



# TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ BAĞLAMINDA DENİZ SİGORTALARI

## MARINE INSURANCE IN THE CONTEXT OF HISTORICAL DEVELOPMENT PROCESS

İlknur ULUĞ CİCİM<sup>1</sup>

### Öz

Deniz ticaretinde olası denizcilik rizikoları donatanlar açısından ağır sorumluluklara yol açmaktadır. Donatanlar denizde karşılaşılabilecekleri tehlikelere karşı sorumluluklarını sigorta sistemi sayesinde teminat altına alabilmektedirler. Sigorta türlerinin ilk örneklerinden olan deniz sigortaları çok eski dönemlerden beri deniz ticaretinde öncü olan ülkelerin uygulamaları sonucunda günümüze kadar gelişerek gelen bir sigorta türüdür. Türkiye'deki düzenlemeler esas itibarıyla batı hukukunun etkisi altındadır. Günümüzde uygulanan başlıca deniz sigortası türleri tekne sigortası, yük sigortası, kulüp sigortası ve zorunlu mali sorumluluk sigortası şeklindedir. Eski Türk Ticaret Kanunu'nda (1956) deniz sigortaları özel olarak düzenlenmekteyken, yeni Türk Ticaret Kanunu'nda (2011) bu konunun genel kurallara tabi bir sigorta türü olarak düzenlendiği görülmektedir. Bu şekildeki bir düzenleme deniz sigortaları bakımından bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Sorunların ortaya konulması ve çözüm arayışı çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

**Anahtar kelimeler:** Sigorta hukuku, deniz sigortaları, riziko, deniz sigorta türleri

### Abstract

Possible maritime risks in maritime trade lead to heavy responsibilities for the shipowners. Shipowners can insure their responsibilities against the dangers they may encounter at sea, thanks to the insurance system. Marine insurance, which is one of the first examples of insurance types, is a type of insurance that has developed until today as a result of the practices of countries that have been pioneers in maritime trade since ancient times. Regulations in Turkey are mainly under the influence of western law. The main types of marine insurance applied today are hull insurance, cargo insurance, club insurance and compulsory liability insurance. While marine insurance was specifically regulated in the old Turkish Commercial Code (1956), it is seen that this issue was regulated as a type of insurance subject to general rules in the new Turkish Commercial Code (2011). Such an regulation also brings some problems in terms of marine insurance. Putting forward the problems and seeking solutions are the subject of the study.

**Keywords:** Insurance law, marine insurance, risk, marine insurance types

---

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı,  
Orcid: [0000-0002-5419-8302](https://orcid.org/0000-0002-5419-8302)

## GİRİŞ

Deniz taşımacılığı sağladığı kolaylıklar ve diğer taşımalara nazaran üstünlükleri göz önünde bulundurulduğunda, tarihin ilk zamanlarından beri, tacirler tarafından tercih edilen bir taşıma yöntemi olduğu görülmektedir. Ancak bu taşıma yönteminin kolaylıkları ve üstünlüklerinin yanı sıra bazı tehlikeler de barındırıyor olması, deniz ticaretiyle ilgisi bulunan tacirleri ilk zamanlarından itibaren tehlike risklerini dağıtacak yöntemler aramaya itmiştir. Bu yöntemler zaman içerisinde gelişerek günümüz sigortacılığının temelini oluşturmuştur. Deniz sigortaları diğer sigorta türlerine de örnek olmuştur (“Deniz sigortası, deniz münasebatının çok ehemmiyetli bir rüknüdür. Deniz sigortası olmasaydı, deniz ticareti bu günkü inkişafını bulamazdı. Çünkü birçok kimseler deniz muhataralarından koruyacak böyle bir çare olmasaydı denizciler Donatanlık mesleğini yapmakta, mallarını Deniz tarikile sevketmekte tereddüt edeceklerdi. Deniz Sigorta mukavelesi, alelumum Sigorta aktinin bir nevidir”, Bkz. Göknil Mazhar Nedim, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1946, s.370.). Bu nedenle tarihsel gelişim sürecini incelemek günümüzdeki sigortanın esaslarını kavrayabilmek açısından önem arz etmektedir.

Deniz Ticaret Hukuku'nun doğuş sebepleri aynı zamanda bu hukuk dalının özelliklerini de oluşturmuştur. Deniz ticaretine özgü kurumlar denizciliğin özelliklerine göre şekillenmiştir. Bu kurumlardan birisi de deniz sigortalarıdır. Dolayısıyla deniz sigortası, deniz hukukunun çok önemli bir parçası olmuştur.

## I. TARİHSEL GELİŞİM

### A. BATI'DAKİ GELİŞMELER

Sigortanın tarihi gelişimine bakıldığında, tekrar etmek gerekirse, ilk önce deniz sigortalarının ortaya çıktığı görülmektedir. Bunun sebebi, deniz taşımacılığının önem kazanması ve deniz rizikolarının özellikli halleridir. Bu nedenle Deniz Sigorta Hukuku deniz ticaretinin gelişmesine bağlı olarak ihtiyaçlara cevap verecek şekilde gelişme göstermiştir (Kender/Çetingil, s. 231.).

Denizdeki rizikoların baştan beri var olması, deniz sigortalarının uluslararası ticari faaliyetler kadar eski bir geçmişe sahip olduğu düşüncesini öne çıkarmaktadır. Deniz sigortalarının ilk kökeni tartışmalı olmakla birlikte, otoriteler tarafından Antik Yunan ve Roma çağında bir uygulamaya rastlanmadığı açıklanmaktadır. Bununla birlikte, deniz yolculuğu esnasında ortaya çıkacak zararlara karşı korunma ihtiyacının ilk uygarlıklara değin uzandığı bir gerçektir. Bu bağlamda Fenikeli, Antik Yunanlı ve Romalıların kredi veya karşılıklılık esasına dayanan çeşitli tehlike birliktelikleri ile denizcilik rizikolarının bir kısmına karşı kendilerini korudukları bilinmektedir (Karaaslan Oktay, Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.279-280, Çelik Partal Elif, Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı, Ankara, 2021, s.22.).

