v.

[325] *The Motis Export*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 837.

muhtemel zararların doğmasını engellemek ve kendilerini güvence altına almak için eşyayı teslim almaya yetkili kişiyi belirlemek için mahkemeye başvurmaları gerekmektedir[326].

Konişmentonun ibraz edilemeyeceği bir diğer hal, konişmentonun zayi olması veya çalınmasıdır. Eşyanın teslimini talep eden, fakat zayi olma veya çalınma gibi makul sebepler ile konişmentoyu ibraz edemeyen kişinin, ileri sürdüğü söz konusu gerekçeler ile taşıyanı tatmin etmesi halinde eşyanın teslimi mümkündür. Ancak, bu durum uygulamada çok istisnai olup yukarıda da açıklandığı üzere, eşyanın ibraz edilmeden teslimi, içerisinde riskleri barındıran bir durumdur. Taşıyan bakımından da en uygun yol, eşyayı teslimden önce mahkemeye başvurmak ve mahkeme kararı doğrultusunda eşyayı yetkili olduğu belirlenen alıcıya teslim etmektir. Ancak, mahkeme kararı ile konişmento ibraz edilmeden eşya teslim edilse de kulüpler, somut olayın şartlarını göz önüne almak suretiyle takdir yetkilerini saklı tutarak kulüp sigortası teminatı sağlamamayı tercih edebilirler. Kulüp yönetim kurulları, somut olayın şartlarını değerlendirerek, üyenin alması gereken bütün tedbirleri alıp almadığını ve muhtemel riski azaltmak için gerekli işlemleri yapıp yapmadığını inceleyerek takdir yetkisini kullanmaktadır. Uygulamada kulüpler, bu tarz sorunlarla karşı karşıya kalan üyelerinin kendileri ile sürekli yakın ilişkide ve iletişimde olmasını, kendilerinden uygun hukuki tavsiyeler almalarını beklemektedirler[327].

Taşıyanın boşaltma limanına vardığında gönderilenin orijinal konişmentoyu ibraz etmeden eşyanın teslimini talep etmesi, çeşitli şekillerde ve sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Gönderilen konişmentoyu ibraz etmeden eşyanın teslimini istediği takdirde taşıyanlar, eşyayı teslim etmeden önce kendilerini güvence altına almak adına ya eşyanın teslimini talep eden gönderilenden ya da çartererden "Kulüp Tazminat Mektubu (*Letters of Indemnity – LOI*)" talep etmektedirler. Kulüp tazminat mektubu, konişmentoyu ibraz etmeden eşyanın teslimini talep

[326] Williams, Rules, s. 218, 219.
[327] Williams, Rules, s. 219.

edenler bakımından ortaya çıkması muhtemel zararlara karşı taşıyanlara teminat sağlayan kulüpler tarafından verilen mektuplardır[328].

Kulüp tazminat mektubunun verilmesi hususunda kulüplerin takdir yetkisi saklıdır[329]. Bununla birlikte, kulüpler tarafından tazminat mektuplarının verilmesi, konişmentoyu ibraz etmeden eşyanın teslimi halinde kulüp sigortası teminatının devam ettiği anlamına gelmemektedir. Eşyanın orijinal konişmento ibraz edilmeden tesliminde üye, kendini teminat altına almak için kulübün tavsiye ettiği kulüp tazminat mektubundan faydalanmış olsa da kulüpler bu hâllerde çoğunlukla üyelerine kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar. Dolayısıyla üyenin, içinde bulunduğu durumun şartlarını ve mevcut rizikoyu değerlendirmek suretiyle, eşyayı konişmento ibraz edilmeden teslim etme ve kulüp tazminat mektubunu talep etme yoluna gitmeleri gerekmektedir. Çünkü aksi halde, kulüp tazminat mektubu, üyeye kulüp sigortası bağlamında bir teminat sağlamamaktadır.

Kulüp tazminat mektubunun içeriği, üye bakımından oldukça önem arz etmektedir. Çünkü bazı kulüp tazminat mektuplarının içeriğinde mektubun sağladığı teminatı sınırlayan veya uygulanmasını zorlaştıran veya yoruma çok açık hükümler bulunmakta ya da hukuka aykırı sonuçlara sebebiyet verebilecek başkaca hükümler yer almaktadır[330]. Dolayısıyla, yeknesaklığı sağlamak ve dolandırıcılık gibi kötü niyetli faaliyetleri önlemek adına Uluslararası Gruba (*International Group of Protection and Indemnity Clubs - IG*) üye kulüplerin bir araya gelerek oluşturdukları kulüp tazminat mektuplarının (Form A ve AA)[331] kullanılması kulüpler tarafından üyelerine tavsiye edilmektedir.

---

328 Bkz. yuk. s. 32.

329 İngiliz mahkemesi bir davada, üyenin konişmento ibraz edilmeden eşyayı teslim etmesinden dolayı ortaya çıkan zararın tazmini için üyenin haczedilen kulübe kayıtlı gemisi için kulübün tazminat mektubu vermeyebileceğine karar vermiştir: *The Sagona*, [1984] 1 Lloyd's Rep. 194.

330 Williams, Rules, s. 220, 221.

331 Bkz. Ek-4.

Donatan eşyayı, gönderilene konişmentoyu ibraz etmemesine rağmen teminat mektubu karşılığında teslim ettiğinde, eğer gönderilenin eşyayı teslim almaya yetkili olmadığı somut olayın şartları altında anlaşılabiliyor ve dolandırıcılık veya hukuka aykırılık ya da kasti bir durum da varsa, söz konusu teminatın herhangi bir fonksiyonu kalmaz. Ancak, somut olay bakımından donatan iyi niyetli olup, hukuka aykırılık veya dolandırıcılık faaliyeti yok ise ve gönderilenin eşyayı teslim almaya yetkili olmadığı sonradan ortaya çıkarsa, donatan kasti bir davranışı olmadan eşyayı teslime yetkili asıl gönderilene karşı sorumlu tutulduğu takdirde, bu teminattan yararlanabilir.

Anlaşıldığı üzere, kulüp sigorta teminatının kapsamının dışında bırakılan veya istisnai durumlarda kulüp mektupları devreye girmektedir. Bununla birlikte, kulüp mektupları her durumda tam bir güvence sağlamamaktadır. Kulüp mektupları, esasında kulüp teminatından yararlanamayan, fakat kasti davranışları dışında, çoğunlukla hata veya ihmali ile eşyayı hak sahibi olmayan bir kişiye teslim eden üyelere yardımcı olmaktadır. Bu nedenle, kulüp mektuplarının üyelerine konişmentonun ibrazı olmadan eşyayı teslim etmesi hususunda teşvik edici bir özelliği bulunmamaktadır. Dolayısıyla konişmentonun ibraz edilmediği her durumda üyenin kulüp mektuplarına güvenerek eşyayı teslim etmesi anlamına gelmemektedir[332].

Kulüp mektuplarında genellikle standart metinler kullanılmaktadır. Mektuplar, özellikle bankalar nezdinde yüksek itibara sahip ve geçerli bir kefalet niteliğindedir. Uluslararası Grup tarafından hazırlanan ve kullanılması tavsiye edilen kulüp tazminat mektuplarının geçerliği için aşağıdaki şartlar aranmaktadır.

(a) Mektupların asıl amacı teminat sağlamak olduğu için mektubun güvenirliği (*trustworthiness*) ve kredibilitesi (*creditworthiness*) bakımından bir banka tarafından ayrıca

[332] Hazelwood, s. 193, 194.

onaylanması gerekmektedir. Kulüpler onaylayacak bankanın da kredi notunun AAA seviyesinde olmasını tavsiye etmektedirler.

(b) Kulüp mektubunda belirlenen teminat miktarının eşyanın "*Cost, Insurance, Freight – CIF* (Maliyet, Sigorta, Navlun)" değerinin[333] % 200'ünden az olmaması gerekir.

(c) Teminatın süresi, donatanın eşyanın yanlış gönderilene tesliminden kaynaklanan sorumluluğa maruz kaldığı süreye karşılık gelmelidir. Kulüplerin bu zaman dilimini tam olarak belirlemeleri mümkün olmadığı için kulüp mektuplarında orijinal konişmentonun bütün ciro edilebilen nüshalarının taşıyan nezdinde toplandığı anda ve taşıyan bakımından risk ortadan kalktığı anda teminatın sona ereceği düzenlenmektedir.

(d) Son olarak, kulüp mektupları İngiliz hukukunun yetkili olacağına dair hüküm içermelidir[334].

Anlaşılacağı üzere kulüpler, konişmento ibraz edilmeden taşıyanın eşyayı gönderilene teslim etmesi halinde üyelerine genellikle teminat sağlamamaktadırlar. Bunun nedeni, böyle bir durumda teminat sağlanmasının kulüp sigortasının ortaya çıkış amacıyla örtüşmemesidir. Kulüp sigortasıyla üyelerin işin doğasından kaynaklanan kazalar veya muhtemel rizikolar neticesinde ortaya çıkan zararları teminat altına alınmaktadır. Konişmentonun ibraz edilmeden eşyanın teslimi halinde ise donatan, mevcut riski kendisi artırmakta olduğundan bunun sorumluluğunu da üstlenmelidir. Bu doğrultuda kulüpler, üyelerine kulüp sigortası teminatı sağlamamakla birlikte her somut olay bakımından takdir yetkilerini saklı tutmaktadırlar.

[333] "*Cost, Insurance, Freight – CIF*" satışta satıcı, satım sözleşmesinin kurulması ile birlikte, taşınacak olan eşyanın taşımacılık rizikolarına karşı sigortalanmasını da üstlenmektedir. Yükleme masrafları, navlun ve sigorta masrafları karşılanmış olarak eşya alıcıya teslim edilmektedir: *International Commercial Terms – Incoterms* 2010, A3.

[334] Hazelwood, s. 194, 195.

*c. Ciro Edilemeyen Konişmento, Deniz Yük Senedi ve Diğer Ciro Edilemeyen Senetlerle Taşınan Eşya*

Ciro edilemeyen konişmento (*non-negotiable Bill of Lading*), deniz yük senedi (*sea waybill*[335]) ve diğer ciro edilemeyen senetler ile (*other non-negotiable document*) yapılan eşya taşımacılığına genellikle ticari olmayan taşımalarda karşılaşılmaktadır. Ayrıca, aynı şirketler grubu bünyesindeki şirketler arasında yapılan taşımalar ile kıyı (*coastal*) taşımacılığı veya kısa yol (*short sea trades*) taşımacılığı ya da ana gemiye (*mother vessel*) kıyıdan başka daha küçük bir gemi (*feeder vessel*) ile yapılan taşımalarda söz konusu taşıma belgeleri kullanılmaktadır[336].

Ciro edilemeyen deniz taşıma senetlerinin, esas itibarıyla iki fonksiyonu bulunmaktadır. Bunlar; eşyanın gemiye yüklendiğini ve taraflar arasındaki taşıma sözleşmesini tevsik etmesidir. Bunların ciro edilebilen konişmentodan farkı, bu senetlerde senedin eşyayı temsil fonksiyonunun bulunmamasıdır. Temsil fonksiyonu olmadığı için taşıyanın taşıma senedinin orijinalinin ibrazı karşılığında eşyayı teslim etme zorunluluğu bulunmamaktadır. Bununla birlikte, taşıyanın, eşyayı doğru gönderilene teslim edip etmediğini teyit edebilmesi için taşıma senedinin üzerinde yazılı isimle eşyanın teslimini talep eden kişinin kimlik bilgilerinin uyuşup uyuşmadığını kontrol etmesi gerekmektedir[337].

Ciro edilemeyen senetlerle yapılan taşımalarda eşyanın yanlış gönderilene teslim riski ciro edilebilen konişmento ile yapılan taşımalara nazaran oldukça azdır. Zira, söz konusu senedin zilyedi, doğrudan eşyanın teslimini talep etme hakkına sahip değildir. Ancak, taşıyan makul bütün tedbirleri almış olsa dahi eşyanın yanlış gönderilene teslimi her zaman mümkündür. Bu halde de taşıyanın eşyanın yanlış gönderilene teslimi sebebiyle hukuki

[335] Birçok standart deniz yük senedi "*Uniform Rules for Sea Waybills of the Comite Maritime International – (CMI)*" kurallarına tabi olarak düzenlemektedir.
[336] Williams, Rules, s. 221.
[337] Williams, Rules, s. 221, 222.

sorumluluğu doğmaktadır. Kulüpler, somut olayın özelliklerini ve kulüp kurallarında yer alan teminatın kapsamını daraltan diğer sınırlamaları da göz önüne almak suretiyle bu hâllerde de teminat sağlayabilirler.

Ciro edilemeyen deniz taşıma senetlerinden bir diğeri, nama yazılı konişmentodur. Nama yazılı konişmento (*a straight Bill of Lading*), muhatabın emrine yazılı olmayan, doğrudan nama yazılı olan ve ciro edilemeyen bir senettir[338]. Çoğunluğun kabulüne göre nama yazılı konişmento da ciro edilemeyen senetlerden olup, nama yazılı gönderilenin kimliğinin tespiti halinde, konişmentonun ibrazına gerek kalmaksızın gönderilene eşyanın teslimi mümkündür. Bununla birlikte, bazı mahkeme kararlarında[339] nama yazılı konişmentonun diğer ciro edilemeyen senetlerden farklı olduğu, ciro edilebilen emre yazılı konişmento gibi eşyanın gönderilene teslimi için konişmentonun ibraz edilmesi gerektiğine hükmedilmektedir[340]. Bu doğrultuda kulüpler, taşıma sözleşmesinde açıkça bir hüküm yer almasa dahi taşıma senedini ibraz etme imkânının bulunması ve üyenin taşıma senedini ibraz etmeden eşyayı gönderilene teslim etmesi durumunda doğacak zarar ve masraflara teminat sağlamamaktadır. Bunun istisnası, geminin boşaltma limanında uygulanan hukuk gereği üyenin eşyayı herhangi bir taşıma senedi ibraz edilmeden teslim etmesi halidir[341].

*d. Konişmentonun ve Diğer Deniz Taşıma Senetlerinin Yanlış Bilgiler İçermesi*

Konişmentoda eşyanın miktarı, ağırlığı ve durumu doğru bir şekilde tanımlanmalıdır. Konişmento, taşıyan tarafından düzenlenmesi ile birlikte konişmento hamilleri bakımından

338 Gaskell, N. – Asariotis, R. – Baatz, Y.: *Bill of Lading: Law and Contracts*, London 2000, s. 20 vd.
339 Örnek bir karar için bkz. *The Rafaela S*, [2005] 1 Lloyd's Law Rep. 347.
340 Williams, Rules, s. 224, 225.
341 Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.ii; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.c.i; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.10; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.c; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.15.b; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.5.a; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.c.ii; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.2.2; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.iii; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.4.b; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.ii; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.vi.

eşyanın konişmentoda tanımlandığı miktar veya ağırlıkta veya dıştan iyi görünüş ve durumda olduğuna karine teşkil eder. Bu nedenle, düzenleyen kişi, konişmentoyu gerçeğe uygun bir şekilde düzenlemekle yükümlüdür.

Bu doğrultuda Lahey ve Lahey / Visby kurallarında[342] taşıyanın veya taşıyanın adamlarının ya da kaptanın konişmentoyu gerçeğe uygun bir şekilde düzenleme yükümlülüğüne ilişkin açık hükümlere yer verilmiştir. Ancak, eşyanın dış görünüş itibariyle miktar, ağırlık veya durumuna ilişkin makul bir şüphenin bulunduğu ya da eşyanın uygun bir şekilde kontrol edilmesi imkânının bulunmadığı hâllerde kaptan gerçeğe aykırı konişmento düzenleyemez. Kaptanın bir uzman gibi davranması beklenmeksizin, eşyayı sadece dış görüntüsü itibariyle değerlendirerek eşyanın görünüş itibariyle iyi durum ve koşulda (*apparent good order and condition*) teslim alındığını konişmentoya işlemesi beklenir. Ancak eşyaya ilişkin aksi bir durumun mevcudiyeti halinde, eşyanın gerçek durumuna uygun olarak kaptanın konişmentoya şerh düşmesi gerekmektedir[343].

Meseleye ilişkin olarak uygulamada ortaya çıkan bir soruna bir miktar değinilmesinde fayda görülmüştür. Taşımacılık sektöründe ve ticari hayatta temiz konişmento (*clean Bill of Lading*)[344] olarak adlandırılan, üzerinde eşyanın görünüş ve durumu itibariyle herhangi bir olumsuzluğa ilişkin şerh[345] veya kayıt bulunmayan konişmentolar tercih edilmektedir. Donatanın veya kaptanın bilgisi ile eşyanın gerçeğe aykırı olarak miktarı, ağırlığı veya durumuna ilişkin olarak konişmentoya yanlış bilgiler yazılması, ilgili kişileri, özellikle alıcıyı aldatmaya yönelik bir eylem olarak kabul edilmektedir. Bu yüzden konişmentonun eşyanın

[342] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, m. 3 (*The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, art. 3*).

[343] Williams, Rules, s. 238, 239; Hazelwood, s. 178, 179.

[344] Taşıyan tarafından düzenlenen ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı anda zarar görmemiş ve iyi durumda olduğunu gösteren konişmentodur: *Uniform Customs and Practise for Documentary Credits 600 – The UCP 600, Art. 27.*

[345] Söz konusu şerhler "ağırlık, miktar ve durumu bilinmemekte (*weight, quantity and condition unknown*)" veya "beyana göre (*said to contain – STC*)" şeklinde olabilmektedir.

görünüşü itibariyle durumuna en uygun şekilde düzenlenmesi, mevcut farklılıkların veya eksikliklerin mutlaka konişmentoya işlenmesi gerekmektedir.

Konişmentoyu gerçeğe aykırı olarak düzenleyen kişi, dürüstlük kuralı ile bağdaşmayan eyleminin sonuçlarından sorumludur. Bu doğrultuda kulüpler, eşyanın konişmentoda, yük senedinde, ciro edilemeyen diğer senetlerde veya eşyanın miktarını ya da durumunu gösteren diğer evrakta donatanın veya kaptanın bilgisi ile yanlış düzenlenmesinden kaynaklanan sorumluluk, masraf ve giderlerden dolayı üyeye kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadır[346].

