

- Araştırma Makalesi -

**YAŞANAN BİR GEMİ KAZASININ SONUÇLARININ ÇATMA
HUKUKU VE TEKNE SİGORTASI KAPSAMINDA
DEĞERLENDİRİLMESİ***

*(EVALUATION OF THE CONSEQUENCES OF A SHIP ACCIDENT
WITH REGARD TO COLLISION LAW AND HULL INSURANCE)*

Dr. Öğr. Üyesi/*Dr. Lecturer* İlknur ULUĞ CİCİM**

Arş. Gör./*Res. Asst.* Yunus ALHAN***

ÖZ

Bu çalışmada Antalya Kaleiçi Yat Limanı Müdürlüğü tarafından 11.01.2015 ve 12.01.2015 günü başlayacağı ve bu sebeple tüm gemi kaptanlarına gerekli tedbirleri almaları telsiz ve anonslar ile bilgilendirme yapılan fırtına neticesinde Uğurum 2 ticari gezinti teknesine Armada VİP isimli teknenin çarpması ve bunun sonucunda 13.01.2015 saat 10.00 sularında Uğurum 2 teknesinin batmasıyla sonuçlanan olay ele alınmıştır.

Söz konusu olay çatma hukuku bakımından değerlendirilmiş, olaya en uygun çatma türünü tespit edebilmek amacıyla çatmanın neveleri açıklanmış, çatma hukuku bakımından kusurun söz konusu olup olmadığı,

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale 18.06.2018 tarihinde Yayinevimize ulaşmış olup, 13.11.2018 tarihinde birinci hakem; 25.10.2018 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-5419-8302).

*** Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-6145-2591).

zarara kimlerin hangi sebeplerle katlanması gerektiği ifade edilmeye çalışılmıştır. Ortaya çıkan zararların tarafların yaptırmış oldukları sigortalar da dikkate alınarak sigorta hukuku kapsamında nasıl giderileceği açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çatma, Kusur, Zarar, Deniz Sigortaları.

ABSTRACT

In this study, collision between “Uğurum 2” and “Armada VIP” will be examined. The case occurred as follows:

The storm that will start on dated 11.01.2015 and 12.01.2015 and measures must be taken due to the storm by the master, were announced with wireless by Antalya Kaleiçi Marine Management. By the reason of the storm, collision occurred between the ships which named “Uğurum 2” and “ARMADA VIP”. After this collision “Uğurum 2” went down.

This case was analysed in respect of collision and types of collision was clarified due to the suitable collision category. Also it is explain that the concepts of the negligent collision and fortuitous collision and who will suffer from the damage. Last but not least, it is commented that how to recover the damage and marine insurances that the parties can underwrite. Finally, collision was evaluated within the scope of the insurance law considering hull insurances that parties assured.

Keywords: Collision, Fault, Damage, Marine Insurances

GİRİŞ

Deniz kazaları geçmişten beri insanların ilgisini çekmiştir. Bugün de bu ilginin sürdüğünü görüyoruz. Bu ilgide denizlerin zaman zaman ürküten görünüşe bürünmesi, çok büyük doğa gücünü simgelemesi, deniz üstündeki insanların karadakilere daha çaresiz kalması ve deniz kazalarının doğurduğu maddi kayıpların büyük olması gibi unsurların payı büyüktür. Çatma olayı da deniz kazaları içinde önemli bir yer tutar. İki geminin az ya da çok hızla birbirine çarpması diye tanımlanabilecek olan çatma, doğa olayları, görme koşullarının bozuk olması, gözcülük hizmetlerinin iyi yapılamaması, manevraların zamanında gerekli açıklıkla yapılamaması, haberleşmenin ve işaretleşmenin kötü yapılması gibi nedenlerden kaynaklanabilir. Çatışma çoğu zaman önemli sonuçlar doğurur. Ancak birçok kez gemilerden birinin batmasına veya can kaybına yol açması bakımından önemi büyüktür¹.

Bu çalışmamızda Uğurum 2 isimli gezinti teknesinin deniz kazası sonucu batması olayı değerlendirilecektir. Talihsiz olay Antalya Kaleiçi Yat Limanında meydana gelmiştir. Bu olay Antalya Kaleiçi Yat Limanı Müdürlüğü tarafından 11.01.2015 ve 12.01.2015 günü başlayacağı ve bu sebeple tüm gemi kaptanlarına gerekli tedbirleri almaları telsiz ve anonslar ile bilgilendirme yapılan fırtına neticesinde Uğurum 2 ticari gezinti teknesine Armada VİP İsimli teknenin çarpması ve bunun sonucunda

¹ Aybay, G - Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara 1983, s. 7-9.

13.01.2015 saat 10.00 sularında Uğurum 2 teknesinin batmasıyla ilgilidir. Olayla ilgili dava hala sürmektedir².

I. UĞURUM 2 KAZASI

11-12.01.2015 günü Antalya Kaleiçi Yat Limanı Müdürlüğü tarafından yat limanında bulunan tüm gemi kaptanlarına ve ilgililerine hava şartlarının ilerleyen saatlerde kötüleşeceği ve gerekli tedbirlerin alınması konusunda telsiz ve anonslar ile bilgilendirme yapılır. 12.01.2015 günü saat 19.20 itibari ile liman sahasının geçici olarak trafiğe kapatılır. Kaleiçi Yat Limanında bağlı bulunan Uğurum 2 isimli ticari gezinti teknesinin, Armada VİP isimli teknenin iskele kış halatının kopması nedeniyle, iskelesinde bulunan Uğurum 2 teknesine çarpar. Marina Yetkilileri Nöbetçi Palamarlar, olayı ilgililere bildiriler ve dalgıç pompa talep ederler, olay yerine döndüklerinde Uğurum 2 teknesinin batmakta olduğunu görürler, Ayrıca palamarlar tarafından Armada VİP teknesi donatanını aradıklarını acil teknesine gelmesi gerektiği, teknesinde kimsenin olmadığı, teknesinin durumunun tehlike içerdiğinin defaten bildirildiğini, tekne sahibinin yaklaşık 3 saat sonra teknesinin başına geldiğini, Liman Başkanlığı Kaleiçi gemi denetim birimine haber verildiğini, hep beraber teknenin başına gidilerek müdahale edildiğini, tüm müdahalelere rağmen saat 10.00 sularında teknenin parçalanarak battığının taraflarınca görüldüğünü beyan ederek tutanak imza altına alınmıştır.

Davacı iddiaları, Armada VİP teknesinin kaptanının uyarılara aldırmayarak ve gerekli güçlendirmeyi yapmayarak teknesini terk ettiğini daha

² Tarafların vekillerinden izin alınarak konu hazırlanmıştır.

sonra rüzgarın şiddetini artırdığını ve müvekkilinin kaptanının durumu liman yetkililerine ve davalı kaptana bildirdiğini davalı kaptanın limana gelmeyip teknesiyle ilgilenmediğini, bu sebeple Armada VİP teknesinin iskele kış halatının koptuğunu ve kontrolden çıkarak yanında bulunan müvekkiline ait tekneye çarparak zarar verdiğini, teknenin sancağa doğru yan yattığını gelen dalgaların etkisiyle parçalanıp battığını, bütün bu olaylar olurken davalı kaptana ulaşılmaya çalışıldığı, ancak yapılan ara- malara cevap vermediğini ve teknesine gelmediğini, müvekkilinin tekne- si battıktan sonra teknesinin başına gelerek halatlarını güçlendirdiğini olayın yaşandığı gece aynı limanda bulunan diğer teknelerinin de halat- larının koptuğunu ancak kaptanları teknede olduğundan teknelerini çalış- tırarak motor gücüyle kopan halatlara destek verip olası bir kazayı engel- ledikleri, olay ile ilgili bilgi ve belge ve tanıkların ifadelerinin bu iddia- ları doğrular nitelikte olduğu, davalı sigorta şirketinin bu teknenin 3. şahıslara verdiği zararlardan ötürü sorumlu olduğunu üzerinedir.

Davalı iddiaları, meydana gelen hasarın fırtına sonucu meydana geldiği, olay günü rüzgarın hızının diğer günlerin ortalama 3-5 katı şiddetinde olduğunu dava konusu olayını umulmayan bir hal sebebi hal sebebi ile veya mücbir sebep sonucu ortaya çıkmış olduğu tespit edilmiş olmakla davacının zararına katlanması gerekeceği, davacının gemisinin eski bir gemi olduğunun tanık ifadelerinde geçtiği, davalı taraf olarak somut olayda üzerlerine düşen tüm sorumluluğu aldıkları, müvekkili şirketin sorumluluğunun söz konusu olmadığı, diğer tarafın gerekli tüm tedbirleri almadığı, bu yüzden kusurlu olduğu, ortaya çıkan zarardaki kusur oranı- nın da değerlendirilmesi gerektiği, tekne sigortası gereği çatma sonu-

cunda diğer gemilerde oluşan zararların $\frac{3}{4}$ oranında tekne sigortası kapsamı altında olduğunu, davacının iş bu dava öncesinde müvekkiline başvurmadığı, oluşan zararın ancak dava tarihinden itibaren yasal faizinin talep edilebileceği üzerinedir.