Deniz ticareti alanında bilinen ilk tehlike birlikteliği, M. Ö. 900'de Rodos Kuralları ile düzenlenmiştir (İzveren/ Franko/ Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Ankara,1994, s.408, Yazıcıoğlu, s.4.). Bu kurallar, günümüzdeki **müşterek avarya** kurumunun da kaynağı durumundadır. Bu kurallarla geminin ve yükün deniz tehlikesinden kurtarılması amacıyla denize mal atılmasından ileri gelen zararların gemi ve yük maliki arasında paylaşılacağı kabul edilmekteydi (Kender/Çetingil, s.231, Yazıcıoğlu, s. 5.).

Deniz ticaretinin risklerine karşı teminat gereksinimi, tehlike birlikteliklerinden başka, dolaylı olarak **deniz ödücü sözleşmesi** ile karşılanmıştır. Milattan önceki yıllarda deniz ticaretinin risklerine karşı kullanılan bu yöntem kullanılmıştır. Deniz ödücü (bottomrybond), gemi malikinin yolculuğu gerçekleştirmek için, geminin altını (bottom) yani teknesini (hull) teminat göstermek suretiyle, ödünç para aldığı bir sözleşme türüdür (Çelik Partal, s.

23, İzveren/ Franko/ Çalık, s. 409.). Bu sözleşme ile gemi sahibi, geminin sağ salim varma limanına ulaşması halinde, aldığı ödünç parayı kararlaştırılan faiziyle birlikte geri ödemeyi taahhüt etmektedir. Burada bir miktar faiz kararlaştırılmasının sebebi, ödünç verenin parasını belirli bir süre kullanamamasının yanında, deniz yolculuğu boyunca rizikoyu üzerinde taşıyor olmasından kaynaklanmaktadır. Taşıma esnasında eğer gemi batarsa veya yolculuk başka bir sebepten dolayı başarısız olursa, deniz ödünçü gemi malikinde kalmaktadır. Bu sözleşmenin (deniz ödünçü sözleşmesinin), zaman içerisinde daha da geliştirilerek, modern sigorta sistemine dönüştüğü ifade edilmektedir (Karşıt görüş için bkz. Yazıcıoğlu, s. 6,8.).

**İtalya’da** 1230 tarihli Kanun’la tefecilik ve tefeci faizinin yasaklanması, deniz ödünçü sözleşmesi ve faizinin de bu yasak kapsamına dâhil edilmesi, deniz ödünçü uygulamasının ortadan kalmasına neden olmuştur (Bu kanun Papa IX. Gregor döneminde (1227-1241) yürürlüğe konulmuştur.). 14. yüzyılın başlarında denizcilik rizikolarını üstlenenin borçlu olarak yer aldığı ödünç ya da satış sözleşmesi şeklinde sözleşmeler akdedilmiştir. Ödünç sözleşmesinde mal ya da gemi bedeli kadar bir miktar; satış sözleşmesinde ise, mal ya da gemi bedelinin birlikte borçlandığını beyan ve ikrar eden taraf, borcunu geminin salimen yolculuğu tamamlayamaması şartıyla ödeme yapmayı taahhüt etmekteydi. Geminin yolculuğu tamamlaması halinde ise, sözleşmenin geçersiz sayılacağı kararlaştırılıyordu. Denizcilik rizikolarının üstlenilmesinin karşılığı olarak ya önceden belirli bir miktar ödeme yapılmakta ya da ödeme yapılacağı önceden taahhüt edilmekteydi. Bu tür sözleşmelerin gerçek sigorta sözleşmesi olarak kabul eden baskın görüş, deniz sigortalılarının 14. yüzyılın ilk yarısında ortaya çıktığı şeklindedir ( Yazıcıoğlu, s.7, Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, s.2, Deniz sigortalılarının 15. yüzyıla kadar kayda değer bir gelişme göstermediği şeklindeki karşıt görüş için ayrıca bkz. Karaarslan,s. 281.).

İtalya’nın Cenova, Pisa, Floransa ve Venedik kentlerinde, 15. yüzyılda, sigorta kurumunun deniz taşımacılığı alanında uygulandığı görülmüştür. Deniz taşımacılığının yaygınlaşmasıyla İtalya’da uygulanan kurallar, Avrupa ülkelerinde de uygulanmaya başlanmıştır. 1432 tarihinde Brugge’de Sigorta Heyeti (Chamber of Insurance) isimli bir sigortacılık merkezinin kurulduğuna, Barselona’da ise, gemilerin ilk kez sigortalandığına ilişkin kayıtların bulunduğu belirtilmektedir. Aynı yüzyılda, İtalya’da ticari rizikolara karşı uygulanan sigortalama usullerini Lombardiyalılar İngiltere’de de devam ettirmişlerdir. Bununla birlikte, bir süre sonra, İngiltere’nin dış ticaretinin tekrar İngilizlerin hâkimiyetine geçmesiyle Lombardiyalıların deniz ticareti ve sigortacılık alanlarındaki faaliyetleri sona ermiştir (Çelik Partal, s.23,Salih Atalay,” İngiliz Deniz Sigortalıları Hukukunun Tarihçesi ve Bugünkü Sigorta Müesseseleri, Adalet Dergisi, 1957S.12, s.578-585.)