Bununla birlikte, kulüp sigortası teminatı eşyanın her yanlış tanımlandığı durumda geçersiz hale gelmez. Örneğin; özellikle dökme yüklerde gemideki ve kıyıdaki ölçüm araçlarının farklı olması sebebiyle yükün miktarında ortaya çıkan farklılıklarla sıklıkla karşılaşılmaktadır. Bu durumda teminatın geçersiz olmaması için önemli olan, ölçümlerde meydana gelen farkın miktarının ne olduğudur. Önemli ölçüde bir fark olduğu takdirde, kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Bu nedenle, kulüpler çoğunlukla dökme kuru yüklerde yüzde 0,50'e kadar farkı, dökme sıvı yüklerde ise yüzde 0,25'e kadar farkı teminat kapsamında tutmaktadırlar[347].

Kulüplerin her somut olay çerçevesinde takdir hakkını kullanmalarına ilişkin olarak şöyle bir örnek verilebilir: Eşyanın gemiye yüklenmesi sırasında ıslanmış olduğu kaptan tarafından bilinmesine rağmen temiz konişmento düzenlenmesi ve ıslak yükten dolayı sorumluluğun doğması halinde kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Ancak, eşyanın gemiye yüklenmesi sırasında ıslanmış olması sebebiyle konişmentoya kaptan tarafından tuzlu

[346] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.x; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.e; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.7; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.b; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.5.b; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.8; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.c.iv; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.1; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.vi; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.3.b; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.v; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.iii.

[347] Williams, Rules, s. 240-243.

sudan kaynaklı olarak ıslandığına ilişkin şerh düşüldüğü, fakat sonradan yapılan inceleme neticesinde esasında eşyanın tatlı sudan kaynaklı olarak ıslandığı anlaşılabilir. Böyle bir durumda, eşyanın ıslanmış olduğuna ilişkin şerh doğru olarak düzenlenmiş, sadece zararın tanımı hususunda yanlış veya yetersiz bilgi olsa da kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır[348].

Uygulamada üyeler, yük ilgililerinden veya çartererlerden konişmentoda değişiklik yapılmasına yönelik taleplerle sık karşılaşmaktadırlar. Bu taleplere uygun davranıldığında eski konişmento yerine yeni bir konişmento düzenlenmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, eğer eşyanın miktarı veya durumunda önemli bir değişiklik varsa bu durumun yeni konişmentoda da belirtilmesinin gerekli olmasıdır. Aksi halde üye, bilgisi dâhilinde konişmentonun yanlış bilgiler içermesinden dolayı ortaya çıkan sorumluluklara ilişkin olarak kulüp sigortası teminatından faydalanamaz. Yine kulüpler, üyelerinin konişmentodaki yanlış bilgilerden haberi olmasa da kaptanın bilgisi dâhilinde konişmentonun yanlış bilgiler içerecek şekilde düzenlenmesi halinde kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar. Şüphesiz, kulüplerin her somut olay bakımından takdir yetkileri saklıdır[349].

*e. Eski ya da İleri Tarihli Konişmento Düzenlenmesi*

Konişmentonun tedavül edebilir niteliğinin yanı sıra ticari yaşamda üçüncü kişiler bakımından içeriğine güvenilir kıymetli evrak olması sebebiyle eşyanın gemiye yüklendiği, taşıyana teslim edildiği ve düzenlendiği gerçek tarihe uygun olarak tanzim edilmesi gerekmektedir[350]. Gerçek tarihe uygun olması ile kastedilen şey, yükleme tarihi hanesine, eşyanın tamamının gemiye yüklendiği tarihin veya eşyanın taşıyana teslim edildiği tarihin tam olarak yazılmasıdır. Bununla birlikte, gemide farklı zamanlarda birden çok yüklenmiş eşya

348 Williams, Rules, s. 242, 243.
349 Hazelwood, s. 178, 179.
350 Eşyanın gemiye yüklendiği tarih ile taşıyana teslim edildiği tarih kimi zaman farklılık gösterebilmektedir. Bu nedenle, bazı konişmentolarda hem eşyanın gemiye yüklendiği tarih hem de taşıyana teslim edildiği tarih ayrı ayrı belirtilmektedir. Örnek için bkz. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*Baltic and International Maritime Council – BIMCO*) tarafından hazırlanmış olan *BIMCO Congenbill 2007 Bill of Lading*.

taşınıyor ise her bir eşya için ayrı konişmentolar düzenlenmeli ve her bir yükün yüklendiği tarihin tam olarak gösterilmesi gerekir[351].

Eski tarihli konişmentoda (*ante-dated Bill of Lading*) eşya aslında gemiye konişmentoda yazılı tarihten sonraki bir tarihte yüklenmiştir. Örneğin; taşıma sözleşmesi gereği eşyanın yüklenmesi gereken zaman 7 Aralık olmasına rağmen eşya 10 Aralık'ta yüklendiyse ve konişmentoda yükleme tarihi 7 Aralık olarak düzenlendiyse eski tarihli konişmento vardır. İleri tarihli konişmentoda (*post-dated Bill of Lading*) ise eşya konişmentoda yazan tarihten önceki bir tarihte gemiye yüklenmiştir. Örneğin, eşya 23 Haziran'da gemiye yüklendiyse, konişmentoda yükleme tarihi 28 Haziran olarak yazılıdır.

Taşıyanlar, eski veya ileri tarihli konişmento düzenlemeleri sebebiyle eşyada meydana gelen zıya veya hasardan sorumludurlar. Kulüpler, bu zararlar için teminat sağlamamaktadır. Bunun sebebi, donatanın veya kaptanın bilgisi dâhilinde olsun ya da olmasın konişmentonun yanlış bilgiler içermesinin, donatanın kastına veya pervasız davranışına dayanması, bir başka deyişle onların kusurlu olmalarıdır. Ancak kulüpler, somut olayın şartlarına göre üyelerine "Genişletilmiş Yük Teminatı (*Extended Cargo Cover*)" ve "Kapsamlı Taşıyan Sorumluluk Teminatı (*Comprehensive Carriers' Liability Cover*)[352]" olmak üzere ek teminatlar sağlayabilirler. Ek teminatlar ile taşıyanın bilgisi dâhilinde olmayan ve kaptanın ya da acentenin yanlış konişmento düzenlemesi neticesinde ortaya çıkan sorumluluklara teminat sağlanmaktadır[353].

[351] Hazelwood, s. 179, 180.

[352] Üyenin kasti ve pervasız davranışı ile ilgili olmayan, üyenin tüm gerekli özeni göstermiş olmasına rağmen ya da üyenin gerekli tedbirleri almakla beraber bilgisi dâhilinde olmayan nedenlerden ötürü ortaya çıkan sorumlulukların doğrudan kulüp sigortası teminatı kapsamına girmediği hâller, yine kulüp tarafından ve kulübün takdir yetkisi çerçevesinde sağlanan "Genişletilmiş Yük Teminatı (*Extended Cargo Cover*)" ve "Kapsamlı Taşıyan Sorumluluk Teminatı (*Comprehensive Carriers' Liability Cover*)" ile sigorta kapsamına alınmaktadır: Williams, Rules, s. 216.

[353] Williams, Rules, s. 235, 236.

Taşıyanlar, genellikle donatanların veya taşıtanların, konişmentoyu eski veya ileri tarihli olarak düzenlemeleri hususunda baskı altındadırlar. Eşyanın gemiye alındığı ilk tarihle veya kargo kapaklarının kapatıldığı tarihe göre konişmento düzenlenmesi istenmektedir. Ancak, eşyanın tamamının tam olarak ne zaman gemiye yüklendiği hususu, çoğunlukla bilinen kesin bir tarihtir. Kaptanın bilgisi dâhilinde buna aksi düzenlemeler, dolandırıcılık kastı ve kötü niyet içermekte olup, üyeler bu hâllerde kulüp sigortası teminatından yararlanamazlar[354].

*f. Elektronik Ticaret*

Geleneksel olarak deniz taşımacılığında kâğıt konişmento kullanılmaktadır. Hatta bütün taşımacılıkla ilgili uluslararası sözleşmeler de kâğıt konişmento esas alınarak düzenlenmiştir. Deniz taşımacılığında orijinal konişmentonun ibrazı karşılığında eşya gönderilene teslim edilmekle birlikte, söz konusu sistemin birtakım dezavantajları vardır. Öncelikle, kâğıt konişmentoların mali külfeti sektörel anlamda oldukça fazladır. Bunun dışında, kâğıt konişmentoların orijinaline bire bir benzer kopyaları yapılarak hileli veya diğer şekillerde kötüye kullanılmaları mümkündür. Ayrıca, gelişen teknoloji ile birlikte artık gemiler daha hızlı şekilde seferlerini tamamlamakta, bazen gemiler, konişmentodan önce boşaltma limanına varmaktadır. Bu durumda geçerli bir konişmento ibraz edilmeden taşıyanın yükü gönderilene teslim etmesi mümkün olmaz; gemi limanda belirlenenden daha fazla süre kalacağından sürastarya parası gibi diğer masrafların ödenmesi gerekebilir. Bazı durumlarda ise taşıyanın orijinal konişmento ibraz edilmemesi sebebiyle kulüp tazminat mektubu karşılığında eşyayı teslim etmesine ve eşyaya ilişkin bütün riskleri üzerine almasına sebebiyet verilmektedir[355].

[354] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.ix; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.d; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.6; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.b; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.5.a; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.7; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.vii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.c.iii; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.1; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.v; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.3.a; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.iv; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.iv.

[355] Maskhulia, s. 48-50; Williams, R.: *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance,* Arendal 2015, s. 93.

Belirtilen nedenlerle, kâğıt konişmento yerine alternatifi olacak şekilde elektronik dokümanlar tavsiye edilmekte, sektörde bu tür elektronik alternatiflerin kullanılması teşvik edilmektedir[356]. Günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte, bu tür güvenli elektronik dokümanların oluşturulması mümkün hale gelmiş olup, birçok millî hukuklarda elektronik dokümanlar hukuken geçerli kabul edilmektedir[357]. Ancak, henüz dünyada birçok ülke tarafından kabul edilmiş elektronik dokümanları hukuken geçerli kılan bir uluslararası sözleşme veya düzenleme bulunmamaktadır[358]. Bu sebeple, denizcilik sektöründe elektronik dokümanlarla yapılan ticarete ilişkin tereddütler bulunmaktadır.

Kulüp kurallarında kâğıtsız ticaret (*paperless trade*) olarak ifade edilen elektronik ticaret konusunda bir bütünlük bulunmamaktadır. Konuya ilişkin olarak bazı kulüpler farklı yaklaşımlar sergilemekle birlikte genel olarak kulüpler, elektronik ticaretten kaynaklanan sorumlulukları ve masrafları kulüp teminatı kapsamına almamaktadır[359]. Ancak, bazı kulüpler Uluslararası Grup tarafından kabul edilen sistemlerle yapılan elektronik ticarete geleneksel kâğıt konişmentoya uygulanan kurallarla aynı koşullarda kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar[360].

---

356 Elektronik konişmentoya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Karan, H.: *Elektronik Konişmento,* Ankara 2004; Goldby, M.: *Electronic Document in Maritime Trade*, Oxford 2013.

357 Elektronik dokümanlara ilişkin olarak Avrupa Birliği Yönergesi için bkz. 23 Temmuz 2014'de kabul edilen *Regulation (EU) No. 910/2014 (eIDAS Regulation).*

358 Rotterdam kurallarının 8. maddesinde elektronik dokümanlara ilişkin hüküm yer almakta ancak sözleşmeye taraf ülke sayısı çok az olması ve sözleşmenin yürürlüğe girmemiş olmamasından dolayı genel kabul görmemektedir.

359 Gard, Rules, 2018, Rule 63.j; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.4.c.i; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.9.a; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.17; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 24.iii.a; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 3.19; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.9; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 28.7; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.5; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 5.n. Ancak, bu kulüpler, kulüp kurallarında kulübün ve üyenin anlaşması halini ve kulübün takdir yetkisini kullanmasını saklı tutarak üyelerine teminat sağlayabilmektedirler.

360 Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.E.ix; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 5.17.

Uluslararası Grup tarafından kabul edilen iki sistem bulunmaktadır. Bunlar, ESS sistemi (*Electronic Shipping Solutions – the ESS system – version DSUA v. 2009.3*) ve Bolero[361] (*the Bill of Lading Electronic Registry Organisation – Bill of Lading for Europe*) sistemidir. Lahey ve Lahey / Visby kurallarında elektronik dokümana ilişkin herhangi bir düzenleme yok ise de Rotterdam kurallarının gelecekte kabul edilirliğinin yaygınlaşması ile elektronik dokümanlara ilişkin belirsizliğin giderileceği beklenmektedir. Zira, Rotterdam kurallarında elektronik dokümanların geleneksel kâğıt dokümanlarla aynı etkiye sahip olduğu açıkça belirtilmektedir[362]. Anlaşılacağı üzere, genel olarak kulüpler, elektronik ticaretten kaynaklanan herhangi bir sorumluluk, masraf ve zararlara ilişkin olarak kulüp sigortası teminatı sağlamama eğilimindedirler. Bununla birlikte, üyenin önceden bildirimde bulunması, kulübün onay vermesi ve kulübün özel teminat vermesi hâlleri saklıdır[363].

### 5. Nadir ve Değerli Eşya

Kulüpler, kulüp kurallarında genellikle külçe biçimindeki değerli madenler, değerli metaller, banknotlar, madeni paralar, menkul kıymetler, kıymetli evrak, sanat eserleri, tarihi eserler gibi nadir ve değerli eşyanın zıyaından veya hasarından doğan sorumluluklara kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar. Ancak, söz konusu eşyanın taşıma sözleşmesinde değeri belirtilsin veya belirtilmesin, taşımadan önce üyenin kulübü taşınacak eşya hakkında bilgilendirmesi ve taşıyanın kulüp tarafından verilen talimatlara uygun hareket etmesi halinde kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır. Bu talimatlar, değerli eşyaya ilişkin olarak yapılacak

[361] Elektronik ticarette yaygın olarak kullanılan sistem olan Bolero (*the Bill of Lading Electronic Registry Organisation*) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <www.bolero.net>, – et. 15.12.2018.
[362] *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)*, art. 8.
[363] Maskhulia, s. 48-50; Williams, Insurance, s. 94, 95.

taşıma sözleşmesinin içeriğine ve eşyanın taşınması sırasında alınması gereken güvenlik tedbirlerine ilişkindir[364].

Ayrıca, bu tür eşya çoğunlukla konteynerlerde taşınmamakla birlikte, eğer konteynerlerle bir taşıma gerçekleştirilecekse kulüp sigortası teminatından yararlanmak için yine kulüpler, üyelerinin bazı gerekleri yerine getirmelerini beklerler. Bu durumda kulüpler, üyelerinden konteynerlerin güvenliği için gerekli önlemleri almalarını, güvenlik görevlileri bulundurmalarını, konteynerlerin mühürlü ve dışarıdan erişime kapalı hale getirilmelerini, sürekli gözetim altında tutulmalarını ve taşımanın gerektirdiği gerekli bütün önlemleri almalarını talep etmektedir. Aksi halde teminat sağlamamaktadır[365].

### 6. Eşyanın Kararlaştırılandan Başka Bir Liman veya Yerde Boşaltılması

Taşıyan, eşyayı sözleşmede belirlenen liman veya yerde boşaltmak zorundadır. Taşıma sözleşmesinde belirtilen liman veya yerden başka bir yerde yükün boşaltılması, sözleşmenin ihlali ve makul olmayan sapma anlamına gelmektedir. Bu yüzden kulüpler, sapmaya ilişkin uygulanan hükümlere benzer şekilde eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenenden başka bir limanda boşaltılması halinde de teminat sağlanmaması eğilimindedirler. Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde yer alan *liberty* veya *caspiana*[366] klozu gibi klozlar sayesinde taşıyanın yükü başka bir limana boşaltmasına yetki verilmektedir. Bu klozlar, geminin sözleşmede belirlenen limana ulaşmasının tehlike arz ettiği durumlarda, örneğin; savaş, buzlanma, gelgit

[364] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.vi; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 38; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 39; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.vi; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.9; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.11; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.iv; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.e; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.7; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.G; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 11.2.d; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.e; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.i.

[365] Maskhulia, s. 41.

[366] *Liberty* klozu için bkz. yuk. s. 66. *Caspiana* klozu ile gemide yaşanması muhtemel bir grev, lokavt veya çeşitli nedenlerle işçilerin çalışmasında ortaya çıkan aksaklıklar sebebiyle taşıyana, yükü güvenli bir yere ya da içinde bulunduğu durum göz önüne alınarak en uygun limana boşaltma imkânı tanınmaktadır: Mahafzah, Q. A.: "The Legal and Economic Impact of the Caspiana Clause under Bills of Lading and Charterparties", Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 2017, Vol. 32, s. 26.

gibi taşıyana boşaltma limanına en yakın ve güvenilir limana eşyayı boşaltma yetkisi vermektedir. Bu hâllerde taşıma sözleşmesinin ihlalinden bahsedilemez[367].

Yukarıda belirtildiği üzere, taşıyanın eşyayı taşıma sözleşmesinde belirlenen liman veya yerden başka bir liman ya da yerde boşaltması sapma olarak kabul edilmektedir. Bu durumda taşıyan, Lahey ve Lahey / Visby kurallarında yer alan kendi lehindeki sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinden yararlanamaz. Bazı durumlarda ise gönderen ve alıcılar aralarında anlaşarak eşyanın taşıma sözleşmesinde belirtilen limandan başka bir limanda boşaltılmasını talep etmektedirler. Bu durum, her ne kadar sapma olarak değerlendirilmese de taşıyanlar yine de kulüp sigortası teminatından yararlanamazlar. Örneğin; taşıyan, limandaki yoğun gemi trafiği yüzünden yükü başka bir limanda boşaltarak gönderilenin yüke daha çabuk erişmesini sağlamış olsa da sözleşmede belirlenen boşaltma yeri ile fiilî boşaltma yeri farklı olduğu için kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Taşıyanın eşyayı taşıma sözleşmesinde belirlenenden başka bir yerde boşaltması ile ifade edilmek istenilen şey, eşyanın liman haricinde örneğin; gemide yaşanan arıza veya kaza nedeniyle taşımanın devam edememesi ve eşyanın bir mavnaya boşaltılarak gönderilene ulaştırılmasıdır[368].

