**DSH II. HAFTA**

**6102 TTK SİGORTA HUKUKU KİTABI (6. KİTAP)**

6762 sayılı TTK’daki sigortaya ilişkin hükümler, 1926 – 1929 tarihli eski Ticaret Kanunu’ndan gelmekteydi ve bunlar da uluslararası uygulama ve öğretinin bir hayli gerisinde kalmıştı. 6762 sayılı ETTK’nun gerekçesinde Kanundaki hükümlerin yetersiz olduğu kabul edilerek “çok yakında bir sigorta kodu yapılacağı, bu sebeple sigorta hakkındaki mevcut düzenlemenin sadece bazı rötuşlara tabi tutulmasıyla yetinildiği” belirtilmiştir. Ayrıca, bu hükümlerin pek çoğunun emredici hükümlerle düzenlenmiş olması, sigorta alanında ağırlığı olan sözleşme hukukunun gelişmesini engellemiş, Türkiye’de sigorta endüstrisini olumsuz yönde etkilemiştir.

6102 sayılı TTK’nun sigorta hukuku kitabının kabulünde, dikkate alınan ana kaynak çeşitli tarihlerde değişikliğe uğramış bulunan Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’dur. Bu Kanun, köklü değişikliklerle modern bir kanun niteliğini kazandığı, ticaret hukukumuza özellikle taşıma ve deniz hukukumuza esin veren ve kaynaklık etmiş bulunan bir devletin hukuku olduğu için tercih edilmiştir. İkinci kaynak ise bazı ülkelerin, özellikle Almanya ve İngiltere’nin uyguladıkları genel işlem şartlarıdır. Özellikle İngiliz genel işlem şartlarının dünyadaki etkisi büyüktür. Günümüzde sigortayla ilgili düzenlemeler, önderliğini İngiltere’nin yaptığı Anglo-Sakson uygulamaları ile Almanya gibi Anglo-Sakson Hukukuna göre biraz daha tutucu olan yaklaşımdan etkilenmektedir. Dolayısıyla TTK’nun “Sigorta Hukuku” kitabının hazırlanmasında sözleşme hukukunun gelişimine açık olması temel düşüncesi bağlamında İngiliz Hukukunun liberal yaklaşımıyla Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’nun menfaatler dengesini gözeten bazı düzenlemeleri benimsenmiştir.

6762 sayılı ETTK’da tüm sigortalar için ortak hüküm niteliğinde olması gereken genel hükümler Kanunda bir hayli dar biçimde ele alınmış idi. Umumi hükümler, sadece 6 maddeye özgülenmişti ve çok yetersizdi. Buna karşılık primlerin ödenme yeri, şekli gibi genel nitelikli bazı konular ise sadece mal sigortaları açısından, üçüncü kişi lehine yapılmış sigortalarda, tazminat ile prim takası gibi yine genel nitelik taşıması gereken bazı hükümler ise sadece deniz rizikolarına karşı sigortalarda düzenlenmiş idi.

TTK, genel hükümlere 52 madde ayırmış ve sigorta sözleşmesini tüm türleri kapsayacak şekilde temel kavramları sıralayarak sözleşmenin kurulmasından başlayarak hükümlerini belirleyerek ve tarafların borçlarını ayrıntılı bir şekilde göstererek düzenlemiştir. TTK’da, 6762 sayılı TTK’dan farklı olarak yangın, tarım veya hırsızlık gibi özel sigorta türleri ayrıca düzenlenmemiş, bunun yerine her sigorta türüne uygun genel nitelikte hükümler öngörülmüştür. Bunun sebebi, sigortanın dinamik niteliği sebebiyle değişen ihtiyaçların gerisinde kalmaması gereken bir hukuk dalı olduğu anlayışıdır.

TTK, kara ve deniz sigortaları arasındaki farklılığa son vermiştir. Kaynakları değişik olan deniz ve kara sigortalarında, farklı sistemlerin bir araya getirilmiş olması 6762 sayılı TTK’nda anlaşılması zor bazı farklılıkların doğmasına sebep olmuştur. Çoğu kez 6762 sayılı TTK’da aynı nitelikteki hükümler, deniz rizikolarına karşı sigortalarla mal sigortalarında farklı düzenlemeler getirmiş, aynı nitelikteki hükümlerin birinde emredici, diğerinde yedek hukuk kurallarına bağlanmıştır. Diğer yandan, deniz rizikolarına karşı sigortalar, uluslararası kurallar çerçevesinde yürütüldüğünden ETTK’nun konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmı esasen ölü hüküm hâline gelmiştir. Bu sebeplerle, deniz sigortalarına ilişkin hükümler ETTK’ndan çıkartılmıştır. Dolayısıyla, TTK’nun ilgili bütün hükümleri, denizcilik rizikolarına da uygulanabilecektir.

