**DSH V. HAFTA**

**TEKNE SİGORTASINDA MENFAAT EKSİKLİĞİ**

TTK’nun “Sigorta menfaatinin yokluğu” başlıklı 1408. maddesine göre sigorta sözleşmesinin yapılması anında, sigortalanan menfaat mevcut değilse, sigorta sözleşmesi geçersizdir. Sözleşmenin yapıldığı anda var olan menfaat, sözleşmenin süresi içinde ortadan kalkarsa, sözleşme o anda geçersiz olur.

Aynı maddenin 2. fıkrası, TTK m. 1470 hükmünü saklı tutmaktadır. TTK m. 1470’e göre sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi hâlinde, aksine sözleşme yoksa, sigorta ilişkisi sona erer.

Bu hükümler, tekne sigortası için de geçerlidir. Tekne sigortası sözleşmesine özel şart olarak eklenen İngiliz Tekne Klozlarında da benzer hüküm vardır. Bu klozlarda, aksi yazılı olarak kararlaştırılmış olmadıkça, gemi mülkiyetinin iradi olarak değiştiği anda sözleşmenin kendiliğinden sona ereceği, ancak istenirse geminin yüklü olarak yükleme limanından sefere başladığı hallerde son boşaltma limanına varıncaya kadar, gemi yüksüz olarak açık denizde seyrettiği hallerde varma limanına ulaşıncaya kadar sona erme anının ertelenebileceği hüküm altına alınmıştır.

**SİGORTA HİMAYESİNİN KAPSAMI**

**A – Sigorta Himayesi Kapsamındaki Rizikolar**

**1 – Genel Olarak**

Tekne sigortasıyla taahhüt edilen sigorta himayesinin rizikolar bakımından kapsamı sözleşmeyle belirlenmektedir. Ancak, SK m. 11/4 gereği, sigorta sözleşmelerinde kapsam dâiline alınmış olan riskler haricinde, kapsam dışı bırakılmış risklerin açıkça belirtilmesi gereklidir. Aksi takdirde belirtilmemiş olan riskler teminat kapsamında sayılır.

TPGŞ’nda sigorta teminatının rizikolar bakımından kapsamı hakkında bir düzenleme getirilmemiş; teminata dâhil ve istisna edilen rizokaların özel şartlarla belirleneceği öngörülmüştür (TPGŞ m. A.3). Uygulamada bu rizikolar, TPGŞ’na eklenen İngiliz Tekne Şartları’yla belirlenmektedir. İngiliz Tekne Şartları’nda geminin hangi rizikolara karşı teminat altına alındığı sayılmaktadır.

**2 – Rizikolar**

a – Deniz, Irmak, Göl ve Diğer Seyredilebilir Suların Tehlikeleri

b – Yangın ve Patlama

c – Gemideki Kişilerden Başka Kişiler Tarafından Zor Kullanılarak Yapılan Hırsızlık

d – Denize Mal Atılması

e – Korsanlık

f – Kara Taşıtları, Havuz veya Liman Donanım veya Tesisleri ile Temas

g – Deprem, Yanardağ Püskürmesi veya Yıldırım

h – Yükleme, Boşaltma veya Aktarma İşlemleri Sırasında Meydana Gelen Kazalar

ı – Uydu, Hava Aracı, Helikopter veya Bunlara Benzer Nesnelerle veya Bunlardan Düşen Şeylerle Temas

i – Kazan Patlaması, Şaft Kırılması, Tekne veya Makinedeki Gizli Ayıp

j – Onarım Yapanların veya Çartererlerin Kusuru

k – Gemi Adamlarının Barataryası

l – Kirletme Tehlikesi

**B – Teminat Kapsamındaki Rizikoların Zaman İtibarıyla Belirlenmesi**

**1 – Yolculuk Üzerine Tekne Sigortalarında**

Geminin bir yolculuk için sigorta ettirilmiş olması durumunda sigortacı bakımından riziko, yükün veya safranın alınmasına başlandığı yahut ne yük, ne de safra alınmayacaksa geminin kalktığı andan itibaren başlar ve varma limanında yükün veya safranın boşaltılmasının bittiği anda biter.