Bunların yanı sıra kulüpler, taşıyanın kasti davranışıyla eşyayı başka bir liman veya yerde boşaltması halinde kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar. Ancak, eşya yanlışlıkla başka bir liman veya yerde boşaltılmış ise ortaya çıkan sorumluluklara kulüp sigortası teminatı verilmektedir. Taşıyan kasti olarak eşyayı başka bir liman veya yerde boşalttığı takdirde uygulamada bunu talep eden taraftan (gönderilen, yük ilgilisi veya üçüncü bir kişi) ortaya

[367] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.iv; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.b; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.4; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.e; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.5; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.4; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.4.c.i; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.i; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 4.4; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.i; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.vii.

[368] Hazelwood, s. 181; Williams, Rules, s. 229.

çıkması muhtemel sorumlulukları teminat altına almak için kulüp tazminat mektupları talep etmektedirler. Bununla birlikte, taşıyana kulüpler tarafından tavsiye edilen kulüp tazminat mektubu[369] verilse bile kulüpler, eşyanın taşıma sözleşmesindeki liman veya yerden başka bir liman veya yerde boşaltılması halinde kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadırlar[370]. Bu nedenle üyenin kulüp tazminat mektubu alırken içinde bulunduğu somut durumu değerlendirerek kulüp sigortası teminatından yararlanamayacağını göz önüne alarak hareket etmesi gerekmektedir. Belirtilen bu durum bakımından da her somut olay çerçevesinde kulüplerin takdir yetkisi saklı tutulmaktadır.

### 7. Dökme Yük Boşaltılırken Meydana Gelen Eksiklik

Taşıyan, taşıma sözleşmesine göre taşımış olduğu yükü, gemiye yüklendiği miktar ile aynı şekilde boşaltmak ve gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Ancak, yüklenen miktar ile boşaltılan miktarın aynı olması uygulamada her zaman mümkün değildir. Özellikle dökme sıvı yüklerde, eşyanın doğası gereği bir miktar sıvı en iyi boşaltma ekipmanı kullanılsa bile tankların dibinde kalabilir veya tankın içine yapışabilir[371].

Taşıma konusu eşyanın bir kısmının gemide kalması (*remaining on board – ROB quantities*) halinde eşyanın eksik teslimden (*short delivery*) dolayı ortaya çıkan sorumluluklara karşı kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Bununla birlikte, taşıyanın makul ve uygulanabilir bütün boşaltma yöntemlerini kullandığını ispat etmesi halinde kulüp sigortası teminatı sağlanabilir. Örneğin; geminin kendi pompalarının veya diğer ekipmanının bozulmasından dolayı bir kısım yük gemide kalırsa teminat yine verilmez. Taşıyan, ekipmanı tamir için gerekli bütün yolları denediğini, bu ekipmanı ikame edeceği başka bir ekipman

[369] Uygulamada söz konusu durum için Uluslararası Grup tarafından tavsiye edilen kulüp tazminat mektubu Form B ve BB'dir. Bkz. Ek-5.
[370] Williams, Rules, s. 230, 231.
[371] Williams, Rules, s. 228, 229.

bulamadığını, kıyıdaki boşaltma araçlarının da gemide kalan bir kısım yükü boşaltamadığını ispat ettiği takdirde kulüp sigortası teminatından yararlanabilir. Yine benzer şekilde taşıyan, makul ve uygulanabilir bütün boşaltma yöntemlerini kullanmadan, bir sonraki sefere yetişmek için gemide kalan bir kısım yükü boşaltmadan tamamıyla ticari sebeplerle limandan ayrılırsa yine kulüp sigortası teminatından yararlanamaz[372].

### 8. Geminin Yükleme Limanına Varmaması ya da Geç Varması

Taşıma sözleşmesinde eşyanın gemiye yüklenmesi için belirli bir tarihin kararlaştırılmış olması durumunda taşıyan belirlenen günde limana veya yükleme yerine varmadığında ya da geç vardığında eşyanın taşınmasında gecikme yaşanması ihtimali artmaktadır. Dolayısıyla, gönderenin taşıma sözleşmesini feshetmesi neticesinde liman veya yükleme yerinde eşyanın uygun bir ortamda saklanması ve korunması mümkün değilse, eşyanın zıyaa veya hasara uğraması muhtemeldir. Bu şekilde geminin limana veya yükleme yerine belirlenen tarihte gelmemesi veya geç gelmesi sebebiyle doğan zıya veya hasara bağlı sorumluluklar için kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Şüphesiz, kulüplerin her somut olay bakımından takdir yetkileri saklıdır[373].

Benzer şekilde bazı durumlarda yüklemede yaşanan gecikmeler sebebiyle eşyanın bir kısmı yükleme için yeterli zaman kalmadığından veya yükleme için belirlenen zaman aralığında yüklenebilmesi mümkün olan miktardan daha fazla eşyanın yüklenmesi planlandığından

---

[372] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.viii; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.1.4; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.4; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.2; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.1; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.a; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.1.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.a; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.ii; Williams, Rules, s. 235.

[373] Gard, Rules, 2018, Rule 34.1.v; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.2.4.a; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.2.3; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.iv.f; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.1; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.3; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.viii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.8.c.v; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.4.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.D.ii; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 11.2.h; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.17.c.vi; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.e.viii.

eşyanın bir kısmı gemiye yüklenemez. Bunların dışında buzlanma ve gelgit gibi doğal sebeplerle veya geminin donanımında, vinçlerinde yaşanan sorunlar nedeniyle kimi zaman eşyanın bir kısmı da yüklenemez[374]. Eşyanın gemiye yüklenmesinde yaşanan aksaklıklar nedeniyle eşyanın zayi olması veya hasarından doğan sorumluluklarda da kulüp takdir yetkisi ile aksi yönde bir karar vermedikçe kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır.

### 9. Geç Teslim

Geç teslim (*delay*), eşyanın taşıma sözleşmesinde açıkça belirtilen tarihte veya taşıma sözleşmesinde böyle bir tarih belirtilmemişse taşımanın süreceği makul zamanda varma limanına ulaşamaması halinde ortaya çıkar. Taşıyan geç teslim nedeniyle eşyanın maruz kaldığı zararlardan eşyanın değerindeki azalmalardan ve gecikmeden dolayı ortaya çıkan muhtemel kâr kaybından sorumlu tutulabilir. Taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu ve sorumluluk sınırı, söz konusu taşımaya uygulanan hukuka göre belirlenmektedir[375].

Kulüpler, üyenin geç teslime ilişkin taşıma sözleşmesi veya çarterpartide yer alan istisnalardan yararlanamadığı ve uygulanacak hukuk gereği taşıyanın geç teslimden sorumlu tutulduğu hâllerde kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinde veya çarterpartide yer alan hükümler nedeniyle eşyanın geç teslimi ile ortaya çıkan sorumluluklarda ise kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Örneğin; taşıma sözleşmesinde veya konişmentoda eşyanın teslimi için bir tarih belirlenmiş olmasına rağmen geç teslim gerçekleşmişse bu sebeple doğan zararlar için kulüpler üyelerine teminat sağlamamaktadırlar[376].

---

[374] Hazelwood, s. 181.
[375] Aksoy, s. 145; Karan, CMR, s. 312, 313.
[376] Gard, Rules, 2018, Rule 34.2; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.1; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiii.ix; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 5; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.c.iii.

Bununla birlikte, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk sebebiyle eşyanın geç teslimi nedeniyle doğan sorumluluklara kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır. Örneğin; Lahey / Visby kurallarında geç teslime ilişkin açık hükümler yer almamakla birlikte taşıyanın eşyayı gecikmeksizin teslim etme yükümlülüğü düzenlenmektedir[377]. Bu doğrultuda taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde tutmamasından doğan eşyanın geç teslimine bağlı sorumluluklara kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır. Çünkü Lahey ve Lahey / Visby kurallarına göre taşıyan, gemiyi sefere elverişli hale getirmemesinden doğan zararlardan sorumlu tutulmaktadır[378].

Hamburg kurallarında ise geminin taşıma sözleşmesinde belirlenen sürede veya böyle bir süre belirlenmemişse söz konusu taşıma bakımından makul olan bir sürede varma limanına ulaşamaması halinde eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluklara ilişkin hükümler yer almaktadır. Dolayısıyla, Hamburg kurallarına tabi taşımalarda geç teslim nedeniyle ortaya çıkan sorumluluklar, kulüp sigortası teminatı kapsamındadır. Ayrıca, uluslararası sözleşmelerin uygulanmadığı, millî hukukun geçerli olduğu taşımaların çoğunda genellikle millî hukuklarda[379] geç teslime ilişkin hükümler düzenlendiğinden gecikme nedeniyle ortaya çıkan sorumluluklara kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır.

Son olarak, üye kasti veya ihmali davranışı ile gecikmeye sebep olduğu takdirde eşyanın geç teslimi nedeniyle doğan sorumluluğa kulüp, takdir yetkisini aksi yönde kullanmadıkça sigorta teminatı sağlamamaktadır. Ayrıca kulüpler, geç teslimden kaynaklanan sorumluluğa sadece doğrudan gecikmeden kaynaklı ortaya çıkan zararlara ilişkin olarak teminat sağlamaktadırlar. Doğrudan gecikmeden kaynaklanan zararlar ile ifade edilmek istenen şey, geç teslim nedeniyle eşyada fiziksel bir zarar meydana gelmese bile eşyanın piyasa değerinde

[377] Ilgın Çelik, C. Ö.: "Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Güz 2008/2, Y. 7, S. 14, s. 180.

[378] Yetiş Şamlı, K.: "Lahey – Lahey / Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2013, C. LXXI, S. 2, s. 484 vd.

[379] Ulusal hukuka örnek olarak "*The Australian Carriage of Goods by Sea Act, 1991"* ve "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu" verilebilmektedir.

yaşanan kayıplar gibi sadece ekonomik olarak ortaya çıkan zararlardır. Başka bir sebeple geç teslim ortaya çıktığında kulüpler geç teslime ilişkin teminat sağlamamaktadır. Örneğin; eşyanın taşınması sırasında yaşanan gecikmelerden dolayı hızlı bozulan ürünlerde yaşanan sorunlarda eğer şartlar oluşmuşsa kulüp kurallarında yer alan başka hükümlere dayanılarak teminat sağlanmaktadır[380].

### 10. Üyeye Ait Eşya

Üyenin kendisine ait eşyanın zıyaa veya hasara uğraması halinde, üye zarar gören sanki üçüncü kişiymiş gibi kabul edilerek kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır. Bu doğrultuda teminatın kapsamının belirlenmesinde kulüp kurallarında yer alan kurallar ve istisnalar, üye, zarar gören üçüncü kişiye karşı nasıl sorumlu olacak ise aynı şekilde uygulanmaktadır[381].

### 11. Önleyici Tedbirler

Kulüpler, üyelerine genel olarak deniz taşımacılığına veya sadece belirli tür yükler için yapılan taşımalara ilişkin olarak üyelerinin kulüp sigortasından faydalanabilmeleri için bazı tavsiyelerde bulunmakta ve mevcut duruma uygun klozların kullanılmasını istemektedirler. Kulüpler bu klozlarla, kulüp sigortası teminatı dışında kalan durumlarda taşıyanın sorumluluğunu sınırlamayı veya ortadan kaldırmayı amaçlamaktadırlar. Örneğin; eğer taşıma sözleşmesi Lahey ve Lahey / Visby kurallarında belirlenen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlar belirleyen bir hukuka tabi ise üye kulüp sigortası teminatından yararlanamamaktadır. Taşıma sözleşmesine kulüp tarafından tavsiye edilen bir kloz[382] eklenerek kulübün teminat sağlaması mümkün hale getirilmektedir. Yine benzer şekilde kulüpler, nükleer yüklerden kaynaklanan sorumluluklar için teminat vermemekte, bu tür taşıma

[380] Hazelwood, s. 190, 191; Williams, Rules, s. 246-248.
[381] Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 2.14.E.vii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.7.f; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 19.17.H; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.j.
[382] Örneğin, *Hamburg Rules Clauses.*

sözleşmelerine uygun bir kloz[383] eklenerek kulüp sigortası teminatı sağlanmadığı garanti altına alınmaktadır[384].

Günümüzde kulüpler tarafından tavsiye edilen birçok kloz, standart çarterpartilerde ve konişmentolarda matbu şekilde yer almaktadır. Ancak bu çarterpartiler ve konişmentolarda üyelerin kullanmalarının tavsiye edildiği bütün klozlara yer verilmemiştir. Üyenin tavsiye edilen klozları kullanması ile teminatın kapsamının genişlemesine neden olacak muhtemel durumlarda, kulüp takdir yetkisini kullanarak teminatın kapsamını daraltmakta veya tamamen kaldırmaktadır. Bununla birlikte, üyenin söz konusu klozları kullanmayarak bir sorumluluğun doğmasına neden olması halinde de kulüpler, üyenin basiretli bir tacir gibi davranmadığından veya sözleşmedeki sorumluluk sınırlarını aştığından bahisle kulüp sigortası teminatı sağlamayabilirler.

BIMCO gibi bazı kuruluşlar tarafından hazırlanan birçok standart klozlar mevcuttur. Ancak, tavsiye edilen bazı klozlarda kulüpten kulübe ilgili klozun metninde ve miktarlarda bazı farklılıkların mevcut olduğu görülmektedir. Bazı kulüpler tavsiye ettikleri klozları veya tavsiyelerini bilgi kitapçıklarında ya da internet sitelerinde yayımlamaktadırlar[385]. Kulüpler, yayımlasın ya da yayımlamasın üyelerinin, üyesi oldukları kulüpten en güncel ve tercih edilen tavsiye klozlarına ilişkin düzenli bilgiler almalarını ve bütün tavsiye edilen klozlara ilişkin ilgili belgeleri temin etmelerini tavsiye etmektedirler[386].

---

383 Örneğin, *Carriage of Nuclear Materials Clause*.

384 Hazelwood, s. 164.

385 Yayınlamayan kulüpler; *Britannia P&I, Gard, Skuld.* Yayınlayan kulüpler; *Japan P&I Club, Shipowners' Club, The Standard Club, Swedish Club, The American Club, The London P&I Club, The North of England P&I Club, UK P&I Club, West of England Club.*

386 Tavsiye edilen klozlara örnek olarak *General Ice Clause, Strike Clause, Deviation Clause, Stevedore Damage Clause, General Deck Cargo Clause* verilebilmektedir. Tavsiye edilen klozlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hazelwood, s. 164 vd. Deniz sigortalarında kullanılan diğer klozlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hudson, N. G. – Madge, T. – Sturges, K.: *Marine Insurance Clauses*, Oxfordshire 2012.

Kulüp kuralları arasında bazı farklılıklar olmakla birlikte kulüpler, kulüp kurallarında ve kitapçıklarında bazı özel durumlar için belirli tavsiyeler kabul etmektedirler. Kulüpler, bu tavsiyelere uyulmaması halinde kulüp sigortası kapsamında teminata ilişkin talepleri ödemekten kaçınabilirler. Genellikle kulüplerin belirli yük tipleri için tavsiye ettikleri tedbirler aşağıda gösterilmiştir[387]:

(a) Tahıl, kömür, çimento gibi kuru yüklerin ıslanmaları kolay olduğundan yükleme öncesinde geminin ambarlarının kuru olduğu ve sızıntı olmadığına ilişkin öngörülen tedbirlerin alınması.

(b) Çelik yükleri için sörvey ve uygun havalandırma yapılması.

(c) Çabuk bozulan gıdalar için gereken özel önlemlerin alınması, uygun sıcaklık ve nem miktarının özel ekipmanlarla ayarlanması.

(d) Dondurulmuş yükün taşınması için makinelerin sürekli kontrolünün, jeneratörlerin ve elektronik aksamın taşıma öncesinde bakımlarının yapılması.

(e) Konteynerlerin ve ağır makinelerin istiflenmesi ve bağlanması hususunda tavsiye edilen planlara uyulması.

(f) Tankerlerde yüklerin bulaşmasını önlemek için önceden tankların, boruların ve vanaların temizlenmesi, sızdırmazlık kontrolü yapılması.

(g) Yükün teslim alınmasından önce mevcut zararlar için yüklemeden önce yükün mutlaka kontrol edilmesi.

[387] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 55; Acar, Kulüp Sigortası, s. 148.

(h) Temiz konişmento verilirken gerekli incelemeler yapılması hususunda dikkatli olunması[388].

### 12. İlave Elleçleme Masrafları

Kulüp kurallarında genellikle ayrı bir kural başlığı altında düzenlenen ilave elleçleme masrafları (*extra handling cost*) ile kulüpler, üyelerinin doğrudan maruz kaldıkları ilave masraf ve giderleri teminat altına almaktadır. İlave elleçleme masrafları, yükün elleçlenmesi veya boşaltılması sırasında ya da gönderilene teslimi esnasında ortaya çıkabilir. Yükün elleçlenmesi veya boşaltılması sırasındaki masraflar, geminin hasara uğraması neticesinde eşyanın zarar görmesiyle veya eşyanın doğrudan hasara uğramasıyla meydana gelmektedir. Kulüpler, geminin rutin işletilmesinin dışında ortaya çıkan ve günlük olarak normal kabul edilen masrafları aşan ilave masraf ve giderleri kulüp sigortası teminatı kapsamına almaktadır. Ayrıca, yükün gönderilene teslimi sırasında, gönderilenin yükü makul olmayan bir sebeple almaktan vazgeçmesi halinde de yük zarara uğrayabilir. Bu durumda üyenin ilave boşaltma masraflarını tazmin etmesini talep edebileceği üçüncü bir kişi yoksa (çarterparti gereğince çarterer gibi) kulüp, söz konusu ilave masrafı da teminat altına almaktadır[389].

### 13. Diğer Hususlar

Kulüp kurallarında eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamının belirlenmesinde çeşitli kurallar bulunmakta olup bu kurallara ilişkin yukarıda sayılan hâller, farklı olmakla birlikte benzer ifadelerle yer almaktadır. Bu hâllerin dışında yine kulüplerin tamamı veya sadece bir kısmı tarafından öngörülen kulüp sigortası teminatının kapsamının belirlenmesine ilişkin şartlar veya istisnalar bulunmaktadır.

---

[388] Acar, Kulüp Sigortası, s. 148.
[389] Maskhulia, s. 52-54; Gard, Rules, 2018, Rule 35; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 6.

