

T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

P&I (PROTECT & INDEMNITY) KULÜP SİGORTALARI KAPSAMINDA
PETROL TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN
KİRLLENME ZARARLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
Hasan Basri ÖZKAN

TEZ DANIŞMANI
Yrd. Doç. Dr. Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

MERSİN/ HAZİRAN 2015

T.C
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

20133011 numaralı öğrencimiz olan **Hasan Basri ÖZKAN** tarafından hazırlanan “**P&I (PROTECT & INDEMNITY) KULÜP SİGORTALARI KAPSAMINDA PETROL TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN KİRLENME ZARARLARI** ” başlıklı bu tez çalışması jürilerimiz tarafından oy çokluğu ile **Özel Hukuk** Anabilim Dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

.....

Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Yrd. Doç. Dr. **Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU**

.....

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. **Selen YILMAZ**

.....(Olumsuz Görüş)

Jüri Üyesi: Yrd. Doç. Dr. **Nedim MERİÇ**

(Antalya Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi)

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylım.

.....

23 /06 / 2015

Yrd. Doç. Dr. **Murat KOÇ**

Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

ÖZET

P&I (PROTECT & INDEMNITY) KULÜP SİGORTALARI KAPSAMINDA PETROL TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN KİRLLENME ZARARLARI

Hasan Basri ÖZKAN

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

Haziran 2015, 113 Sayfa

Deniz ticaret hukukunda, tekne ve taşıma sigortalarının teminat kapsamı dışında kalan, üçüncü kişilere verilen zararlardan doğan sorumluluklar, koruma ve tazmin klasi altında faaliyet gösteren P&I kulüpleri tarafından teminat altına alınır. Kulüp sigortasının teminat kapsamı geniştir. Söz konusu teminatlardan, petrol taşınmasından doğan sorumluluk teminatı; kulübe kayıtlı üye donatanın gemisinin doğal çevreye ve üçüncü kişilere verdiği zararları tazmin etmeyi amaçlar.

Bu bağlamda çalışmamızın birinci bölümünde Kulüp Sigortası kavramı incelenecektir. Denizcilikte kilometre taşı olmuş olaylar eşliğinde Kulüp sigortasının tarihçesi anlatılacaktır. Ardından kulüplerin temel özelliklerine, işleyiş esaslarına ve hukuki niteliğine değinilecektir. Bölüm sonunda Kulüp üyelerine sunulan teminatlar sıralanacak ve açıklanacaktır.

Çalışmamızın ikinci bölümü, Kulüp Sigortası kapsamında, “Petrol Taşınmasından Doğan Kirlenme Zararları Hakkındaki Teminat” üzerinedir. Genel anlamda deniz kirlenmesi ve kirlenmenin sebepleri, petrol taşınmasının denizlerde bıraktığı olumsuz etkiler, kirlilikten doğan sorumluluk, sorumluluğun mevzuatımızda ve taraf olduğumuz uluslararası antlaşmalardaki yansıması, sorumluluğun sınırlandırılması ve ek tazminat fonları hakkında bilgi verilecektir.

Çalışmamızın üçüncü bölümü söz konusu kirlenme zararlarının P&I Kulüp Sigortasına başvurularak tazmin edilmesi hakkındadır. Bu bölümde, çevre kirliliği anlamında rizikonun tanımı yapılacaktır. Sigorta yapma zorunluluğu ele alınacak; sigorta kapsamına giren riskler ve üçüncü kişilerin, zararlarını tazmin etmek için P&I kulüplerine başvurabileceği hususu incelenecektir. Bölüm sonunda zarar tazmini hususunda uyuşmazlıkların çözüm yolu olan dava ve tahkim yolu açıklanacaktır. Kulüp sigortasında zamanaşımı süresi hakkında kısaca bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: P&I, Kulüp, Sigorta, Petrol, Konvansiyon, Tazminat,

Sorumluluk, Sınırlandırma, Çevre, Zarar

ABSTRACT
**OILSPILL DAMAGES WITHIN THE CONTEXT OF P&I (PROTECT
&INDEMNITY) CLUB INSURANCE**

Hasan Basri ÖZKAN

Master Thesis, Department of Private Law

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

June 2015, 113 Pages

In maritime law, a group of liabilities are excluded from warranty, by hull and Cargo insurances. These liabilities are arisen from the injured 3rd parties' claims and covered by P&I Clubs, which provide Protect and Indemnity clases. The P&I has a large scale of cover. In such indemnities, the oil spill indemnity, intends to compensate environmental injuries and 3rd parties' injuries that have been done by assured party's ship.

In the first chapter of our study, the conception of the P&I Clubs will be mentioned. The historical background will be examined with milestones of navigation. Then, principal qualities, process and legal character of P&I Club Insurance will be discussed. At the end of this chapter, indemnities will be listed and described.

Oil Spill risks will be described in the second chapter. Marine pollution and its reasons, negative effects of oil transport, pollution response, reflections of liability regarding to our legal system and international conventions, limitation of liability and supplementary compensation funds will be mentioned in this chapter.

The third chapter is about compensation of oil spills in accordance with P&I club insurance. In this chapter, the term of risk will be defined in the meaning of environmental damages. Necessity of insurance, covered risks and 3rd parties' compensation claims against P&I clubs will be examined. At the end of this chapter, dispute resolution systems such as litigation and arbitration regarding the compensation claims against P&I Clubs will be defined. Time bar of insurance will shortly be defined.

Key Words: P&I, Club, Insurance, Petrol, Convention, Indemnity, Liability, Limitation, Environment, Damage

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
B.M.	: Birleşmiş Milletler
CLC	: Civil Liability Convention 1992 (1992 tarihli Hukuki Sorumluk Sözleşmesi)
CMI	: Comitee Maritime International
Co.	: Company (Şirket)
CRISTAL	: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (Petrol Kirliliği Zararlarından Tanker Sorumluluğuna İlişkin Geçici İlave Sözleşme)
Den.H.D.	: Deniz Hukuku Dergisi
dnt	: Dipnot
E.T.	: Erişim Tarihi
FPA	: Free Particular Average
FUND	: International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslar arası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslar Arası Sözleşme)
GBP	: Great Britain Pound (Büyük Britanya Poundu)
GRT	: Gros Tonilato
HNS	: Hazardous and Noxious Substances by Sea Convention
IGPANDI	: Internetal Group of Protection and Indemnity (Uluslararası Grup Kulübü)
IMO	: International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
INC	: Incorporated (Anonim Şirket)
IOPCF	: International Oil Pollution Compensation Funds (Uluslar Arası Petrol Kirliliğini Tazmin Fonu Sözleşmesi)

ITOPF	: International Tanker Owners Pollution Federation Limited (Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlenme Federasyonu)
LCD	: Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping Of Wastes and Other Matters (Denizlerin Dökülen Çöp ve Diğer Şeylerle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşmesi)
LDC	: London Convention (Londra Konvansiyonu)
Ltd.	: LimitedCompany (Limited Şirket)
LLC	:Convention on Limitations of Liability for Maritime Claims (Deniz Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme)
LOF	: Lloyd’ s Open Form
m.	: Madde
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution From Ships (Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon)
MÖHUK	: Milletler Arası Özel Hukuk ve Hukuk Usulü Hakkında Kanun
OILPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution of The Sea by Oil (Denizlerin Petrol ile Kirlenmesini Önlemeye İlişkin Uluslar Arası Sözleşme).
OPA	:Oil Pollution Act
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
P&I	: Protection & Indemnity (Koruma ve Tazminat)
PSC	: Port State Control (Liman Devleti Denetimi)
R.G.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa

S.	: Sayı
SOLAS	: International Convention for the Safety of Life at Sea (Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi)
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TOVALOP	: Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil Pollution (Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk Hakkında Tanker Sahipleri Gönüllü Sözleşmesi)
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UK	: United Kingdom (Birleşik Krallık)
UKDK	:Uluslararası Kredi Derecelendirme Kuruluşları
US	: United States (Birleşik Devletler)
USD	: United States Dolar (Amerikan Doları)
vd.	: Ve Devamı
vs.	: Ve Sair
yy.	: Yüz Yıl

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 6.2.1. İnşa Ve Türlerine Göre, Yılda Yıla Gelişen Dünyadaki Tanker Filosu	
Grafiği	94
Grafik 6.3.1. Tanker Kazalarının Yıllara Göre Dağılım Grafiği.....	94

İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	i
TEZ İMZA SİRKÜLERİ.....	ii
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	viii
İÇİNDEKİLER	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1.P&I KULÜP SİGORTALARI.....	4
1.1.KULÜP SİGORTALARININ KISA TARİHÇESİ.....	4
1.2.KULÜP SİGORTASI KAVRAMI VE P&I KULÜPLERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	8
1.2.1.Kulüp Sigortası Kavramı:.....	8
1.2.2.P&I Kulüplerinin Yapısı ve Genel Özellikleri:	8
1.3.KULÜP SİGORTASININ İÇ HUKUKUMUZDA NİTELİĞİ.....	12
1.3.1.Özel Sigorta Olması	12
1.3.2.Karşılıklı Sigorta Olması	13
1.3.3.Değişir Primli Sigorta Olması	13
1.3.4.Mali Mesuliyet Sigortası- Zarar Sigortası- Pasif Sigorta Olması	14
1.3.5.İhtiyari Sigorta Olması	14
1.3.6.Kendi Hesabına Sigorta.....	15
1.4.KULÜPLERİN SAĞLADIĞI TEMİNATIN KAPSAMI.....	15
1.4.1.Kulübe Kayıtlı Gemideki Gemi Adamlarının ve Üçüncü Kişilerle İlgili Teminatlar	16
1.4.2.Çatmadan Doğan Sorumluluk Teminatı.....	17
1.4.3.Kayıtlı Gemideki Yükün Ziya ve Hasar Teminatı	18
1.4.4.Sabit ve Yüzer Cisimlere Çarpmadan Doğan Sorumluluk Teminatı	19
1.4.5.Kayıtlı Gemideki Yükün Müşterek Avarya Payı veya Kurtarma Masrafları İle İlgili Teminat	19
1.4.6.Hayat Kurtarma Ödülü Teminatı	19
1.4.7.Savunma Masrafları Teminatı	19
1.4.8.Enkazın Kaldırılması Masrafları Teminatı	20
1.4.9.Sözleşmeden Doğan Sorumluluklar ve Tazminatlar	20

1.4.10.Sapmadan Doğan Masraflar	21
1.4.11.Karantina Masrafları	21
1.4.12.Çekmeden Doğan Sorumluluklar	21
1.4.13.Cezalar	22
1.4.14.Petrol Taşımadan Doğan Sorumluluk Teminatı	22
İKİNCİ BÖLÜM	
2.DENİZ KİRLLENMESİ VE SEBEP OLDUĞU ZARARLAR VE SORUMLULUK.....	24
2.1.DENİZ KİRLLENMESİ.....	24
2.1.1.Deniz Kirliliğinin Yol Açtığı Kirlenme Zararları ve Kapsamı.....	25
2.1.1.1.Gemilerden Sızan Veya Bırakılan Petrolün Bulaşması İle Meydana Gelen Zararlar	26
2.1.1.2.Önleme Tedbirlerinden Doğan Masraflar.....	26
2.1.1.3.Önleme Tedbirlerinden Doğan Zararlar	27
2.2.GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİNİN ÇEŞİTLERİ.....	278
2.2.1.Petrol Kavramı.....	28
2.2.2.Gemilerin İşletilmesinden Kaynaklanan (İradi) Petrol Kirliliği	29
2.2.3.Deniz Kazalarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği	29
2.3.GEMİLERİN NEDEN OLDUĞU DENİZ KİRLLENMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUKLAR HAKKINDA ULUSLARARASI ANLAŞMALAR VE KURULUŞLAR	30
2.3.1.1973 Tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (MARPOL).....	30
2.3.2.Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlenme Federasyonu (International Tanker OwnersPollutionFederation Limited- ITOPF).....	31
2.3.3.Deniz Kirliliğinden Doğan Zararlarla İlgili Sözleşmeler	33
2.4.TÜRK HUKUKUNA GÖRE GEMİLERİN NEDEN OLDUĞU DENİZ KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUKLA İLGİLİ DÜZENLEMELER	35
2.4.1.Mevzuat.....	35
2.4.1.1.Anayasa	35
2.4.1.2.Deniz Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğa ve Tazmine Dair Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmeler	36
2.4.1.2.1.Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 1992 Protokolü (CLC 69-International Convention on CivilLiabilityforOilPollutionDamage 1969 and 1992 Protocol –CLC 92)	36

2.4.1.2.2.Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslar Arası Sözleşme ve 1992 Protokolü (FUND 71-International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 and 1992 Protocol- FUND92).....	377
2.4.1.2.3.Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin (1992) 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage, 1992).....	38
2.4.1.2.4.Bunkerlardaki Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararları İçin Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001-International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001).....	38
2.4.1.2.5.Uluslararası Sözleşmelerde Öngörülen Tazmin Sistemi.....	399
2.4.1.3.Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnameler.....	40
2.4.1.3.1.Çevre Kanunu	40
2.4.1.3.2.Türk Ticaret Kanunu	40
2.4.1.3.3.Türk Borçlar Kanunu.....	41
2.4.1.3.4.Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu	411
2.4.1.3.5.Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.....	41
2.4.1.4.Tüzükler ve Yönetmelikler:.....	42
2.4.1.4.1.Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü:	42
2.4.1.4.2.Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği:	42
2.4.1.4.3.Gemilerden Atık Alım Hizmetleri Yönetmeliği:.....	43
2.4.2.DONATANIN, GEMİLERİN YOL AÇTIĞI PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU	43
2.4.2.1.Genel Anlamda Sorumluluk Kavramı	43
2.4.2.2.Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu:.....	444
2.4.2.2.1.TTK’ ya göre Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu	444
2.4.2.2.1.1.CLC-92 ‘ye Göre Sorumluluğun Şartları:	45
2.4.2.2.1.1.1.Kirliliğin Meydana Geldiği Yer Sözleşmenin Yer İtibariyle Uygulama Alanında Bulunmalıdır	45
2.4.2.2.1.1.2.Kirlenme Gemiden Kaynaklanmalıdır	45
2.4.2.2.1.1.3.Kirlenmeye Petrol Sebep Olmalıdır	45
2.4.2.2.1.1.4.Petrol Gemiden Bir Olay Sonucunda Denize Bırakılmalı veya Sızmalıdır	46

2.4.2.2.1.1.5.Bir Zarar Meydana Gelmelidir	46
2.4.2.2.1.2.CLC -92 ye Göre Sorumlu Kişi.....	46
2.4.2.2.1.3.Sorumluluğun Niteliği:	47
2.4.2.2.1.4.Sorumluluğun Başkasına Yöneltilmesi ve Rücu	47
2.4.2.2.2. 2872 Sayılı Çevre Kanunu’na Göre Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu:.....	488
2.4.2.3.Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması	488
2.4.2.3.1.CLC-92 ‘ye göre Sorumluluğun Sınırlandırılması.....	49
2.4.2.3.2. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi	511
2.4.2.3.2.1.Fonun Tazminat İşlevi	522
2.4.2.3.3.Fonun 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992).....	533
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
3.DONATANIN ÇEVRE KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN P&I KULÜP SİGORTALARI, TTK VE ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ.....	55
3.1.Sigorta Sözleşmesinde Taraflar.....	555
3.2.Çevre Kirliliği Anlamında Riziko Nedir?.....	566
3.3.Uluslar arası Sözleşmeler ÇerçevesindeDonatanın Deniz Kirliliğinden Doğan Zararlar Bakımından Sigorta Yaptırma Zorunluluğu	566
3.4.Sigorta Kapsamında Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	59
3.5.Sorumluluğu Ortadan Kaldıran Haller.....	611
3.6.Sigorta Kapsamındaki Teminatlar	61
3.7.İhbar Yükümlülüğü	63
3.7.1. Sözleşme Öncesi İhbar Yükümlülüğü.....	63
3.7.2. Sözleşme Süresi İçinde İhbar Yükümlülüğü.....	64
3.7.3. Rizikonun Gerçekleşmesinden Sonraki İhbar Mükellefiyeti.....	65
3.8.Zarar Görenin Dava Hakkı.....	666
3.8.1.Üçüncü Şahısların Doğrudan Sigortacıya Müracaat Hakkı.....	66
3.8.2.“Pay To Be Paid” Kuralının Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Etkisi.....	688
3.8.3.Tazminatın Kapsamı	688
3.9.Yargılama Usulü	71
3.10.Zararın Tazmini.....	733
3.11.Sigortacının Halefiyeti.....	745
3.12.Zamanaşımı	755

4.SONUÇ	777
5.KAYNAKÇA.....	86
6.EKLER	92
6.1.EK-1:Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığınca 12.12.2012 Tarih Ve 18971 Sayılı ‘Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri Ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge Kapsamında Kabul Edilen P&I Sigorta Kuruluşları Ve Kulüpleri	92
6.2.EK-2:İnşa Ve Türlerine Göre, Yılda Yıla Gelişen Dünyadaki Tanker Filosu Grafiği	94
6.3.EK-3:Tanker Kazalarının Yıllara Göre Dağılım Grafiği	94
6.4.EK-4:Petrol Kirliliği Zararları Sigorta Belgesi	95
6.5.EK-5:Koruma Ve Tazmin Sigortası Başvuru Formu	96

GİRİŞ

İnsanlık tarihi boyunca gelişen dünya deniz ticareti, avantajlarıyla beraber sorumluluklarını da beraberinde getirmiştir. Gerek geminin kendi donanım ve teçhizatına gelen zararlardan, gerek taşınan yükten, gerek üçüncü gerçek ve tüzel kişilere, nesnelere verilen zararlardan doğan sorumlulukların yerine getirilmesinde çeşitli hukuki yollara başvurmak gerekir. Bu sorumluluklar ve çözüm yolları, başlıca deniz sigortaları olan Tekne Sigortaları, Taşıma Sigortaları ve Kulüp Sigortalarında kendini göstermektedir.

Tekne Sigortaları, donatanın yatırımını koruyan; gemi, makineler ve ekipmanlarını güvence altına alan, Türk hukuk sisteminde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kapsamında “Mal Sigortası” olarak¹, İngiliz hukuk sisteminde ise mülkiyet sigortası olarak kabul edilmiş bir sorumluluk sigortasıdır². Donatan bu yolla geminin ve ekipmanın uğradığı hasar ve kayıplardan korunur. Teminat kapsamındaki bir riziko gerçekleştiğinde geminin zıya ve hasara uğraması ya da donatanın hakimiyet alanından çıkması nedeniyle donatanın aktifindeki azalmaya karşı teminat sağlar³. Bu anlamda gemiye, motorlara ve ekipmana gelen zarar, patlama ve yangınlar, karaya oturmalarında geminin uğradığı hasar ve kurtarma giderleri, çatmadan doğan zararlar ve çatılan gemiye olan hukuki sorumluluk, çarpma sebebiyle gemiye ve çarpılan eşyanın sahiplerine karşı sorumluluklar tipik tekne sigortası sözleşmelerinin kapsamına girmektedir⁴.

Taşıma Sigortalarında, deniz yoluyla taşınacak yükün sahibi, olası kayıp ve hasarlardan doğacak finansal risklere karşı, yükünü kararlaştırılan değerde sigorta ettirir. Bu sigorta hizmeti genellikle profesyonel kuruluşlarca sağlanır. Kayıpların kaydı tutularak, belli taşıma tipleri için sigorta hesaplamaları yapılır⁵. Kargonun sigorta kapsamına girmesiyle, kayıp ve hasardan doğan her türlü tazminat mal sahibine ödenir. Ardından sigortacı ödediği tazminat miktarı kadar taşıyana rücu eder.

¹ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1453

² An Introduction To P&I Insurance For Mariners, 3rd Edition, **SKULD**, 2009, s.3

³ **YAZICIOĞLU, E.**; Tekne Sigortası, İstanbul 2003, s.16

⁴ An Introduction To P&I Insurance For Mariners, s.3

⁵ An Introduction To P&I Insurance For Mariners, s.6

Çalışmamızın temelini teşkil eden P&I Kulüp Sigortaları, deniz sigortalarının özel bir türüdür. Genel anlamda P&I Kulüp Sigortaları, tekne sigortaları kapsamı dışında kalan ve donatanların üçüncü kişilere verilen zararlardan doğan tazmin yükümlüğünü yerine getirmek için geliştirilmiş bir sorumluluk sigortasıdır. Klasik nakliyat sigorta poliçeleri donatanı ve diğer ilgili kişileri tam anlamıyla koruma altına alamadığından, P&I Kulüp Sigortaları bu açıkları gidermektedir. İçerik olarak kişilere, mülke, taşınan yüke ve diğer muhtelif giderlere ilişkin düzenlenen P&I Kulüp Sigortaları, gerek mevzuatımızda, gerek taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar çerçevesinde belli tonilatoda ve belli yükler taşıyan gemiler için zorunlu hale getirilmiştir.

Tarafı olduğumuz 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi ve onun ekini teşkil eden Protokol (LLMC) uyarınca Türk gemileriyle birlikte, liman tesislerine giren ve tesislerden ayrılan 300grt üzeri tüm yabancı gemilerin deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına (P&I) ve sorumluluk alanlarında ve limitlerinde sorumluluk sigortasına sahip olmaları zorunludur⁶. Gemilerin Boğaz geçişlerinde Seyir Planı-1 sorgularında geçerli bir P&I sigortasının var olması gerekmektedir⁷. Ayrıca ülkemiz mevzuatında geçici ithal yoluyla gelen ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydolacak gemiler için geçerli bir P&I sigortası yaptırılmalıdır⁸.

Ülkemizin tarafı olduğu 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (Civil Liability Convention 92, (CLC-92)), Uluslar Arası Petrol Kirliliğini Tazmin Fonu Sözleşmesi (IOPC Fund Convention 92), Denizde Mali Sorumluluk Sözleşmelerinin Devamı Olan Ek Fon Protokolü 2003 (Supplementary Fund Protocol 2003) ve Yakıt Kirliliğinden Doğan Sorumluluk Hakkında Sözleşme (Bunker 2001 Sözleşmesi) gereğince⁹ P&I Kulüp Sigortası yaptırılması zorunludur. CLC-92 Uygulamaları

⁶ 14/11/2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olan ve 1 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik m.5

⁷ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı, m.12

⁸ 14/1/1982 tarihli ve 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik m.3(a)

⁹ 1000 GRT ve üstü gemiler, P&I Kulüpleri veya Banka Teminatları yoluyla, her durumda değiştirilmiş şekliyle 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmeye

kapsamında idare¹⁰ 2000 tondan fazla ham petrol ve türevi taşıyan gemilere CLC-92 sertifikasını¹¹ P&I poliçesi karşılığında düzenlemektedir. Türk deniz yetki sahasında bu gemilerin gerekli sertifikaya sahip olup olmadığı önce acente bildirimi, ardından liman başkanlıkları son olarak Liman Devleti Denetimi (PSC) nezdinde sorgulanmaktadır.

Karayolunda boru hatları, deniz yolunda tankerler vasıtasıyla taşınan petrol, çağımızın en önemli enerji kaynaklarından olup, yeryüzünde geniş bir ithalat-ihracat rotasına sahiptir. Özellikle OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries- Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü) verilerine göre dünya genelinde tanker inşası artış göstermekte ve tanker filoları büyümektedir¹². Petrol ihracatının küresel düzeyde artışı ve tanker filolarının genişlemesi, beraberinde rizikoların artışı getirmiştir. Bu yüzden günümüzde dünya üzerinde yer alan tankerlerin neredeyse tamamı P&I kulüpleri tarafından sigorta teminatı altına alınmıştır.

Çalışmamızda, P&I Kulüp sigortaları göz önüne alınarak, dünyadaki ihtiyaca bağlı olarak gelişen petrol taşımacılığından doğan kirlenme zararları, söz konusu zararlardan doğan sorumluluk ve zararların tazmini ele alınacaktır.

uygun hesaplanan miktarda mali sorumluluğu kapsayan bir sigorta yaptırmak zorundadır. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20140107_104549_64032_1_64480.html
E.T.:24.11.2014

¹⁰ 24.06.2009 tarih ve 21289 sayılı R.G. yayımlanarak yürürlüğe giren Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme1992 (CLC-92) Sertifikasının Düzenlenmesine Yönelik Usul Ve Esaslarının Belirlenmesine İlişkin Yönerge m.4(g) uyarınca sicil limanları; bünyesinde gemi sicil kaydı tutulan liman başkanlıklarıdır ve sertifika düzenlemeye yetkilidir. Ülkemizde sicil kayıtlarını tutmaya yetkisi bulunan 10 farklı liman başkanlığı (Trabzon, Zonguldak, Samsun, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun) bulunmaktadır. Kaynak: http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv_/20130405_093625_64032_1_64480.html

¹¹ 26/04/ 2001 Tarihli ve 4658 Sayılı Kanunla katıldığımız “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme” hükümlerine göre düzenlenen mali sorumluluk garantörünü veya sigortacıyı gösteren sertifika. Kaynak: Bayrak Devleti Uygulamaları kapsamındaki idari işlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge m. 5(d) Onay Tarihi: 12/12/2012 Sayı:18971

¹² Bkz: Ek:2

BİRİNCİ BÖLÜM

1.P&I KULÜP SİGORTALARI

1.1.KULÜP SİGORTALARININ KISA TARİHÇESİ

Kulüp Sigortaları İngiltere’de tekne sigortalarının tarihsel gelişimini tetikleyen birtakım siyasi olayların sonucunda doğmuştur. 17 yy.’ da İngiltere-Hollanda birleşmiş deniz filosunun Fransa ile girdiği mücadele ve savaşlar neticesinde ortaya çıkan yüksek meblağda maddi zarar, birçok sigortacının iflasına sebep olmuştur¹³. Savaşlar sonunda imzalanan anlaşmalar, taraflara yeni ticari sahalar ve imkanlar sağlamışsa da İngiltere-Hollanda şirketlerini sıkıntıya sokmuştur. Takip eden 18. yy’ da karşılıklı tekne sigorta birlikleri, tüzel kişiliği haiz olmayan, üyelerin sosyal aktivite seviyesinde bir araya gelerek hem sigortalı, hem sigortacı görevini gördüğü ortamlardır. Bunlardan en bilineni olan Edward Lloyd’un Thames Nehri yanındaki Tower Street’te bulunan kafesi, zamanla deniz ticareti ile ilgili görüşmelerin yapıldığı, ticari işlemler ve deniz sigortasının düzenlenebildiği bir buluşma mekanı haline gelmiştir. Bu dönemde sigorta firmaları olmadığından, sigorta işlemleri ancak “underwriter” denilen garantörlerin, poliçelerin altına isimlerini ve imzalarını atarak düzenledikleri bir sistemle yürütülmektedir. Zamanla bu kafede çokça sigortalama işi yapıldığını gören Edward Lloyd, yapılan tüm bu işlemleri ve güncel deniz sektörü haberlerini derleyerek 1696 yılında Lloyd’ s News adlı dergiyi basmaya başlamıştır. Ölümünden 21 yıl sonra da Lloyd’s List kavramı oluşmuştur¹⁴.

1719 Buble Act’e kadar Lloyd’s Coffee House, Royal Exchange, London Insurance sigorta işiyle uğraşmıştır. Yıllar sonra Lloyd’ s a alternatif olarak New Lloyd’ s kurulmuş, 1771 de 79 broker, underwriter ve tacirin arasından seçilen üyelerle komiteler oluşturulmuş; her komitenin İngiliz Bankası’na 100 Büyük Britanya Poundu (GBP) ödeyerek fon oluşturduğu bir sistem meydana getirilmiştir¹⁵.

¹³ **ALGANTÜRK LIGHT, D**; Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası s.4,Arıkan Yayınları, İstanbul, Mayıs 2006

¹⁴ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası, s.16 http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130322_164626_64032_1_64480.pdf E.T.16.05.2015

¹⁵ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası s.14

İlk büyük deniz sigorta firması The South Sea, 1700' lü yılların başında kurulmuş ve güney denizlerinde tekel oluşturmak için faaliyetlere girişmiştir. Zamanla aşırı finansal büyüme, beraberinde hile ve sahtekarlıkları getirince, İngiliz Hükümeti bu firmaları kontrol eden bir yasa oluşturulmuştur. Bu yasadan sonra Royal Exchange Assurance Co. ve London Assurance Co. olmak üzere 2 ana firma, kira bedeli adı altında hükümete 30.000 GBP ödemeyi teklif ederek tekel olmak isteseler de, Lloyds Underwriterlarının hükümete yaptığı baskıyla, diğer şirketlerin de menfaatlerinin düşünülmesi şartıyla varlığını devam ettirebilmişlerdir¹⁶.

Royal Exchange Assurance ve London Assurance' ın 1720 de yasal tekel hakkı elde etmesinden sonra, yüksek fiyatlı teminatlardan memnun olmayan donatanlar Britanya' nın küçük kasaba ve şehirlerinde kulüpler kurmaya başlamışlardır.

Yüksek komisyonlar, rekabetin tam oturmaması, underwriterlara kolayca ulaşılamaması gibi sorunlar sebebiyle İngiliz Hükümeti tarafından 1810 yılında bir komite oluşturulmuştur. Bu arada Londra dışındaki armatörler sadece üyelerin yararlanabileceği riskin müşterek paylaşıldığı bir sistem kurmuşlardır¹⁷.

19. yy 2. yarısına kadar gemi sahipleri, karmaşık sigorta çeşitlerine gerek duymazken, 1836'daki Vaux v Salvador olayı¹⁸ sonrasında, başka bir gemiyle çatmadan doğacak zararların sigorta kapsamına konu olmadığı dikkati çekmiştir. Ayrıca denizde hayatını kaybeden ve yaralananların da haklarının savunulması gerektiğinden, Lloyd' s da kuvertürler bu tip zararların ¾ ünü kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Kalan ¼ lük pay, armatörün hasarlar konusunda titizlik göstermesini sağlamak için korunmamıştır. 1846 yılında Lord Campbell's Act ile ihmal nedeniyle can kaybına sebep olma rizikosunu, 1847'de de ihmal nedeniyle olup olmadığına bakılmaksızın rıhtımlara ve liman

¹⁶ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası, s.17

¹⁷ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası, s.17

¹⁸ Söz konusu davada, iki geminin müşterek kusuruyla çatmalarından doğan hasar nedeniyle tazminat talep edilmiştir. Hasarın ödenmesi konusunda gemi sahiplerinden biri diğerine, hasarın deniz tehlikelerinden meydana gelmesinden bahisle bu durumun tekne poliçesi kapsamında olduğuna işaret ederek belli bir meblağ ödemeyi taahhüt etmiş, mahkeme ise çatmadan doğan sorumluluğun bir deniz tehlikesi olmadığını, bu durumun standart tekne sigortasında bulunmadığını belirtmiştir. Mahkeme, donatanların bu riske karşı poliçelerinde "running down kızı" bulunduğu takdirde korunabileceklerine, çatmadan doğan hasarın da ¾ ünün teminat altına alınabildiğine, kalan ¼ ün donatanın sorumluluğuna bırakıldığına hükmetmiştir. **ALGANTÜRK, D.** Kulüp Sigortaları, s.6 dnt 11

tesislerine verilen hasarla ilgili liman başkanlıklarının talepleri kulüp kuvertürüne alınmıştır¹⁹.

1854 yılında Merchant Shipping Act yürürlüğe konularak sigorta kapsamına alınan hususlara ölüm ve yaralanma hasarları da dahil edilmiştir. Fakat bu kez de armatörler bu tip hasarlarda yüksek miktarlarda sorumlulukları olduğunu anlayınca, gemileri terk etmiştir. Bu soruna çözüm için, ton başına 15 GBP’ dan daha az miktar ödenmeyeceği şart konularak armatörlerin sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Nihayet armatörler üçüncü şahıslara karşı da kendilerini koruyacak bir Kulüp oluşturma ihtiyacı doğrultusunda, 1855 yılında Shipowners Mutual Protection Society’ i kurarak; yaralanma ve ölüm, çatma olaylarının ¼ ü ve çatma sonucu tekne ve makine sigorta değerini aşan miktarı Koruma Teminatı altında sigortalamaya başlamışlardır. Yine 1855 yılında ilk kulüp olan Shipowners Mutual Protection Society²⁰ karşılıklı bir tekne kulübü olarak kurularak Koruma Teminatları sağlamıştır²¹.

1870 yılında Emily isimli geminin teknik kusur sebebiyle karaya oturması sonucunda yükünün tam zıya uğraması, mahkemenin, yük sahiplerinin zararını donatanın tazmin etmek zorunda olduğu yönünde karar vermesine yol açmıştır. Yine aynı yıl North of England Kulübünden Western Hope isimli geminin Afrika sahillerinde batmasıyla bir dönüm noktası yaşanmıştır²². Cape Town a yük götürmek üzere yola çıkan gemi, yolda Elizabeth limanına saparak oradan da yük almış, fakat yük yolda kaybolmuştur. Armatör, “*extensive exclusion*” klotunu²³ öne sürse de, mahkeme, gemi yoldan saptığı için bu klotdan yararlanamayacağına hüküm vermiştir. Böylece uygulamada duyulan ihtiyaç üzerine donatanların teknik kusur ve sapmadan dolayı yük ilgisine karşı sorumluluğunun da kulüp teminatı kapsamına alınması amacıyla ilk kez North of England Protection Association tarafından yeni teminatları düzenlenerek Tazmin Teminatı başlığı eklenmiştir²⁴.