**2 – Zaman Üzerine Tekne Sigortalarında**

TPGŞ m. A.6’ya göre aksi kararlaştırılmış olmadıkça sigorta, poliçede belirtilen tarihte saat:12’de başlayacak ve yine poliçede belirtilen tarihte saat: 12’de sona erecektir. Her iki hâlde de geminin bulunduğu yerin saati esas alınır. Zaman üzerine tekne sigortalarında sözleşmeyle kararlaştırılan sürenin sona erdiği anda sigorta himayesi de sona erer.

**C – Teminat Kapsamında Olmayan Rizikolar**

**SİGORTA HİMAYESİNİN ZARAR BAKIMINDAN KAPSAMI**

**A – MALİK MENFAATİ BAKIMINDAN**

**1 – Zıya**

**a – Tam Zıya**

Gemi yok olmuş veya bir daha elde etmek ihtimali olmaksızın sigortalının elinden çıkmış, özellikle kurtarılamayacak şekilde batmış veya asli vasıfları kaybolmuş veya ganimet olduğuna karar verilmişse, tam zıya vardır.

**b – Hükmî Tam Zıya**

MIA m. 60 ve İngiliz Tekne Klozlarına göre; poliçede aksine bir kayıt bulunmadıkça gerçek tam zıyaın kaçınılmaz olduğu veya gerçek tam zıyaın ancak sigorta konusu şeyin değerini aşan bir masrafın yapılmasıyla önlenebileceği hâllerde hükmi tam zıya (*constructive total loss*) söz konusudur.

**2 – Hasar**

Geminin hasarlanması durumunda İngiliz Tekne Klozlarına göre sigorta tazminatının eski – yeni farkı indirilmeksizin ödeneceği kararlaştırılmaktadır.

**B – DİĞER MENFAATLER BAKIMINDAN**

**1 – Çatma Zararlarından Sorumluluk**

Genellikle tekne sigortası ile teminat altına alınan çatma zararlarını tazmin yükümlülüğünün kapsamı, çarpılan gemiye ve bu gemide bulunan mallara verilen zararlar (mal zararları) ile sınırlıdır. Can zararları tazmin yükümlülüğü teminat kapsamı içinde değildir.

TPGŞ’nda çatma zararlarından sorumluluk teminatının kapsam ve koşulları belirlenmemiş, fakat kararlaştırılması durumunda tekne sigortasının sorumluluk tazminatı ve bunlarla ilgili masrafları karşılayabileceği kabul edilmiştir.

**2 – Müşterek Avarya Garame Payı**

İngiliz Tekne Şartları’nın “müşterek avarya ve kurtarma” başlıklı hükümlerine göre yle belirlenmektedir. Bu özel şart hükümleriyle gemiye düşen müşterek avarya garame payının, eksik sigorta (menfaat değeri altında) oranında azaltılmış olarak teminat kapsamında olduğu öngörülmüştür.

**3 – Kurtarma Ücreti**

Kurtarma ücreti, müşterek avaryadan sayıldığı takdirde kurtarma ücretinin gemiye düşen kısmı, sigorta teminatının kapsamındadır.

**4 – Koruma Önlemleri Masrafları ve Diğer Zorunlu Masraflar**

İngiliz Tekne Şartları’na göre sigortalı, onun adamları ve temsilcileri herhangi bir zarar veya kaza hâlinde, bu şartlara tabi olarak akdedilmiş tekne sigortası sözleşmesi gereğince tazmin edilecek bir zararı önlemek veya azaltmak amacıyla makul önlemler almakla yükümlüdür. Bu tür önlemler için yapılmış masraflara sigortacı katılır. Ancak koruma önlemleri masraflarının tamamı değil, belirli oranı teminat kapsamındadır.

**ZARAR İLE RİZİKO ARASINDAKİ NEDENSELLİK BAĞI**

Sigortacının sözleşme gereğince sigortalının uğradığı zararı tazmin etmekle yükümlü olabilmesi için zarar verici olayın teminat kapsamındaki bir riziko olması ve bu olay (riziko) ile zarar arasında nedensellik bağının kurulabilmesi zorunludur. Deniz sigortalarında nedensellik bağı sorununun çözümü için İngiliz Hukukunda uygulanan kural; “etkin sebep teorisi” (*causa proxima*) olarak isimlendirilmektedir. Etkin sebep teorisi, birbirini takip ederek veya etkileyerek gerçekleşen ve somut olayda meydana gelmiş olan zararı meydana getirmeye elverişli rizikolardan sadece birinin zararın etkin sebebi olarak kabul edilmesi esasına dayanır.