

## **ULUSLARARASI EMTEA SATIŞ SÖZLEŞMELERİNDE EMTEA SİGORTASI**

**Ömer ÖZKAN\***

**Ahmet KARAYAZGAN\*\***

### **ÖZET**

Uluslararası ticaret, herhangi bir iş anlaşmasında olduğu gibi son derece riskli bir girişimdir. Ticaret riskleri doğru ve düzgün bir sigorta temin etmek suretiyle asgariye indirilebilir. Ticari eşya veya emtea, ticaretin konusudur. Hemen hemen her şey, emtea sigortasının konusu olabilir. Dış ticaret işlemleri, hem emtea sigortası ve bunun kimin sorumluluğunda olacağı hususunu kapsar. Bu sorumluluk, ihracatçı ve ithalatçı arasında paylaşılabilir ya da sadece tek birisi tarafından üstlenilir. Bu şekilde bir sigorta sorumluluğunun paylaşılması, dış ticaret sözleşmesinde de kayıt altına alınması gerekir. Taraf sözleşmede sigorta sorumluluğunu açıkça paylaşımı açık bir şekilde düzenlememişler ise, bu takdirde, uluslararası emtea satışlarına dair faaliyetlerde geçerli teamüller gereğince kabul edilen şartlardan faydalanılabilir. Uluslararası emtea satışlarına dair faaliyetlere konu en eski sigorta türü, emtea sigortası (Deniz Emtea Sigortaları) dır. Bu çerçevede, işbu çalışmada, özellikle deniz emtea sigortaları bakımından (yeri geldikçe diğer taşıma türlerine dair mal sigortalarına da değinilmek suretiyle)uluslararası satışlarda emtea sigortasının hukuki açıdan önemli yönlerinin ortaya konulması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** *ICC Enstitü Emtea Klotları: "A", "B", "C"; KamyonKlotu; Deniz Sigortası; Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (Viyanalı Sözleşmesi) (CISG); Türk Emtea Sigorta Genel Şartları.*

### **INSURANCE OF GOODS IN INTERNATIONAL SALES CONTRACTS**

#### **ABSTRACT**

International trade is a risky venture as any business deal. The risks of commerce can be minimized by being properly insured. The merchandises or goods are the things of trade. Almost everything can be the subject matter of the cargo policy. The insurance of foreign trade operations includes the property insurance and the insurance of liability. The responsibility part can be divided between the exporter and the importer or carried out by the one side only. Such apportionment of liability must be registered in the foreign trade contract. If the sides do not determine the clear distribution of insurance duties in the contract, they can take advantage of the terms accepted in the practice of the international sale of goods. The oldest type of insurance, which accompanies the practice of the international sale of goods, is the insurance of cargo (Marine Insurance). In this context, this study is aimed to review and determine the key legal aspects of the cargo insurance on the international sales, in particular from the marine cargo insurance's aspect (and time to time by addressing the cargo insurances for the other transportation type).

**Key Words :** *ICC Institute Cargo Clauses: "A", "B", "C"; land transit clause; marine insurance; United Nations Convention On Contracts For The International Sale Of Goods (Viyanalı Convention) (CISG); Turkish Cargo Insurance General Conditions.*

---

\* Prof. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Müdürü

\*\* Avukat

## GİRİŞ

Uluslararası emtia/mal satışları, bizatihi kendisi maliyetli bir uğraştır. Malların tedarik zincirinde taşınmasına/hareketine dahil olan bir çok taraf, gecikme, zarar veya ziyan durumunda sorumluluğunu sınırlandıracak şekilde faaliyetini yürütmektedir. Bu nedenle, tacirler mallarına dair gecikme, zarar veya ziyanına karşılık sigorta temin etmeleri gerekir.

Ancak bu sigorta kimin tarafından ve kimin için satın alınacağı, diğer yandan uygun bir maliyetle ancak ihtiyaçlara tam olarak cevap verebilecek kapsam ve içeriğe sahip poliçenin alınması son derece önemlidir.

Sigorta ve sigorta şirketinin farkı da ancak hasar noktasında anlaşılabilir. Oysa sigorta sözleşmesi tarafları için, hasar süreci aslında poliçenin yazımı aşamasında başlamaktadır. Bunun kısaca anlamı, poliçenin en baştan en doğru kapsam ve içerikte alınabilmesidir. Örneğin, standart sigorta sözleşmelerinde, genellikle, grev, isyan ve savaş gibi durumlar teminat dışında yer almaktadır. Bunların teminat kapsamına alınabilmesi, oldukça pahalı özel sayıda sınırlı ilave teminatlar ile mümkün olabilmektedir. Çok yaygın olarak karşılaşılan “Tüm Riskler” (“All Risks”) sigorta teminatında dahi, ismine rağmen sadece, hırsızlık, aşırma, teslim edilmeme, yükleme-boşaltma, istif, hava koşulları ve su hasarlarından kaynaklanan zarar ve ziyan için teminat verilmektedir. Ne savaş, isyan ve grev ne de malın tabiatından (inherent) kaynaklanan riskler, gecikmeden kaynaklanan kayıplar veya usule uygun olmayan ambalajlamadan kaynaklanan kayıplar için teminat verilmemektedir.

Diğer yandan uluslararası bir nakliyeciyi de, keza örneğin bir FOB satışa konu taşımayı üstlenmeden önce sigorta teminatlarının detaylarına vakıf olması son derece önemlidir. Örneğin deniz sigortalarında, deneyimsiz veya uzman olmayan bir nakliyeciyi tarafından kolayca vakıf olunamayacak hüküm ve şartları içermektedir. Örneğin, “baratarya” (“barratry”) geminin kaptanı veya mürettebatının kasıtlı ve kusurlu hareketlerine ilişkindir.

Emtea sigortaları, başlı başına bir tez çalışması olabilecek derecede kapsamlı bir konu olmakla birlikte, bu konuda yazılı yayınların sınırlı sayıda oluşu nedeniyle, bu sigorta ile ilgili olanlara bir yol gösterici olabilmesi düşüncesiyle, işbu çalışmamız, özellikle uygulamada çıkan sorunlar ve yargı kararları da göz önüne alınarak, emtea taşıma türleri ve sigorta ilişkisi, sigortanın teminat kapsamı, sınırları, hasar ve rücu süreçlerindeki önemli hukuki noktalara değinmek suretiyle sınırlandırılmıştır.

Diğer yandan, taşıma türlerine (deniz, kara, hava, demiryolu gibi) göre detayda ayrışabilen uygulama ve hukuki düzenlemeler bulunmakla birlikte, *işbu çalışmada, özellikle deniz emtea sigortaları bakımından (yeri geldikçe diğer taşıma türlerine dair mal sigortalarına da değinilmek suretiyle)uluslararası satışlarda emtea sigortasının hukuki açıdan önemli yönlerinin ortaya konulması amaçlanmıştır.*

## **1. Uluslararası Emtia/Mal Satımlarında Sigorta**

Emtea sigortalarına konu emtia/mal; kara, hava, demiryolu veya deniz yoluyla taşımaya konu yükleri içerir. Bu tür sigortalar en basit şekliyle, kazaen uğranılan zararlar ve diğer riskleri içerir. Buna karşılık, diğer tarafta en geniş haliyle, yüklemenden veya ihmalden kaynaklanan zararlar, hırsızlık gibi geniş bir yelpazede olaylar için güvence veren Kapsamlı Tüm Riskler (“Comprehensive All Risks Policy”) poliçeleri bulunmaktadır.

Emtea sigortasının alınmaması halinde, nakliye komisyoncuları ve taşıyıcılar tarafından tipik olarak alınan zarar, ziyan ve gecikmeden kaynaklanan sınırlı sorumluluklarını temin altına alan dar kapsamlı bir sigorta ile sınırlı bir güvenceye sahip olunabilecektir. Bu anılan sınırlı sorumluluk ve buna bağlı sigorta, uluslararası onaylanmış konvansiyonlar ve buna bağlı ticari koşullardan kaynaklanmakta olup<sup>1</sup>, konşimento, hava veya deniz yoluyla taşıma senetlerinde yer alan hüküm ve şartlarında yer almaktadır.

Uluslararası emtia/mal satım sözleşmelerinde emtia/malın sigortalanması söz konusu olduğunda, ICC Enstitü Yük Klozları gündeme gelecektir. Taşıma sırasında meydana gelebilecek bir çok olay nedeniyle, sigortanın olmadığı yerde, örneğin taşıyıcının karışacağı ve malların yok olmasına veya çalınmasına yol açan bir olaya karışması neticesinde, üretim, şerefiye veya kar kaybı dahil önemli maddi zararlar ile karşılaşılabilir. Bunun önüne geçilebilmesi veya en aza indirgenebilmesi anlamında sigorta önem taşımaktadır.

## **2. Mal Satım Sözleşmelerinde Teslim Şekilleri, Riskin Geçisi ile Sigorta İlişkisi**

### **2.1. Emtia Satımlarında Riskin Geçişi**

Sözleşmenin imzalanması ile teslimi arasında emtianın kazaen hasarlanması veya kayıp durumunda, bu hasar veya kayıp için kimin (Alıcı veya Satıcı) uhdesinde kalacağını tespiti önem taşımaktadır.

#### **2.1.1. CISG Antlaşması Çerçevesinde Riskin Geçişi**

**2.1.1.1. Emtianın Taşınmasında - Satım sözleşmesi malların taşınmasını gerektiriyorsa ve satıcı malları belirli bir yerde vermeye mecbur değilse hasar, malların, alıcıya ulaştırılması amacıyla, satım sözleşmesine uygun olarak ilk taşıyıcıya verilmesi ile alıcıya geçer. Satıcının malları belirli bir yerde taşıyıcıya**

---

<sup>1</sup> Deniz taşımalarda sorumluluk sınırlamaları bakımından, Hague Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları; Hava taşımalarda ise, Montreal Konvansiyonu ve Warsaw Konvansiyonu; Karayolu taşımaları, CMR Konvansiyonu; Demiryolu taşımalarda, CIM Kuralları esas alınacaktır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda ise, taşıyıcının sorumluluğu, sona ermesi ve sınırlarına dair hükümler 875. Md. vd.'da düzenlenmiştir.

vermesi gerekiyorsa malların o yerde taşıyıcıya verilmesine kadar hasar alıcıya geçmez. Satıcının malları temsil eden belgeleri alıkoyma hakkı olsa bile, bu, hasarın intikaline etki etmez (CISG 67. Md. 1. Fk.). Ancak mallar, üzerlerindeki ayırt edici işaretler, taşıma belgeleri, alıcıya yapılacak bildirim veya diğer herhangi bir yolla açıkça sözleşmeye tahsis edilmediği sürece, hasar alıcıya geçmez (2. Fk.).

Hasarın alıcıya geçmesinden sonra malların zayi olması veya zarar görmesi, ziya veya zarar satıcının bir eyleminden veya eylemsizliğinden kaynaklanmadıkça, alıcıyı semeni ödeme yükümlülüğünden kurtarmaz (CISG 66. Md.)

**2.1.1.2. Emtianın Taşınması Sırasında Satılması Halinde - Taşıma halindeyken satılan mallara ilişkin hasar, satım sözleşmesinin kurulduğu andan itibaren alıcıya geçer. Ancak koşulların haklı göstermesi durumunda, taşıma sözleşmesine ilişkin belgeleri düzenleyen taşıyıcıya malların verilmesi anında hasar alıcı tarafından üstlenilir. Buna karşılık, satım sözleşmesinin akdi anında malın zayi olduğunu veya zarar gördüğünü satıcının bildiği veya bilmesi gerektiği hallerde bu bilgiyi alıcıya açıklamamışsa ziya veya zarar rizikosunu satıcı taşır (CISG Md. 67).**

**2.1.1.3. Muhtelif Durumlarda - Yukarıdaki fıkralar kapsamına girmeyen hallerde hasar, alıcının malları teslim aldığı anda veya malları zamanında teslim almaması halinde, malın tasarrufuna hazır bulundurulduğu ve teslim almayarak sözleşmeye aykırı bir davranışta bulunduğu andan itibaren alıcıya geçer (CISG Md. 69. Md.1. fk.).**

Ancak alıcının, satıcının işyerinden farklı bir yerde malı teslim almasının öngörüldüğü hallerde hasar, teslim borcunun muaccel olduğu ve alıcının, o yerde malların tasarrufuna hazır bulundurulduğundan haberdar olduğu anda intikal eder (CISG Md. 69. 2. Fk.).

Sözleşmenin, henüz ayırdedilmemiş mallara ilişkin olması halinde bunların ancak açıkça sözleşmeye tahsis edilmesi ile alıcının tasarrufuna hazır bulundurulduğu kabul edilir (CISG Md. 69.3. Fk.).

**2.1.3.4. Kazaya Dayanmayan Olaylarda - Satıcı sözleşmeyi esaslı şekilde ihlâl etmişse, yukarıdaki bentler gereğince, alıcının ihlâl dolayısıyla sahip olduğu hukukî imkânlarla halel vermez.**

## **2.1.2. Incoterms**

CISG ye tabi olsun olmasın, uluslararası mal satımlarında hüküm ve şartlar için, genellikle Incoterms (“International Commercial Contracts”) <sup>2</sup> den

---

<sup>2</sup> International Chamber of Commerce ( <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>).

faidalanılmaktadır. CISG ye dahil uluslararası mal satımlarında dahi, CISG Md.9. 1. Fk.'sına göre, taraflar, uygulanmasını kabul ettikleri teamüller ve aralarında yerleşmiş olan alışkanlıklarla bağlı olacağı ve CISG Md. 9. 2. fk'sına göre, aksi kararlaştırılmadıkça, tarafların bildiği veya bilmesi gerektiği ve milletlerarası ticarete aynı tür sözleşmeleri ilgili ticari branşta akdedenler tarafından yaygın olarak bilinen ve düzenli olarak uygulanan teamüllerin sözleşmelerine ve sözleşmenin kurulması aşamasına uygulanmasını zımnen kabul ettikleri varsayılacağı öngörülmekle bunun da yolu açılmaktadır.

Bu anlamda, Incoterms 2010'e atıf bulunması ve bu anlamda Incoterms'te yer alan kısaltmalardan birisinin belirlenmiş olması halinde, boşluklar ve özellikle riskin geçişi, Incoterms 2010 kuralları ile doldurulacaktır.

Bu konuda ilgili satış türlerine dair sigorta yükümlülüğü ve risk transferine dair bilgilendirme, EK1 de tablo halinde sunulmaktadır<sup>3</sup>.

### **2.1.3. Türk Hukukuna Göre Riskin Geçişi**

Emtia/Mal satım sözleşmelerinde, taşıyacak mallar ile ilgili olarak maliyetlerin kimler tarafından karşılanacağı düzenlenir. Diğer bir deyişle, belgelerin temini, izinler, ruhsatlar ve nakliye komisyoncusunun kullanılmasında masraflarının ne oranda ve kapsamda alıcı veya satıcı tarafından üstlenileceği sözleşmelerde öngörülmektedir. Bunun yanında, emtianın zarar ve ziyanda riskin kimde olacağı, teslim noktaları ve riskin hangi anda bir taraftan diğerine geçeceği de düzenlenmektedir.

## **2.2. Riskin Geçişi'nin Sigorta İle İlişkisi**

Uluslararası teslim şekilleri ve riskin geçişinin, sigorta ile özellikle aşağıdaki başlıklar altında yakından ilişkisi bulunmaktadır:

### **2.2.1. Sigortayı Yaptıracak Tarafın Tespiti**

1 Ocak 2011 tarihi itibarı ile yürürlüğe giren Incoterms 2010 ile sigorta hususu yeniden yorumlanmıştır. CIF<sup>4</sup> ve CIP<sup>5</sup> teslim şekillerinde satıcının, malların taşınması sırasında alıcının karşılaştığı zarar ve ziyana karşılık, sigorta yaptırmayı öngörülmektedir. Diğer teslim şekilleri bakımından, taraflarca sözleşmede

<sup>3</sup> <http://www.sjnk.co.id/products/marine-cargo/> (Alıntı:11.03.2015)

<sup>4</sup> CIF – Cost, Insurance and Freight (Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun) – Deniz ve iç karasuları taşımacılığına dair bir kuraldır.