¹⁹ İNCEDİKEN, Y.N.; (1995) Gemi İşletme, Kulüp Sigortaları, Olayları ve Uygulamaları, İstanbul, s.16

²⁰ Bugünkü adıyla The Britannia Steam Ship Mutual Insurance Association Ltd.

²¹ ALGANTÜRK., Kulüp Sigortası, s.8, HAZELWOOD, S.J.; (2010) P&I Clubs Law & Practice, Lloyd’s List, London, s.6

²² HAZELWOOD,, s.7

²³ Kulüplerin sadece koruma himayesi sağladığı dönemlerde, yük hasarına ilişkin, teminat altına alınmamış zararların tazmini öngören, navlun sözleşmesindeki istisnai klot.

²⁴ ALGANTÜRK, s.8, HAZELWOOD,, s.7

1862 de Fatal Accidents Act kabul edilerek hukuka aykırı fiille başkasının ölümüne sebep olan kişilere karşı, ölen kişinin desteğine muhtaç olanlara zarar tazmini hakkı verilmiştir²⁵. 1866 yılında The Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association tarafından yük hasar ve tazmini düzenlenerek, piyasadaki kulüplerin koruma ve tazmin teminatı doğrultusunda çalışmalarına öncülük edilmiştir. Böylece P&I Kulüpleri başta sadece koruma hizmeti sağlarken, kulüpler tazmin kuvertürünü de faaliyetlerine katarak P&I (Koruma ve Tazmin) Kulüpleri adını almıştır²⁶.

1893 US Harter Act in uygulanması ve Hague Kuralları ile geniş alana yayılması ile armatörler gemilerini denize elverişli tutmak için gerekli özeni göstermeye başlamıştır²⁷. 1897’de İşçi-İşveren Kanunu sonucunda gemi ve gemi sahibine hizmet edenler donatanla birlikte müşterek kusurlu olabilecek pozisyona getirilmiştir. 1924 yılında La Haye Kurallarının kabulü ile de Savunma Masrafları Kulüp Teminatı altına alınmıştır. Bunun yanında kulüpler tarafından hukuki danışmanlık hizmeti verilmeye başlanmış, gemi sahibi, yük sahibi ve sigortacı arasındaki ilişkiler ve sorumluluklara açıklık getirilmiştir.

Kulüp sigortacılığına bir dönüm noktası teşkil eden önemli olaylardan biri ise son yüzyılda yaşanmıştır. 1967 Yılında Torrey- Canyon kazasının sebep olduğu petrol kirliliği felaketi sonucunda 120.000 ton ham petrol denize dökülmüş, kamuoyunda ve devletlerde oluşan ekolojik kaygı nedeniyle, uluslararası hukukta petrol taşınması ve petrol kirliliğinden doğan zararlarla ilgili ilk konvansiyonların temelleri atılmıştır²⁸.

Kulüpler zaman içerisinde İskandinavya, ABD ve Japonya başta olmak üzere, denizcilikle alakadar olan ülkelere yayılmıştır ve dünya çapında uluslararası antlaşmalara, tahkim kararlarına ve idari kararlara konu olarak geçerliliğini korumaktadır²⁹. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1999 yılında, gemilerde talepler için uygun bir sigorta belgesi bulunmasını öngördüğü Deniz Alacakları Bakımından Donatanların Sorumlulukları Hakkında Rehber’i yayınlamış, aynı şekilde 2009/20/EC

²⁵ ALGANTÜRK, s.6

²⁶ HAZELWOOD, s.7

²⁷ Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası

²⁸ <http://www.itopf.com/about-us/our-history/> E.T.16.05.2015

²⁹ ÖZ, Ş. “Koruma ve Tazminat Kulüpleri” Sigorta Araştırmaları Dergisi,2005 (1), s.139-142

sayılı Avrupa Birliği Direktifi de üye ülkelerin bayraklı gemilerinde Uluslararası P&I Kulüpleri tarafından sigorta yapılması gerektiğine hükmetmiştir³⁰.

1.2.KULÜP SİGORTASI KAVRAMI VE P&I KULÜPLERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

1.2.1.Kulüp Sigortası Kavramı:

İngilizce karşılığı Protection and Indemnity Insurance (Koruma ve Tazminat Sigortası) olan 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 güvenceyi ifade eder. Doktrinde P&I sigortaları ayrıca *“üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen, üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı bir deniz sigorta sözleşmesi türü “* şeklinde³¹ de tanımlanmaktadır. İngiliz Hukuku kapsamında; 1906 Marine Insurance Act’ in 3/2-c maddesinde deniz riskleri sonucu üçüncü kişilere karşı doğan sorumluluğun, bir sigorta sözleşmesine konu olabileceğini belirtilmektedir. Dolayısıyla kanunun öngördüğü anlamda sigortalanabilir bir deniz yolculuğu, Kulüp Sigortasına konu olabilir³².

1.2.2.P&I Kulüplerinin Yapısı ve Genel Özellikleri :

P&I Kulüp Sigortaları; İngiltere’ de kendilerini kulüp olarak adlandıran, limited şirket esasına göre kurulan, karşılıklı sigorta şirketi niteliğinde, tüzel kişiliği haiz kuruluşlar tarafından yapılır³³. Her sigortalı donatan bir kulübün üyesidir; sigortalattığı geminin tonajına göre oy hakkı vardır ve kendini kulübün idare kuruluna seçtirebilir. Bu yüzden karşılıklılık esasına dayanan müşterek bir sigortalama türüdür.

³⁰ HAZELWOOD, s.8

³¹ ALGANTÜRK, s.23

³² ALGANTÜRK, s.3,

³³ ALGANTÜRK, D., “Kulüp sigortasının Nitelik ve Özellikleri”, Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan, Yıl 5, (1-4), s.116

Dünyanın en büyük on üç P&I Kulübü “Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği” adı altında Londra da örgütlenmiştir. Birliğin en önemli amacı, her kulübün taşıdığı riski, karşılıklı reasürans sağlayarak grup üyesi kulüpler arasında paylaşmaktır. Havuz Sözleşmesi (Pooling Agreement) adı verilen sözleşmeyle bu şartlar düzenlenir. Havuz sözleşmesinin etkisi, önemli denizcilik rizikoları karşısında dünya çapında birçok donatanı makul oranlarda riske paydaş etmektedir³⁴.

Kulüpler sigorta işini kar etmek amacıyla yapmazlar. Aksine kar amaçlı çalışan sigorta şirketlerine daha yüksek primler ödememek için, onlardan alacakları sigorta teminatını maliyetine sağlamak için çalışırlar³⁵. Bu da kulüp üyelerinden toplanan katkıları düşürür. Zarar gören üçüncü kişilerin açtıkları davalar sonucunda hükmedilen tazminatlar Kulüp bütçesinden ödenir; sonra bu harcamalar Kulübün bütün üyelerine katkı payı olarak paylaşılır. Böylece maliyetine yapmasa bile, kulüplerin reasürans masraflarını önemli ölçüde düşürür.

Kulüp Sigortası, kulüp tarafından üyenin ödediği prim karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen, üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflara karşı sigorta teminatı sağlar. Üyenin malvarlığında ortaya çıkan kanundan ve sözleşmeden doğan borçları kulüp üzerine alır. Kulüp Sigortası temel olarak karşılıklılık esasına dayandığından, uygulamada üyelerden birinin uğrayacağı zarar diğerlerine paylaşılır. Bu noktada kulübün bütçesi, üye donatanlardan veya üye gemi kiracılarından alınan primlerden oluşur. Tazminatın karşılanması için ön aidat (Advance Call) yeterli olmazsa ön aidatın belli bir yüzdesi olarak ek aidat (Supplementary Call) toplanır³⁶. Kulüp primleri hesaplanırken GRT başına ABD Doları olarak düşecek prim, donatanın işletmecilik anlayışı, geçmiş yıllar hasar talepleri, mürettebat ve geminin tipi, yaşı, bayrağı, sınıflandırma kuruluşu, faaliyet alanı göz önüne alınır. Kulüpler bu noktada kar amacı gütmeyip, kar amaçlı sigorta şirketlerine ödeyecekleri primden daha az miktarda aidat ödeyerek zararı tazmin etmeye çalışırlar.

³⁴ <http://www.igpandi.org/Group+Agreements/The+Pooling+Agreement> E.T.25.12.2013

³⁵ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, s.14

³⁶ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, s.33

Kulüp Ortaklık Sözleşmesinde kulüp yönetimi ve üyelerin ilişkilerini düzenleyen esaslar yer alır. Sözleşmeye göre genel kurul en yüksek yönetim organıdır. Kulübün yöneticilerini ve hesap kontrolörlerini seçer. Yıllık raporların ve bütçenin kabulü ve geçirilmesi hakkında karar verir. Kulüp kurallarının düzenler, yönetim kurulu ücretlerini tayin eder. Birliğin dağılması veya başka bir birlikle birleşmesi hakkında karar verir. Genel kurul, kurulun yönetim şekli ve oy kullanma esaslarının düzenlendiği Kuruluş Senedindeki şartlara karar verebilir³⁷.

Kulübün işlerini yerine getiren organı yönetim kuruldur. 70 yaşından küçük ve şirketinin mülkiyetinde kulübe kayıtlı asgari tonaj sahibi olan her üye, Yönetim Kuruluna seçilebilir veya atanabilir. Yılda dört kez toplanan Yönetim Kurulu, miktarı az olan maddi talepleri kabul eder, ihtilafların çözmeye çalışır, prim miktarını, kulüp harcamalarını, mali raporları belirler, reasürans imkanlarını düzenler, poliçe açılması ve kapanış senetleri, ihtiyatların kullanılması, yönetici ve idarecilerin ücretleri, personel alımı hakkında karar verir³⁸.

Kulüp yönetimleri, özel ve hukuki statüye sahip olan limited şirketler veya ortaklıklar tarafından sağlanır. Başlıca görevleri yönetim kurulu kararlarının icrası, primlerin toplanması, hesapların incelenmesi, temsilcilerin atanması, taleplerin incelenmesi ve ödenmesi, kayıtlar ve yatırımların devamlılığı, kayıt sertifikalarının imzalanması, poliçelerin imzalanması, Yönetim Kuruluna sunulacak raporların hazırlanması ve aday üyenin kulübe kabulü hakkında karar verilmesidir³⁹.

Kulüpler serbest kambiyo rejiminden yararlanmak ve yatırımlarını vergiden muaf tutmak için ikametgahlarını başka ülkelerde tescil ettirebilirler⁴⁰. Çoğunluğu Bermuda'da yeniden yapılanmıştır. Böylelikle kendilerine yönelen tazminat taleplerini, farklı para değerlerindeki düzensiz değişimlerden korurlar. Bu tip yapılanmalara Off-Shore Birlikler adı verilir. Off-Shore birlikler 1960'lı ve 1970'li yıllarda

³⁷ ALGANTÜRK, s.25-26-27, HAZELWOOD, S.J.;Law and Practice, s. 10-11-12

³⁸ ALGANTÜRK, s.28

³⁹ ALGANTÜRK s.28-29, HAZELWOOD, S.J.:Law and Practice s.13

⁴⁰ ALGANTÜRK, s.30

devalüasyonun, enflasyonun, döviz oranlarındaki düzensiz değişimlerin hızını kesmiştir⁴¹.

Dünyanın her yerinde kulüplerin hizmet vermesini kolaylaştırmak ve yerel gelişmelerden kulübü haberdar etmek için Kulüp Temsilcileri bulunur. Temsilciler, hasar meydana geldiğinde acil önlemler alınmasını, hasarın hafifletilmesini ve hasara sebep olayların araştırılmasını, yük hasarında sorveyin atanmasını veya mürettebat yaralanmasında tıbbi yardımların yapılmasını sağlarlar⁴².

Kulüp sigorta teminatını sağlayan donatan gemisini kulübe kayıt ettirmek suretiyle kulübün bir üyesi olarak kabul edilir. Marine Insurance Act m.5'e göre üyeliğe kabul edilen donatanın sigortalanabilir bir değere sahip olması gerekir⁴³. Bu bağlamda donatan tabiri; kulübe müşterek ve müteselsilen kaydedilen veya donatma iştirakindeki müşterek donatanların her birini, gemi sahibini, gemi hissedarlarını, chartererı, gemi işletmecisi veya yöneticisini, ipotek alacaklısını, gemi müteahhidini kapsayacak şekilde geniş yorumlanır⁴⁴. Bu nedenle çalışmamızda, yukarıda tüm sayılan kavramlar yerine “donatan” terimi kullanılacaktır.

Kulüplere giriş yapabilmek için öncesinde Üyelik Başvuru Formu adı verilen formun⁴⁵ eksiksiz doldurulması gerekir. Formda geminin adı, geminin bayrağı, tescil edildiği ülke, tescil edildiği liman, geminin yaşı, tipi, inşa yılı, brüt tescilli tonajı, üyenin adı, üyenin durumu (Kiracı, Sahibi vs.), adresi, sınıfı ve sınıf birliği, riziko başlangıç tarihi, mürettebat uyruğu, yöneticinin, brokerın, acentenin ad ve adresi, sigorta ayrıntıları bildirilmelidir.

Başvuran üye adayının mali gücü, tecrübesi, gemi sayısı, geminin yaşı, tipi ticari faaliyet alanı, üyenin kulübe kabulünü etkiler⁴⁶.

⁴¹ HAZELWOOD, S.J.;Law and Practice, s.12

⁴² HAZELWOOD, S.J.;Law and Practice s.15

⁴³ Mevzuatımızda da TTK m.1453 e göre de rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanlar, bu menfaatlerini mal sigortası ile teminat altına alabilirler.

⁴⁴ ALGANTÜRK, s.35

⁴⁵ Bkz. Ek:5

⁴⁶ ALGANTÜRK, s.91 dnt 323

1.3.KULÜP SİGORTASININ İÇ HUKUKUMUZDA NİTELİĞİ

Kulüp sigortası TTK’ da düzenlenmiş bir sigorta türü olmamakla beraber, özellikleri göz önüne alındığında genel olarak sorumluluk sigortaları kapsamında yer aldığını söylemek mümkün olabilecektir. Sorumluluk sigortalarında sigortacı, sigortalıya karşı tıpkı kulüp sigortalarında olduğu gibi, bir üçüncü kişi tarafından tazminat talebinde bulunulması halinde, sigortalının malvarlığını, bu tazminat talebinden kaynaklanması mümkün olumsuz sonuçlara karşı korur⁴⁷.

1.3.1.Özel Sigorta Olması

Sigorta hukuku ”özel sigorta hukuku” ve “sosyal sigorta hukuku” olmak üzere iki dala ayrılır. Sosyal sigortalar belirli bir halk topluluğunun sosyal güvenliklerini sağlamak amacıyla kanunla kurulan kamu kuruluşları aracılığıyla topluma sunulan ve çoğu kez yapılması zorunlu olan sigortalardır. Özel sigorta ise, münferit kişilerin özel çıkarlarının çeşitli tehlikelere karşı güvence altına alınması için kendi istekleriyle karşılıklı olarak meydana getirdikleri bir riziko teminatıdır⁴⁸. Özel sigortalar, sigorta şirketlerince yapılır⁴⁹.

Kulüp sigortasının özel sigorta kapsamına girmesinin çeşitli nedenleri vardır⁵⁰. Sigorta ilişkisi, kulüp ile kayıtlı olduğu kulüp arasında olan ve serbest iradelerini ifade eden sigorta sözleşmesine dayanır. Üyelere sağlanan teminat, sigorta sözleşmesi kapsamında, üyenin belirlediği rizikoları kapsayacak şekilde serbestçe belirlenir. Üye, işleyişi kendi çalışmasına uygun olan kulübe başvurarak teminattan yararlanır. Kulüp, karşılıklılık ilkesi uyarınca, kararlaştırılan prim ödendiği takdirde, güvence sağlar. Donatanlar, karşılıklı yardımlaşma prensibiyle kulüp oluşturdukları için, kulüp yönetiminin lüzumlu gördüğü yatırımlarda bulunmak zorundadırlar. Söz konusu sigortanın süresi, üye ile kulüp arasında belirlenmiş özel bir dönemi kapsar. Bu süre sigorta sözleşmesinin düzenlendiği yılın 20 Şubat tarihinden başlar, takip eden yılın 20

⁴⁷ ÜNAN,S. “Türk Sigorta Hukuku Bakımından Sorumluluk Sigortalarının Değerlendirilmesi” Sorumluluk Sigortaları Semineri, İktisadi Araştırmalar Vakfı,7/4/2006, İstanbul, s.37

⁴⁸ ÇEKER, M.; Sigorta Hukuku s.12

⁴⁹ BOZER, A. Sigorta Hukuku s.3

⁵⁰ ALGANTÜRK,D.; “Kulüp sigortasının Nitelik ve Özellikleri”, Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan, Yıl 5, (1-4), s.116

Şubat tarihinde sona erer. İngiliz hukukunda olduğu gibi, Türk hukukunda da söz konusu P&I sigortasını yapabilmek için tüzel kişiliği haiz olmak gerekmektedir⁵¹.

1.3.2.Karşılıklı Sigorta Olması

Kulüp Sigortalarında Donatanlar, tekne sigortası poliçesi dışında kalan sorumlulukları güvence altına almak için, karşılıklı yardımlaşma esasını gözeterek üye oldukları kulüplere prim yatırırlar. Poliçe yılı içerisinde yatırılan primler, giderlerin karşılandığı fonu oluşturur⁵². İç hukukumuzda TTK m.1402 uyarınca birden çok kişinin birleşerek, içlerinden herhangi birinin, belli bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda doğacak zararları tazmin etmeyi borçlanmaları karşılıklı sigorta olarak tanımlanmıştır. Karşılıklı sigorta faaliyeti ancak kooperatif şirket şeklinde yürütülebilir⁵³.

İç hukukumuzda Sigorta Murakebesi Kanunu 29/1 -2 ve Sigortacılık kanunu 15/1 ya göre Türkiye’de yerleşik gerçek ve tüzel kişilerin Türkiye’deki sigortalarını, münhasıran Türkiye’de faaliyette bulunan ruhsatlı sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmalarını zorunlu kılmıştır⁵⁴. Bununla birlikte madde devamında istisnai durumları sayılırken gemilerin sorumluluk sigortalarının da yurt dışında yapılabilmesine imkan verilmiştir.4490 sayılı kanunla kurulan Türk Uluslararası Gemi Siciline müseccel gemi veya yatların sigortasının da yurt dışında yaptırılması mümkündür⁵⁵.

1.3.3.Değişir Primli Sigorta Olması

Değişir prim esasına göre sigortalarda primlerin miktarı daima değişiklik gösterir. Belli bir süre içinde gerçekleşme ihtimali olan ancak meydana gelmediği takdirde tahsil edilen sigorta primleri iade edilir. Buna karşılık belli bir zaman içinde tahminlerin üzerinde zarar meydana gelirse bu takdirde ortakların ödedikleri prim miktarı artırılır.

⁵¹ Mevzuatımızda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1402 özel sigortacılık faaliyeti ile uğraşacak kişilerin kooperatif olması gerektiğini öngördüğünden, Türkiye’de P&I kulüp sigortası işleten şirketlerin kooperatif olarak kurulması gerekir. Yine 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu, Türkiye’de faaliyet gösterecek sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması gerektiğini belirtir.

⁵² **ALGANTÜRK**, s.117

⁵³ 7397 Sayılı Sigorta Murakebesi Kanunu M. 2/3 uyarınca sigorta şirketleri, ortak sayısı 200'den az olmamak üzere kooperatif şirketlerin tabi olduğu esaslara göre karşılıklı şirket olarak da kurulabilir.

⁵⁴ Ülkemizde ilk yerel P&I Kulübü 31.12.2013 tarihinde tescil edilen ve 18.02.2014 te faaliyete geçen Türk P&I A.Ş. adlı sigorta şirketidir.

⁵⁵ **CAN, M.**; Türk Özel Sigorta Hukuku, İmaj Yayıncılık, Ankara, Kasım 2007 ,s.228

Değişir prim esasına göre sigortada, sigorta ettiren, kooperatif şirketin hem ortağı hem müşterisidir. Söz konusu sigorta, karşılıklı sigorta şirketleri tarafından yapılmakta olup, karşılıklı sigorta da mevzuatımızda⁵⁶ kooperatif şeklinde kurulur ve tüzel kişiliği vardır⁵⁷. Karşılıklı sigorta esasına dayalı olarak kurulan ve tüzel kişiliği haiz olan P&I Kulüplerince, kayıtlı gemilerin cinsi, tonajı, hasar durumu, taşıma şekli değerlendirilip, riskler hesaplanarak her üyenin ödeyeceği prim belirlendiğinden, kulüp sigortalarını değişir primli sigorta olarak nitelemek mümkündür⁵⁸.

1.3.4.Mali Mesuliyet Sigortası- Zarar Sigortası- Pasif Sigorta Olması

Kulüp Sigortası aynı zamanda bir mali sorumluluk sigortasıdır. Üye, bu tip sigorta ile zarar gören üçüncü şahısların hem malına hem canına verilecek zararlar nedeniyle malvarlığında meydana gelmesi muhtemel eksilmeyi güvenceye alır⁵⁹. Kulübün, üyenin malvarlığında iradesi dışında meydana gelecek azalmayı karşılama yükümlülüğü, söz konusu sigortayı bu klasmanda zarar⁶⁰ sigortası haline getirir. Zarar sigortaları kendi içlerinde aktif ve pasif zarar sigortaları olarak nitelenirler. Pasif sigortalar, kişinin malvarlığında meydana gelecek pasiflerdeki artışlara karşı sigorta himayesi sağladığından kulüp sigortası aynı zamanda bir pasif sigortasıdır⁶¹. Bu kapsamda himaye altına alınan zararlar borçlar ve bazı zorunlu masraflardır⁶².

1.3.5.İhtiyari Sigorta Olması

Kulüp sigortası, üyenin kendi malvarlığını koruması amacını güttüğünden, yapılması üyenin inisiyatifinde olan bir sigortadır. Bu nedenle ihtiyari bir sigortadır⁶³. Ancak taraf olunan uluslararası sözleşmeler ışığında donatanlara belli şartlar altında P&I sigortası yapma zorunluluğu getirildiğinden, kulüp sigortasının ihtiyari olma özelliğini yitirmiş olduğu kanaatindeyiz.

⁵⁶ TTK m.1402.

⁵⁷ **BOZER,A.**; Sigorta Hukuku Genel Hükümler, Bazı Sigorta Türleri, Şubat 2004, Ankara, s.26

⁵⁸ **ALGANTÜRK**, s.82

⁵⁹ **ALGANTÜRK**, s.84

⁶⁰ **ALGANTÜRK**, s.84

⁶¹ **KUBİLAY, H**, Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, Fakülteler Kitabevi, İzmir, 2003,s.105.

⁶² **CAN**, s.157

⁶³ **ALGANTÜRK**, s.86

1.3.6.Kendi Hesabına Sigorta

Üye, kulüp teminatına dahil olan menfaatini kendi namına ve hesabına sigorta ettirerek hem akdin tarafı, hem de menfaatin taşıyıcısı olduğundan kendi hesabına sigortadır⁶⁴.

1.4.KULÜPLERİN SAĞLADIĞI TEMİNATIN KAPSAMI

Kulüpler başlıca; koruma, tazmin, navlun, sürastarya, müdafaa, grev, savaş sınıflarına göre teminat sağlar. Üyeler isterlerse bu sınıfların tümünü sigorta kapsamına alabilir, dilerse istediği klası teminat dışında bırakabilir. ⁶⁵Donatan, gemi kiracısı, gemi müdürü, işletmecisi; taşıdığı sıfat sebebiyle kulübün genel teminat kurallarını ve kanuni imkanlarını tadil veya tashih edemez⁶⁶.

Günümüzde Koruma Teminatı; hastalık, ölüm ve yaralanmalardan doğan sorumluluk, sözleşmeden doğan sorumluluk, gemi adamlarının iadesi, ikame masrafları, kişisel eşyaları hakkında sorumluluk, liman sapma masrafları, can kurtarma, çatmadan doğan sorumluluk, sabit ve yüzer cisimlere verilen hasar, karantina masrafları, çekmeden doğan sorumluluk, batığın-enkazın kaldırılmasını teminat altına alır. Tazmin Teminatı ise; yükün taşınmasından doğan hasar, çatma halinde yüke gelen zarar, müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları, petrol taşınması, cezalar, dava ve emek masrafları, Omnibus Kuralı⁶⁷ ve buna bağlı sorumlulukları teminat altına alır. Grev, navlun, demuraj, savaş rizikoları ayrı teminat altında, ek primler ödenerek veya sadece bu rizikolara karşı teminat veren kulüplerce teminat altına alınır.

Tüm bunların yanı sıra, kulüplerin teminat altına almaktan kaçındıkları rizikolar da bulunmaktadır. Sınai ticari, tıbbi veya ilmi amaçlarla kullanılmadığı süreç; patlayıcı, zehirli, nükleer veya radyoaktif emtia artıklarının taşınmasından doğan sorumluluklara karşı sigorta teminatı sağlanmaz. Lloyd's Standart poliçesinin harp

⁶⁴ **ALGANTÜRK** s.86

⁶⁵ **ALGANTÜRK**, s.43

⁶⁶ **ALGANTÜRK**, s 75-76

⁶⁷ Kulübe kayıtlı geminin işletme veya yönetimine ilişkin rizikoların gerçekleşmesiyle meydana gelen hasarın, sorumlulukların, masrafların ve harcamaların kulüp yönetim kurulunun nihai takdir yetkisine bağlı kalınarak ödeneceğini öngörür. **SKULD**, Statutes And Rules 2014, Rule 46/1, **North Of England P&I Association**, P&I Rules 2014-2015

istisna klotu kapsamındaki durumlarda zarar ziyan sorumluluklarında teminat sağlanmaz. Kulüp kurallarında belirtilmediği sürece, kayıtlı geminin ve teçhizatının uğrayacağı zararları teminat altına alınmaz. Navlun sözleşmesinin iptali, yolcuların hareket veya varış limanlarına geri gönderilmesi, yolcuların kaza mahalinde ikamesi için yapılan masraflar teminat kapsamında değildir. Geminin kanuni olmayan işlerde kullanılması veya bildirilen kullanılış şekline aykırı olarak kullanılmasından doğan zararlar da teminat kapsamına girmez. Çifte sigortalama durumunda mükerrer tazminat talep edilemez. Ödenmeyen kira veya yakıt bedelleri, yükle ilgili kiracı yolsuzlukları teminat kapsamına alınmaz.

1.4.1.Kulübe Kayıtlı Gemideki Gemi Adamlarının ve Üçüncü Kişilerle İlgili Teminatlar

Kulübe kayıtlı gemide veya civarında bulunan gemi adamları veya üçüncü şahıslar⁶⁸, geminin kusurlu seferinden, sevk ve idaresinden, gemiyi işletenlerin ihmalden dolayı yaralanır, hastalanır veya ölürse, bu durumların kanuni sonuçlarından, mevzuattan kaynaklanan, toplu veya özel antlaşmaların neticesinde ortaya çıkan masraflar (tedavi, cenaze, nakil masrafları), sapmadan doğan yakıt, sigorta, ücret ve liman masrafları⁶⁹ Kulüp Sigortası teminatı kapsamındadır⁷⁰.Yine hukuki gerekçe ile bu kişilerin ülkesine iadesi ve yerine gelenlerin ikamesi masrafları da Sigorta kapsamına dahildir. Bu kişilerin deniz kazası sonucunda eşyaları kaybolduğu veya hasara uğradığı takdirde ödenen masraflar da teminat kapsamındadır. Ancak bu noktada personelin eşyalarının kaybı veya zararı için ödenecek teminat hakkaniyet ölçütünde olmalıdır. Örneğin yolcuların lüks eşyalarının uğradığı zarardan dolayı ödenecek tazminat miktarı yüksek iken, benzer durum personelin zarar gören eşyaları için geçerli olmayacaktır⁷¹.

⁶⁸ Üçüncü şahıs deyimiyle gemiye gelen, giden herhangi bir ilgili yükleme-boşaltma işçisi, tamirci, yakıt veren kişiler, limanla ilgili tüm görevliler, kaçaklar ve yolcular girer. **İNCEDİKEN**, s.30

⁶⁹ **ALGANTÜRK**, s.46

⁷⁰ **SKULD P&I Rules 2015**, Rule19/1,19/2,19/3,19/4,19/5; **The London P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/2, 9/3, 9/4, 9/9; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule 19/1,19/3,19/4,19/5; **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016**, Rule 25(i), 25(ii), 25(iii)

⁷¹ **İNCEDİKEN**, s.30

1.4.2.Çatmadan Doğan Sorumluluk Teminatı

Kulübe kayıtlı olan geminin çattığı herhangi bir diğer geminin veya diğer gemide bulunan eşyaların uğradığı zarar tazmininin $\frac{1}{4}$ ü ile, tekne sigortacısının sigorta değerini aştığı durumlarda sorumlu olmadığı miktar Kulüp Sigortası kapsamına girer⁷².

Gemilerden birinin kusurlu olması halinde kusursuz geminin zararının $\frac{3}{4}$ ünü kusurlu geminin tekne sigortacısı, kalan $\frac{1}{4}$ ü de Kulüp tazmin eder. Her iki geminin müşterek kusurunun bulunması halinde her birinin sorumluluğu, tespit edilen kusur oranlarına göre belirlenir ve donatanlar birbirlerine kusurları oranında ödemede bulunurlar. Sorumluluk yüzdelerinin saptanmasından sonra kulüp kuralları ve tekne poliçeleri uyarınca gemilerden birinin veya her ikisinin de sorumlulukları geminin değeri ile sınırlanmışsa, sigortacılar “cross liability” denilen karşılıklı sorumluluk esasına dayanarak ödemede bulunurlar.

Çatmadan doğan zarar sonucunda enkaz halindeki geminin kaldırılması, nakledilmesi, boşaltılması, işaretlenmesi, hasarın giderilmesi, tamir süresince geminin iş kaybı, çevreye verilen zararlar kulüp sigortasınca karşılanır.

Kulüp sigorta teminatı ile çatmadan dolayı diğer geminin veya diğer gemideki eşyaların uğradığı zarardan, eşya için yapılan müşterek avarya katılma payları ve kurtarma masraflarına katılma paylarından, yükün gecikmesinden doğan zarardan, sözleşmeyle kararlaştırılan kurtarma ücretinden doğan sorumluluğunun $\frac{1}{4}$ ü karşılanır⁷³.

Çatışan gemiler aynı donatana ait veya aynı işletme bünyesinde çalışıyor ise, olası bir çatma durumunda, çatan gemiler sanki farklı donatanlara ait veya farklı işletme bünyesinde çalışıyormuş gibi kabul edilirler ve Kulüp teminatından faydalanırlar. Doktrinde bu duruma Kardeş Gemi Klozu (Sister Ship Clause) adı verilir⁷⁴.

⁷² **ÜLGENER, F.** Çatma Halinde Ödenecek Tazminat Bakımından Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları (**künyesi eksik**) **SKULD P&I Rules 2015**, Rule19/10;**TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/13; **TheNorth of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule 19/10, **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016**, Rule 25(v)

⁷³ **ALGANTÜRK**, Kulüp sigortasının Nitelik ve Özellikleri, Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan, Yıl 5, (1-4) s.103

⁷⁴ **SKULD P&I Rules 2014**, Rule12/5.1; **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2014/2015**, Rule 25/ V (g)

1.4.3.Kayıtlı Gemideki Yükün Ziya ve Hasar Teminatı

Hasar, yükün ekonomik değerinin azalması, amacına uygun surette kullanılma olanağının veya yeteneğinin azalmış veya kısıtlanmış olması demektir⁷⁵. Geçici bir kötüleşme ise ancak devamlı bir değer azalmasına yol açtığı takdirde hasar teşkil eder⁷⁶. Ziya ise taşıyanın, taşımak üzere teslim aldığı yükü, geminin varma limanına ulaşmasından sonra belli süre içerisinde hak sahibine teslim edememesini ifade eder⁷⁷.

Kulüp kuralları, gemideki yükün ziya ve hasarını da sigorta kapsamına almaktadır⁷⁸. Kayıtlı gemideki yükün ziya ve hasarından doğan tazminatın hesaplanmasında Lahey/ Visby ve Hamburg Kurallarında Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) hesap birimi kabul edilmiştir. Taşıyanın, yükün ziya ve hasarından doğan sorumluluğu, parça ve ünite başına 666,67 ÖÇH veya ziya ve hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının her kilogramı için 2 ÖÇH’ na karşılık gelen tutarın yüksek olanı ile sınırlıdır. Lahey kuralları ile kabul edilen taşıyanın sınırlı sorumluluğu ilkesi, kuralları benimseyen ülkelerin iç hukuklarına da geçmiştir.