II. KAZANIN SONUÇLARI

A) DENİZ TİCARETİ HUKUKU AÇISINDAN SONUÇLARI

1- Hukuki Niteliği

Hukuki anlamda çatma, tahsis edildikleri deniz sergüzeşinde, karşılıklı sözleşmesel bir ilişki içinde bulunmayan iki ya da daha fazla geminin çarpışmasıdır³. Deniz Hukuku terminolojisi açısından iki geminin çarpışması “çatma” olarak nitelendirilmektedir⁴. Çatma hükümleri, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1216-1221 maddeleri arasında düzenlenmiş olmakla birlikte, kanunda çatmanın açık bir tanımı yapılmamıştır. Çatmalar hakkındaki 1910 Brüksel Sözleşmesinde de bir tanım yoktur. Ancak sözleşmenin 1. maddesindeki “Deniz gemileri arasında veya deniz gemileri ile iç su gemileri arasında olan çatmalardan” bahsedilmektedir. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (DÇÖT) Bölüm A (Genel hü-

³ Hırş, E.: *Ticaret Hukuku Dersleri* B. 3, İstanbul, 1948, s. 814; Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara, 1935, s. 340; Gültekin, G.: *Deniz Hukuku, Kurtarma, Çatma, Yardım*, Prof. Dr. Cemil Birsen’den Ayrı Bası, İstanbul 1939, s. 612; Arseven, H.: *Deniz Ticaret Hukuku Dersleri*, İstanbul 1961, s. 51; Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi C. III*, Ankara 1979, s. 602; Ülgener, F.: “Çatma Sebebiyle Karşı Gemiyeye Verilen Zararlar ile İlgili Olarak Sigorta Himayesi ‘RDC Klozu’” (Kıs. Çatma), Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 1146; Topsoy, F.: *Çatma Hukuku*, Legal Yayınevi, İstanbul 2017, s. 9

⁴ Göğer, E.: “Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafları”, *Adalet Dergisi*, C. 57, 1966, s. 628; Okay, S.: “Çatmalarda Kanunlar İhtilafı”, A. E. Arsebük’e Armağan, Ankara 1958, s. 481.

kümler) Kural I- Uygulama (a) maddesinde de “Bu kurallar, açık denizlerde ve açık denizlerle bağlantılı olan ve açık deniz gemilerinin seyredebileceği sularda bulunan gemilerin tümüne uygulanacaktır” diye belirtilmiştir. Eski TTK ve 1910 Brüksel Sözleşmesine bakıldığında; iki nehir veya göl gemileri arasındaki çarpışma, deniz gemisi niteliği bulunmadığından çatma olarak değerlendirilmez ve bu durumda “haksız fiil” hükümleri uygulanırdı⁵. Yeni TTK’nın 931 maddesiyle, eski TTK’nın bırakmış olduğu boşluk doldurulmuştur. İç su gemileri arasındaki çatmaya TTK’nın uygulanacağı açıktır. 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu 1286. maddesinde çatmayı, iki veya daha çok geminin birbiriyle çarpışması olarak nitelendirilerek genel bir çerçeve çizmiştir. Ancak çarpışan gemilerin hepsinin seyrüsefer içinde olması şart olmayıp demir atmış bir gemiye çarpılması halinde de çatma söz konusu olur⁶. Buna göre; a) iki veya daha çok gemi çarpışmış olacak ve çatma sonucunda, b) gemilere, gemilerde bulunan insanlara, gemilerde bulunan eşyaya ve verilen zararın tazmini söz konusu olacaktır.

Somut olay açısından baktığımızda Uğurum 2 ve Armada VİP isimli teknelerin gemi sıfatına haiz olup olmadıkları sorusuna yanıt aramız gerekmektedir. 1910 Brüksel Sözleşmesinde deniz gemisi terimi kullanılmış lakin geminin tanımı yapılmamıştır. Sözleşmede düzenlemeyen bir hususta “olayın meydana geldiği yer hukuku” uygulanacağından Türk hukukunun hem doğrudan hem de tamamlayıcı olarak uygulandığı

⁵ Topsoy, 24.

⁶ Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Çatma ve Kurtarma Yardımı*, İstanbul 1958, s. 23.

hallerde gemi tanımı TTK'ya göre belirlenecektir⁷. Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da, bu kanun bakımından gemi sayılır. 6102 sayılı TTK 931. maddesinde, 6762 sayılı TTK 816. maddesinden farklı olarak tekne kavramı yerine araç kavramını kullanmıştır. Böylece, İngilizce' deki bir karşılığı olan "ves-sel" sözcüğünün anlamında barınan içi oyuk, hacme sahip obje tarifi terkedilmiştir. Bir kase şeklinde iç hacme sahip olmayan objeler de – diğer kriterleri karşılamak kaydıyla– gemi olarak nitelendirileceklerdir. Şat, mavna, yüzer vinç, yüzer havuz vs. Bu sayede gemi olarak kabul edilebilecektir⁸. Kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olmasa dahi suda hareket edebilen bir aracın gemi olabileceği belirtilmiştir⁹. Hatta Yargıtay kararlarında; Yargıtay kararlarında "gemi" kavramının dar yorumlanmasının sakıncalı sonuçlarını bertaraf etmek üzere kendiliğinden hareket etme kabiliyetine haiz olmasa dahi, bir aracın gemi olabileceği açıkça belirtilmiştir. Çarpışmaya maruz kalan vasıtaların gemi niteliğinde olması zorunluluğundan dolayı en az birinin gemi vasıflarına haiz olmadığı durumlarda çatmadan bahsedilemez¹⁰. Örneğin; bir geminin yalıya, dubaya, şamandıraya, iskeleye vs. çarpması durumunda çatma, en az iki gemi arasında söz konusu olduğundan bu durum çatma sayılmaz. TTK m. 935'ten hareketle bu kanunun deniz ticareti ile ilgili hükümlerin ticaret gemilerine uygulanacağı yönündedir. Ancak konu çatma oldu-

⁷ Atamer, K.: "Brüksel Sözleşmesinde ve TTK Tasarısında Çatma", C. XXIV, S. 1-2, s. 184.

⁸ Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, İstanbul 2011, s. 16.

⁹ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2014, s. 35.

¹⁰ Damar, D.: "Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma", Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, C. I, İstanbul, 2010, s. 782.

ğunda gemilerinin kullanım amacının bir önemi yoktur. 6102 sayılı TTK deniz ticareti hükümlerinin, harp gemileri ile diğer devlet gemilerini kapsam dışı bırakan Çatma Milletlerarası Sözleşmesinden isabetli olarak ayrılarak ticaret gemisi olup olmadığına bakılmaksızın her gemi için uygulanacağı görülmektedir. Çatma hükümlerinin uygulanabilmesi ve meydana gelen hadisenin çatma olarak değerlendirilebilmesi için gemilerin birbiriyle fiziken temas etmesi ve bunun sonucunda bir zararın ortaya çıkması şarttır. Eğer ortada bir zarar yoksa çatma da yok demektir. Gemilerin mütemmim cüz ve teferruatlarının da maddeten temasları da fiili çatmadır. Gemi, kurtarılamayacak şekilde batması, enkaz haline gelmesi ya da denizde seyrüseferden başka bir gayeye devamlı tahsis edilmesi gibi hallerde hukuken gemi olma niteliğini kaybeder¹¹. Ancak kısmen batık ve kurtarılabilecek halde olan bir gemiye çarpılması durumunda çatma hükümleri uygulanacaktır¹². Somut olay bakımından Armada VİP ve Uğurum 2 teknelerinin gemi vasfına haiz oldukları görülmektedir. Hatta bu gemiler ticaret gemileridir. Ticaret gemisi olmamış olsalardı dahi çatma hükümlerinin uygulanacağı kanunun lafzı göz önüne alındığında açıktır. Olayın meydana geldiği yer Türkiye'dir. İç su gemileri arasında çatma gerçekleşmiştir. TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla 13.01.2015 günü gerçekleşen Armada VİP isimli teknenin Uğurum teknesine yaslanması (çarpması) olarak özetlenebilecek olan olay Deniz Ticaret Hukuku gereğince çatma teşkil etmektedir.

¹¹ Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi*, C. I, Ankara, 1971, s. 112; Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, İstanbul 2016, s. 367.

¹² Ülgener, 1145 dpn. 3.

2- Çatmanın Çeşitleri

6102 sayılı kanunda çatmadan doğan zararlar için kusur sorumluluğu esas alınmış bu sebeple çatma çeşitleri kusursuz ve kusurlu çatma olmak üzere iki ana grupta ele alınmıştır¹³. Çatma hükümlerinin uygulanışı ve sorumluluğun tayini de çatmanın çeşidine göre değişmektedir. Kusurlu çatma halleri de bir tarafın kusuru, ortak kusur ve kılavuz kaptan kusuru olmak üzere üç madde altında düzenlenmiştir.

Somut olayda Uğurum 2 teknesi batmasına sebep olan çatma filinden ötürü kusurlu ve kusursuz çatma kavramını kusursuz çatma kavramını içerdiği umulmayan hal mücbir sebep, neden ileri geldiği anlaşılamayan çatma kavramlarını incelememiz gerekmektedir.

a) Kusurlu Çatma

Kusurlu çarpmanın en önemli özelliği, çarpışmaya kusurun neden olmasıdır. Çatma, sözleşmeyle (akdi) düzenlenmiş bir ilişkiye dayanmadığından dolayı haksız fiildir¹⁴. Çatma haksız fiilin özel bir halidir. TTK'nın çatmaya ilişkin hükümleri TBK'ya göre özel hüküm niteliğinde olduğundan, çatmalardan doğan uyuşmazlıklarda öncelikle TTK'nın çatmaya ilişkin hükümleri uygulanmalı, TBK'nın genel hükümleri ancak hüküm bulunmayan hallerde uygulanacaktır¹⁵. Yargıtay da önüne gelen davalarda bu kanaattedir¹⁶. Çatmanın unsurları da haksız fiil ile aynıdır. Hukuka

¹³ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, 37.

¹⁴ Göğer, Çatma, 629 ve 635.

¹⁵ Eriş, G.: *Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990, s. 828.

¹⁶ Doğanay, Şerh, 623.

aykırılık, kusur, zarar ve aralarında illiyet bağı bulunmalıdır¹⁷. Hukuka aykırılık, genellikle çatmalarda Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne (DÇÖT) uygun hareket etmemek olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi-lerden birinin ya da her ikisinin kaptanı da kusurlu davranmışlar ise ve çatma meydana gelmişse o zaman “kusurlu çatma” söz konusudur. Bu çatma sonucunda üçüncü unsur olan zarar, mutlaka meydana gelmiş olmalıdır. Dördüncü olarak, tüm bu olanlar ile yani hukuka aykırılık, kusur ve zarar arasında bir illiyet bağı ilişkisi bulunmalıdır. Kusur sonucunda herhangi bir zarar yok ise çatmadan bahsetmemiz mümkün değildir. Zarara etkisi olmayan kusurun bir önemi yoktur. Bu nedenle geminin veya donatanın kusurlu hareket ettiği ve bu yüzden çatma ve zararın olduğu ispat edilmelidir. Burada kusurun hangi gemi adamı tarafından yapıldığının araştırılmasına veya ortaya konulmasına gerek yoktur, önemli olan geminin kusurlu olmasıdır¹⁸.