<sup>5</sup> CIP – Carriage and Insurance Paid to (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak) – herhangi bir taşıma biçimine dair bir kuraldır.

kararlaştırılmış olmadıkça, sigorta konusunda taraflardan herhangi birisine sigorta yaptırmak yükümlülüğü getirilmemektedir<sup>6</sup>.

Satıcı, sözleşmede kararlaştırılan sigortayı, mallar üzerinde sigortalanabilir menfaati olan ve sigortacıdan doğrudan talep hakkına sahip alıcı veya diğer herhangi bir kişi için, masrafları kendisi tarafından karşılanmak suretiyle satın alacak ve poliçeyi sigorta poliçesi veya sigorta teminatını teyit eden diğer belgeyi alıcı veya diğer menfaat sahibi kişiye sunacaktır.

Bu sigortanın, iyi bir itibara sahip bir sigortacıdan, Enstitü Yük Klozları ( Institute of London Underwriters) C Klozu' nda sağlanan asgari teminatları içerecek şekilde temin edilmesi gerekir. Daha geniş kapsamlı bir teminat isteyen alıcı, ya satıcı ile bu konuda mal satım sözleşmesinde bunu kararlaştırmalı veya kendisi bu daha geniş teminatı içeren sigortayı ilaveten temin etmelidir.

### 2.2.2. “Sigortalanabilir Menfaat”in Tespiti

Uygulamada emtia sigortalarında önemli hususlardan birisi, “sigortalanabilir menfaat” in tanımlanmasıdır.

Sigorta sözleşmesinin yapılması anında, sigortalanan menfaat mevcut değilse, sigorta sözleşmesi geçersizdir (TTK 1408. Md. 1. Fk). Sözleşmenin yapıldığı anda var olan menfaat, sözleşmenin süresi içinde ve bu kapsamda hasarın gerçekleştiği anda da mevcut olmalıdır. Şayet hasarın gerçekleştiği anda ortadan kalkmışsa, sözleşme o anda geçersiz olur.

Enstitü Emtia Klozlarında bu husus şu şekilde vurgulanmaktadır:

#### *“11. Sigorta Edilebilir Menfaat Klozu*

*11.1. Bu sigorta gereğince tazminata hak kazanabilmek için sigortalı zıya anında sigorta edilen şey üzerinde sigorta edilebilir bir menfaate sahip olmalıdır.*

*11.2. Yukarıdaki 11.1.'e bağlı olmak koşulu ile, sigortalı bu sigortanın kapsadığı süre içinde gerçekleşen sigorta kapsamındaki zıya için tazminata hak*

---

6 Herhangi bir taşıma biçimine ilişkin kurallar: EXW - EX Works ( ... named place /Fabrikada teslim), FCA – Free Carrier (Taşıyıcıya Masrafsız), CPT – Carriage Paid to (Taşıma Ödenmiş olarak), DAT – Delivered at Terminal ( Terminalde Teslim), DAP – Delivered at Place (Yerinde Teslim), DDP – Delivered Duty Paid (Gümrük Vergisi ödenmiş olarak). Buna karşılık, deniz ve iç karasuları taşımacılığına dair kurallar: FAS – Free Alongside Ship ( Gemi doğrultusunda masrafsız), FOB – Free on Board ( Gemide masrafsız), CFR – Cost and Freight (Mal bedeli ve navlun).(<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>; <http://www.orgtr.org/tr/uluslararası-teslim-sekilleri-wwworgtrorg>.  
<http://cisgw3.law.pace.edu/cases/020326u1.html>

*kazanır. Bununla birlikte zıya sigorta sözleşmesi yapılmadan önce olmuş olsa bile, sigortalı bunun farkında değil ve sigortacılar da habersiz ise tazminata hak kazanılır.”<sup>7</sup>*

Bu şekilde, “sigortalanabilir menfaat” ile “menfaatin devri” hususlarının birbiri ile karıştırılmaması gerekir. Bir poliçeden tazminat hakkına sahip bir kişi, bu hakkını bir başkasına devredebilir. Buna göre uygulamada yükleten, sigortayı yaptırmakta ve sonrasında emtiayı CIF şartları ile alıcıya satmaktadır. Yükleten (sigortalı), sigorta poliçesine yaptığı bir zeyil ile veya bir temlikname ile sigorta üzerindeki menfaatini alıcıya devretmektedir. Bu sigortadan kaynaklanan hakkın, yükletenden alıcıya hukuken geçerli bir şekilde geçmesi anlamına gelmektedir. Yolculuk sırasında mülkiyetinin hatta birden fazla el değiştirdiği emtiada ise, her bir satış işleminde, sigortadan kaynaklanan menfaatin de eş zamanlı yeni alıcıya devredilmesi gerekmektedir.

Bu anlamda, örneğin sigortalının FOB şartları ile emtia atın alır ve sigortasını yaptırmaması halinde, “sigortalanabilir menfaat”in tespiti önemlidir. Örneğin, FOB satışlarda alıcının emtia gemiye yüklenmesine kadar emtia üzerinde mülkiyet veya herhangi bir menfaati bulunmamaktadır. O ana kadar emtianın mülkiyeti ve dolayısıyla hasar, satıcıya aittir. Bu durumda alıcının sigortası, normalde “depodan depoya” klotuna sahip olsa bile, poliçe kapsamında, emtia üstünde henüz sigortalanabilir bir menfaati bulunmadığı için, bir hasar durumunda poliçeden bir talep hakkına sahip olamayacaktır.

Bu noktada, TTK da yer alan “başkası hesabına sigorta” durumu kabul edilerek, anılan duruma dair hüküm uygulama alanı bulacak ve mevcut poliçenin geçersiz kılınması veya poliçeden kaynaklanan hakkın kaybının önüne geçilmiş olacaktır. TTK 1454. Md.’si 1. fk.’sına göre, sigorta ettiren, üçüncü bir kişinin menfaatini, onun adını belirterek veya belirtmeyerek, sigorta ettirebilir. Sigorta sözleşmesinden doğan haklar sigortalıya aittir. Sigortalı, aksine sözleşme yoksa sigorta tazminatının ödenmesini sigortacıdan isteyebilir ve onu dava edebilir<sup>8</sup>.

Sigortalanabilir menfaat ve buna bağlı tazminat ödemesinin kime yapılacağı bakımından tespitinin önemi bir ihtilafta şu şekilde ortaya konulmuştur. Anılan olayda, deniz taşıması nedeni ile yapılan nakliyat sigorta sözleşmesinden

---

7 “11. - Insurable Interest Clause

11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.”

8 Aynı maddenin 2. f.’sına göre, üçüncü kişinin adının belirtildiği durumlarda, tereddüt hâlinde, sigorta ettirenin, üçüncü kişinin temsilcisi olarak değil, kendi adına fakat üçüncü kişi lehine hareket ettiği kabul edilir. Diğer yandan, aynı maddenin 3.f.’da ise, sigorta sözleşmesinde, sigortanın kimin menfaati için yapıldığı açık da bırakılabileceği; “Kimin olacağına onun lehine” yapılan böyle bir sigortanın, üçüncü kişi lehine yapıldığı anlaşılırsa, 2.f. hükmü uygulanır.

kaynaklanmakta olup, ihtilaf dava dışı Mey-Su A.Ş.'nin davacıya sattığı emtiada deniz taşıması sırasında meydana gelen hasar bedelinin, davalı sigortacı tarafından davacı alıcıya mı, yoksa dava dışı satıcıya mı ödenmesi gerekeceği, bu sebeple de davacının, hasar bedelini satıcıya ödeyen davalı sigorta şirketinden, bu bedeli kendisi için talep edip edemeyeceği hususu tartışılmıştır. Anılan davada yüksek mahkeme<sup>9</sup>, ihtilafın çözümü için, mevcut kayıtlar da göz önünde tutularak, satışın gerçekte CIF satış olarak gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği ve davacı-satıcının mal bedelini ne zaman ve ne şekilde ödemiş olduğunun belirlenmesi gerekli olduğu; ayrıca davacının, sigorta bedelinin dava dışı satıcıya ödenmesi yolunda muvafakati olduğunun ispatlanmadığı nazara alınmalı, davalı sigorta şirketinin, satıcıya ödeme yaparken böyle bir muvafakati gerekli görmesi nedeni de göz önünde tutulması gerektiği gerekçeleri ile, yerel mahkemenin eksik inceleme yapmasını yerinde bulmamış ve bu sebeple kararı bozmuştur.

### 3. Emtia Sigorta Sözleşmesinin Muhtevası, Konu ve Kapsamı

#### 3.1. Genel Olarak

**3.1.1.** Emtia Sigortaları, zarar sigortaları başlığı altında bir mal sigortası türüdür. Bu sigortada da, diğer bir çok sigortada olduğu gibi, özellikle aşağıdaki sigorta prensipleri önem taşımaktadır:

- Azami İyi Niyet - Sigortacı ve sigorta ettiren/sigortalı, gerek sigorta sözleşmesinin kurulması ve gerekse sözleşmenin devamı sırasında hakların kullanılması ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde iyi niyetle hareket etmekle yükümlüdür.
- Sigortalanabilir Menfaat –TTK 1453. Maddesine göre, rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanlar, bu menfaatlerini sigorta ile teminat altına alabilirler. Bu anlamda, malın ekonomik olarak varma yerine ulaşmasından menfaati bulunması veya malın zarar, ziyan ve gecikmesi halinde bir kaybı doğacak olması, böyle bir menfaate işaret edecektir.
- Sigortalı Değilmişçesine Hareket Etmek – Sigortanın yaptırılması demek, böyle bir sigorta olmasaydı malın taşınmasına dair gösterilmesi gereken makul dikkat ve özenin gösterilmeye devam edilmesi gerekir.
- Hasar –TTK 1459. Madde 1. Fk.'sına göre, sigortacı, sigortalının uğradığı gerçek zararı tazmin eder. Sigortacının sorumluluğu, poliçede tarafların kararlaştırdığı, sigorta bedeli ile sınırlıdır. Sigorta bedelinin, sigorta olunan menfaatin tam değeri ile aynı olması (“Sigorta Değeri”) gerekir.
- Sorumluluğun Başlaması – TTK Md. 1421.1. Fk.'sına göre, kara ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda, sigorta şirketinin

---

<sup>9</sup> Y. 11. HD. 2001/413 E. – 2001/731 K. 02.02.2001.



sorumluluğu, sözleşmenin yapılmasıyla başlar. Söz konusu sigortalara ilişkin prim ödemeleri, TTK Md. 1431. 1. Fk.'sına göre, karada ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda sigorta primi, poliçe henüz düzenlenmemiş olsa bile, sözleşmenin yapıldığı anda ödenir.

**3.1.2.** Emtea sigortası, emtea sahiplerinin aşağıdaki hususlara karşı risklerini teminat altına alır: - Emteaya Gelen Zarar ve Zıyan ve - Emtea sahibinin masraflara iştiraki (Müşterek Avarya<sup>10</sup> ve Kurtarma<sup>11</sup>).

**3.1.3.** Emtea Sigortası, uluslararası mal satışlarında, Türkiyede yerleşik olan ve/veya olmayan yabancı sigorta şirketlerinden satın alınabilir. SK. 15. Md.'sinde, "Yurt dışında yaptırılacak sigortalar" ı düzenlemektedir. Bu maddenin 2. Fk. sı (a) bendine göre, ihracat ve ithalat konusu mallar için nakliyat sigortası yurt dışında temin edilebilir.

## **3.2. Emtia Sigorta Sözleşmesinin Muhtevası**

**3.2.1.** Emtia sigorta sözleşmesi, bilgilendirme formu, varsa soru formu ve/veya teklifname, poliçe, ve SK. Md. 11. 1. Fk.<sup>12</sup> ve TTK 1425. maddesi gereğince<sup>13</sup> Hazine Müsteşarlığınca onaylanmış Emtea Sigortası Genel

---

10 Gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla, makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla, bilerek bir fedakarlık yapılması veya bir masrafa katlanması durumudur ve TTK md. 1272 vd. uygulanır..Bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar Müşterek Avarya'dır. Müşterek Avarya kapsamına giren zarar ve masraflar, gemi, yük ve navlun sahipleri arasında paylaşılır ve bu işleme dispeç (adjustment) denir.

11 Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, kurtarma faaliyeti oluşturur ve onun hakkında 6102 sayılı TTK'nın 1298. Md. vd. hükümleri uygulanır.

12 SK Md. 11. si şu şekildedir:

"(1) Sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası, (*Hazine*) Müsteşarlıkça onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenlenir. Ancak, sigorta sözleşmelerinde işin özelliğine uygun olarak özel şartlar tesis edilebilir. Bu hususlar, sigorta sözleşmesi üzerinde ve özel şartlar başlığı altında herhangi bir yanılığa neden olmayacak şekilde açık olarak belirtilir.

...

(3) Sigorta şirketleri ve sigorta acenteleri tarafından, gerek sözleşmenin kurulması gerekse sözleşmenin devamı sırasında sigorta ettiren, lehdar ve sigortalıya yapılacak bilgilendirmeye ilişkin hususlar yönetmelikle düzenlenir.

(4) Sigorta sözleşmelerinde kapsam dahiline alınmış olan riskler haricinde, kapsam dışı bırakılmış riskler açıkça belirtilir. Belirtilmemiş olan riskler teminat kapsamında sayılır.

(5) Sigorta sözleşmelerinde yabancı kelimelere yer verilemez. Yabancı kelimelerin karşılığı olarak Türk Dil Kurumu tarafından belirlenen kelimelerin kullanımı esastır."

13 TTK Md. 1425. şu şekildedir:

"(1) Sigorta poliçesi, tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümler ile genel ve varsa özel şartları içerir, rahat ve kolay okunacak biçimde düzenlenir.

(2) Poliçenin ve zeyilnâmenin eklerinin içeriği teklifnameden veya kararlaştırılan hükümlerden farklıysa, anılan belgelerde yer alıp teklifnameden değişik olan ve sigorta ettirenin, sigortalının ve lehtarın aleyhine öngörülmüş bulunan hükümler geçersizdir.

(3) Kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça, genel şartlarda sigorta ettirenin, sigortalının veya lehtarın lehine olan bir değişiklik hemen ve doğrudan uygulanır. Ancak, bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içinde prim farkı isteyebilir. İstenilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi hâlinde sözleşme eski genel şartlarla devam eder."

Şartları<sup>14</sup> ve burada öngörülen şartların dışında, yine SK Md. 11. 1. Fk. son cümlesi gereğince ve yine ilgili genel şartın 28. Maddesi gereğince genel şartlara göre üstün olarak uygulanacak, tarafların sözleşme serbestisine dayanarak ekleyecekleri özel şartlardan oluşmaktadır.

Emtea Sigortası, SK Md. 11. 5. Fk.'sı anlamında sözleşme lisanının Türkçe olması zorunluluğunun istisnalarından birisini oluşturmaktadır. Bu çerçevede, emtea sigorta sözleşmelerinde yabancı kelimelere ve hatta yabancı dilde klozlara yer verilebilmektedir.

Özel şartlar, emtia sigortalarında daha çok uluslararası kuruluşlarca hazırlanan “standart kurallar” veya “müessese kuralları” na sigorta poliçesinde atıf yapılmak suretiyle kullanılmaktadır<sup>15</sup>. Bu hususta belirtilmesi gerekir ki, genel şartlar ile özel şartlar, sigorta sözleşmesi üzerinde ve özel şartlar başlığı altında herhangi bir yanılığa neden olmayacak şekilde açık olarak belirtilmelidir (SK Md. 11. 1. Fk. son cümlesi).