Örneğin; kulübe kayıtlı gemide taşınan yükler için ayrıca yük sigortası yaptırılmışsa kural olarak kulüp sigortası, yükün zıyaı veya hasarı halinde meydana gelen zararı teminat altına almamaktadır. Ancak, kulübe kayıtlı gemideki yükün asgari olarak *The Institute Cargo Clauses (F. P. A)*[390] ile sigorta edilmesi ve yük sahibinin bu kloza dayanarak alabileceği tazminatı aşan miktarı üye donatandan talep etmesi halinde kulüp sigortası söz konusu miktarı teminat altına almaktadır[391].

Bazı kulüp kurallarında eşyanın, özel olarak tasarlanmış gemilerde taşınması sırasında uğradığı zıya veya hasardan doğan sorumluluklara kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Örneğin, eşyanın denizaltıdan farklı olarak tamamen suyun altında olmamakla birlikte, hacminin çoğu su altında olan (*semi-submersible*) özel ağır yük gemilerinde ya da ağır yükler taşıması için tasarlanan gemilerde taşınması halinde ortaya çıkan zıyaa veya hasara, kulüp tarafından onaylanmış bir taşıma sözleşmesi olması haricinde, kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır[392].

Yine, kulübe kayıtlı gemide kaçak eşya (*contraband*), yani millî hukuk tarafından ticareti, ithalatı veya ihracatı yasaklanan sigara kaçakçılığı ve benzeri yükler taşınması halinde eşyada ortaya çıkan zıya veya hasara ilişkin sorumluluklar teminat kapsamında değildir. Benzer şekilde, yasal olmayan ticaret (*unlawful trade*) örneğin, uyuşturucu ticareti yapılması nedeniyle gemide taşınan eşyada meydana gelen zıyadan veya hasardan dolayı üyenin sorumluluğuna kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır. Ablukayı yaran (*blockade runner*) gemide de taşınan eşyadan dolayı ortaya çıkan zıyaa veya hasara kulüp sigortası teminatı

[390] Bkz. yuk. s. 16.
[391] Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 55, 56.
[392] Gard, Rules, 2018, Rule 60.2; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 35.12; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 36.13; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 28.C.7; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.2.18; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 5.13; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xii; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 3.17; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 17.1.1; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 28.7; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 11.3.e; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 5.viii.

sağlanmamaktadır. Örneğin İsrail, 3 Ocak 2009 tarihinden itibaren Gazze'ye abluka uygulamaktadır. Gazze'ye yük götüren bir geminin ablukayı yarması halinde gemide taşınan yükte meydana gelen zıyadan veya hasardan dolayı ortaya çıkan sorumluluklara kulüp, teminat sağlamaz. Ayrıca nükleer, radyoaktif, zehirli, patlayıcı yüklerin, atıkların, reaktörlerin, silahların veya diğer benzer bileşenlerin[393] taşınması halinde söz konusu yüklerde meydana gelen zıya veya hasarlardan doğan zararlara kulüp sigortası teminatı sağlanmamaktadır[394]. Bütün bu hallerde kulübün kulüp sigortası teminatı sağlamamasının asıl sebebi, kulüp bakımından rizikonun ağırlaşmasıdır.

Dondurulmuş yükler bakımından ise kulüpler, bu yüklerin taşınması için birtakım özel kurallar ve talimatlar hazırlamaktadırlar. Dondurulmuş yük taşıyacak olan üye, kulüp tarafından öngörülen kurallara göre gemisini ve yüke ilişkin teçhizatı kurallara uygun olarak taşımadan önce hazır etmek ve taşıma sürecinde de mevcut durumu korumakla yükümlüdür. Kulüp tarafından görevlendirilen yöneticiler tarafından geminin ve teçhizatının kulüp tarafından öngörülen kurallara ve talimatlara uygun olup olmadığı kontrol edilmekte, kulübe kayıtlı gemi yapılan incelemeler neticesinde yöneticiler tarafından uygun bulunduğu takdirde, üye dondurulmuş yüklere ilişkin olarak kulüp sigortası teminatından yararlanabilmektedir[395].

Benzer şekilde, Lahey ve Lahey / Visby kuralları, canlı hayvan taşımacılığına uygulanmamakla birlikte kulüpler, canlı hayvan taşımacılığından doğan sorumluluklara tavsiye ettikleri klozların konişmentoda yazılması şartıyla kulüp sigortası teminatı sağlamaktadırlar. Üyenin bu tavsiyelere uymaması halinde kulübün takdir yetkisi saklı kalmak kaydıyla, kulüpler kulüp sigortası teminatı sağlamamaktadır[396]. Ayrıca, bazı kulüpler, çelik yüküne her ne kadar kulüp sigortası teminatı sağlamasa bile yükün gemiye yüklenmesinden önce kulüp tarafından

[393] Diğer benzer bileşenler, 1965 tarihli *the Nuclear Installations Act* isimli kanuna göre belirlenmektedir.
[394] Hazelwood, s. 176.
[395] Hazelwood, s. 177.
[396] Williams, Rules, s. 227, 228.

belirlenen sörveyör tarafından sörvey yapılması ve yükün mevcut durumunun konişmentoya işlenmesi halinde teminat sağlayabilirler[397].

### 14. Ek Teminatlar

Kulüpler, kulüp kurallarında yer almayan veya istisna olarak düzenlenen bazı olaylar için belirli hâllerde kulüp sigortasına ek teminat (*additional cover*) sağlayabilirler. Örneğin; eşyanın üyenin hâkimiyetinde olmadığı teslim alınmasından önceki veya teslim edilmesinden sonraki zaman, ek teminat ile kulüp sigortası kapsamına alınabilir. Benzer şekilde, nadir ve değerli yüklerin veya parça başına değeri 2.500,00 USD'yi aşan *ad valorem* konişmentoların ya da güverte yükünün önceden bildirilmesi ve kulübün talimatlarına uyulması halinde de kulüp sigortası teminatı sağlanabilir. Ancak, ek teminatın sağlanması, kulüp kuralları ve talimatlar dâhilinde, kulübün takdir yetkisi çerçevesinde gerçekleşmektedir[398].

## IV. ÇATMADAN DOĞAN SORUMLULUK RİZİKOSU

Çatma, iki veya daha çok geminin birbiri ile çarpışmasıdır[399]. Bir geminin duran veya yüzen bir cisme ya da hukuken gemi sayılmayan bir cisme çarpması çatma sayılmaz. Çatma neticesinde gemi ve yükte meydana gelen maddi zararlar, çevre kirliliği, müşterek avarya ve enkaz kaldırma gibi sebeplerle birçok sorumluluklar doğabilir. Bu sorumluluklar, hem tekne ve makine sigortası[400] hem de kulüp sigortası ile teminat altına alınmaktadır. Tekne ve makine sigortası yapılırken poliçeye *Running Down Clause*[401] eklendiği takdirde, sigortanın kapsamı çatma halinde doğan zıyaın veya hasarın dörtte üçünü kapsayacak şekilde genişletilir[402].

---

397 Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.13.9; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.o.

398 Maskhulia, s. 51, 52; Gard, Rules, 2018, Rule Appendix I (4); Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 5.4; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 5; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.19.2.6.

399 Kender – Çetingil – Yazıcıoğlu, s. 281.

400 Bkz. yuk. s. 15.

401 Günümüzde *Running Down Clause* poliçelerde "*collision liability*" olarak yer almaktadır.

402 Hetch, s. 394; Luddeke, s. 7.

Böylece, çatmadan doğan sorumluluklara tekne ve makine sigortası teminatı sağlanmış olmaktadır.

Ancak, tekne ve makine sigortası ile sağlanan teminat bazı sınırlamalara tabi tutulmaktadır. Bu sigorta türünde poliçede belirtilen bazı sorumluluklar teminatın kapsamı dışında tutulmakta, sorumluluğun genellikle dörtte üçü teminat altına alınarak sigorta değeri geminin değerine eşit olacak şekilde teminat sağlanmaktadır. Sorumlulukların önemli bir kısmı teminat altına alınmakla birlikte oldukça yüksek miktarlara ulaşabilen diğer sorumluluklar bakımından ise devreye kulüp sigortası girmektedir[403].

Kulüp sigortası, tekne ve makine sigortası ile teminat altına alınmayan sorumluluklar, tekne ve makine sigortası ile teminat altına alınmayan dörtte bir oranındaki sorumluluklar ve sigorta değeri sınırlanmaksızın ortaya çıkan zararlar için teminat sağlamaktadır. Bu sayede çatmadan doğan sorumluluklar da kulüp sigortası teminatına dâhil olmaktadır. Örneğin; kulübe kayıtlı gemide taşınan eşya çatma neticesinde zıyaa veya hasara uğradığında bu zararlar, tekne ve makine sigortası teminatının kapsamı dışında kalmaktadır[404]. Bu durumda çatma neticesinde kulübe kayıtlı gemide taşınan eşyanın zıyaa veya hasara uğraması sebebiyle doğan sorumluluklar kulüp sigortası ile teminat altına alınmaktadır. Ayrıca, sadece gemideki eşya değil, eşyanın gemiye yüklenmesi veya boşaltılması sırasında çatma nedeniyle ortaya çıkan zararlar ile çatma nedeniyle eşyanın geç teslimi ve kullanım kaybından doğan zararlar da kulüp

[403] Çatmadan doğan sorumluluğa ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. Acar, S.: "Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı", İstanbul Barosu Dergisi, 2006, C. 80, S. 2, s. 639-653; Ülgener, F.: "Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları", <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03.Catmahalindepihmsor.pdf>, – et. 17.12.2018; Wright, S. R.: "Liabilities (1) Arising Out of Collision with Another Vessel and Not Covered by The Hull Policy, (2) For Damage to Another Vessel or Her Cargo Not Caused by Collision with The Insured Vessel, (3) For Damage to Any Object or Property Except Another Vessel or Her Cargo", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 576-580.

[404] Yazıcıoğlu, Tekne Sigorta, s. 179 vd.

sigortası teminatı kapsamına dâhil edilmektedir[405]. Yalnızca üyenin sorumlu tutulabildiği geç teslim nedeniyle doğan sorumluluklar da kulüp sigortasına dâhildir[406].

Ayrıca, taşınan yük donatana ait ise bu yükün en azından *The Institute Cargo Clause (F. P.A.)* ile sigorta edilmiş olduğu kabul edilmekte, bu sigorta teminatını aşan zararlar kulüp sigortası teminatı kapsamına dâhil olmaktadır. Ancak, üyenin bu teminattan yararlanabilmesi için yukarıda açıklandığı üzere kulüp kurallarında yer alan eşyaya ilişkin özel kurallara uyması gerekmektedir. Ayrıca, kulüplerin sigorta teminatının dışında bıraktığı ve kulüp kurallarında yer alan diğer hususlar çatmadan doğan sorumluluk halinde de geçerlidir[407].

## V. MÜŞTEREK AVARYA RİZİKOSU

Gemi ve yük, seyrüseferin başladığı andan varma limanına ulaşana kadar birçok deniz tehlikelerine maruz kalmaktadır. Seyrüseferde gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden korumak amacıyla, bilinçli ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde yapılan olağanüstü fedakârlık veya masraflar, gemi veya yükün tamamen ya da kısmen kurtulmuş olmaları şartıyla müşterek avarya kapsamında yer almaktadır. Bu zarar ve masraflar, gemi ve yük ilgilileri arasında paylaştırılmaktadır[408].

Yüke ilişkin garame payı ise yük ilgilileri arasında paylaşılmaktadır. Ancak kimi zaman söz konusu pay, yük ilgililerinden veya onların sigortacılarından ya hiç tahsil edilememekte ya da geç tahsil edilmekte veya hukuken taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle tahsil imkânı

---

405 Acar, Çatma, s. 645.

406 Gard, Rules, 2018, Rule 36; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 23; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 24.3; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 7.B; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 12.3; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule, 3.6.3; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule, 25.v.d; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule, 2.3.d; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, 9.13.1; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule, 19.10.b; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule, 7.2; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule, 2.10.B; West of England Club, Rules, 2018, Rule, 2.9.

407 Acar, Çatma, s. 642.

408 Kender – Çetingil – Yazıcıoğlu, s. 268; Cornah, R.: *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, London 2013, s. 9-11.

kalmamaktadır. Örneğin; geminin sefere başlamadan önce denize elverişsiz olması taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına geldiğinden, yük ilgilileri müşterek avaryaya katılmaktan kurtulur, yüke ilişkin garame payları tahsil edilemez. Bu durumda kulübe kayıtlı gemiyle taşınan yüke ilişkin müşterek avarya payı tahsil edilemediği takdirde, yüke ait garame payı kulüp sigortasının teminatı kapsamına dâhil edilir[409].

Bir geminin seyrüseferi sırasında uğramış olduğu tehlikelerden geminin veya eşyanın kurtarılmasına yönelik her türlü fiil ya da hareket kurtarma faaliyetidir[410]. Kulübe kayıtlı gemide taşınan eşyanın kurtarma masrafları da kulüp sigortası teminatı kapsamındadır. Ancak, kurtarma faaliyetinin müşterek avarya kapsamına girmesi halinde kulüp teminat sağlar. Ayrıca, müşterek avarya ve kurtarma ile ilgili masraflar, kurtarılan gemi veya yükün değerini aşması halinde, aşan kısım bakımından kulübün takdir yetkisine bağlı olarak kulüp sigortası teminatı sağlanmaktadır[411]. Bununla birlikte, kulübün kurtarma masraflarına ilişkin teminat sağlaması için aşağıdaki şartlar aranmaktadır:

(a) Taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle tahsil edilemeyen bir garame payı mevcut olmalıdır.

(b) Üye, kulübe ihbar yükümlülüğünü derhal ve en uygun şekilde yerine getirmelidir[412].

---

409 Şeker, s. 256 vd.; Gard, Rules, 2018, Rule 41.a; Japan P&I Club, Rules, 2018, Rule 29.3; Korean P&I Club, Rules, 2018, Rule 30.1.2; Shipowners' Club, Rules, 2018, Rule 7.B.iv; Skuld, P&I Rules, 2018, Rule 17.1; Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19, Rule 3.14; Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18, Rule 25.xiv; The American Club, Rules, 2017 – 2018, Rule 2.13; The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18, Rule 9.13.1.2.4; The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018, Rule 4.7; The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18, Rule 19.11.b.iv; UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018, Rule 2.B.iii; West of England Club, Rules, 2018, Rule 2.16.B.b.

410 TTK m. 1298.

411 Light Algantürk, Kulüp Sigortası, s. 56, 57; Acar, Kulüp Sigortası, s. 149-153.

412 Bkz. yuk. s. 37.

(c) Dispeç raporları[413] *York Anvers* Kurallarına[414] uygun şekilde düzenlenmelidir.

(d) Üye, kulüp kurallarında düzenlenen eşyaya ilişkin özel kurallara uymalıdır.

[413] Müşterek avarya neticesinde ortaya çıkan zararların gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması işlemine dispeç denilmektedir.

[414] Müşterek avarya ile ilgili olarak ülkelerin hukuki düzenlemelerindeki farklılıklar nedeniyle ortaya çıkan ihtilafları gidermek amacıyla *York Anvers* Kuralları kabul edilmiştir. Ancak, milletlerarası sözleşme niteliğinde olmayan bu kurallar, dünya çapında geniş ölçüde kabul görmekte ve bu sayede müşterek avarya konusunda birlik sağlanmaktadır. Müşterek avaryanın paylaştırılmasına ilişkin 2004 *York Anvers* Kuralları, Türkiye'de 13.01.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir: Kender – Çetingil – Yazıcıoğlu, s. 267. Bkz. 13.01.2014 tarih ve 28881 sayılı RG. Ayrıca, *York Anvers* Kuralları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hudson, N. G. – Harvey, M. D.: *York Antwerp Rules*, London 2010; Light Algantürk, D.: *York Anvers Kuralları 2004 – Müşterek Avarya*, İstanbul 2006.

# SONUÇ

Kulüp sigortası, donatanların sigorta teminatı sağlanması konusunda ortaya çıkan ihtiyaçları doğrultusunda bir araya gelerek karşılıklı yardımlaşma ve centilmenliğe dayanan kulüpler oluşturması ile ortaya çıkmıştır. Kulüp sigortası oldukça karışık bir yapıya sahip, sigorta teminatı sağlayan kulüpler arasında belirli farklılıklar bulunduran, kendine has yapısı ile diğer sigorta türlerinden ayrılan bir deniz sigortası türüdür. Kısaca kulüp sigortası, tekne sigortası teminatının dışında kalan, üye donatanın üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarının karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince teminat altına alındığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü olarak tanımlanmaktadır.

Kulüp sigortası hem İngiliz hukukunda hem de Türk hukukunda kanunen düzenlenmemiştir. Bunun nedeni, gelişen teknoloji ile ortaya çıkan yeni ihtiyaçlara hızlı bir şekilde uyum sağlanmasının ancak yasal bir düzenleme yapılmadan mümkün olması ve kulüp sigortası teminatının, sektördeki her kulübün farklı kuralları ile düzenlenmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak, kanunlarda açık bir şekilde düzenlenmese de kulüp sigortası hem İngiliz hem Türk hukukunda deniz sigortası olarak kabul edilmektedir. Ayrıca, kulüp sigortası sorumluluk sigortası olmakla beraber, diğer sorumluluk sigortalarından ilk önce ödeme kuralı sebebiyle ayrılmaktadır. Buna göre, kulübün teminat sağlaması için önce üyenin malvarlığında somut eksilmenin meydana gelmesi gerekmektedir. Doktrinde baskın görüş kulüp sigortasının hukuki mahiyetinin pasif zarar sigortası olması yönündedir.

Kulüp sigortası ile kulüpler, Koruma (*Protection*), Tazminat (*Indemnity*), Navlun, Demuraj ve Savunma (*Freight, Demurage and Defence – FD&D*), grev (*strike*) ve savaş (*war*) teminatları sağlamaktadır. Koruma ve tazmin teminatı bir bütün olarak sunulmakta ve genel olarak teminatın içeriğinde, gemide bulunan kişilerin ölümü, bedensel zarara uğraması ya da hastalanması halinde doğacak olan tazminatlar, gemide bulunan kaçaklar ve onların iadesi için

yapılan giderler, eşyanın zıyaı veya hasarı halinde doğacak olan tazminatlar, çatma nedeniyle doğan sorumluluk, suda yüzer ve sabit bulunan cisimlere çarpmadan doğan sorumluluk, çekmeden doğan sorumluluk, enkazın kaldırılma masrafları, müşterek avarya ve kurtarma masrafları, dava ve emek masrafları, petrol kirliliğinden doğan tazminatlar ve cezalar bulunmaktadır. Kulüpler söz konusu durumlara teminat sağlamakla birlikte, kulüp kurallarında düzenlenen hâllerde teminatın kapsamını daraltabilmekte ya da tamamen ortadan kaldırabilmektedir.