Kusurlu çatma kendi içerisinde tek taraflı kusurlu ve müşterek kusurlu çatma olarak ikiye ayrılmaktadır.

i. Tek Taraflı Kusurlu Çatma

6762 sayılı TTK 1217 madde, tek taraflı kusurlu çatmayı; “gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmine mecburdur” diye tanımlarken 6102 sayılı TTK 1288 madde de “gemi adamlarının birinin kusurundan veya donatanın kusurundan ileri gelmişse” diye donatanı da ilave etmiştir Konvansiyonun 3.

¹⁷ Göger, E., “Haksız Fiilden Borçların Tabii Olduğu Kanun”, AÜHFĐ, C. 22-23, Y. 1965-66, S. 1-4, s. 451.

¹⁸ Algantürk, 64.

maddesinde, tek tarafın kusuru halinde kusursuz tarafın tüm zararının karşılanacağı belirtilmektedir. Ayrıca bu madde, gemi adamları kusurlu olsun ya da olmasın gemiyi ilgilendiren teknik sebeplerden kaynaklanan kusuru da kapsar. Şöyle ki; TTK m.1217 ve 1218’de kusurlu çatma kriteri olarak gemi adamlarının kusuru dikkate alınmıştır. Brüksel Konvansiyonu’nda ise, geminin kusurundan söz edilmektedir¹⁹. Buradaki temel ayırım kusurun ispatı noktasındadır. Konvansiyon geminin kusurlu hareket ettiğinin²⁰ ispatını yeterli görmüş, TTK ise kusurun donatana veya gemi adamlarına izafe edilmesini aramıştır. Bunlardan biri kusurlu ise kusurlu çatmanın gerçekleşeceğini varsaymıştır²¹. Kanaatimizce kusurlu çatmadan bahsedebilmek için gemi adamlarının herhangi birinin olayda kusurlu olduğunun ispatının yanı sıra, geminin kusurlu olduğunun ispatı da yeterli olmalıdır²². Çatmada kusuru bulunan kaptanlar ve kılavuz da tazminat borcundan sorumludur. Her kaptan, kendi gemisinin donatanıyla birlikte BK m.50 uyarınca müteselsilen sorumludur²³. Bu sebeple donatan, kaptanın kusuru nedeniyle diğer gemiye ödemek zorunda kaldığı tazminat için kaptana rücu edebilir. Rücu için kaptanın şahsen kusurlu

¹⁹ Bu husus TTK ile Konvansiyon arasında önemli bir farklılık yaratmaktadır. Konvansiyon’daki bu görüşün altında, gemideki teknik kusur nedeniyle meydana gelen bir çatmada, çatmanın umulmayan bir hal nedeniyle meydana geldiği kabul edilip herkesin kendi zararına katlanması suretiyle kusursuz olan çarpılan geminin cezalandırılmaması düşüncesi yatmaktadır. TTK ise geminin kusurlu olamayacağından bahisle kusur kişiye izafe etmiştir. Bkz. TTK 1288 gerekçesi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 382.

²⁰ Yanlış manevra yapılması, hız sınırlarına uyulmaması vb.

²¹ Arseven, Deniz Ticareti, 58; Doğanay, 58.

²² Arseven, H.: “Çatmalar”, İÜHF, 1946, C. XII, S. 2-3, s. 695.

²³ Atamer, 203.

olması veya kusurlu gemi adamının gözetiminde kaptanın kusuru olması gerekmektedir²⁴.

ii. Müşterek Kusurlu Çatma

Müşterek kusurlu çatma, konvansiyonun 4. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur. Bununla beraber, duruma göre, bu oranın saptanması mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar. 6102 sayılı TTK'da müşterek kusurlu çatma için öngörülen tanım konvansiyonla uyum içerisindedir. Müşterek kusurlu çatmada kusur ile oluşan zarar arasında mutlaka illiyet bağı olmalıdır. Çatmaya karışan gemilerden eğer birinin meydana gelen çatmadan doğan zararda herhangi bir kusuru yok ise, diğer bir deyişle zarar öteki geminin kusuruyla oluşmuşsa o zaman hukuken müşterek çatmadan bahsedilemez. Çatma, tek taraflı çatmadır.

Somut olay için değerlendirdiğimizde, Armada VİP isimli teknenin Uğurum 2 isimli tekneye yaslandığı olayla ilgililerin ifadesinden, liman başkanlığı tarafından tutulan tutanaktan ve bilirkişi raporları, kaptanın teknesinin başına geç geldiği ve teknesiyle ilgili gerekli önlemleri almadığı yönündedir. Bu durumu bu şekilde kabul ettiğimizde kusurlu çatmanın şartlarının gerçekleştiğini görülmekte ve somut olay ve çatma kavramı

²⁴ Atamer, 203.

tüm yönleri ile ele alınmadığı takdirde bizi yanlış bir kanaate sürükleyeceği aşikardır.

b) Kusursuz Çatma

6102 sayılı TTK madde 1287 birinci bendinde ve konvansiyonun 2.maddesinde “çatma, umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa, çarpışan gemilerin veya gemilerde bulunan insanların yahut eşyanın çatma yüzünden uğradıkları zarara, o zarara uğrayan kişi katlanır. TTK’nın bu hükmü gereği kusursuz çatma söz konusu olabilmesi için ya umulmayan bir hal olmalı ya mücbir sebep hali söz konusu olmalı ya da çatmanın neden ileri geldiği anlaşılamamalıdır²⁵.

Maddede düzenlenen “mücbir sebep²⁶” ile “umulmayan hal” arasında fark bulunmadığı bu iki unsurun uluslararası hukukta kaçınılmaz kaza olarak adlandırıldığı görülmektedir. Bu iki kavram sıklıkla uygulamada aynı anlamda yorumlanmasının sebebi bu iki kavramı birbirinden ayırmanın hayli zor ve meşakkatli olmasıdır.

i. Umulmayan Hal

Umulmayan hal, azami dikkat ve özene rağmen önceden kestirilip önlenmesi mümkün olmayan olaylardır. Örneğin, liman yetkililerinin geçiş sırasında savaş halinde ışıklarını söndürerek seyrini emretmesi halinde, bu sebeple bir çatma meydana gelirse, bu hal duruma göre kusursuz

²⁵ Sözer, Deniz Ticareti II, s. 379; Topsoy, 124.

²⁶ 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nda yalnız “mücbir sebep” kullanılmıştır.

çatma sayılır²⁷. Ancak önceden öngörülebilir ve önüne geçilebilir bir nedenden kaynaklanan çatma kusursuz olmayacaktır. Gemide bir arıza meydana gelip çatmanın bu arızadan kaynaklandığı hallerde kusursuz çatma diyebilmek için söz konusu arızanın olmaması için tüm bakımlarının, muayenesinin zamanında yapılmış olması ve kayıt altına alınmış olması gereklidir. Aksi takdirde tüm bu önlemler alınmaksızın çatma, bu sebepten dolayı meydana gelirse kusursuz çatma sayılmaz, ortada bir kusur olduğundan bir kusurlu çatmadan bahsedilir. Gel-git, akıntı, meteoroloji istasyonlarının önceden haber verdiği fırtınalar gibi doğa olaylarını umulmayan hal içerisinde yorumlamak mümkün değildir. En büyük dikkat ve özenle bile önlenemeyecek, önceden alınabilecek tüm tedbirlerin alınmasına rağmen çatma, kaçınılmaz olduğunda beklenmeyen hal söz konusudur²⁸. Dolayısıyla somut olayı umulmayan hal kavramı içerisinde değerlendirmek mümkün değildir. Çünkü fırtınanın olacağını meteoroloji istasyonu önceden haber vermiştir. Olayın meydana geldiği tarihteki limanda bulunan tüm gemilerin kaptanlarına ve maliklerine durum, liman müdürlüğü tarafından telsiz ve anonslarla haber verilmiştir.

ii. Mücbir Sebep

Mücbir sebep kavramı hem çatmalarda illiyet bağıını kesen bir sebep olarak karşımıza çıkmaktadır. Mücbir sebep, genel bir davranış normunun veya borcun ihlaline mutlak ve kaçınılmaz bir şekilde yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağan üstü bir olay-

²⁷ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, 189.

²⁸ Aybay – Aybay - Aybay - Aybay, *Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul 1998, s. 722-723; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 2001, s. 416.

dır²⁹. Mücbir kuvvet, umulmayan hal kavramının özel bir halidir. Umulmayan hal ile mücbir kuvveti her zaman birbirinden ayırmak hiç kolay değildir. Bir geminin iskeleye yanaşma manevrası esnasında bir deprem meydana gelmiş ve neticesinde gemi kontrolden çıkarak başka bir gemiye çarpmış ise, mücbir kuvvet sebebiyle meydana gelen çatma diye ifade etmek mümkündür. Gerek umulmayan hal gerekse mücbir kuvvet nedeniyle meydana gelen çatmalarda açıklamalardan da anlaşılacağı üzere konu, tartışmaya açıktır. Çatmalara sebep olan mücbir sebep, şiddetli fırtına, kuvvetli sis gibi gemi dışında ortaya çıkan doğal olaylardır. Bir başka deyişle donatanın kontrol edebildiği insan gücü ile önlenemeyecek olaylardır. Sis, pus ve tipi gibi sebeplerle görme ve duyma engelleriyle fenerlerin görülmemesi, düdük ve kampanaların duyulmaması sonucu olan çatmalar da kusursuzdur. Somut olayda şiddetli bir fırtına olduğu açıktır. Tanık beyanlarından ve limanda çalışan kişilerin ifadelerinden de anlaşıldığı üzere bu fırtına Antalya ili için son 50 (elli) yılın en şiddetli fırtınasıdır. Mücbir sebep kavramı incelenirken somut olayın koşulları dikkate alınmalıdır. Bir başka deyişle mücbir sebep teşkil eden olay, mutlak değil nispi bir kavramdır. Aynı olay içerisinde bulunan şartlara göre farklı şekilde değerlendirilebilir³⁰. Ancak mücbir sebepten de bahsedebilmek için alınması gereken bütün tedbirlerin alınmasına rağmen çatma gerçekleşmiş olmalıdır³¹.