Taşıyan, ziyada, ziyaa uğrayan eşyanın varma limanında boşaltmanın başladığı tarihteki ticari değerini, hasarda ise eşyanın hasarlı haldeki satış değeri ile varma limanında boşaltmanın başladığı tarihteki ticari değeri arasındaki farkı, masraflar indirildikten sonra tazmin eder.^{79*80}

Kayıtlı gemideki yüke gelen ziya ve hasarın çatmadan doğması durumunda, donatanın sorumlu tutulduğu hallerde Kulüp teminatı bu zararı da kapsar.⁸¹

⁷⁵ **SÖZER, B.**; Deniz Ticareti Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012,s.662

⁷⁶ **MİNELİLER,Z.** “Deniz Yoluyla taşımada yükün ziya ve hasarından doğan sınırlı sorumluluk”, 9 Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi cilt 9, özel sayı 2007 s.961-962.**YAZICIOĞLU, E.**, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu s.76-77, **ÇAĞA,C**, Deniz Ticareti Hukuku II,XII Levha Yayınları, İstanbul 2009, s.29

⁷⁷ **YAZICIOĞLU**; s.74,**ÇAĞA C.II**, s.126;

⁷⁸ **SKULD P&I Rules 2015**, Rule19/17;**TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/19; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule19/17, **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016**, Rule 17

⁷⁹ **YAZICIOĞLU**, s.146

⁸⁰ Tazmin yükümlülüğünün ticari değerle sınırlandırılması, sadece eşyanın ziya veya hasara uğramasından doğan sorumluluk için geçerlidir. Diğer sebeplerden doğan ziya ve hasar durumlarında sorumlulukta uygulanmaz. **ÇAĞA C II**, s.146

⁸¹ **ALGANTÜRK**, s.55; **UK P&I Rules & Bye- Laws**,2010, Rule 2/17.f, Rule: 2/18

1.4.4.Sabit ve Yüzer Cisimlere Çarpmadan Doğan Sorumluluk Teminatı

Kulübe kayıtlı geminin liman, iskele, rıhtım, dok, dalgakıran, deniz altındaki telefon kabloları, boru hatları gibi gemi dışında sabit veya yüzer cisimlere çarpmasından dolayı bunlara ve taşıdığı yüke verdiği zararı Kulüp Sigortası teminat altına almaktadır⁸².

1.4.5.Kayıtlı Gemideki Yükün Müşterek Avarya Payı veya Kurtarma Masrafları İle İlgili Teminat

Taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle kayıtlı gemideki yükün müşterek avarya payı, kurtarma masrafları veya özel masrafları tahsil edilememesi durumunda ve varma limanındaki hesaplamalara göre müşterek avarya değerinin tekne poliçesi değerinin üstünde olması halinde kalan kısmı Kulüp Sigortası tarafından karşılanacaktır⁸³.

1.4.6.Hayat Kurtarma Ödülü Teminatı

Denizde can kurtarma ile ilgili masraflar, tekne sigortacısının, yük sahibinin veya yük sigortacılarının karşılayamayacağı kadar yüksek olduğunda, Kulüp Sigortası kapsamına dahil edilir⁸⁴.

1.4.7.Savunma Masrafları Teminatı

Sigorta teminatı kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesinden sonra, Kulübün yazılı onayını almak şartı ile sorumlulukların azaltılması, harcamaların önlenmesi, avukat ve bilirkişi ücretlerinin ödenmesi için yapılan hukuki masrafları Kulüp Teminatı kapsamında karşılanmaktadır⁸⁵.

⁸² ALGANTÜRK, s.51, İNCEDİKEN s.32 **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(v)

⁸³ ALGANTÜRK, D.; 23.03.2012 “Sorumluluk Teminatları” ,Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu s. 107, Milli Reasürans A.Ş,Özdil Basımevi İstanbul, **SKULD P&I Rules** 2015, Rule19/18;**TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/20; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule 19/18, **Steamship Mutual Rules andList of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(xiii),25(vi) (f)

⁸⁴ ALGANTÜRK, s.48, **North of England P&I Association Limited**, P&I Rules 2015-2016,Rule 19/7; **SKULD P&I Rules** 2015, Rule19/7;**TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule9/10; **SteamshipMutual Rules andList of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(iv)

⁸⁵ ALGANTÜRK, s.48, **SKULD P&I Rules** 2015, Rule19/20;**TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016,

1.4.8.Enkazın Kaldırılması Masrafları Teminatı

2007 tarihli Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu ile taraf devletler⁸⁶ 300 groston veya yukarısı gemilerin milli ve milletlerarası sorumluluk rejimine uygun olarak ve her halükarda deniz alacaklarının sınırlandırılmasıyla ilgili konvansiyondaki⁸⁷ sınırı aşmayacak şekilde, sorumluluğun karşılanması amacıyla sigorta teminatı, banka garantisi ya da benzer mali kuruluşlardan alınan diğer mali güvencelerin sağlanmasını kararlaştırmışlardır.

Kulübe kayıtlı gemi, çatmadan veya bir başka sebepten dolayı enkaz haine gelmişse, donatan batığı temizlemekten, batmış geminin içinde çevreye zarar verici yakıt, boya, asit gibi yüklerin çıkartılmasından sorumludur⁸⁸. Bu durumda enkazın yükseltilmesi, kaldırılması, imhası, işaretlenmesi, ışıklandırılması, bu konudaki hazırlık çalışmalarına ait masraflar ve tüm bu çalışmalar esnasında yaşanan olumsuzluklardan dolayı çevreye verilen zararlar Kulüp Sigortası teminatı altındadır⁸⁹. Kıymetlendirilen malzeme ve enkazın değeri, yapılan masraflardan indirilerek net zarar kulüpten tahsil edilir⁹⁰.

1.4.9.Sözleşmeden Doğan Sorumluluklar ve Tazminatlar

Üyelerin kulüplerden talep ettikleri hizmetler karşılığında, ölüm, yaralanma, hastalanma veya mala gelen zıya ve hasardan sorumlu olmayı⁹¹ garanti eden akdi sorumluluklar altına girmesi halleri Kulüp Sigortası teminatı altındadır⁹². Bunun için

Rule9/27; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule19/20; **SteamshipMutual Rules andList of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(xx)(a),(b)

⁸⁶ Türkiye 28.02.1980 tarihli ve 8/493 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile konvansiyona katılmayı onaylamıştır.

⁸⁷ Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonunu tadil eden 1996 tarihli Protokol

⁸⁸ **İNCEDİKEN**, s.33

⁸⁹ **ACAR S.**, Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı, İstanbul Barosu Dergisi C:80,S2 Yıl 2006, s641; **SKULD P&I Rules** 2015, Rule19/14; **TheLondon P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/18; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule 19/14, **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(xi)

⁹⁰ **ALGANTÜRK** s.53

⁹¹ **ALGANTÜRK,D.**; “Sorumluluk Teminatları” s.108

⁹² **North of England P&I Association Limited**, P&I Rules 2015/2016, Rule 19/16; **SKULD P&I Rules** 2015, Rule19/16;

bazı şartların yerine getirilmesi gerekir⁹³. Öncelikle üyenin sorumluluklarını içeren sözleşme kulüp yöneticileri tarafından onaylanmalı veya onaylanacağı bildirilmelidir. Kulübün sözleşme için öne süreceği tadil ve teklifler de üye tarafından kabul edilmelidir. Şayet Kulüp yöneticileri sözleşmeyi iptal ederse üye bu iptal kararına uymalıdır.

1.4.10.Sapmadan Doğan Masraflar

Kaçak kişilerin, hastalanan ve yaralanan gemi adamlarının karaya çıkartılması için rotadan sapılması ve en yakın limana çıkartılması ile ilgili olarak yapılan yakıt, ücret, iase, sigorta gibi masraflar Kulüp Sigortası tarafından karşılanmaktadır⁹⁴.

1.4.11.Karantina Masrafları

Kulübe kayıtlı gemi, varış limanında karantina mecburiyeti olduğunu bilmiyorsa veya bilme zorunluluğu içerisinde değilse, bulaşıcı bir hastalık durumunda yapılacak olan karantina masrafları, karantina amacıyla rotadan sapma, belirtilen istasyona yönelme ve liman giriş-çıkış masrafları, iase masrafları, Kulüp Sigortası tarafından karşılanacaktır⁹⁵.

1.4.12.Çekmeden Doğan Sorumluluklar

Kulübe kayıtlı geminin mutad liman çekimi esnasında, üyenin sorumlu olduğu zararlar kapsamında başkalarına zarar verilirse, söz konusu zarar Kulüp sigortası tarafından karşılanacaktır. Zararın karşılanabilmesi için hasar tekne poliçesi kapsamında olmamalı, üyenin mutad çekmeden doğan sorumlulukları Kulüp tarafından makul bulunmalı, ancak mutad olmayan çekmeden doğan sorumluluklarda çekme sözleşme şartları kulüp yöneticilerine bildirilmeli ve onay alınmalıdır⁹⁶.

⁹³ ALGANTÜRK, s.53

⁹⁴ ALGANTÜRK, s.47; SKULD P&I Rules 2015, Rule19/6;The London P&I Club, Rules 2015/2016, Rule 9/7; The North of England P&I Association Limited, Rules2015/2016, Rule 19/6; Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016, Rule 25(xii)

⁹⁵ ALGANTÜRK, s.54; North of England P&I Association Limited P&I Rules 2015-16, Rule:19/9, SteamshipLondon Rules 2014, Rule 25 xii; SKULD P&I Rules 2015, Rule19/19;TheLondon P&I Club, Rules 2015/2016, Rule 9/12

⁹⁶ ALGANTÜRK,s.52, North of England P&I Associaton Limited P&I Rules 2015/2016, Rule 19/15, London Clas P&I Rules and Correspondants 2013-14 Rule 3.10.1, SKULD P&I Rules 2015

1.4.13.Cezalar

Üyelerin ödemeye mecbur kaldığı muhtelif cezalar, kanunların veya yönetmeliklerin ihlalden doğan, yetkili mahkeme veya idari makamların verdiği cezalardır. Bunlar; işyeri mevzuatına ve çalışma şartlarına uymamaktan, kanunları ihlalden, kaçakçılıktan, gemiye ve taşınan yüke ait evraklar üzerinde bilgi değiştirmekten, evrak eksikliğinden doğan cezalardır. Bu cezalardan üye, kayıtlı geminin gemi adamları ve üyenin sorumluluğundaki 3. kişiler sorumludur. Söz konusu cezaların Kulüpler tarafından ödenebilmesi için cezayı üyenin kanunen tazmin etmekle yükümlü olması veya kulübün onayını alarak gemi adamlarının sorumlu olduğu bu cezayı tazmin etmesi gerekir⁹⁷.

1.4.14.Petrol Taşımadan Doğan Sorumluluk Teminatı⁹⁸

1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve Sözleşmeyi tadil eden 1992 Protokolü (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and 1992 Protocol –CLC-92) m.7/I uyarınca, konvansiyona taraf olan devlette tescil edilen ve 2000 tondan fazla akaryakıt yükü taşıyan geminin donatanı, konvansiyon gereğince kirlenmeden doğan sorumluluğu karşılamak için bir sigorta yaptırmalı veya bir banka garantisi veya bir uluslararası tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş bir sertifika gibi başlıca bir mali güvenceyi vermekle yükümlüdür.⁹⁹Söz konusu zorunlu sigorta teminatı kulüp sigortası tarafından sağlanacaktır. Konvansiyonun 7. maddesi 8. fıkrası uyarınca da kirlenme zararları sebebiyle her çeşit tazminat talebi, belli şartlar altında doğrudan sigortacıya karşı ileri sürülebilecektir.

Rule 19/15, **Steamship Mutual Rules andList of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(ix)**The London P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/16

⁹⁷ **ALGANTÜRK** s.67; **SKULD** P&I Rules 2015, Rule19/19;**The London P&I Club**, Rules 2015/2016, Rule 9/23; **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule19/19; **Steamship Mutual Rules andList of Correspondents** 2015/2016, Rule 25(xvi)

⁹⁸ Konu hakkında ayrıntılı incelememiz, çalışmamızın ikinci bölümünde aktarılacaktır.

⁹⁹ **KENDER,R.**, “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası” Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni Yıl 24, 2004, s.586

Külüp sigorta teminatları deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluk hakkında sınırlı bir teminat sağlar. Şayet akaryakıt kirliliğinden doğan sorumluluk 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve Sözleşmeyi tadil eden 1992 Protokolü (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and 1992 Protocol -CLC 92)'nde öngörülen sınırı aşarsa, 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslar Arası Sözleşme ve Sözleşmeyi tadil eden 1992 Protokolü (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 and 1992 Protocol-FUND 92) ve Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin (1992) 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage,1992) uyarınca aşkın zararı karşılamak amacıyla, taraf devletlerin ithalatçıların katkılarıyla oluşturulan ek kaynaklara başvurulacaktır¹⁰⁰. Söz konusu sözleşmeler çalışmamızın ikinci bölümünde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

¹⁰⁰ALGANTÜRK s. 62

İKİNCİ BÖLÜM

2.DENİZ KİRLENMESİ VE SEBEP OLDUĞU ZARARLAR VE SORUMLULUK

2.1.DENİZ KİRLENMESİ

Denizler karadan ve atmosferden, deniz yatağından, gemicilik faaliyetlerinden ve denizlerde atık depolamadan kaynaklı kirlenmeye maruz kalmaktadır. Bu sebepleri üç ana başlık altında toplamak mümkündür. Hava taşıtlarından denize atılan yağlı atıklar ile sanayi veya şehir bölgelerindeki hava kirliliğinin sudaki maddelerle birleşmesi sonucu oluşan kirlilik, denizlerin havadan kirlenmesidir. Yerleşim merkezlerinden denizlere dökülen çöpler, pis sular, kanalizasyon atıkları, sanayi tesislerinden salınan kimyasal maddeler ve atıklar, zehirli tarım ilaçlarının suya karışması, deniz kıyısında kurulmuş termik ve nükleer enerji santrallerinin doğal dengeyi bozması ve turizm faaliyetlerinin sebep olduğu kirlilik, denizlerin karadan kirlenmesini teşkil eder. Denizlerde seyreden gemilerden bırakılan akaryakıt ve çöplerin, tanker kazalarında denize dökülen ağır hidrokarbonların, gemilerin yükleme boşaltma işlemleri sırasında tankerlerinin yıkanması sonucu meydana gelen atıkların, deniz araştırmalarının, askeri faaliyetlerin, su ürünleri elde etme yöntemlerinin sebep olduğu kirlilik ise, denizlerin denizlerden kirlenmesidir¹⁰¹.

1982 tarihli Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda (United Nations Convention on The Law of the Sea) deniz kirliliği kavramı en gelişmiş haliyle şu şekilde ele alınmıştır:

“Deniz çevresinin kirlenmesi, canlı kaynaklara ve deniz hayatına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlı kullanımı da dahil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve güzellikleri azaltma gibi zararlı etkileri olan veya olması ihtimali olan maddelerin veya enerjinin, insanlarca doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere deniz çevresine sokulması demektir.”

¹⁰¹ ZİLELİOĞLU H.; “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Prof. Dr. Jale AKİPEK’ e Armağan,507-533, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Konya, 1991

Konvansiyonda yapılan tanımlamaya göre, deniz, çevresinde bağlantılı olan ilişkiler sistemi içinde bir bütün olarak algılanarak deniz kirliliği kavramı geniş yorumlanmıştır.

Mevzuatımızdaki 2872 sayılı Çevre Kanununda deniz kirliliği özel olarak tanımlanmadığından, kanundaki çevre kirliliği teriminden¹⁰² yola çıkılarak deniz kirliliği için aşağıdaki tanımlamaya varılabilir¹⁰³:

“İnsanları her türlü faaliyetleri sonucu, denizlerde meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların deniz çevresinde meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlardır.”

2.1.1.Deniz Kirliliğinin Yol Açtığı Kirlenme Zararları ve Kapsamı

Kirlilik zararının tanımı Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC-92)¹⁰⁴ ve Fon Sözleşmesi (FUND-92)¹⁰⁵ tarafından şu şekilde belirlenmiştir:

“Kirlilik zararı:

a)Gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan petrolün sebep olduğu bulaşmanın(bozulmanın), bulaşmadan kaynaklanan kar kaybı dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski hale döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyeti ile sınırlandırılması şartıyla, petrolü taşıyan gemi dışında meydana getirdiği bütün zarar ve ziyanları ifade eder;

¹⁰² Çevre Kanunu 2. maddesinde çevre kirliliği şu şekilde tanımlanmıştır: *“İnsanların her türlü faaliyetleri sonucu havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların çevrede meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlar.”*

¹⁰³ TÜTÜNCÜ, A.N.; Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, s.8, Beta Yayıncılık, İstanbul Mayıs 2004

¹⁰⁴ 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve Sözleşmeyi tadil eden 1992 Protokolü (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and 1992 Protocol -CLC 92)

¹⁰⁵ 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme ve Sözleşmeyi tadil eden 1992 Protokolü (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 and 1992 Protocol FUND-92)

b)Koruma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu zarar veya ziyanlarda buna dahildir.”

Yapılan tanımlama uyarınca deniz kirliliği sonucunda üç tip zarar meydana gelmektedir. Bunlardan birincisi gemiden sızan veya bırakılan hidrokarbonların bulaşarak gemi dışında sebep olduğu hasarlardır. Diğer önleme tedbirlerinden doğan masraflardır. Sonuncusu önleme tedbirlerinin yol açtığı zararlardır. Sözleşme, zararın oluşumunu bulaşma esasına bağlayarak kendisini sınırlamıştır.

2.1.1.1.Gemilerden Sızan Veya Bırakılan Petrolün Bulaşması İle Meydana Gelen Zararlar

Petrolün bulaşması ile meydana gelen zararlar çok çeşitlidir. Kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi için yapılan masraflar, kirlenen denizin ve kıyıların, plajların eski duruma gelmeleri için yapılan masraflar, temizleme işlemleri bitene kadarki süre içinde yoksun kalınan gelirden doğan masraflar, kirlenmeden doğan daimi gelir kayıpları, deniz çevresindeki arazi ve plajlardan ticari olmayan şekilde yararlanma imkanının ortadan kalkması, bulaşmanın eşyaya verdiği zararlar, denizdeki bitki ve hayvan yaşamına verilen zararlar, turizm merkezlerinde aksayan faaliyetlerden doğan maddi zararlar, balıkçı takımlarının ve iskelelerin petrol bulaşmasından etkilenmesi, mahalli idaredeki vergi gelir kaybı bu kapsamdadır¹⁰⁶.

2.1.1.2.Önleme Tedbirlerinden Doğan Masraflar

Önleme tedbirleri CLC-92’ ye göre bir olayın meydana gelmesinden sonra kirlenme zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için herhangi bir şahıs tarafından alınan makul tedbirlerdir¹⁰⁷. Tanker kazaları sonrasında gemiden petrol sızmasını önlemek için teknedeki delikleri kapatmak, petrol dökülmesi ile mücadele için kimyasal çözücüler kullanmak bu tedbirlere örnek teşkil eder¹⁰⁸. Önleme tedbirlerinin 3 hususu vardır. Birincisi, tedbirlerin ilgili şahıslarca alınmasıdır. İkincisi, tedbirlerin kirlenmeyi önleme veya azaltma amacı gütmesidir. Üçüncüsü, kaza meydana geldikten sonra,

¹⁰⁶ KARA, s.184

¹⁰⁷ CLC-92, m.1/7

¹⁰⁸ KARA, s.190

sadece kirlenmeye ilişkin makul tedbirlerin masrafları tazmin edilmelidir¹⁰⁹. Önleme tedbirlerinin kirlenme zararı olarak kabul edilmesi için makul olması zorunludur. Makul olma ise her olayın şartları objektif olarak değerlendirilerek belirlenir ve bu önlemlerin söz konusu tehditle bağlantılı olması beklenir. Kurtarma masrafları genellikle çok yüksek olmakla birlikte, masrafların kurtarma masrafı mı yoksa önleme masrafı mı olduğu ayrımı, kurtarmada amaçlanan başarının gerçekleşip gerçekleşmediği hususları, tazminat ödenmesi şekli bakımından önem taşımaktadır.

2.1.1.3.Önleme Tedbirlerinden Doğan Zararlar

Tüm bunları takiben, önleme tedbirlerinin yol açtığı zararlar da kirlenme zararları kapsamında değerlendirilmiştir. Makul tedbirlerin uygulanması esnasında kusurlu davranışların meydana gelmesi ile yeni zararlar meydana gelebilmektedir. Örneğin yük sızdıran tankerin römorkör vasıtasıyla açığa çekilirken tekrar çatmaya uğraması ile kirliliği arttırması ve yüzen veya hareketsiz cisimlere zarar verilmesi, petrol temizleyici kimyasal maddelerin çevreye zehir saçması, bulaşması, patlama, yangınlar bu klasmandadır¹¹⁰. Kurtarma faaliyetleri çerçevesinde gemi ve yük kurtarılmaya çalışılırken de kirlenme meydana gelebilir veya var olan kirlilik artış gösterebilir

Petrol kirliliğini önlemeye yönelik tedbirlerin alınması esnasında ve oluşan kirlilik sonrasında, bireylerde egzema, solunum güçlüğü, göz ve boğaz enfeksiyonları gibi cismani zararlar ortaya çıkabilmektedir¹¹¹. Buna bağlı olarak zarara uğrayan kişilerde manevi acı ve psikolojik sıkıntılar da görülebilmektedir.

¹⁰⁹ KARA, s.189

¹¹⁰ KARA, s.193

¹¹¹ KARA, s.185,

2.2.GEMİLERDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİNİN ÇEŞİTLERİ

Denizlerin denizden kirletilmesi konusunda; akaryakıt, insan atığı ve çöplerin denize boşaltılması, tanker kazalarında denizlere tonlarca akaryakıt salınması, yükleme-boşaltma ve temizleme işlemleri esnasında tankların yıkanması, deniz dibi araştırmaları, su ürünleri elde etme yöntemleri, askeri faaliyetler ve savaşlar en önemli etkenlerdir¹¹². Çalışma alanımızı teşkil etmesi bakımından petrol ve petrolden doğan zararların türleri üzerinde durulacaktır. Petrol kirliliğinden doğan zararlar bakımından temel aldığımız düzenleme, CLC-92'dir.

2.2.1.Petrol Kavramı

Yüzyılımızın en önemli enerji kaynaklarından biri olması sebebiyle petrolün dünya ticaret hacmi yüksektir. Petrol kavramı, CLC-92 veFUND-92 Sözleşmelerinde şu şekilde tanımlanmıştır:

“Petrol sözü gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan dayanıklı (buharlaşma derecesi yüksek) petrolü, özellikle ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi mineralleri ifade etmektedir.”

Petrokimya sanayiinin gelişmesi ile petrol ürünlerinin kullanımı yaygınlaşmış ve her geçen gün artan petrol ihracatı, beraberinde farklı kategorilerdeki tankerlerin inşasının da artmasına sebep olmuştur¹¹³. Son beş yılda denize dökülen petrol 26.000 ton olup, 1970'ten bu yana tanker kazalarından dolayı denize dökülen petrol miktarı yaklaşık 5.74 milyon tondur¹¹⁴. Her ne kadar son yıllarda denize dökülen petrol miktarı azalmışsa da, söz konusu şartlar altında uluslararası sularda taşınan petrol, çevre kirliliği için hala büyük bir tehdit oluşturarak küresel ekonomiye ve ekolojik yaşama zarar verme riski taşımaktadır ¹¹⁵.

¹¹² ZİLELİOĞLU, Yasal Önlemler, Prof. Dr. Jale AKİPEK' e Armağan, s.507, Konya 1991

¹¹³ Bkz. Ek: 2, OPEC Annual Statistical Bulletin 2014, E.T. 12.12.2014

http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/ASB2014.pdf

¹¹⁴ ITOPF Oil Tanker SpillStatistics 2014, s.6E.T. 12.12.2014

http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_2014FINALlowres.pdf

¹¹⁵ ITOPF Oil Tanker SpillStatistics 2014

2.2.2.Gemilerin İşletilmesinden Kaynaklanan (İradi) Petrol Kirliliği

Temelde iki nedene dayanan iradi petrol kirliliği, tanker ve tanker dışındaki bütün gemilerin işletilmesinden doğan kirlenmelerdir¹¹⁶. Bu nedenlerden birincisi; yük boşaltılması sonrası pervanelerinin tekrar suya batırılabilmesi için, tankerlerin üçte birine su alınması ve tekrar petrol yükü alınabilmesi için, meydana gelen kirli suyun tekrar denize salınmasıdır. Söz konusu maddeye balast veya safra suyu adı verilmektedir. Diğer ana neden ise, petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin yeni yük alırken, önceki yüklerinden artakalan ve yeni yükün vasfını bozabilecek nitelikteki kalıntıları temizlemek üzere tanklarına deniz suyu alarak yıkanması ve kirli suyun tekrar denize salınmasıdır. Aynı durum tanker dışındaki gemilerin, kendi yakıt tanklarını temizlediği durumlarda da söz konusudur. 1960'lı yıllardan itibaren bu tarz kirliliğin önüne geçilmesi için çeşitli teknolojik gelişmeler yaşanmış ve uluslararası anlaşmalarla bu yöntemlerin zorunlu hale getirilmesine çalışılmıştır¹¹⁷.

2.2.3.Deniz Kazalarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi¹¹⁸'nin 221/2. maddesi uyarınca deniz kazası:

“Çatma, karaya oturma, veya seyrüseferle ilgili diğer bir olay veya gemide ya da geminin dışında meydana gelip, gemiye veya yüke maddi bir zarar veren veya çok yakın bir maddi zarar verme tehlikesi yaratan herhangi bir olaydır.”

Deniz çevresi için büyük felaketlere sebep olan tanker kazaları¹¹⁹, genellikle seyrüsefer hatasından, gemi yöneten sorumlu şahısların hatalarından ve mücbir

¹¹⁶ Sızan gres yağının veya petrol türevi yakıtların arıtılması sonucu ortaya çıkan artıklarının, denize dökülmesi bu duruma en iyi iki örnektir. ITOF kirlilik miktarını 7-700 ton ve 700 ton üzeri şeklinde sınıflandırmıştır. Yükleme-boşaltmadan doğan hatalar, yangın ve patlamalar, yük ve ekipmandan, yakıt doldurmadan doğan hatalar, çarpma, çatma, karaya oturmadan dolayı dökülmeler ITOF'un verilerine göre tonaj olarak 7 tondan daha az kirliliğe sebep olmuştur.

¹¹⁷ ABDULAYEV, Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, s.38-39

¹¹⁸ United Nations Convention on The Law of The Sea 10.12.1982

¹¹⁹ Kaydedilen ilk büyük tanker kazası, 20 Mart 1967 tarihinde 120.000 ton ham petrol yüklü Torrey Canyon tankerinin İngiltere sahillerinde karaya oturmasıyla meydana gelmiştir. Sonuçta İngiltere ve Fransa kıyılarında uzun yıllar sürecektir petrol kirliliğine yol açmıştır. En büyük kaza ise 1978 yılında

sebeplerden doğmaktadır. Tanker dışındaki gemilerin kaza yapması sonucunda da yakıt tanklarındaki petrolün denize karışarak deniz kirliliğine sebep olmaktadır. Son verilere göre 2014 yılında Güney Çin Denizi'nde 4000 ton petrolün denize döküldüğü kayıtlara geçmiştir¹²⁰.

2.3.GEMİLERİN NEDEN OLDUĞU DENİZ KİRLENMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUKLAR HAKKINDA ULUSLARARASI ANLAŞMALAR VE KURULUŞLAR

2.3.1. 1973 Tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Milletlerarası Konvansiyon (MARPOL)

1973 Tarihinde toplanan Deniz Kirlenmesine Dair Konferans sonucunda kabul edilen bu konvansiyon, deniz çevresinde petrol ve türevleri ve diğer zararlı maddelerle *iradi* olarak sebep olunan deniz kirlenmesinin ortadan kaldırılması ve bu maddelerin kazalar neticesinde denize dökülmesinin en az seviyeye indirilmesi konusunda evrensel kurallar koymuştur. Gemi sahipleri, kaptanlar, petrol türevleri ve kimyevi madde sanayilerinden oluşan bir kesime belirli gereçlerin kullanılması ve belirli işletme koşullarına uygun davranılması konularında yükümlülükler getirilirken, sözleşmeye taraf olan devletlere de limanlarda ve yetkileri dahilindeki diğer alanlarda etkili bir kontrol sistemi ve yeterli alım tesisleri kurulması yükümlülüğü getirilmiştir. Konvansiyon altı tane Ek' ten oluşmakta ve bu eklerin ilkinin petrol ve türevleri ile deniz kirlenmesini önleyici kuralları teşkil etmektedir¹²¹.

Ek 1'deki hükümler uyarınca Akdeniz, Karadeniz, Baltık Denizi, Aden Körfezi, Kızıl Deniz, Körfez Bölgesi, Antarktika, Kuzey Batı Avrupa gibi özel alanlarda petrol ve türevlerinin tanker üstüne yükleme sistemi kullanılsa bile boşaltılmasına izin verilmemiştir. Bununla birlikte tankerler ve diğer gemiler için kirlenmeyi önleyici teçhizatla donatılma yükümlülüğü getirilmiştir. Buna göre tankerler, petrol ve türevleri içeren kalıntıları, kıyıdaki alım tesislerine boşaltana kadar muhafaza etmek için gerekli tankları, cihazları, süzme sistemlerini, yıkama aygıtlarını, boşaltım izleme ve kontrol

Fransa kıyılarında gerçekleşen Amoco- Cadiz kazası olup, 229.000 ton ham petrol denize dökülmüştür.

¹²⁰ ITOPE Oil Tanker Spill Statistics 2014, s.6

¹²¹ TÜTÜNCÜ, s.36

sistemlerini, tortular için tanklar ve uygun pompa ve boru düzenini kapsayan teçhizata sahip olmalıdırlar¹²². Tankerler dışındaki gemiler ise makine boşluklarında gelen petrol ve türevleriyle karışık suyu süzen ve ayıran teçhizat ile yeteri kadar atık tankına sahip olmalıdırlar. Tankerlerde hangi donanım ve tesisinin bulunduğunu belirten Milletlerarası Petrol ve Türevleri Kirlilik Belgesi'ni bulundurmak da zorunlu hale gelmiştir. Tankerler ile bunların dışındaki gemiler petrol ve türevleri ile ilgili işlemlerin kaydedildiği bir kayıt defteri de tutmak zorundadırlar. Bununla birlikte akit devletler, gemilerin petrol ve türevlerini içeren kalıntıları boşaltabilecekleri yeterli ve fazla alım tesisi bulundurma yükümlülüğü altına girişlerdir¹²³.

Konvansiyon yıllar içerisinde pek çok kez değişiklik geçirmiştir. Çalışma alanımızı ilgilendiren Ek-1' deki değişimlerin konusu, yeni coğrafi bölgelerin sözleşmenin kapsama alanına girmesi, daha güvenli tankerlerin inşası ve uygulanacak acil eylem planları hakkındadır. Türkiye bu konvansiyona 24/06/1990 tarihinde taraf olmuştur.

