

DENİZ SİGORTASI HUKUKUNDA ÇATMA SORUMLULUĞU

-I-

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

1. Genel olarak sigorta konusu deniz rizikoları

Donatanın deniz ticaretinde karşılaşılabileceği birden çok riziko türü bulunmaktadır. Genel bir sınıflandırma yaptığımız takdir-de, (deniz hukuku ve deniz sigortası kriterleri bakımından) karşımıza iki ayrı grup riziko çıkmaktadır:

- Donatanın deniz malvarlığına zarar verebilecek olan rizikolar. Bu grup ile ilgili olarak verilebilecek örneklerin başında şüphesiz donatanın gemisinin zarara uğraması gelmektedir. Bu bakımdan genel olarak karşımıza aşağıdaki kategoriler çıkmaktadır:
 - tekneye gelen zararlar, (makine ve diğer donanı-mına gelen zararlar bu kapsam dahilindedirler.)
 - donatanın gemisinin uğradığı zararların yanında kendisinin yine bu suretle uğrayacağı kar kaybı zararları.

Birinci kategori rizikoların verebileceği zararlar rizikoların poliçeler dahilinde yer alış şekline göre,

- tekne-makine rizikolarını himaye eden sigortacı
- savaş rizikolarını himaye eden sigortacı
- ya da kar kaybı poliçesini düzenleyen sigortacı

tarafından himaye altına alınmaktadırlar.

- İkinci kategoride ise üçüncü bir şahsın zarara uğratılması sebebi ile donatana karşı yönetilecek olan tazminat talepleri ile bağlantılı olan rizikolar bulunmaktadır, diğer bir ifade ile bu zararlar donatanın gemisini deniz ticare-tinde kullanması sırasında üçüncü şahıslara verebileceği zararlardır, öyle ki bu zararlar donatan bakımından bir tazminat yükümlülüğü meydana getirmektedirler, bu da donatan bakımından bir zarar anlamına gelmektedir. Gemide taşınan yüklerin zıya veya hasara uğraması, çatma veya çarpma sebebiyle verilen zararlar, gemide veya bunun dışında bulunan şahısların cismani zararları (ölüm ve yaralanma) ile

bütün bu kalemlerle ilgili olarak zarara uğrayan tarafa teminat verilmesi bu sınıfta değerlendirilebilecek olan zararlardandır.

İkinci kategori rizikoların meydana getirebileceği zararlar ise mali mesuliyet sigortacısı tarafından karşılanmaktadır-lar. Mali mesuliyet sigortalarının çok büyük bir oranının karşılıklı sigorta şirketi anlamındaki uluslararası P&I (“*Protection & Indemnity*”) sigortacıları tarafından yapıldığının belirtilmesinde fayda vardır.

Yukarıdaki kategoriler bakımından ortak olarak ifade edilmesi gereken bir takım önemli hususlar vardır:

- Belirtilen sigortaların himaye kapsamında olan bir riziko-nun meydana gelmesi ve bu suretle zararın oluşması halinde geçerliliklerinin devam edebilmesi bakımından mutlak olarak geminin sefer öncesi denize elverişliliğinin sağlanması gerekmektedir. Aksi halde, sigortacının poliçeden kaynaklanmakta olan tazminat borcunun ortadan kalkması hemen hemen kaçınılmazdır.
- Özellikle P&I kulüpleri bakımından sigorta primlerinin aksatılmadan ödenmesi gerekmektedir. Aksi takdirde maddi değeri çok yüksek bir tazminat talebi ile karşılaşıldığı bir anda prim borcu bulunduğundan dolayı P&I kulübünün sorumlulukları sona erebilmektedir.

2.Deniz sigortası bakımından çatma ve sigortacılara ilişkin terminoloji

Ekonomik değerlerinin çok yüksek olması sebebiyle gemilerin ve bunların içinde taşınmakta olan yüklerin sigortasız olacağı düşünülemeyeceğinden dolayı, her çatma’da karşımıza birden fazla sigortacı çıkmakta ve genellikle bunlar yapmış oldukları tazminat ödemeleri sonucunda TK.md. 1361 hükmü gereğince kanunen halef olarak çatmaya ilişkin olarak görülen davalarda aktif olarak yer almakta ve P&I sigortacıları da donatanların hemen arkasında bulunarak bunlara savunma ve tazminat talepleri bakımından destek vermektedirler.¹

Bu incelememizin ağırlıklı olarak konusu çatma sırasında sigortalı donatan bakımından meydana gelecek olan sorumluluk hallerine ilişkin sigortacıların durumu ve aralarındaki ilişkidir. Zira (sigorta hukuku ve poliçesinden kaynaklanan