²⁹ Tandoğan, H.: *Türk Mesuliyet Hukuku*, İstanbul 2010, s. 464.

³⁰ Algantürk Light, 51.

³¹ 1970 tarihinde Hurricane Betsy kasırgasının New Orleans Limanını vurması nedeniyle davacının iki adet mavnası dahil demirli bazı gemilerin birbirine çarpması nedeniyle zarar gördüğü davada, ABD mahkemesi somut olayın özelliklerine göre bü-

iii. Neden İleri Geldiği Anlaşılamayan Çatma

TTK'nın 1287. maddesi konvansiyona uygun olarak, "neden ileri geldiği anlaşıl原因an çatmayı" kusursuz çatma olarak kabul edecektir. Neden ileri geldiği anlaşıl原因an çatma, hatanın varlığı veya hangi tarafa ait olduğu konusunda makul şüphenin olduğu çatmadır. Bu çatma türünde, çatmanın nedeni her iki taraf açısından da anlaşıl原因amamaktadır³². Neden ileri geldiği anlaşıl原因an çatma da çatmaya neden olan olay anlaşıl原因amamış veya çatmanın kusurlu olduğu anlaşıl原因amakla birlikte, hangi tarafın kusuruyla meydana geldiği tespit edilememiştir³³.

Uğurum 2 teknesinin batmasıyla sonuçlanan olayda teknenin batmasına tek başına fırtınanın ve fırtınanın meydana getirmiş olduğu dalgaların mı sebep olduğu, yoksa Armada VİP isimli teknenin Uğurum 2 teknesine yaslanması mı sebep olduğu dava dosyasındaki ifadeleri, tutanaklar ve bilirkişi raporlarında açıklığa kavuşmuş değildir. Uğurum 2 isimli tekne 1988 yılında inşa edilmiş zaman içerisinde yapmış olduğu kazalar ve bu kazaların doğurduğu hasarlar göz önüne alındığında teknede deformasyonlar yıpranmalar olacağı aşikardır. Her ne kadar her hasar sonrası tekne bakıma alınsa, 2012 Nisan ayında teknede tadilat yaptırılrsa da 1988 yılında inşa edilmiş ahşap bir teknenin Antalya ilinin son 50 yıl içinde görmüş olduğu en şiddetli fırtına olarak tabir edilen doğa olayına mukavemet gösteremediğini düşünmek yersiz olmayacaktır. Antalya Liman Başkanlığı'nın 12.02.2015 tarihli idari tahkikat raporu da bu sa-

tün tedbirler alındığından meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağına karar vermiştir. Topsoy, 124.

³² Arseven, Deniz Ticareti, 56; Arseven, Çatmalar, 689; Topsoy, 124.

³³ Algantürk, Çatma, 61; Tekil, 421.

vımızı doğrular niteliktedir. Dolayısıyla Armada VİP isimli teknenin kaptanının kusurlu olduğu ve bu sebeple kusurlu çatma meydana geldiği kabul edilse dahi illiyet bağıını kesen sebep olarak mücbir sebep kavramı devreye girecek bu sebeple doğal risk teorisi uyarınca doğan zarardan kimse sorumlu olmayacak ve herkes kendi zararına katlanacaktır.

Somut olayda Uğurum 2'nin batma sebebinin ne olduğu açıklığa kavuşmuş değildir. Ayrıca dava dosyasında tarafların kusur değerlendirmeleri de objektif şekilde yapılmamıştır. Bilirkişi raporunda Uğurum 2 isimli tekneye hiçbir kusur izafe edilmemiş olay günü Uğurum 2 kaptanının halatları fırtınalı bir günde bağlanması uygun olmayan bir şekilde bağladığına yönelik tanık ifadeleri dikkate alınmamıştır. Liman görevlileri Uğurum 2 adlı teknenin bulunduğu yerle ilgili olarak tekne kaptanını uyarıp, o bölümde yer alan 2 tekne yer değiştirmesine rağmen Uğurum 2 isimli teknenin yer değiştirmeyi reddetmesi ve bunun kusurluluğa olan etkisi araştırılmamıştır. Bu halde bile ortak kusurlu çatmadan bahsedebilecekten tek taraflı kusurlu çatma kavramına gidilmiştir. Kaldı ki somut olayda illiyet bağıını kesen bir sebep söz konusudur. Sebep ile zarar arasındaki nedensellik ilişkisi kurulamadığından dolayı kusursuz çatmanın var olduğu kabul edilebilir. Yapılan tüm araştırma ve incelemelere rağmen çatmanın sebebi ortaya çıkarılamıyorsa o zaman çatma, kusursuz çatmadır. Bu durumda çatmanın sebebi her iki tarafça da ispat edilemez, dolayısıyla donatanların sorumluluğu olmaz, herkes kendi zararına katlanır. Yani karşı taraftan bir tazminat talep edilemez.

B) KAZANIN SİGORTA HUKUKU AÇISINDAN SONUÇLARI

Olayın meydana geldiği tarihte, Uğurum 2 isimli teknenin tekne sigortası, kulüp sigortası ve deniz yoluyla taşımacılığı zorunlu yolcu mali sorumluluk sigortasının olmadığı görülmektedir³⁴. Armada VİP isimli teknenin ise, tekne sigortası mevcuttur. Türk hukukunda donatanın çatmadan doğan zararlarının giderilmesi ancak geminin sigorta edilmesi halinde mümkündür³⁵.

Bir zarar sigortası türü olan deniz sigortalarının üç temel çeşidi bulunmaktadır. Bunlar, geminin ya da yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatleri teminat altına alan tekne ve yük sigortaları ile denizde seyrüsefer nedeniyle ortaya çıkabilecek sorumlulukları teminat altına alan mali sorumluluk (Kulüp Sigortası) sigortasıdır³⁶. Ayrıca TTK'nun 1259. maddesine göre, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat alışı bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde yolcuların ölümünden ve yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı zorunlu sigorta yaptırılması gerekir.

Tekne sigortası, gemi veya bunlara ilişkin sigorta ettirebilir menfaatlerin uğrayabileceği rizikoları poliçede belirlenen koşullarla güvence altına

³⁴ Antalya Kaleiçi Yat Limanında bulunan ticari gezinti teknelerinin çoğunda sadece zorunlu mali sorumluluk sigortası değil diğer sigortalarında yapılmadığı görülmektedir. Bunun sebebi de bu liman çıkışlarında gemilerin kontrollerinin yeterince yapılmamasından kaynaklanmaktadır.

³⁵ Şeker, Z.: *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, İstanbul 2001, s. 261.

³⁶ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, 2003, s. 13-14; Ünan S.: *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko* (Kıs. Sorumluluk Sigortası), İstanbul 1998, s. 8.

alan bir zarar sigortasıdır³⁷. Ancak Institute Time Hulls adı verilen Enstitü Klozu eklendiğinde, bu klozun “çatışma zararlarından sorumluluk başlıklı” 8. maddesi çatma zararlarından doğan sorumluluğu da üstlenmektedir. Bu klozun eklendiği tekne sigortaları ise karma yapıya hale gelmektedir. Çünkü çatma zararlarından sorumluluk pasif zarar sigortası yani TTK ayırımına göre sorumluluk sigortası sayılmaktadır.

Tekne Poliçesi Genel Şartları’nda tekne sigortasının konusu A.1 hükmü ile belirlenmiştir. Bu hükme göre, gemi veya diğer deniz ve göl araçları ya da bunlarla ilgili sigorta edilebilir menfaatler poliçede belirlenen koşullarla güvence altına alınacaktır. Çatmanın kaptan ya da diğer gemi adamlarının kusurundan ya da ihmalinden ileri gelip gelmemesi önem arz etmemektedir. Ancak çatma, personel eksikliği gibi donatana yüklenmesi mümkün olan bir denize elverişsizlikten meydana gelmişse, tekne sigortacısının tazmin yükümlülüğü ortadan kalkacaktır³⁸.

Enstitü Tekne -Zaman- Klozlarına (ITCH) göre, tekne sigortacısının çatma sorumluluğu şu şekilde düzenlenmektedir³⁹: Sigortalanan geminin

³⁷ Yazıcıoğlu, 14.

³⁸ Ülgener, 1146.

³⁹ “8. 3/4 Çatma Sorumluluğu

8.1 Sigortalananın diğer bir gemi ile çatışması sonucunda, sigortalının aşağıdaki zararlar nedeniyle hukuken sorumlu olmasından dolayı ödemiş olduğu tutarın 3/4’ünü sigortacı sigortalıya tazmin eder.