**İngiltere’de** 1600’lü yılların sonunda, günümüzde halen deniz sigortalıları açısından kilit bir rol üstlenen, Lloyd’s (Society of Lloyd’s / Lloyd’s of London) kurulmuştur. Kurumun tarihçesi 1688 yılına kadar uzanmaktadır. Bu yıllarda, tacirler, bankacılar, denizciler ve sigortacılar Londra’nın Tower sokağında yer alan, Edward Lloyd’a ait kahvehanede (Lloyd’sCoffee House) bir araya gelerek, deniz sigortalılarına ilişkin hükümleri gayri resmi olarak hazırlamışlardır. Lloyd’s konum olarak Thames Nehri yakınlarında ve ticari hayatın canlı olduğu bir yerde bulunduğu için zaman içinde deniz sigortalılarının yapıldığı bir merkez haline almıştır. Edward Lloyd tarafından, 1696 yılında, toplamda 76 sayı olmak üzere, gemi yoluyla teslimat ve buna benzer meseleleri içeren “Lloyd’s News” gazetesi yayınlanmıştır. Gazetede Parlamento’yu eleştiren bir yazı yayınlanması üzerine, Lordlar Kamarası tarafından, düzeltme yayını emredilmiş ve bu emre boyun eğmeyen Edward Lloyd, gazeteye son vermiştir. 1712 yılında Lloyd’un ölümü üzerine mirasçıları, gemi taşımacılığına ilişkin bilgiler içeren belgeleri dağıtmaya devam etmişler ve 1726 yılında“Lloyd’sList” adını verdikleri gazeteyi yayınlamışlardır. İlk başlarda genel kapsamlı bir belge olan bu gazete, ilerleyen dönemlerde, deniz yoluyla taşımacılık açısından güvenilir bir belge haline gelmiştir.

Bu süreçte, Lloyd's tekne sigortaları alanında dünya çapında hâkimiyet elde etmeye başlamış ve bu hâkimiyetini günümüze kadar sürdürmüştür. Kendine özgü bir sigorta kuruluşu olan Lloyd's -asında bir sigorta şirketi olmayıp- sigorta teminatı veren şahısların oluşturduğu bir birliktir. Lloyd's'un en belirgin özelliği üyelerinin tüm varlıkları ile sorumluluk taşımaları ve hiçbir zaman sigortalı ile doğrudan bir ilişki kuramamalarıdır (Karaaslan, s.284-285,AlgantürkLight Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2006, s.3-4, Yazıcıoğlu ve Şeker Öğüz,s.4, Cahit Nomer Cahit/YunakHüseyins, Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul 2000, s.41-46, Çelik Partal, s. 23.).

## B. TÜRKİYE'DEKİ GELİŞMELER

**Türkiye'de** sigortacılık faaliyetleri **Osmanlı Döneminde** 19. yüzyıl sonlarında başlamıştır. Deniz sigortalarının ilk kez 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Humayunu'nun 11. faslında yer alan hükümlerde düzenlendiği görülmektedir. Bu hükümler başlangıçta uzun süre kara sigortaları hakkında da uygulanmış, daha sonra Ticaret-i Bahriye Kanunu'nun 3. Eki olarak 25 maddelik bir kanunla kara sigortaları düzenlenmiştir.

**Cumhuriyet Döneminde** hukuk reformu kapsamında Ticaret-i Bahriye Kanunu zamanla gelişen ihtiyaçlara cevap veremediğinden dolayı Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri tercüme edilmek suretiyle hazırlanan 1140 sayılı Ticaret Kanunu'nun (1929) ikinci kitabı olarak Deniz Ticaret Kanunu yürürlüğe konmuştur. Ancak 20. Yüzyılda gemicilik tekniğinin gittikçe artan bir hızla gelişmesi karşısında 1897 tarihli Alman Kanununun tercümesi olan bu kanun, çok eski metindi. Diğer yandan uluslararası birliğe varılmış anlaşmalar da yapılmaktaydı. Türkiye'de deniz ticaret hukukunu bu kurallara uydurmak zorundaydı. İşte bu sebeplerle 1956 yılında uluslararası deniz hukukunun esaslarına uygun hale getirme ihtiyacı doğdu. Bu bağlamda Ticaret Hukuku kapsamında kalan Sigorta Hukuku, Alman Deniz Ticaret Hükümleri örnek alınarak ve genel olarak gözden geçirilerek (yenilenmesi sonucu) eski Türk Ticaret Kanunu'nun (1956) Beşinci Kitabında düzenlenmiştir (m. 1263-1458). Bu kitabın içerisinde deniz sigorta hükümleri Beşinci Fasıll' da özel olarak "Deniz Rizikolarına Karşı Sigortalar" başlığı altında 1339-1459 maddeleri arasında düzenlenmiştir (m. 1339-1459) (6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (RG: 9.7.1956—9353); Kender/Çetingil,s. 3-4.).

**Günümüzde** yeni Türk Ticaret Kanunu (2011) yürürlükte (6101 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (RG: 14.2.2011—27846) ). Kanun önce Deniz Ticareti hükümlerini Beşinci Kitapta (m. 931—1400) daha sonra Sigorta Hukuku hükümlerini Altıncı Kitapta (m. 1401—1520) düzenlemektedir. Sigorta Hukuku hükümleri genel ve özel hükümlerden oluşmaktadır. Özel hükümler "zarar sigortaları" ile "can sigortalarına" ilişkindir. Yeni kanunda deniz sigortalarına özgü, özel hükümleri bulunmamaktadır. Dolayısıyla yeni Türk Ticaret Kanunu'nun eski kanundaki kara ve deniz sigortaları ayrımı kaldırması karşısında deniz sigortalarına Sigorta Hukuku'nun genel hükümlerin uygun düşen hükümlerinin uygulanacağı kanaatine varılmaktadır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda denizcilik rizikolarına karşı sigortanın düzenlenmemiş olması, Sigorta Hukuku Kitabı'na ilişkin Genel Gerekeç'sinde (paragraf 214), "*Kaynakları değişik olan deniz ve kara sigortalarında, farklı sistemlerin bir araya getirilmiş olması 6762 sayılı Kanun'da anlaşılması güç bazı farklılıkların doğmasına neden olmuştur. Çoğu kez 6762 sayılı Kanun'da aynı nitelikteki hükümler deniz rizikolarına karşı sigortalarla mal sigortalarında farklı düzenlemeler getirmiş, aynı nitelikteki hükümlerin birinde emredici diğerinde yedek hukuk kurallarına bağlanmıştır. Diğer taraftan deniz rizikolarına karşı sigortalar uluslararası kurallar çerçevesinde yürütüldüğünden Kanunun konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmı günümüzde ölü hüküm haline gelmiştir. Bu sebeple deniz sigortalarına ilişkin hükümler Kanundan çıkarılmıştır.*" şeklinde açıklanmaktadır. Bu açıklamadan kanun