### 3.2.2. Özel şartlar konusunda ülkemizde de dünyada en yaygın olarak kullanılan (A), (B) ve (C) olarak üç grupta toplanan Enstitü Emtia Klozları uygulanmaktadır<sup>16</sup>.

Sözü edilen klozlar, dünyada deniz sigortalarında hakim bir piyasa olan ve zor ve karışık türden risklerin büyük ölçüde sigortalandığı piyasa olarak Londra piyasası, hem teminat hem de primler üzerinde ciddi oranda etkisi ve belirleyici gücü olması karşısında, yine bu piyasa tarafından yaratılan muhtelif formlardaki standart klozlar tüm dünyada uygulanmıştır. Bunun uygulanmasındaki en önemli fayda, bu klozların ve içeriğinin, tüm dünyadaki taşıma ve iş sektöründe gayet iyi bilinir oluşudur. 1.1.1982 de yürürlüğe girmiş bu standart klozlar, 1.1.2009 tarihinde değişikliğe uğramıştır.

Klozlardan 1/1/09 versiyonunda, daha açıklık getirilebilmesini teminen, önceki 1/1/82 tarihli versiyonda yer alan ifadelerin geliştirildiği görülmektedir. Sigortalı (“Assured”) ifadesi birçok yerde eklenerek, ifadelerle daha bir açıklık kazandırılmıştır. Bu suretle, bu yeni versiyon ile, sigortayı yapan veya hesabına yapılan kişi veya temlik edilen, dahil edilmiş olmaktadır. “Emtia” veya “Yük”, her türlü tür ve derecede yükü doğru bir şekilde tanımlamaya yetmediğinden, “Sigorta Konusu” (“subject-matter insured”) olarak değiştirilmiştir. İngilizce karşılığında “Underwriters”, “Insurers” (“Sigortacı”) olarak değiştirilmiştir. Bu değişiklik, her iki kelimedede Türkçede aynı şekilde tercüme edildiğinde, Türkçe metinler bakımından bir önem taşımamaktadır. Kloz başlıkları revize edilmiş ve yerleri daha geleneksel bir şekilde maddenin başlangıcına konulmuştur. “Hizmetli” (“Servants”)

14 Bugün kullanılmakta olan genel şart, 1 Ocak 1953 tarihinde yürürlüğe girmiş ve bu genel şartta, en son düzenleme 11 Mayıs 2002 tarihinde yapılmış olup, son mevzuat gelişme ve değişikliklerini yansıtmamaktadır.

15 Londra Sigortacılar Enstitüsü gibi. Erdem, s.127.

16 Hava yoluna özgü benzer klozların Türkçe metni için bkz. Sigorta Birliği, <http://www.tsb.org.tr/nakliyat-klozlari.aspx?pageID=498>, (Alıntı: 18.3.2015)

ifadesi, “günümüzde daha çok anlaşılacak ve sigortalının haklarında bir değişiklik yaratmayacak şekilde, Çalışanlar (“Employees”) ifadesi ile değiştirilmiştir.

Diğer yandan, önceki 1/1/82 tarihli Klotların yayımlandığı tarihten bugüne kadar geçen sürede ticari uygulamada meydana gelen değişikliklerin de, sigorta süresi, istisnalar gibi ve bununla sınırlı olmamak üzere ilgili hususlarda, 1/1/09 tarihli Klotlarda dikkate alındığı görülmektedir. Bu durumlar yeri geldiğinde değinilmeye çalışılacaktır<sup>17</sup>;

**3.2.3.** Emtia Sigortası, ya sefer poliçesi şeklinde (“tekil poliçe”) veya “abonman sigorta sözleşmesi poliçesi” olarak düzenlenmektedir<sup>18</sup>. Sefer poliçesi, klasik anlamda bir emtia taşıma sigortası belirli bir taşımaya özgülandırılırken, abonman sigortası bir çerçeve sözleşme olup, satıcının belirli bir süre içinde yapacağı tüm taşımaları içine alacak şekilde sigorta teminatı vermektedir. Abonman sözleşmesine dahil bir taşımının başladığının sigorta şirketine bildirilmesi ile sigorta konusu menfaat ve riziko belirgin hale gelmekte ve sigorta şirketinin sorumluluğu da o anda başlamaktadır. Bu bildirim yapılmadığı durumda, abonman sözleşmesi içi boş bir çerçeve sözleşme olarak kalır. Ancak taraflar sigorta sözleşmesine koyacakları hüküm ile, bu ihbarın geç yapılması halinde dahi sigorta teminatının başlayacağını öngörebilirler. Uygulamada genellikle belirli bir tutar taşımaya kadar, sigorta ş

Burada karşılaşılan bir sorun, riziko gerçekleşmiş olduktan sonra, sigorta ettiren tarafından sigortacıya taşımının bildirilmiş olması halinde durum ne olacaktır. Bu durumda, aksine abonman sözleşmesinde bir hüküm getirilmiş olmadıkça, kıyasen geçmişe etkili sigortaya ilişkin TTK Md. 1438. ‘e göre hareket edilmesi gerekecektir. Buna göre, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalkmış olduğu, tekil poliçenin yapılması sırasında, sigorta şirketi ile sigorta ettiren ve sigortadan haberi olmak şartıyla, sigortalı tarafından biliniyorsa bu tekil poliçe geçersiz sayılmalıdır. Rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin ortadan kalktığına sigorta ettiren veya sigortalı tarafından bilinip, sigorta şirketi tarafından bilinmediği durumlarda, sigortacı anılan tekil poliçe ile bağlı olmamakla birlikte, ödenmesi gereken primin tamamına hak kazanmalıdır.<sup>19</sup>

### **3.3. Konu ve Kapsam**

**3.3.1.** Emtia sigortası ile, bir malın bir taşıma aracı ile (gemi, kamyon, uçak, ya da tren) bir yerden bir yere taşınması sırasında, sigorta sözleşmesindeki hüküm

<sup>17</sup> [http://www.if-insurance.com/web/industrial/ifnews/pages/marinenewsletter\\_3\\_2009.aspx](http://www.if-insurance.com/web/industrial/ifnews/pages/marinenewsletter_3_2009.aspx)

<sup>18</sup> Erdem Ercüment, SİF Satışlar – CIF Sales – Ekim 1999, İstanbul, s. 124.

<sup>19</sup> Oysa, önceki 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1344. Md.’sinde, eğer rizikonun gerçekleştiği sigortacı tarafından bilinmiyorsa, rizikonun gerçekleşmesinden sonra yapılsa dahi sigorta şirketinin ihbarı ile sigorta şirketinin sorumluluğu doğmakta idi.

ve şartlarla, bir kaza ya da olaya bağlı olarak fiziken zarar görmesi teminat altına alınır<sup>20</sup>.  
Emtia sigortalarına ait sigorta teminatları, kapsamlarına göre başlıca aşağıdaki ayırımı tabii tutulabilir<sup>21</sup>:

**a) Bütün Risklere Karşı (All Risks) - Enstitü "A" Kozları - Institute 'A' clauses (1/1/09)**

Bu sigorta türü ile poliçe özel ve genel şartları ile açıkça teminat dışında bırakılan haller<sup>22</sup> ve "dıştan gelen, ani ve beklenmedik, tesadüfî bir olay" anlamına gelen risk (riziko) tanımı dışında diğer tüm olaylardan kaynaklanan zarar ve ziyan için teminat verilmektedir. Bu anlamda, aşınma ve yıpranma, malın ayıbı veya fiziksel özellikleri gibi malın içinde oluşan beklenen bir süreç içinde oluşması kaçınılmaz veya gerçekleşmesi neredeyse kesin olaylar veya sigortalının kontrolü altında gerçekleşen olaylar teminat dışında kalmaktadır.

Ayrıca burada tüm zarar ve ziyan derken de, bu sadece maddi zarar ve ziyan olup, bu zarara, finansal veya netice (dolaylı) zararları girmez.

Diğer yandan sigorta konusunun zarar ve ziyanı teminat altına alınmaktadır. Bu anlamda, örneğin poliçede sigorta konusu emtia, petrol emtiası için teminat verilmiş ve bu emtianın bulunduğu varillerin delinmesi sonucu sızması ile başka diğer yüklere zarar vermiş ise, bunun nedeni ani, beklenmedik ve tesadüfî olsa bile, diğer yüklerin sigorta konusu mallar arasında yer almaması nedeniyle, bu yüklere gelen zarar karşılanmayacaktır.

Bu noktada karşılaşılabilecek bir sorun, emtianın kendisine bir zarar gelmemesine karşılık, sigorta konusu riskler kapsamında ambalajına bir zarar gelmesi halinde, bu durumun çözümü, genellikle, nihai alıcının, bu emtianın

<sup>20</sup> Deniz Sigortalarında ("Marine Policy") genellikle Lloyd's of London tarafından kullanılan standard formlar kullanılmaktadır.

<sup>21</sup> Kozların Türkçe metinleri için bkz. <http://www.tsb.org.tr/nakliyat-klozlari.aspx?pageID=498#828>.

<sup>22</sup> Teminat dışında kalan haller aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir: sigortalının kasti hareketine yöklenebilen zıya, hasar veya giderler; sigortalı emteanın olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da olağan aşınma ve yıpranması (sıvı olarak taşınan yüklerde, pirinç, buğday emtiasında olduğu gibi); sigortalı emteanın ambalajlama veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu zıya, hasar veya masraf (yeterince yapıstırıcı ile kapatılmadığı için yükleme ve boşaltma esnasında dağılıp saçılan toprak emtiasının zıyanını önlemek için yapılan yeniden ambalajlama masrafları); Gizli Kusur : Sigortalı şeyin gizli kusuru (zatiaybı) veya niteliğinin neden olduğu zıya, hasar veya masraf (rutubetli olarak gemiye yüklenen keten emtiasındaki kızışma sonucu meydana gelen hasar); Gecikme : yakın nedeni gecikme, hatta bu gecikme sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş olsa bile, olan zıya, hasar veya masraflar.(Fırtına nedeni ile varna yerine geç varan yılbaşı çamları, kaybolup tekrar bulunan mevsimlik giyim eşyaları); Mali Yükümlülükleri Yerine Getirememe : geminin donatanları, idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin ödeme gücünü yitirmesi veya mali yükümlülüklerini yerine getirememesinden doğan zıya, hasar veya masraf (yükte fiziksel bir zıya veya hasar olmamasına rağmen taşıyıcının iflası veya parasal güçlülere uğraması neticesinde, seferin bir ara limanda bırakılması nedeniyle meydana gelen zıyan, hasar ve masraflar); Kasti Zarar : herhangi bir kişi ya da kişilerin haksız fiili sonucu sigortalı şeye veya herhangi parçasına bilerek verilen zarar yahut bilerek yok etme; sigortalı tarafından bilinen denize ve yüke elverişsizlik; Savaş Silahından Doğan Zararlar : Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer reaksiyon veya radyoaktif güç ya da madde kullanan herhangi bir savaş silahının her türlü düşmanca kullanımından doğan zıya, hasar veya masraf ; Savaş ve grev.

ambalajı ile birlikte alıp almadığı yoksa, ambalajın son satışından önce için sökülüp sökülmeceği noktasında toplanmaktadır<sup>23</sup>.

**b) Sınırlı Sayıda Riske Karşı (“Named Perils”) - Enstitü ‘B’ ve ‘C’  
Klozları (1/1/09)**

Sigorta ettirmek isteyenlerin, düşük bir prim karşılığında önemli gördükleri sınırlı sayıda risklere karşı teminat almak istemeleri halinde, sınırlı sayıda risklere karşı teminat veren bu klozlar kapsamında teminat verilmektedir.

Bu iki klozun sağladığı teminat ve aralarındaki farklılıklar aşağıdaki şekilde özetlenebilir<sup>24</sup>

<b>Enstitü ‘B’ Klozları (1/1/09)</b>	<b>Enstitü ‘C’ Klozları (1/1/09)</b>
<i>1.1 Makul bir şekilde aşağıdakilere makul bir şekilde atfedilebilir/bağlanabilen, sigorta konusunda meydana gelen zarar veya ziyan;</i>	<i>1.1 Makul bir şekilde aşağıdakilere makul bir şekilde atfedilebilir/bağlanabilen, sigorta konusunda meydana gelen zarar veya ziyan;</i>
<i>Aşağıdakilerin neden olduğu sigorta konusunda meydana gelen zarar veya ziyan.</i> <i>1.2.1. Müşterek avarya fedakârlığı Kurtarma, (general average salvage)</i> <i>1.2.2. Yük atılması (jettison)</i> <i>1.2.3. Gemi, Deniz Taşıtı ambarına, kara taşıtı, konteynır, liftvan<sup>25</sup>, depolama yerine deniz, göl veya ırmak suyunun girmesi nedeniyle uğradığı zarar veya hasarlar.</i>	<i>1.2. Aşağıdakilerin neden olduğu sigorta konusunda meydana gelen zarar veya ziyan:</i> <i>1.2.1 Müşterek avarya fedakârlığı, Kurtarma (general average, salvage)</i> <i>1.2.2 Yük atılması (jettison)</i>
<i>1.3 Güvertede paketin kaybolması veya gemi veya uçaktan, yükleme veya boşaltma esnasında düşmesi neticesinde meydana gelen tam ziyan.</i>	

Bu özetten de anlaşılacağı üzere, kloz türleri arasında sebep olan veya makul bir şekilde atfedilebilir risklerden doğan zarar ve kayıp olarak bir ayırımı gidilmiştir. Buradaki temel fark, “sebep olan” haller, zarar ve ziyana yol açan “daha yakın ve etkili sebebin” (“proximate cause”) , yani illiyet bağının daha

<sup>23</sup> Lloyd’s, s. 18.

<sup>24</sup> Lloyds, Agency-Network, Cargo Claims and Recoveries, Module 3, s.10. [www.lloyds.com/.../cargo%20claims%20%20recoveries\\_module%203.pdf](http://www.lloyds.com/.../cargo%20claims%20%20recoveries_module%203.pdf)

<sup>25</sup> Liftvan, demiryolu taşımacılığında kullanılan konteyneri ifade etmektedir.

açık bir şekilde ortaya konulması aranırken; “ makul bir şekilde atfedilebilen” hallerde ise, bu zarar ve ziyan ile risk/hal arasındaki ilişkinin tespitinde, “sebepe olan” risklerde olduğundan çok daha esnek ve kolay bir ilişkilendirmenin ortaya konulması yeterli görülmektedir. Bunun her bir olayın şartlarına göre tespit edilmesi gerekir. Örneğin, emtianın taşıma esnasında bir ara yerde barakada depolandığı sırada, barakanın bir kısmında meydana gelen yangın neticesi, barakanın çatının çökmesi ve bunun neticesinde emtianın zarara uğraması durumunda, emtianın maruz kaldığı zarar yangından kaynaklanmamakla birlikte, yangına atfedilebilen bir sebepten meydana gelmiş olacaktır. Yine deniz altında gerçekleşen bir depremin yarattığı dalgalar neticesinde, gemide bulunan emtiaların istiflerinin bozulması ve zarara uğramaları durumunda, zarar doğrudan depremden meydana gelmiş olmasa bile, makul bir şekilde ona atfedilebilecektir.

*c) Tam Ziyana Durumuna Karşı ( Total Loss )*

Emtianın, taşıma aracı ile birlikte tüm değerini yitirecek şekilde tamamen zarar görmesi haline karşı güvence verildiği en dar kapsamlı emtia sigortasından birisidir.