8.1.1 Diğer bir gemi ya da buradaki değerlere verilen zıya ya da hasar

8.1.2 Diğer bir gemi ya da buradaki değerlerin gecikmesine sebep olunması ya da kullanılmasının engellenmesi

8.1.3 Diğer bir gemi ya da buradaki değerlerin müşterek avaryaya iştirak payları ile bunlar adına bir sözleşme olsun ya da olmasın ödenecek kurtarma ücretleri

diğer bir gemi ile çatışması sonucunda, sigortalının poliçede belirtilen zararlar sebebiyle hukuken sorumlu olmasından dolayı ödemiş olduğu meblağın $\frac{3}{4}$ 'ünü sigortacı sigortalıya tazmin eder. Tekne sigortacısının verdiği bütün teminatlar öncelikle sigorta değeri ile sınırlıdır. Çatma sonucu üçüncü kişilere verilen zararlar bakımından sigortacının sorumluluğu ise sigorta bedelinin $\frac{3}{4}$ 'ünü aşamaz. Zarar bu miktarı aştığı takdirde $\frac{3}{4}$ 'den fazla olan miktar tekne sigortacısı tarafından tazmin edilmez. Geminin gerçek değeri üzerinden sigorta ettirilmesi ve geminin değerinin zaman içerisinde güncellenmesi şarttır. Aksi takdirde tekne sigortasının eksik sigorta olarak tanzim edilmesi ya da geminin değeri-

8.2 Bu kloz ile sağlanan himaye işbu sigortanın diğer şart ve klozları ile sağlanmakta olan himayenin yanında yer almakta ve aşağıda yazılı olan hususlara tabi olmaktadır:

8.2.1 Donatanlardan birinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmamış olduğu sürece, bu kloz gereği müşterek kusurlu bir çatma ile ilgili tazminat karşılıklı sorumluluk esasından her bir donatanın kusuru oranında diğerine ödemesi gereken zarar belirlendikten sonra yapılacak olan mahsup sonucunda sigortalının çatma sebebiyle ödeyeceği meblağ üzerinden hesaplanır.

8.2.2 8.1 ve 8.2 klozları gereğince beher çatma başına sigortacıya düşen sorumluluk sigortalanan geminin sigorta değerinin $\frac{3}{4}$ 'ünü aşamaz.

8.3 Yazılı olarak bildirilmiş olduğu takdirde, sigortacı ayrıca sigortalının yapmış olduğu hukuki masraflar ile sorumluluğun varlığına ya da miktarına ilişkin olarak yaptığı başvurular ile ilgili harcamaların $\frac{3}{4}$ 'ünü öder.

İstisnalar

8.4 Sigortalının aşağıda belirtilen hallerle ilgili olarak ödeyeceği meblağlar işbu klozun kapsamına girmemektedir:

8.4.1 Engel, enkaz yük ya da diğer herhangi bir cismin bulunduğu yerden alınması ya da yok edilmesi

8.4.2 Diğer gemi ve burada bulunanlar hariç olmak üzere, her türlü eşya ya da bu kapsamda değerlendirilebilecek kalem

8.4.3 Sigortalanan gemideki yük ya da eşya veya bu gemi ile ilgili olarak verilmiş olan taahhütler

8.4.4 Can kaybı, yaralanma ve hastalık

8.4.5 (Sigortalının çatıştığı gemi ve buradaki eşyalar hariç olmak üzere) Eşya ya da bu kapsamda değerlendirilebilecek olan kalemlerin kirlenmesi ya da bulaşma suretiyle vasıflarının bozulması veya bunların olma ihtimali.”

nin zaman içerisinde azalması hallerinde tekne sigortacısının sorumluluğu azalacaktır. Tekne sigortacısı, sigorta bedelinin $\frac{3}{4}$ 'ünü aşmamak kaydıyla sigortalı geminin kusuru oranında belirlenecek olan tazminatın $\frac{3}{4}$ 'ünü ödeyecektir⁴⁰. Çatma zararlarından sorumluluğun tamamının değil de $\frac{3}{4}$ 'ünün tekne sigortacısı tarafından teminat altına alınmasındaki amaç, sigortalının daha dikkatli olmasını sağlamaktır.

SONUÇ

Somut olayda daha önceki açıklamalarımızdan hareketle, herhangi bir kusur değerlendirmesi yapılmadan kusurun tamamı tek tarafa yüklenmiştir. Uğurum 2 kaptanının halatları fırtınalı bir günde bağlanması uygun olmayan bir şekilde bağladığına yönelik tanık ifadeleri dikkate alınmamış, liman görevlileri Uğurum 2 adlı teknenin bulunduğu yerle ilgili olarak teknenin kaptanını uyarıp, o bölümde yer alan 2 tekne yer değiştirmesine rağmen Uğurum 2 isimli teknenin yer değiştirmeyi reddetmesi ve bunun kusurluluğa olan etkisi araştırılmamıştır. Bu halde bile Brüksel Konvansiyonun 10. maddesinde düzenlenen ortak kusurlu çatmadan bahsedebilecek ve taraflar kusurlarının ağırlığı oranında sorumlu olacakken, objektif kriterler esas alınmadan tek taraflı kusurlu çatma kavramına gidilmiş ve tüm sorumluluk Armada VİP isimli gemiye izafe edilmiştir. Uğurum 2 isimli geminin sigortası olmadığı görülmektedir. Bilirkişi raporunda, eski tarihteki sigortalardan hareketle ve benzer nitelikteki gemiler esas alınarak, Uğurum 2 teknesinin fiziki durumu göz ardı edilmek suretiyle yapılan değer hesaplaması yanlıştır. Geminin gün-

⁴⁰ Ülgener, 1145.

cel değerinin hesaplanarak buna göre proporsiyon ilkesi çerçevesinde bir teminat tutarı belirlenmesi gerekirken hesaplanan teminat tutarı ve $\frac{3}{4}$ oranının göz ardı edilmesi kanaatimizce yanlıştır. Kaldı ki somut olayda kusursuz çatma hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Çatma tarafların kusuru olmaksızın gerçekleşmiş ise (kusursuz çatma söz konusu ise) çatma sorumluluğu doğmadığı için meydana gelen zarar tekne sigortası teminatı kapsamında olmayacaktır.

KAYNAKÇA

Algantürk Light, D.: Denizde Çatma Hukuku, İstanbul 2011.

Arseven, H.: Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul 1961.

Arseven, H.: “Çatmalar”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1946, C. XII, S. 2-3, s. 681 vd.

Atamer, K.: “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2011, C. XXIV, S. 1-2, s. 175 vd.

Aybay, G. – Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara 1983.

Aybay, A. - Aybay, A. - Aybay, R. - Aybay, G.: Deniz Hukuku, İstanbul 1998.

Damar, D.: “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. I, İstanbul 2010.

Doğanay, İ.: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. III, Ankara 1979.

Eriş, G.: Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990.

Göğer, E.: “Haksız Fiilden Borçların Tabi Olduğu Kanun”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1966, C. 22-23, S. 1-4, s. 451 vd.

Göğer, E.: “Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafları”, Adalet Dergisi, C. 57, 1966.

Göknil, M. N.: Deniz Ticareti Hukuku, Ankara 1935.

Göknil, M. N.: Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Çatma ve Kurtarma Yardım, İstanbul 1958.

Gültekin, G.: “Deniz Hukuku, Kurtarma, Çatma, Yardım”, Prof. Dr. Cemil Birsen’den Ayrı Bası, İstanbul 1939.

Hırş, E.: Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul 1948.

Kalpşüz, T.: Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi, C. I, Ankara 1971.

Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 2014.

Okay, S.: “Çatmalarda Kanunlar İhtilafi”, A. E. Arsebük’e Armağan, Ankara 1958.

Sözer, B.: Deniz Ticareti Hukuku, C. II, İstanbul 2016.

Şeker, Z.: Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001.

Tandoğan, H.: Türk Mesuliyet Hukuku, İstanbul 2010.

Tekil, F.: Deniz Hukuku, İstanbul 2001.

Topsoy, F.: Çatma Hukuku, İstanbul 2017.

Ülgener, F.: “Çatma Sebebiyle Karşı Gemiye Verilen Zararlar ile İlgili Olarak Sigorta Himayesi ‘RDC Klozu’” Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007 (Kıs. Çatma).

Ünan, S.: İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko, İstanbul 1998 (Kıs. Sorumluluk Sigortası).

Yazıcıoğlu, E.: Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003.

- Research Article -

**EVALUATION OF THE CONSEQUENCES OF A SHIP
ACCIDENT WITH REGARD TO COLLISION LAW AND HULL
INSURANCE**

Dr. Lecturer İlknur ULUĞ CİCİM*

Res. Asst. Yunus ALHAN**

ABSTRACT

This study addresses the accident that resulted in the collision of the hull called Armada VİP to the excursion boat called Uğurum 2, and consequently in the sinking of Uğurum 2 on 13.01.2015 at 10.00 local time due to the storm, which had been announced over the radio and via announcements to the captains to take all the necessary precautions by the Antalya Kaleiçi Marina Administration that it would start on 11.01.2015 and 12.01.2015.

The aforementioned accident was evaluated with regard to collision law, the types of collisions were explained to determine the most suitable collision for the accident, and an attempt was made to express whether there was any fault in terms of collision law and who should bear the loss on what grounds. The study also explained how the losses emerged would be recovered with regard to insurance law, considering the insurances made by the parties.

* Assistant Professor, Akdeniz University, Faculty of Law, Department of Maritime Law (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-5419-8302).

** Research Assistant, Akdeniz University, Faculty of Law, Department of Maritime Law (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-6145-2591).

Keywords: Collision, Fault, Damage, Marine Insurances.

INTRODUCTION

Maritime accidents have attracted people's interest for a long time. We see that this interest continues today. Elements such as the seas assuming dreadful appearance at times and symbolizing an immense natural power, the people at sea being more helpless than the people on land, and sea accidents causing great financial losses play a major role in this interest. Collisions have an important place in maritime accidents. Collision, which can be defined as two ships colliding into each other with a low or a high speed may due to natural events, low visibility conditions, failure in keeping good watches, inability to perform the maneuvers with the required distance, and poor communication and signaling. Collisions mostly cause substantial consequences. However, it is of great significance since it causes the sinking of one of the vessels and casualties in most of the cases¹.

In this study, the event, in which the excursion boat called Uğurum 2 sank due to a maritime accident, will be evaluated. The unfortunate event occurred at Antalya Kaleiçi Marina. This event is about the accident that resulted in the collision of the hull called Armada VİP to the excursion boat called Uğurum 2, and consequently in the sinking of Uğurum 2 on 13.01.2015 at 10.00 local time due to the storm, which had

¹ Aybay, G. - Akten, N.: "Türkiye'de Deniz Kazaları", Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara 1983, pp. 7-9.

been announced over the radio and via announcements to the captains to take all the necessary precautions by the Antalya Kaleiçi Marina Administration that it would start on 11.01.2015 and 12.01.2015. The lawsuit about the event is still in process².