2.3.2.Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlenme Federasyonu (International Tanker Owners Pollution Federation Limited- ITOPF)

1967 yılında meydana gelen Torrey- Canyon kazasında 120.000 ton ham petrolün denize dökülmesi, tanker sahiplerini, petrol kirliliğinden doğan zararların tadil edilmesi ve zarar görenlere yeterli ve uygun bir sigorta yapılması için P&I kulüplerini harekete geçirmeye zorlamıştır. ITOPF, 1968 yılında kar amacı gütmeyen bir hizmet örgütü olarak Petrol Kirliliğinden Sorumluluk Hakkında Tanker Sahipleri Gönüllü Sözleşmesi (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution- TOVALOP)' ni yönetmek amacıyla kurulmuştur. TOVALOP olarak bilinen tazminat projesi 1968 yılında tasarlanmıştır. Buna paralel olarak yük sahipleri (taşıtanlar) için petrol kirlenmesinden doğan tazminat rejimi, Petrol Kirliliği Zararlarından Tanker Sorumluluğuna İlişkin Geçici İlave Sözleşme (the Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution-CRISTAL), gönüllü bir kardeş kuruluş olarak kurulmuştur. Her iki antlaşma da IMO(International Maritime Organisation)' nun öncülüğünde hazırlanan ve yaygın bir kabul gerektiren

¹²²KARA, s.52

¹²³TÜTÜNCÜ, s.38-39

CLC-92 ve FUND-92 sözleşmelerinin yürürlüğe girebilmesi için geçici bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Ancak 1970'lerde meydana gelen büyük tanker kazalarının yansımaları, teknik görüş belirtmek için uzman kişilerin varlığı ihtiyacını da gündeme getirmiştir. Öncelik petrol kirlenmesine karşı etkili çözümlerin gelişimini sürdürmek iken, ilerleyen zamanlarda çalışmalar petrol dökülmesinden meydana gelen zararlara kıymet takdiri yapmaya ve tazminat taleplerini sonuçlandırmaya yönelmiştir. Bu bağlamda acil durum planları, danışmanlık, eğitim, bilgi-iletişim hizmetleri, kurumun halen devam eden temel işleridir. ITOPF 1980'den beri IMO (International Maritime Organisation) ve IOPCF (International Oil Pollution Compensation Funds) ile gözlemci konumundadır. Denizcilikle uğraşan devletlerin CLC-92 ve FUND-92 sözleşmelerini geniş çapta kabul edip taraf olmalarıyla birlikte TOVALOP ve CRISTAL işlevini yitirmiş ve 20.02.1997 tarihinde sona ermiştir. Böylece ITOPF deniz kirliliği alanında uzman teknik servis sağlama amacına yönelmiştir. 20.02.1999 tarihinden önce tanker dışı olaylara katılma, danışmanlık çerçevesinde yürütülmekteydi. Ancak tanker dışı gemilerden kaynaklanan kirlenme hakkında gelişen duyarlılık, ITOPF' nin fon düzenlemelerinde değişiklik yapmasına sebep olmuştur. O tarihten beri tanker dışı gemilerin donatanları ve bareboat charterları (çıplak gemi antlaşması yapanlar) ITOPF' ye uygun ortaklardır. Bu suretle tanker sahibi üyeler gibi, organizasyonun teknik servisine erişebilmektedirler. Bunker Konvansiyonu'nun gelişimi, ITOPF un çalışma alanı içerisinde, taşınan yük haricinde gemiden kaynaklı petrol kirlenmelerinin önemini daha da arttırmıştır. Başta kimyasallar olmak üzere Petrol dışındaki diğer etmenlerden ötürü kirlenme potansiyelinin önemli ölçüde artmasından dolayı, HNS Konvansiyonu gibi ilgili uluslararası konvansiyonların gelişmesi ITOPF' a, bu tamamlayıcı alanda uzmanlaşma ve danışmanlık sağlaması için izin vermiştir. Bunların yanı sıra ITOPF yıllardır bitkisel yağ, kömür ve tahılların, konteynerlerin içeriklerinin dökülmesinden oluşan kirlilik için danışmanlık vermektedir. Donatanların ITOPF Üyelik ve ortaklı statüsü ve fon tesis edilmesi P&I kulüpleri ve diğer kirlenme zararı sigortacıları tarafından düzenlenmektedir¹²⁴.

¹²⁴ <http://www.itopf.com/about-us/our-history/> E.T. 29.24.2015

2.3.3.Deniz Kirliliğinden Doğan Zararlarla İlgili Sözleşmeler

Gemilerin, özellikle de petrol tankerlerinin, seyir halindeyken sintine¹²⁵ sularından denize petrol dökülmesi, tankerlerde taşınan ve yağlanan safra¹²⁶ suyu, boşaltılan çöp ve kanalizasyon atıkları, taşınan kimyasal maddeler, sıvılaştırılmış gaz, radyoaktif maddeler, nükleer güçle çalışan gemiler deniz çevresinin kirlenmesine doğrudan etki etmekte ve meydana gelen kazalarda felaket boyutlarında çevresel zarara sebep olmaktadır. Deniz çevresinin kirlenmesinde rol oynayan kirletici maddelerin başında petrol ve türevleri gelmektedir. Diğer zararlı maddeler radyoaktif atıklar ağır metaller ve sentetik organik bileşiklerdir. Petrolün denize dökülmesiyle birlikte deniz çevresi, balıklar, deniz kuşları, mikroskobik canlılar (planktonlar) ve kumsallar büyük zarar görmektedir. Temizlenme ve dağılmanın önlenmesi sürecinde uygulanan yöntemler de meydana gelen zararın etkilerini uzatabilmektedir. Sızıntı yapan kaynağın patlatılarak dağılmasının önlenmesi, veya dağılan petrolün çeşitli kimyasallarla inceltilmesi bu duruma örnektir. Diğer yandan, petrol zayıfından doğan maddi kayıp, ekonomiye zarar vermekte, besin zincirini ve ekolojik dengeyi de sekteye uğratmaktadır.

Ülkelerin ekonomik gelişimlerini ve menfaatlerini korumaları bakımından gemi kaynaklı kirliliklerin uluslararası standartlar getirilerek önlenmesi ve sorumluluğun belirlenmesi için birçok uluslararası anlaşma gündeme gelmiş ve bu anlaşmalar değişen/ gelişen ihtiyaçlara göre ek protokollerle desteklenmiştir. Değişimlerin bir diğer önemli sebebi de, çalışma konumuzu teşkil eden kulüp sigorta teminatlarının deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklarda sınırlı bir teminat sağlamasıdır.

1972 yılında Stockholm de toplanan B.M İnsan Çevresine Dair Konferans insan eliyle doğal çevrenin kirlenmesi sorununa karşı düzenlenen ilk uluslararası toplantı olup, uluslararası çözümler üretilmesi için bir başlangıç teşkil etmiştir. Böylece

¹²⁵ Gemi makine ve kazanlarının bulunduğu kısmın zeminin altındaki genellikle ambar güvertesinin altında kalan ve gemi içinden sızan sularla makine ve kazan dairelerinden akan yağ yakıtların toplandığı en alt kısım. Kaynak : <http://denizcilik.terimleri.com/Sintine.html> E.T. 01.06.2015

¹²⁶ Bir teknede denge sağlanması için sintinesine konan ağırlık. Kaynak: <http://denizcilik.terimleri.com/Safra.html> E.T. 01.06.2015

devletler, zamanla ortak standartlar saptanması ihtiyacını giderebilmişlerdir. Deniz kirlenmesine dair yapılan sözleşmelerin çoğu gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesi üzerinedir. Sözleşmelerin bazıları Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) gibi kuruluşların katılımıyla evrensel boyutta¹²⁷, bazıları da bölgesel boyutta hazırlanmaktadır¹²⁸. Bazen de devletler daha kendilerine özgü ve yerel antlaşmalar yoluyla çözüm bulma yoluna gidebilirler¹²⁹.

Uluslararası deniz hukukunda ekolojik kaygı sonucunda donatanların sorumluluğunu sınırlayan kuralları ele alarak bu alandaki klasik hukuki birikimi düzenleyen ve tanımlayan antlaşmalar çoğalmıştır¹³⁰. 1954 tarihli Denizin Petrol ve Türevleri İle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution of The Sea by Oil- OILPOL), 1969 Hidrokarbürler Nedeni ile Kirlenmeden Dolayı Zararlar için Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslar arası Konvansiyon (Brüksel Konvansyonu), 1971 Fon Konvansiyonu ve 1973 tarihli Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Uluslar arası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) gemilerden kaynaklanan kirlenme sorumluluğunu düzenleyen başlıca çok taraflı sözleşmelerdir¹³¹. Özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile deniz çevresinin bütün kirlenme kaynaklarıyla kirletilmesine karşı konulması ve muhafazası genel hükmü getirilmiştir. Böylece devletlerin düzenleme ve uygulamayla ilgili hak ve yükümlülüklerle ilgili çerçeveleri belirlenmiştir. Yine evrensel ve bölgesel işbirliği, teknik yardım, çevresel izleme ve somut olayda genel olarak sorumluluk düzenlenmiştir¹³². Lloyd's Open Form (LOF) ve 1989 Kurtarma Konvansiyonu da içerdikleri hükümlerle zor durumda kalmış tankerlerin kurtarılması hizmetini teşvik eden ve bu hizmet esnasında çevrenin korunması yükümlülüğünü getiren sözleşmelerdir¹³³. Söz konusu sözleşmelerin yanı sıra petrol dışındaki atıkların ve

¹²⁷ ABDULAYEV, s.136

¹²⁸ TÜTÜNCÜ, s.14

¹²⁹ TÜTÜNCÜ, s.29

¹³⁰ VIALARD, A.; Kirlige Karşı Mücadele alanında Uluslararası Deniz Hukukundaki Gelişim, Prof. Dr. Tevfik Birsal'e Armağan, İzmir 2001, Çeviri: Durmuş TEZCAN, s.689

¹³¹ OILPOL ve MARPOL yıllar içerisinde birçok kez değişikliğe uğramıştır. KARA, s.35, TÜTÜNCÜ, s.31

¹³² TÜTÜNCÜ, s.30

¹³³ ALGANTÜRK, Kulüp Sigortası, s.62-63

tehlikeli maddelerin sebep olduğu kirliliklerin önlenmesi konusunda da uluslararası sözleşmeler mevcuttur¹³⁴.

2.4.TÜRK HUKUKUNA GÖRE GEMİLERİN NEDEN OLDUĞU DENİZ KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUKLA İLGİLİ DÜZENLEMELER

Bir sorumluluk sigortası türünün açıklanabilmesi, uygulama alanı ve kapsamının belirlenebilmesi için öncelikle bu sigortanın konusunu oluşturacak sorumluluğun incelenmesi zorunludur. Bu zorunluluk kimin hangi koşullar altında ve hangi kapsamda sorumlu olacağı, zarar görenlerin kirletenlere karşı hangi haklara sahip olacağı, zarar veren ve zarar gören tarafından bilinmesi kadar zarar verenin sigortacısı tarafından da bilinmek zorundadır Böylece sigorta korumasının konusu, kapsamı ve tarafları genel olarak belirlenir ¹³⁵ . Öncelikle mevzuatımız kapsamında sorumluluğun kaynağı işlenecektir.

2.4.1.Mevzuat

Gemilerin sebep olduğu petrol kirliliği hakkındaki sorumluluk hükümleri, iç hukukumuzdaki normlar hiyerarşi göz önüne alınarak, aşağıdaki şekilde incelenmektedir.

2.4.1.1.Anayasa

1982 Anayasası 56. maddesinde:

“Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir.”

¹³⁴ 1984 The Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS) at Sea, International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Intervention), International on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972 (LDC), Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNSProtocol), International Convention of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 1974 Denizde Can Güvenliğine Dair Sözleşme (SOLAS), 1974 Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunmasına Dair Sözleşme, 1976 Akdeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Sözleşme petrol harici kirliliklerin önlenmesi konusunda önemli anlaşmalardır, **KARA** s.135, dnt.627

¹³⁵ **YONGALIK, A.**, Çevre Sorumluluk Sigortası, Doktora Tezi, Sözkesen Matbaacılık Ankara 1998,s.63 **KARAYALÇIN, Y.**, Risk-Sigorta-Risk Yönetimi, Özel Sigorta Hukukuna giriş Ankara 1984 s.7.

ifadesini kullanarak çevreyi koruma ve geliştirme yükümlülüğü devletin olduğu kadar vatandaşın da sorumluluğuna bırakmıştır.

2.4.1.2.Deniz Kirliliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğa ve Tazmine Dair Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmeler

2.4.1.2.1.Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 1992 Protokolü (CLC 69-International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 and 1992 Protocol – CLC-92)

17 Ağustos 2002 tarihinden itibaren Türkiye hakkında yürürlüğe giren bu sözleşmenin ilk ve temel amacı, milletlerarası düzeyde ve yeknesak bir tarzda, petrol kirlenmesi mağdurlarının zararlarının, mümkün olduğu ölçüde dava yoluna gidilmeksizin, bütün alacaklılara eşit davranılması prensibi altında, hızlı ve tam olarak tazmin edilmesini sağlamaktır¹³⁶. Sözleşme donatanların, kaza sonucu gemilerden dökülen veya boşaltılan petrol ve hidrokarbonlardan kaynaklanan kirlenme zararlarından sorumlu tutulmalarını düzenlemiştir. Ortaya çıkan kirlenme zararı, koruma tedbirlerinin masrafları ve tedbirlerin sebep olduğu zararlar tazminat kapsamına alınmıştır¹³⁷. Sözleşmenin uygulanma sahası münhasır ekonomik bölgelere veya karasularının ötesindeki benzeri deniz alanlarına yaygınlaştırılmış¹³⁸, kirlilik yaratma kastıyla ihmal veya sonuçları bilinen fiillerden doğan kirlilik hallerinde sorumluluğun sınırlandırılması kaldırılmıştır. CLC-92 uyarınca 2000 tondan fazla petrol taşıyan gemilerin donatanları gemilerinde mecburi sigorta sertifikasını bulundurmalı, 140.000 GRT ve üzeri gemilerini de yaklaşık 134, 6 milyon USD' a sigorta ettirmelidirler¹³⁹.

CLC-92'nin, m. VII/8 uyarınca, zarar görene doğrudan sigortacıya karşı dava açma hakkı tanınması da kirlenme mağdurları için ek güvence oluşturmaktadır.¹⁴⁰

¹³⁶ DEMİR, İ.; 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme' de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2012 Cilt:3 (1), s.216

¹³⁷ KARA, s.50

¹³⁸ CLC-92 m.2 (a)- ii

¹³⁹ T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, 2014. Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023, Ankara, s.13

¹⁴⁰ DEMİR, s.218

2.4.1.2.2. Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslar Arası Sözleşme ve 1992 Protokolü (FUND 71- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 and 1992 Protocol- FUND 92)

17 Ağustos 2002 tarihinden itibaren Türkiye için geçerlilik kazanan bu sözleşmenin amacı, petrol kirlenmesinden doğan zararları sözleşmelerde öngörülen sınırların da üzerinde olan ve zararı tam karşılanamayan üye ülkelere ek tazminat sağlamaktır. Söz konusu karşılanamayan zararların tazmini için bir “tazmin fonu” oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu sözleşmeyi özel kılan husus, denizyolu ile 150.000 tondan fazla petrol ithal eden firmalara Fona katkı sağlama zorunluluğu getirmesidir. FUND 92, üye devletler tarafından değil, fakat deniz yoluyla taşımadan sonra bir Taraf Devlet’te petrolü alan kişilerden gelen katkılarla finanse edilmektedir¹⁴¹. FUND 92 m.15 uyarınca fona üye olan devletler, ülkelerindeki ithalatçıları ve aldıkları petrol miktarını gösteren bilgileri, liste halinde fon yönetimine bildirmek zorundadırlar¹⁴². FUND 92 m.10 uyarınca ödenecek katkı payları; deniz yoluyla taşınan petrolün bu taşımadan sonra bir Taraf Devlet’in ülkesindeki liman veya terminal tesislerinde teslim alınması şartıyla veya deniz yoluyla taşınıp da taraf olmayan bir devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerine boşaltılmasını takiben ilk olarak bir Taraf Devlet tarafından, bu Devlet’in ülkesinde bulunan herhangi bir tesiste teslim alınması şartıyla, bir takvim yılı içinde 150.000 tonu geçen petrolü alan kişiler tarafından ödenir. Petrol ithal eden kıyı tesisleri, kaza sonucu oluşacak tazminat taleplerinde 311 milyon USD’ a kadar sorumludur.

Sözleşmeye son şeklini veren 1992 Protokolü 1996 yılında yürürlüğe girmiş ve yürürlüğe giriş şartları yumuşatılmış, tazmin sınırları yükselmiş, protokolün etkili olduğu alan CLC-92’ ye paralel olarak münhasır ekonomik bölgelere ve karasularının ötesindeki benzeri deniz alanlarına yayılmıştır¹⁴³.

¹⁴¹ DEMİR, s.219

¹⁴² DEMİR, s.219

¹⁴³ Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023, s.13

CLC-92 ve FUND-92 ye taraf olan Türkiye, boğazlarından ve denizlerinden geçen tanker sahiplerinin, olası petrol kirlenmeleri karşısında sorumlu kılınmaları ve tazminat ödemeleri hususunda avantajlı konuma geçmiştir¹⁴⁴.

2.4.1.2.3.Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin (1992) 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation For Oil Pollution Damage, 1992)

2003 fon protokolü¹⁴⁵, tıpkı 1992 fon sözleşmesinde olduğu gibi taraf olan devletlerin karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen zararlarına ve bu zararların önlenmesi ile en aza indirilmesi için alınan tedbirlere paralel uygulanır¹⁴⁶. Bu paralelliğin sebebi, mevcut milletlerarası petrol kirliliği tazmin rejimine zarar vermeden Tamamlayıcı Fon'un, 1992 Fonu'nun çalışma sistemi üzerine kurulması suretiyle kirlenme mağdurlarına daha yüksek tutarlarda tazminat ödenmesini sağlamaktır.¹⁴⁷ Yine taraf devletler kendi iç hukuklarında fonun oluşturulması için ithalatçıların ödeme yapması hususunda tedbirlerini alıp, yaptırımlar koyacaklardır. Yılda 150.000 tondan fazla petrol ithalatı yapanlar Ek fonun kaynağını oluştururlar¹⁴⁸. Ek fonun üst sınırı kaza başına 1.151.000.000 USD (750 milyon ÖÇH)'dur¹⁴⁹.

2.4.1.2.4.Bunkerlardaki Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararları İçin Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001-International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)

15 Mart 2013 tarihinde Türkiye için geçerlilik kazan bu sözleşme, Gemi bunkerlarında¹⁵⁰ taşınan yakıttan kaynaklanan zararların tazmini konusunu düzenlemektedir ve 1000 GRT ve üzeri tüm gemilerin yakıtından kaynaklanan kirlenme

¹⁴⁴ KARA, s.51

¹⁴⁵ 10.10.2012 Tarihli kanun 20437 sayılı R.G.' de yayımlanmıştır.

¹⁴⁶ 2003 Protokolü m.3(a), (b)

¹⁴⁷ DEMİR, s.226

¹⁴⁸ 2003 Fon Protokolü m.10/1-a

¹⁴⁹ 2003 Protokolü m.4/2(a), Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023,s.13

¹⁵⁰ Gemilerde yakıt bölmesine verilen ad.

zararlarının tazminini kapsamaktadır¹⁵¹. 100.000 GRT ve üzeri gemilerin zorunlu bunker sigortası yaklaşık 45 milyon USD' lik tazminatı içerir¹⁵².

2.4.1.2.5.Uluslararası Sözleşmelerde Öngörülen Tazmin Sistemi

CLC-92, FUND-92 ve 2003 FUND Protokolü, gemide taşınan ağır hidrokarbon içeren ve uçucu özelliğe sahip olmayan petrol ve türevi kirliliklerden kaynaklanan zararların tazminine ilişkin sözleşmelerdir. Milletlerarası petrol kirliliği tazmin sistemi içinde yöneltilen tazminat taleplerinin büyük çoğunluğunun dava konusu olmaksızın müzakerelerle ve dostane biçimde çözümlenmesi, sistemin genel olarak başarılı kabul edildiğinin ölçütüdür¹⁵³. Bu sistemin öngördüğü tazmin sistemi 3 aşamalıdır¹⁵⁴: İlk aşamada CLC-92 ile donatan bu sözleşmelerdeki sınırlara göre gemisinin sebep olduğu zararlardan sorumludur. Bu sorumluluk uygun sigorta sistemleri ile garanti altına alınmış olmalıdır. Şayet geminin sebep olduğu zararları karşılamada sorumluluk sigortaları yetersiz kalmışsa, ikinci aşamada petrol ithalatçıların katkılarını ile oluşturulan Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu (FUND-92) ile sözleşmelerde belirtilen sınırlara kadar, tazmin edilemeyen zararlar karşılanacaktır. 2003 FUND Protokolü ile oluşturulan ve yine petrol ithalatçıların katılımıyla meydana gelen ilave fon, petrol kirliliği zararlarında tazmin yolu olarak başvurulacak son aşamadır.

Türkiye'nin kıyı tesislerinde uluslararası petrol kirliliği sözleşmelerine tabi olan gemilerin karıştığı kirlenme olaylarında da söz konusu sözleşmeler aşamalı şekilde uygulama alanı bulmaktadır. Böyle durumlarda CLC-92 gereği geminin tonajına göre belirlenecek sınırlara kadar kirlilik zararları P&I Kulüpleri tarafından karşılanacak, sınırlar aşıldığı takdirde FUND-92 sözleşmesi gereğince aşkın zarar fonlardan karşılanacaktır.

Gemi bunkerlarında kirlenme meydana gelmesi halinde uygulanacak uluslararası tazmin sözleşmesi ise Bunker 2001'dir. Zarar tazmini P&I Kulüpleri tarafından yapılacaktır.

¹⁵¹ 26/2/2013 tarih ve 6439 sayılı Kanunla kabul edilen Bunker 2001 Sözleşmesi m.7/1.RG 28588

¹⁵² Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023 s.14

¹⁵³ **DEMİR**, s.217

¹⁵⁴ Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023s.11-14

2.4.1.3.Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnameler

2.4.1.3.1.Çevre Kanunu

1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun¹⁵⁵ 1. maddesinde kanunun amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır. Kanunun 3. Bölümünde kirletme yasağına ve kirlenmeye karşı önlem alınması gerekliliğine değinilerek, kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgilileri kirlenmeyi önlemekle yükümlü kılmıştır. Kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirleten, kirlenmeyi durdurmalı, kirlenmenin etkilerini gidermeli veya azaltmak için gerekli tedbirleri almalıdır.

Kanunun beşinci bölümünde yaptırımlara yer verilmiştir. 20. Maddenin ı) fıkrasının 3. bendine göre petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan bin gros tona kadar olan gemi ve deniz vasıtalarına gros ton başına 20 Türk Lirası, bin ilâ beş bin (dahil) gros ton arasında olanlara bu miktar ve ilave her gros ton başına 4 Türk Lirası, beş bin gros tondan fazla olanlara ise, yukarıdaki miktarlar ve ilave her gros ton başına 100 Kuruş idari para cezasına hükmedilecektir.

2.4.1.3.2.Türk Ticaret Kanunu

TTK 5. Kitap 7. Kısım Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini başlığı altında düzenlenmiştir. Petrol Kirliliği Zararı Hakkında Özel Hükümler başlığı altında 1336. Maddede; 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC-92)' de tanımlanmış "kirlenme zararı" hakkında bu Sözleşmenin ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 92)' nin hükümlerinin uygulanacağı belirtilerek, tarafı olduğumuz uluslararası sözleşmelere atıfta bulunulmuştur. Madde devamında da sözleşmelerin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer

¹⁵⁵ 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanununu Tarih: 11/8/1983 R.G. Sayı: 18132

hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Kanunumuzda Ek Fon Protokolü 2003 (FUND 2003) hakkında hüküm veren bir madde bulunmamaktadır.

2.4.1.3.3. Türk Borçlar Kanunu

Çevre Kanunu 28. Maddesinde, çevre kirlenmesi ile ilgili meydana gelen zararlardan ötürü çevreyi kirletenin tazminat sorumluluğunun genel hükümlere göre saklı olduğuna işaret ederek, söz konusu kişilerin Türk Borçlar Kanunu'ndaki tazminat hükümlerine göre sorumlu olduğunu belirtmiştir. Bu hükümler sırasıyla TBK 49. Ve TBK 66. maddelerinde kendini gösterir. TBK 49. maddesinde, kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar verenleri bu zararı gidermekle yükümlü tutarak, donatan veya diğer gemi adamlarının şahsi kusurları ile kirlenme zararına yol açtıkları durumlarda sorumlu olacaklarına hükmetmiştir. 66. Maddesinde ise adam çalıştıranların, işin yapılması sırasında çalışanların başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlü olacağına hükmederek, gemi adamlarının sebep olduğu kirlenme zararlarında, tazminatın işveren donatandan talep edilmesine imkan vermiştir. TBK' nın bu hükümleri uyarınca donatanın sorumluluğu sınırsızdır¹⁵⁶.

2.4.1.3.4.Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu

Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu 'nun 4. Maddesinin c fıkrasının 13. ve 14.bentlerinde Komutanlığın görevleri sayılmıştır. Komutanlığa, deniz ve hava araçları ile denizlerdeki tesislerden yapılacak her türlü kirlitmelerle ilgili hükümlere ve belirtilen konulara ilişkin uluslararası antlaşmalara aykırı eylemleri önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak, yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmek görevleri yüklenmiştir.

2.4.1.3.5.Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 6. Maddesinde, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Bakanlığın ana hizmet birimlerinden

¹⁵⁶ KARA, s.46,

biri sayılarak, 9. Maddedeki (ğ) ve (j) bentlerinde görevleri belirtilmiştir. Buna göre çalışma alanımız hakkında; Müdürlük yeraltı ve yerüstü sularının, denizlerin ve toprağın korunması, kirliliğin önlenmesi veya bertaraf edilmesi amacıyla kirletici unsurlar ile kirliliğin giderilmesi ve kontrolüne ilişkin usul ve esasları tespit ederek uygulamayı sağlar. Acil müdahale planları yapar. Çevrenin korunması maksadıyla uygun teknolojileri belirler ve bu maksatla kurulacak tesislerin vasıflarını tespit ederek bu çerçevede gerekli tedbirleri alır. İlgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde atıkların taşınması ile tehlikeli atıkların taşınma lisanslarına ilişkin esasları belirler, uygulanmasını sağlar, izler, atık ve kimyasallarla kirlenmiş alanların mevcut kirlilik durumlarını tespit eder, çevre ve insan sağlığına yönelik risklere ve kirlenmiş alanların iyileştirilmesine ilişkin çalışmaları yapar.

2.4.1.4.Tüzükler ve Yönetmelikler:

2.4.1.4.1.Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü:

Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanan, Türk Boğazlarında seyir yapacak tüm gemileri kapsayan¹⁵⁷ bu tüzüğün 5. maddesinde, Türk Boğazlarından geçecek tüm gemilerin sahip olmaları gereken teknik donanımları belirtilmiştir. Tüzük gereği Türk Boğazlarından geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler¹⁵⁸. Tüzük hükümlerine aykırı davrandığı saptanan gemi kaptanı ve gemi adamlarına ilgili mevzuat hükümleri uygulanacaktır¹⁵⁹.

2.4.1.4.2.Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği:

Yönetmelik uyarınca Türkiye'nin hükümrancılık bölgesine giren denizlerde; gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sinton suları, kirlı balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo artıklarının boşaltılması yasaktır. Gemilerden kaynaklanan atıklar lisanslı atık kabul tesislerine

¹⁵⁷ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü m.1, R.G. Tarihi: 6/11/1998

¹⁵⁸ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü m.29

¹⁵⁹ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü m.51

ve/veya lisanslı atık alma gemilerine verilir¹⁶⁰. Petrol ve türevlerini işleyen, doldurup-boşaltan, depolayan işletmeler kaza sonucu ve istenmeyen özel durumlar nedeniyle su ortamlarına petrol boşalması ihtimali göz önünde bulundurularak, gerekli acil müdahale planlarını yapmakla, personel, ekipman ve malzemeyi her an hazır bulundurmakla yükümlüdürler.¹⁶¹ Kaza nedeniyle yangın tehlikesinin bulunduğu durumlar hariç olmak üzere, Bakanlığın uygun görüşü alınmadan su ortamına dağılmış petrolün dibe çöktürülmesi veya kimyasal dispersant kullanılarak seyreltilmesi yasaktır¹⁶².

2.4.1.4.3.Gemilerden Atık Alım Hizmetleri Yönetmeliği:

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla, atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla yürürlüğe konulan yönetmelik¹⁶³, MARPOL 'ün etkili uygulanmasının bir sonucudur. Yönetmelik, 5. Maddesiyle, 150 GRT dan büyük tankerlere veya 400 GRT dan büyük diğer gemilere hizmet eden her türlü limanın, gemilerin ham petrol, fueloil, slaç, slop, yağ atıkları rafine edilmiş petrol ürünleri ve diğer atıklarını kabul edebilecek özelliklere sahip olması gerektiğini belirtmiştir¹⁶⁴.

2.4.2.DONATANIN, GEMİLERİN YOL AÇTIĞI PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

2.4.2.1.Genel Anlamda Sorumluluk Kavramı

Modern hukuk düzenleri, ilke olarak her borç ilişkisinde borcun yanında sorumluluk unsurunun varlığını zorunlu görmüştür. Sorumluluk, borcun yaptırımıdır; edimini ifa etmeyen borçlunun malvarlığının devlet organları aracılığıyla alacaklının el koymasındır.¹⁶⁵ Ancak sorumluluk kavramı başka anlamlarda da kullanılmaktadır. Bir

¹⁶⁰ 31.12.2004 tarihli R.G., S.25687 Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği m.23/b

¹⁶¹ Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği m.23/d

¹⁶² Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği m.23/e

¹⁶³ Gemilerden Atık Alım Hizmetleri Yönetmeliği m.1, 11.03.2010. 27525 sayılı R.G

¹⁶⁴ Gemilerden Atık Alım Hizmetleri Yönetmeliği m.4/f5

¹⁶⁵ EREN, F. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınları Ankara,2012, s.83, KURU,B./ YILMAZ,E/ARSLAN,R. İcra İflas Hukuku Yetkin Yayınları, Ankara,2014 s.29; OĞUZMAN,K. /ÖZ,T., Filiz Kitabevi, İstanbul,2006, s.13, ÇAĞA /KENDER I, ,XII Levha Yayınları İstanbul, 2009,

diğer anlamda sorumluluk, belirli bir zararı tazmin yükümlülüğüdür¹⁶⁶. TBK m.49’a göre failin haksız fiilden doğan zararı veya m.66 ve devamına göre adam çalıştırının başkalarına verilen zarardan doğan tazmin yükümlülüğü, bu kişilerin sorumluluğunu ifade eder. Burada bir kişinin ya kendisinin ya da başka bir kişinin davranışlarından veya olağan bir sebepten veya belirli ve tipik bir tehlikeden doğan zarar sebebiyle zarar görene ödeyeceği tazmin yükümlülüğü söz konusu olmaktadır¹⁶⁷. Borçlunun alacaklıya karşı malvarlığıyla sorumluluğuna ”-ile sorumluluk” adı verilir. Haksız fiilden, özen borcunun ihlalinden, tehlike halinden veya sözleşme ihlalinden doğan, tazmin yükümlülüğü gerektiren sorumluluğa ise “-den sorumluluk “ adı verilir¹⁶⁸. “*Borçlu tüm malvarlığı ile sorumludur*” şeklindeki genel kural dışında mevzuatta borçlu lehine düzenleme yapılarak, borçlu belli sınırlar içinde sorumlu tutulmuş olabilir. Hukuk düzeninin borçluyu sınırlamaya gittiği durumlarda borçlu ya belli bir mal gurubu¹⁶⁹ ya da ya da belli bir tutar ile sınırlandırılır¹⁷⁰.

Deniz ticaret hukukumuzda genel kural sınırsız sorumluluk ilkesi geçerli olmakla birlikte, sınırlı sorumluluk istisnadır¹⁷¹.

2.4.2.2.Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu:

2.4.2.2.1.TTK’ ya göre Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu

6102 sayılı TTK “Petrol Kirliliği Zararı Hakkında Özel Hükümler” başlığı altında, m.1336’da ayrıntılı açıklama yapmadan, deniz yoluyla petrol taşınması esnasında oluşabilecek kirlenme zararları hakkında tarafı olduğumuz uluslararası antlaşmaların hükümlerine atıf yapmıştır. Söz konusu antlaşmalar 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC-92) ile 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND-92)’dir. TTK m.1337’ye göre,

s.139 **SÖZER**, Deniz Ticaret Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012, s.387, **KARA**, s.62, **KILIÇOĞLU,A.**; Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi Ankara ,2012 s.30-32

¹⁶⁶ **EREN**, s.84.

¹⁶⁷ **EREN**, s.84, **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 14

¹⁶⁸ **EREN** s.84, **OĞUZMAN/ÖZ** s.13-14,**SÖZER** s.167,**ÇAĞA/KENDER** I s.139-140

¹⁶⁹ Eski TTK md. 948 mahdut aynı mesuliyet kavramı.

¹⁷⁰ Eski TTK md 1252 donatanın mahdut şahıs mesuliyeti kavramı.

¹⁷¹ **SÖZER,B.** Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi s. 389, **SÖZER,B.** Deniz Ticaret Hukuku I, s.169, **ÇAĞA/KENDER** I, s.140

anılan antlaşma hükümlerinin uygulanabilmesi için yabancılık unsuru aranmayacak, sözleşme tümüyle, ulusal nitelikteki kirlenme hallerinde de uygulanacaktır.

2.4.2.2.1.1.CLC-92 ‘ye Göre Sorumluluğun Şartları:

2.4.2.2.1.1.1.Kirliliğin Meydana Geldiği Yer Sözleşmenin Yer İtibariyle Uygulama Alanında Bulunmalıdır

CLC-92’ ye göre sözleşme, münhasıran akit bir devletin, karasuları dahil olmak üzere ülkesinde meydana gelen kirlenme zararları ile bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan koruma tedbirleri hakkında geçerlidir. Bu bağlamda sözleşme somut bir olayda, sözleşmeye taraf devletin karasularında kirlenme gerçekleştiyse hüküm doğuracaktır. Koruma tedbirlerinin de CLC-92 kapsamına girmesi için akit devletlerden birinin karasularında alınmış olması gerekir. Esas alınacak unsur, hasarın meydana geldiği yerdir. Şayet açık denizde gemiden sızan veya atılan hidrokarbonlar doğal sebeplerle yer değiştirip akit devletlerden birinin karasularına ulaşarak kirlenme zararına sebep olursa, CLC-92 yine uygulama alanı bulacaktır¹⁷².