Her ne kadar, tam ziya klozu gemilerin denizde batması ihtimaline karşı düzenlenmiş bir kloz olmasına karşılık, emtianın karayolu ile taşınmasına dair poliçelerde de uygulanabilir. Bu husus bir Yargıtay kararında şu şekilde hüküm altına alınmıştır: “*Dava, karayolunda eşya nakli sırasında meydana gelen trafik kazası neticesinde bir kısmı kullanılamaz hale gelen, bir kısmı tamir edilebilir şekilde hasar gören eşyanın uğradığı zarara ilişkin olarak taşıyıcıya ve emtia nakliyat sigorta poliçesi nedeniyle sigortacıya karşı açılan tazminat davasıdır. Davalı Sigorta Şirketi vekili, nakliyat emtia sigorta poliçesine tam ziya klozu konulduğundan, poliçeden doğan sorumluluğun, nakliye aracının pert olması hali ile sınırlandırıldığını, davaya konu rizikonun poliçe kapsamında olmadığını, bu nedenle davanın reddi gerektiğini savunmuştur. Davaya konu ev eşyalarının nakliyat emtia sigorta poliçesi ile sigorta teminatı kapsamına alındığı ve sigorta poliçesinde "teminat açıklamaları" bölümünde poliçenin tam ziya klozu hükümlerine göre akdedilmiş olduğunun yazılı olduğu sabittir. Tam ziya klozu ise, "... ve ancak vasitanın fiilen ve mutlak surette tamamen ziya neticesinde sigortalı malların fiilen ve tamamen ziya haline münhasır olmak üzere akdedilmiştir" şeklinde poliçede tanımlanmıştır. Buna göre, taşıma yapan aracın eylemli bir biçimde ve mutlak surette ziya sonucu sigortalı emtianın da aynı şekilde yok olması halinde emtianın sigorta teminatı içinde olacağı kabul edilmesi gerekir. Mahkemece tam ziya klozunun gemilerin denizde batması ihtimaline karşı düzenlenmiş bir kloz olduğunun ve karayolu taşımacılığıyla bağdaşmayacak bir hüküm olduğunun kabulü yerinde değildir. Primi alınmayan veya tahakkuk ettirilmeyen bir rizikodan dolayı sigortacının sorumluluğu kabul edilemez. Tam ziya klozu karayolu ile eşya taşınması hallerinde de, emtia nakliyat sigorta poliçelerine konulabilen ve taşıma sigortasındaki geniş kapsamlı teminatı daraltan bir klozdur. ( Dairemizin 31.01.1995 gün 995/242-786 sayılı kararı ), Sigorta poliçesinde böyle bir hükme yer verilmiş olması*

*TTK.nun 1266/son maddesine aykırı değildir. Açıklanan nedenlerle, oluşan rizikonun sigorta teminatı dışında kaldığı değerlendirilerek davalı sigorta şirketi hakkında davanın reddi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın davalı Finans Sigorta A.Ş. lehine bozulması gerekmiştir”<sup>26</sup>.*

**d) Özel Durumlar**

Bazı haller için, klozların poliçeye ilave edilmesi suretiyle ek teminat alınması gerekebilir. Buna örnek olarak, “Hırsızlık, Aşırma ve Teslim Edilememe”<sup>27</sup> (Theft, Pilferage and Non Delivery) verilebilir. Enstitü (A) klozunda bu durumlar dahil olup, ayrıca ek bir teminat alınmasına gerek yok iken, Enstitü (B) ve (C) klozlarında ise, bu durumlar ancak teminat kapsamındaki olayların sebep olduğu veya atfedilebilen/bağlanabilen nitelikte ise teminat kapsamındadır, aksi takdirde, hırsızlık doğrudan teminat kapsamında değildir. Ek bir prim ödeyerek, teminat kapsamına dahil edilebilir.

Yukarıda sayılanlar dışında, dondurulmuş gıdalar veya et, kömür, dökme petrol (Institute Bulk Oil Clauses (1/2/83)), kereste gibi emtiaya özgü hazırlanan klozlar da bulunmaktadır.

Uygulamada karşılaşılan diğer bir özel kloz, kara taşımalarında – “Kamyon Klozu” na bağlı verilen dar kapsamlı teminatır<sup>28</sup>.

*“İşbu teminat ile sadece, deniz yoluyla yapılacak Türk Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartlarının 1, 8, 17, 18, 19, 20. maddeleri kaldırılmak ve kamyon ve treylerlerle yapılacak sevkiyata kabili tatbik olan hükümleri saklı kalmak kaydıyla ateş, yıldırım, seylâp, dere taşması, çığ, toprak ve dağ heyelanı, köprü yıkılması, yolların çökmesi ve kamyon veya treylerin devrilmesi, yanması, çarpması<sup>29</sup> ve çarpışması neticesinde taşınan malın uğrayacağı ziya ve hasarları muafiyetsiz temin edilmektedir. Sigorta, malların nakledilmek*

26 Y. 11. HD E. 2005/13227 K. 2007/889 T. 26.1.2007.

27 Tüm emteanın kaybolması kastedilmektedir, yoksa paketin bir kısmının teslim edilememesini içermez. Bu anlamda örneğin emtianın kazaan gemide kalması veya başka bir limnda yanlış teslimi, bu anlamda teslim edilmeme olarak değerlendirilir.

28 Bir yüksek mahkeme kararında, bu klozun geçerli olduğunun kabulü ile, “...Kamyon klozunda hangi risklerin sigorta güvencesi altına alındığı sayılmaktadır. Bu kloz hükümleri uyarınca, ateş, yıldırım, seylâp, dere taşması, çığ toprak ve dağ heyelan, köprü yıkılması yolların çökmesi ve kamyon veya treylerin devrilmesi, yanması, çarpması ve çarpışması neticesinde taşınan malın uğrayacağı ziya ve hasarlar muafiyetsiz olarak sigorta güvencesi altına alınmaktadır. Bu durumda, klozda sayılan rizikolardan dolayı taşınan malın zarara uğraması halinde oluşan zararın bu sigorta güvencesi kapsamında tazmini mümkün olmaktadır. Davaya konu zararın poliçede kararlaştırılan kamyon klozu kapsamında sayılan rizikolardan doğmayıp, dava dilekçesinde yükleme ve paketleme sırasında olabileceği iddia edilmiş olmakla, söz konusu zararın kamyon klozu kapsamında kalan bir rizikodan doğduğunun kabulü mümkün değildir...” sonucuna varılmıştır. (Y.11. HD E. 2011/13763, K. 2012/20737, T. 13.12.2012).

29 Bu konuda bir Yargıtay kararında, “çarpma” rizikosunu tanımlanırken geniş bir yorum yapılarak, bu klozdaki “çarpma” deyiminden sadece kamyon çarpması değil, kamyonun hareket halinde iken üzerindeki yükün köprüye çarpması sonucu yükte meydana gelen hasarı kapsadığı da kabul edilmiştir. Y. 11 HD. 1.12.1988 gün ve 1988/ K. 8673 – E. 7827 sayılı kararı için bkz. Kubilay Huriye, Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir 2003, s.65.

*üzere kamyon veya treylere yüklendiği anda başlar ve nakil vasıtasının poliçede gösterilen mahalle varışı ile sona erecektir. Sigorta, malları taşıyan kamyon ya da treylerin göl veya denizdeki nakillerine de Deniz Yoluyla Yapılacak Emtia Nakliyatına Mahsus Umumi Şartlar (20. madde kaldırılmak kaydıyla) şeraiti gereğince şamildir. “*

**3.3.2. Bütün Riskler (“All Risk”)** olarak isimlendirilen teminat türünü, diğer teminatlardan farklı kılan diğer bir husus, Bütün Riskleri (“All Risks”) içeren poliçelerde, sigortalının, zarar ve ziyanın tam olarak nasıl gerçekleştiğini değil, sadece bu zarar ve ziyanın beklenmedik / tesadüfi gerçekleştiğini ispat etmekle yükümlü olmasıdır. Buna göre, eğer, emtia taşıma aracına iyi durumda yüklenmiş ve sonrasında kaybolmuş veya zarara uğramış bir şekilde teslim edilmiş bir şekilde teslim alınmış ise, poliçe çerçevesinde karşılanması gereken bir zarar olacaktır. Buna itiraz eden sigorta şirketi, poliçede sayılı teminat dışında kalan bir hallerden birisinden meydana geldiğini ispat etmelidir.

Buna karşılık (B) ve (C) Klozları ile tam ziyan klozu ve kamyon klozu gibi klozlar çerçevesinde teminat verilmiş bir emtiaya gelecek hasar veya ziyan için, teminat kapsamındaki bir rizikodan meydana geldiğini ispat yükü sigortalıdır. Buna karşılık teminat dışında kalan hallerden meydana geldiğini ispat yükü ise, TTK 1409 md. 2. Fk.’sına göre, sözleşmede öngörülen rizikolardan herhangi birinin veya bazılarının sigorta teminatı dışında kaldığını ispat yükü, sigorta şirketine aittir.

#### **4. Emtia Sigortalarında Teminatın Sınırları - Teminat Dışında Kalan Haller**

Sahip olunacak sigortada dikkat edilmesi gereken en önemli konulardan birisi, poliçe özel ve genel şartları ile getirilen teminat dışında kalan hallere iyi vakıf olunmasıdır. Zira, bir zarar veya kayıp, sigorta konusu bir riskten kaynaklanmasına rağmen, şayet poliçede öngörülen bir teminat dışında kalan hallerden birisi, aynı zamanda zarar veya kaybın oluşumuna sebep olmuş ise, sigorta şirketi bu teminat dışında kalan hale dayanmak suretiyle, sigorta tazminatını ödemeyecektir.

Sigorta Sözleşmelerinde iki tür teminat dışında kalan hale rastlanabilir. Bunlardan bir tanesi, her hâlükârda teminat dışında kalan haller ve diğeri ise, aksine sözleşme ile teminat kapsamına alınmadıkça, teminat dışında kalan haller’dir. İkincisinde, sigorta şirketi ve sigorta ettiren/sigortalı, sözleşmeye bir hüküm ilavesi ile aslında teminat dışında kalan bir hali teminat içine alabilmektedirler.

Bu şekilde teminat dışında kalan haller, poliçe özel şartları (özellikle Enstitü Emtea Klozları 4, 5, 6. maddeler) ve Türk Emtea Sigortası Genel Şartları (“TESGŞ”) (2,3,4,5,6 ve 7. Maddeleri) nde düzenlenmiştir. Bunlar genellikle, ya sigortalının kontrolünde ya da büyük ölçüde ani ve beklenmedik olmayan nitelikte hususlardan oluşmaktadır.



Bu noktada altı çizilmelidir ki, bir teminat dışında kalan halin sigorta şirketi tarafından silinmesi, bu istisna hal için teminat verildiği anlamına gelmez. Yine de, zarar veya ziyanın, temin at dahilinde bir tehlikeden meydana gelmesi gerekir. Örneğin, kolay bozulabilir bir malın, Enstitü Emtia Klotları (B) kapsamında sigortalandığı bir durumda, sigorta şirketi, gecikmeden kaynaklanan zarar ve ziyan istisnasını silmiştir. Bu malı taşıyan geminin okyanusun ortasında makinaları arızalanmıştır. Geminin çekilerek bir limana çekilmesi haftalar sürmüş ve bu sırada söz konusu yük bozulmuştur. Her ne kadar bu bozulma gecikmeden kaynaklanmış ve gecikme istisnası da silinmiş olmasına karşılık, sigorta şirketi sırf bu nedenle tazmin yükümlülüğünde olmayacaktır, zira hasarın, teminat kapsamındaki bir rizikodan kaynaklanmış olmasının gerekmesi ve makine bozulmasına atfedilebilen bir zarar ve kaybı, Enstitü Emtia Klotları (B) çerçevesinde teminat kapsamında yer olmadığından, karşılanmayacak ve sadece gecikme istisnasının silinmiş olması zararın ödenmesi için yeterli olmayacaktır<sup>30</sup>.

#### **4.1. Kesin teminat dışında kalan haller**

TESGŞ ve anılan Enstitü Klotlarında, teminat dışında kalan haller aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

a) *Sigortalının kastına bağlanabilen zarar, ziyan veya giderler*

Türk hukukunda, sigorta ettiren, sigortalı ve tazminat ödenmesini sağlamak amacıyla bunların hukuken fiillerinden sorumlu oldukları kişiler, rizikonun gerçekleşmesine kasten sebep oldukları takdirde, sigorta şirketi tazminat borcundan kurtulur ve aldığı primleri geri vermez (TTK 1429. Md.).

Buna karşılık Enstitü Klotlarında daha geniş bir şekilde ifade edilmekte ve, Sigortalının pervasızca hareketine (“Willful Misconduct”) atfedilen zarar, ziyan ve masraflar teminat dışında bırakılmaktadır. Örneğin, sigortalı yüklemiş olduğu emtianın, varma limanında karantina mevzuatının gereklerini karşılamadığını bilmesine rağmen, yüklemiş ve bunun neticesi varma yerindeki gümrük mallara el koyarak imha etmiş iseler, bu durum, sigortalının pervasızca hareketi olup, bu teminat dışında kalan hal gereğince sigortalının zarar ve kaybı sigorta şirketi tarafından karşılanmayacaktır<sup>31</sup>.

“Pervasızca Hareket” ile, sigortalının yanlış olduğunu bilerek kasıtlı hareketi veya, yanlış veya doğru olup olmadığına bakmaksızın, pervasız hareketini de içermektedir. Oysa görüleceği üzere, “pervasızca hareket”, TTK da sigorta sözleşmeleri açısından kabul edilmiş bir kavram olmayıp, 5267 sayılı Türk Ceza

30 Lloyd’s, s.30.

31 Lloyd’s, s.22.

Kanunu 21. Md.'si 2. Fk'sında "olası kast"<sup>32</sup> şeklinde karşılığını bulan bir kavramdır, ancak sigorta uygulamalarında mahkemeler tarafından, sigortalıların "pervasız hareket ve/veya olası kast"<sup>1</sup>, kast olarak değerlendirilmemektedir. Bu istisnanın, TESGŞ deki karşılıklarından birisi şu şekildedir:

"Yasak veya gizli ticaret, kaçakçılık, emtianın ithal, ihraç veya transitine müteallik kanun. ve nizamla aykırılık, hakikat hilafı beyan, sigorta akidinin veya sigortalının veyahut bunların adamlarının vekil veya mümessillerinin fiil veya kusurları" (TESGŞ Md. 5)

b) Sigortalı emteanın, gizli kusuru (zatiayı) veya niteliğinin neden olduğu, olağan akma, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da olağan aşınma ve yıpranma (Enstitü Emtea Klotları (A), (B), (C) 4.4. md.); (örneğin, sıvı olarak taşınan yüklerde, pirinç, buğday emtiasında olduğu gibi)

Bu istisnanın TESGŞ deki karşılıkları şu şekildedir:

- Malların zati ayıbına izafe olunabilecek her türlü avarya, ziyat, bozulma ve eksilmelerden ileri gelen kayıp ve hasarlar (TESGŞ 5. Md.),
- Suhunetin ve atmosferik şartların tesirleri; mutad akma, fire ve aşınmalar fare, sıçan, kurt ve diğer haşaratın ika ettiği tahribat (TESGŞ 5. Md.),
- Malların dağılıp saçılması, kızışması ve kuruması, hasar veya kayıplar sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş olmadıkça, sigortanın dışındadır (TESGŞ 6. Md.) (örneğin, rutubetli olarak gemiye yüklenen keten emtiasındaki kızışma sonucu meydana gelen hasar)

c) Sigortalı emteanın ambalajlama veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu kayıp, zarar veya masraf (yeterince yapıştırıcı ile kapatılmadığı için yüklenme ve boşaltma esnasında dağılıp saçılan bir emtianın kaybı ve bunu önlemek için yapılan yeniden ambalajlama masrafları) (Enstitü Emtea Klotu (A), (B), (C) 4.3 Md.)