koyucunun deniz sigortalarına ilişkin özel bir düzenleme yapmaktan bilinçli olarak kaçındığı anlaşılmaktadır (Alman Hukuku'nda Alman Sigortaları Sözleşmeleri Kanunu hükümlerinin deniz sigortalarına uygulanmayacağı açıkça hükme bağlanmıştır. Kaynak Alman Hukukunda, Deniz Sigortalarını düzenleyen Genel İşlem Şartları adeta deniz sigortaları kanunu gibi işlev görmektedir. Bkz., Şeker Öğüz Zehra, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Yük Sigortaları, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu, İstanbul 23 Mart 2012, s.115-116. ). Çünkü genel hükümler ile zarar sigortalarına ilişkin tüm emredici kurallar (TTK m. 1452 ve m. 1486) bu sigortalar hakkında da uygulanacaktır ( Deniz sigortalarının genel hükümler ve zarar sigortaları hakkında hükümlere tâbi olmasının isabetli olmadığı; denizcilik rizikolarının karada gerçekleşebilecek rizikolardan farklı olduğu, deniz sigortalarında sözleşen tarafların da kural olarak eşit pazarlık gücüne sahip bulunduğu, ayrıca her ülkede deniz sigortacılığı uygulamasının uluslararası uygulamaya uyum sağlamak zorunda olduğu şeklindeki eleştiri için bkz. Emine Yazıcıoğlu, Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Sigorta Hukuku Kitabındaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler, Sigorta Hukuku Dergisi, Yıl: 2005, Özel Sayı:1,s. 81.) Böylece kanun koyucunun aynı ve benzer hükümleri tekrardan kaçındığını söyleyebiliriz. Ancak deniz sigortalarını kara sigortalarından farklı kılan özelliklerini dikkate alarak deniz sigortaları hakkında—zarar sigortalarına ilişkin hükümler kapsamında—özel düzenleme getirilmesi yerinde olacaktır. Bu özel düzenlemede, temel ilkeler dışında emredici hükümlere yer verilmemesi de gerekmektedir.Ayrıca Türk deniz sigortacılığının uygulamasının uluslararası uygulamaya uyum sağlayabilmesine imkân verecek şekilde sözleşmeözgürlüğü ilkesini benimsemesi ve korunması gerekmektedir. Pozitif hukukumuzda göre “sözleşme hürriyeti” Anayasa'nın temel kuralı ile güvence altına alınmıştır (m. 48) (.2709 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (RG: 9.11.1982—17863 mükerrer)). Buna dayalı olarak Türk Borçlar Kanunun'da sözleşme özgürlüğünün şekil ve içerik bakımından düzenlenmekte olduğunu göz önüne almak gerekmektedir (m. 12, 26—27) (6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu (RG: 11.1.2011—27836)).Zira yeni Türk Ticaret Kanunu (2011) kendisini Türk Medeni Kanun'un (4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu (RG: 22.11.2001—24607)) ayrılmaz bir parçası saymakta (m. 1) ve Türk Borçlar Kanunu Türk Medeni Kanunu'nun beşinci kitabı olduğunu kabul ederek onun tamamlayıcısı olduğunu belirtmektedir (m. 646). Dolayısıyla sözleşme özgürlüğüne ilişkin hükümler deniz sigortaları için bir kaynak niteliğindedir.

## II. DENİZ SİGORTASI KAVRAMI

Tarihsel gelişim de etkisiyle başlangıçta sigorta sözleşmeleri, rizikonun türüne göre, kara ve deniz sigortaları olarak iki gruba ayrılmaktaydı. Deniz sigortalarını düzenleyen kanunların çoğu 20.yüzyılın başlarında düzenlenmeye başlamıştır.

1906 tarihli İngiliz Deniz Sigorta Kanunu (Marine Insurance Act) bu kanunların ilki konumundadır. Bu kanunda kanun koyucu sigorta sözleşmelerini daha çok deniz sigortaları üzerinden Marine InsuranceAct ile açıklamak eğilimindedir. Kanunun birinci maddesinde deniz sigorta sözleşmesi “...sigortacının sözleşmede kararlaştırılan şekilde ve çerçevede, sigorta ettireni denizden kaynaklanan zararlara, diğer bir ifadeyle deniz yolculuğu ile bağlantılı olan kayıplara karşı himaye altına alan sözleşmedir.” şeklinde tanımlanmaktadır (Marine InsuranceActbütün deniz sigortası konularını içermektedir. Bu kapsamda tekne sigortaları, yük sigortaları, navlun sigortaları ve mali sorumluluk sigortaları yer almaktadır, Ülgener Fehmi, Deniz Sigortacısının Sorumluluğu- CausaProxima-, Der Yayınları, İstanbul 2021, s. 43, Acar Serdar, Kulüp Sigortası, İstanbul 2008, s.14-15.).

Deniz sigorta sözleşmesi eski Türk Ticaret Kanunu'nun (1956) Beşinci Kitabı'nın “Denizcilik Sigortalarına Karşı Sigortalar” başlıklı Dördüncü Faslı'nda (m. 1339) ve bu kanunun kaynağı olan Alman Ticaret Kanunu'na (HGB) (m. 788) “deniz sigortaları, gemi ve

*yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin para ile ölçülebilir menfaatlerinin teminat altına alındığı sigortalardır*” şeklinde tanımlamaktadır (Yazıcıoğlu Emine, Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003, s.3.). Denizcilik rizikosunun tanımı bütün hukuk çevrelerinde benzer olmakla beraber, en isabetli olanı Alman Hukukundaki tanımdır. Bu tanım kapsamında denizcilik rizikoları, denizde seyirle bağlantılı olan her türlü rizikolardır. Bunlar sadece taşımaya ait olmayıp; gemi ve yük bir uğrama limanında buldukları sırada veya yükleme veya boşaltma yapılırken de ortaya çıkabilen rizikolardır. Bu bağlamda, denizcilik rizikoları denizde seyri sefere mahal olarak veya ekonomik bakımdan ilgili olan rizikolardır (KenderRayegan/ ÇetingilErgon, Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 2003, s.231-232.).