2.4.2.2.1.1.2.Kirlenme Gemiden Kaynaklanmalıdır

Kirlenme zararının bir gemiden denize sızan veya dökülen petrolden ileri gelmesi, CLC 92’nin uygulanabilmesi için şarttır. Bu tanım içerisindeki gemiler, dökme halinde hidrokarbon taşıyabilme kapasitesine sahip olmalıdırlar. Tankerler fiilen dökme halinde hidrokarbon taşırlarsa CLC 92 kapsamına girebilirler¹⁷³.

2.4.2.2.1.1.3.Kirlenmeye Petrol Sebep Olmalıdır

Konvansiyon sadece hidrokarbonların yol açtığı zararlar hakkında uygulanabilir. Konvansiyondaki tanımlamaya göre hidrokarbon gemide yük olarak veya geminin yakıt tankında taşınmakta olan dayanıklı hidrokarbonları, özellikle ham petrol, fueloil, ağır dizel yağı, gres ve balina yağını ifade eder.¹⁷⁴ Daha hafif ürünler doğada kolayca

¹⁷² KARA, s. 163

¹⁷³ KARA, s. 164

¹⁷⁴ CLC-92, m. I/5

buharlaştıkları için, konvansiyon, nispeten dayanıklı ve kirlenmeye sebep olan ürünleri kapsamına almıştır. Kirliliğe sebep olan hidrokarbon gemide yük olarak taşınmak suretiyle veya yakıt tankında bulunmalıdır. Bu bağlamda yük olarak petrol veya akaryakıt taşıyan tankerler ile, harp gemileri veya ticari amaçla kullanılmayan kamuya ait gemiler hariç diğer dökme halde petrol yükü taşıyan gemiler CLC 92 kapsamındadır¹⁷⁵.

2.4.2.2.1.1.4.Petrol Gemiden Bir Olay Sonucunda Denize Bırakılmalı veya Sızmalıdır

Petrolün denize sızması veya bırakılmasına sebep olan husus veya donatanın söz konusu sızmayı önlemek için tedbir almayarak pasif bir tutum sergilemesi “olayı” teşkil eder¹⁷⁶. Sözleşmenin uygulanması için petrolün gemiden iradi veya irade dışı sebeplerle denize dökülmesi gerekmektedir. Fiilen bırakma veya sızma ile kirlenme tehdidinden doğan önleme masrafları CLC-92 kapsamına girmeyecektir.

2.4.2.2.1.1.5.Bir Zarar Meydana Gelmelidir

Kirlenme zararı CLC-92 m. 1/b6(a) ve 1/b6(b)’ de tanımlanmıştır. Meydana gelen olay sonucunda taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün zıya ve hasarlar ile kirlenme zararlarına sebep olan olay veya kaynağı aynı olan olayların meydana gelmesinden sonra kirlenme zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için alınan korunma tedbirlerinin sebep olduğu zıya ve hasarlarının tümüdür¹⁷⁷.

2.4.2.2.1.2.CLC 92 ye Göre Sorumlu Kişi

CLC-92 m.3 uyarınca bir olay sonucunda gemiden sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenme zararlarından, maddenin 2. ve 3. paragraflarında sayılan haller hariç, geminin olay zamanındaki donatanı, şayet olay bir olaylar dizisinden oluşuyorsa, ilk olay tarihindeki donatanı sorumludur. Donatan ile kastedilen, CLC-92 m.1/b-3 uyarınca; gemi sicilinde geminin adlarına kayıtlı olduğu

¹⁷⁵ KARA, s.166

¹⁷⁶ KARA, s.166

¹⁷⁷ KARA, s.168

kişiler ile, sicile kayıt bulunmadığında geminin mülkiyetine sahip şahıslardır. Şayet gemi bir devletin mülkiyetinde olup da bu devlette donatan veya gemi işletme müteahhidi olarak müseccel bulunan bir şirket tarafından işletilmekte ise “donatan” sözü bir şirket anlamına gelir.

Sözleşme m.3/b4 e göre kirlenme zararı sonucunda doğan tazminat donatandan tazmin edilecek, gemi müstahdemleri veya görevlilerinden tazminat istenmeyecektir.

2.4.2.2.1.3.Sorumluluğun Niteliği:

CLC-92, petrol kirliliğinden doğan zararlar bakımından kusursuz sorumluluk esasına dayalı bir düzenleme yapmıştır¹⁷⁸. Söz konusu sorumluluk ağırlaştırılmış objektif sorumluluktur¹⁷⁹. Bu durumda donatanın kirlenme zararından sorumlu tutulması için kirlenme olayının kanıtlanması yeterlidir. Donatan, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olmadığını ispat ederek veya zararın meydana gelmemesi için her türlü önlemi aldıklarını ispat ederek sorumluluktan kurtulamaz.

2.4.2.2.1.4.Sorumluluğun Başkasına Yöneltilmesi ve Rücu

CLC-92 m.3/4 uyarınca sözleşmeden dolayı sadece donatan sorumlu tutularak davaya taraf olabilir. Müstahdem ve görevlilerin hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır. Bu kişilere karşı dava açılamaz. Bununla birlikte Sözleşme kurtaran¹⁸⁰ hakkında bir sınırlama getirmediğinden ve kurtaran, donatanın çalışanı olmadığından sorumluluk doğabilecek, kurtaran dava edilebilecektir. Bunun yanı sıra CLC-92 m.3/5 e göre donatanın genel deniz hukuku kurallarına göre üçüncü kişilere karşı rücu hakkı saklıdır¹⁸¹.

¹⁷⁸ **BAYAMLIOĞLU,E.**; “1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konyansiyon Üzerine Notlar”, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4, (1-2), s.138

¹⁷⁹ **ÇAĞA/KENDER-I**, s. 141

¹⁸⁰ Kurtarma ve yardım, bir deniz tehlikesiyle karşı karşıya olan ve kendi olanakları ile kurtulamayan geminin veya yükünün, üçüncü şahıslar tarafından kurtarılacak veya yardım edilerek emniyet altına alınmasıdır. **ILGIN,S.**, “Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US .Open Form Salvage Agreement 1996 (MARSHAL V)”, Deniz Hukuku Dergisi Yıl:2 (1) ,s.27

¹⁸¹ **KARA** s.176-177

2.4.2.2.2. 2872 Sayılı Çevre Kanunu’na Göre Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu:

Çevre Kanunu¹⁸² “Kirlenme Yasağı” başlığı altında m.8/(2)’ deki

“Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirleten, kirlenmeyi durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler.”

ifadesiyle genel prensibini ortaya koymakta, kirliliğin önlenmesi, durdurulması, etkilerinin giderilmesi veya azaltılması için gerekli tedbirlerin alınmasını öngörerek bir objektif özen yükümlülüğü olarak ortaya çıkarmaktadır.¹⁸³ Önleme tedbirlerinden dolayı sorumluluk, bir olağan sebep sorumluluğudur.¹⁸⁴

Yine Ç.K. m.28’ de “Kirlenenin Sorumluluğu” başlığı altında:

“Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Kirlenenin, meydana gelen zarardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.”

ifadesiyle çevreyi kirletenleri ve çevreye zarar verenleri, sebep oldukları kirlenme ve zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu tutmuştur. Kirlenme zararlarından doğan sorumluluk objektif ve ağırlaştırılmış bir sorumluluktur¹⁸⁵.

2.4.2.3. Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Donatanın, borçlarından dolayı bütün malvarlığıyla sınırsız sorumlu olması esastır. Ancak, donatanı himaye etmek ve küresel anlamda denizciliği teşvik etmek

¹⁸² 2872 Sayılı Çevre Kanunu Kabul Tarihi 9/8/1983, R.G. 11/8/1983, S.18132

¹⁸³ DEMİR, İ.; “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi” İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt:2 (1) Yıl:2011, s.247

¹⁸⁴ DEMİR, İ., Değerlendirme, s.248

¹⁸⁵ ÇAĞA/ KENDER–I s.141

amacıyla donatanın sorumluluğunu sınırlamak, uluslararası sözleşmeler ile evrensel bir kural haline gelmiştir.¹⁸⁶ Bu bağlamda TTK m.1062/2' de :

“Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.”

şeklindeki ifade ile, donatanın sorumluluk sınırları konusunda uluslararası antlaşmalara atıfta bulunmuştur. TTK donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda 1976 Londra Konvansiyonunu esas almıştır. Ancak çalışma konumuzu teşkil eden petrol kirliliğinden doğan zararlardan doğan sorumluluk hakkında m.1336 vd. özel hükümler yer almaktadır¹⁸⁷. Söz konusu hükümler CLC-92 ve FUND-92 hakkında olup, aşağıda her iki sözleşmeye göre sorumluluğun sınırlandırıldığı haller ayrıntılı şekilde incelenecektir.

2.4.2.3.1.CLC-92 ‘ye göre Sorumluluğun Sınırlandırılması

CLC 92 ye göre gemi sahibinin sorumluluğu, belirli şartlar altında gemisinin tonajıyla bağlantılı olarak sınırlanabilir. Söz konusu sınırlamadan yararlanabilmek için m.5 /3 uyarınca donatanlar, sigortacılar ve güvence veren kişilerce, kirlenme zararına uğrayan veya koruma tedbiri almış olan taraf devletlerden herhangi birisinin, bir mahkeme veya yetkili bir mercide, sözleşmede öngörülen sorumluluk miktarı kadar fon tesis etmeleri gerekir. Fon, hesaplanan meblağın depo edilmesi yahut bir banka garantisi verilmesi veya yetkili mercice yeterli sayılacak başka bir garantinin ibrazı suretiyle oluşturulabilir. Fon, dava açılmadan önce veya sonra, tesis edilebilir. Fondan faydalanmak için dava yoluna gitmek şart değildir. Fonun ne zamana kadar sağlanacağına dair hüküm bulunmadığından, bu konu davanın açıldığı devletin hukukuna göre belirlenecektir (Lex Fori)¹⁸⁸. Tahkime gidilmesi veya icra takibi yapılması hallerinde de fon tesisi sağlanacaktır.

¹⁸⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi, s.389-390

¹⁸⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi, s.454

¹⁸⁸ KARA, s.182

Sınırlandırma geminin tonajı esas alınarak; olay başına geminin beher tonilatosu için Uluslararası Para Fonu tarafından 1976 Londra da kabul edilen birim olan Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) birimiyle hesaplanır¹⁸⁹. 1 Kasım 2003 tarihinden itibaren geçerli olan sınırlamalar şu şekildedir¹⁹⁰:

- 5000 GRT altındaki gemiler için 4.510.000 ÖÇH (yaklaşık 6.960.000 USD)
- 5000 ila 140.000 GRT arasındaki gemiler için 4.510.000 ÖÇH üzerine ilaveten her GRT için 631 ÖÇH (Yaklaşık 974 USD)
- 140.000 GRT üzerindeki gemiler için en fazla 89.770.000 ÖÇH (yaklaşık 138.500.000 USD)

Kirlenme zararı sonucunda Fon kurulduğunda CLC-92 m. 6-a uyarınca bu olaydan doğan kirlenme zararları sebebiyle donatanın başka malları üzerinde hiç bir tazminat hakkı tesis edilemeyecektir. Taraf devletlerin mahkemeleri veya sair yetkili mercii, olaydan doğan kirlenme zararları sebebiyle ileri sürülen bir tazminat alacağı için haczedilmiş olan gemi veya donatanın diğer mallarını keza böyle bir haczi önlemek maksadıyla verilmiş olan tazminat veya başkaca garantileri serbest bırakır. Fon tesisinin bir diğer önemli sonucu da m.5 /9 da belirtilen ÖÇH cinsinden meblağın, tesis olunacak ülke para birimi cinsine çevrilmesi hususudur.

Donatanın sorumluluğunun sınırlanmayacağı tek hal m.5/2 de açıkça belirtilmiştir. Buna göre donatanın, bir zarara neden olmak için kasıtlı veya ihmali ve bu zararın muhtemelen sonuçlanacağını bilerek işlediği şahsi eylemi veya eylemsizliğinden kaynaklandığı ispatlanırsa, Sözleşme altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır¹⁹¹.

¹⁸⁹ ÖÇH, IMF'nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığı olup, asıl işlevi, IMF'nin ve diğer bazı uluslararası kuruluşların hesap birimi olmasıdır. Özel Çekme Hakları üye ülkelere IMF kotalarıyla orantılı olarak tahsis edilir. ÖÇH' nin değeri, başlıca uluslararası para birimleri olan Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşmaktadır. Sepet günümüzde ÖÇH' nin Amerikan Doları cinsinden değeri IMF'nin web sitesinde günlük olarak yayınlanmaktadır. Bu değer, söz konusu dört para biriminin ilgili miktarlarının Amerikan Doları cinsinden değerlerinin toplamına eşittir ve bu hesaplamada Londra piyasasında o gün öğlen saatinde geçerli olan döviz kurları kullanılmaktadır.

Kaynak: <http://www.imf.org/external/np/exr/factstursdrt> E.T. 1.5.2015

¹⁹⁰ United Nations Conference On Trade And Development ,Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage From Tankers Studies in Transport Law and Policy - 2012 No. 1, s.48, CLC 92, md 5/9

¹⁹¹ KARA, s.181

Nihayet sınırlama fonu m.5/4 e göre zarar görenler arasında sabit olan alacakları nispetinde paylaştırılacaktır. Madde 7/9 a göre de, bir sigorta sözleşmesi ve başkaca teminat gösterilmesi suretiyle tesis edilen fon sadece CLC-92 kapsamında olağan tazminat alacaklarının tasfiyesinde uygulanır¹⁹².

Kirlenme zararı için talep edilen tazminat miktarı, oluşturulan fon miktarını aşmıyorsa, kabul edilen tazminatın tamamı fondan ödenir. Ancak tazminat miktarı fon tutarını aşarsa, toplam fon tutarının toplam alacaklara olan oranı nispetinde dağıtılır. Kirlenme zararının tazmini için ödeme yapan taraf, uygulanan milli hukuk izin verdiği sürece, zararı tazmin edilen kişinin haklarına halef olabilecektir. Bununla birlikte m.5/8 e göre gemi sahibi veya donatanın kirlenme zararlarını önlemek ya da sınırlamak amacıyla yaptığı makul masraflar da kendisine, diğer alacaklılarla eşit haklar sağlar¹⁹³.

CLC-92 m.5/7 uyarınca donatan veya başka bir kişi tazminatı kısmen veya tamamen daha sonraki bir tarihte ödemek zorunda kalabileceğini ispat ederse ülkesinde fon tesis olunan devletin mahkemesi veya sair yetkili mercii kendisinin sözü edilen daha sonraki bir tarihte fondan talepte bulunabilmesini teminen yeterli bir meblağın saklı tutulmasını emredebilir¹⁹⁴.

2.4.2.3.2. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi

Türk Ticaret Kanunu'nun petrolden kaynaklanan kirlenme zararları konusunda referans gösterdiği bir diğer uluslararası sözleşme, 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (The International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage- FUND-92)' dir ve CLC-92'nin eki niteliğindedir¹⁹⁵. CLC -92 ye taraf olan devletler Fon Sözleşmesine de taraf kabul edilmektedirler. 92 Fon Sözleşmesi, kendisinden önce yürürlükte olan 1971 Fon Sözleşmesini tadil etmiş, petrol kirliliğine ilişkin hükümleri aynen kabul etmiştir¹⁹⁶. 92 Fon Sözleşmesinin

¹⁹² KARA, s.182

¹⁹³ KARA, s.182

¹⁹⁴ KARA, s.183

¹⁹⁵ Bu sözleşme 18 Temmuz 2001 tarih ve 24466 sayılı Resmî Gazete' de yayınlanmıştır.

¹⁹⁶ 1992 Fon Sözleşmesi'nin kendinden önceki 1971 Sözleşmesi ile temel farkı, tazminat miktarını

kuruluş amacı m.2/1-a,-b ye göre CLC-92 kapsamında sağlanması gereken korumanın yetersiz kaldığı durumlarda kirlilik zararının tazminini sağlamak ve ilgili amaçları gerçekleştirmektir. Fon Sözleşmesinin m.10/1 uyarınca taraf devletler adına yapılacak katkılar, takvim yılı içerisinde toplam 150.000 tondan fazla alım yapan şahıslar tarafından ödenecektir.

2.4.2.3.2.1.Fonun Tazminat İşlevi

Fonun 4/1(a) maddesi uyarınca 1992 Sorumluluk Sözleşmesi m.3 kapsamında hiç bir yükümlülüğün ortaya çıkmamasından dolayı gemi donatanının sorumluluktan kurtulması halinde tazminat alamayan şahıslara FUND-92 tazminat ödemektedir. Takip eden fıkraya göre CLC-92 çerçevesinde sorumlu olan donatanın mali olarak borçlarını karşılayabilecek yetenekte olmaması ve CLC-92' nin VII. Maddesi uyarınca sağlanan mali teminatın zarar ile ilgili tazminatı kapsamaması veya tazminat taleplerini karşılamada yetersiz olması nedeniyle mağdur olan kişiler CLC-92 kapsamındaki tazminat miktarını tam olarak alamazlarsa, donatan mali vecibelerini yerine getiremeyen donatan olarak ve mali teminat da yetersiz olarak kabul edilecek, söz konusu tazminat da FUND-92 tarafından ödenecektir. Nihayet aynı maddenin (c) bendi uyarınca CLC - 92 Sözleşmesinin V. Maddesinin 1. paragrafı uyarınca sınırlandırılan donatan sorumluluğunu aşan zararlar olması nedeniyle yeterli tazminat alınamadığında FUND-92 tarafından gerekli tazminat ödenecektir.

FUND-92 madde 4/2 (a) ya göre savaş durumu, iç savaş, düşmanlık veya ayaklanmalardan veya zarara, savaş gemisinden veya devlet tarafından işletilen ve olay tarihinde ticari amaçlar dışında kullanılan bir gemiden bırakılan veya boşaltılan petrolün kirlenme zararına sebep olduğu kanıtlandığı takdirde Fon'dan ödeme yapılmayacaktır. Takip eden fıkra hükmüne göre talep sahibi, hasarın bir veya birden fazla geminin karıştığı bir olaydan kaynaklandığını kanıtlayamazsa, Fon tazminat ödemekle yükümlü olmayacaktır. FUND-92 m.4/3'e göre, hasardan zarar gören şahsın kirlenme zararının oluşmasına tamamen veya kısmen bu şahsın kasıtlı olarak yaptığı bir eylem veya yapmadığı bir eylemin veya bu şahsın ihmalinin neden olduğunu ispat edilirse, Fon

Yükseltmesi, uygulama alanını genişletmesi ve m 4/6 uyarınca Fon Kurulunun, istisnai durumlarda, Sözleşmeye göre tazminatın, gemi sahibi 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin ilgili maddesiyle bir fon tesis etmemiş bile olsa, ödenebileceğine karar vermesidir. **KARA**, s.237

tarafından bu şahsa tazminat ödeme yükümlülüğü tamamen veya kısmen ortadan kalkabilir. Ancak kirlenme için alınacak önleyici tedbirlerin masrafları fon tarafından karşılanır¹⁹⁷.

CLC-92, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması için sorumluluğu sınırlama fonunun kurulmasını şart koştur. FUND-92 m.4/6 ise istisnai durumlarda, Fon Kurulunun, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca bir fon tesis etmemiş bile olsa, tazminat ödenmesine karar verebileceğine hükmetmiştir. Burada amaç büyük boyutta zararların olabileceği durumlarda ödemelerdeki muhtemel gecikmelerin önlenmesi olup, Fon Genel Kurulu'na zarar görene mali yardım sağlama yetkisi verilmiştir.

FUND-92 sorumluluk sınırları ise meydana gelen olay başına 203.000.000 ÖÇH (yaklaşık 313.210.000 USD) olmakla birlikte, sözleşmeye taraf üç devletin ülkesinde bir takvim yılı esasında ilgili şahıslar tarafından 600.000 tona eşit veya üzerinde katkı petrolünün alındığı durumlarda 300.740.000 ÖÇH (yaklaşık 421.036.000 USD)' dir.

2.4.2.3.3.Fonun 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage,1992)

Her ne kadar TTK' nın metninde açıkça yer almasa da, yukarıda bahsettiğimiz üç aşamalı tazmin sisteminin son basamağı 2003 Fon Protokolüdür. Petrol kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage,1992), uygun bulma kanunu ile 10 Ekim 2012 ve 28437 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Fondan faydalanabilmek için CLC-92 ye ve FUND-92 ye taraf olmak şarttır. Protokol m.4/1 uyarınca, toplam zararın FUND-92 de belirtilen olaylara ilişkin tazmin limitlerini aşması veya aşma riski bulunması sebebiyle, şahıslar tam ve yeterli bir tazminat alamamışlarsa, ek fon, mağdur olan kişilerin zararını karşılayacaktır¹⁹⁸. Her olayla ilgili olarak sınırlandırılacak toplam tazminat miktarı 4/1-a

¹⁹⁷ ABDULAYEV,C.; Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s.306-308,

¹⁹⁸ 2003 Fon Protokolü m.4/1

bendine göre, CLC-92 ve FUND-92 kapsamında ödenen tazmin tutarıyla birlikte 750.000.000 ÖÇH (yaklaşık 1.157.100.000 USD) olarak belirlenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.DONATANIN ÇEVRE KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN P&I KULÜP SİGORTALARI, TTK VE ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Yukarıda belirttiğimiz üzere¹⁹⁹ P&I kulüp sigortası TTK’ da açıkça düzenlenen bir sigorta türü değildir. Sorumluluğun ana kaynağı TTK’ nın atıfta bulunduğu, tarafı olduğumuz uluslararası sözleşmelerdir. Bununla birlikte P&I kulüp sigortalarıyla donatanın sorumluluğunun ne ölçüde teminat altına alındığının incelenmesi bakımından TTK’ daki sigorta hukukuna dair genel hükümler ile söz konusu uluslararası sözleşmeler göz önünde tutulacaktır.

3.1.Sigorta Sözleşmesinde Taraflar

P&I kulüp sigortaları söz konusu olduğunda sözleşmenin tarafları; sigortalama işini üstlenen kulüp ve prim yatırma karşılığına sigorta sözleşmesine konu olabilecek riskleri teminat kapsamına aldırarak isteyen üye olarak kendini gösterir. Kulüpler, kulüp sigortası sözleşmesinde sigorta teminatını sağlama edimini yerine getiren, donatanların kendi ortak çıkarları amacıyla bir araya gelerek oluşturdukları, tüzel kişiliği haiz karşılıklı sigorta birlikleridir. Bu nedenle üyeler haklarını kendi aralarında talep edemeyip, poliçe hükümlerine göre haklarını, kulübün tüzel kişiliği aracılığıyla kullanabilirler²⁰⁰.

Kulüp sigortası sözleşmesinde ödediği primin karşılığında gemisinin tekne sigortası poliçesi kapsamına girmeyen ve üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını ve masraflarını teminat altına aldırarak sigortalı donatanlar, kulübe üyedir²⁰¹. Marine Insurance Act m. 5 ve TTK m.1453’e göre kulüp sigortası yaptırabilmek için donatanın sigortalanan bir menfaate sahip olması gerekir. Bu bağlamda; birlikte donatanlar, gemi hissedarları, ipotek alacaklıları, chartererlar kulüp üyesi sıfatını taşıyabilirler. Sayılanların yanı sıra, sabit prim ödenerek özel kayıtlı üye statüsüne sahip olan devlet

¹⁹⁹ Bkz. s.12, s.22

²⁰⁰ ALGANTÜRK s.24

²⁰¹ ALGANTÜRK s.34

filoları, zaman üzerine kiralanmış gemiler ve sınırlı teminat talep eden gemiler de sigortalananabilirler²⁰².

3.2.Çevre Kirliliği Anlamında Riziko Nedir?

Kulüp sigortası bir “pasif sigortası”dır²⁰³. Pasif sigortasında sigorta ettiren, zarar görenin kendisine yönelteceği tazminat istemleri nedeniyle malvarlığının azalmasına karşı korunma amacı güder²⁰⁴. Sigorta ettirenin malvarlığında eksilme olup olmayacağı veya eksilmenin ne zaman meydana geleceği sigortacı tarafından belirsizlik gösterir. Buna göre kulüp sigortasında sigorta edilen risk, bir kişinin 3. kişilere karşı tazminat ödemek zorunda kalması riskidir. Dolayısıyla, tankerlerle petrol taşınması durumunda sigorta edilen risk, çevre kirliliğiyle neden olunan çevre zararından dolayı kirlitenin sorumlu olması ve kirlitenin zarar görenlere tazminat ödemek zorunda kalması olarak kabul edilmektedir²⁰⁵.

3.3.Uluslararası Sözleşmeler Çerçevesinde Donatanın Deniz Kirliliğinden Doğan Zararlar Bakımından Sigorta Yaptırma Zorunluluğu

Özel sigortalar kural olarak isteğe bağlı olarak yapılmakla birlikte belli durumlarda sigorta yaptırılması zorunlu kılınmaktadır. Deniz taşıma hukuku nezdinde zorunlu sigortalar, üçüncü kişilere ve çevreye verilen zararların öneminin dünya kamuoyunca fark edilmesi üzerine ortaya çıkmış ve ekolojik kaygı milletlerarası boyutlara ulaşarak karşılıklı işbirliği, mücadele, bilgi akışı ve denetim ihtiyacını doğurmuştur²⁰⁶. Örneğin Türkiye’nin de taraf olduğu CLC-92 zorunlu sigortayı öngörmekte ve zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurmasına olanak sağlamaktadır. CLC-92 m.7 uyarınca akit bir devletin uyuğunda olup 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan geminin donatanı, sözleşme uyarınca kirlenme zararlarından doğacak masrafı karşılamak üzere bir sigorta yaptırmalı veya bir banka garantisi veya uluslararası tazminat fonunca, sözleşmede belirtilen sınırlara uygun şekilde düzenlenmiş bir

²⁰² ALGANTÜRK s.40

²⁰³ Bkz : s.14

²⁰⁴ YONGALIK, s.158

²⁰⁵ YONGALIK, s.158

²⁰⁶ VIALARD,A.,2001 “Kirliliğe Karşı Mücadele Alanında Uluslararası Deniz Hukukundaki Gelişim”, Çev. Durmuş Tezcan, Prof. Dr. Tefik Birsal’e Armağan, İzmir, s. 687-698

sertifika gibi mali güvence vermelidir. Madde gereğince 2000 tondan az petrol taşıyan gemilerin sigorta veya mali güvence göstermesine gerek olmamakla birlikte, donatanlar diledikleri takdirde az kapasiteli tankerlerine sigorta yaptırabilirler.

Tanker sahipleri 3.kişilere karşı doğabilecek potansiyel sorumluluğu güvence altına alan, uluslararası sözleşmelerde de yerini alan, deniz kirliliğine dair zorunlu ve tazminat kapsamı geniş sigortayı, birinci bölümde ayrıntılı olarak ele aldığımızP&I kulüpleri vasıtasıyla yerine getirirler²⁰⁷. Genel olarak kulüp kuralları gereğince kirlenmenin sebep olduğu zarar, zıya ve önleme masrafları ile kirlenmeyi önleme veya azaltmayı amaçlayan kurtarma yardım masrafları, üyenin kulüpçe uygun gördüğü sözleşmeden kaynaklı yükümlülükleri, petrol dökülmesi ve sızıntısı sebebiyle üyenin malvarlığında oluşan ziya ve zararlar, kirlenme nedeniyle verilecek para cezaları kulüp sigorta teminatı altındadır²⁰⁸. Böylece zarar gören, zorunlu mali sorumluluk sigortalarında öngörülen sınırlar içerisinde doğrudan doğruya sigortacıdan talepte bulunabilir ve sigortacıya karşı dava açabilir. Sigortacı, zarar görene ödediği sigorta tazminatı için zarar verene rücu edebilir²⁰⁹.

CLC-92m.VII /2 uyarınca sigorta yaptırmak zorunda olan her gemi için, CLC-92' ye göre geçerli bir sigorta veya mali bir güvencenin var olduğuna dair sicil devletin yetkili makamı tarafından CLC-92'nin ekine verilen örneğe uygun olarak düzenlenecek veya onaylanacak bir sertifika bulunmalıdır²¹⁰. Taraf bir devlette tescil edilmemiş olan gemi ile ilgili olarak, söz konusu sertifika, herhangi bir taraf devletin ilgili mercii tarafından verilerek tasdik edilebilir. Sertifikayı düzenleyen devletin yetkili makamı, CLC-92' ye uygun bir sigortanın varlığını tespit ve tasdik etmekte, sigorta sorumluluğuna ilişkin bir garanti taahhüdüne girmemektedir²¹¹. Sertifikada, geminin adı, bağlama limanı, donatanın adı ve ticaret merkezinin bulunduğu yer, teminatın nev'i, sigortacının veya güvence veren şahsın adı ve ticaret merkezinin bulunduğu yer, sigortayı akdeden veya teminat veren kuruluşun bulunduğu yer ve sigortanın geçerlilik

²⁰⁷ KARA, s. 195

²⁰⁸ KARA, s.200, ALGANTÜRK, s.65

²⁰⁹ KUBİLAY, s.24

²¹⁰ Bkz. Ek:2

²¹¹ KARA, s.201

süresi bildirilmelidir²¹². CLC-92m.VII/7 uyarınca taraf devletler adına düzenlenen veya onaylanan sertifikalar, diğer akit devletlerce de tanınarak eşit değerde sayılırlar.

Zorunlu sigortanın denetimi CLC-92 nezdinde 2 şekilde yapılabilir. Bunlardan birincisi, CLC-92 m. VII/b.10 gereğince akit devletlerin kendi bayraklarını taşıyan ve bu madde hükümlerine tabi olan gemilere, zorunlu sigorta sertifikasına sahip olmadıkça ticari faaliyette bulunma izni vermeyerek yapacakları denetimdir. CLC-92 m. VII/b.11 e göre ise akit devletler 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan ve ülkesi karasularında bir limana gelen, limanı terk eden, yahut karasuları dahilinde bir yükleme-boşaltma yerine gelen veya onu terk eden gemilerin, hangi devlet sicilinde kayıtlı olursa olsun uygun bir sigorta yapmalarını veya sair güvence göstermelerini milli mevzuatıyla sağlayarak kontrolü gerçekleştirebilirler. Taraf devletler CLC-92 tarafından öngörülen bu şartlar doğrultusunda zorunlu sigortaya ilişkin denetimleri uyguladıkları sürece CLC' ye taraf olmayan devletler dahil tüm gemiler, taraf devlet limanlarına girebilmek için sigorta yaptırmak zorunda kalacaklardır. Taraf devlet mülkiyetinde olup da sigorta veya mali güvencesi olmayan gemiler için m. VII /b.12 de taraf devletin güvence vermesi yeterli sayılmıştır. Geminin, sadece söz konusu devlete ait olduğunu belirten, sorumluluğunun ise CLC' de öngörülen sınırlar dahilinde karşılandığını gösteren yetkili makamlar tarafından düzenlenmiş bir sertifikası olmalıdır. Sigorta yaptırmayan gemiler seferden men edilemezler, ancak limana giriş- çıkışları reddedilebilir²¹³.

P&I poliçelerinin gemi üzerinde bulunması gereklidir. Poliçeler ıslak imzalı olmak ve "Certificate of Entry" ibaresi taşımak suretiyle orijinal kabul edilir. P&I poliçesi bulundurmaya yönelik sorumluluk donatana aittir. Şayet poliçenin elektronik kopyası varsa, sigortacının resmi internet sitesinden geminin geçerli bir poliçeye sahip olduğunu gösteren bir sorgu linkinin varlığı gerekir. Şayet elektronik kopya ile ilgili tereddüt ve şüphe duyulursa anlık olarak sigortacının resmi internet sitesinden poliçenin geçerliliği sorgulanabilir. <http://igpandi.org/Ship+Search> linki üzerinden Uluslararası Grup (International Group- IG) verileri içerisinde anlık olarak geminin adı ve IMO numarası ile sorgulama yapılır. Bununla birlikte IG üyesi olmayıp sabit primle çalışan bir P&I sigortacısının sigorta poliçesinin, sigortacının resmi internet sitesinden

²¹² CLC-92 m. 7/2 b. 2, **KUBİLAY**,s.116, **KARA**, s.201, **ABDULAYEV**,s.305

²¹³ **KARA**,s.202

kontrolünün yapılıp yapılamadığına bakılır. Elektronik kopya ve resmi internet sitesinden sorgulama yapılamadığı hallerde sigortacı tarafından bir teyit mesajı istenilir veya sigortacının Türkiye’de yerleşik muhabir firmasının hangisi olduğu öğrenilerek poliçenin geçerli olduğunu teyit etmesi talep edilir²¹⁴.