Yetersiz Ambalajlama veya Hazırlık ("Insufficiency of Packing or Preparation") – Klotların 1/1/82 versiyonunda, bu haller, sigortalının kontrolünün ötesinde ve sigortanın yapılmasından sonra kazaen meydana gelmiş olsa bile, teminat dışında kabul edilmekte idi. Bu durum ise, sigorta şirketince kabul edilebilecek ve sigortalılar tarafından haklı bir şekilde teminat altında olması beklenebilecek bir riskin uygun olmayan bir şekilde teminat dışında bırakılması anlamına geliyordu. Bu 1/1/09 versiyonu ile, taşıma sürecinin bir parçası olarak üçüncü kişilerce yapılmış paketlemeden kaynaklanan haller, teminat içine alınmıştır. Bu şekilde, sigortalı veya çalışanlarının, hangi anda yapılmış olursa olsun, şahsen sorumlu oldukları yetersiz ambalajlamadan kaynaklanan paketleme ile sınırlı olarak

32 Anılan 2. f.'ya göre, kişinin, suçun kanunî tanımındaki unsurların gerçekleşebileceğini öngörmesine rağmen, fiili işlemesi hâlinde olası kast vardır.

teminat dışında kalan bir hal öngörülmüş olmaktadır. Diğer yandan, yeni versiyon ile, yetersiz veya uygun olmayan (“insufficiency or unsuitability”) ambalajın tespiti bakımından bir standart getirmek üzere açıklık getirilmiş ve paketlenme veya hazırlamanın, sigorta konusu taşımının mutad olaylarına dayanıklı olacak derecede yeterli olması gerektiği düzenlenmiştir.

Bu istisnanın TEGSŞ deki karşılığı şu şekildedir:

- malların gereği veçhile hazırlanmamış veya tertiplenmemiş olmasından veya ambalaj kifayetsizliğinden ileri gelen ziya ve hasarlar(TEGSŞ Md.5).

d) Yakın nedeni gecikme, hatta bu gecikme sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş olsa bile, olan ziya, hasar veya masraflar.(Fırtına nedeni ile varma yerine geç varan yılbaşı çamları, kaybolup tekrar bulunan mevsimlik giyim eşyaları) (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md. 4.5)

Bu istisnanın TEGSŞ deki karşılığı şu şekildedir:

- Malların sevk ve naklinde, sebebi ne olursa olsun vaki gecikmeler, karantina veya kışlama tevakkufları, yükleme veya boşaltma istarya ve süresteryaları ile bunlara ait resim, harç ve masraflar; kur ve rayiç farkları veya faiz kayıpları, teslim etmemekte temerrüt veya geç teslim tazminatı., kardan mahrumiyet(TEGSŞ Md.5.).

e) Aciz Durum / Mali Yükümlülükleri Yerine Getirememe (“Insolvency”): geminin donatanları, idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin ödeme gücünü yitirmesi veya mali yükümlülüklerini yerine getirememesinden doğan ziya, hasar veya masraf (yükte fiziksel bir ziya veya hasar olmamasına rağmen taşıyıcının iflası veya parasal güçlüklerle uğraması neticesinde, seferin bir ara limanda bırakılması nedeniyle meydana gelen ziyan, hasar ve masraflar) (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md. 4.6.)

Bu teminat dışında kalan hal bakımından, Klozların 1/1/09 versiyonunda, 1/1/82 versiyonuna göre bir daraltma söz konusudur. Buna göre, bu teminat dışında kalan halin uygulanması, söz konusu taşımayı sona erdiren sigortalı veya temlik edilen kimsenin dışında gerçekleşen bir mali güçlük veya aciz durumu ile sınırlı olarak uygulanmak üzere sınırlandırılmıştır. Ayrıca, bu istisna sadece sigortalının bilmekte olduğu veya bilmesi gereken taşımayı engelleyen mali yetersizlikler için uygulanacak iken, bu sigortanın devredildiği iyi niyetli üçüncü kişilere karşı ise hiçbir halde uygulanamayacaktır.

f) Kasten Verilen Zarar: herhangi bir kişi ya da kişilerin haksız fiili sonucu sigortalı şeye veya herhangi parçasına bilerek verilen zarar yahut bilerek yok etme (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md. 4.7).

Bu istisnanın TESGŞ deki karşılığı şu şekilde olup, aslında daha dar kapsamlıdır:

- Sigortanın akidi nakliyatı bizzat yaptığı veya adamlarına yaptırdığı takdirde, kaptanın ve gemi adamlarının barataryasından, hile ve hud'asından, ihmalden, ihtiyatsızlığından, ehliyetsizliğinden ileri gelen zıya ve hasarlar sigortaya dahil değildir (TESGŞ Md. 5).

g) Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md.5)

Sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberli ise, bu sigorta hiçbir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, konteynır veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan zarar, kayıp veya masrafı kapsamaz. Sigortalı veya adamlarının, geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, sigortacılar bu örtülü yükümlülüğe herhangi bir şekilde uyulmamasından vazgeçerler.

Bu teminat dışında kalan hal, Klozların 1/1/09 versiyonunda, sigortalı veya çalışanlarından kaynaklanan aracın veya konteynerin elverişsizliği ile sınırlandırılmak suretiyle, sigortalı lehine değiştirilmiştir.

h) Savaş Silahından Doğan Zararlar : Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer reaksiyon veya radyoaktif güç ya da madde kullanan herhangi bir savaş silahının her türlü düşmanca kullanımından doğan zıya, hasar veya masraf ;

i) Savaş (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md. 6)

Sigorta, hiçbir halde savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketin; zorla tutma [zapt],el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma [ korsanlık hariç] ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün; terk edilmiş ayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının neden olduğu zarar, ziyan veya masrafı kapsamayacaktır.

Bu istisnanın, TESGŞ deki karşılıkları şu şekildedir:

- İç harbin, ihtilalin, isyanın, ayaklanmanın veya bunlardan doğan iç kargaşalıkların neticeleri ile korsanlık da sigortanın dışındadır. Her halde sigorta edilen mallara mayın, torpil, bomba ve sair harp silahlarının ika edeceği ziya veya hasarlar sigortanın dışındadır (TESGŞ 2. Md. 2. Fk.).

- İğtinam (“Yağma”), zabtû müsaderе (“el koyma”), hapsü tevkif (“tutuklama”), mümanaat (“önleme”) veya alıkoyma ile bunların veya bunlara matuf her türlü teşebbüslerin neticeleri, bunun gibi (“kezalik”) düşmanlık (“muhasamatın”) veya harp mahiyetinde harekâtın (harp ilan edilmiş olsun, olmasın) neticeleri sigortanın dışındadır (TESGŞ 2. Md. 1. Fk.).
- Ancak bu hüküm muharip bir devlet tarafından veya muharip bir devlet aleyhine vaki hasmane (“düşmanca”) bir fiile doğrudan doğruya (ve alakalı geminin veya çatışma halinde bu çatışmaya karışmış olan diğer herhangi bir geminin yapmakta olduğu sefer veya hizmetin nev'i veya mahiyetinden müstakil olarak) ika edilmiş olmadıkça çatışmayı, (mayın veya torpilden başka) sabit veya sabih (“yüzen”) bir cisimle teması, oturmayı, fırtına ve yangını sigorta dışında tutmaz; ve bu hüküm bakımından, bir devletle iştirak halinde olan ve emrinde deniz, kara veya hava kuvvetleri bulunduran herhangi bir otorite dahi devlet tabirinin şumulüne girer.

j) Grev ve Terör (Enstitü Emtea Klozu (A), (B), (C) Md. 7)

Sigorta, hiçbir halde grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişilerin neden olduğu; grev, lokavt, iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerinin neticesi; herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin neden olduğu ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

Teröre dair teminat dışında kalan hal açısından, Klozların 1/1/09 versiyonunda, saldırının ötesinde her türlü girişimi ve karşılaşılan her türlü tehdit teşkil eden durumu kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ayrıca yeni versiyondaki şekliyle, terör hareketi, bir organizasyon ile irtibatlı olarak veya onların hesabına bir kişi tarafından yapılan bir hareketi gerektirmekte olup, tek kişilik bir hareketi yeterli görmemektedir. Bunun dışında dördüncü kısmında, teminat dışında kalan hal, sadece politik amaç yanında, ideolojik veya dine dayalı amaçlarla yapılan terörist hareketleri de içerecek şekilde genişletilmiştir.

Bu istisnanın TEGSŞ deki karşılıkları aşağıda sayılılar şeklinde olup, özellikle terör bakımından daha dar kapsamlıdır:

- Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veyahut işçi kargaşalarına, karışıklıklara veya halk hareketlerine iştirak eden kimselerin ika edecekleri ziya veya hasarlar sigortanın dışındadır (TESGŞ Md.3).
- 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj sonucunda oluşan veya bu eylemleri önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen biyolojik ve/veya

kimyasal kirlenme, bulaşma veya zehirlenmeler nedeniyle oluşacak bütün zararlar<sup>33</sup>.

- k) Tehlikeli veya Patlayıcı Maddeler - Şayet, sigorta akidinin bilgisi altında olarak barut, fulmikoton, kibrit, ham petrol, benzin, fosfor, kimyevi maddeler, dinamit, nitrogliserin ve benzeri maddeler gibi kolaylıkla tutuşabilen veya infilaki mümkün olan maddeler ile sönmemiş kireç, tahrip edici mayiler veya zehirli veyahut fena kokulu maddeler sigortalı mallar ile bir arada yüklenir veya depo edilirse, böyle maddelerin yakınlığından veya aynı hamuleye katılmış olmalarından doğacak ziya veya hasarlar -sigortalanmış hadise meydana gelse bile- sigortanın dışında kalır (TESGŞ Md. 7)

33 Terör, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununun 1. Maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır; Terör; cebir ve şiddet kullanarak; baskı, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasada belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasi, hukuki, sosyal, laik, ekonomik düzeni değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetin varlığını tehlikeye düşürmek, Devlet otoritesini zaafa uğratmak veya yıkmak veya ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü suç teşkil eden eylemlerdir. Bu tanıma göre, Türk hukukunda terör, Türkiye aleyhine gerçekleştirilen eylemlerle sınırlı tutulmuş ve yabancı bir devlete veya uluslararası bir örgüte karşı girişilecek eylemler terör tanımı kapsamında değerlendirilmemiştir. 3713 sayılı Kanunun 3 ncu maddesi terör suçlarını ve 4 ncu maddesi ise terör amacıyla işlenen suçları düzenlemiştir. Anılan Kanunun 3 üncü maddesinde yer alan Terör suçları aşağıda sıralanmıştır. -Devletin birliğini ve ülke bütünlüğünü bozmak (TCK-madde 302), -Askeri tesisleri tahrip ve düşman askeri hareketleri yararına anlaşma (TCK-madde 307), -Anayasayı ihlal (TCK-madde 309), -Yasama Organına karşı suç (TCK-madde 311), -Hükümete karşı suç (TCK-madde 312), -Türkiye Cumhuriyeti hükümetine karşı silahlı isyan (TCK-madde 313), -Silahlı Örgüt (TCK-madde 314), - Örgüte silah sağlamak (TCK-madde 315), - Yabancı hizmetine asker yazma, yazılma (TCK-madde 320), - Cumhurbaşkanıya suikast (TCK-madde 310/1). 3713 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinde sayılan terör amacıyla işlenen suçlar ise şu şekilde sıralanabilir. Göçmen kaçakçılığı, insan ticareti, kasten öldürme, başkasını intihara teşvik, kasten yaralama, eziyet, bir başkasını; kendisinin veya yakınının hayatına, vücut veya cinsel dokunulmazlığına bir saldırı gerçekleştireceği şeklinde tehdit etme, şantaj, cebir, kişiyi özgürlüğünden yoksun bırakma, eğitim ve öğretimin engellenmesi, kamu kurumu veya kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının faaliyetlerinin, siyasi hakların, inanç, düşünce ve kanaat hürriyetinin kullanılmasının engellenmesi, konut dokunulmazlığının, iş ve çalışma hürriyetinin ihlali, sendikal hakların engellenmesi, nitelikli hırsızlık, yağma, nitelikli yağma, mala zarar verme, genel güvenliğinin kasten tehlikeye sokulması, radyasyon yayma, atom enerjisiyle patlamaya neden olma, tehlikeli maddelerin izinsiz bulundurulması veya el değiştirmesi, içilecek sulara, her çeşit besine zehir katarak veya başka şekillerde bozarak kişilerin hayatını ve sağlığını tehlikeye düşürme, uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti, para ve kıymetli damgaların üretiminde kullanılan alet ve malzemenin izinsiz üretimi, mühürde sahtecilik, resmi belgede sahtecilik, halk arasında korku ve panik yaratmak amacıyla tehdit, suç işlemeye tahrik, suçu veya suçluyu övme, ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması, kıt?a sahanlığında veya münhasır ekonomik bölgedeki sabit platformların işgali, bilişim sistemine girme, sistemi engelleme, bozma, verileri yok etme veya değiştirme, görevi yaptırımamakta direnme, kaçmaya imkân sağlama, devletin egemenlik alametlerini aşığılama, suç için anlaşma, askeri komutanlıkların gaspı, halkı askerlikten soğutma ve askerleri itaatsizliğe teşvik ve cumhurbaşkanına suikast dışındaki fiili saldırılar, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanunda tanımlanan suçlar (ateşli silah kaçakçılığı vb.), 6831 sayılı Orman Kanununda yer alan orman yangını çıkarmak, 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda yer alan hapis cezası gerektiren suçlar (teşekkül halinde kaçakçılık vb.)(2) , olağanüstü hal ilanına neden olan suçlar (şiddet olayları vb. nedenlerle kamu düzeninin ciddi şekilde bozulması), 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Kanununda yer alan kültür ve tabiat varlıklarının yurt dışına çıkarılması.

## **4.2. Aksine Sözleşme Olmadıkça Teminat Dışında Kalan Haller**

### **4.2.1. Genel Şartlar Gereğince Ek Sözleşmeye Konu Edilebilecek Durumlar**

TESGŞ'ye göre, sigorta, aksine sözleşme olmadıkça, aşağıdaki rizikoları temin etmez (TESGŞ Md.4):

- Yağmur suyu, ambar buğusu ve bundan ileri gelen yoğunlaşma (“tekasüf”),
- Oksidasyon veya paslanma, kırılma, çalınma, mutad dışı akma; malın bünyesinde, görünüşünde, renginde, tadında veya kokusu (“rayihasında”) bozulma (“tagayyür”) husule getiren her nevi kokma (“tebahhur”) ve dağılma (“intişarlar”); meğer ki hasar veya kayıplar, sigorta edilen rizikolardan birinin neticesinde vuku bulmuş olsun.

### **4.2.2. Enstitü Klozları Gereğince Ek Sözleşmeye Konu Edilebilecek Durumlar**

#### **4.2.2.1. Enstitü Savaş Klozu (1/1/09)**

Anılan kloz ile, Enstitü Klozlarında teminat dışında kalan, poliçe üzerine eklenmesi kayıt ve şartıyla, aşağıdaki kapsamda sigorta şirketi tarafından teminat kapsamına alınmaktadır.

a. Bu klozun 1. maddesi gereğince, sigorta edilen emteanın;

- a.1. savaş,iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketi
- a.2. yukarıda 1.1. kapsamındaki rizikolardan doğan zorla tutma [zapt],el koyma, tutuklama,engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs
- a.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahları nedeniyle uğradığı kayıp, hasar veya masrafı da kapsam alınmaktadır.