**GENEL OLARAK DENİZ SİGORTALARI**

20. yüzyıldan itibaren deniz ve denizciliğin tehlikeleri daha fazla artmaya başlamıştır. Özellikle 20. yüzyılın ortalarından itibaren gemi yapım tekniğinde hızlı gelişmelere şahit olunmuştur. Denizcilik tehlikelerine karşı daha dayanaklı, çok karmaşık ve teknik donanımlara sahip gemiler inşa edilmeye başlanmış, gemilerin tonajı, sayısı ve türleri hızla artmıştır. Gemilerin değeri, işletme masraflarının artmasına paralel olarak deniz ticareti alanına ayrılan sermaye de büyüme başlamıştır. Diğer yandan, çatma, karaya oturma, batma gibi deniz kazaları sonucu meydana gelen can ve mal kaybı ile çevre kirliliği, ürkütücü boyutlara ulaşmıştır.

Günümüzde denizde seyrüsefer hâlâ son derece riskli olma özelliğini muhafaza etmektedir. Çok büyük ekonomik değere sahip olan gemiler ve içindeki yükler, sadece seyrüsüfer halinde değil, fakat seyrüsefer öncesi ve sonrasında da büyük tehlikelerle karşı karşı kalmaktadır. geminin maruz kalacağı risklere karşı yapılan tekne sigortası, yükün maruz kalacağı riskler için yapılan yük sigortası ile donatanların deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verecekleri zararlar için yapılan sorumluluk sigortaları, başta donatanlar olmak üzere yük sahipleri ve diğer ilgililer için hayati önem taşımaktadır.

Sigorta sözleşmeleri, tarihsel gelişimin etkisiyle rizikonun türüne göre kara ve deniz sigortaları olarak iki grubu ayrılmaktadır.

Deniz sigortaları; sadece gemi veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin para ile ölçülebilir menfaatlerin teminat altına alındığı sigortalar değildir. Deniz sigortası sözleşmesi; sigortacının sigorta ettirenin denizde seyrüseferden (*marine adventure*) kaynaklanan zararlarını, sözleşmede kararlaştırıldığı şekilde tazmin etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir.

**DENİZ SİGORTALARININ KONUSU**

Deniz sigortasının konusu; gemi, yük ya da navlun değil, gemi veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin para ile ölçülebilir menfaattir.

İngiliz hukukunda ise hukuken meşru her denizde seyrüseferin sigortalanabileceği (MIA 3/I), özellikle sigortalabilir mal (*insurable property*) olarak ifade edilen gemi, yük ve diğer hareket edebilir şeylerin deniz tehlikesine maruz kalması; navlun alacağı ve kazancı, yolcu taşıma ücretleri, komisyon veya diğer bir para ile ölçülebilir menfaat ya da herhangi bir avans, ödünç veya masrafa ilişkin teminatın tehlike altında olması; sigortalanabilir malın (*insurable property*) maliki veya diğer ilgililerinin denizcilik tehlikeleri (*maritime perils*) yüzünden sorumlu tutulabilecek olması durumunda denizde seyrüseferin mevcut olduğu hüküm altına alınmaktadır.

İngiliz hukukunda, denizde seyrüseferle ilgili her şahsın sigortalanabilir bir menfaati bulunduğu, bir deniz yolculuğu ya da (bu yolculuk dolayısıyla riske maruz olan) sigortalanabilir mal ile hukuki veya diğer bir ilişkisi olan ve rizikonun salimen geçirilmesinden yarar elde etmesi ya da rizikonun salimen geçirilmemesi durumunda zarara uğraması veya üçüncü bir şahıs tarafından sorumlu tutulması söz konusu olan kişilerin deniz yolculuğu ile ilgili olduğu kabul edilmektedir.

Türk hukuku bakımından da İngiliz Hukuku’na paralel olarak denizde seyrüseferle ilgili her şahsın sigortalanabilir bir menfaatinin bulunduğu kabul edilmelidir.

**DENİZ SİGORTALARININ SINIFLANDIRILMASI VE TÜRLERİ**

Sigorta sözleşmeleri, gereksinimin karşılanması kıstasına göre zarar sigortası ve meblağ sigortası olarak iki gruba ayrılmaktadır. Zarar sigortalarında sigortacı, teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigorta ettirenin (veya sigortalının) uğradığı zararı tazmin etmeyi üstlenmektedir.

Deniz sigortalarında sigortacı, denizde seyrüseferle ilgili olarak bir kimsenin maruz kalacağı parayla ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan bir tehlikenin, rizikonun meydana gelmesi durumunda bunu tazmin etmeyi taahhüt ettiğinden, söz konusu kıstasa göre deniz sigortaları, zarar sigortası grubu içinde yer almaktadır. Dolayısıyla, zarar sigortalarının temel ilkeleri, deniz sigortaları hakkında da geçerlidir.

Deniz sigortaları üçe ayrılmaktadır:

**1 –** Tekne Sigortası (Hull Insurance)

**2 –** Yük Sigortası (Cargo Insurance)

**3 –** Mali Sorumluluk Sigortası (Liability Insurance)