Denizcilik rizikolarına karşı sigortaların **önemli özelliği**, bu sigorta türünde sigorta edilen **rizikonun genelliği prensibinin** geçerli olmasıdır. Bu prensibe göre, sigorta sadece münferit birtakım rizikolara değil, kanunda ve genel şartlarda sayılanlar dışında kalan ve yolculuk sırasında karşılaşılabilecek tüm rizikolara karşı güvence sağlanmaktadır. Deniz rizikolarına karşı sigortanın **diğer bir özelliği**, sigorta tazminatının sadece, sigorta konusu menfaatin doğrudan doğruya zarar uğraması halinde değil, zararın bir hukuk kuralından yararlanılarak sigortalı menfaate yansıtılabildiği hallerde ödenmesidir ( Arkan Sabih, Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu, Sigorta Hukuku Dergisi, C.I, S.2, Ankara 1982, s.157.).

Denizcilik rizikoları ile bunlara karşı sigorta edilen değerlerin nitelikleri, tüm ülkelerde deniz sigortaları kapsamında özel kurullarla tanzim edilmektedir. Deniz ticaretine mahsus olan müşterek avarya ve kurtarma yardım gibi müesseseler de, sigortacının durumunun belirlenmesi deniz sigortalarının özelliğine göre değişmektedir (Kender/Çetingil, s. 231-232.).

Deniz sigorta hukukunun **başka bir özelliği** ise, kanundan ayrı genel şartlarla düzenlenmiş olmasıdır. Deniz sigortası sözleşmelerine eklenen şartlar (Enstitü Klotları) Londra Sigorta Enstitüsü tarafından düzenlenmiş ve değişen ihtiyaçlara göre zaman içinde geliştirilmiştir. Diğer ülkelerde olduğu gibi bizim ülkemizde de deniz sigorta hukuku bu şartların etkisi altındadır (Deniz sigortalarına uygulanan milletlerarası klotlar için bkz.,Ülgener, s.70-71.Kender/Çetingil, s.232.).

Denizcilik rizikolarına ilişkin sigortalar ile "geminin, yolcuların, yükün ve navlunun" maruz kalabileceği rizikolara karşı sigorta himayesi sağlanması amaçlanmaktadır. Bu rizikoların başlıca örnekleri meteorolojik olaylar, geminin batması, karaya oturması ve denizle ilgili kazalar, gemi yangını, korsan saldırıları, kötü niyetli davranışlar şeklinde sıralanabilir. Dolayısıyla bu sigorta türü, gemiye gelen hasarları ya da geminin tamamen kaybedilmesi halinde ortaya çıkan zararı, navlun zararı, yüke gelen zararları, yolcuya gelen bedensel zararları ve yolculuğun tamamlanamaması sebebiyle "mahrum kalınan kârı" kapsamaktadır.

### III. DENİZ SİGORTALARINDA RİZİKO

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda (2011) deniz sigortasının tanımına açıkça yer verilmemiş olsa da eski Türk Ticaret Kanunu'nun (1956) 1339'uncu maddesindeki menfaat tanımından yararlanmak mümkündür. Bu eski hükümde, "*Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu menfaatini sigorta ettirebilir.*" denilmektedir. Sigortacı sigortanın devamı boyunca geminin veya yükün maruz buldukları bütün rizikoları yüklenmektedir. Bu bağlamda denizde fırtına, çatışma, sığığa oturma, batma, kayaya bindirmek, sabit veya seyyar bir cisme çarpma, korsanlık, denize mal atılması, gemiadamlarının ihmali, baratarıya, deprem, yanardağ gibi olaylar deniz rizikolarını oluşturmaktadır.

Eski Türk Ticaret Kanunu'nun (1956) 1340'ıncı maddesinde deniz rizikoları karşısında sigorta edilebilecek başlıca menfaatler ise; gemi, inşa halindeki gemi, gemide taşınan yük, geminin işletilmesi ile hak kazanılan ücretler (navlun ve yolcu taşıma ücreti, hizmet ücreti) ve bu kazançlar üzerinden hak kazanılan komisyonlar, müşterek avarya halinde ödenmesi gereken olan paylar, deniz ticareti ile uğraşan kişilerin faaliyetleri kapsamında oluşacak sorumlulukları, sigortacının üstlendiği risk (reasürans) şeklindedir.

Kanundaki tanıma göre sigorta sözleşmeleri, sözleşmede ön görülen riziko hallerinin meydana gelmesi halinde sözleşme ile sigorta himayesi altına alınan menfaatte meydana gelen zararın karşılanması esasına dayanmaktadır. Bu çerçevede bir sigorta ilişkisinden söz edebilmek için rizikonun mevcudiyeti esaslı unsurdur. Riziko *“gerçekleşip gerçekleşmeyeceği belli olmayan, ancak gerçekleşmesi halinde zarar veya diğer bir ekonomik ihtiyaç doğuran olay”* olarak tanımlanmaktadır (Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, Sigorta Hukuku, İstanbul 2021, s.74-75.)

Bu tanımlar çerçevesinde denizcilik sigortalarında da sigorta himayesi altına alınan menfaatte (gemi, yük, navlun vb.) meydana gelen her türlü zarara karşı teminat sağlanmamaktadır. Hangi rizikoların, hangi şekillerde meydana gelmesi halinde sigortateminatı sağlandığı ve hangi hallerin hariç tutulduğu sigorta sözleşmesinde yer alan özel şartlar ve sözleşmede atıf yapılan genel şartlar ile belirlenmektedir.