Ayrıca bu klozun 2. maddesi ile sigorta; bu kloz kapsamındaki bir rizikodan dolayı kayıptan kaçınma ya da bu kaçınma ile ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve/veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsayacaktır.

b. Bu Klozun 3. Maddesi ile, bu kloz poliçede yer alsın bile, aşağıdaki hiçbir halden kaynaklanan kayıp, hasar veya masraf poliçede karşılanmayacaktır:

b.1. Sigortalının bilerek yaptığı [kasti] harekete yüklenebilen zıya,hasar veya masraf.

b.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da aşınma ve yıpranması.

b.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu kayıp, hasar veya masraf.[ Konteynır veya liftvan(1) içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, b.3 maddesi bakımından “ambalajlama” ya dahil sayılır].

b.4. Sigortalı şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğu zıya,hasar veya masraf.

b.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan kayıp, hasar veya masraf.[ Denize Elverişsizlik ve (Yüke) Uygunsuzluk İstisnası Klozu maddesine göre tazmin edilebilen masraflar hariç.]

b.6. Gemi sahibi, idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin mali kusuru veya ödeme gücünü yitirmesinden doğan kayıp, hasar veya masraf.

b.7. Sefer ya da yolculuğun engellenmesi veya zıyaına dayanan tazminat talepleri.

b.8. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya ışınetkin [radyoaktif] güç ya da madde ile çalışan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan kayıp, hasar veya masraf.

c. Anılan Kloxun 4. maddesi ile kabul edilen diğer bir istisna durum ise, Denize Elverişsizlik ve Yüke Uygunsuzluk İstisnası'dır. Buna göre; sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberli ise, bu sigorta hiç bir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, konteynır veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan kayıp, hasar veya masrafı kapsamayacaktır.

Ancak bu istisnaya dair 4. Maddesinin 2 fıkrası gereğince, sigortalı veya adamlarının geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, uygulanmayacaktır.

#### 4.2.2.2. *Enstitü Grev Kloxları (1/1/09)*

Anılan kloz ile, Enstitü Kloxlarında teminat dışında kalan, poliçe üzerine eklenmesi kayıt ve şartıyla, aşağıdaki kapsamda sigorta şirketi tarafından teminat kapsamına alınmaktadır.

a. Bu klozun 1. maddesi gereğince, sigorta edilen emteanın;

a.1. grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş kargaşası, ayaklanma veya halk hareketlerine katılan kişiler;

a.2. herhangi bir terörist ya da politik güdü ile hareket eden her hangi bir kişi, nedeniyle uğradığı kayıp veya hasarı da kapsama alınmaktadır.

Ayrıca bu klozun 2. maddesi ile sigorta; bu kloz kapsamındaki bir rizikodan dolayı kayıptan kaçınma ya da bu kaçınma ile ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve/veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsayacaktır.

b. Bu Klozun 3. Maddesi ile, bu kloz poliçede yer alsa bile, aşağıdaki hiçbir halden kaynaklanan kayıp, hasar veya masraf poliçede karşılanmayacaktır:

b.1. Sigortalının bilerek yaptığı [kasti] harekete yüklenebilen zıya,hasar veya masraf.

b.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı ya da aşınma ve yıpranması.

b.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik ya da uygunsuzluğun neden olduğu kayıp, hasar veya masraf. [ Konteynır veya liftvan(1) içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, bu b.3 bendi bakımından "ambalajlama" ya dahil sayılır]

b.4. Sigortalı şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğu kayıp, hasar veya masraf.



- b.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan kayıp, hasar veya masraf. [Aşağıdaki Denize Elverişsizlik ve (Yüke) Uygunsuzluk İstisnası Klozu maddesine göre tazmin edilebilen masraflar hariç]
- b.6. Gemi sahipleri, idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin ödeme gücünü yitirmesi veya mali kusurlarından doğan kayıp, hasar veya masraf.
- b.7. Grev, lokavt veya iş kargaşası, ayaklanma veya halk hareketlerinin sonucu olan, her ne türlü tanımlanırsa tanımlansın iş yokluğu, iş kıtlığı veya iş kesintisinden doğan kayıp, hasar veya masraf.
- b.8. Sefer ya da yolculuğun engellenmesi ya da zıyanına dayanan her hangi tazminat talebi.
- b.9. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya işnetkin [radyoaktif] güç ya da madde kullanan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan kayıp, hasar veya masraf.
- b.10. Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da savaşan bir güç tarafından veya bu güce karşı yapılan her hangi bir düşmanca hareketin neden olduğu kayıp, hasar veya masraf.
- c. Anılan Kloxun 4. maddesi ile kabul edilen diğer bir istisna durum ise, Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk İstisnası'dır. Buna göre; sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yük] uygunsuzluktan haberi ise, bu sigorta hiçbir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, konteynır veya lifvanın sigortalı şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan kayıp, hasar Ancak bu istisnaya dair 4. Maddesinin 2 fıkrası gereğince, sigortalı veya adamlarının geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, uygulanmayacaktır.

## **5. Sigortanın İşleyişinde Önemli Hususlar**

### **5.1. Sigorta Konusu Taşıma, Riskin Başlangıcı ve Sonu**

Tüm emtia sigortalarında, taşımanın başlangıcı ve sonunun tanımlandığı bir madde yer almaktadır, zira bir hasarda, bu hasarın sigorta kapsamındaki bir riskten meydana geldiği kadar, bu rizikonun taşımanın devamı sırasında bir anda meydana geldiğinin ve talepte bulunan şahsın rizikonun gerçekleşme anında sigortalanabilir menfaatinin bulunduğu tespit de önemlidir.

Birçok emtia sigortası, “*depodan depoya*” (“*warehouse to warehouse*”) esasına göre düzenlenmektedir. Buna göre, sigorta konusu taşıma, satıcının deposundan, alıcının deposuna kadar geçen süreci içermektedir. Ancak emtianın tabiatına ve özelliğine göre, bu tanım değişebilmektedir.

Sigortanın süresi, Türk Emtea Sigortası Genel Şartlarında 8. Maddede düzenlenmekte iken, Enstitü Emtia Kloxlarında (1/1/82) ve (1/1/09) versiyonlarında

(birbirleri ile bir takım farklılıklar içermekle birlikte) 8. Madde ile düzenlenmektedir.

a) Sigorta Konusu Riskin Başlangıcı

TESGŞ Md. 8.'sine göre, sigorta konusu riskin<sup>34</sup>/rizikonun başlangıcı, emteanın, donatan veya gemi kiracısı tarafından, nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa, “muvaakkaten muhafaza” olunmak üzere, tesellüm edildiği anda başlayacağı düzenlenmektedir<sup>35</sup>. Bu maddedeki “muvaqqat muhafaza” ile, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza hallerin kastedilmekte olduğu yine aynı maddede açıklanmaktadır. Emtianın tahmil, tahliye esnasında, buna mahsus olan liman merakibinde buldukları esnada da aynen mer'i kalacaktır.

Buna karşılık, Enstitü Emtia Klotzların 1/1/82 ila 1/1/90 versiyonlarında sigorta konusu riskin/rizikonun başlangıcı ise; aynı madde numarası ile (8. Madde), ancak farklı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu nedenle temin edilecek sigortada, hangi versiyon klotzların sigorta sözleşmesinin parçası olduğuna dikkat edilmelidir.

Hemen bu noktada, Enstitü Emtia Klotzların versiyonları arasında sigorta süresi bakımından önemli bir değişiklik bulunduğunun altı çizilmelidir. Buna göre, Klotzların 1/1/82 versiyonunda yer alan Transit Klotzuna göre, emtia için depodan ayrılmasına kadar teminat bulunmamakta iken, emtia, ancak depodan ayrıldıktan sonra meydana gelecek kaza için teminat altına alınabilecektir. Brokerler, uygulamada teminatı, yükleme ve boşaltma faaliyetlerini de içerecek şekilde genişletecek şekilde ifadeleri de poliçeye koydurtmaları neticesinde, bu eklemeler, Kıta Avrupası Hukuku uygulamaları ile paralel olarak standart bir teminat haline getirilmiştir.

Buna karşılık, Klotzların 1/1/09 versiyonunda ise sigorta teminatı, emtianın taşıma öncesinde depolandığı anda veya deponun içinde tutulduğu sırada çalışmaz iken, emtianın derhal taşınmak üzere taşımayı yapacak araca yüklenmek üzere depoda ilk hareketinden itibaren başlamaktadır. Buna benzer bir şekilde, teminat anlamında taşımanın sonlanması ise, önceki versiyondaki gibi teslim yerine, nihai depoda taşımayı yapan araçtan boşaltıldığı anda sonlanmaktadır. Bunun yanında, Klotzun 1/1/09 versiyonunda eklenen yeni bir kısım ile, sigortalı veya çalışanlarının olağan taşıma yolu dışında depolanmak üzere bir konteyner, veya diğer bir taşıma aracına kullanmak istemeleri halinde, sigortanın sona ereceği açık bir şekilde düzenlenmiştir.

---

34 Risk, Tehlike (“Peril”) den farklı bir kavramdır. Tehlike, “büyük zarar veya kayba yol açabilecek bir durum, muhatara, gerçekleşme olasılığı bulunan fakat istenmeyen bir durum” iken; Risk, belirli bir tehlikeye bağlantılı olarak hasar, yaralanma, hastalanma, ölüm ve başka olumsuzlukların meydana gelme olasılığı”nı, yani zarara uğrama olasılığı”nı ifade eder. Detaylı bilgi için bkz. Kubilay, s. 47.

35 Genel şartın aynı maddesine göre, sigortanın akidi malları, donatan veya gemi kiracısına rihtim idaresi veya benzeri bir müessese marifetiyle teslim ettiği takdirde, bunlar malların tesellümü bakımından, donatanın veya gemi kiracısının mümessili sayılır.

Klozların 1/1/82 versiyonunda, rizikonun başlaması için, emtianın depoyu terk etmesi ve emtianın fiziken seyahatine başlamak suretiyle hareket etmesi ile başlamaktadır. Bu nedenle, emtianın depodan kamyonu yüklenmesini müteakip kamyonun depoda bulunduğu sırada depoda çıkan bir yangın neticesinde ziyana uğraması halinde, 1/1/82 tarihli versiyona dayalı klozu içeren poliçeye sahip sigortalı emtia sahibinin bu zararı, poliçe çerçevesinde tazmin edilmeyecektir<sup>36</sup>. Buna karşılık, yeni 1/1/90 versiyonunda ise durum daha farklıdır. Bu durumda, yukarıdaki versiyona göre, risk/riziko daha öncesinde başlamaktadır. Buna göre, kamyonu yüklenmek üzere, depoda raftan alınması sırasında düşmesi neticesinde meydana gelen zarar, 1/1/90 tarihli versiyona dayalı klozu içeren poliçenin teminat kapsamı dahilinde değerlendirilecektir<sup>37</sup>.

Bu noktada 8.1. madde anlamında vurgulanması gereken diğer önemli bir husus, “taşımının olağan yolu boyunca” ifadesidir. Bu nedenle, Sigortalıların, mutad ve makul rota ile taşımının olağan yolu hakkında her emtia taşınmasında dikkatli ve özenli bir değerlendirme yapması gerekmektedir. Sigorta şirketi, bir emtia için bir ülkedeki A noktasından, diğer bir ülkedeki B noktasına taşınması için teminat sağlarken, Sigortalının, emtiasını, mümkün ve makul olan en direkt rota üzerinden ve gereksiz ve makul olmayan bir gecikmeye yol açabilecek bir şekilde taşımasını bekleyecektir. Emtia, makul olarak beklenebilecek en direkt rota üzerinden taşınması veya sigorta şirketi tarafından makul olarak taşındığı kabul edilebilecek bir rota ile taşındığı sürece, “taşımının olağan yolu boyunca” şartı gerçekleşmiş olacaktır. Sigortalının, malların makul rotadan ayrılmasına yol açması durumunda, poliçesi kapsamında sigorta şirketi ile sorunlar yapabilecektir. Örneğin, bir olayda emtia, İtalya’da bir depodan başlamak üzere sigortalı ve yüklemeye limanına gitmek üzere yola çıkmış, ancak kamyon şoförü, gezinti amacıyla Romanın merkezinden dolaşarak gitmeye karar vermiştir. Bu sırada, kamyon devrilmiş ve emtia hasarlanmıştır. Sigorta şirketi, bu hasarı, gezinme sırasında meydana gelen bir kazadan kaynaklanması, emtianın olağan rotası üzerinden varma yerine taşınması ile ilgili olmadığı gerekçesiyle, teminat kapsamı dışında kabul ederek, hasarı ödemeyi reddetmiştir<sup>38</sup>.

Ayrıca teminatın başlaması yönünden diğer önemli bir husus ise; sigorta şirketi, TTK 1421. Md. 1 Fk.’sı son cümlesi gereğince, karada ve denizde eşya taşıma işlerine ilişkin sigortalarda sözleşmenin yapılmasıyla sorumlu olacaktır ancak TTK 1431. Madde 1. Fk.’ sı gereğince, sigorta primi, taraflarca sigorta ettiren/sigortalı lehine değiştirilmiş olmadıkça, poliçe henüz düzenlenmemiş olsa bile, sözleşmenin yapıldığı anda ödenmelidir<sup>39</sup>.

36 Lloyd’s s.34.

37 Lloyd’s, s.34.

38 Lloyd’s, s.35.

39 Oysa 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1295. maddesinde farklı ancak daha doğru bir şekilde düzenlenmiştir. Anılan maddeye göre, kara ve denizde mal taşıma işlerine ait sigortalarda sigortacının sorumluluğu, akdin yapıldığı andan başlayacağı gibi sigorta primi de henüz poliçe tanzim edilmemiş olsa

b) Sigorta Konusu Riskin Sona Ermesi

Öncelikle belirtmesi gerekir ki, sigortanın sona ermesi açısından Türk Emtea Sigortası Genel Şartları ve Enstitü Emtea Klotlarında öngörülen sona erme halleri, sigortalı bakımından temin edilen bir dizi seçenek olmaktan çok, bunlardan herhangi birisinin gerçekleşmesi ile durumunda, sigorta son bulacaktır.

TESGŞ 8. Maddesine göre sigortanın aşağıda sayılan hallerde sona ereceği düzenlenmiştir:

- Malların teslim yerinde mürselünileyhi (“gönderilen”) ne teslim edildiği anda ve eğer teslim keyfiyetine mani bir hal meydana gelirse, malların usulüne uygun olarak depo edildiği veya satıldığı zaman ve her halükarda en geç tahliye takip eden on beşinci günün hitamında sona erer.
- “Tahliye” nin sigortanın akidi veya mürsil (“gönderen”) veyahut mürselünileyhi (“gönderilen”) tarafından makbul sebep olmaksızın geciktirilirse, sigorta gecikme olmasaydı tahliye ne gün bitecek idiyse onu takip eden on beşinci günün hitamında nihayet bulur.
- Eğer nakliyat bir nakliyeciyi müesseseye tevdi edilmiş bulunursa -ki bu takdirde sigortanın akidi bu müessesenin ismini de bildirmekle mükelleftir- sigorta, mezkur müessesenin malları teslim ettiği anda başlar ve bunları teslim yerinde mürselünileyhi (“gönderilen”) e teslim ettiği anda, fakat en geç tahliye takip eden otuz günün hitamında (bu iki şıktan herhangi birinin diğerlerinden evvel gerçekleşmesi ile) sona erer.

Buna karşılık, Enstitü Emtea Klotlarında ise, Bu hallerden yaygın olarak karşılaşılan; 1/1/90 versiyonu kloza göre, sigorta sözleşmesinde yazılan varma yerinde, nihai depo veya depolama taşıma araçtan veya diğer bir taşıma aracında boşaltılmasının tamamlanması ile sona erme halidir. Bu durum, 1/1/82 versiyonu klozda ise, poliçede yazılı varma yerinde alıcıya ya da diğer son depo veya istif yerine teslimi olarak düzenlenmiştir. Bu şekilde 1/1/82 klozunda sona erme, 1/1/90 versiyonu kloza göre, daha önce gerçekleşmektedir. Bu anlamda örneğin, emtiayı taşıyan kamyonun veya konteynerin, sigortalının nihai deposuna ulaşması ile sigortalanan taşıma sona erer. Bunun sonucu, kamyonun veya konteynerin boşaltılması sırasında emtiaya zarar gelmesi halinde, bu zararlar, sigorta kapsamında karşılanmayacaktır. Oysa 1/1/90 versiyonu kloza göre, sigortanın sona ermesi, boşaltmanın tamamlanması ile gerçekleşmekte olduğundan, yukarıdakine benzer bir durumda hasarın tazmin edilmesi gerekecektir.