Kulüp sigortası bakımından taşıma hukukunda olduğu gibi ekonomik değeri olan ve taşınabilir olan her maddi şey, eşya olarak nitelendirilmektedir. Eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamı belirlenirken genel olarak kabul edilen kulüp kurallarının göz önünde bulundurulması ve somut olayda hangi kulübe başvuru yapılacaksa o kulübün kurallarının ayrıntılı ve dikkatli bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kulüp sigortası teminatı ile kulübe kayıtlı bir gemide taşınacak olan veya taşınan ya da taşınmış olan eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından dolayı ortaya çıkan sorumluluklar, taşıma sözleşmesinden kaynaklanabileceği gibi üçüncü kişilerin haksız fiillerinden de kaynaklanabilir. Kulüp sigortası teminatının kapsamı belirlenirken kulüpler, donatanın taşıyan sıfatını haiz olup olmadığına bakmaksızın eşyaya ilişkin talepleri kapsayacak şekilde esnek kulüp kurallarına sahiptirler. Bu sebeple kulüp kurallarının hemen hemen tamamında "kulüp takdir yetkisini aksi yönde kullanmadıkça" ifadesi yer almaktadır. Bu yüzden, eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamı belirlenirken her somut olay ve somut olaydaki ilgili kulüp ve kulüp kuralları bakımından ayrı ayrı değerlendirme yapılması, kulüp sigortası teminatının kapsamının bu şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Ayrıca, kulüp kurallarında istisnai durumlara yer verilse de özellikle, eşyaya ilişkin taleplerde kulüpler takdir yetkilerini sıkı bir şekilde ellerinde tutmaktadır. Kulüplerin öngördüğü hâllerde, üye tarafından taşıma sözleşmesine eklenecek klozlar ve ilave prim ödenmesi halinde, kulüpler bu takdir yetkilerini

teminatın kapsamını genişletecek şekilde kullanabildikleri gibi zaman zaman da teminatın kapsamının dışında bırakılması amacıyla da kullanabilmektedir.

Günümüzde, donatanlar bakımından kulüp sigortası yaptırılması hem yasal düzenlemeler hem de fiilî durum gereğince zorunlu hale gelmektedir. Çalışmada görüldüğü üzere, kulüpler üyelerine hangi hallerde teminat sağlayacağını kulüp kurallarında, yönergelerinde ve sirkülerlerinde açıkça belirtmektedir. Ancak, kulüpler her ne kadar üyelerinin menfaatini gözeterek hareket etseler de kulüplerin takdir yetkilerini çok sıkı bir şekilde ellerinde tutmaları kimi zaman üyelerinin zor durumda kalmalarına sebep olmaktadır. Kulüp kuralları geniş bir şekilde düzenlendiğinden donatanın taşıma esnasında bu kurallardan herhangi birini ihlal etmesi sıklıkla karşılaşılabilen bir durumdur. Bu nedenle, kulüplerin takdir yetkilerini ellerinde tutmaları, ortaya çıkan uyuşmazlıkları kulüp içerisinde çözüme kavuşturmak istemeleri ve çözüm neticelerini üyelerine yayımlamamaları, üyeler açışından karşılaşabilecekleri herhangi bir olayda teminatın kapsamının belirlenmesi noktasındaki öngörülebilirliği azaltmaktadır. Üye, teminatın dışında kalan bir durumda çalışmada bahsedilen kulüp tarafından önerilen tüm yolları izleyerek kulüp teminatından faydalanmaya çalışsa da kulüp, takdir yetkisi çerçevesinde bir üyeye teminat sağlarken diğer bir üyeye teminat sağlamayabilir. Kulüpler, her somut olayı ayrı ayrı değerlendirmeleri ve bunun neticeleri ile uyuşmazlıklara ilişkin yaklaşımlarını şeffaf bir şekilde açıklamadıkları sürece kulüplerin bütün üyelerine eşit mesafede davranıp davranmadıkları hiçbir zaman bilinemez. Ancak, kulüp sigortasına duyulan zorunlu ihtiyaç kartel şeklinde gücü elinde bulunduran kulüplere donatanları muhtaç duruma düşürmektedir. Mevcut durum göz önüne alındığında donatanların, kulüp sigortası ihtiyacını ikame edecek başka bir yol olmamakla birlikte kulüpler, kulüp kurallarının uygulanmasına ilişkin şeffaflık ilkesi doğrultusunda somut olayların neticelerini sirküler vasıtasıyla yayımladıkları takdirde kulüplere olan güven ortamının artması beklenir. Bütün bu eleştirilere rağmen kulüp sigortası, uygulamada donatanların sigorta ihtiyaçlarını

karşılamaktadır. Kulüp sigortasında yer alan düzenlemeler, mevzuatın emredici hükümleri ile çelişmemektedir. Bu düzenlemeler, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda[415] yer alan sözleşme serbestisi ilkesinin uygulamasının güzel bir örneğidir.

Diğer taraftan kulüp sigortasının temelini oluşturan karşılıklı sigorta, Türk hukuk sistemine yabancı bir kavram değildir. Zira, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1402. maddesinde düzenlenmektedir. Kulüp sigortası ihtiyacını karşılıklı sigorta şeklinde sağlamak maksadıyla kurulacak olan bir şirket, Türk hukukuna göre ancak kooperatif şirketi olarak kurulabilir. Ülkemizde kurulmuş olan Türk P&I Anonim Şirketi her ne kadar sabit prim şeklinde kulüp sigortası teminatı sağlasa da kooperatif şeklinde örgütlenmemesinden dolayı karşılıklı sigorta şeklinde kulüp sigortası teminatı sağlayamaz. Bu nedenle, dünyadaki örneklerinde olduğu gibi ülkemizde de kulüp sigortası teminatı sağlayabilecek şirketlerin kurulabilmesi için kooperatif şirketi şeklinde teşekkül etmeleri gerekir.

Dünyada, denizcilik sektörünün her geçen gün büyümesi ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte kulüp sigortasının önemi gittikçe artmaktadır. Örneğin, otonom gemilerin üretiminin tartışıldığı günümüzde, otonom gemiyle taşınan eşyanın zıyaı veya hasara uğramasına ilişkin yeni kulüp kuralları ihtiyacı ortaya çıkabilecektir. Dolayısıyla, yaşanan gelişmeler ve ihtiyaçlar doğrultusunda eşyanın zıyaı veya hasarı halinde sağlanan teminata ilişkin kulüp sigortası düzenlemelerinin değişmesi ya da yeni kuralların da getirilmesi muhtemeldir.

[415] Bkz. 11.01.2011 tarih ve 27836 sayılı RG.

# ÖZET

Kulüp sigortası, tekne sigortası teminatının dışında kalan, üye donatanın üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü olarak tanımlanmaktadır. Denizcilik sektörü açısından oldukça önem arz eden bu sigorta türü, gemi maliklerini teminat altına alması nedeniyle dünya çapında çok yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu sigorta kapsamında sağlanan teminatın boyutları göz önüne alındığında da hem dünya hem de ülkemiz açısından kulüp sigortasının oldukça önemli olduğu açıkça görülmektedir.

Kulüp sigortası çerçevesinde eşyanın zıyaa veya hasara uğramasına ilişkin hâller ise kulüplerin yıllık raporları incelendiğinde en sıklıkla karşılaşılan ve meblağ bakımından oldukça yüksek rakamlara ulaşan kulüp sigortası teminatı kapsamındaki durumlardır. Bu yüzden, tezde kulüp sigortası çerçevesinde eşyanın zıyaı veya hasarı halinde teminatın kapsamının belirlenmesi konusu incelenmiştir. Ayrıca, üyenin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğunun yanı sıra çatma, müşterek avarya ve kurtarma neticesinde ortaya çıkan eşyaya ilişkin sorumluklar halinde teminatın kapsamının nasıl olacağı açıklanmıştır.

## ABSTRACT

"P&I Club Insurance" (Protection and Indemnity Club Insurance) is a marine insurance which provides cover to shipowners for third-party liabilities encountered in the commercial operation of entered vessels. P&I Club Insurance is designed to complement a vessel's hull and machinery insurance and related covers. This type of insurance, which is of great importance for the maritime sector, is widely used worldwide as an insurance that provides cover for shipowners. Considering the size of the cover provided under the club insurance, it is clear that club insurance is very important for both the world and our country.

The liabilities related to loss or damage of Cargo in case of P&I Club Insurance are the most frequently encountered circumstances and it is the highest amount figures encountered in the P&I Clubs' annual reports. Hence, the subject of "P&I Club Insurance Coverage in case of loss or damage of Cargo" is examined in master thesis. In addition to the responsibility of the member arising from the contract of carriage, it is explained how the scope of the cover is in case of the responsibilities related to Cargo from the collision, general average and salvage.

# KAYNAKÇA

## I. ASLİ KAYNAKLAR

### A. ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

#### 1. Türkiye'nin Taraf Olduğu

1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme – Lahey Kuralları (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924)*

1956 tarihli Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 – CMR*)

1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*)

1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 – LLMC*)

1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 – CLC 92*)

1999 tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme - *the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999 – Montreal Convention*)

1999 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999 – CIM*)

#### 2. Türkiye'nin Taraf Olmadığı

1968 tarihli Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol – Visby Protokolü (*Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924, 1968*)

1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi – Hamburg Kuralları (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978*)

2007 tarihli Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi'ne (*International Convention on Removal of Wrecks, 2007*)

2008 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmer Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu – Rotterdam Kuralları (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 11 December 2008*)

**3. Diğer Uluslararası Düzenlemeler**

2004 tarihli *York Anvers* Kuralları (*York-Antwerp Rules, 2004)*

*Interclub* Anlaşması (*Inter-Club New York Produce Exchange Agreement – ICA*)

*Uniform Customs and Practise for Documentary Credits 600 – The UCP 600*

*Uniform Rules for Sea Waybills of the Comite Maritime International – CMI, 1990*

B. KANUNLAR

**1. Türkiye**

865 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu (28.06.1926 tarih ve 406 sayılı RG.)

2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun (Bkz. 21.01.1982 tarih ve 17581 sayılı RG.)

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu (Bkz. 16.03.1982 tarih ve 17635 sayılı RG.)

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı RG.)

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (Bkz. 14.07.2007 tarih ve 26552 sayılı RG.)

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (Bkz. 11.01.2011 tarih ve 27836 sayılı RG.)

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (Bkz. 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.)

**2. Diğer Ülkeler**

*Act of Parliament, 1601: 43, Elizabeth, C 12.*

*British Merchant Shipping Act, 1854*

*Companies Act, 1862*

*Companies Act, 2006*

*Fatal Accident Act, 1862*

*Lloyd's Act, 1871*

*Lord Campell Act, 1846*

*Marine Insurance Act, 1906*

*The Australian Carriage of Goods by Sea Act, 1991*

*The Bubble Act, 1720*

*The Nuclear Installations Act, 1965*

*The U.S. Carriage of Goods by Sea Act (US COGSA), 1936*

C. YÖNETMELİKLER, TEBLİĞLER, YÖNERGELER, GENEL ŞARTLAR

01.01.1953 tarihli Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları

01.08.1996 tarihli Tekne Poliçesi Genel Şartları (Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları İçin)

30.05.2017 tarihli ve 45168 sayılı Bayrak Devleti Uygulamalar Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik (Bkz. 14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı RG.)

Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği (Bkz. 18.10.2014 tarih ve 29149 sayılı RG.)

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmeliği (Bkz. 23.08.2015 tarih ve 29454 sayılı RG.)

*Regulation (EU) No. 910/2014 (eIDAS Regulation)*

Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (Bkz. 06.07.2018 tarih ve 30470 sayılı RG.)

## II. YARDIMCI KAYNAKLAR

### A. MAHKEME KARARLARI

*Allobrogia, The* [1979] 1 Llyod's Rep. 190.

*Continental Oil Co. v. Bonanza Corp*., 706 F. 2nd 1365 (5th Cir. 1983).

*de Vaux v. Salvador* (1836) 111 Eng. Rep. 845.

*Fanti and Padre Island*, The [1990] 2 Llyod's Rep. 191.

*Psarianos v. Standard Marine Ltd. Inc*., 728 F. Supp. 438, 441 (1989).

*The Motis Export*, [1999] 1 Lloyd's Rep. 837.

*The Rafaela S*, [2005] 1 Lloyd's Law Rep. 347.

*The Sagona,* [1984] 1 Lloyd's Rep. 194.

*Weeks v. Beryl Shipping, Inc.*, 845 F. 2d 304, 306 (1988).

*Wooding v. Monmouthshire & South Wales Mutual Indemnity Society Ltd. Etc.* [1939] 4 All ER. 570.

### B. DOKTRİN

#### 1. Kitaplar

**Acar, S.:** *Kulüp Sigortası; Protection and Indemnity*, İstanbul 2007 (Kulüp Sigortası).

**Acar, S.:** *Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar*, İstanbul 2012 (Doğrudan Dava).

**Adıgüzel, B.:** *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 2015.

**Aikens, R. – Lord, R. – Bools, M.:** *Bill of Lading*, Oxfordshire 2006.

**Aksoy, E. S.:** *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015.

**Algantürk, D. S.:** *Deniz Hukuku Ders Notları*, İstanbul 2002 (Ders Notları).

**Aybay, G.:** *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.

**Bozer, A.:** *Sigorta Hukuku*, Ankara 1973.

**Braekhus, S. – Rein, A.:** *Handbook of P&I Insurance*, Oslo 1979.

**Cooke, J. – Kimball, J. – Young, T. – Martowski, D. – Taylor, A. – Lambert, L.:** *Voyage Charters*, London 2001.

**Cornah, R.:** *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, London 2013.

**De Smet, R. (Çev. Tekil, F.):** *Deniz Sigortaları*, İstanbul 1971.

**Dover, V. – Farrow, D. (Çev. Yazıcı, B. İ.):** *Deniz Sigortaları*, İstanbul 1943.

**Dunt, J.:** *Marine Cargo Insurance*, London 2009.

**Eren, F.:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2010.

**Gaskell, N. – Asariotis, R. – Baatz, Y.:** *Bill of Lading: Law and Contracts*, London 2000.

**Glass, D. A.:** *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, Oxfordshire 2012.

**Göktan, I.:** *Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası: P&I Koruma ve Tazmin,* İstanbul 2006.

**Goldby, M.:** *Electronic Document in Maritime Trade*, Oxford 2013.

**Gürses, Ö.:** *Marine Insurance Law*, London 2015.

**Hazelwood, S. J.:** *P&I Clubs Law and Practice*, London 2000.

**Hazelwood, S. J. – Semark, D.:** *P&I Clubs Law And Practice*, London 2010

**Hill, C. – Robertson, B. – Hazelwood, S.:** *Introduction to P&I*, London 1996.

**Hudson, N. G. – Harvey, M. D.:** *York Antwerp Rules*, London 2010.

**Hudson, N. G. – Madge, T. – Sturges, K.:** *Marine Insurance Clauses*, Oxfordshire 2012.

**İncediken, Y. N.:** *Gemi İşletme (2) Kulüp Sigortaları, Olayları ve Uygulamaları*, İstanbul 1994.

**Karan, H.:** *CMR Şerhi,* Ankara 2011 (CMR).

**Karan, H.:** *Elektronik Konişmento*, Ankara 2004 (Konişmento).

**Karan, H.:** *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions - The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, London 2005 (Hamburg Rules).

**Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.:** *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, İstanbul 2014.

**Kender, R.:** *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*, İstanbul 2016 (Sigorta).

**Kılıçoğlu, A. M.:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2013.

**Kubilay, H.:** *Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku,* İzmir 2003.

**Light Algantürk, D.:** *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, İstanbul 2006 (Kulüp Sigortası).

**Light Algantürk, D.:** *York Anvers Kuralları 2004 – Müşterek Avarya*, İstanbul 2006 (York Anvers).

**Luddeke, C.:** *Marine Claims*, London 1993.

**Noussia, K.:** *Reinsurance Arbitrations*, Heidelberg 2013 (Reinsurance).

**Noussia, K.:** *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*, Berlin 2007 (Marine Insurance).

**Oğuzman, M. K. – Öz, M. T.:** *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2011.

**Omağ, M. K.:** *Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu,* Ankara 1985 (Rizikonun Ağırlaşması).

**Şeker, Z.:** *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, İstanbul 2001.

**Şenocak, K.:** *Mesleki Sorumluluk Sigortası,* Ankara 2000.

**Sirmen, A. L.:** *Eşya Hukuku,* Ankara 2014.

**Tekil, F.:** *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.

**Tetley, W.:** *Marine Cargo Claims*, London 1965.

**Thomas, R. E. – Pepper, G. M.:** *Thomas Stowage The Properties and Stowage of Cargoes,* Glasgow 2018.

**Ülgener, F.:** *Çarter Sözleşmeleri - I: Genel Hükümler - Sefer Çarteri Sözleşmesi,* İstanbul 2000 (Çarter).

**Ülgener, F.:** *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991 (Sorumsuzluk Halleri).

**Ünan, S.:** *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko*, İstanbul 1998.

**Wiedenbach, L.:** *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, Berlin 2015.

**Williams, R.:** *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*, Arendal 2015 (Insurance).

**Williams, R.:** *Gard Guidance to the Rules,* Arendal 2015 (Rules).

**Yazıcıoğlu, E.:** *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu,* İstanbul 2000 (Hamburg Kuralları).

**Yazıcıoğlu, E.:** *Tekne Sigorta Sözleşmesi*, İstanbul 2003 (Tekne Sigorta).

**Yeşilova Aras, E.:** *Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478),* Ankara 2013.

**Yetiş Şamlı, K.:** *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013 (Türk Ticaret Kanunu).

### 2. Yayımlanmamış Tezler

**Judice, M. P.:** *The Cover of Third Parties Under P&I Insurance*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2008.

**Keçeli, M. A.:** *Establishing a New Protection and Indemnity (P&I) Insurance Institution in Turkey*, Dissertations, World Maritime University, Malmö 2012.

**Maskhulia, S.:** *P&I Insurance and Cargo Liability*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2009.

**Özkan, H. B.:** *P&I (Protect & Indemnity) Kulüp Sigortaları Kapsamında Petrol Taşımacılığından Doğan Kirlenme Zararları*, Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi, Mersin 2015.