I. UĞURUM 2 MARITIME ACCIDENT

On 11 and 12.01.2015, captains and authorities of all vessels in the Antalya Kaleiçi Marina are informed over the radio and via announcements by the marina administration that the air conditions would get worse in the following hours, and all the necessary precautions should be taken. The marina port area is temporarily closed to traffic as of 19.20 on 12.01.2015. The vessel named Armada VIP collides with the commercial excursion boat called Uğurum 2 harbored at the Kaleiçi Marina and situated to her port side, as her stern line brakes. The marina authorities and mooring boats on watch notify the event and request submersible pumps; when they return to the scene of the accident they see that Uğurum 2 is sinking. Also the mooring boats declare that they called ship-owner of Armada VIP and told him that he should immediately come by his vessel; that there was not anybody on board his vessel, and the ship-owner was informed at once that his ship was in danger; that the ship-owner arrived by his vessel after 3 hours, and Harbor Master's Ship Survey branch was informed; the incident was responded altogether, and they witnessed that the vessel sank around 10.00 and the official report was signed.

² This study is prepared by taking the consents of the attorneys of the parties.

The allegations of the plaintiff are based on the following claims: the captain of Armada VIP left his vessel without paying attention to the warnings and without performing the required reinforcements. The plaintiff also states that his client notified the marina administrators and the defendant captain about the situation after the wind blasted but the captain did not come to the marina and did not take care of his vessel, and thus the stern line of Armada VIP broke and the vessel got out of control and caused damage on his client's vessel via collision. The plaintiff asserts that the vessel careened to the starboard side, and the defendant captain was tried to be communicated while all these events were happening but the captain did not respond to the calls made and did not come by his vessel. The plaintiff claims that the defendant captain came by his vessel after his client's vessel had sunk and reinforced the lines. The plaintiff also argues that the lines of other vessels in the marina broke that night; however, the captains, being present on board, supported the broken lines by running their engines, and prevented a possible accident. The plaintiff declares that the information, documents, and eyewitness statements are in this direction, and the defendant insurance company is responsible for the damages inflicted on third parties.

The defendant claims that the damage was inflicted due to a storm, and at the day of the incident, the speed of the wind was 3 to 5 times higher than normal. The defendant argues that it is confirmed that the incident in dispute is caused by unexpected circumstances or force majeure, thus the plaintiff should bear the loss, indicating that the vessel of the plaintiff was old, proven by the eyewitness statements. The defendant ex-

presses that they assumed full responsibility for the concrete case as the defendant party, and the client company did not have any responsibility in the event. The defendant claims that other party did not take all the necessary precautions and thus is faulty. The defendant asserts that the fault rates should be evaluated, and just three-fourths of the damages caused by the collision is under hull insurance. The defendant claims that the plaintiff did not call on his client, and thus only the legal interest of the damage, since the motion date, could be demanded.

II. CONSEQUENCES OF THE ACCIDENT

A) CONSEQUENCES WITH REGARD TO MARITIME COMMERCIAL LAW

1- Legal Nature

Legally, collision is the clash of two or more vessels, which does not have any mutual-contractual relation in the sea exploit they are assigned³. The clash of two vessels is considered as "collision" with regard to maritime law terminology⁴. Although the provisions for collision are

³ Hırş, E.: *Ticaret Hukuku Dersleri* Ed. 3, İstanbul, 1948, pp. 814; Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara, 1935, pp. 340; Gültekin, G.: *Deniz Hukuku, Kurtarma, Çatma, Yardım*, Prof. Dr. Cemil Birsen'den Ayrı Bası, İstanbul 1939, pp. 612; Arseven, H.: *Deniz Ticaret Hukuku Dersleri*, İstanbul 1961, pp. 51; Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Vol. III*, Ankara 1979, p. 602; Ülgener, F.: "Çatma Sebebiyle Karşı Gemiye Verilen Zararlar ile İlgili Olarak Sigorta Himayesi 'RDC Klozu'" (Abbr. Çatma), Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, pp. 1146; Topsoy, F.: *Çatma Hukuku*, Legal Yayınevi, İstanbul 2017, pp. 9.

⁴ Göğer, E.: "Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafları", *Adalet Dergisi*, Vol. 57, 1966, pp. 628; Okay, S.: "Çatmalarda Kanunlar İhtilafı", A. E. Arsebük'e Armağan, Ankara 1958, pp. 481.

regulated in the Articles 1216 to 1221 of the Turkish Commercial Code No 6762, any explicit definition of collision is not made in the law. There is not any definition in the 1910 Brussels Collision Convention too. However, Article 1 of the convention refers to the "collisions between seagoing vessels or between seagoing vessels and vessels of inland navigation". Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG) section A (General Provisions) Rule I- Application, article (a) states that "These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels". When the old Turkish Commercial Code and the 1910 Brussels Convention are considered, a clash between two river vessels or lake vessels would not be evaluated as a collision since they do not have the characteristics of seagoing vessels, and "wrongful act" provisions would apply in this situation⁵. With the Article 931 of the new Turkish Commercial Code (TCC), the gap left by the old law is filled. It is obvious that the TCC would apply in the collision between the vessels of inland navigation. Article 1286 of the new Turkish Commercial Code No 6102 draws a general frame for collision by defining it as the clash of two or more vessels. However, it is not necessary for all the vessels collided to be on navigation; collision would occur when hitting to a berthed ship⁶. Accordingly; a) two or more vessels should clash, and as a result of this collision b) the indemnification of the damage to the vessels, to the people on board the vessels, and the goods on board the vessels would be the case.

⁵ Topsoy, 24.

⁶ Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Çatma ve Kurtarma Yardım*, İstanbul 1958, pp. 23.

When we look from the perspective of the concrete event, we should seek an answer to the question of whether Uğurum 2 an Armada VİP boats have the characteristics of a vessel. In 1910 Brussels Convention the term seagoing vessel was used but the definition of the vessel was not provided. Since “the laws of the place, in which the event occur” would apply in a case, which is not regulated by the convention, the definition of a vessel would be determined by the TCC in cases where Turkish Law applies both directly and as complement.⁷ A vehicle with a purpose that requires it to move in the water, which has the property of floating and which is not small is considered, in this code, as a vessel, even though it does not have the possibility to move by itself. Differently from Article 816 of the TCC No. 6762, in Article 931 of the TCC No. 6102, the term vehicle is used instead of the term vessel. Thus, the definition of an object which is hollow and which has a volume, corresponding to the English word “vessel”, has been abandoned. Objects that do not have an inner volume with a bowl shape will be considered as vessels, on the condition that they meet the remaining criteria. By this means, dummy barges, seagoing barges, barge-mounted cranes, floating docks, etc. would be considered as vessels⁸. It is stated that any vehicle that can move in the water, even though it does not have the possibility to move by itself, could be a vessel⁹. Moreover, in the Supreme Court decisions, it is clearly stated that a vehicle, which does not have the property of moving by itself, could be considered as a vessel to eliminate

⁷ Atamer, K.: “Brüksel Sözleşmesinde ve TTK Tasarısında Çatma”, Vol. XXIV, Iss. 1-2, pp. 184.

⁸ Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, İstanbul 2011, pp. 16.

⁹ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2014, pp. 35.

the objectionable consequences of the narrow interpretation of the term “vessel”. A collision could not be mentioned in cases where any one of the vehicles does not have the properties of a vessel due to the obligation that the vehicles in clash should have the characteristics of a vessel¹⁰. For instance, in cases, in which a vessel crashed into a shore, pontoon, buoy, pier, etc., this situation is not considered as collision since the clash is not between two vessels. With reference to the TCC Article 935, it is obvious that the provisions of this code about maritime commerce would apply to commercial vessels. However, when the case is about collision, the intended purpose of the vessels does not have any significance. It is understood that the maritime commerce provisions of the TCC No. 6102 differentiate, felicitously, from the International Collisions Convention, which excludes warships and other state-owned ships, and apply for all vessels regardless of being a commercial ship. It is imperative that the vessels come into contact and a damage be inflicted in order to evaluate an events as collision and in order for the collision provisions to apply. If there is not any damage, it means that there is not any collision. The physical contact of the inseparable parts of the vessels and their accessories are considered as an actual collision. The vessel would legally lose the characteristics of being a vessel in cases in which it sinks beyond rescue, it becomes shipwreck or it is permanently assigned a purpose other than navigation at sea¹¹. However, the collision provisions

¹⁰ Damar, D.: “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, Vol. I, İstanbul 2010, pp. 782.

¹¹ Kalpsüz, T.: “Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi”, Vol. I, Ankara, 1971, pp. 112; Sözer, B.: “Deniz Ticareti Hukuku”, C. II, İstanbul 2016, pp. 367.

would apply in a case, in which a partly sunk and recoverable vessel is crashed into¹². With reference to the concrete case, it is seen that Armada VİP and Uğurum 2 boats have the characteristics of a vessel. Moreover, these boats are commercial vessels. When the letter of the law is considered, it is obvious that the collision provisions would apply, even though they were not commercial vessels. The place where the event occurred is in Turkey. The collision occurred between vessels of inland navigation. The provisions of the TCC would have the scope of application. Therefore, the event that occurred on 13.01.2015 and that can be summarized as the Armada VİP vessel leaning against the boat Uğurum 2 constitutes collision as per the Maritime Commercial Law.

2- Types of Collisions

The defect liability is predicated for the collision damages in the code no 6102, and therefore the types of collisions are discussed under two main groups as fortuitous collision and negligent collision¹³. The application of the collision provisions and the determination of liabilities vary according to the type of collision. The negligent collision cases are organized under three categories as single party negligence, joint negligence, and harbor pilot negligence.

In the concrete case, we should examine the negligent collision and fortuitous collision due to the collision event that caused Uğurum 2 boat to

¹² Ülgener, 1145, footnote 3.