¹ Bu mali destek tazminat taleplerine karşı savunma sırasında (“*costs of defence*”) sorumluluk sigortacısı olarak ifade ettiğimiz P&I kulüp sigortacısı tarafından sağlanırken, donatanın (tahsil edilemeyen navlun ya da sürestarya ücreti gibi) tazminat talepleri bakımından (“*costs of attack*”) P&I sigortacısı tarafından sunulan diğer bir kuvertür olan F.D&D (“*Freight, Demurrage & Defense*”) himayesi sayesinde mümkün olabilmektedir.

her hangi bir eksikliği bulunmayan) donatanın tekne sigortacısından çatma ile ilgili zararlarını talep ve tahsil etmesi içerisinde karmaşık bir yapı barındırmaktadır. Daha açık bir ifade ile çatma meydana geldikten sonra, aşağıda daha ayrıntılı olarak görüleceği üzere, donatanın sorumluluğunu doğurabilecek bir çok zarar türü aynı zamanda meydana gelebilmekte ya da aynı paralelde masraf yapılabilmektedir. İncelememiz bakımından birinci bölümdeki sınıflandırmaya uygun olarak;

- Donatanın çatma sebebiyle uğrayacağı aktif zararları himaye edecek olan sigortacı “*tekne sigortacısı*” (“*Hull & Machinery*”, *H&M*)
- Donatanın çatma sebebiyle uğrayacağı pasif zararları (sorumluluk halleri) himaye edecek olan sigortacı da “*P&I sigortacısı*” şeklinde ifade edilecektir.

3.Çatma sebebiyle meydana gelen zararların sınıflandırılması

Çatma sebebiyle meydana gelebilecek olan zararları aşağıdaki şekilde genel olarak sınıflandırmamız mümkün, takip eden inceleme de bu sınıflandırma üzerinden yapılacaktır:

- a. Donatanın kendi gemisinde meydana gelebilecek olan zararlar
- b. Donatanın kendi gemisinde taşınmakta olan yüklere gelebilecek olan zararlar
- c. Karşı gemide ve bunun içinde taşınmakta olan yüklere gelebilecek olan zararlar
- d. Çatma sebebi ile meydana gelen kar kayıpları,
- e. Çevre zararı ya da tehdidi, bunları önlemek veya azaltmak amacıyla alınan tedbirlere ilişkin masraflar, yetkili makamlar tarafından verilen çevre cezaları
- f. Çatma sebebi ile meydana gelen ölüm ve yaralanma
- g. Çatma ile ilgili diğer kalemler (müşterek avarya, kurtarma, enkaz kaldırma)

4.Çatma sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından tekne ve P&I sigortacısının himaye kapsamı

Yukarıda belirtilen çatma sonucunda oluşabilecek zarar kalemlerini incelemeye başlamadan önce, her bir kalemin beraberinde bir takım alt unsurlar içerdiğini ve bunların da yapılacak olan talep kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmemiz gerekmektedir. Bu alt unsurlara örnek olarak çatma sonucunda zararların tespiti için yapılan surveylerin klass kurumlarına ödenen meblağların, muhaberat giderlerinin, hukuki masrafların, tebdir konulmuşsa teminat mektubu ile ilgili banka masraflarının, kurtarma / müşterek avarya söz konusu olmuşsa, bu konu ile ilgili olarak verilen teminatlara ilişkin banka masrafları ile hakem ve dispeç ücretlerinin gösterilmesi mümkündür. Bu unsurlar da kusuru oranında karşı taraftan ana zarar kalemi ile birlikte talep edileceklerdir.

a. Donatanın kendi gemisinde meydana gelebilecek olan zararlar

Donatan gemisi bakımından meydana gelen zararı, (sigorta-cının sorumluluğunu bertaraf edecek elverişsizlik gibi her hangi bir husus bulunmadığı takdirde)

- çatma tek taraflı kusurlu ise ve donatanın gemisinde hiç kusur yoksa kusurlu olan diğer gemiden (uygulamada genellikle ilgili zarar tekne sigortacısı tarafından tazmin edilmekte ve TK.md.1361 hükmü gereği halefiyet gerçek-leştiğinden karşı geminin donatanından tazminat talep eden fiilen tekne sigortacısı olmaktadır), donatanın gemi-si kusurlu ise kendi tekne sigortacısından talep edebil-mekte,
- müşterek kusurlu çatma halinde ise kural olarak karşı geminin kusuru oranında bunun donatanından tazminat talep edebilmekte, kendi gemisinin kusuru oranında da tekne sigortacısına başvurabilmektedir. (Bu halin uygulamada meydana geliş şekli ise, tekne sigortacısının gemi-de meydana gelen zararın tamamını karşılaması ve sonra-dan yine TK.md.1361 hükmü gereği halefiyet uyarınca di-ğer geminin donatanına kusur oranında rücu etmesidir.)