**Peksen, N. H.:** *Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul 2012.

**Richmond, D.:** *Third Party Claims Against P&I Clubs and the 'pay to be paid' Rule*, Master Thesis, World Maritime University, Malmö 2010.

**Rösiö, C. C.:** *Warranties in Marine Insurance: an unpleasant necessity?*, Master Thesis, Stockholm University, Stockholm 2009.

**Spadafora, S. E.:** *Marine Liability Insurance an Analysis of Mutuality Versus Fixed Premiums*, Master Thesis, Virginia Polytechnic Institute and State University, Virginia 2002.

**Varışlı, C.:** *Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul 2015.

**Yelin, T.:** *A Study on the Principles of P&I Insurance*, Master Thesis, University of Oslo, Oslo 2007.

**Yorulmaz, M.:** *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul 2009.

### 3. Makaleler

**Acar, S.:** "Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı", İstanbul Barosu Dergisi, 2006, C. 80, S. 2, s. 639-653 (Çatma).

**Alagözlü, N.:** "Banka Teminat Mektupları: Türk Bankacılık Diline Bir Bakış", Türkoloji Araştırmaları Dergisi, 2007, S. 14, s. 22-40.

**Algantürk, D.:** "Kulüp Sigortasının Nitelik ve Özellikleri", Deniz Hukuku Dergisi, Ocak – Aralık 2000, Y. 5, S. 1-4, s. 95-127 (Nitelik ve Özellikleri).

**Bennett, P.:** "Mutual Risk P&I Insurance Clubs and Maritime Safety and Environmental Performance", Marine Policy, January 2001, Vol. 25, Iss. 1, s. 13-21.

**Burkard, D. L.:** "To Report, or Not to Report, That Is the Question Are Protection and Indemnity Clubs Responsible Reporting Entities Under MMSEA Section 111?", Tulane Maritime Law Journal, 2011, Vol. 36, s. 213-235.

**Çelikçapa Bilgin, B.:** "Right of Direct Action against Liability Insurers under the New Turkish Commercial Code", The Turkish Commercial Law Review, October 2015, Vol. I, Iss. 3, s. 265-270.

**Çetingil E.:** "The Amendments Related to the Liability of the Carrier Provided by the 1986 Reform in the German Maritime Law", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 1992, C. XVI, S. 4, s. 21-57.

**Coghlin, T. G.:** "Protection and Indemnity Insurance", Journal of World Trade Law, Vol. 5, Iss. 6, s. 591-608.

**Cohen, M. M.:** "Restoring the Luster to the P & I Letter of Undertaking", Journal of Maritime La

w and Commerce, April 2011, Vol. 42, No. 2, s. 255-274.

**Demir, İ.:** "2007 Enkaz Kaldırılmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2010, C. XXVI, S. 3, s. 187-223.

**Demirci, S.:** "Sigorta Kooperatifçiliği: Türkiye Uygulaması", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2018, C. 9, S. 1, s. 387-418.

**Demirçivi Mineliler, Z.:** "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu'na Armağan, 2007, C. 9, s. 957-984.

**Fossion, G.:** "An Eternal Triangle at Sea Loss of insurance Cover Under a Direct Action in Marine Liability Insurance", Jura Falconis, 2002-2003, Vol. 2, s. 289-329.

**Foster, N. R.:** "Marine Insurance Direct Action Statutes and Related Issues", University of San Francisco School of Law Maritime Law Journal, 1998-99, Vol. 11, No. 2, s. 262-298.

**Hayden, R. P. – Balick, S. E.:** "Marine Insurance Varieties, Combinations and Coverages", Tulane Law Review, 1991, Vol. 66, s. 311-370.

**Hetch, W. H.:** "The Hull Policy Interrelationship of Hull and P & I", Tulane Law Review, 1967, Vol. XLI, s. 389-398.

**Hjalmarsson, J.:** "Direct Action Against P&I Clubs", Insurance & Reinsurance Law Briefing, May 2008, Iss. 139, s. 1-7.

**Holstein-Childress, V.:** "The Enforceability of Arbitral Clauses Contained in Marine Insurance Contracts Against Nonsignatory Direct Action Claimants", Tulane Maritime Law Journal, 2002, Vol. 27, s. 205-226.

**Houdlett, R.:** "Direct Action Statutes and Marine P & (and) I Insurance", Journal of Maritime Law and Commerce, April 1972, Vol. 3, No. 3, s. 559-572.

**Ilgın Çelik, C. Ö.:** "Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Güz 2008/2, Y. 7, S. 14, s. 175-202.

**Karan, H.:** "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules", Journal of Maritime Law & Commerce, July 2011, Vol. 42, No. 3, s. 441-452 (Rotterdam Rules).

**Kender, R.:** "Motörlü Kara Nakil Vasıtalarının İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortasında Zarar Gören Şahıs Türk Hukukunda Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Sahip Midir?", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. XXXIX, S. 14, s. 221-245 (Doğrudan Dava).

**Kender, R.:** "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2004, C. 24, S. 1-2, s. 583-597 (Sorumluluk Sigortası).

**Kierr, R.:** "The Effect of Direct Action Statutes on P &I Insurance on Various Other Insurances of Maritime Liabilities and on Limitation of Shipowners Liability", Tulane Law Review, 1968-1969, Vol. XLIII, s. 638-672.

**Kimball, J. D.:** "The Central Role of P&I Insurance in Maritime Law", Tulane Law Review, 2013, Vol. 87, s. 1147-1163.

**Kipp, J. P.:** "The History and Development of P&I Insurance the American Scene", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 475-480.

**Lemon, R. T.:** "Allocation of Marine Risks", Tulane Law Review, 2007, Vol. 81, s. 1467-1497.

**Li, L.:** "Marine Insurance Law General Conditions in Hull, Cargo and P&I Covers", The Asian Business Lawyer, 2014, Vol. 13, s. 129-162.

**Mahafzah, Q. A.:** "The Legal and Economic Impact of the Caspiana Clause under Bills of Lading and Charterparties", Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 2017, Vol. 32, s. 25-38.

**Moore, J. C.:** "Liability for Damage to Property Carried, to be Carried or Which Has Been Carried Both to Blame Cases and Liability for Recovery Over by Non-Carrier Liability for Cargos Proportion of General Average Not Otherwise Collectible; Policy Exclusions and Protective Clauses", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 581-601.

**Murray, J. I.:** "The Protection & Indemnity Club and Bankruptcy an English Perspective", Tulane Law Review, 1985, Vol. 59, s. 1445-1465.

**Noussia, K.:** "Insurable Interest in Marine Insurance Contracts: Modern Commercial Needs Versus Tradition", Journal of Maritime Law and Commerce, January 2008, Vol. 39, No. 1, s. 81-96 (Insurable Interest).

**Omağ, M. K.: "**Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı", Prof. Dr. Ergun Önen'e Armağan, İstanbul 2003, s. 253-263 (Zenginleşme Yasağı).

**Reynardson, B.:** "The History and Development of P&I Insurance; The British Scene", Tulane Law Review, 1969, No. 3, Vol. 43, s. 457-473.

**Ronneberg, N. J.:** "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", University of San Francisco School of Law Maritime Law Journal, 1990/91, Vol. 3, s. 1-36.

**Şenocak, K.:** "The Direction Action Right of the Injured Party against the Insurer with Regard to the Road Traffic Act", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2009, C. XXV, S. 4, s. 277-294.

**Staring, G. S. – Waddeilt, G. L.:** "Marine Insurance", Tulane Law Review, 1999, Vol. 73, s. 1619-1696.

**Tilley, M.: "**Protection and Indemnity Club Rules and Direct Actions by Third Parties", Journal of Maritime Law and Commerce, July 1986, Vol. 17, No. 3, s. 427-443 (Club Rules).

**Tilley, M.:** "The Origin and Development of the Mutual Shipowners Protection (and) Indemnity Associations", Journal of Maritime Law and Commerce, April 1986, Vol. 17, No. 2, s. 261-270 (Associations).

**Vance, W. R.:** "The Early History of Insurance Law", Columbia Law Review, January 1908, Vol. 8, No. 1, s. 1-17.

**Wright, S. R.:** "Liabilities (1) Arising Out of Collision with Another Vessel and Not Covered by The Hull Policy, (2) For Damage to Another Vessel or Her Cargo Not Caused by Collision with The Insured Vessel, (3) For Damage to Any Object or Property Except Another Vessel or Her Cargo", Tulane Law Review, 1969, Vol. XLIII, s. 576-580.

**Yetiş Şamlı, K.:** "Lahey – Lahey / Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2013, C. LXXI, S. 2, s. 479-496 (Lahey).

**4. Diğer**

**Brachel, A.:** "Introduction to P&I", Presentation, Scandinavian Institute of Maritime Law, Oslo 2008.

**Giaschi, C. J.:** "Marine Insurance", <http://www.admiraltylaw.com/papers/marine_ insurance-outline.pdf>, - et. 11.04.2017.

**Harter, S.:** "Warranties and Exclusions in Protection & Indemnity Policies", Seminar, American Institute of Marine Underwriters, New York 2003.

**Rible, S.:** "Marine Cargo Insurance: Warranties, Representations, Disclosures and Conditions", Seminar, American Institute of Marine Underwriters, New York 2003.

**Seward, R.:** "The Role of P&I Clubs", Seminar, Hong Kong 2002.

**Sutterfield, J. R.:** "Marine Insurance and Admiralty Law", Desk Reference, Sutterfield & Webb, New Orleans 1996.

**The Swedish Club:** "P&I Claims Analysis", <www.swedishclub.com>, - et. 31.03.2018.

**Türk P&I:** "P&I Sigortası", Sunum, İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2016.

**Ülgener, F.:** "Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları", <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/03.Catmahalinde pihmsor.pdf>, – et. 03.05.2017 (Çatma).

**Ülgener, F.:** "Interclub Anlaşması", <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/ turkish/14.Interclub.pdf>, – et. 14.12.2018 (Interclub).

### 5. Kulüp Kuralları

Gard, Rules, 2018.

Japan P&I Club, Rules, 2018.

Korean P&I Club, Rules, 2018.

Shipowners' Club, Rules, 2018.

Skuld, P&I Rules, 2018.

Standard Club, P&I and Defense Rules, 2018 / 19.

Steamship Mutual P&I Club, Rules, 2017 / 18.

The American Club, Rules, 2017 – 2018.

The London P&I Club, P&I Rules, 2017 / 18

The North of England P&I Club, P&I Rules, 2017 – 2018.

The Swedish Club, Rules for P&I Insurance, 2017 / 18.

Türk P&I, Su Araçları Sorumluluk Sigortası Özel Şartları, 2017.

UK P&I Club, Rules & Bye-laws, 2018.

West of England Club, Rules, 2018.

**6. Sözlükler**

**Akdoğan, R.:** *İngilizce – Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul 1988.

**Akdoğan, R.:** *Türkçe – İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul 1988.

**Black, H. C.:** *Black's Law Dictionary,* Saint Paul 1968.

**Ovacık, M.:** *İngilizce – Türkçe Hukuk Sözlüğü,* Ankara 2000.

**Ovacık, M.:** *Türkçe – İngilizce Hukuk Sözlüğü,* Ankara 2003.

C. İNTERNET KAYNAKLARI

<www.admiraltylaw.com>

<www.american-club.com>

<www.bolero.net>

<www.gard.no>

<www.heinonline.com>

<www.igpandi.com>

<www.jstor.org>

<www.kpiclub.or.kr>

<www.legalabbrevs.cardiff.ac.uk>

<www.legislation.gov.uk>

<www.lloyds.com>

<www.londonpandi.com>

<www.mevzuat.gov.tr>

<www.nepia.com>

<www.piclub.or.jp>

<www.resmigazete.gov.tr>

<www.shippwnersclub.com>

<www.skuld.com>

<www.standard-club.com>

<www.steamshipmutual.com>

<www.swedishclub.com>

<www.tdk.gov.tr>

<www.tez.yok.gov.tr>

<www.turkpandi.com>

<www.ubak.gov.tr>

<www.udhb.gov.tr>

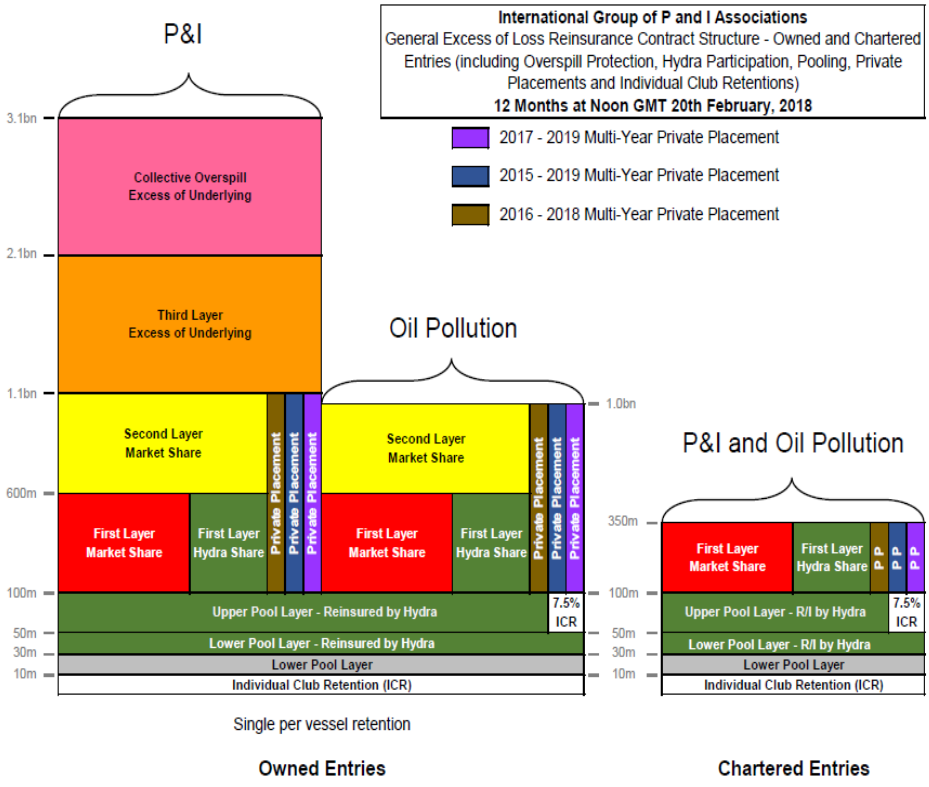
<www.ukpandi.com>

<www.ulgener.com>

<www.westpandi.com>

# EKLER

## EK-1: Uluslararası Grup Tarafından Hazırlanan 2018 Yılı İçin Reasürans Tablosu



## EK-2: Kulübe Başvuru Formu Örnekleri



Application form Owners



Kindly register for P&I insurance as follows:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vessel: | | GT: | | IMO no: | |
| Year built: | | Classification: | | Call sign: | |
| Flag: | | Port of registry: | | | |

Date and hour for attachment of risk:

Vessel's intended trading area (If possible, please enter more details than WWT):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Max container capacity: | | TEUs. | |
| Max no. of passengers: | | Car capacity: | |
| Number of officers: | | Nationality of officers: | |
| Number of crew: | | Nationality of crew: | |

Collision liabilities to be covered under P&I:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 RDC: | | 1/4 RDC: | | 4/4 RDC: | | Incl. FFO: | | Excl. FFO: | |

If vessel to be delivered on long term timecharter, please state name of charterer, form of charterparty and period:

Registered Owner's Name and Address:

Name of Assured / Member:

Name of Co-assureds (if any) and capacity:

Mortgagee(s), Name and Address:

Name to appear on Premium Invoice:

VAT – Name and Address of the operating company:

Registered for VAT – VAT number: Country prefix:

.....

Place and date Signature

UK P&I CLUB

The Managers
Thomas Miller P&I (Europe) Ltd.
90 Fenchurch Street
London
EC3M 4ST
T +44 (0)20 7283 4646
F +44 (0)20 7621 9761
E underwriting.ukclub@thomasmiller.com
www.ukpandi.com

# APPLICATION FORM

We hereby apply to enter the ship specified below for insurance in the Association in accordance with the Rules of the Association with which we agree to conform, and we further apply to become a Member of the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited ("UK Bermuda") in accordance with the Bye-Laws of UK Bermuda and authorise you to enter our name in the Register of Members of UK Bermuda. We acknowledge that our attention is hereby drawn to Rule 5L and Rule 7 concerning the exclusion of the Insurance Act 2015 to the extent that it applies to this insurance.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Name of Ship** | | **Date Entry to Commence From** | | **Gross Tonnage** | **Entered Tonnage** |
| **Type of Ship** | | **Hull Type** (double, etc.) | | **Flag** | **Port of Registry** |
| **Year Built** | **& Country** | **IMO Number** | **Call Sign** | **Trading Areas** | |
| **Nationality of Master** | | **Nationality & Number of Officers** | | **Nationality & Number of Seamen** | |
| **Classification Society** | | | | | Full/Interim |
| **Safety Management Certificate (SMC) Certification Body** | | | | | Full/Interim |
| **International Ship Security Certificate (ISSC) Certification Body** | | | | | Full/Interim |
| **Name and Address of Member for Registration**<br><br>Participating member of ITOPF (delete if not appropriate) | | | | **Interest** (Owner, Bareboat Charterer, etc.) | **Affiliated to the Owner?** (see definition under Rule 44) |
| **Name and Address of Co-Assured Members** (see Rule 10 – Joint Owners) | | | | **Interest** (Owner, Manager, etc.) | **Affiliated to the Owner?** (see definition under Rule 44) |
| **Name and Address for Notices** (see Rule 41 - Notices)<br><br>**Email Address:** | | | | **Fax Number:** | |
| **Name and Address of Mortgagees**<br><br>**Fax Number:** | | | | **Type of Mortgage** | |
| **VAT Status of Member**<br>If the above named Member is registered within the European Union for VAT purposes please give details below. | | | | | |
| **Address of Member (or Agent) for EU VAT Registration** | | | | **EU VAT Number** | |
| **Signature** | | | **Capacity** (Director, Authorised Agent, etc.) | | |
| **Name** (please print) | **Dated** | | **Company Name** | | |

UK P&I CLUB IS MANAGED BY THOMAS MILLER

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Limited. Registered in England No.22215
Thomas Miller P&I (Europe) Ltd. Registered in England No 2920387. Registered office as above

## EK-3: Kulüp Giriş Sertifikası Örnekleri

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No.**

The London P&I Club

WE CERTIFY that the entry of the undermentioned ship in the Association has been renewed from Noon GMT 20th February 2019 until Noon GMT 20th February 2020 subject to the Rules of the Association's Class 5 - Protecting and Indemnity - and to the special terms and conditions of entry as set out below.