Emtianın, yükleyen tarafından, alıcılara satılmak üzere, varma limanındaki temsilcisine gönderildiği durumlarda, temsilci bu emtiayı depolamakta ve nihai alıcılara buradan göndermektedir. Anılan kloz böyle durumlarda, dağıtılmak üzere indirildiği depoya boşaltıldığı anda sigortanın sona ereceğini düzenlemektedir.

---

bile o anda muaccel olacağı düzenlenmiştir. Oysa yeni TTK maddesi, primin muaccel olmasını yeterli görmemekte, ödenmesini arar nitelikte bir ifade kullanmaktadır. Ancak uygulamada halen eski düzenlemedeki gibi hareket edilmektedir.

Sigortalı tarafından emtianın, sigorta şirketi tarafından, “taşımanın olağan yolu” kapsamında değerlendirilemediği bir depolama yerine indirildiği durumda, sigorta teminatı o anda sona erecektir. Buna en iyi örnek sigortalının, sadece gümrük vergisini daha uygun bir zamanda ödemek üzere, emtiayı boşaltma limanında bıraktığı durumlar verilebilir. Böyle bir durumda aslında sigortalı, farkında olmadan yanlışlıkla sigorta teminatının sonlanmasına yol açacaktır.

Bunun dışında, 1/1/82 versiyonunda yer almayıp, buna karşılık 1/1/09 versiyonunda mevcut diğer bir erme hali ise, sigortalı veya çalışanlarının, “taşımanın olağan yolu” kapsamı dışında depolama için bir konteyner veya taşıma veya sair bir aracı kullanmayı tercih etmesidir. Bu, sadece sigortalının kendi uygunluğu bakımından ara bir depo veya depolama yerinde tutması olmayıp, sigortalının emtiayı kendisi açısından, konteyner veya depolama aracında saklamasını da içerir. Konteyner veya depolama aracının son noktadaki depoya fiilen ulaşmasına rağmen, makul bir sebep olmaksızın boşaltmayı geciktirmesi de bu duruma örnek verilebilir.

Anılan maddede düzenlenen bir otomatik sona erme (“cut off”) hali ise, sigorta edilen emtianın son boşaltma limanında, gemiden boşaltma işleminin tamamlanmasını izleyen 60 günün sonunda gerçekleşen kendiliğinden sona ermedir. Sigortalı bu konuda sigorta şirketi ile görüşerek bir uzatma elde etmiş olmadıkça, emtianın varma limanında boşaltılmasından itibaren 60. günde nihai varma noktasına ulaşmamış olduğu durumda da kendiliğinden sona erme söz konusu olur.

#### c) Sigorta Konusu Taşımanın İhtiyari Olarak Değiştirilmesinde Durum

Enstitü Emtea Klozunun 8.2. maddesine göre, eğer mal son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra fakat bu sigorta sona ermeden önce burada sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta yukarıda belirlenen sona erme hallerine bağlı olur ve böyle bir diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmaz.

Sigortalı, sigorta sözleşmesi düzenlendikten sonra, varma yerini değiştirmek hakkına sahiptir. Ancak bu yolculuğun teminat altına alınabilmesi için, sigorta şirketini derhal bilgilendirerek, şartlar ve oranlar konusunda mutabık kalmalıdır. Bu mutabakata varmadan önce bir hasarın meydana gelmesi halinde, teminat ancak makul piyasa şartlarında verilebilecek hüküm ve şartlarla verilebilecektir. Bu anlamda, sigorta şirketinin teminatı verebileceği durumlar ile sigortalının menfaatini koruyabilmesi açısından atması gereken adımlar, Klozların 1/1/82 versiyonunda yanlış anlaşılmalara yol açabilecek şekilde ifadelendirilmiş bu durum, 1/1/09 versiyonunda açıklığa kavuşturulmuştur.

## 5.2. Rizikonun Gerçekleşmesine Etki Eden Sebebin Belirlenmesi

Böyle bir durumda, sebeplerden birisi zarar ve kaybı meydana getiren ve diğeri ise, tesadüfi durumda ise, hiç şüphesiz ki, etkili ve hâkim olan sebep esas alınacak ve

diğeri göz ardı edilecektir. Ancak bazı durumlarda durum bu derece açık ve net olmayabilir ve birden fazla sebep de aynı veya eşdeğerde rizikonun gerçekleşmesine etki etmiş olabilirler. Örneğin, emtia, gemiden boşaltılmış ve bir sonraki gün kamyonu yüklenerek, son varış noktasına gönderilmek üzere, liman alanında depolanmıştır. Limanda gerçekleşen grev nedeniyle, emtia, birkaç hafta limanda kalmak durumunda kalmıştır. İkinci haftanın sonunda, şiddetli yağmur neticesi meydana gelen selin depoya girmesi neticesi emtia ziyan olmuştur. Burada iki hususun zarara yol açtığı söylenebilecektir. Birincisi, grev ve ikincisi ise, sel. Ancak grev, burada uzak bir neden, buna karşılık, sel, zararın doğrudan (veya en yakın veya etkin) nedenidir.

Birden çok sebebin varlığı halinde, bu sebeplerden birisi teminatlar arasında sayılmış diğer ise (ne bir risk ne de bir istisna olarak) bahsedilmemekte ise, sigorta şirketi, poliçe çerçevesinde tüm zarar ve ziyanı karşılayacaktır. Buna karşılık, bunlardan bir tanesi açıkça istisna edilmiş ise, bu durumda, zarar ve ziyan talebi, poliçe çerçevesinde karşılanmayacaktır<sup>40</sup>.

### **5.3. Hasar Bildirimi, Hasarın İncelenmesi**

**5.3.1.** Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirir. Rizikonun gerçekleştiğine ilişkin bildirim yapılmaması veya geç yapılması, ödenecek tazminatta veya bedelde artışa neden olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, tazminattan veya bedelden indirim yoluna gidilir.

Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleşmesinden sonra, sözleşme uyarınca veya sigortacının istemi üzerine, rizikonun veya tazminatın kapsamının belirlenmesinde gerekli ve sigorta ettirenden beklenebilecek olan her türlü bilgi ile belgeyi sigortacıya makul bir süre içinde sağlamak zorundadır (TTK Md. 1447). Ayrıca, sigorta ettiren, aldığı bilgi ve belgenin niteliğine göre, rizikonun gerçekleştiği veya diğer ilgili yerlerde sigortacının inceleme yapmasına izin vermekle ve kendisinden beklenen uygun önlemleri almakla yükümlüdür. Bu yükümlülüklerin ihlal edilmesi sebebiyle ödenecek tutar artarsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır (TTK Md.1447. 2. Fk.).

Diğer yandan, sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu durumlarda, zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması veya sigortacının üçüncü kişilere olan rücu haklarının korunabilmesi için, imkânlar ölçüsünde önlemler almakla yükümlüdür. Sigorta ettiren, sigortacının bu konudaki talimatlarına olabildiğince uymak zorundadır (TTK md.1448) . Bu yükümlülüğe aykırılık sigortacı aleyhine bir durum yaratmışsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır (TTK 1448. md. 2. Fk.).

---

40 Lloyd's, s.30.

Sigorta şirketi, sigorta ettirenin yaptığı bu makul giderleri, bunlar faydasız kalmış olsalar bile, sigorta tazminatından ayrı olarak tazmin etmekle yükümlüdür (TTK 1448 md 3. Fk.). Eksik sigortanın yapıldığı hâllerde eksik sigortaya dair TTK 1462. Md. kıyas yoluyla burada da uygulanır.

Sigortacı, sigorta ettirenin istemi üzerine giderlerin karşılanması amacıyla gerekli tutarı avans olarak ödemek zorundadır (TTK md.1448. 4. Fk.).

**5.3.2.** Sigortacı, sigortalının uğradığı zararı tazmin eder (TTK md.1459)<sup>41</sup>. Diğer bir deyişle, sigorta bedeli = sigorta değeri olmalıdır.

- Sigorta değeri, sigorta olunan menfaatin tam değeridir (TTK md. 1460).
- Sigortacının sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlıdır (TTK md.1461). Sigorta bedeli, rizikonun gerçekleştiği andaki sigortalı menfaatin değerini aşsa bile, sigortacı uğranılan zarardan fazlasını ödemez.

Aynen tazmini öngören yeni değer sigortalıları hakkında bu esas uygulanmaz (TTK md.1461 2. Fk.).

Diğer yandan, takseli sigorta söz konusu ise, yine bu esas uygulanmaz. Takseli sigortada, taraflar sözleşme ile sigorta değerini belirli bir para olarak belirlemişlerse, bu para taraflar arasında, sigorta değeri için esas olur (TTK md. 1464) . Takse esaslı şekilde fahiş ise, sigortacı taksenin indirilmesini isteyebilir. Umulan kazanç takselenmiş ise, taksenin sözleşme yapıldığı sırada ticari tahminlere göre elde edilmesi mümkün görülen kazancı aşması hâlinde

**5.3.3.** Sigorta bedeli, sigorta değerinden az olduğu takdirde, sigorta edilmiş menfaatin bir kısmının zarara uğraması hâlinde sigortacı, aksine sözleşme

---

41 Bir yüksek mahkeme kararında bu husus şu şekilde ortaya konulmuştur: "...hasarın ambalaj ve yükleme hakkından kaynaklandığını zira, üreticiden hasarsız olarak alınan malzemenin THY.'na ait kargo uçağı niteliği olmayan tarifeli yolcu uçağı ile taşındığını, yükleme sırasında uçağın kapı girişi ve kargo bölümü dar olduğundan orijinal ambalajlarının havaalanında söküldüğünü, malzemelerin palet üzerinde olanların paletlerinin çıkarıldığını, orijinal köpük ve kartondan oluşan ambalajlarının söküldüğünü, oluşan hasarın büyük bölümünün boya çiziklerinden ibaret olduğunu ve onarımının da 20.000.000.000.-TL'na mal olabileceğinin tespit edildiğini, fonksiyon bozukluğu bulunmadığı anlaşılmaktadır. Dava, nakliye emtia sigorta poliçesine dayalı tazminat istemine ilişkindir. Sigorta hukukunda tam hasarın ancak; mal sigortalılarında malın tahrip olması, yıkılması ve ziyalı halinde; kısmi hasarın ise, malın sadece hasara uğraması, zarar görmesi fakat tamamen tahrip olmaması halinde söz konusu olabileceği, alınan bilirkişi raporu ve yapılan tespitlere göre davaya konu sigortalı malzemelerin tam hasarının söz konusu olmadığını, malzemeler de muhtelif ezik, çizik ve bazı kırıkların bulunduğu ancak, bunların tümünün tamirinin mümkün olduğu, (6762 sayılı) TTK. m.1283 (6102 sayılı TTK 1459. Md.) uyarınca sigorta ettirenin (veya sigortadan yararlananın ) ancak gerçek zararının tazminini talep edebileceği, bu hüküm emredici bir hüküm olup, sigorta hukukunda geçerli olan zenginleşme yasağı prensibinin bir gereği olduğu, bu yasağa aykırı olan sözleşme hükmünün bir geçerliliğinin bulunmadığı, mahkemece hasarlı malzemenin onarım bedelinin saptanarak, davalının yatırdığı miktar mahsup edilip eksik kalan miktara hükmedildiği anlaşılmakla, davanın kısmen kabulüne ilişkin usule ve kanuna uygun bulunan yerel mahkeme hükmünün onanması gerekir.”(Yargıtay HGK E. 2008/11-318 K. 2008/307 T. 9.4.2008.)

yoksa, sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranına göre tazminat öder (TTK md.1462 - Eksik Sigorta).

Örneğin, Emtea Değeri : 10,000 TL.

Sigorta Bedeli: 5,000 TL.

Hasar Tutarı : 4,000 TL.

Sigorta, emteanın değerinin %50 si kadar alınmıştır. Bu durumda zararın %50 si ödenir.

Bu durumda, Ödenecek tutar : 4,000 TL. x 50% = 2,000 TL.

Buna karşılık, sigorta bedeli sigorta olunan menfaatin değerinin üstünde ise, aşan kısım geçersizdir. Bu sebeple, sigorta bedeliyle sigorta priminin onu karşılayan kısmı indirilir ve tahsil edilmiş fazla prim geri verilir (TTK 1463. Md. - Aşkın Sigorta).

Sigorta ettirenin, mali çıkar sağlamak amacıyla kötüniyetle yaptığı aşkın sigorta sözleşmesi geçersizdir. Sözleşme yapılırken geçersizliği bilmeyen sigortacı, durumu öğrendiği sigorta döneminin sonuna kadar prime hak kazanır (TTK 1463 md 2. Fk.).

**5.3.4.** Sigorta tazminatı veya bedeli, rizikonun gerçekleşmesini müteakip ve rizikoyla ilgili belgelerin sigortacıya verilmesinden sonra sigortacının edimine ilişkin araştırmaları bitince ve her hâlde yapılacak ihbardan kırkbeş gün sonra muaccel olur (TTK 1427 md. 2. Fk.). Borç muaccel olunca, sigortacı ihtara gerek kalmaksızın temerrüde düşer.(3. Fk.). Sigortacının temerrüt faizi ödeme borcundan kurtulmasını öngören sözleşme hükümleri geçersizdir (4.fk.) Sigortacıya yüklenemeyen bir kusurdan dolayı inceleme gecikmiş ise süre işlemez.

Araştırmalar, sigorta ettiren/sigortalının ihbarından başlayarak üç ay içinde tamamlanamamışsa; sigortacı, tazminattan veya bedelden mahsup edilmek üzere, tarafların mutabakatı veya anlaşmazlık hâlinde mahkemece yaptırılacak ön ekspertiz sonucuna göre süratle tespit edilecek hasar miktarının veya bedelin en az yüzde ellisini avans olarak öder (TTK 1427 md. 3. Fk.).

#### **5.4. Rücu İlişkileri**

Emtianın üçüncü bir kişinin kusuru neticesinde zarar veya kaybı durumunda, emtia sahibi aslında bu zararını talep noktasında, sorumlulara karşı gitmek veya emtia sigortacısına gitmek noktasında bir tercih imkânına sahiptir. Bu tercihe göre, ya emtia sahibi, ya da sigorta şirketine başvurulmuş ve ödenmiş olması halinde, sigorta şirketi, sorumlu tarafa rücu etmek suretiyle, bu zarar/kayıp veya ödemesini tazmin ettirecektir. Sorumlu taraftan talep imkânının sigorta şirketine geçmesine “halefiyet” denilmektedir.



Sigortacılıkta halefiyet ve sonuçları, TTK 1472. Md.'de düzenlenmiştir. TTK 1472. Md. 1. Fk.'sına göre, sigorta şirketi, sigorta tazminatını ödemediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer. Sigortalının, gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel kadar, sigorta şirketine intikal eder.

Bu durumda, poliçedeki muafiyet nedeniyle veya sigorta kapsamında yer almayan bir kısma ilişkin olarak da bir rücu tahsilatının yapılması durumunda, sigortalı, tahsil edilen oranda kendisine isabet eden kısma hak kazanır. Eğer rücu ile tahsile edilen tutar, sigorta şirketi tarafından sigortalıya ödenen tutarın altında kalsa dahi, sigortalı aynı oranda tahsil edilen tutardan bir kısma hak kazanır<sup>42</sup>.

Sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmışsa, sigortacı, mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı uyarınca, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, eğer, sigortalı, sigorta şirketine geçen haklarını ihlal edici şekilde davranırsa, sigorta şirketine karşı sorumlu olacaktır. Sigorta şirketi, zararı kısmen tazmin etmişse, sigortalı kalan kısımdan dolayı sorumlulara karşı sahip olduğu başvurma hakkını korur.

Rücu imkanının sağlıklı ve güçlü bir şekilde kullanılabilmesi için, gönderilen tarafından, sorumlu tarafın usulüne uygun olarak ihbar edilmiş olması; hasar/kaybın sebebi, mahiyeti ve şartlarının araştırılması ve, olası sorumlu tarafların tespiti ile bu kişi/lerin kusurunun derecesi ve katkısının iyi bir şekilde tanımlanması, ve iyi bir rücu işleminin yapılabilmesi bakımından gerekebilecek tüm bilgi ve belgelerin toplanması önemlidir.

Ancak bu noktada, uygulamada çok karşılaşılan bir sorun, sigorta sözleşmesi çerçevesinde tazmin edileceğini düşünen sigortalının, üçüncü kişilere karşı yürütülecek rücu davası yönünden yeterli ilgi ve alakayı göstermemesidir.

Bu nedenle, sigorta özel şartlarında ve TTK da bu konuda sigortalılar bakımından önemli bir yükümlülük getirilmiştir. Sigorta ettiren/sigortalı, rizikonun gerçekleştiği durumlarda, sigortacının üçüncü kişilere olan rücu haklarının korunabilmesi için, imkânlar ölçüsünde önlemler almakla yükümlüdür (TTK 1448. Md. 1 fk.) 43. Sigorta ettiren, sigorta şirketinin bu konudaki talimatlarına olabildiğince uymak

---

42 Rücu kapsamında faiz de tahsil edildiği durumda, sigorta şirketi tarafından hasarın ödendiği tarihten önceki süreye isabet eden faize sigortalı hak kazanır. Sigorta şirketinin ödemesinden sonaki faiz kısmında ise, Sigorta kapsamında olmayan veya muafiyete konu kısma isabet eden faize hak kazanacaktır.

43 Aynı maddenin 3. ve 4. Fk.'larına göre, sigortacı sigorta ettirenin birinci fıkra gereğince yaptığı makul giderleri, bunlar faydasız kalmış olsalar bile, sigorta tazminatından veya bedelinden ayrı olarak tazmin etmekle yükümlüdür. Eksik sigortanın yapıldığı hâllerde, TTK 1462. madde hükmü kıyas yoluyla uygulanır. Sigortacı, sigorta ettirenin istemi üzerine giderlerin karşılanması amacıyla gerekli tutarı avans olarak ödemek zorundadır.

zorundadır<sup>44</sup>. Bu yükümlülüğün ihlali durumu ise, aynı maddenin 2. Fk.'sında düzenlenmiştir. Buna göre, anılan yükümlülüğe aykırılık sigortacı aleyhine bir durum yaratmışsa, kusurun ağırlığına göre tazminattan indirim yapılır.

Sorumlu taraflar anlamında, genellikle bir çarter parti veya konşimento çerçevesinde taşımayı üstlenen donatan / taşıyan olmaktadır. Bu taleplere karşı donatan/taşıyanın savunmaları, bir çok olayda, geminin üyesi olduğu P&I Kulüpleri ( "Protection and Indemnity Association") tarafından üstlenilmektedir. Rücu talepleri bazı hallerde, diğer ara taşıyıcılara karşı da yürütülmektedir. Donatan/taşıyanlar dışında diğer sorumlu taraflar, nakliye komisyoncuları ("freight forwarders"), ardiyeciler ("warehousemen"), liman makamları ("port authorities"); liman işçileri ("stevedores"), konteyner sahipleri ("container owners") ve emtia sahibine karşı sözleşmesel olarak özen yükümlülüğü bulunan diğer taraflar olarak ifade edilebilir. Hiçbir doğrudan sözleşmesel ilişkinin bulunmadığı ve haksız fiile dayalı olarak sorumlulukları doğabilecek taraflar için ise, emtianın taşındığı gemi ile çarpışan diğer geminin donatan/taşıyanları veya gemide bulunan sigortalı emtiaya zarar veren diğer emtia sahipleri veya üzerinde menfaatleri bulunanlar örnek verilebilir.

## 5.5. Yetkili Hukuk ve Mahkeme

Emtia sigortasına uygulanacak yetkili hukuk ve yetkili yargı hakkında Türk Emtia Sigortası Genel Şartları sessiz kalmakta ise de, Enstitü Klozlarında yetkili hukuk ve yargı olarak İngiliz Hukuku ve İngiliz Mahkemeleri tayin edilmektedir<sup>45</sup>. Ancak uygulamada Türk Sigorta Şirketlerinde, poliçe üzerinde Klozların 19. Maddesindeki düzenlemeyi iptal ederek, Türk Hukuku ve Türk Mahkemelerinin yetkisini kabul etmektedirler.

Sigorta şirketinin poliçe üzerinde Türk Hukuku'nun yetkisini kabul etmesi ile, emtia sigorta sözleşmelerinin uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan ihtilafların çözümünde öncelikle, TTK, Sigorta Hukukuna dair 6. Kitap'taki Genel Hükümler (1401. Md ila 1452. Md'ler) ile Zarar Sigortaları Bölümü altında Mal Sigortaları'na dair hükümler (1453 Md. İla 1472. Md.'ler) ve burada da hüküm bulunmayan hallerde, TTK 1451. Maddesi gereğince 6098 sayılı Borçlar Kanunu hükümlerinin dikkate alınması gerekecektir.<sup>46</sup>.

---

44 Birden çok sigorta şirketinin varlığı ve bunların birbirlerine aykırı talimatlar vermeleri hâlinde, sigorta ettiren, bu talimatlardan zararın azaltılması ve rücu haklarının korunması bakımından en uygun olanını dikkate alır.

45 Klozların 1/1/82 versiyonunda 14. Madde olarak; 1/1/09 da ise 19. Madde olarak şu şekilde ifade edilmektedir. "Law and Practice – 14 – This insurance is subject to English Law and Practice." ("Yasa ve Uygulama Klozu - Bu Sigorta, İngiliz yasaları ve uygulamasına tabidir."

46 Önceki 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde, emtia sigortaları bakımından, Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalara ilişkin detaylı bir şekilde düzenleyen hükümler (1339. Md. ila 1459. Md.) daha ihtiyaçlara cevap verecek düzenlemeleri içerdiğinden, öncelikle uygulanmakta idi.

## **5.6. Zamanaşımı**

Sigorta sözleşmesinden doğan bütün istemler, alacağın muaccel olduğu tarihten başlayarak iki yıl ve sigorta tazminatına ilişkin istemler, her hâlde rizikonun gerçekleştiği tarihten itibaren altı yıl geçmekle zamanaşımına uğrar (TTK md. 1420). Diğer kanunlardaki hükümler saklıdır.

Bu istemler kapsamında, sigorta sözleşmesi kapsamında tarafların her türlü alacağı girmektedir. Sigorta şirketinin Sigorta ettiren/sigortalıdan olan prim alacağı gibi, sigorta ettiren/sigortalının Sigorta şirketinden olan tazminat alacağı, veya bir poliçe iptali durumunda sigorta şirketinden olan primin iadesine dair alacağı da yer almaktadır.

Zamanaşımının başlangıcı anlamında “muacceliyet şartı”, prim alacağı için TTK md. 1430 ile md. 1431 ile prim iadesi için TTK md. 1419 gereğince; ve ayrıca, sigorta şirketinin tazminat ödeme borcu için TTK md. 1427. gereğince tespit edilecektir.

Sadece tazminatına özgü olarak kabul edilen üst sınır ise, anılan maddenin gerekçesine göre, sigortalı veya sigortadan faydalanan kimse rizikonun gerçekleştiğini, olay tarihinden itibaren, örneğin beş yıl sonra da öğrenebilir. Bu durumda sigortacı, her zaman için sigorta tazminatının ödenmesi talebiyle karşı karşıya kalabileceği, bu nedenle, menfaatler dengesinin korunması amacıyla, sigortacının tazminat ödeme borcundaki zamanaşımı için iki yıllık süre yanında mutlak bir zamanaşımı süresi daha getirildiği, ve bu süre de rizikonun gerçekleştiği tarihten başlatıldığı; ancak, sigortacıyı da oldukça uzun sürelerle karşı karşıya bırakmamak ve gaiplik hali de dikkate alınmak suretiyle azami süre altı yıl olarak belirlendiği belirtilmektedir. Bu gerekçe karşısında, üst sürenin, ancak sigortalının rizikonun gerçekleştiğini geç öğrenmesi haliyle sınırlanması gerektiği, buna karşın bilmesine rağmen kasten veya ihmali ile de olsa Sigorta şirketine başvurmamış sigortalılar bakımından 2 senelik sürenin uygulanması gerektiği söylenebilir. Ancak her zamanki son söz, yargı tarafından somut ihtilaflarda söylenecektir.

## **SONUÇ**

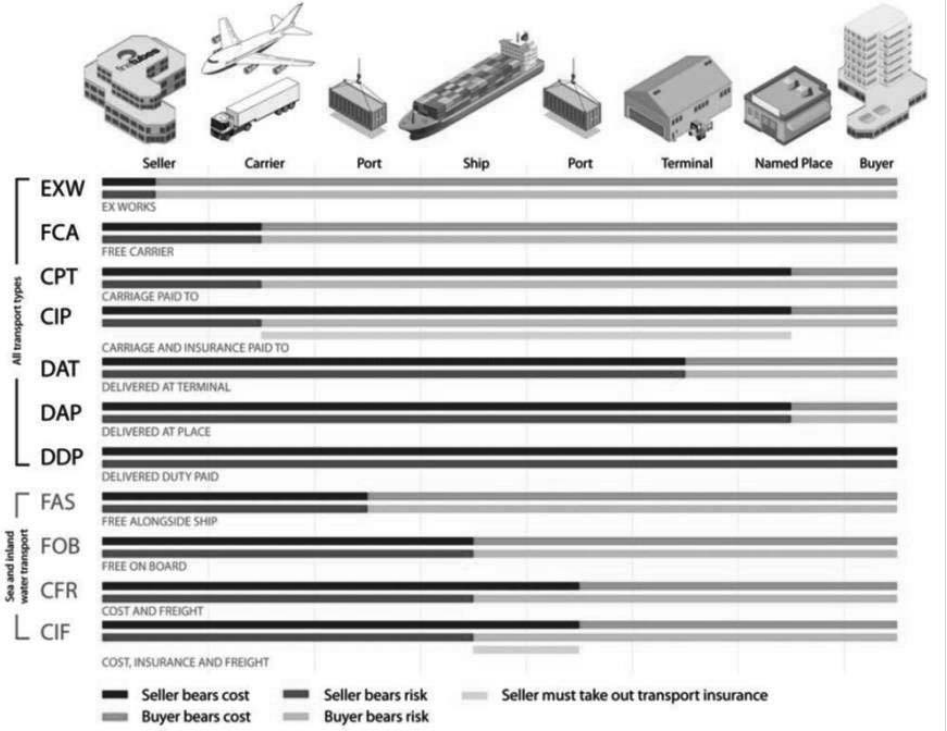
Satım Sözleşmesindeki şartlara ve buradaki hak, borç ve yükümlülükler hakim olunması gerekir. Satım Sözleşmesi kapsamında, satım şartları ve emtea ve taşımaya uygun teminatları içeren bir sigorta temin edilmeli veya edilmiş olmasına dikkat edilmelidir.

Taşıma türlerine göre değişebilen Sigorta hüküm ve şartlarına dikkat edilmelidir. Bu konuda mümkünse bir sigorta aracısı ile hareket edilmelidir. Bütün Riskler (“All Risk”) ifadesinin herşeyi kapsadığı genel bir hata/yanılgıdır. Bu nedenle sigortanın

alımına ve şartlarına iyi bir şekilde vakıf olunmalıdır. Örneğin, teminatın içeriği, hasarın neredede talep edileceği, hasarın hangi para cinsinden ödeneceği, ödenen sigorta priminin ödemeniz gereken olup olmadığı, risklerin doğru tanımlanabilmesi ve uygun poliçeyi alabilmek bakımından emteanın niteliği, sayısından, önemli olabilece her türlü bilgiye kadar tam doğru ve eksiksiz, tüm bilgiler sigortacıya sağlanmalıdır.

Diğer yandan sigorta sözleşmesi kapsamında hasarda, özellikle aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir: Taşıyan veya Taşıma Komisyoncularına sağlam alındığı anlamına gelebilecek her türlü yazılı metin verilmesinden kaçınılmalıdır; ihraç emtea için : gecikmeksizin, (varsa sigorta poliçesinde yer alan) bir ekspere inceleme için talepte bulunmalıdır; ithal Edilen Emtea için: gecikmeksizin eksper ataması için sigortacıya bildirimde bulunulmalıdır. Taşıyana ve Taşıma Komisyoncularına hasar veya kayıptan haberdar olur olmaz, rücu haklarının korumak üzere, yazılı talepte bulunulmalıdır. Sigortacı tarafından poliçe listelenen belegeler, sigortacıya iletilmelidir. (sigorta poliçesi, taşımaya dair fatura ve taşımaya dair detaylı bilgiler ve satım sözleşmesi, ilgili taraflar ile yapılan her türlü yazışma vb.).

**EK1 - Riskin Transferi**



Alıntı: <http://www.dietrich-ablogistic.com/incoterms.html> (11.03.2105)

## EK2 - Enstitü Klozları Kapsamında Teminatlar

Kapsanabilecek Riskler	ICC "A"	ICC "B"	ICC "C"	
Yangın veya Patlama	EVET	EVET	EVET	
Geminin karaya oturması/batması/ devrilmesi				
Karaya çıkışında taşımada Devrilme/raydan çıkması				
Çarpışma				
Boşaltma Limanının Yükün Boşaltılması				
Müşterek Avarya Fedakarlığı, Kurtarma				
Yükün Atılması			HAYIR	
"Both to Blame" Klozu kapsamında navlun sözleşmesinden sorumluluk				
Deprem, Volkanik Patlama, Yıldırım				
Güvertede Islanma				
Gemi, Deniz Taşıtı ambarına, kara taşıtı, konteynır, liftvan <sup>47</sup> , depolama yerine deniz, göl veya ırmak suyunun girmesi nedeniyle uğradığı zarar veya hasarlar.				
Güvertede paketin kaybolması veya gemi veya uçaktan, yükleme veya boşaltma esnasında düşmesi neticesinde meydana gelen tam ziyan.				
Kötü Niyetle Verilen Zarar				HAYIR

<sup>47</sup> Liftvan, demiryolu taşımacılığında kullanılan konteyneri ifade etmektedir.

## **KAYNAKÇA**

- Erdem Ercüment** SİF Satışlar – CIF Sales – Ekim 1999, İstanbul, s. 124.
- Kubilay Huriye** Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir 2003, s.65.
- Dietrich & AB Lojistik** <http://www.dietrich-ablogistic.com/incoterms.html>
- International Chamber of Commerce** <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/>).  
(<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>;
- Gümrük Müşavirliği Birliği** <http://www.orgtr.org/tr/uluslararası-teslim-sekilleri-wwworgtrorg>.
- Lloyds** Agency-Network, Cargo Claims and Recoveries, Module 3, s.10.  
[www.lloyds.com/.../cargo%20claims%20%20recoveries\\_module%203.pdf](http://www.lloyds.com/.../cargo%20claims%20%20recoveries_module%203.pdf)  
<http://www.tsb.org.tr/nakliyat-klozlari.aspx?pageID=498>.
- If Insurance** [http://www.ifinsurance.com/web/industrial/ifnews/pages/marinenewsletter\\_3\\_2009.aspx](http://www.ifinsurance.com/web/industrial/ifnews/pages/marinenewsletter_3_2009.aspx)