Deniz rizikoları eski Türk Ticaret Kanunu'nda (m. 1379) rizikonun niteliği ve başlıca riziko türleri;

*“Aşağıdaki hükümler veya mukavele ile başka bir esas kabul edilmemiş ise sigortacı sigortanın devamınca geminin veya yükünün maruz buldukları bütün rizikoları yüklenir.*

*Sigortacı bilhassa şu rizikoları yüklenir*

1. *Üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile su alma, karaya oturma, parçalanma, yanma batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama ve saire gibi tabii hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek rizikoları;*
2. *Harb ve amme tasarruflarından doğabilecek rizikoları;*
3. *Sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirlerkonma rizikosu;*
4. *Hırsızlık ile deniz haydutluğu yağma ve diğer zorbalık rizikoları;*
5. *Yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları 998 - 1001 inci maddelerle 1214 üncü madde hükümleri gereğince deniz ödününe karşı rehnetmek yahut aynı maksat için mallar üzerinde satmak veya kullanmak suretiyle tasarruf etmek rizikosu;*
6. *Sigorta ettirilmiş şey için bir zarar doğmak şartıyla gemi adamlarından birinin yolsuzluğu veya kusuru rizikosu;*
7. *Çarpışma neticesi sigortalının; doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa ika edilen zararı tazminemeçbur olmak suretiyle bilvasıta zarar görmüş olması arasında bir fark gözetilmeksizin, gemilerin çatması rizikosu.”* Şeklinde düzenlenmekteydi.

Bu eski düzenlemeden yararlanılarak deniz rizikoları üç guruba ayrılabilir (İzveren/ Franko/ Çalık, s.425-426.): 1) Doğal olaylardan kaynaklanan rizikolar (batma, gaiplik, karaya oturma, çatma, yangın, patlama, fırtına gibi olaylar); 2) Gemi adamlarının kusurlarından kaynaklanan rizikolar (deniz kirlenmesi, enkaz kaldırma, kurtarma ve yardım, baratarıya, yükleme ve boşaltma esnasında ortaya çıkan rizikolar); 3) Üçüncü şahıslardan kaynaklanan rizikolar (korsanlık, deniz haydutluğu, hırsızlık vb.). Deniz rizikolarının niteliklerini bu gruplandırmaya dayanarak açıklamak mümkündür.

#### IV. DENİZ SİGORTASININ TEMEL TÜRLERİ

Sigorta sözleşmeleri ihtiyacın karşılanması kistasına göre, meblağ sigortaları ve zarar sigortası olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Zarar sigortalarında sigortacı, teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigorta ettiren (veya sigortalının) uğradığı zararı tazmin etmeyi üstlenmektedir ( Bir zarar sigortası, aktifin azalması veya artması olasılığının ortadan kalkmasını karşılıyorsa aktif zarar sigortası, malvarlığının pasifinin ortaya çıkmasını veya artmasını karşılıyorsa pasif sigortası olarak adlandırılmaktadır. Yazıcıoğlu/Şeker Ögüz, s. 84-85.)

Deniz sigortalarında sigortacı, geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati bulunan kimsenin bu menfaatini helale uğratan bir tehlikenin meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi taahhüt eder. Buna göre deniz sigortaları, ihtiyacın karşılanması kistası esas alınarak yapılan ayırımında zarar sigortası grubunda yer almaktadır. Dolayısıyla zarar sigortasının temel ilkeleri deniz sigortalarına da uygulanacaktır (Yazıcıoğlu, s.13.).

Deniz sigortalarının dört temel türü aşağıda belirttiği gibidir (Yazıcıoğlu, s.13-14):

1. Tekne sigortası, geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı bir sigortayı.
2. Yük sigortası, yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı sigortayı,
3. Kulüp sigortası (P&I Sigortası), denizde seyrüsefer ile bağlantılı ortaya çıkabilecek sorumlulukların teminat altına alındığı mali sorumluluk sigortasını,
4. Deniz yolu ile zorunlu yolcu mali sorumluluk sigortası, yolcu taşımalarından doğan zorunlu mali sorumluluk sigortasını ifade etmektedir.

##### A. TEKNE SİGORTASI

Tekne sigortası, teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda geminin ziya veya hasara uğraması ya da malikin hakimiyet alanından çıkması nedeniyle gemi malikinin malvarlığının aktifinde meydana gelecek azalmaya karşı teminat sağlayan sigortadır. Tekne sigortası, bir zarar sigortası olması nedeniyle kural olarak sigortalı gemiye ve bu gemide bulunan mallara verilen zararlarla sınırlıdır. Ancak tekne sigortası kapsamında sorumluluk teminatı verilmek suretiyle, sigortacı sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna yol açan olaylar sonucunda, zarar gören üçüncü şahsın tazminat talebine karşı himaye sağlar. Bu özelliği dikkate alındığında tekne sigortası hem aktifin azalması hem de pasifin artması şeklinde ortaya çıkan zararları teminat altına alan karma sigorta türüdür. Bu bağlamda tekne sigortasının sorumluluk teminatı, çatmadan doğan sorumluluk ve geminin payına düşen müşterek avarya borcu ve kurtarma ücreti ve bazı zorunlu masraflardır (Yazıcıoğlu, s.16, Algantürk\_Light Didem, Sorumluluk Teminatları, Yeni Türk Ticaret Kanununda Deniz Sigortaları, Sempozyum 23 Mart 2012, s.97, Çelik Partal, s.21-23.).

Tekne sigortasına eski Türk Ticaret Kanunu'nun deniz sigortaları hakkındaki 1339—1459 maddeler arasındaki hükümler uygulanmaktaydı. Ancak yeni Türk Ticaret Kanunu'nda özel düzenleme bulunmadığı için günümüzde zarar sigortalarının alt grubunda yer alan ve bir mal sigortası türü olan tekne sigortalarına Genel Hükümler (m. 1401-1452) ile mal sigortalarına ilişkin (m. 1453-1472) hükümler uygulanacaktır. Deniz sigortalarının TTK'da özel olarak düzenlenmemiş olması, tekne sigortası sözleşmelerinin uygulanmasında olumsuzluklara yol açan önemli bir eksikliklerdir. Tekne sigortaları için geçerli olan Tekne Sigortası Genel Şartları ile bazı genel ilkeler belirlenmiştir. Ancak, bu genel şartlarda sigorta



himayesinin kapsamı konusunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu hususlar, Londra Sigortacılar Enstitüsü tarafından hazırlanarak sigorta poliçesine eklenen ve Enstitü Tekne Klotları olarak anılan özel şartlar ile belirlenmektedir (Yazıcıoğlu, Değerlendirme, s.79-82.).