**Ship Name:**

**IMO No:**

**Port Of Registry:**

**Year Built:**

**Flag:**

**Gross Tonnage:**

**Member:**

**Co-Assured(s):**

**Annual Call Rate:** As agreed

Including all claims for the four-fourths liability arising out of collision with any other ship, subject always to the terms and conditions of Rule 9.13.

Including all claims for the four-fourths liability in respect of damage to fixed and floating objects, any one accident or occurrence, subject always to the terms and conditions of Rule 9.14.

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

**The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited**
Trading as the London P&I Club. Registered in England No 10341.
Registered Office: 50 Leman Street, London E1 8HQ
Authorised by the Prudential Regulation Authority and regulated by the Financial Conduct Authority and the Prudential Regulation Authority

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No.**

The London P&I Club

**Deductibles**

| | | |
|---|---|---|
| USD | 20,000 | All claims in respect of damage to fixed and floating objects, any one accident or occurrence. |
| USD | 20,000 | All claims in respect of collision with any other ship any one accident or series of accidents arising out of one event. |
| USD | 7,500 | All claims in respect of cargo, each single voyage. |
| USD | 5,000 | All claims in respect of crew loss of life and injury any one accident or occurrence. |
| USD | 5,000 | All claims in respect of crew illness, any one port. |
| USD | 5,000 | All other claims any one accident or occurrence. |

This Certificate of Entry is evidence only of the contract of indemnity insurance between the above named Member and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

If a Member tenders this certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

Terms and expressions defined in the Class 5 Rules and the Association's Articles of Association have the same meaning when used in this Certificate of Entry.

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No**

The London P&I Club

**Risks Covered**

The Class 5 Rules include, amongst other things, full explanations of the risks covered under the said Rules. What follows below is only a summary of some of those Rules and should not be used for the purposes of construction of the relevant Rule. Furthermore, the fact that only some Rules are mentioned in this section does not mean that any lesser weight should be attached to the Rules not so mentioned:

Wreck Removal

The entered ship is covered in respect of Wreck Removal risks, subject always to the terms and conditions of Rule 9.18.

Oil Pollution Limit of Liability

Cover in respect of Oil Pollution risks is limited in accordance with Rule 11 to a maximum aggregate amount of USD1,000,000,000 (US Dollars One Billion) any one occurrence in respect of any one entered ship.

**Liability of Member in respect of Calls**

The liability of the Member named in this Certificate of Entry to pay Supplementary and Release Calls is governed by Rules 32 and 36. Furthermore the Member may become liable under Rule 33 to pay Overspill Calls to meet the Association's proportion of any Overspill Claims up to the limit per ship provided in Rule 33.5.

**Jurisdiction and Law**

As set out in Rule 43 Jurisdiction and Law. Particular attention is drawn to Rule 43.1.1 concerning the exclusion of the Insurance Act 2015.

**Additional Clauses**

Excess War Risks P&I Clause, 20.2.19

War Risks - Bio-Chem Inclusion Clause, 20.2.05

Four-Fourths Collision Liability Clause, 20.2.87

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No.**

The London P&I Club

**Signed:** .....

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No**

The London P&I Club

**MARITIME LABOUR CONVENTION EXTENSION CLAUSE 2016 ("MLC Extension")**

1. Subject only to the other provisions of this MLC Extension ("the Extension"), the Association shall discharge and pay on the Member's behalf under the 2006 Maritime Labour Convention, as amended (MLC 2006) or domestic legislation by a State Party implementing MLC 2006:
   (a) Liabilities in respect of outstanding wages and repatriation of a seafarer together with costs and expenses incidental thereto in accordance with Regulation 2.5, Standard A2.5 and Guideline B2.5; and
   (b) Liabilities in respect of compensating a seafarer for death or long-term disability in accordance with Regulation 4.2, Standard A4.2.1 and Guideline B4.2.

2. The Member shall reimburse the Association in full:
   (a) any claim paid under paragraph 1(a) save to the extent that such claim is in respect of liabilities, costs or expenses recoverable under Rule 9.6 (Repatriation); and
   (b) any claim paid under paragraph 1(b) save to the extent that such claim is in respect of liabilities, costs or expenses recoverable under Rule 9.3 (Injury and death - Seamen) or 9.4 (Illness - Seamen).

3. There shall be no payment under paragraph 1(a) or paragraph 1(b) if and to the extent that the liability, cost or expense is recoverable under any social security scheme or fund, separate insurance or any other similar arrangement.

4. The Association shall not discharge or pay any liabilities, costs or expenses under paragraph 1(a) or paragraph 1(b), irrespective of whether a contributory cause of the same being incurred was any neglect on the part of the Member or the Member's servants or agents, where such liabilities, costs or expenses were directly or indirectly caused by or contributed to by or arise from:
   (a) Any chemical, biological, bio-chemical or electromagnetic weapon;
   (b) The use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, computer virus or process or any other electronic system.

5. (a) The Extension may be cancelled in respect of War Risks by the Association on 30 days' notice to the Member (such cancellation becoming effective on the expiry of 30 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued).

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No.**

**MARITIME LABOUR CONVENTION EXTENSION CLAUSE 2016 ("MLC Extension")**

(b) Whether or not such notice of cancellation has been given the Extension hereunder shall terminate automatically in respect of the War Risks:
   i. Upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: the United Kingdom, the United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;
   ii. In respect of any ship, in connection with which cover is granted hereunder, in the event of such ship being requisitioned either for title or use.

(c) The Extension excludes loss, damage, liability or expense arising from:
   i. The outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following: the United Kingdom, the United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;
   ii. Requisition for title or use.

6. The Extension shall be subject to Rules 13.3 (Sanctions) and 15.2 (Nuclear Risks Exclusion).

7. Without prejudice to paragraph 5, cover under the Extension shall cease 30 days after notice of termination in accordance with either Regulation 2.5, Standard A2.5.2.11 or Regulation 4.2, Standard A4.2.1.12.

8. Any dispute arising out of or in connection with the Extension shall be resolved in accordance with Rule 43 (Jurisdiction and Law).

9. For the purpose of the Extension:
   "Member" means any insured person who is liable for the payment of Calls, Premiums or other sums due under the terms of entry.
   "Seafarer" shall have the same meaning as in MLC 2006.
   "War Risks" means the risks set out in Rule 15 (Liability excluded for War Risks).

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

# CERTIFICATE OF ENTRY

**No.**

The London P&I Club

**Signed:** .....

For full particulars of Clause(s) included above please refer to current Terms and Conditions

SKULD

Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), P.O. Box, 1376 Vika, N-0114 Oslo, Norway, and
SKULD Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

# Policy No.

Protection & Indemnity Insurance
- Trading

This is to certify that:

**Member**

Manager/Managing Owner

Registered Owner

**Co-Assured:**

Co-Assured

Have been registered with the Association in respect of the following Vessel :

Name:

Port of Registry:

IMO:

Year of Build:

GT:

The Insurance is effective as from: noon GMT 20 February 2019 to noon GMT 20 February 2020

*This Certificate of Entry is evidence only of the contract of Indemnity Insurance between the above Member and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.*

*In the event that the Member tenders this Certificate of Entry as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.*

*The insurance provided by the Association for the vessel is governed by the Association's Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above, except to the extent that they are modified by the special terms set out below. Each Member, Joint member and Co-Assured are bound by and deemed to know the Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above, which are by the Association available on the Association's website www.skuld.com.*

*All of the Association's Statutes and Rules in force during the period of insurance stated above are important, but particular attention is drawn to:*

*Statute 2 which establishes that all disputes between a Member, Joint Member, Co-Assured and the Association shall be governed by Norwegian Law with the exception that the Norwegian Insurance Contracts act of 1989 shall not apply. All disputes shall be decided by Arbitration in accordance with Norwegian Law, and the arbitration proceedings shall take place in Oslo.*

*Rules 1, 4 and 45 which deal with Members, Joint Members, Co-Assureds, Affiliates and Fleet entries and the payment of premiums, calls and other sums. Joint Members and Co-Assureds shall be jointly and severally liable in respect of all premiums, calls and other sums due to the*

*Association. Members or Joint Members named in the Certificate of Entry for one or more ships forming part of a Fleet entry shall be jointly and severally liable in respect of premiums, calls and other sums due to the Association for any or all vessels in the fleet.*

*Rule 28 which provides that the insurance is one of Indemnity only. The Member, Joint Member, Co-Assured has no right to recover funds from the Association for insurance claims unless and until he has first paid the same.*

*Rule 14 and Appendix 5 which provide that the cover is always limited to the amount to which the Member is entitled to limit his liability. With respect to oil pollution there is an absolute limit of USD 1 billion for any one event.*

*Cover is subject to a limit of USD 3 billion, any one event, any one vessel, for claims for passengers, crew and all other persons, and further to a sub-limit of USD 2 billion in respect of passenger claims alone.*

*Insurance tax may be applicable in various jurisdictions. In accordance with Rule 4.10.4 the Member shall pay the Association the amount of any tax or duty relating to premiums or other sums paid or payable that the Association is or may become liable for.*

*Please note that in accordance with the Norwegian Insurance Contract Act of 1989 § 3-4 and our rule 3.2 this cover can be terminated by giving written notice to the Association prior to the 20 January or minimum 30 days prior to expiry of current insurance cover. If such termination is not sent the cover will automatically be renewed.*

Policy No.:

## General Conditions

As per rules.

## Cover Exclusions

**Limitation on crew cover due to national compensation scheme**
The cover is including crew, however, excluding claims in respect of seamen to the extent that such claims are covered by the national social code or other compensation scheme provided by the flag state.

## Cover Extensions

**Risk:** Crew **Sub Risk:** MLC
By separate agreement cover is extended to include liabilities under Maritime Labour Convention Extension Clause 2016 (available on the Association's website www.skuld.com).

**Risk:** RDC
By separate agreement cover is extended to include Members liability for collision liabilities (RDC) as referred to in Rule 12.3(b), to four fourth (4/4) of the liability.

**Risk:** FFO
By separate agreement cover is extended to include Member's liability for contact liabilities (FFO) as referred to in Rule 12.4, to four fourth (4/4) of the liability.

## Deductibles

In accordance with Appendix 4 of the Association's Rules, however:

**Other claims (para 1.1)**

Other claims (para 1.1): USD 7,500 any one event any one vessel.

**Risk:** Cargo

Cargo (para 1.2.) USD 8,000 per cargo voyage

**Risk:** Crew

Crew (para 1.3) USD 5,000 any one event

**Risk:** Passenger

Passenger (para 1.3) USD 5,000 any one event

**Risk:** Other Persons Carried Onboard

Liability for other persons carried onboard (para 1.3) USD 5,000 any one event

**Risk:** Property Liability

For property liability USD 12,500 any one event

**Risk:** Pollution

Pollution (para 1.4) USD 7,500 any one event

Policy No. :

**Risk:** RDC

RDC (para 1.5) USD 33,750 any one event

**Risk:** FFO

FFO (para 1.5) USD 33,750 any one event

## Loss Payable Clause

It is noted that CREDIT SUISSE AG is/are interested as Mortgagee in the vessel.

Claims Payable hereunder shall be payable to the Owners or their order, provided that on receipt of notice in writing from the Mortgagee that the Owners are in default under the above mentioned Mortgage or an Indemnity Agreement made between the Owners and the Mortgagee or an Assignment of Insurance made by the Owners in favour of the Mortgagee (the former being secured by deposit of mortgage deeds), all recoveries thereafter be payable to the Mortgagee or its order.

If the insurer has put up guarantees to third parties he is always free to make payment in discharge of such guarantees. The insurer is also free to make payments directly to a third party in discharge of a claim against the Owner and/or the Association.

The Mortgagee's rights against the insurer shall not exceed the rights of the Owners under this Certificate of Entry.

SKULD

Assuranceforeningen SKULD (Gjensidig), P.O. Box, 1376 Vika, N-0114 Oslo, Norway, and
SKULD Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

# SUMMARY OF COVER

Protection & Indemnity Insurance
Trading

Policy no:

Vessel:

IMO No.

The Insurance is effective as from: noon GMT 20 February 2019 to noon GMT 20 February 2020

This summary of cover confirms that the cover which is evidenced in the attached Certificate of Entry for the above vessel and which is subject to the terms referred to therein, includes the following risks:

- Pollution Liability
- Wreck Removal
- Contact with Fixed and Floating Object

This summary of cover is not a contract of insurance, indemnity or evidence of any undertaking on the part of the Association, whether financial or otherwise, to any party and shall not be construed as such.

In the event that the Member uses this summary as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this summary of cover by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

SKULD

Assuranceforeningen
Skuld (Gjensidig)
P.O. Box 1376 Vika
NO-0114 Oslo, Norway
Visiting address:
Rådhusgaten 27, 0158 Oslo

Tel +47 22 00 22 00
Fax +47 22 42 42 22

Registered No
938 419 531

www.skuld.com

No.

**CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 12 OF THE NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007**

Name of Vessel:

Gross tonnage of the ship:

Name and full address of the principal place of business of the Registered Owner:

IMO Number:

Distinctive Number or Letters:

Port of Registry:

THIS IS TO CERTIFY that there is in force in respect of the above-named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

The Insurance is effective as from: noon GMT 20 February 2019 to noon GMT 20 February 2020

Provided always that the insurer may cancel this Certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This Certificate has been issued by Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

OSLO
BERGEN
COPENHAGEN
HAMBURG
HONG KONG
LONDON
NEW YORK
PIRAEUS
SINGAPORE

SKULD

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

No.

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF SHIPOWNERS' LIABILITY AS REQUIRED UNDER REGULATION 4.2 STANDARD A4.2.1 PARAGRAPH 1 (b) OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 AS AMENDED**

Name of Ship:

Name of shipowner on whose behalf financial security has been provided:

IMO Number:

Call Sign:

Port of Registry:

Name, full address and website of the provider of insurance or other financial security:

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' request for relief:

Period of validity of the financial security: noon GMT 20 February 2019 to noon GMT 20 February 2020

THIS IS TO CERTIFY that there is in force a policy of insurance or other financial security in respect of the above-named ship while in the above ownership which meets the financial security requirements of Regulation 4.2, Standard A4.2.1 paragraph 1(b) of the Maritime Labour Convention 2006 as Amended, where it is in force and applicable.

Provided always that the insurer or provider of financial security may cancel this Certificate in accordance with Standard A4.2.1.12 by giving at least 30 days' written notice to the competent Authority of the flag state whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards events arising thereafter.

The policy of insurance is subject to certain conditions and limitations details of which can be found on the provider's website under "Maritime Labour Convention Extension Clause 2016".

This certificate has been issued for and on behalf of the above-named provider of insurance or other financial security.

Date:

This Certificate has been issued by Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

OSLO
BERGEN
COPENHAGEN
HAMBURG
HONG KONG
LONDON
NEW YORK
PIRAEUS
SINGAPORE

TÜRKP&I

# DENİZ ARAÇLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTA POLİÇESİ

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| POLİÇE / YENİLEME NO | : | ÜRÜN KODU | : | BROKER KODU | : |
| ZEYİL NO | : | MÜŞTERİ NO | : | ÖNCEKİ POLİÇE NO | : |
| BAŞLAMA TARİHİ | : | SÜRE | : gün | | |
| BİTİŞ TARİHİ | : | | | | |
| KAYNAK ADI | : | | | | |

## SİGORTALI/SİGORTA ETTİREN BİLGİLERİ

| | |
|---|---|
| ADI SOYADI/ÜNVANI | : |
| ADRES | : |
| TCK/VERGİ DR. NO | : |

İşbu sigorta poliçesi, aşağıda belirtilen özel şartlar ve klozlar mucibince sigortalı ile mutabık kalınan şartlara göre sigorta teminatının sağlandığının ispatı olup, bu sigorta poliçesinin kendisi veya herhangi bir eki, sigortacının üçüncü bir şahsa yönelik maddi veya herhangi başka bir taahhüdünün ispat aracı olarak kullanılamaz.

## RİZİKO BİLGİLERİ

| | | | |
|---|---|---|---|
| GEMİNİN ADI | : | GEMİNİN KLASI | : |
| BAĞLAMA LİMANI | : | ÇAĞRI İŞARETİ | : |
| TEKNE BAYRAĞI | : | YOLCU SAYISI | : |
| GROS TON | : | İNŞA YILI | : |
| GEMİ CİNSİ | : | | |

| TEMİNATLAR | SORUMLULUK LİMİTİ | NET PRİM(TL) | NET PRİM(USD) |
|---|---|---|---|
| KORUMA VE TAZMİN | | | |

USD =

TAHSİL EDİLMESİ GEREKEN SİGORTA ÜCRETİ VE TEFERRUATI

| | | | |
|---|---|---|---|
| TOPLAM NET PRİM | : | (TL) | (USD) |
| GİDER VERGİSİ | : | (TL) | (USD) |
| BRÜT PRİM | : | (TL) | (USD) |

## SİGORTA PRİMİ ÖDEME KOŞULLARI

| TAKSİTLER | KESİN ÖDEME VADESİ | ÖDEME TUTARI (TL) | ÖDEME TUTARI (USD) |
|---|---|---|---|
| Peşinat | | | |



turkpandi.com
Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Muhittin Üstündağ Cad. No: 21, 34718 Kozyatağı / İstanbul
T 0 216 545 0300
F 0 216 545 0301
E-mail info@turkpandi.com

V.D.: Kadıköy - V.N: 8760626568
Ticaret Sicili Adresi ve Numarası : 899650/0

TÜRKP&I

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **POLİÇE / YENİLEME NO** | : | **ÜRÜN KODU** | : | **BROKER KODU** | : |
| **ZEYİL NO** | : | **MÜŞTERİ NO** | : | **ÖNCEKİ POLİÇE NO** | : |
| **BAŞLAMA TARİHİ** | : | **SÜRE** | : | | |
| **BİTİŞ TARİHİ** | : | | | | |
| **KAYNAK ADI** | : | | | | |

İş bu poliçede yer alan kurallar, 13.08.2014 tarihinde yürürlüğe girmiş olan Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları?na tabidir.