Poliçede teminat sınırı “Limit of Cover” veya “Limit of Liability” başlığı altında belirtilir. Genel olarak idare tarafından muteber P&I kulüpleri listesinde olan ilk 18 sigortacının poliçelerinde limitler yazılmadığından, uygulamada poliçenin en üst teminat limiti ile teminat sağlandığı anlaşılır. Poliçenin “Risk Covered” veya “Covered” bölümünde ise hangi kuvertür kapsamında teminat sağlandığı belirtilir. Şayet IG poliçelerinde, sağladığı teminatları belirtmemiş ise, tüm kuvertür alanlarında teminat sağlandığı anlamına gelir. Şayet sigorta kapsamına alınan kuvertür alanları, LLMC asgari kuvertür alanları altında kalırsa, poliçenin eksik kalan teminatlarının giderilerek genişletilmesi talep edilmelidir. Kuvertür kapsamının kontrol edilmesinin bir diğer yolu, kulüplerin “Rule Book” adını verdikleri kurallar kitabında özel kodlarla tanımlanmış kuvertür alanlarının hangilerinin poliçede olduğunun, kurallar kitabı talep edilerek tespit edilmesi şeklindedir. “Period of Cover” başlığı altında poliçenin geçerlilik süresi yer almaktadır. IG poliçeleri her yıl 20 Şubatta başlayıp, takip eden yılın 20 Şubat tarihinde sona erer. Bir poliçe yıl içinde başka bir tarihte başlamış olsa bile, yine takip eden yılın 20 Şubat tarihine kadar geçerli olacaktır. “Deuctible” bölümünde, ilgili hadiseye ilişkin donatanın, sigortacısına başvurmadan önce kendisinin karşılaması gereken ödemedi bahsedilir. Bu başlık altındaki meblağlardan öncelikle donatan sorumlu olup, olası tazminat talebinin fazlasından sigortacı sorumludur²¹⁵.

3.4.Sigorta Kapsamında Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Bazı işletme faaliyetleri çevre için büyük potansiyel tehlike arz eder ve bunların üçüncü kişilere zarar verme ihtimali yüksektir. Hukuk düzeni, zararlı sonuçları kaçınılmaz olan tehlikeli faaliyetlerde bulunulmasını, toplum hayatında faydalı oldukları ölçüde yasaklamaz ve tolere eder. Karşılığında, tehlikeli faaliyetin yürütülmesi dolayısıyla zarar görenleri korumak amacıyla, faaliyetten doğrudan yarar sağlayan

²¹⁴ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, Antalya Deniz Ticaret Odası s.12

²¹⁵ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, s.14.

kimseler aleyhine sorumluluğun şartlarını ağırlaştırır²¹⁶. Hukukumuzda Ç.K. m.28'e göre çevre kirliliğinden doğan sorumluluk, ağırlaştırılmış objektif sorumluluktur²¹⁷. Diğer yandan, sorumluluğun doğumu, bir işletme, tesis ya da faaliyete özgü tipik bir tehlikenin gerçekleşmesine bağlı olduğundan, bu durumda tehlike sorumluluğundan da bahsedilir²¹⁸. Nitekim uygulamada Yargıtay bu tip sorumluluğu ifade etmek için ağırlaştırılmış objektif sorumluluk ve tehlike sorumluluğu kavramlarını birlikte kullanmıştır.²¹⁹

Tehlike sorumluluğu özel bir kanun veya kanun hükmüyle getirilir²²⁰. Hukukumuzda tehlike sorumluluğu BK m.71' de düzenlenmiştir. Bu tip sorumlulukta illiyet bağı gerçekleşmişse artık sorumluya, kendisinden beklenen özeni gösterdiğini kanıtlayarak sorumluluktan kurtulma hakkı tanınmaz. Sorumluluğun gerçekleşmesi için yasanın belli durumlarda belli kişileri sorumlu tutması yeterlidir²²¹.

Haksız fiil sorumluluğunda insan davranışı söz konusu iken, tehlike sorumluluğunda bir işletme ve işletmenin sebep olduğu zarar söz konusudur. Tehlike sorumluluğu içinde bir fiil mevcut olsa bile, ikinci derecededir. Kanun koyucu bu davranışı göz önüne almamıştır. Doktrinde başka bir görüş, haksız fiilde geçen "haksız" sıfatının, tehlike sorumluluğunda söz konusu olmadığıdır. Çünkü tehlike sorumluluğunda kendisine sorumluluk yüklenen işletme olgusu, yetkili makamların iznine tabi olarak tehlikeli işi gören bir olgudur.²²²

²¹⁶ **BÜYÜKSAĞIŞ, E.** "Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler" s.2, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt :8 (1) 2006, s.1-19

²¹⁷ **ÇAĞA/ KENDER**–I s.141

²¹⁸ **YONGALIK**, s.81

²¹⁹ HGK 24/01/1990 tarih, 1989/4-635 E. , 1990/17 K. sayılı kararı; "Araç işletenin sorumluluğu, ağırlaştırılmış objektif sorumluluk olarak da ifade edilebilecek olan tehlike sorumluluğudur." <http://legalbank.net/belge/y-hgk-e-1989-4-635-k-1990-17-t-24-01-1990-yargitay-hukuk-genel-kurulu-karari/627740> ; **KARA**, s.68, dnt 307 vd.

²²⁰ Türk hukukunda, tehlikeli faaliyetlerde bulunan ya da tehlikeli nesneyi elinde bulunduranların faaliyet ya da nesnenin yol açtığı zararlardan tehlike sorumluluğu esasına göre sorumlu tutulacağı haller, özel kanunlarda belirtilmiştir. Türk hukukunda motorlu taşıt aracı işletenin sorumluluğu, devletin askeri manevralar ve atışlardan doğan sorumluluğu, petrol hakkı sahibinin petrol ameliyelerinden doğan sorumluluğu, sivil hava aracı işletenin sorumluluğu özel kanunlarda düzenlenmiştir.

BÜYÜKSAĞIŞ, s.2

²²¹ **KARA** s.67-68

²²² **EREN**, s.503-504

3.5.Sorumluluğu Ortadan Kaldıran Haller

CLC-92 Madde 3/b.2-3 te sayılan hallerin gerçekleşmesi durumunda donatanın kirlenme zararından doğacak sorumluluğu ortadan kalkar. Bir harp, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması mümkün olmayan anormal bir tabiat olayı sonucunda, münhasıran üçüncü bir şahsın zarar vermek kastıyla meydana gelen bir hareket veya ihmalin sonucunda, münhasıran bir hükümetin veya fener veya diğer seyir yardımcıları bakımından sorumlu bir merciin bir ihmali veya başkaca nizamla aykırı bir fiil sonucu olduğu hallerde ve kirlenme zararının, kısmen veya tamamen zarar gören şahsın, zarar verme kastıyla meydana gelen bir hareket veya ihmalden veya başka bir kusurundan ileri geldiğini ispatlaması hallerinde, donatan sorumluluktan kurtulabilir²²³.

3.6.Sigorta Kapsamındaki Teminatlar

Kulüp kuralları gereğince denizde petrol taşınmasından doğan sorumluluklar birtakım sınırlar²²⁴ çerçevesinde teminat altına alınır.

Bir P&I kulübüne kayıtlı gemiden petrol veya başka tehlikeli bir maddenin tahliyesi sırasında meydana gelen sızmadan dolayı zıya ve zarar ortaya çıktığında veya ortaya çıkabilecek zıya ve hasarların asgariye indirilmesi için alınacak tedbirler ile kirlenen bölgenin temizlenmesi için yapılacak makul masraflar ve alınan tedbirler mala zıya ve zarar verdiğinde, bunlardan doğan sorumluluk teminat altındadır²²⁵. Sayılan hususlarda üyelerin CLC 92 m.14 ve Lloyd' s Open Form²²⁶ gereğince ödeyeceği özel tazminat da P&I kulüp sigortası kapsamındadır.

²²³ KARA, s.172

²²⁴ North of England P&I Association with Newcastle P&I Association , P&I Rules 2015/2016, Rule :19/13; The London P&I Club, Rules2015/2016, Rule:9/15; SKULD,P&I Rules,2015,Appendix 5/1, The Steamship Mutual Rules &List of Correspondants 2015/2016, Rule18(ii), 25(vi); UK Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, Rules 2013,Rule 12, Appendix A;5(B)

²²⁵ KARA, s.200, ALGANTÜRK s. 65

²²⁶ Lloyd's sekreteri Henry Hoizer' ın 1890 yılında kurtarma ve yardım konusunda Çanakkale'de bir römorkör ile yaptığı sözleşme ile ortaya çıkan Standart Kurtarma Yardım Sözleşmesi Formu (LOF)yıllar içerisinde çeşitli değişikliklere uğrayarak günümüze kadar gelmiştir. Safety Net ilkesi ile kurtarıcılar, hiçbir başarı şansı olmasa dahi yüklü ve tankerlerin yardımına gitmeleri konusunda teşvik etmiştir.1990 yılında yapılan düzenlemeyle kurtarma hizmetinin icrası sırasında mümkün olduğunca çevrenin yükümlülüğünü getirerek ham petrol dışındaki kirlenmeleri de kapsayacak şekilde Özel Tazminat(Special Compensation) ilkesini getirmiştir. ILGIN,S., "Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd's Open Form 1980-1990-1995'in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (MARSHAL V)", Deniz Hukuku Dergisi Yıl:2 (1) ,s.27-49

Şayet kulüp üyesi, kulüp yönetim kurulunun onayladığı herhangi bir sözleşmenin hükümleri doğrultusunda denizde petrol taşınmasından dolayı sorumluluk altına girmişse, bu husus da kulüp sigortaları kapsamına girmektedir.

Devlet kurumları veya yetkili makamlarca verilen talimatlar doğrultusunda kirlenme ve kirlenme riskini azaltma –önleme amacıyla yapılan masraflar ve bu uğurda doğan sorumluluklar, tekne sigortası kapsamında “kirlenme tehlikesi” klozu altında olmamak şartıyla kulüp sigorta teminatı kapsamındadır. Zira yukarıda da belirtildiği üzere P&I sigortalarının varlık nedeni ve çıkış noktası, tekne ve yük sigortalarının kapsamı dışında kalan rizikoların teminat altına alınmasıdır.

Kulübe kayıtlı gemilerden petrol döküldüğü veya sızdığı takdirde üyenin kendi malına bir zarar gelirse bu zarar başkasına verilmiş gibi kabul edilerek kulüp sigortası kapsamında tazmin edilir²²⁷.

Kulübe kayıtlı tankerin denizde petrol taşınması sonucunda kirlenmeye sebebiyet vermesi halinde Amerikan Deniz Kirliliği Yasası (United States Oil Pollution Act 1990) uyarınca verilecek cezalar, doğan sorumluluklar, masraf ve harcamalar, kulüp sigortası teminatı kapsamına alınacaktır²²⁸.

Petrol kirliliğinden doğan talepler için kulüp sigorta teminatı gemi ve kaza başına sabit bir miktar ücret ödemekle birlikte, donatanların, aşan kısım için Londra sigorta piyasasından ilave sigorta teminatı sağlaması da mümkündür²²⁹.

CLC-92 m. III/3’ün yorumuna göre önleme tedbirlerinin yol açtığı zararlar da kirlenme zararı sayılabileceğinden, teminatın kapsamına girecektir. Madde metninde donatanın; kirlenme zararının kısmen veya tamamen, zarar gören şahsın zarar verme kastı ile vuku bulan bir hareket veya ihmalinden veya başka bir kusurundan ileri geldiğini ispat ettiği halde, bu şahsa karşı sorumluluktan kısmen veya tamamen ayrı tutulabileceği belirtilmiştir. Böylece makul bir tedbirin uygulanması sırasında kusurlu

²²⁷ **ALGANTÜRK**, s.66

²²⁸ ABD’nin seyredilebilir sularına ve kıyılarına petrol dökülmesini içeren ilk federal yasa olan OPA, makul ve acil taleplerin daha kolay, daha açık ve daha öngörülebilir bir düzen altında tazmin edilmesini sağlama ve petrolün denize dökülmesinden doğan sorumluluk hususunda değişik eyaletlerin sorumluluk hükümlerini tek bir kanunda birleştirme amacını güder. Kanun temizleme masrafları, mal ve doğal kaynak zararları, ekonomik kayıplar dahil kamu ve özel talepleri karşılar. Gerektiğinde söz konusu masraflar için fon oluşturur. **KARA**, s.17

²²⁹ **ALGANTÜRK**, s 65-66-67

bir davranış nedeniyle yeni bir zarar doğarsa, söz konusu madde hükmüne dayanılmadığı gerekçesiyle donatan tüm zarardan sorumlu olacaktır. Petrol sızdıran tankerin römorkör kaptanının kusurlu hareketleri sonucu yeni bir zarara sebep olması, önleme tedbirleri sonucu sabit ve yüzer cisimlere zarar verilmesi, sızan petrolün kimyasallarla inceltilmesi veya yakılması sonucu çevreye verilen zararlar bu zararlar kapsamındadır²³⁰.

Eski hale getirme işlemleri kapsamında çevrenin iyileştirilmesi amacıyla alınan önlemlerin masraflarının tazmini için, birtakım kriterler yerine getirilmelidir. Bu bağlamda tedbirler, iyileşmenin doğal sürecini önemli ölçüde hızlandırma eğiliminde olmalıdır. Tedbirler alınırken, olayın sonucu gerçekleşen zararın daha ileri boyutlara taşmasını önlemek amaçlanmalıdır. Tedbirler mümkün oldukça, diğer habitatların bozulmasıyla sonuçlanmamalı ya da diğer doğal ve ekonomik kaynaklar için olumsuz etkiler teşkil etmemelidir. Tedbirler, teknik olarak uygulanabilir olmalı, maliyetleri, zararın süresi ve boyutu ile orantılı ve fayda sağlama eğiliminde olmalıdır²³¹.

3.7.İhbar Mükellefiyeti

Sigorta sözleşmesinin kurulması²³², devamı²³³ ve rizikonun gerçekleşmesi²³⁴ halinde sigorta ettiren birtakım hususları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür²³⁵.

3.7.1.Sözleşme Öncesi İhbar Yükümlülüğü

Sigorta ettirenin başlıca görevlerinden biri, sigorta edilen malın durumu ve niteliği hakkında gerçek beyanda bulunmaktır²³⁶. Kulüp sigortalarında üye, gemisinin cinsi, tonajı, sınıfı, denize elverişliliği vb. bilgiler içeren liste usulü²³⁷ bir beyanla söz

²³⁰ **ABDULAYEV**, 193

²³¹ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluğu ve Uluslararası Tazmin Sistemi ve Ulusal Mevzuat, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,28.08.2014, Ankara, s.11-12

²³² TTK m.1435

²³³ TTK m.1444/2

²³⁴ TTK m.1446

²³⁵ **MERTOL,C.**, Türk Özel Sigorta Hukuku, Fakülteler Yayınevi, Ankara,2007 ,s.276, **ALGANTÜRK, D.** “Sigorta Sözleşmesi Süresi İçinde Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri” İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi “10. Yıl’a Armağan” Yıl:11 Sayı: 22 Güz2012 /2 s.4

²³⁶ **BOZER** s.76, **KENDER, R.** Türkiye de Hususi Sigorta Hukuku Arıkan Yayınları,2008, İstanbul, s.181

²³⁷ **BOZER** s.79, **MERTOL**, s.279

konusu yükümlülüğünü yerinde getirmektedir. Üye ile kulüp arasındaki sigorta sözleşmesinin temelini üyelik başvuru formunda belirtilen hususlar oluşturduğundan, üye, başvuru formunda belirttiği hususlar ile birlikte rizikoya etki edeceğini bildiği diğer hususları da ihbar etmekle yükümlüdür.

Yapılan sigorta sözleşmesi İngiliz hukukundan kaynaklandığı için, kulüpler bir üyenin sözleşme öncesi ihbar mükellefiyetini, hiç ihbar etmeme veya yanlış ihbar etme şeklinde ihlal etmesi halinde Mairne Insurance Act m.18'e dayanarak sigorta sözleşmesini feshedebilme hakkına sahiptir²³⁸. Kulüpler bu durumda takdir yetkilerini kullanarak, sözleşmeyi feshetmek yerine, üyenin talep miktarında indirim gitme yolunu da tercih edebilirler²³⁹.

3.7.2.Sözleşme Süresi İçinde İhbar Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmesi devamlı bir ilişkiyi düzenlediğinden, sözleşme yapıldıktan sonra şartlar ve rizikonun gerçekleşme ihtimalinde değişiklik meydana gelmesi sigortacıyı doğrudan etkiler²⁴⁰. Riziko gerçekleşmeden önce başvuru formundaki temel hususlarda bir değişiklik olması halinde riziko değişmektedir. Eğer rizikoyu kıymetlendirmeye yarayan faktörlerin değişimi, sigorta süresince riziko gerçekleşme ihtimalini veya doğacak zarar miktarını azaltıyorsa riziko hafifler. Aksi halde riziko ağırlaşır. TTK m.1444/2' de belirtildiği üzere riziko ağırlaşması olarak kabul edilebilecek hususların gerçekleşmesi ile üyenin söz konusu bildirme yükümlülüğü doğar. Bildirim yükümlülüğünün diğer kaynağı “primin rizikoya uygun olması ilkesi” dir. Bu ilkeye göre sigorta sözleşmesinin kuruluşu ve icrası sırasında prim ve riziko arasındaki uygunluğun, devamlı bir nispet ilişkisinin ve dengenin bulunması gerekir²⁴¹. Şayet üye, çifte sigorta yaparak, menfaatlerini aynı rizikoya karşı tekrar sigorta ettirmişse diğer sigorta teminatı başlayınca kulübe bildirimde bulunmalıdır²⁴². Üye, giriş sertifikasında bildirdiği adresi değiştirdiği durumda, yeni ikametgahını bildirmekle

²³⁸ ALGANTÜRK, s.102, KENDER, Türkiye’de hususi sigorta hukuku s.214

²³⁹ UK P&I Club, Rules 2015, Rule: 5/N-iv

²⁴⁰ BOZER, s.80

²⁴¹ ALGANTÜRK, s.103, KENDER, Türkiye’de hususi sigorta hukuku, s.233

²⁴² ALGANTÜRK, s.103,

mükelleftir²⁴³. Sözleşme süresince kulübe kayıtlı geminin klasında yapılacak değişiklikler de kulübe bildirilmesi gereken hususlar arasındadır²⁴⁴.

3.7.3.Rizikonun Gerçekleşmesinden Sonraki İhbar Yükümlülüğü

TTK m. 1446/1 uyarınca sigorta ettiren kulüp üyesi, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince gecikmeden durumu sigortacıya bildirmelidir. Rizikonun gerçekleşmesiyle birlikte üyenin tazminat hakkı doğacağından, üye vakit kaybetmeden kulübü bilgilendirmekle mükelleftir. Üyenin derhal bildirimden doğan menfaatleri vardır. Kulüp, ödediği miktar ile sınırlı olarak, üyenin haklarına halef olacaktır. İhbarda bulunulmadığı halde, üyenin üçüncü şahsa karşı sorumluluğu sebebiyle yargılama yoluna başvurma hakkı, meydana gelen hasarın araştırmasını yapma veya alternatif çözüm ve savunma imkanlarına başvurma hakkı zarar görebilir.

Kulüplerin prim oranları 5 yıllık hasar talep kayıtları baz alarak belirlendiğinden, üyenin yapacağı talep ve ihbarların düzenli kaydı primlerin de devamlılığını sağlar.²⁴⁵ İhbar mükellefiyetine uyulması, kulübün yatırımlarını gerekli alanlara tahsis edebilmesine yardımcı olur²⁴⁶. Ayrıca kulüp, gelecekte oluşabilecek muhtemel zararlar için veri tabanı oluşturup alınacak tedbirler hakkında bilgi birikimini güçlendirir.

Kulüp kuralları uyarınca üye donatanın vekili sıfatıyla kaptan sigorta teminatındaki rizikonun gerçekleştiğini ve hasarın meydana geldiğini öğrenir öğrenmez yazılı olarak kulübe, kulüp müdürlerine veya en yakın kulüp temsilcilerine bildirimde bulunmalıdır²⁴⁷. Donatan da ayrıca kulüp merkezlerine doğrudan ihbarda bulunabilir. Bazı kulüpler kendi kurallarında ihbar yükümlülüğü ile ilgili sürelerde düzenlemeler yapabilirler. Örneğin North of England P&I Association with Newcastle P&I Association P&I Rules 98/99 Kural 33(4)'e göre hasarın meydana geldiği tarihten itibaren derhal, ancak her halükarda hasarın doğduğunun veya meydana geldiğinin öğrenildiği tarihten itibaren 12 ay içerisinde ihbarda bulunulmalıdır. Sözleşme süresi içinde üye sayılan hususlara ilişkin ihbar görevini yerine getirmezse, kulüp yönetim

²⁴³ ALGANTÜRK, s.104

²⁴⁴ ALGANTÜRK, s.104

²⁴⁵ ALGANTÜRK, s.104, HAZELWOOD, s.294

²⁴⁶ ALGANTÜRK, s.104, HAZELWOOD, s. 294

²⁴⁷ ALGANTÜRK, s.105

kurulu tazmin talebini reddedebileceği gibi, talep miktarını indirme hakkına da sahiptir²⁴⁸.

3.8.Zarar Görenin Dava Hakkı

3.8.1.Üçüncü Şahısların Doğrudan Sigortacıya Müracaat Hakkı

Sorumluluk sigortaları, sigorta ettirenin üçüncü kişilere olan sorumluluğunu ortadan kaldırmamakta, ancak sigorta ettirenin malvarlığında oluşabilecek azalmayı en aza indirmeyi amaçlamaktadır²⁴⁹. Mevzuatımız göz önüne alındığında,6102 sayılı Yeni TTK, sorumluluk sigortalarını ele almış, zarar gören üçüncü kişilerin doğrudan dava hakkını da m.1478’de belirtmiştir. Buna göre zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı²⁵⁰ süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir. Sorumluluk sigortalarında doğrudan dava hakkı, zarar görenin, failin ödeme gücünün bulunmaması halinde korunması veya sigorta tazminatının mutlaka zarar görenin eline geçmesini sağlayan bir önlemdir²⁵¹. Yine bu hak, sigorta tazminatının zarar gören 3. kişilere ödenmesini sağlamak amacıyla borçlunun sigortacısına doğrudan doğruya başvurma yetkisini verir²⁵². Bu dava hakkı mağdur 3. şahsa ödeme kabiliyetine sahip bir borçlu sağlayarak mağdurun zararının kolay ve süratli şekilde giderilmesine yardımcı olur²⁵³. Zorunlu sorumluluk sigortalarının bir türü olan P&I kulüp sigortaları bakımından da söz konusu kural uygulanma kabiliyetine sahiptir.

CLC-92 m.7/b.8 uyarınca kirlilik zararlarından doğan her türlü tazminat talebi doğrudan doğruya sigortacıya veya donatanın kirlilik zararından sorumluluğuna ilişkin güvence vermiş olan şahsa karşı ileri sürülebilecektir. Doğrudan başvuru, zarar görenin gemi donatanına karşı olan haklardan feragat ettiği anlamına gelmemektedir. Sadece sigortacıdan alınan tazminat miktarı donatanın sorumlu olacağı miktardan indirilecektir. CLC-92’ ye göre doğrudan başvuru halinde sigortacı veya güvence veren şahıs, donatanın şahsi kusuru olup olmadığına bakılmaksızın, sözleşmede öngörülen

²⁴⁸ **ALGANTÜRK**, s. 105, **UK P&I Club**, Rules2015 Rule 5/N-iv

²⁴⁹ **ÇEKER, M.**, Sigorta Hukuku, Karahan Kitabevi Ocak 2013, Adana, s. 255

²⁵⁰ “Sigortacıya yöneltilecek tazminat istemleri sigorta konusu olaylardan itibaren 10 yılda zamanaşımına uğrar.” TTK m. 1482

²⁵¹ **KENDER,R.**, Zorunlu Sigorta s.20, **KARA**,s.203 dnt. 957

²⁵² **ALGANTÜRK**, s.136

²⁵³ **ALGANTÜRK**, s.136, **KARA**, s.203 dnt. 957

sorumluluğun sınırlanması hakkına dayanabilir, iflas ve tasfiye halleri hariç olmak üzere CLC-92'nin 3. maddesinde sayılmış olan, donatanı sorumluluktan kurtaran def'ilerde bulunabilir²⁵⁴. Yine CLC'ye göre kirlenme zararlarının bizzat donatanın kasıtlı hareketinden doğduğu def'ini öne sürebilir. Sigortacı donatanın sınırlı sorumluluğuna da dayanabilir. Bu durumda sigortacı donatanın şahsi kusurunun olup olmadığına bakılmaksızın sadece sınırlı sorumluluğu karşılar. Sorumlu donatanın iflası veya tasfiyesi halinin zarar gören 3. kişilere karşı ileri sürülmesi mümkün değildir. Bu durum zarar göreni korur²⁵⁵. Eğer donatanın şahsi kusurunun varlığı ispatlanırsa CLC-92 m. v/ b11 uyarınca sigortacı sorumluluk miktarınca fon tesis edebilecektir. Fon miktarını aşan zararlar için ise donatana başvurulacaktır. Şayet gemi sahibinin, zararın oluşmasında kastı olduğu ispatlanırsa, sigortacı tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulacaktır²⁵⁶.

Zarar gören üçüncü şahısların kulüplere doğrudan başvurması halinde kulüplerin öne sürebileceği def'ilerin ve savunmaların geçerli olabilmesi için, poliçe gereğince zarar gören üçüncü şahıslara karşı hukuki bir sorumluluğun doğması gerekir. Buna göre zarar gören üçüncü şahıs, üyenin halefidir ve üye ile aynı konumda olup bütün kulüp kurallarına üye gibi bağlıdır. Bu bağlılık üyenin kulübe kabulünden başlar; üyenin kendisinin, mirasçılarının, vasilerinin, yöneticilerinin ve haleflerinin bütün kulüp kurallarına bağlı olduğu kabul edilir. Şayet zarar gören üçüncü şahıs doğrudan dava hakkını sözleşmeden değil de kanundan alıyorsa, üyenin sahip olduğu haklar kanunen kendisine devredilir²⁵⁷. Zarar gören üçüncü şahıs tarafından doğrudan kulübe dava açıldığı takdirde kulüp, sorumluluğunu Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Konvansiyon gereğince sınırlama hakkına sahiptir²⁵⁸. Anılan Konvansiyonun 1/6 Maddesine göre sınırlamaya tabi alacaklar bakımından mesuliyeti sigorta etmiş sigortacı bizzat sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere sözleşme hükümlerinden faydalanabilir²⁵⁹. Yine doğrudan dava açılması halinde ilk önce ödeme kuralının düzenlendiği kulüp kuralları gereğince, bu kural zarar görenleri de bağlar. Bu

²⁵⁴ ABDULAYEV, s.256

²⁵⁵ ABDULAYEV, s.257

²⁵⁶ KARA, s. 204, TEKİL, F.(1987) Uluslararası Konvansiyonlar, Tekil Neşriyat, İstanbul, s.490

²⁵⁷ ALGANTÜRK, s. 144-145 / HAZELWOOD S.J. ; Law and Practice s.292

²⁵⁸ **The North of England P&I Association Limited**, Rules2015/2016, Rule 22/3; **The London P&I Club Rules 2015/2016**, Rule 33.1.1; **Steamship Mutual Rules andList of Correspondents 2015/2016**, Rule 39(ii)

²⁵⁹ TEKİL, s.314

nedenle bu kuralı, ilgili kulüp, üçüncü kişilere karşı savunma aracı olarak da ileri sürebilir²⁶⁰.

3.8.2.“Pay To Be Paid” (İlk Önce Ödeme) Kuralının Doğrudan Doğruya Dava Hakkına Etkisi

Kulüp kurallarında yer alan ilk önce ödeme kuralı gereğince; hem üyenin, uğradığı zararın tazminini kulüpten talep edebilmesi için hem kulübün teminat kapsamında olan bir sorumluluk doğmalıdır, hem de üye 3. şahsın zararını tazmin etmelidir. Çünkü kulüp, 3. şahsın zararını tazmin etmesinden dolayı üyenin mal varlığındaki eksilmeyi teminat altına alır²⁶¹. Kulüp kurallarında, üyenin aczi veya üye tüzel kişilik ise hakkında dağılma kararı alındığı durumda, üyenin pay to be paid (ilk önce ödeme) borcunun tehlikeye girmesi nedeniyle sigorta teminatının sona ereceği düzenlenir²⁶². Uygulamada zarar görenlerin yaralanması veya ölümü halinde kulüplerin bu kuraldan feragat etmeleri ve zarar gören 3. şahsa veya onun mirasçılarına karşı bu kuralı savunma olarak ileri süremeyecekleri kabul edilir²⁶³.

3.8.3.Tazminatın Kapsamı

Kulüp Kurallarına göre kirlenme dolayısıyla tazminat kapsamına giren rizikolar şu şekildedir²⁶⁴:

a) Petrol veya kirletici bir maddenin sızması ile kirlenmenin çevrede meydana getirdiği veya zarar verme tehlikesi bulunan haller bakımından her bir kaza veya her bir petrol kirliliği oluşması hadisesi veya petrol kirliliğinde uygulanan para cezaları,

b)Ödenen tazminat ve karşılanan zararlar Kulüp sigortası tazminatı kapsamındadır. Tazminatın kapsamına girecek hususlar aşağıdaki şekildedir²⁶⁵:

1-Cismani zararlar bakımından kirlilik sonucunda bir kişinin ölmesi veya vücut bütünlüğünün bozulmasından doğan tedavi masrafları, çalışma gücü kaybından doğan zararların tazmini, kişinin bakmakla yükümlü olduğu kişilerin uğradığı zarar(destekten

²⁶⁰ ALGANTÜRK, s. 147

²⁶¹ ALGANTÜRK, s. 147,

²⁶² ALGANTÜRK, s. 148, SKULD, P&I Rules 2015/2016, Rule28.5

²⁶³ ALGANTÜRK, s. 149

²⁶⁴ KARA, s.199-200, dnt. 940

²⁶⁵ KARA, s.109

yoksun kalma) ile defin masrafları, genel hükümlere göre talep edilebilir.²⁶⁶ Oluşacak psikolojik rahatsızlıklar nedeniyle manevi tazminat da talep edilebilir²⁶⁷.

2- Denize dökülen petrolün balıkçılık sektöründe kullanılan araç gereçleri kirletmesi, kullanılamaz hale getirmesi ve bunlara zarar vermesi, kirlenen ve zarar gören gereçlerin onarımı maddi zararlar kapsamında olup, söz konusu kirlilik sebebiyle balıkçılık sektöründe ve turizm sektöründe yaşanacak kar kayıpları da ekonomik kayıplar kapsamında değerlendirilir²⁶⁸.

3-Ekolojik zararlar, canlı varlıkların gelişmesini sürdürebilmesi için gerekli olan şartların kirlenme olayı sonucunda bozulması olup, ani veya zamanla ortaya çıkabilmektedir²⁶⁹. İlgili bir Yargıtay kararı bu konuda ²⁷⁰

“....denize dökülen petrol ürünü...denizin oksijen dengesini ve besin zincirinin en önemli halkasını oluşturan bitkisel plankton toplumu; balıkların besin zincirinin ilk hayvansal halkasını oluşturan zooplanktonları ve nihayet su ürünlerini (balık v.b) olumsuz yönde etkileyerek, öldürerek ekolojik zarar meydana getirmiştir.”

hükmünü vermiştir. Meydana gelen ekolojik zarar sonucunda Devletin tüzel kişiliğini temsilen ilgili bakanlıklar tazminat talebinde bulunabilecektir.