## B. YÜK SİGORTASI

Eski Türk Ticaret Kanunu'nda (1956) deniz taşımacılığı esnasında yükün karşılaşıacağı bütün tehlikelere karşı sigortacı tarafından himaye altına alınacağı düzenlenmiş ve karşılaşıcakları deniz rizikolarının neler olduğu sayılmaktaydı (m. 1379). Yük sigortasının pozitif hukukumuzdaki kaynakları yeni Türk Ticaret Kanunu'nun sigorta hukukuna ilişkin genel hükümleri, zarar sigortaları hükümleri ile Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları'dır. Ayrıca, Türk Hukuku'nda yaygın olarak kullanılan İngiliz Enstitü Yük Klotlarının (Institute Cargo Clauses)da sözleşmeye esas olabildiğini belirtmek gerekir. Çünkü ülkemizde Enstitü Yük Klotları, özel şartlar adı altında sözleşmeye eklenerek uygulanmaktadır.

Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları (1953)deniz sigortası kapsamındaki dahildeki deniz tehlikelerini "Sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmaya veya sığlığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olmasından, karaya oturmadan, çatışmadan, sabit, seyir veya sabit bir cisme (buz dahil) çarpmasından, malindenize atılmasından, yangından, infilaktan, kaptan ve gemi adamlarının baratarıyısından yüklenme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengindüşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya veyahat hasarlar, bu poliçe ile tespit olunan şartlar dahilinde, sigortacıya ait olacaktır." şeklinde saymaktadır. Yük sigortasında sigortacının sorumluluğunun kapsamı, göz önünde bulundurulması gereken İngiliz Enstitü Yük Klotları'ndan hangisinin (AKlotu, BKlotu veya CKlotu) (Enstitü yük klotları için bkz., Ülgener, s. 303-312.) benimsendiği dikkate alınarak tespit edilecektir (Şeker Ögüz, s. 119-120.)

## C. KULÜP SİGORTASI

Kulüp sigortası, uygulamada P&I Sigortası (Protection and Indemnity- Koruma ve Tazmin) olarak adlandırılmaktadır. Bu sigorta genel bir ifadeyle, donatanların tekne sigortası sözleşmesi ile teminat altına alınamayan sorumlulukları temin etmeyi amaçlamaktadır. Kulüp sigortası, kulüp tarafından üyenin (sigorta ettirenin) yaptığı ödeme karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara doğan sorumluluk ve masraflar için himaye sağlamaktadır (Algantürk Light, Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity) , İstanbul 2000, s.23, Acar Serdar, Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity) , İstanbul 2008, s.7)..Bu sigorta türü hiçbir ülkede kanunla düzenlenmemiştir. Ancak uygulanmada ulusal ve uluslararası düzenlemelerin çoğunda kulüp sigortasına ilişkin istisnalar düzenlenmektedir. Bu sözleşme türünün özel hukuka özgü sözleşme serbestisinin sonucu ortaya çıktığını söylemek mümkündür (Acar, s.14). Kulüp sigortası ile bir deniz yolculuğuna özgü risklerin sorumlulukları, masrafları ve giderleri teminat altına alınmakta olduğu için, kanunun aradığı anlamda sigortalanabilir bir deniz yolculuğu, kulüp sigortasının konusunu teşkil etmektedir ( İngiliz sigorta hukukunda kulüp sigortası sözleşmesi bir deniz sigortası sözleşmesidir. Bkz., Algantürk Light, s. 3.).

Kulüp sigortasının kapsamına giren rizikolar şu şekilde sıralanabilir (Algantürk Light, s.41-75, Acar, s.95-233.): Kulübe kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümünden doğan zararlar ev masraflar, gemi adamlarının ülkesine iade masrafları, gemi adamlarının ikame masrafları, gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı ve hasara uğraması halinde bunların tazmini, liman ve sapma masrafları,

denizde can kurtarma ve çatmadan doğan masraflar, sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan ve çekmeden doğan masraflar, enkazın kaldırılması ve karantina masrafları.

Kulüp sigortasında tazminat teminatı kapsamındaki başlıca riskleri yükün taşınmasından doğan sorumluluklar, çatma halinde yüke gelen zararlardan doğan sorumluluklar, müşterek avarya payı ve kurtarma masrafları, deniz yolu ile petrol taşımadan doğan sorumluluklar, cezalar, dava ve emek masrafları olarak sayabiliriz (Algantürk Light, s.41-75, Acar, s.95-233.). Ek teminatlarda ise navlun, sürastarya ve savunma teminatı, grev teminatı, savaş rizikoları şeklindedir.

#### D. ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı geçmişte çok tercih edilen bir taşıma türü olmasına karşın, doğa koşullarına doğrudan bağlantılı olarak belirsizliğe açık olması, uzun sürmesi ya da tehlikeli bulunması gibi nedenlerle ve geçmişte yaşanan büyük kazaların da etkisiyle insanların tercih etmedikleri bir taşımacılık türü haline gelmiş, kara, hava ve demir yolu ile yolcu taşımacılığına oranla ihmal edilmiştir. Ancak günümüzde, deniz yolu ile yolcu taşımacılığında durum değişmiş, gelişen teknolojiye faydalanan gemi inşa sektörü güvenli, konforlu ve süratli gemiler inşa edilmesi, yolcu sadece bir yerden bir yere götürme taahhüdü dışında konfor ve eğlence de vaat edilmesi, lüks otelleri andıran, güvenli ve süratli yolcu gemileri ile yapılan uzun seyahatler ya da gürültü ve trafikten uzak doğa ile baş başa yapılan kısa vapur yolculukları haline getirmesi sonucunda deniz yolu ile yolcu taşımacılığının çok tercih edilen yol haline gelmiştir (Uluğ Cicim İlknur, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 525-526.).