¹³ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, 37.

sink, and the terms unexpected circumstance, force majeure, and an unaccountable collision, which are covered by the fortuitous collision.

a) Negligent Collision

The most significant feature of negligent collision is that the collision is caused by negligence. Since collision does not bear on a relation that is regulated by a convention (conventional), it is a wrongful act¹⁴. Collision is a special case of wrongful act. Since the provisions of the TCC about collision have the characteristics of a special provision as per the Turkish Code of Obligations, in disagreements due to collisions, the provisions of the TCC about collision should be applied first, and the general provisions of TCO should be applied in situations for which there are not any provisions¹⁵. The Supreme Court has the same decision about the pending actions¹⁶. The elements of collision are the same as the elements of the wrongful act. Contradiction to law, negligence, damage and a causal link should be present¹⁷. Contradiction to law generally occurs as not behaving in accordance with the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG). When one or both captains of the vessels behaved negligently, and a collision occurred, then “negligent collision” is in question. Damage, which is the third element because of this collision, should definitely have occurred.

¹⁴ Göğer, “Çatma”, 629 and 635.

¹⁵ Eriş, G.: *Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990, pp. 828.

¹⁶ Doğanay, *Şerh*, 623.

¹⁷ Göğer, E., “Haksız Fiilden Borçların Tabi Olduğu Kanun”, *AÜHF*, Vol. 22-23, Y. 1965-66, Iss. 1-4, pp. 451.

Fourthly, a causal link between all these three elements, i.e. contradiction to law, negligence, and damage. If there is not any damage due to the negligence, it is not possible to refer to a collision. Negligence, which does not have an effect on damage, is not important. Therefore, it should be proven that the vessel or the ship-owner behaved negligently and a collision and damage occurred due to this negligence. Here, it is not necessary to investigate or prove by which party or by which seaman the negligence is performed; what is important is the vessel being negligent¹⁸.

Negligent collision is categorized into two as single party negligence and joint negligence collision.

i. Single Party Collision

While Article 1217 of the TCC No. 6762 defines single party negligent collision as “if it occurred due to one of the seamen of one of the vessels, the ship-owner of that vessel is obliged to indemnify the loss”; Article 1288 of the TCC No. 6102 added the ship-owner by stating “if it occurred due to one of the seamen or ship-owner of one of the ships”. In Article 3 of the Convention, it is stated that all losses of the party without a fault would be indemnified in the case of a fault of one party. Also, this article covers faults due to technical reasons related to the vessel regardless of the faults of the seamen. That is to say, in articles 1217 and 1288 of the TCC, faults of the seamen are considered as negligent collision criteria. In the Brussels Convention, on the other hand, the fault of

¹⁸ Algantürk, 64.

the vessel is mentioned¹⁹. The main difference here is the substantiation of fault. The convention found substantiation of the vessel's fault adequate²⁰, whereas the TCC required the attribution of the fault to the ship-owner or the seamen. If one of these is faulty, the TCC supposed negligent collision would occur²¹. In our opinion, it should be adequate to substantiate the fault of seamen, in addition to the substantiation of the fault of a vessel for referring to a collision²². The captains and the harbor pilot, which have a fault in the collision, are also liable for the indemnification. All captains are sequentially liable together with the ship-owner as per Article 50 of the TCO²³. Therefore, the ship-owner could recourse to the captain for the indemnification he is liable to pay to the other vessel due to the captain's fault. For the recourse to be valid, the captain should be personally faulty or the captain should have a fault in the watch of the faulty seaman²⁴.

ii. Joint Negligence Collision

Joint negligence collision is regulated in Article 4 of the Convention. Accordingly, if the collision occurred due to faults of the ship-owners or

¹⁹ This matter creates a significant difference between the TCC and the Convention. The opinion in the Convention have the thought that the vessel which is being collided into should not be punished, in cases where the collision occurred due to a technical malfunction in a vessel acknowledging the collision as occurring due to an unexpected circumstance and thus all parties should bear their own losses. TCC, on the other hand, attributed the negligence to persons mentioning that a vessel could not be negligent. see TCC No. 1288 preamble, Turkish Commercial Code Draft, p. 382.

²⁰ Performing wrong maneuvers, disobeying the speed limits, etc.

²¹ Arseven, *Deniz Ticareti*, 58; Doğanay, 58.

²² Arseven, H.: "Çatmalar", *İÜHF*, 1946, Vol. XII, Iss. 2-3, pp. 695.

²³ Atamer, 203.

²⁴ Atamer, 203.

seamen of the vessels collided, the ship-owners of these vessels are liable for the losses of the vessels or the goods on board the vessels in proportion to the degree of the faults they committed. However, if it is not possible to determine this proportion or it appears that both parties have the same proportions of fault, the parties are held liable at equal proportions. The definition proposed for the Joint Negligence Collision in the TCC No. 6102 complies with the Convention. In Joint Negligence Collision, it is imperative that there is a causal link between the fault and the loss caused. If one of the vessels involved in the collision does not have any fault in the loss caused by the collision; in other words, if the loss is caused by the fault of the other vessel, then joint collision could not be mentioned legally. In this case, the collision is a single party collision.

When we consider the concrete case, it is understood that in the case, in which Armada VIP leaned against Uğurum 2, the captain arrived by his ship late, and did not take the necessary precautions about his ship, from the statements of those concerned, the official report written by the Harbor Master's Office, and the expertise report. When we accept the case as such, it is seen that the conditions for a negligent collision occurred, and it is obvious that it would direct us to a wrong opinion unless the concrete case and the collision concept are treated in all its aspects.

b) Fortuitous Collision

In the first paragraph of Article 1287 of the TCC No. 6102 and Article 2 of the convention, it is stated that “if the collision occurred due to an unexpected circumstance, a force majeure or it is unaccounted for, the

losses of the vessels collided, the people or the goods on board the vessels are borne by those who have suffered them.” As per this provision of the TCC, it is imperative an unexpected circumstance, a force majeure to occur or the reason of the collision should be unaccountable to refer to a fortuitous collision²⁵.

It is seen that there is not any difference between the “force majeure²⁶” and the “unexpected circumstance” regulated in the article, and these two elements are referred to as “unavoidable accident” in international law. The reason for these two terms to be used synonymously in practice is that it is extremely difficult and tedious to differentiate between them.

i. Unexpected Circumstance

Unexpected circumstances are events that are not possible to foresee and prevent despite utmost attention and prudence. For instance, in the case of an order from the harbor authorities to navigate with the lights off due to a state of war, if a collision occurs, this is considered as a fortuitous collision²⁷. However, a collision due to a reason that can be foreseen and prevented would not be a fortuitous collision. In order to consider cases in which a malfunction occurred at the ship, and the collision was caused by this malfunction as fortuitous collision, all maintenance and inspection should have been done on time, documented. Otherwise, a collision without taking these precautions would not be considered as a fortuitous collision; it is a negligent collision since there is a fault. It is not possible

²⁵ Sözer, *Deniz Ticareti II*, 379; Topsoy, 124.

²⁶ Only "force majeure" is used in the 1910 Brussels Convention.

²⁷ Kender - Çetingil - Yazıcıoğlu, 189.

to interpret natural events such as tides, streams, storms that are forewarned by the weather stations as unexpected circumstance. Unexpected circumstance is in question when a collision is inevitable despite taking all the necessary precaution that could be thought beforehand, which is not possible to prevent even with the utmost attention and prudence²⁸. Therefore, it is not possible to consider the concrete case under the unexpected circumstance concept. Because the storm was forewarned by the weather station. All the captains and ship-owners of the vessels present in the marina at the time of the event were informed about the situation over the radio and via announcements by the marina administration.

ii. Force Majeure

The term force majeure appears as a reason that disrupts the causal link in the collisions. Force majeure is an extraordinary event that is impossible to foresee and to counter, and that causes an absolute and unavoidable violation of a behavior pattern or liability²⁹. Force majeure is a special case of the term unexpected circumstance. It is not easy to differentiate unexpected circumstance from force majeure. If an earthquake had occurred during the berthing of a vessel, and the vessel had lost control and collided with another vessel, it is possible to refer this as a collision by force majeure. In collisions due to both unexpected circumstance and force majeure, the case is open to dispute, as it can be understood from their definitions. The force majeure causing the collisions are natural

²⁸ Aybay - Aybay - Aybay - Aybay, *Deniz Hukuku*, Aybay Yayınları, İstanbul 1998, pp. 722-723; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 2001, pp. 416.

²⁹ Tandoğan, H.: *Türk Mesuliyet Hukuku*, İstanbul, 2010, 464.

events that occur out of the vessel, such as violent storms and severe fog. In other terms, they are events that cannot be prevented by the manpower a ship-owner could control. Collisions due to inability to see the lighthouses or to hear the horns or bells due to the vision and hearing obstacles such as fog, mist and blizzard are fortuitous collisions. It is obvious that there was a violent storm in the concrete case. As it is understood from witness statements and the statements of the people working at the marina, this storm was the most violent storm for Antalya in the last 50 (fifty) years. The circumstances of the concrete case should be taken into consideration while investigating the force majeure concept. Put it differently, the event constituting force majeure is not an absolute concept but a relative one. It can be evaluated differently according to the conditions that play a role in the same case³⁰. However, in order to mention a force majeure, the collision should occur despite taking all the necessary precautions were taken³¹.

iii. Unaccountable Collision

Article 1287 of the TCC would acknowledge “unaccountable collision” as a fortuitous collision in accordance with the Convention. An unaccountable collision is a collision that contains a reasonable doubt about the existence of a fault or which party has the fault. In this type of colli-

³⁰ Algantürk Light, 51.

³¹ In 1970, in the lawsuit in which various vessels berthed including two seagoing barges of the plaintiff were inflicted damage by the Hurricane Betsy hitting the Port of New Orleans, the US Court gave a ruling that the plaintiff could not be liable for the losses since all the precautions had been taken, considering the properties of the concrete case. Topsoy, 124.

sion, the reason for the collision could not be understood from the perspectives of both parties³². Both the unaccountable collision and the reason that caused the collision could not be understood or despite understanding that it is a negligent collision, it could not be determined by which parties fault the collision was caused³³.