4- Kirleten, kirlenme zararları ile beraber, alınacak tedbirler kapsamında durdurma, sınırlama, azaltma, temizleme masrafları ile bu işlemler için kullanılan malzeme ve teçhizatın masraflarını da ödemekle sorumludur. Tedbirler genellikle denizde yürütülen ham petrolün yüzeyden emilerek toplanması, yüzeyde yayılmayı önleyici bariyer konulması, kimyasal seyreltici kullanılması, sahillerin makine veya insan gücüyle temizlenmesi, basınçla yıkama, kumsallarda taraklama, kabartma gibi yöntemlerdir ²⁷¹. CLC-92 m.I/7’ ye göre koruma tedbirleri, “*bir olayın gerçekleşmesinden sonra kirlilik zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için herhangi bir şahıs tarafından alınan makul tedbirlerdir*”. Koruma tedbirleri, petrol sızması veya

²⁶⁶ KARA, s.109, YONGALIK, s.43

²⁶⁷ KARA,s.109, YONGALIK, s.42

²⁶⁸ KARA, s.110

²⁶⁹ KARA, s.112, YONGALIK, s.52

²⁷⁰ Y.4.H.D.15/5/1984 tarih, 792 E.,4746 K. Sayılı yayımlanmamış kararı, KARA, Sorumluluk dnt.525

²⁷¹ <http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/TIPS%20TAPS/TIP7CleanupofOilFromShorelines.pdf> E.T. 11.05.2015

ağır ve yakın kirlilik tehlikesi olduğu zaman alınmalıdır. Böylelikle genel olarak alınan önleyici tedbirler sigorta kapsamı dışında bırakılmıştır²⁷². Alınan tedbirler yük veya gemi güvenliğini sağlamak amacından ziyade, sadece kirliliğin önlenmesi veya sınırlandırılması amacını gütmelidir. Tedbirlerin makul²⁷³ ölçüde alınması da, kirlenme olayı sonrasında tazmin edilecek meblağ bakımından önem taşımaktadır²⁷⁴.

c)Yönetim tarafından onaylanan, kirlilik hakkındaki sözleşmenin tarafı olarak üye tarafından ödenen tutar veya üstlenilen faaliyetlerin masrafları,

d)Belirli bir kirlenmeyi önlemek veya kirliliği temizlemek için bir devlet veya mahalli idare tarafından yapıldığı iddia edilen faaliyetlere dair masraflar,

e)Lloyd's Standart Form of Salvage Agreement' ta petrol kirliliği ile ilgili olarak yer alan "no cure no pay" (kurtarma yoksa ödeme de yok) esası hariç, petrol kirliliği nedeniyle kurtarana yapılan ödemeler,

f)Bir başka gemiye çarpan geminin neden olduğu kirlenme masrafları,

g)Enkaz çıkartılması, sabit ve yüzer cisimlere verilen zararlar, yedekleme, römorkaj masrafları,

h)Sözleşmede yer alan diğer hükümlerden kaynaklanan petrol kirliliği zararları,

i)Korunma tedbiri kapsamında yapılan kurtarma faaliyetleri masrafları sigorta kapsamındadır. Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu'na göre kurtarma faaliyetlerinin koruma tedbirleri olarak değerlendirilebilmesi için kurtarmanın temel amacının sadece petrol kirliliğini önlemek veya sınırlı tutmak olması gerekmektedir. Eğer kurtarma sadece yük ve gemiyi kurtarma amacını taşıyorsa, CLC ve Fon sözleşmeleri kapsamında koruma tedbiri olarak değerlendirilmez. Her iki amacın bir arada olduğu kurtarma faaliyetlerinde temel amaç tespit edilemiyorsa, yapılan masraflar sözkonusu faaliyetler arasında ilgili oldukları ölçüde paylaştırılır²⁷⁵.

²⁷² CLC-92 açısından petrol kirliliğine ilişkin alınan bütün önleyici tedbirlerin masrafı tazmin edilemez. Tazmin edilebilir önlemler ile genel önleyici tedbirler arasında sınırı çizmek gerekir. Bunun en kolay yolu, tedbirlerin alındığı zamanı tespit etmektir. Koruma tedbirlerinin alınması için olayın gerçekleşmesi yeterlidir, fiilen denize sızmayı beklemeye gerek yoktur. Olayın gerçekleşmesinden sonra fili olarak petrol sızmasa dahi alınan tedbirler koruma tedbiri olarak kabul edilir. Diğer bir ölçüt nedensellik ilişkisidir. Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu'na göre somut olayla ilgisi olmayan ve kullanılmayan cihaz ve gereçlerin masrafları tazminat kapsamına alınamaz. **KARA**, s.291

²⁷³ Neyin makul ve tazmin edilebilir olduğuna dair karar verirken şu hususlar dikkate alınır: (i)alınan makul önlemlere ilişkin masraflar, (ii)alınan önlemlere ilişkin masrafların, önlenmesi veya azaltılması istenen kayıplara olan oranı,(iii)önlemlerin uygun olması ve bu konuda makul başarı beklentisi,(iv) konuya ilişkin piyasa koşulları. **ILGIN,S.;** "Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği İle İlgili Olarak CMI Tarafından Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar ve Hazırlanan Rehber", Deniz Hukuku Dergisi Yıl:1 (1) s14-20

²⁷⁴ **ABDULAYEV**,s.290

²⁷⁵ **KARA**, s. 293

3.9.Yargılama Usulü

CLC-92 m.I/2 uyarınca gemilerin neden olduğu petrol kirliliğinden zarar gören tüm gerçek ve tüzel kişiler, kamu hukuku ve özel hukuk tüzel kişileri dava açma hakkına sahiptir. Bu bağlamda davacı yelpazesi çok geniştir. Davalı sıfatını ise m. III uyarınca, geminin olay zamanındaki donatanı, şayet olaylar dizisi mevcutsa ilk olay tarihindeki donatanı üstlenecektir. Şayet kirlenmeye sebep olan olaya iki veya daha fazla gemi karışmışsa, söz konusu gemilerin donatanları, yeterli bir emniyetle ayrılabilmesi mümkün olmayan bütün zararlardan ayrı ayrı ve müteselsilen sorumlu olacaklardır²⁷⁶.

CLC-92 m. VIII ‘e göre zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıl içinde dava açılmazsa dava açma hakkı sona erecek, ancak her durumda kirliliğe yol açan kazanın meydana gelmesinden itibaren altı yıl içerisinde tazminat davası açılabilecektir. Şayet kirliliğe yol açan olay, bir olaylar zinciri şeklinde gelişmiş ise, altı yıllık süre ilk olayın meydana geldiği tarihten itibaren başlayacaktır.

CLC-92, yetkili mahkeme olarak kirlenme zararının meydana geldiği yer mahkemesini kabul etmiştir. Şayet gemi birden fazla taraf devlette zarara neden olursa, m. IX/b1 uyarınca tüm taraf devlet mahkemeleri bu davaya bakmaya yetkili olacaktır. Birden fazla taraf devletin mahkemesi davayı görmeye yetkili olduğu halde, fonun dağıtılmasına ve tevziine ilişkin karar vermeye yetkili olan mahkeme, fonun tesis edildiği ülke mahkemesidir. CLC-92 m.10/1’e göre yetkili ülkenin mahkemesinde verilen ve o ülkede adi kanun yollarına başvurulması mümkün olmayan icra edilebilir bir hüküm, hileli şekilde verildiği, davalının uygun sürede haberdar edilmediği veya mahkemede kendisine savunma imkanı verilmediği haller haricinde bütün taraf devletlerce tanınır.

Taraflar sigortayla ilgili uyuşmazlıkların çözümü için tahkim usulüne başvurulması konusunda anlaşabilirler²⁷⁷. Tahkim, bir hak üzerinde uyuşmazlığa düşen tarafların anlaşarak, bu uyuşmazlığın çözümünü özel kişilere bırakmalarına ve

²⁷⁶ KARA, s. 205

²⁷⁷ KUBİLAY, s.188

uyuşmazlığın özel kişiler tarafından incelenip karara bađlanmasıdır²⁷⁸. Tahkim yolu, tarafların doğmuş ve doğabilecek bir uyuşmazlığı aralarındaki anlaşmaya göre hakem veya hakem kuruluna gtrdkleri, usulü taraflarca belirlenebilecek özel bir yargılama faaliyetidir²⁷⁹. Ulusal ve uluslararası tahkim yolu sigorta sözleşmesine konulan bir tahkim şartı veya ayrı bir tahkim sözleşmesiyle kabul edilebilir. İç hukukumuzda tahkim esasları 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile düzenlenmiş olup, sigorta tahkimine ilişkin esaslar 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu m.30 hükümlerinde yer almıřtır²⁸⁰.Yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda ise 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu²⁸¹ hükümleri uygulanacaktır²⁸².

P&I Kulüpleri, donatanlar veya gemi işletme müteahhitleri ile 3. şahışlar arasında çıkacak uyuşmazlıklarda, uzlaşma hakemlik, muhakeme aşamalarında yardımcı olmak konusunda da güvence verebilirler. Bu amaçla sigorta poliçelerine Navlun, Srastarya ve Savunma (Freight+ Defence+Demurage -FD&D) şartını da eklemelidirler²⁸³.

Özellikle yenin kayıtlı gemisinin devletlerarası limanlarda çalışması sırasında karşılaşabileceği hukuki sorunlar FD&D teminatı ile sağlanır. Bu teminat, üyenin kiracıları ile aralarında çıkan ihtilafların çözümlenmesinde ve üyeye karşı açılan davalarda hukuki yardım nedeniyle doğan masrafları teminat altına alır. ye hukuki bir sorunla karşılaşınca kulüp hukuki yardımda bulunarak masrafları der. Kulüp, yenin kiracıları ile aralarında çıkan veya taşıma sözleşmesinden doğan veya geminin işletilmesiyle ortaya çıkan ihtilafların çözümlenmesi nedeniyle hakem, mahkeme, avukatlık, bilirkişi ve srvey ücretini karşılar. Kulübün bu konulardaki teminat verme yükümlülüğü kulüp yöneticilerinin takdirine bırakılmıřtır²⁸⁴. Mahkeme veya hakem

²⁷⁸ **KURU, B.**, Hukuk Muhakemeleri Usulü Cilt VI, s.5875, DemirDemir Müşavirlik ve Yayıncılık, İstanbul, 2001

²⁷⁹ **KURU**, s.5875, dnt.1

²⁸⁰ **KENDER**, s.121

²⁸¹ 5.7.2001 R.G. sayı 24453

²⁸² **PEKCANITEZ, H./ATALAY,O./ÖZEKES,M.** Medeni Usul Hukuku Yetkin Yayınları Ankara 2014, s.641

²⁸³ **KUBİLAY**, s.106

²⁸⁴ **ALGANTÜRK**, s.71, HAZELWOOD, s. 382

kararı ile navlun veya demuraj tahsilleri gibi ticari anlaşmazlıkların çözümlenmesinde de kulüp gerekli yardımları yapar²⁸⁵.

FD&D teminatı genellikle kulüplerin koruma ve tazmin teminatından ayrı olarak verilir ve bu amaçla üyeden özel bir prim tahsil edilir²⁸⁶.

3.10.Zararın Tazmini

P&I Kulüplerinin sigorta tazminatını ödeme borcu söz konusudur. Kulüp sigortalarında sigorta himayesi başladıktan sonra sigorta teminatı kapsamında olan ve rizikonun gerçekleşmesi ile meydana gelen zararı kulüp üyeye veya zarar gören üçüncü şahıslara ödemekle yükümlüdür²⁸⁷. Söz konusu zararın kulüpler tarafından karşılanabilmesi için, sigorta teminatına dahil olan rizikonun kulübe kayıtlı olunan süre içerisinde gerçekleşmesi, zarar vereni ilgilendirmesi, zararın, zarar verenin fiilinden meydana gelmesi ve üyenin ilk önce ödeme²⁸⁸ kuralınca ödeme yapmış olması gerekir²⁸⁹.

Sigorta teminatı kapsamında gerçekleşen riziko meydana geldiğinde, meydana gelen zarar donatan veya donatan vekili kaptan tarafından en yakın kulüp temsilciliğine ihbar edilerek temsilcilerin ve eksperlerin zarar tespiti ve tayininde bulunması sağlanır. Zarar tespit komisyonu 2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında çıkartılan Makbuz Yönetmeliği m.21/1 uyarınca, çevre kirliliğine sebep olan gemilere verilen idari para cezası ödenmediği takdirde; kirleten gemi yetkilisi, sahibi, işleteni, kiracısı, sigortacısı, acentesi veya ilgili kuruluşundan teminat göstermesini isteyecektir. Teminat olarak banka/katılım bankası teminat mektubu veya geminin bağlı olduğu kulüp sigortacısı tarafından düzenlenecek teminat mektubu kabul edilir. Teminat gösterebilecek muteber

²⁸⁵ **ALGANTÜRK**, s.71, **HAZELWOOD**,s.381

²⁸⁶ **ALGANTÜRK**, s.71

²⁸⁷ **ALGANTÜRK**, s.124 / **UK P&I Club Rules & Bye Laws Rule : 2/14**

²⁸⁸ Kulüp Kuralları gereğince üyenin uğradığı zararın tazminini talep edebilmesi için kulüp teminatı kapsamında bir sorumluluğun doğması ve üyenin zarar gören 3. Şahsın zararını da tazmin etmesi gerekir. Kulüp sigortası, 3. Şahsın zararını tazmin etmesinden dolayı üyenin malvarlığındaki eksilmeyi teminat altına alır. Kulüp kurallarında, üyenin ilk önce ödeme (pay to be paid) prensibi düzenlenir. Üye zarar gören 3. Şahsa karşı borçlarını ödediği takdirde uğradığı zararın tazminini kulüpten talep edebilir. Bu kural mali zararlar kapsamına giren talepler hakkında uygulanır.

ALGANTÜRK, s. 108-109

²⁸⁹ **ALGANTÜRK**, s.124 / **Skuld Statutes& Rules**2015, Rule: 28/5, **NORTH**, Rule 2014/2015, Rule: 20/1

kulüp ve kuruluşların listesi www.denizticareti.gov.tr adresinde mevcut olup²⁹⁰, anılan kuruluşlar Uluslararası Grup Kulübü (International Group of Protection and Indemnity –IGPANDI) üyesi olan veya Uluslararası Kredi Derecelendirme Kuruluşları (UKDK)’dan birinden BBB ve üzeri veya emsal bir nota sahip olan, finansal açıdan ikna edici yeterliliğe sahip kuruluşlardır²⁹¹.

Yapılan tespit sonucunda üye kulübün onayını almadan ödemede bulunamaz. Aksi halde üyenin yaptığı ödeme reddedilir²⁹². Üye, oluşan zıya veya hasara ilişkin meblağı kulübün onayını aldıktan sonra ilk önce ödeme kuralı gereğince üçüncü şahıslara ödemedi, kulüpten hiçbir şekilde tahsil talebinde bulunamaz. Üye ancak kulübün verdiği izin doğrultusunda ödeme yapar ve buna ilişkin makbuzları kulüp temsilcisine tasdik ettirerek karşılığını kulüpten talep eder.

3.11.Sigortacının Halefiyeti

Zarar sigortalarındaki önemli ilkelerden biri, sigortacının sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettirenin yerine geçerek onun halefi olmasıdır²⁹³. TTK m. 1481/1 hükmünde düzenlenen halefiyet ilkesine göre; sigortacı ödediği tazminat dolayısıyla sigortalının haklarına sahip olur ve üçüncü kişilere karşı doğrudan dava açabilir. Sigortacının sigortalıya halef olabilmesi için gerçekleşmesi gereken şartlar vardır. Öncelikle sigortacı ile zarar gören arasında, belli bir sigorta sözleşmesi olmalı ve sigorta kapsamında bir zarar meydana gelmelidir. Sigortalı zarar gören sıfatıyla üçüncü kişilere karşı tazminat isteme hakkına sahip olmalıdır. Nihayet sigortacı, sigorta tazminatını sigortalıya ödemiş olmalıdır²⁹⁴.

Kulüplerle yapılan sigorta sözleşmeleri İngiliz hukuku kökenli olduğundan, halefiyet ilkesi, kaynağını Marine Insurance Act m. 79 başta olmak üzere kulüp kuruluş senetleri, kulüp kuralları ve kulüp tüzüklerde düzenlenen halefiyete ilişkin hükümlerden

²⁹⁰ Bkz. Ek:1

²⁹¹ Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Çalışma, s.9-10

²⁹² ALGANTÜRK, s.125,

²⁹³ KENDER, s. 294

²⁹⁴ ÇEKER,M., Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku, Karahan Kitabevi , Adana, 2003 s.74, KENDER, Sigorta sözleşmesi hukuku s.296

alır²⁹⁵. Kulübe kayıtlı üyenin, zararın meydana gelmesinde müşterek ve müteselsilen üçüncü kişi ile birlikte sorumlu olması halinde veya zararın bizzat üçüncü kişinin kendi kusuru ile meydana gelmesi halinde hem kulüpten hem de zarar sorumlusu üçüncü kişiden çifte tazminat alarak zenginleşmesini önlemek amacıyla kulüp halefiyeti ilkesi meydana gelmiştir. Böylece kulüp kayıtlı üyenin tazminatını ödedikten sonra üyenin yerine geçerek, sorumluluk payı olan üçüncü kişilere, sorumlulukları ölçüsünde rücu edebilir²⁹⁶. Sigorta tazminatını ödeyen kulüp, üyenin ödediği miktarla sınırlı olarak, zarardan sorumlu üçüncü kişilere karşı üyenin sahip olduğu haklarına halef olur. Kulüp, halef olunan bu haklardan başka bağımsız haklara sahip olamaz, kendi adına dava açamaz. Halef olunan hakların temelinde üye ile zarar veren arasındaki haksız fiil, sözleşme ve kanundan doğan borç ilişkisi yatmaktadır. Bu ilişki herhangi bir sebebe dayanabilir²⁹⁷. Üye bu haklarını korumak için aynen basiretli bir donatan gibi hareket etmeli, üzerine düşen bütün tedbirleri almalı, zararın ödenmesi için bütün imkanları korumalıdır²⁹⁸.

3.12.Zamanaşımı

Kulüp sigortalarında zamanaşımı süresi kulüp kuralları gereğince düzenlenir. Süre, teminat kapsamındaki rizikonun gerçekleşmesinden, yani kirlenme zararının ve buna bağlı olarak hasarın meydana gelmesinden hemen sonra gemi kaptanı veya üye donatan tarafından yazılı olarak kulübe bildirilmesiyle başlar. Üyenin kulüpten tazmin talebi hasarın meydana geldiği veya üyenin sorumlu olduğu kişinin zararını tazmin ettiği tarihten itibaren her halükarda 12 ay içinde zamanaşımına uğrar²⁹⁹. Kulüpler kurallarında farklı zamanaşımı süreleri öngörebilirler³⁰⁰. Böylelikle kulübün tazmin yükümlülüğü sona erer.³⁰¹

²⁹⁵ ALGANTÜRK, s.127, **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016**, Rule 42

²⁹⁶ ALGANTÜRK, s.126, **The London P&I Club**, Rules 2015, Rule 3

²⁹⁷ ALGANTÜRK, s.128

²⁹⁸ ALGANTÜRK, s.128

²⁹⁹ ALGANTÜRK, s.156, **United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited Rules 2013**, Rule 5/O, **Steamship Mutual Rules and List of Correspondents 2015/2016**, Rule 28/b

³⁰⁰ SKULD P&I Rules 2015, Rule 37.1, 37.2' da 6 aylık süre öngörülmüştür.

³⁰¹ ALGANTÜRK, s.157

Zamanaşımı iç hukukumuzda maddi hukukun bir müessesesi sayıldığından, MÖHUK m. 8 uyarınca, zamanaşımı, hukuki işlem ve ilişkinin esasına uygulanan hukuka tabi olacaktır. Şayet kulüp kurallarında düzenlenmiş süreler Türk mevzuatındaki süreler ile örtüşmüyorsa, hukuk düzenimiz bu duruma müdahale etmeyerek süreleri geçerli sayacaktır.³⁰² Uygulanacak hukuk Türk hukuku ise, TTK m.1482’de belirtildiği üzere, sorumluluk sigortalarında zamanaşımı süresi sigorta konusu olayın meydana gelmesinden itibaren 10 yıldır. TTK. m.1486 uyarınca bu hüküm koruyucu hükümler arasında öngörüldüğünden, buna aykırı sözleşme hükümleri geçersiz olarak kabul edilir³⁰³.

Dikkati çeken bir husus, TTK mad. 1473/1 uyarınca teminat kapsamındaki rizikonun sözleşme süresi içerisinde doğması, ancak zararın daha sonra doğması halinde de sigortacının tazminat ödemesi kararlaştırıldığı halde 10 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanıp uygulanamayacağıdır. Bu konuda kanunda açık bir hüküm yoktur. Algantürk’ün görüşüne göre TTK m. 1485 deki genel hükümlere yapılan atıfla TTK m. 1420 uyarınca alacağın muaccel olduğu tarihten başlayarak iki yıllık sürenin uygulanması mümkün olabilecektir³⁰⁴.

³⁰² ALGANTÜRK, s.157

³⁰³ ALGANTÜRK,D.; “Sorumluluk Sigortalarının Yeni TTK Uyarınca Değerlendirilmesi” 6 Mart 2013, İzmir

³⁰⁴ ALGANTÜRK, aynı sunum.

4.SONUÇ

Kaynağını 18. yy İngiltere deniz ticaret hayatından alan kulüp sigortaları, üçüncü kişilerin uğradıkları doğrudan veya dolaylı zararların tazmin edilmesi için oluşturulmuştur. Bir rizikonun P&I kulüp sigortası kuvertürüne konu olabilmesi için, yük ve taşıma sigorta sözleşmelerinde kendine yer bulamaması gerekmektedir. Marine Insurance Act m.5 ve TTK m.1401 'e göre kulüp sigortası yaptırabilmek için donatanın sigortalananabilir bir menfaate sahip olması gerekir.

Sigorta sözleşmesinin tarafları; sigortalama işini üstlenen kulüp ve prim yatırma karşılığına dilediği riskleri teminat kapsamına aldirmek isteyen üye olarak kendini gösterir.

Kulüp sigortaları, üyelerin karşılıklı prim ödemesi esasına dayanan, tüzel kişiliği olan kulüpler tarafından yerine getirilen bir sigorta türüdür. Teminat gösterebilecek muteber kulüp ve kuruluşlar Uluslararası Grup Kulübü (International Group of Protection and Indemnity –IGPANDI) üyesi olan, finansal açıdan yeterliliğe sahip kuruluşlardır.

Çalışmamızda ve incelediğimiz kaynaklarda, üçüncü kişilere karşı verilen zarardan sorumlu olan kulüp üyesi “donatan” sıfatıyla tanımlanmıştır. Ancak bu konuda önemli bir hususa açıklık getirilmelidir. İngiliz hukukunda “shipowner” olarak tanımlanan şahıslar, Türk hukukunda nitelik olarak sadece gemi maliki olmamaktadır. Burada doğrudan çeviri hatası söz konusudur. Bu bağlamda üye kavramına gemi maliki yanında; donatma iştiraki, gemi hissedarları, ipotek alacaklıları, charterer, gemileri işleten devlet ve sınırlı olarak kulüp sigortasından faydalanma talebinde bulunan üyeler dahildir. Bu nedenle çalışmamızda adı geçen, zarardan sorumlu olan donatan kavramı geniş yorumlanmalıdır.

Gemisini sigortalatan her donatan kulübe üye olmakla, üyeliğin verdiği haklardan faydalanmakta ve yükümlülükler altına girmektedir. Üyeler prim ödeme, ihbarda bulunma, koruma tedbirleri alma ve ilk önce ödeme yükümlülükleri karşılığında kulüp yönetiminde oy kullanabilir, sigorta sözleşmesini devredebilir, prim iadesi talebinde bulunabilirler.

Kulüp sigortaları hukuki niteliği bakımından çeşitlilik arz etmektedir. İç hukukumuzda sosyal sigortalar ve özel sigortalar olmak üzere ikili ayrıma gidildiğinde, kulüp sigortası, özel sigortalar içerisinde kendine yer edinir. Zira kulüpler özel sigortacılık faaliyetlerinde bulunduklarından, anonim şirket veya kooperatif olarak kurulmak zorundadırlar.

Kulüp sigortalarının sağladığı Koruma ve Tazmin Teminatı kapsamına giren riskler çok çeşitlidir. Çalışmamızda deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklar ele alınmıştır. Bu bağlamda sigorta edilen risk, çevre kirliliğiyle neden olunan çevre zararından dolayı kirletenin sorumlu olması ve zarar görenlere tazminat ödemek zorunda kalması riskidir. Bu nedenle Kulüp sigortaları hukuki niteliği itibarıyla zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına girmektedir.

Donatanlar imkanları ve hedefledikleri teminat kapsamında diledikleri kulüple sigorta sözleşmesi yapabilirler. Kulüp sigortası üye ile kulüp arasında serbestçe düzenlenecek bir sözleşmeyle yerine getirilir. Bununla birlikte üyeler kulüp kurallarında gösterildiği şekilde ek primler yatırarak savaş, grev, navlun, sürastarya ve savunma rizikolarına karşı teminat altına girebilirler.

Zarar gören üçüncü şahıs zararının tazmini için sigortalıya başvuramaz. Çalışma konumuzu teşkil eden petrol taşınmasından doğan sorumluluk kapsamında deniz kirliliği meydana geldiğinde, CLC-92 hükümleri uyarınca belli şartlar altında doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepler ileri sürülebilir.

Kulüplerin bir diğer özelliği, üyelerin ortak çıkarlarını teminat altına almak için karşılıklı prim yatırarak yardımlaşma esasına dayanan bir sigorta yaptırımlarıdır. Türk sigorta hukukunda karşılıklı prim yatırarak sigorta yapılması henüz çok yenidir. İlk milli P&I Kulübü Türk P&I, 2014 yılında sigortacılık faaliyetlerine başlamıştır.

Primler, üyenin teminat altına almak istediği riske, donatanın işletmecilik anlayışına ve geminin teknik özelliklerine göre belirlendiğinden, kulüp sigortası bu bağlamda değişir primli sigortadır. Diğer yandan zarar gören 3. Kişilerin malına, canına

ve malvarlıklarında oluşan muhtemel eksilmeyi güvence altına aldığından, mali sorumluluk sigortasıdır.

Sorumluluk sigortaları, sigorta ettirenin üçüncü kişilere olan sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Buna göre zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir. Sorumluluk sigortalarında doğrudan doğruya dava hakkı, zarar görenin, failin ödeme gücün bulunmaması halinde korunması veya sigorta tazminatının mutlaka zarar görenin eline geçmesini sağlayan bir önlemdir.

Sigorta sözleşmeleri, ihtiyacın karşılanmasına göre ayrıma gidildiğinde zarar sigortası ve meblağ sigortası olmak üzere ikiye ayrılır. Tazminat talebi, üyenin malvarlığında ortaya çıkacak kanuni ve akdi borçları kulüp üzerine aldığından, üyenin malvarlığında oluşacak zarardan ötürü, söz konusu sigorta, zarar sigortasıdır.

Zarar sigortaları da aktif sigorta ve pasif sigorta olarak iki gruba ayrılır. Üyenin malvarlığında pasiflerin ortaya çıkması veya pasiflerin artması rizikosunu karşılandığı için, kulüp sigortası pasif sigortasıdır. Kulüp kurallarında yer alan ilk önce ödeme kuralı gereği üyenin uğradığı zararın tazminini kulüpten talep edebilmesi için hem kulübün teminat kapsamında olan bir sorumluluk doğmalıdır, hem de üyenin 3. Şahsın zararını tazmin etmesi gerekir. Çünkü kulüp 3. Şahsın zararını tazmin etmesinden dolayı üyenin mal varlığındaki eksilmeyi teminat altına alır.

Zarar sigortalarındaki önemli ilkelere biri, sigortacının sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettirenin yerine geçerek onun halefi olmasıdır. TTK. M.1481/1 ve ve Marine Insurance Act m. 79 hükümleri uyarınca kulüp kayıtlı üyenin tazminatını ödedikten sonra üyenin yerine geçip, üyenin ödediği miktarla sınırlı olarak, zarardan sorumlu 3. Kişilere karşı üyenin sahip olduğu haklarına halef olur.

Kulüp sigortası genellikle sigorta ettirenin kendi nam ve hesabına sigorta olarak yapıldığından, üye, kulüple arasındaki sözleşme gereği kulüp teminatına dahil olan menfaatini sigortalatarak akdin tarafı ve menfaatin taşıyıcısı olmaktadır.

Kulüp sigortasının ihtiyari sigorta niteliğini haiz olup olmadığı kanaatimizce tartışmalıdır. Günümüzde kulüp sigortaları, uluslararası sözleşmelerde gösterilen zorunlu mali güvencelerin yegane kaynağıdır. Özellikle çalışma alanımızı teşkil eden, gemilerle taşınan petrolden doğan çevre kirliliği anlamında; CLC-92 m.7 uyarınca akit bir devletin uyruğunda olup 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan geminin onatanı, kirlenme zararlarından doğacak masrafi karşılamak üzere bir sigorta yaptırmalı veya bir banka garantisi veya uluslararası tazminat fonunca, sözleşmede belirtilen sınırlara uygun şekilde düzenlenmiş bir sertifika gibi mali güvence vermelidir. Yine bu bağlamda da Kulüp sigortaları hukuki niteliği itibariyle zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına girmektedir.

Deniz kirlenmesi kavramı, 1982 tarihli Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu tarafından geniş bir şekilde tanımlanmasına rağmen, mevzuatımızda tanımlama yapılmamıştır. Bu bağlamda denizler bütünlük arz eden çok çeşitli nedenlerden, karadan, havadan ve denizden kaynaklı kirlenmelere maruz kalmaktadır. Deniz yoluyla meydana gelen kirliliğin en belirgin olanı, ihtiyari şekilde gemilerin tanklarının temizlenmesi işlemi sonucunda denize petrol atığı bırakılması ve ticari amaçla tankerlerde taşınan petrol ile tanker dışındaki gemilerin yakıt tanklarındaki petrolün kazalar sonucu denize dökülmesidir.

Yüzyılımızda tanker kazalarından doğan zararların tazmini ve sorumluluk hususunda oluşan kamuoyu farkındalığı yeni bir dönem başlatmıştır. Günümüze kadar gelen süreçte devletlerin duyduğu ekolojik ve ekonomik kaygılar, devletleri, deniz kirliliği için önlem almak ve zararları tazmin etmek adına uluslararası örgütler ve konvansiyonlar meydana getirerek evrensel boyutta çalışmalar yapmaya sevk etmiştir.

Kirlenme zararları ile ilgili birçok kuruluş ve sözleşme göz önüne alındığında, başlıca milletlerarası sözleşmeler CLC-92, FUND-92 ve ek protokolü olan 2003

Protokolü ile BUNKER 2001'dir. Adı geçen sözleşmelerden CLC-92 ile BUNKER 2001 sözleşmeleri doğrudan P&I kulüp sigortaları ile ilgili olup, diğerleri ek fon tahsisi ile alakalıdır. Söz konusu sözleşmelerin öngördüğü düzenlemeler gerek kulüp kurallarına, gerek iç hukukumuzda Türk Ticaret Kanunumuzun amir hükümlerine yansımış olup, öngörülen tazmin sistemi 3 aşamalıdır: İlk aşamada CLC-92 ile donatan, gemisinin sebep olduğu zararlardan gemisinin tonajıyla bağlantılı olarak sınırlı şekilde sorumludur. Söz konusu sınırlama, Uluslararası Para Fonu tarafından kabul edilen, tazminat ödeneceği zaman tesis olunacak ülke para birimi cinsine çevrilen, Özel Çekme Hakkı adı verilen hesap birimi esas alınarak yapılır. Şayet geminin sebep olduğu zararları karşılamada sorumluluk sigortaları yetersiz kalmışsa, ikinci aşamada petrol ithalatçıların katkıları ile oluşturulan Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu (FUND-92) ile sözleşmelerde belirtilen sınırdan, tazmin edilemeyen zararlar karşılanacaktır. 2003 FUND Protokolü ile oluşturulan ve yine petrol ithalatçıların katılımıyla meydana gelen ilave fon, petrol kirliliği zararlarında tazmin yolu olarak başvurulacak son aşamadır ve CLC-92 ve FUND-92 kapsamında ödenen tazmin tutarıyla birlikte bir üst seviyede sınırlanmıştır. Gemi bunkerlarında kirlenme meydana gelmesi halinde uygulanacak uluslararası tazmin sözleşmesi ise Bunker 2001'dir.

CLC 92 'ye Göre Sorumluluğun doğabilmesi için belli şartlar öngörülmüştür. Kirlenme zararının iradi veya irade dışı sebeplerle gemiden denize sızan veya dökülen petrolden ileri gelmesi gerekir. Kirliliğe sebep olan hidrokarbon gemide yük olarak taşınmak suretiyle veya yakıt tankında bulunmalıdır. Kirlenme, sözleşmeye taraf devletin karasularında gerçekleşiyse veya açık denizde gemiden sızan veya atılan hidrokarbonlar doğal sebeplerle yer değiştirip akit devletlerden birinin karasularına ulaşarak kirlenme zararına sebep olursa, CLC-92 uygulama alanı bulacaktır. Yük olarak petrol veya akaryakıt taşıyan tankerler ile, harp gemileri veya ticari amaçla kullanılmayan kamuya ait gemiler hariç diğer dökme halde petrol yükü taşıyan gemiler CLC-92 kapsamındadır. Meydana gelen bir zarar söz konusu olmalıdır. Gemi dışında meydana gelen bütün zıya ve hasarlar ile kirlenme zararlarına sebep olan olay veya kirlenme zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için alınan korunma tedbirlerinin meydana getirdiği zıya ve hasarlar CLC -92 kapsamında zarar sayılacaktır.