Deniz yoluyla yolcu taşımalarında **Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası** denizde yolcu taşınması sırasında gerçekleşen kazaların sonucunda ortaya çıkan ölüm ve yaralanmaları veya bagaj ve diğer eşya zararlarını güvence altına almaya yönelik ortaya çıkmış bir sorumluluk sigortası türüdür. Eski Türk Ticaret Kanunu'nda (1956) bu konuda bir düzenleme olmamasına karşın, yeni Türk Ticaret Kanunu (2011) ile getirilen önemli yeniliklerden birisi de 2002 Atina Konvansiyonu esas alınarak yapılan deniz yolu ile yolcu taşımaları hakkındaki düzenlemelerdir. Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Kanununun 1247—1271 maddeleri arasında düzenlenmektedir. Sigorta açısından önem taşıyan hüküm ise “**Zorunlu sigorta**” başlığını taşıyan 1259'uncu maddedir. Zira bu madde ile sigorta hukukuna denizde yolcu taşınması bakımından zorunlu sigorta getirilmektedir. Bu madde “1) On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tamamı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.2) Birinci fıkradaki şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez”. Şeklindedir. Kanundaki bu düzenlemeden sonra "Denizde Yolcu Taşıma Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" 03.09.2011 tarihinde yürürlüğe girmiş ve deniz yoluyla yolcu taşımalarında meydana gelebilecek rizikoları güvence altına alınmıştır (Uluğ Cicim İlknur/ Yunus Alhan, Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Legal Hukuk Dergisi, C.15, S.170, Yıl:2017, bkz.s.523-564.) Devamında “Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları” 13.8.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Genel Şartlar kapsamında taşınan yolcuların zorunlu sigortası da düzenlediği görülmektedir.

#### SONUÇ

Deniz ticaretinin gelişimiyle birlikte deniz sigortasına ilişkin kuralların şekillenmeye başladığı açıktır. Çünkü deniz ticareti faaliyetinde bulunanların sorumlulukları oldukça fazlaydı. Bu sorumluluklar ancak sigorta sistemi kapsamında güvence altına alınabilirdi. Bu bağlamda deniz ticaretinde öncü olan ülkeler deniz ticaretinde sigorta kurallarının gelişiminde de öncü ve dolayısıyla etkili olduklarını bize göstermektedir.

Eski Türk Ticaret Kanunu döneminde (1956—2011) deniz sigortaları özel hükümlerle düzenlenmekteyken, konunun yeni Türk Ticaret Kanunda bu düzenleme şeklinden vazgeçilerek genel hükümler ve zarar sigortaları kapsamına alınması yeni bir durum yaratmıştır. Metin içindeki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, deniz sigortalarına özgü bazı durumlar yine eski düzenlemeye göre açıklanabilmektedir. Bu nedenle zarar sigortaları içerisinde deniz sigortasına özgü ayırık durumların düzenlenmesinin bazı tereddütleri gidermesi bakımından yararlı olacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte, bu konudaki tereddütleri özel hukuk kapsamında sözleşme serbestisi ilkesi ile sonradan yürürlüğe giren Genel Şartlar’ın sorunları giderici olabileceğini düşünmek de mümkündür.

Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Altıncı Kitabı olan Sigorta Hukuku bölümünde deniz sigortalarına yer vermeyip, aynı zamanda deniz sigortaları hakkındaki özel hükümlerde kanundan çıkarılmıştır. Deniz sigortalarının sigorta hukukunun genel hükümlerine ve zarar sigortaları hakkındaki hükümlerine tabi olması isabetli olmamıştır. Bu nedenden dolayı deniz sigortalarını kara sigortalarından farklı kılan özelliklerini dikkate alarak deniz sigortaları hakkında özel düzenleme getirilmesi gerekmektedir. Özellikle Türk deniz sigortacılığının uygulamasının uluslararası uygulamaya uyum sağlayabilmesine imkân verecek şekilde sözleşme özgürlüğü ilkesini benimsenmesi gerekmektedir.

Deniz sigortaları hakkında özel bir düzenleme getirilmesi tercih edilmiyorsa, sözleşme özgürlüğünü sınırlayan emredici ve yarı emredici hükümlerin, deniz sigortalarına emredici olarak uygulanmayacağı hüküm altına alınmalıdır.

## KAYNAKÇA

Acar Serdar, Kulüp Sigortası (ProtectionandIndemnity), İstanbul 2008.

Algantürk Light, Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (ProtectionandIndemnity), İstanbul 2000.

Arkan Sabih, Müşterek Avarya Halinde Sigortacının Sorumluluğu, Sigorta Hukuku Dergisi, C.I.S.2, Ankara 1982.

Çelik Partal Elif, Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı, Ankara, 2021.

Göknil Mazhar Nedim, Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1946.

İzveren/ Franko/ Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, Ankara, 1994.

Karaaslan Oktay, Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.

Kender Rayegan/ Çetingil Ergon, Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 2003.

Nomer Cahit/ Yunak Hüseyin, Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul 2000.

Salih Atalay, “İngiliz Deniz Sigortaları Hukukunun Tarihçesi ve Bugünkü Sigorta Müesseseleri”, Adalet Dergisi, 1957, S.12.

Şeker Öğüz Zehra, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Yük Sigortaları, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu, İstanbul 23 Mart 2012.

Uluğ Cicim İlknur, Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı, C.18, S. 2, Yıl:2012

Uluğ Cicim İlknur/ Yunus Alhan, Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Legal Hukuk Dergisi, C.15, S.170, Yıl:2017.

Yazıcıoğlu/Şeker Öğüz, Sigorta Hukuku, İstanbul 2021.

Yazıcıoğlu Emine, Tekne Sigortası Sözleşmesi, İstanbul 2003.

Yazıcıoğlu Emine, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Sigorta Hukuku Kitabındaki Hükümler Hakkında Bazı Değerlendirmeler, Sigorta Hukuku Dergisi, Yıl: 2005, Özel Sayı:1, s. 81.