In the event resulted in the sinking of the Uğurum 2 boat, it is not clear, in the statements, reports and expertise reports in the court document, whether the sinking of the boat was caused only by the storm and the waves brought by the storm or by the leaning of Armada VİP vessel against Uğurum 2. Uğurum 2 was constructed in 1998, and it is obvious that there would be deformations and wears on the vessel considering the accidents it had been involved in time and the damages caused by these accidents. Although the vessel had been laid bare after the damages and modifications had been made on the vessel in April 2012, it would not be unjust to think that a wooden vessel constructed in 1998 could not show resistance to a natural event describes as the most violent storm Antalya had seen in the last 50 years. The Administrative Inquiry Report by the Antalya Harbor Master's Office dated 12.02.2015 is corroborative to our claim. Therefore, even though it is accepted that the captain of the Armada VİP vessel was faulty and thus a negligent collision had occurred, the force majeure would become a part of the case disrupting the causal link. Therefore, nobody could be held liable for the

³² Arseven, *Deniz Ticareti*, 56; Arseven, *Çatmalar*, 689; Topsoy, 124.

³³ Algantürk, *Çatma*, 61; Tekil, 421.

losses, in accordance with the inherent risk theory, and all parties would be borne the losses who had suffered them.

In the concrete case, it is not clear what the reason for the sinking of Uğurum 2 was. Also, in the court document, the fault evaluations of the parties were not performed objectively. In the expertise report, Uğurum 2 boat was not attributed any fault and the witness statements that stated the captain of Uğurum 2 had moored the vessel inappropriately for a stormy day were not taken into consideration. It was not taken into consideration that the captain of Uğurum 2 had refused to change the location and had not changed the location of the vessel, although 2 other vessels in the same location had changed their positions, as the marina attendants had warned the captain of Uğurum 2 about the location of the vessel, and the effect of this behavior on the faultiness was not investigated. Although it was possible to refer to a negligent collision, even in this condition, the fortuitous collision was considered in the court document. Besides, there is a reason that disrupts the causal link in the concrete case. Since the causality relation between the reason and the loss could not be constituted, a fortuitous collision could be accepted. If the reason for the collision could not be revealed despite all the surveys and investigations, then the collision is a fortuitous collision. In this case, the reason for the collision could not be proven by both parties, therefore the ship-owners could not be held liable, all losses are borne by the ones who have suffered them. I. e. they cannot demand any indemnification from the other party.

B) CONSEQUENCES OF THE ACCIDENT WITH REGARD TO INSURANCE LAW

At the time of the incident, it is seen that the boat named Uğurum 2 did not have the hull insurance, the club insurance and the compulsory liability insurance for passenger transportation by sea³⁴. On the other hand, Armada VİP had the hull insurance. In Turkish law, indemnification of losses of the ship-owner due to collision is only possible by assuring the vessel³⁵.

There are three types of maritime insurance, which is a type of loss insurance. These are the hull and cargo insurances that guarantee the interests of the vessel or the cargo to get through the maritime hazards safely, and the liability insurances (the Club Insurance) that guarantee the liabilities that may occur due to navigation at sea³⁶. Also, according to Article 1259 of the TCC, if passengers are transported with a vessel that had a license for carrying more than 12 passengers, the vessels should assure for the liabilities that may arise upon the death or injury of the passengers.

Hull insurance is a loss insurance that guarantees the vessel or relevant insurable interests against the hazards under the conditions that are defined in the insurance policy³⁷. However, when the Institute Time Hulls

³⁴ It is seen that most of the commercial excursion boats in the Antalya Kaleiçi Marina lack not only the obligatory liability insurance but also other insurances. This is due to the insufficient inspection of these vessels at leaving the marina area.

³⁵ Şeker, Z.: *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, İstanbul 2001, pp. 261.

³⁶ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, 2003, 13-14; Ünan S.: *İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko* (Abbr. Sorumluluk Sigortası), İstanbul 1998, pp. 8.

³⁷ Yazıcıoğlu, 14.

clause is added, the insurance bears the liabilities arising from the collision losses in Article 8 titled Collision Liability. Hull insurances to which this clause is added become a mixed insurance policy. Because a collision loss liability insurance is considered as a debits insurance, in other words, it is considered as a liability insurance as per the TCC distinction.

In the General Conditions of the Hull Insurance Policy, the subject of the hull policy is determined with the provision A.1. According to this provision, vessels or other sea or lake vehicles and their relevant insurable interests will be guaranteed under the conditions determined in the policy. It is not important that the collision is caused by the fault or neglect of the captain or other seamen. However, if the collision occurred due to an unseaworthiness that can be attributed to the ship-owner such as understaffing, the indemnification of the hull underwriter would be removed³⁸.

According to Institute Time Clauses Hulls (ITCH), the collision liability of a hull underwriter is regulated as follows³⁹: In case the insured vessel

³⁸ Ülgener, 1146.

³⁹ "8. 3/4 Collision Liability

8.1 The underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages below where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel:

8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel

8.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon

8.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon.

is in collision with another vessel, the underwriter indemnifies the assured of the three-fourths of any sum paid by the assured as the assured is legally liable by the losses defined in the policy. All the indemnifications by the hull underwriter are limited to the insurance value. The liability of the underwriter for the losses inflicted upon third parties due to collision could not exceed three-fourths of the insurance value. In case the loss exceeds this value, the amount exceeding the three-fourths is not indemnified by the hull underwriter. It is necessary that the ship must be

8.2 The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions:

8.2.1 Where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision.

8.2.2 In no case shall the Underwriters' total liability under Clauses 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision.

8.3 The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability with the prior written consent of the Underwriters.

Exemptions

8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of:

8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever.

8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels

8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel

8.4.4 loss of life, personal injury or illness

8.4.5 pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever(except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels).

insured over its real value and its value must be updated in time. Otherwise, the liability of the underwriter would decrease as the hull insurance would be regulated as an under-insurance or as the value of the ship decreases over time. The hull underwriter would be borne the three-fourths of the indemnification that would be determined according to the fault of the insured vessel, provided that it does not exceed the three-thirds of the insurance value⁴⁰. The reason for the underwriter to guarantee not the whole liability for collision losses but three-fourths of it is to ensure that the assured is more careful.

CONCLUSION

With reference to our previous explanations about the concrete case, we argue that the all fault is attributed to one party without conducting any fault investigation. The witness statements stating that the captain of Uğurum 2 had moored the boat inappropriately for a stormy day were not taken into consideration. Also, it was not taken into consideration that the captain of Uğurum 2 had refused to change the location and had not changed the location of the vessel, although 2 other vessels in the same location had changed their positions, as the marina attendants had warned the captain of Uğurum 2 about the location of the vessel, and the effect of this behavior on the faultiness was not investigated. Although it is possible, even in this condition, to refer to a joint negligence collision regulated in Article 10 of the Brussels Convention, and the parties would be liable to the degree of their faults, the single party collision term was

⁴⁰ Ülgener, 1145.

referred to without considering objective criteria and all liability was attributed to the vessel named Armada VİP. It is seen that the vessel named Uğurum 2 did not have a hull insurance. The value calculations conducted in the expertise report, based on the previous insurances and similar vessels, disregarding the physical conditions of the Uğurum 2 vessel, are incorrect. Although the actual value of the vessel needed to be calculated and an indemnification amount needed to be determined according to a proportion principle, the calculated indemnification amount and the exceeding of the three-fourths ratio is wrong in our opinion. Besides, fortuitous collision provisions would apply to the concrete case. If the collision had occurred without the faults of the parties (if it is a fortuitous collision), the loss caused would not fall under the hull insurance indemnification as collision liability was not born.

BIBLIOGRAPHY

Algantürk Light, D.: *Denizde Çatma Hukuku*, İstanbul 2011.

Arseven, H.: *Deniz Ticaret Hukuku Dersleri*, İstanbul 1961.

Arseven, H.: “Çatmalar”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 1946, Vol. XII, Iss. 2-3, pp. 681 etc.

Atamer, K.: “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 2011, Vol. XXIV, Iss. 1-2, pp. 175 etc.

Aybay, G. - Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, *Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu*, Ankara 1983.

Aybay A. – Aybay A. – Aybay R. – Aybay G.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.

Damar, D.: “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, Vol. I, İstanbul 2010.

Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, Vol. III, Ankara 1979.

Eriş, G.: *Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990.

Göğer, E.: “Haksız Fiilden Borçların Tabi Olduğu Kanun”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1966, Vol. 22-23, Iss. 1-4, pp. 451 etc.

Göğer, E.: “Denizde Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafları”, *Adalet Dergisi*, Vol. 57, 1966.

Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1935.

Göknil, M. N.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Çatma ve Kurtarma Yardım*, İstanbul 1958.

Gültekin, G.: “Deniz Hukuku, Kurtarma, Çatma, Yardım”, Prof. Dr. Cemil Birsen’den Ayrı Bası, İstanbul 1939.

Hırş, E.: *Ticaret Hukuku Dersleri*, İstanbul 1948.

Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi*, Vol. I, Ankara 1971.

Kender, R. – Çetingil, E. – Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2014.

Okay, S.: “Çatmalarda Kanunlar İhtilafı”, A. E. Arsebük’e Armağan, Ankara 1958.

Sözer, B.: Deniz Ticareti Hukuku, Vol. II, İstanbul 2016.

Şeker, Z.: Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001.

Tandoğan, H.: Türk Mesuliyet Hukuku, İstanbul 2010.

Tekil, F.: Deniz Hukuku, İstanbul 2001.

Topsoy, F.: Çatma Hukuku, İstanbul 2017.

Ülgener, F.: “Çatma Sebebiyle Karşı Gemiye Verilen Zararlar ile İlgili Olarak Sigorta Himayesi ‘RDC Klozu’” Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007 (Ref. Çatma).

Ünan S.: İsteğe Bağlı Genel Sorumluluk Sigortasında Riziko, İstanbul, 1998 (Ref. Sorumluluk Sigortası).

Yazıcıoğlu, E.: Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003.