Bir olay sonucunda gemiden sızan petrolün sebep olduğu kirlenme zararlarından, geminin olay zamanındaki donatanı, şayet bir olaylar dizisi mevcutsa, ilk olay tarihindeki donatanı sorumludur. Söz konusu sorumluluk ağırlaştırılmış objektif sorumluluktur. Donatan, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olmadığını ispat ederek veya zararın gelmemesi için her türlü önlemi aldıklarını ispat ederek sorumluluktan kurtulamaz. Kusursuz sorumluluk esastır. Donatanın genel deniz hukuku kurallarına göre üçüncü kişilere karşı rücu hakkı ise saklıdır.

P&I kulüp sigortaları söz konusu olduğunda Kulüp kuralları uyarınca üye donatanın vekili sıfatıyla kaptan sigorta teminatındaki rizikonun gerçekleştiğini ve hasarın meydana geldiğini öğrenir öğrenmez yazılı olarak kulübe, kulüp müdürlerine veya en yakın kulüp temsilcilerine ihbar edilerek temsilcilerin ve eksperlerin zarar tespiti ve tayininde bulunması sağlanır. Yapılan tespit sonucunda üye kulübün onayını almadan ödemede bulunamaz. Aksi halde üyenin yaptığı ödeme reddedilir Üye, oluşan ziya veya hasara ilişkin meblağı kulübün onayını aldıktan sonra ilk önce ödeme kuralı gereğince üçüncü şahıslara ödemedi, kulüpten hiçbir şekilde tahsil talebinde bulunamaz.

Bir P&I kulübüne kayıtlı gemiden petrol veya başka tehlikeli bir maddenin tahliyesi sırasında meydana gelen sızmadan dolayı ziya ve zarar ortaya çıktığında veya ortaya çıkabilecek ziya ve zararların asgariye indirilmesi için alınacak tedbirler ile kirlenen bölgenin temizlenmesi için yapılacak makul masraflar ve alınan tedbirler mala ziya ve zarar verdiğinde, bunlardan doğan sorumluluk teminat altındadır Şayet kulüp üyesi, kulüp yönetim kurulunun onayladığı herhangi bir sözleşmenin hükümleri doğrultusunda denizde petrol taşınmasından dolayı sorumluluk altına girmişse, bu husus da kulüp sigortaları teminatı kapsamına girmektedir. Devlet kurumları veya yetkili makamlarca verilen talimatlar doğrultusunda kirlenme ve kirlenme riskini azaltma – önleme amacıyla yapılan masraflar ve bu uğurda doğan sorumluluklar, tekne sigortası kapsamında “kirlenme tehlikesi” klozu altında olmamak şartıyla kulüp sigorta teminatı kapsamındadır. Çünkü P&I sigortalarının varlık nedeni ve çıkış noktası, tekne ve yük sigortalarının kapsamı dışında kalan rizikoların teminat altına alınmasıdır. Kulübe kayıtlı gemilerden petrol döküldüğü veya sızdığı takdirde üyenin kendi malına bir zarar gelirse bu zarar başkasına verilmiş gibi kabul edilerek kulüp sigortası kapsamında tazmin edilir. Kulübe kayıtlı tankerin denizde petrol taşınması sonucunda kirlenmeye

sebebiyet vermesi halinde United States Oil Pollution Act 1990(OPA-90) uyarınca verilecek cezalar, doğan sorumluluklar, masraf ve harcamalar, üyelerin belli şartları yerine getirmesi halinde kulüp sigortası teminatı kapsamına alınacaktır.

Kirlenme dolayısıyla tazminat kapsamına giren rizikolar aşağıdaki şekildedir:

- 1-Petrol veya kirletici bir maddenin sızması ile, kirlenmenin çevrede meydana getirdiği veya zarar verme tehlikesi bulunan haller bakımından her bir kaza veya her bir petrol kirliliği oluşması hadisesi veya petrol kirliliğinde uygulanan para cezaları,
- 2-Ödenen tazminat ve karşılanan zararlar,
- 3-Yönetim tarafından onaylanan, kirlilik hakkındaki sözleşmenin tarafı olarak üye tarafından ödenen tutar veya üstlenilen faaliyetlerin masrafları,
- 4-Belirli bir kirlenmeyi önlemek veya kirliliği temizlemek için bir devlet veya mahalli idare tarafından yapıldığı iddia edilen faaliyetlere dair masraflar,
- 5-Petrol kirliliği nedeniyle kurtarana yapılan ödemeler,
- 6-Bir başka gemiye çarpan geminin neden olduğu kirlenme masrafları,
- 7-Enkaz çıkartılması masrafları,
- 8-Sabit ve yüzer cisimlere verilen zararlar,
- 9-Yedekleme ve römorkaj masrafları,
- 10-Sözleşmede yer alan diğer hükümlerden kaynaklanan petrol kirliliği zararları,
- 11-Korunma tedbiri kapsamında yapılan kurtarma faaliyetleri masrafları,
- 12-Önleme tedbirlerinin yol atığı zararlar.

Kulüp sigortalarında sigorta himayesi başladıktan sonra sigorta teminatı kapsamında olan ve rizikonun gerçekleşmesi ile meydana gelen zararı kulüp üyeye veya zarar gören üçüncü şahıslara ödemekle yükümlüdür. Söz konusu zararın kulüpler tarafından karşılanabilmesi için, sigorta teminatına dahil olan rizikonun kulübe kayıtlı olunan süre içerisinde gerçekleşmesi, donatanı ilgilendirmesi, zararın, donatanın fiilinden meydana gelmesi ve üyenin ilk önce ödeme kuralınca ödeme yapmış olması gerekir.

CLC-92 m.7/b.8 uyarınca kirlilik zararlarından doğan her türlü tazminat talebi doğrudan doğruya sigortacıya veya donatanın kirlilik zararından sorumluluğuna ilişkin

güvence vermiş olan şahsa karşı ileri sürülebilecektir. Sadece sigortacıdan alınan tazminat miktarı donatanın sorumlu olacağı miktardan indirilecektir. CLC-92' ye göre doğrudan başvuru halinde sigortacı veya güvence veren şahıs, donatanın şahsi kusuru olup olmadığına bakılmaksızın, sözleşmede öngörülen sorumluluğun sınırlanması hakkına dayanabilir, iflas ve tasfiye halleri hariç olmak üzere CLC-92m.3'te sayılmış olan, donatanı sorumluluktan kurtaran def' ilerde bulunabilir. Yine CLC-92' ye göre kirlenme zararlarının bizzat gemi sahibinin kasıtlı hareketinden doğduğu def'ini öne sürebilir. Eğer donatanın şahsi kusurunun varlığı ispatlanırsa m. v/ b11 uyarınca sigortacı sorumluluk miktarınca fon tesis edebilecektir. Fon miktarını aşan zararlar için ise donatana başvurulacaktır. Şayet donatanın, zararın oluşmasında kastı olduğu ispatlanırsa, sigortacı tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulacaktır.

CLC-92 sözleşmesiyle yetkili mahkeme olarak kirlenme zararının meydana geldiği yer mahkemesi kabul edilmiştir. Şayet gemi birden fazla taraf devlette zarara neden olursa, m. 9/b1 uyarınca tüm taraf devlet mahkemeleri bu davaya bakmaya yetkili olacaktır. Birden fazla taraf devletin mahkemesi davayı görmeye yetkili olduğu halde, fonun dağıtılmasına ve tevziine ilişkin karar vermeye yetkili olan mahkeme, fonun tesis edildiği ülke mahkemesidir. Sözleşmeye taraf devletlerden birinin yetkili mahkemesinde verilen hüküm, bütün taraf devletlerce tanınır.

Taraflar sigortayla ilgili uyuşmazlıkların çözümü için tahkim usulüne başvurulması konusunda da anlaşabilirler. Ulusal ve uluslararası tahkim yolu sigorta sözleşmesine konulan bir tahkim şartı veya ayrı bir tahkim sözleşmesiyle kabul edilebilir. İç hukukumuzda tahkim esasları 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile düzenlenmiş olup, sigorta tahkimine ilişkin esaslar 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu m.30 hükümlerinde yer almıştır. Yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda ise 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu hükümleri uygulanacaktır.

Kulüp sigortalarında zamanaşımı süresi kulüp kuralları gereğince düzenlenir ve kulüpten kulübe farklılıklar gösterebilir. Zamanaşımı maddi hukukun bir müessesesi olduğu için, MÖHUK m. 8 uyarınca, zamanaşımı, hukuki işlem ve ilişkinin esasına uygulanan hukuka tabi olacaktır. Süre, teminat kapsamındaki rizikonun gerçekleşmesinden, yani kirlenme zararının ve buna bağlı olarak hasarın meydana gelmesinden hemen sonra gemi kaptanı veya üye donatan tarafından yazılı olarak kulübe bildirim yapılmasıyla başlar. Üyenin kulüpten tazmin talebi hasarın meydana

geldiği veya üyenin sorumlu olduğu kişinin zararını tazmin ettiği tarihten itibaren her halükarda 12 ay içinde zamanaşımına uğrar. Böylelikle kulübün tazmin yükümlülüğü sona erer.

Tarihte denizcilik geçmişi olmasına rağmen Türkiye, deniz ticaret sigortaları konusunda uluslararası camiyı geriden takip etmektedir ve bunun bir sonucu olarak uluslararası antlaşmalara taraf olarak, kural koyucu değil, uygulayıcı rol oynamaktadır. Özellikle jeopolitik konumu gereği boru hatları ve tanker rotalarının yoğun olduğu bir coğrafyada bulunan Türkiye, karasularında olası çevre zararlarının kıyıları ve ekonomik yaşamı etkileme ihtimali göz önüne alındığında, P&I Kulüp sigortaları ile yakından ilgilenmelidir. Petrolden doğan kirlenme zararları konusunda zorunlu sorumluluk sigortası öngören uluslararası antlaşma hükümleri kanun koyucu tarafından TTK' ya dahil edildiği halde, söz konusu antlaşmaların varlığını zorunlu kıldığı deniz sigortaları, TTK kapsamında ayrı bir bölüm olarak düzenlenmemiştir. Yeni TTK' da deniz sigortalarına ait hükümlere yer verilmediğinden, deniz sigortalarına genel hükümler, sorumluluk teminatları bakımından ise Yeni TTK' da yer alan sorumluluk sigortalarına ilişkin olan m. 1473-1485 hükümleri ile, 1485 'de yapılan atıf dolayısıyla 1454., 1458., 1466/1. ve 1471. maddeleri uygulanacaktır.

Kulüp sigortaları hakkında mahkeme kararlarının bulunmaması, içtihat geliştirebilecek veri tabanına sahip olmamız anlamına gelmektedir. Bu husus bizleri, Türk deniz sigortacılığında tahkim yolunun gelişmesi ve uzman hukukçu ihtiyacının artması ihtiyacına yöneltmektedir.

5.KAYNAKÇA

ESERLER

ABDULAYEV, C. 2005. Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin Yayınları, Ankara, ss.338

ACAR, S. 2006. “Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı”, İstanbul Barosu Dergisi C:80 (2), s639-653

ALGANTÜRK, LIGHT, D. 2012. “Sigorta Sözleşmesi Süresi İçinde Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri” İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi “10. Yıl’a Armağan” Yıl:11 Sayı: 22 Güz /2 s.1- 8

ALGANTÜRK, LIGHT, D. 2006.Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, Arıkan Yayınları, İstanbul ss.170

ALGANTÜRK, LIGHT, D. 2000.“Kulüp sigortasının Nitelik ve Özellikleri” , Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan, Yıl 5, (1-4), s.95-127

ALGANTÜRK, LIGHT, D.; 23.03.2012 “Sorumluluk Teminatları” Milli Reasürans A.Ş ,Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu, Özdil Basımevi İstanbul

BAYAMLIOĞLU, E, 1999. “1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, Deniz Hukuku Dergisi Yıl 4, (1-2), s.129-148

BOZER, A. 2004, Sigorta Hukuku Genel Hükümler- Bazı Sigorta Türleri, Banka ve Ticaret Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye İş Bankası Vakfı,- Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, ss.234

BÜYÜKSAĞIŞ, E., 2006.“Tehlike Esasına Dayanan Genel Sorumluluk Kuralı Üzerine Eleştirel Değerlendirmeler” , Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt :8 (1) s.1-19

ÇAĞA, T./ KENDER,R. 2009. Deniz Ticaret Hukuku-I, II, XII Levha Yayınları
İstanbul, ss.221

ÇEKER, M.,2003. Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku, Karahan Kitabevi ,
Adana, ss.510

ÇEKER, M. 2013. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku, Karahan
Yayınları Adana, Mart, ss371

DEMİR, İ. (2012)1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun
Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme’ de 2003 Tarihli Protokol
ile Kabul Edilen Değişiklikler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Dergisi Cilt:3 (1), s213-256

DEMİR, İ. (2011) “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz
Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil
Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair
Kanunun Değerlendirilmesi” İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Dergisi Cilt:2 (1) s239-325

EREN,F. 2012. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınları, Ankara,, ss.1333

HAZELWOOD, S.J.&SEMARK D. 2010. P&I ClubsLawandPractice, Fourth Edition,
Lloyd’sList, London, ss.472

ILGIN,S.; 1996. “Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği İle İlgili Olarak CMI Tarafından
Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar ve Hazırlanan Rehber”, Deniz
Hukuku Dergisi Yıl:1 (1) s.14-20

ILGIN,S.; 1997. “Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open
Form 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage
Agreement 1996 (MARSHAL V)”, Deniz Hukuku Dergisi Yıl:2 (1)
,s.27-49

ITOPF, Oil Tanker Spill Statistics 2014

http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_2014FINALlowres.pdf E.T. 12.12.2014

İNCEDİKEN, Y.N., 1994. Kulüp Sigortaları Olayları ve Uygulamaları, ss.200

KARA, H, 2005. Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul, Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık, ss.290

KARAYALÇIN, Y. 1984., Risk-Sigorta-Risk Yönetimi, Özel Sigorta Hukukuna Giriş Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü ,Ankara ,ss.100

KENDER,R., 2004. “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası” Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni Yıl 24, s.583-597

KENDER,R. 2008.,Türkiye de Hususi sigorta hukuku Arıkan Yayınları, İstanbul, ss.305

KILIÇOĞLU, A,2012. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, Ankara, ss.913

KUBİLAY, H. 2003.Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, Fakülteler Kitabevi Barış Yayınları, İzmir, ss.448

KURU, B. 2001, Hukuk Muhakemeleri Usulü Cilt VI, Demir &Demir Müşavirlik ve Yayıncılık, İstanbul. ss.3449

KURU, B.;**YILMAZ**, E.; **ARSLAN**,R (2014) İcra İflas Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, ss.775

London Clas, (2015) P&I Rules and Correspondants E.T. 30.04.2015

MERTOL,C., 2007. Türk Özel Sigorta Hukuku, Fakülteler Yayınevi, Ankara,ss.342

MİNELİLER, Z., 2007. “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk, 9 Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi cilt 9, özel sayı s961-984

North Of England P&I Association Limited, P&I Rules 2015-2016

<http://www.nepia.com/media/238324/NORTH-%E2%80%93PI-Rules-2015-16-.PDF>, E.T. 30.04.2015

OĞUZMAN, K. ÖZ, 2012., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi, İstanbul, ss.1036

OPEC, Annual Statistical Bulletin 2014,

http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/download/s/publications/ASB2014.pdf E.T. 12.12.2014

ÖZ,Ş, 2005. “Koruma ve Tazminat Kulüpleri” Sigorta Araştırmaları Dergisi, (1), s.139-142

PEKCANITEZ, H./ ATALAY, O./ ÖZEKES, M. 2013. Medeni Usul Hukuku, Yetkin Yayınları Ankara, ss.683

SKULD, 2009. An Introduction To P&I Insurance For Mariners, 3rd Edition, ss.52

SKULD, 2015. Statutes And Rules, <http://www.skuld.com/library/pi-rules-and-terms--conditions/>

SÖZER, B. 2012. Deniz Ticareti Hukuku Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi, Vedat Kitapçılık İstanbul, ss.769

SÖZER, B. 2014. Deniz Ticareti Hukuku-I Ders Kitabı, Vedat Kitapçılık İstanbul, Mart, ss.502

Steamship London, 2014 Rules <http://www.steamshipmutual.com/Downloads/Rules-and-Maps/SteamshipRules2015.pdf>, E.T.30.04.2015

T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, 2014. Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi 2014-2023, Ankara

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluğu ve Uluslararası Tazmin Sistemi ve Ulusal Mevzuat, Ankara

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Mali Sorumluluk Sigortaları
Hakkında Çalışma,

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130322_164626_64032_1_64480.pdf E.T. 0912.2014

TEKİL, F. 1987. Uluslararası Konvansiyonlar, Tekil Neşriyat, İstanbul, ss.320

The London P&I Club 2015. P&I Rules <http://www.londonpandi.com/common/updateable/downloads/documents/5rules2015.pdf> E.T. 01.02.2015

The Standard Club Europe Ltd, 2014. London Class P&I Rules <http://www.standard-club.com/media/931584/london-class-pi-rules-and-correspondents.pdf> E.T. 01.02.2015

TÜTÜNCÜ, A.N.,2004. Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Beta Yayınları, İstanbul, Mayıs, ss.221

UK P&I Club Rules & ByeLaws 2015 http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/2015_Rules/2015_Rules_ByeLaws.pdf,
E.T.30.04.2015

United Nations Conference On Trade And Development, Liability and Compensation for Ship- Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers Studies in Transport Law and Policy - 2012 No.

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> E.T. 08.11.2013

ÜNAN,S. “Türk Sigorta Hukuku Bakımından Sorumluluk Sigortalarının Değerlendirilmesi” Sorumluluk Sigortaları Semineri, İktisadi Araştırmalar Vakfı, 7/4/2006, İstanbul, s.29-51

VIALARD. A,2001. “Kirlige Karşı Mücadele alanında Uluslararası Deniz Hukukundaki Gelişim” Çeviri: Durmuş TEZCAN, Prof. Dr. Tevfik Birsal’e Armağan, İzmir, s.687-698

YAZICIOĞLU, E. 2003. Tekne Sigortası, Legal Kitabevi İstanbul, ss.374

YAZICIOĞLU, E. 2000. Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Beta Basım Yayın, İstanbul ss.228

YONGALIK, A.1998. Çevre Sorumluluk Sigortası, Doktora Tezi, Sözkese Matbaacılık Ankara

ZİLELİOĞLU, H. “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Prof. Dr. Jale AKİPEK’ e Armağan, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, s.507-533 Konya, 1991

İNTERNET ERİŞİMİ

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20140107_104549_64032_1_64480.html E.T.24.11.2014

<http://www.igpandi.org/Group+Agreements/The+Pooling+Agreement> E.T. 25.12.2014

<http://www.itopf.com/about-us/our-history/> E.T. 29.24.2015

<http://www.imf.orgexternalnpexrfactstursdrt> E.T. 01.05.2015

6.EKLER

6.1.EK-1:ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞINCA 12.12.2012 TARİH ve 18971 SAYILI ‘BAYRAK DEVLETİ UYGULAMALARI KAPSAMINDAKİ İDARİ İŞLEMLERDE MUTEBER KABUL EDİLECEK P&I KULÜPLERİ VE SİGORTA ŞİRKETLERİNE DAİR YÖNERGE’ KAPSAMINDA KABUL EDİLEN P&I SİGORTA KURULUŞLARI VE KULÜPLERİ

I-Yönergenin 11 (1) Maddesine göre

1-TURK P&I

2-American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.

3-The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

4-a-Assuranceforeningen Gard (Gjensidig)

4-b-Gard P&I (Bermuda) Ltd.

5-The Japan ShipOwners’ Mutual Protection & Indemnity Association

6-The London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd.

7- The North of England Protecting & Indemnity Association

8-The Shipowners’ Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)

9-Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

10-a-The Standard Club Ltd.

10-b-The Standard Club Europe Ltd.

10-c- TheStandard Club Asia Ltd.

11-a-The Steamship Mutual Underwriting Association Limited

11—b-The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

12- Sveriges Angfartygs Assurans Forening – The Swedish Club

13-a-United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

13-b United Kingdom Mutual Steam ShipAssuranceAssociation (Europe) Ltd.

14-The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

II.GRUP (Yönergenin 6 (2) Maddesine göre)

15-British Marine

16-Navigators P&I

17-Hanseatic P&I

18-Raets Marine Insurance B.V. *

III.GRUP (Yönergenin 6 (3) Maddesine göre)

19-S.C. Certasig S.A. Insurance & ReinsuranceCo.

20-Lodestar Marine Limited

21-Noord Nederlandsche P&I Club

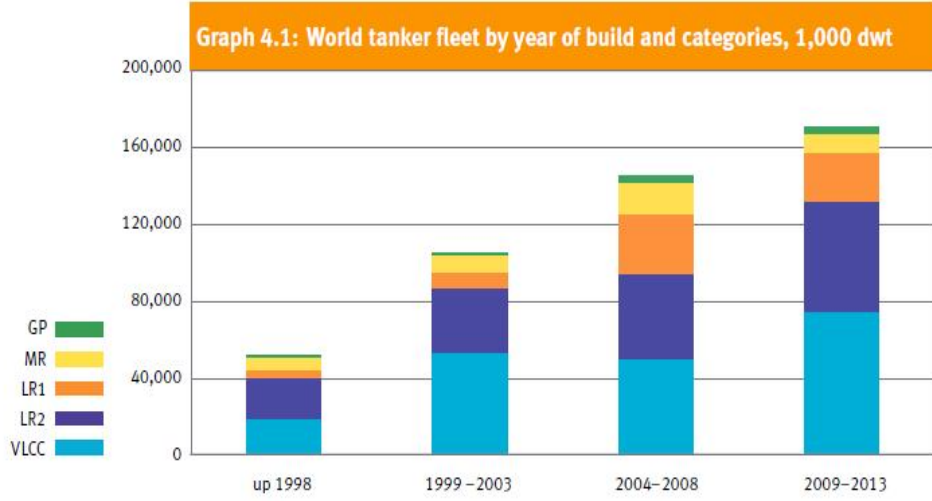
22-Carina**

23-Arsenal Insurance Company LLC, Moskova**

24-Al-Bahriah Insurance&Reinsurance S.A.L.**

Bu liste 04 Şubat 2015 tarihinde güncellenmiştir.

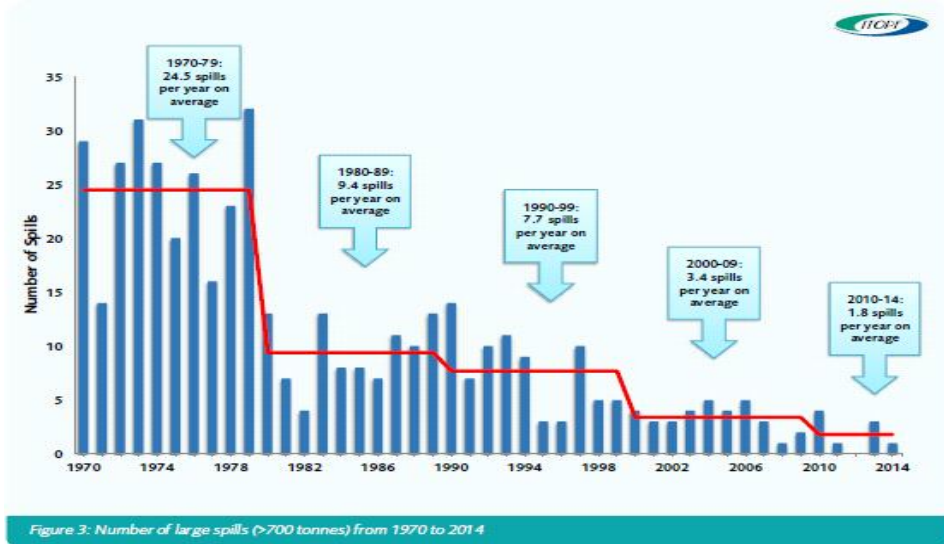
6.2.EK-2:İNŞA VE TÜRLERİNE GÖRE, YILDAN YILA GELİŞEN DÜNYADAKİ TANKER FİLOSU GRAFİĞİ



Grafik 6.2.1. İnşa Ve Türlerine Göre, Yıldan Yıla Gelişen Dünyadaki Tanker Filosu Grafiği
OPEC, Annual Statistical Bulletin 2014

http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/ASB2014.pdf

6.3.EK-3:TANKER KAZALARININ YLLARA GÖRE DAĞILIM GRAFİĞİ



Grafik 6.3.1. Tanker Kazalarının Yllara Göre Dağılım Grafiği

OPEC, Annual Statistical Bulletin 2014,

http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/ASB2014.pdf

6.4.EK-4:PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARI SİGORTA BELGESİ

Certificate No: DM13M0144001123
(Sertifika Numarası)

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE

(PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARI HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ
SİGORTA BELGESİ VEYA DİĞER MALİ TEMİNATLAR)

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability
for
Pollution Damage, 1992.

(1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Zararları Hukukî Sorumluluk Sözleşmesi VII. Maddesi hükümlerine göre
düzenlenmiştir.)

Name of ship Geminin adı	ATA	IMO Number IMO Numarası	8406377
Distinctive number or letters Belirleyici numara veya harfler	TCKA	Port of registry Tescilli limanı	İSTANBUL
Name and address of owner Gemi sahibinin adı ve adresi	ATA DENİZCİLİK 1.LEVENT BUYUKDERE CAD. 1.LEVENT PLAZA NO:173 A BLOK K:6 İSTANBUL		

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial
security satisfying the requirements of the Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution
Damage
1992.

(Bu belge ile, yukarıda adı geçen geminin, 1992 Petrol Kirliliği Zararları Hukukî Sorumluluk, Uluslararası Sözleşmesi
VII. Maddesi şartlarını karşılayan bir sigorta poliçesi veya bir mali teminatı olduğu tasdik edilir.

Type of Security POLICY OF INSURANCE
(Teminatın türü)

Duration of Security FROM NOON GMT 12th DECEMBER 2013 TO NOON GMT 12th DECEMBER 2013
(Teminatın süresi)

Name and address of the Insurer(s) and /or Guarantor(s)
(Sigorta eden(ler) ve /veya Garantör(ler) in adı ve adresi)

Name twet
(İsim)

Address twt
(Adres)

This certificate is valid until NOON GMT 12th DECEMBER 2013
(Bu sertifikanın geçerli olduğu tarih)

Issued or certified by the Government of REPUBLIC OF TURKEY
(Düzenleyen veya tasdik eden hükümet)

At izmit
(Yer)

On 12.12.2013
(Date (Tarih))

Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communications

Form No:M0001 Rev:01

EK:

6.5.EK-5:KORUMA VE TAZMİN SİGORTASI BAŞVURU FORMU

KORUMA ve TAZMİN SİGORTASI BAŞVURU FORMU

BÖLÜM 1 – BROKER İLE İLGİLİ BİLGİLER

Brokerin Unvanı :

Brokerin Adresi :

BÖLÜM 2 – SU ARACI İŞLETMECİSİ HAKKINDA

Şirket Unvanı:

Web Sitesi :

Adresi :

İşletmecilik Tecrübesi :

Vergi Dairesi ve Vergi Kimlik No:

Daha önceki dönemde gemi işletmeciliği / ortaklığı varsa aşağıda listeleyiniz.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

BÖLÜM 3 – DONATAN İLE İLGİLİ BİLGİLER

Şirket Unvanı:

Web Sitesi :

Adresi :

İşletmecilik Tecrübesi :

Vergi Dairesi ve Vergi Kimlik No:

Daha önceki dönemde gemi sahipliği varsa aşağıda listeleyiniz.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

BÖLÜM 4 – POLİÇE ÜZERİNDE BELİRTİLMESİ İSTENİLEN DİĞER DİĞER SİGORTALILAR

(Teknik İşletmeci, Personel İşletmecileri, İpotek Alacaklısı v.b.)

Şirket Unvanı:

Web Sitesi :

Adresi :

İşletmecilik Tecrübesi :

BÖLÜM 5 – DİĞER SİGORTA DÖNEMLERİ İLE İLGİLİ BİLGİLER

Daha önceki dönemde herhangi bir sigortacı size veya ortağı olduğunuz bir şirkete teklif vermeyi reddetti mi? veya mevcut teminatınızı iptal etti mi?

Evet ☐

Hayır ☐

Mevcut P&I Poliçeleriniz

Mevcut P&I Sigortacınız :

Poliçe Bitiş Tarihi :

Mevcut H&M Sigortacınız :

Poliçe Bitiş Tarihi :

BÖLÜM 6 – HASAR İSTATİSTİKLERİ

Mevcut P&I sigortacısı veya sigortacıları tarafından sağlanmış olan ve son 5 yılı kapsayacak şekilde hazırlanmış hasar kaydını, hasarların detayları ile birlikte paylaşınız.

BÖLÜM 7 – GEMİ İLE İLGİLİ BİLGİLER

Gemi Adı : IMO No:
Tipi : GT:
Klası : Bayrak:
İnşa Yılı : Bağlı Bulunduğu Liman:
İnşa Yeri : Tekne Makine Sigorta Bedeli :

GENEL BİLGİLER

Gemi ile yolcu taşımakta mıdır
Evet ise kaç yolcu taşınmaktadır? Evet ☐ Hayır ☐
Gemi PSC denetiminde tutuklandı mı? Şayet tutuklandı ise detaylı bilgi veriniz? Evet ☐ Hayır ☐

BUNKER BLUE CARD İLE İLGİLİ BİLGİLER

Sertifikanın düzenleneceği otoritenin tam adı ve adresi :

Çağrı İşareti :

Tekne Bedeline kadar Harp Grev P&I teminatı istenmekte midir? Evet ☐ Hayır ☐

TAŞINMAKTA OLAN YÜK İLE İLGİLİ BİLGİLER

Taşınmakta olan yük tipleri: Konteyner Kapasitesi:
Demir Çelik Yüğü Taşınmakta mıdır? IMO/IMDG/MSBC kodlu yük taşınmakta mıdır?
Iron Ore / Mineral Konsantresi taşınmakta mıdır? Likide olabilen yük taşınmakta mıdır?
Tır / Araç Kapasitesi Araç Şoförlerinin sayısı :

**MÜRETTEBAT
İLE İLGİLİ
BİLGİLER**

Mürettebat Sayısı :

Mürettebatın Milliyeti :

Gemi Teslimi öncesinde
Mürettebat Teminatı isteniyor mu?

Evet ☐

Hayır ☐

Mürettebat ile ilgili olarak Sosyal
Sigortalar veya sağlık teminatı hali
hazırda var mı?

Evet ☐

Hayır ☐

Gemide mürettebat haricinde
kimse var mı? Bulunma amacı ve
milliyeti nedir?

Evet ☐

Hayır ☐

**KİRALAMA İLE
İLGİLİ
BİLGİLER**

Sefer Esaslı mı kiralama
yapılmaktadır?

Evet ☐

Hayır ☐

Müddet Esaslı mı kiralama
yapılmaktadır?

Evet ☐

Hayır ☐

Çıplak gemi kiralaması mı
yapılmaktadır?

Evet ☐

Hayır ☐

Diğer ise açıklayınız.

BÖLÜM 8 – TEMİNAT TALEPLERİ

SEFER SAHASI :

☐ Türk Karasuları (Kabotaj Seferi)

☐ Diğer

**EK TEMİNAT
TALEPLERİ:**

Yük :

Evet ☐

Hayır ☐

Mürettebat :

Evet ☐

Hayır ☐

RDC/FFO:

☐ Tamamen Hariç

☐ ¼ Dahil

☐ Tekne Bedeline
Kadar Hariç

☐ 4/4 Dahil

TALEP EDİLEN TEMİNAT

☐ 5 Milyon USD

☐ 10 Milyon

☐ 25 Milyon

LİMİTİ

USD

USD

☐ 50 Milyon
USD

☐ 100 Milyon
USD

☐ 500 Milyon
USD

Farklı bir limit istenmekte ise lütfen belirtiniz.

İşbu başvuru formunun imzalandığı tarihte ve bilgimiz dahilinde vermiş olduğumuz bilgilerin tamamının doğruluğunu ve geçerliliğini taahhüt ederiz.

Sigortacıların bu başvurunun kabul edilebilirliğini tespit etmede ve teminat fiyatlarını ve koşullarını belirlemede onlara sunulan bilgi ve sunumlara itimat ettiklerinin bilincindeyiz.

Herhangi bir yanlış beyan veya eksik bilginin teminatın derhal feshedilmesi ve hasarın karşılanmaması için dayanak teşkil edebileceğini anlıyoruz.

Buna ilaveten sigortalının ve sigorta ettirenin bu poliçede belirtilen operasyonun doğasında, süresinde veya boyutlarında bir değişiklik olması durumunda sigorta şirketini derhal bilgilendirme yükümlülüğü altında olduğu dikkate alınmış ve anlaşılmıştır.

Son olarak bu başvuru formunun kesilen her türlü poliçeye eklenmesi veya dahil edilmesi bir zorunluluktur

İmza / Unvan /Tarih