ÖDEMELER ORİJİNAL DÖVİZ CİNSİNDEN YAPILACAKTIR.

Sigorta teminatı peşinat ödendiğinde başlayacaktır. Poliçe peşinatı sözleşme yapılır yapılmaz ve poliçenin teslimi karşılığında ödenecektir. Muaccel hale gelen primin ödenmemesi durumunda Türk Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu hükümleri uygulanır.

Sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi hakkında verdiği bilgilerde sonradan herhangi bir değişikliğin meydana gelmesi durumunda, bu hususun öğrenildiği tarihten itibaren en geç on (10) gün içerisinde bu hususu Türk P ve I Sigorta AŞ'ye bildirmek zorundadır.

SEFER SAHASI : KALKIŞ VE VARIŞ YERLERİ TÜRK LİMANLARI OLAN TÜM SEFERLER - TÜRK KABOTAJI

Sigortanın iptali ve gün esaslı prim iadesi yalnızca geminin satılması, yeni donatanlara transfer edilmesi, sigortalı/sigorta ettirenin iflas etmesi veya ödeme aczine düşmesi durumunda mümkündür. Profesyonel olarak işletilen gemiler için işletme şirketi değiştiğinde sigorta kendiliğinden iptal olacaktır.

Otası erken iptal halinde minimum 6 aylık prim tahakkuk edecektir.

Bedeni zarar ve ölüm halleri için sigortacının sorumluluğu Tarife ve Talimat Tebliği uyarınca yolcu sayısı 12 ve 12'den az olan deniz araçlarında yolcu başına 250.000 TL, yolcu sayısı 12'den fazla olan deniz araçlarında yolcu başına 250.000 SDR ile sınırlıdır.

Sigortacının önceden görerek onaylamadığı sözleşmelerden kaynaklanabilecek her türlü sorumluluk zararına dair talepler, teminat haricidir

Sözleşmesel sorumluluklar ile ilgili sigorta limiti, poliçenin sorumluluk bedelidir, fakat sigorta bedeli 5 milyon USD ve üzeri ise sözleşmesel sorumluluklardan kaynaklanabilecek sorumlulukların limiti halükarda 5 milyon USD ile sınırlıdır.



turkpandi.com
**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**
Muhittin Üstündağ Cad. No:71, 34718 Koşuyolu/İstanbul
T 0 216 545 0300
F 0 216 545 0301
Email info@turkpandi.com

**V.D.: Kadıköy - V.N: 8760626568**
**Ticaret Sicili Adresi ve Numarası : 899550/0**

TURKP&I

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **POLİÇE / YENİLEME NO** | : | **ÜRÜN KODU** | : | **BROKER KODU** | : |
| **ZEYİL NO** | : | **MÜŞTERİ NO** | : | **ÖNCEKİ POLİÇE NO** | : |
| **BAŞLAMA TARİHİ** | : | **SÜRE** | : gün | | |
| **BİTİŞ TARİHİ** | : | | | | |
| **KAYNAK ADI** | : | | | | |

Her bir olay başına, özel şartların 4.2 başlığı kapsamında ortaya çıkabilecek müteteabata karşı sorumluluk zararları için 5,000 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır.

Her bir olay başına, özel şartların 4.1 başlığı kapsamında ortaya çıkabilecek çatışma sorumluluğu zararları için 5,000 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır.

Her bir olay başına, özel şartların 4.1 başlığı kapsamında ortaya çıkabilecek sabit cisimlere karşı sorumluluk zararları için 5,000 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır.

Her bir olay başına, özel şartların 4.6 başlığı kapsamında ortaya çıkabilecek çevre kirliliği sorumluluğu zararları için 2,500 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır.

Sigorta şartları kapsamındaki diğer her bir talep için, her bir olay başına 2,500 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır

Her bir yolcuya ilişkin tazminat talebinde, talep başına 1,000 USD tutarında muafiyet uygulanacaktır.

Yolculara ilişkin her bir olay başına uygulanacak maksimum muafiyet tutarı 5,000 USD' dir.

Yolculara ait mal varlıkları için sigortacının sorumluluğunun sınırı,Türk Ticaret Kanunu 1263. madde hükümleri ile aynıdır.

Sigorta konusu gemide, herhangi bir kara aracının taşınıyor olması hali teminat haricidir.

Gemide taşınmakta olan, yolcu aracı ve aracın üzerindeki dorsede taşınabilecek eşya dışındaki ticari emtea teminat kapsamında değildir.

İş bu sigorta poliçesi, TTK m. 1260 hükmü uyarınca, taşıyana yolcu tarafından saklaması için verilmiş olan ve yolcuya ait olan para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, sanat eseri, süs eşyası ve diğer değerli eşyanın zıyaından ve hasarından ötürü taşıyanın sorumluluğunun sınırı olan 3375 ÖÇH limit ile teminat sağlamaktadır. Bu bağlamda TTK m. 1264 uyarınca taşıyan ve yolcu arasında açık ve yazılı olarak, 3375 ÖÇHden daha yüksek bir sorumluluk sınırının öngörülmesi durumunda, taşıyan ve yolcu arasındaki bu anlaşma ancak bu anlaşmanın sigortacıya bildirilmesi ve taşıyanın yaptığı bu anlaşmaya sigortacı tarafından yazılı onay verilmesi durumunda geçerli olabilecektir.

ÇATIŞMA MESULİYETİNDEN KAYNAKLANAN HASARLAR 4/4 ORANINDA TEMİNAT ALTINDADIR.

Su sporlarından kaynaklanacak rizikolar teminat haricidir



turkpandi.com
Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Muhittin Üstündağ Cad. No:71, 34718 Koşuyolu/İstanbul
T : 0 216 545 0300
F : 0 216 545 0301
E-mail : info@turkpandi.com

V.D.: Kadıköy - V.N: 8760626568
Ticaret Sicili Adresi ve Numarası : 899550/0

TÜRKP&I

| | | | |
|---|---|---|---|
| **POLİÇE / YENİLEME NO** | : | **ÜRÜN KODU** | **BROKER KODU** : |
| **ZEYİL NO** | : | **MÜŞTERİ NO** | **ÖNCEKİ POLİÇE NO** : |
| **BAŞLAMA TARİHİ** | : | **SÜRE** : gün | |
| **BİTİŞ TARİHİ** | : | | |
| **KAYNAK ADI** | : | | |

Teknenin kiraya verilmesi ve/veya kira altında işletilmesi halleri teminat haricidir.

İş bu poliçe ile birlikte tarafıma iletilen bilgilendirme formunu ve sigorta özel şartlarını, iş bu sözleşmenin kurulduğu . tarihinde yürürlükte olan halleri ile teslim aldığımı teyit ederim.

SİGORTALI / SİGORTA ETTİREN

İMZA

Turk P ve I Sigorta A.S

Sayfa No : 4/4

Poliçenin Aslıdır Bu poliçe 4 sayfadan ibaret olup, sayfalar ilk başına hüküm teşkil etmez.

İşbu poliçe . . . . . iinde tarihinde astında tanzim ve imza edilmiştir.

İşbu Sigorta, poliçe başlama ve sona erme tarihleri olarak yazılan günlerde, akal karartaştırılmadıkça Türkiye saati ile öğlen saat 12:00 da başlar ve öğlen saat 12:00 da sona erer

turkpandi.com

**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**
Muhittin Üstündağ Cad. No:21, 34718 Kozyoğlu/İstanbul
T : 0 216 545 0300
F : 0 216 545 0301
Email : info@turkpandi.com

**V.D.: Kadıköy - V.N: 8760626568**
**Ticaret Sicili Adresi ve Numarası : 899550/0**

## EK-4: Kulüp Tazminat Mektupları Form A ve AA

**INT GROUP A**

**STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING**

To : [*insert name of Owners*] [*insert date*]
The Owners of the [*insert name of ship*]
[*insert address*]

Dear Sirs

Ship: [*insert name of ship*]

Voyage: [*insert load and discharge ports as stated in the bill of lading*]

Cargo: [*insert description of cargo*]

Bill of lading: [*insert identification numbers, date and place of issue*]

The above cargo was shipped on the above ship by [*insert name of shipper*] and consigned to [*insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate*] for delivery at the port of [*insert name of discharge port stated in the bill of lading*] but the bill of lading has not arrived and we, [*insert name of party requesting delivery],* hereby request you to deliver the said cargo to *"X [name of the specific party] or to such party as you believe to be or to represent X or to be acting on behalf of X"* at [*insert place where delivery is to be made*] without production of the original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :-

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference, whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.

4. If the place at which we have asked you to make delivery is a bulk liquid or gas terminal or facility, or another ship, lighter or barge, then delivery to such terminal, facility, ship, lighter or barge shall be deemed to be delivery to the party to whom we have requested you to make such delivery.

5. As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise to cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.

6. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of Requestor*]
The Requestor

.....
Signature

**INT GROUP AA**

**STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE ORIGINAL BILL OF LADING INCORPORATING A BANK'S AGREEMENT TO JOIN IN THE LETTER OF INDEMNITY**

To : [*insert name of Owners*] [*insert date*]
The Owners of the [*insert name of ship*]
[*insert address*]

Dear Sirs

Ship: [*insert name of ship*]

Voyage: [*insert load and discharge ports as stated in the bill of lading*]

Cargo: [*insert description of cargo*]

Bill of lading: [*insert identification numbers, date and place of issue*]

The above cargo was shipped on the above ship by [*insert name of shipper*] and consigned to [*insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate*] for delivery at the port of [*insert name of discharge port stated in the bill of lading*] but the bill of lading has not arrived and we, [*insert name of party requesting delivery],* hereby request you to deliver the said cargo to *"X [name of the specific party] or to such party as you believe to be or to represent X or to be acting on behalf of X"* at [*insert place where delivery is to be made*] without production of the original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :-

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference, whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.

4. If the place at which we have asked you to make delivery is a bulk liquid or gas terminal or facility, or another ship, lighter or barge, then delivery to such terminal, facility, ship, lighter

or barge shall be deemed to be delivery to the party to whom we have requested you to make such delivery.

5. As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise to cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.

6. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of Requestor*]
The Requestor

.....
Signature

We, [*insert name of the Bank*], hereby agree to join in this Indemnity providing always that the Bank's liability:-

1. shall be restricted to payment of specified sums of money demanded in relation to the Indemnity (and shall not extend to the provision of bail or other security)

2. shall be to make payment to you forthwith on your written demand in the form of a signed letter certifying that the amount demanded is a sum due to be paid to you under the terms of the Indemnity and has not been paid to you by the Requestor or is a sum which represents monetary compensation due to you in respect of the failure by the Requestor to fulfil its obligations to you under the Indemnity. For the avoidance of doubt the Bank hereby confirms that:-

   (a) such compensation shall include, but not be limited to, payment of any amount up to the amount stated in proviso 3 below in order to enable you to arrange the provision of security to release the ship (or any other ship in the same or associated ownership, management or control) from arrest or to prevent any such arrest or to prevent any interference in the use or trading of the ship, or other ship as aforesaid, and

   (b) in the event that the amount of compensation so paid is less than the amount stated in proviso 3 below, the liability of the Bank hereunder shall continue but shall be reduced by the amount of compensation paid.

3. shall be limited to a sum or sums not exceeding in aggregate [*insert currency and amount in figures and words*]

4. subject to proviso 5 below, shall terminate on [*date six years from the date of the Indemnity*) (the 'Termination Date'), except in respect of any demands for payment received by the Bank hereunder at the address indicated below on or before that date.
5. shall be extended at your request from time to time for a period of two calendar years at a time provided that:-

    a) the Bank shall receive a written notice signed by you and stating that the Indemnity is required by you to remain in force for a further period of two years, and

    b) such notice is received by the Bank at the address indicated below on or before the then current Termination Date.

    Any such extension shall be for a period of two years from the then current Termination Date and, should the Bank for any reason be unwilling to extend the Termination Date, the Bank shall discharge its liability by the payment to you of the maximum sum payable hereunder (or such lesser sum as you may require).

    However, in the event of the Bank receiving a written notice signed by you, on or before the then current Termination Date, stating that legal proceedings have been commenced against you as a result of your having delivered the said cargo as specified in the Indemnity, the Bank agrees that its liability hereunder will not terminate until receipt by the Bank of your signed written notice stating that all legal proceedings have been concluded and that any sum or sums payable to you by the Requestor and/or the Bank in connection therewith have been paid and received in full and final settlement of all liabilities arising under the Indemnity.

6. shall be governed by and construed in accordance with the law governing the Indemnity and the Bank agrees to submit to the jurisdiction of the court stated within the Indemnity.

It should be understood that, where appropriate, the Bank will only produce and deliver to you all original bills of lading should the same come into the Bank's possession, but the Bank agrees that, in that event, it shall do so.

The Bank agrees to promptly notify you in the event of any change in the full details of the office to which any demand or notice is to be addressed and which is stated below and it is agreed that you shall also promptly notify the Bank in the event of any change in your address as stated above.

Please quote the Bank's Indemnity Ref ..... in all correspondence with the Bank and any demands for payment and notices hereunder.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of bank*]
[*insert full details of the office to which any demand or notice is to be addressed*]

.....
Signature

## EK-5: Kulüp Tazminat Mektupları Form B ve BB

**INT GROUP B**

**STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO AT A PORT OTHER THAN THAT STATED IN THE BILL OF LADING**

To : [*insert name of Owners*] [*insert date*]
The Owners of the [*insert name of ship*]
[*insert address*]

Dear Sirs

Ship: [*insert name of ship*]

Voyage: [*insert load and discharge ports as stated in the bill of lading*]

Cargo: [*insert description of cargo*]

Bill of lading: [*insert identification number, date and place of issue*]

The above cargo was shipped on the above ship by [*insert name of shipper*] and consigned to [*insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate*] for delivery at the port of [*insert name of discharge port stated in the bill of lading*] but we, [*insert name of party requesting substituted delivery*], hereby request you to order the ship to proceed to and deliver the said cargo at [*insert name of substitute port or place of delivery*] against production of at least one original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :-

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of the ship proceeding and giving delivery of the cargo against production of at least one original bill of lading in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the ship proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference, whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.

4. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

5. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of Requestor*]
The Requestor

.....
Signature

**INT GROUP BB**

**STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR DELIVERING CARGO AT A PORT OTHER THAN THAT STATED IN THE BILL OF LADING INCORPORATING A BANK'S AGREEMENT TO JOIN IN THE LETTER OF INDEMNITY**

---

To : [*insert name of Owners*] [*insert date*]
The Owners of the [*insert name of ship*]
[*insert address*]

Dear Sirs

Ship: [*insert name of ship*]

Voyage: [*insert load and discharge ports as stated in the bill of lading*]

Cargo: [*insert description of cargo*]

Bill of lading: [*insert identification number, date and place of issue*]

The above cargo was shipped on the above ship by [*insert name of shipper*] and consigned to [*insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate*] for delivery at the port of [*insert name of discharge port stated in the bill of lading*] but we, [*insert name of party requesting substituted delivery*], hereby request you to order the ship to proceed to and deliver the said cargo at [*insert name of substitute port or place of delivery*] against production of at least one original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :-

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of the ship proceeding and giving delivery of the cargo against production of at least one original bill of lading in accordance with our request.

2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the ship proceeding and giving delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.

3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference, whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.

4. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

5. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of Requestor*]
The Requestor

.....
Signature

We, [*insert name of the Bank*], hereby agree to join in this Indemnity providing always that the Bank's liability:-

1. shall be restricted to payment of specified sums of money demanded in relation to the Indemnity (and shall not extend to the provision of bail or other security)

2. shall be to make payment to you forthwith on your written demand in the form of a signed letter certifying that the amount demanded is a sum due to be paid to you under the terms of the Indemnity and has not been paid to you by the Requestor or is a sum which represents monetary compensation due to you in respect of the failure by the Requestor to fulfil its obligations to you under the Indemnity. For the avoidance of doubt the Bank hereby confirms that:-

   (a) such compensation shall include, but not be limited to, payment of any amount up to the amount stated in proviso 3 below in order to enable you to arrange the provision of security to release the ship (or any other ship in the same or associated ownership, management or control) from arrest or to prevent any such arrest or to prevent any interference in the use or trading of the ship, or other ship as aforesaid, and

   (b) in the event that the amount of compensation so paid is less than the amount stated in proviso 3 below, the liability of the Bank hereunder shall continue but shall be reduced by the amount of compensation paid.

3. shall be limited to a sum or sums not exceeding in aggregate [*insert currency and amount in figures and words*]

4. subject to proviso 5 below, shall terminate on [*date six years from the date of the Indemnity*) (the 'Termination Date'), except in respect of any demands for payment received by the Bank hereunder at the address indicated below on or before that date.

5. shall be extended at your request from time to time for a period of two calendar years at a time provided that:-

   a) the Bank shall receive a written notice signed by you and stating that the Indemnity is required by you to remain in force for a further period of two years, and

   b) such notice is received by the Bank at the address indicated below on or before the then current Termination Date.

   Any such extension shall be for a period of two years from the then current Termination Date and, should the Bank for any reason be unwilling to extend the Termination Date, the Bank shall discharge its liability by the payment to you of the maximum sum payable hereunder (or such lesser sum as you may require).

   However, in the event of the Bank receiving a written notice signed by you, on or before the then current Termination Date, stating that legal proceedings have been commenced against you as a result of your having delivered the said cargo as specified in the Indemnity, the Bank agrees that its liability hereunder will not terminate until receipt by the Bank of your signed written notice stating that all legal proceedings have been concluded and that any sum or sums payable to you by the Requestor and/or the Bank in connection therewith have been paid and received in full and final settlement of all liabilities arising under the Indemnity.

6. shall be governed by and construed in accordance with the law governing the Indemnity and the Bank agrees to submit to the jurisdiction of the court stated within the Indemnity.

It should be understood that, where appropriate, the Bank will only produce and deliver to you all original bills of lading should the same come into the Bank's possession, but the Bank agrees that, in that event, it shall do so.

The Bank agrees to promptly notify you in the event of any change in the full details of the office to which any demand or notice is to be addressed and which is stated below and it is agreed that you shall also promptly notify the Bank in the event of any change in your address as stated above.

Please quote the Bank's Indemnity Ref ..... in all correspondence with the Bank and any demands for payment and notices hereunder.

Yours faithfully
For and on behalf of
[*insert name of bank*]
[*insert full details of the office to which any demand or notice is to be addressed*]

.....
Signature