

## BİRDEN ÇOK SİGORTA

Ar. Gör. Kübra Yetiş Şamlı\*

### KARAR METNİ\*\*:

**Dava:** Taraflar arasındaki davadan dolayı İstanbul Asliye 3. Ticaret Mahkemesince verilen 21.3.1983 tarih ve 966-125 sayılı hükmün temyizden tetkiki davalı avukatı tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla dosyadaki kâğıtlar okundu, gereği konuşulup düşünüldü:

**Karar:** Davacı vekili müvekkiline ait S. Gemisi'nin 44.000.000 liraya sigortalı iken maruz kaldığı ağır deniz nedeniyle hasar görüp Rotterdam'da havuza alındığını, 162.437 Hollanda Florini tamir masrafı ödendiğini, gemi ayrıca 76.000.000 liraya G. Sigorta'ya da sigorta ettirildiğinden davalının risk payının %36,66 olduğunu ileri sürerek davalı payına düşen 59.559,15 Hollanda Florini'nin olay tarihindeki kur üzerinden karşılığı olan 2.226.916,60 liranın ticari faizi ile birlikte tahsilini talep etmiştir.

Davalı vekili cevabında sigorta sözleşmesinin kontinant suları dışında geçerli olmadığını, oysa geminin Atlantik'te fırtınaya yakalandığını, sigorta genel şartlarında geminin satılması yahut başka bir idareye devri hâlinde sözleşmenin münfesi olacağı öngörüldüğü hâlde hasardan önce 1 yılına başkasına kiralandığını, fırtına hasarı yanında eski hasarların da tamir ettirildiğini, değeri 150.000.000 lira civarında olan geminin 44.000.000 liraya sigortalandığını, yani olayda noksan sigorta bulunduğunu savunarak davanın reddini talep etmiştir.

\* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı.

\*\* Yargıtay 11. Hukuk Dairesi; E. 1983/4532, K. 1983/5431, T. 9.11.1983.



Mahkemece 1.370.696,80 liranın faizi ile birlikte tahsiline, fazlaya ilişkin talebin reddine karar verilmiştir.

Hüküm davalı vekili tarafından temyiz edilmiştir.

1- Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle gerektirici sebeplere ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davacı donatanın sigortalı gemiyi sigorta sözleşmesinin 27. maddesinde yazılı biçimde devrettiği veya geminin tüm yönetim ve işletmesinin başka bir idareye geçtiği kanıtlanamamış olmasına, davacı donatan ile kiracı A. Shipping B.V. şirketi arasında akdolan 28.9.1979 tarihli "zamanla mukayyet kira sözleşmesi", geminin zaman üzerine kiralanmasına matuf bir charter sözleşmesi bulunmasına, (time charter) sözleşmesinde kiralayan gemi sahipleri kiracıya geminin ticari idaresini tamamen devretmekle beraber, geminin teknik idaresi üzerinde yönetim ve kontrol yetkilerini devam ettirmesine, keza masraflar bakımından da, kural olarak, geminin ticari işletilmesi ile ilgili teknil masrafların kiracıya, geminin tamiri, bakımı, havuzlanması ile ilgili giderlerle personel ücretleri ve gemiye ait bütün sigorta masraflarının kiralayana ait olmasına, ibraz edilen time charter sözleşmesinin 3., 4. ve müteakip maddelerinde aynı esasların benimsenmiş bulunmasına, netice olarak time charter mahiyetinde bir sözleşmenin devir olarak nitelendirilemeyeceğine göre aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

2- Uyuşmazlığın niteliğine ve olayın vuku bulduğu yerin özelliğine göre tekne sigorta sözleşmesinin 7. maddesinde geçen "Continent" deyimini ve bunun kapsamı konusunda tek kişilik bilirkişiden alınan raporun itiraza uğradığı dikkate alınarak, biri uzak yol kaptanı, diğeri Deniz Ticaret Hukuku ile Deniz Sigorta Hukuku'ndan anlar yetenekli bilirkişilerden oluşacak bir kurul marifetiyle inceleme yapılmaması doğru bulunmadığı gibi, kabul şekline göre, 24.1.1983 tarihli bilirkişi raporunda, rizikonun gerçekleştiği tarihte geminin değerinin poliçede yazılı bedelden daha fazla olduğu belirtilmiş, kısmi zarar hâlinde sigortacının zararın tamamını ödeyeceğine dair sözleşmede hüküm bulunduğu da ileri sürülmemiş ve böylece sigorta bedeli ile sigorta değeri arasında menfaat değeri altında sigorta hükümlerinin uygulanmasını gerektirecek nitelikte eksiklik olması nedeniyle "eksik sigorta" kuralları dairesinde kararın hesaplanmaması da (TTK m. 1349 yollaması ile 1288, 1299/3) doğru görülmemiştir.



**Sonuç:** Yukarıda 1 numaralı bentte açıklanan nedenlerle davalı vekilinin yerinde görülme-yen sair temyiz itirazlarının reddine, ancak 2 numaralı bentte gösterilen sebeplerle hükmün davalı yararına bozulmasına, ödediği temyiz peşin harcının isteği hâlinde temyiz edene iadesine, 9.11.1983 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

### I) Sorunun Ortaya Konulması

Karara konu uyuşmazlık, sigortalı geminin gördüğü hasar nedeniyle ortaya çıkan tamir masrafının, sigorta şirketince tazmini-ne ilişkindir. Davacı vekili; müvekkiline ait S. gemisinin 44.000.000 liraya sigortalı olduğunu, mâruz kaldığı fırtına nedeniyle hasarlanarak Rotterdam'da havuza alındığını ve 162.437 Hollanda Florini tamir masrafı ödendiğini belirtmiştir. Davacı, gemi ayrıca 76.000.000 liraya başka bir sigorta şirketine de sigortalanmış olduğundan, davalı sigorta şirketinin risk payının %36,66 olduğunu ileri sürerek davalı payına düşen 59.599,15 Hollanda Florini'nin olay tarihindeki kur üzerinden karşılığı olan 2.226.916,60 liranın ticari faiziyle birlikte tahsili talebiyle söz konusu davayı açmıştır. Buna karşılık davalı vekili; sigorta sözleşmesinin Continent suları dışında geçerli olmadığını, oysa geminin Atlantik'te fırtınaya tutulduğunu, dolayısıyla hasarın sigorta sözleşmesinin geçerli olmadığı bir bölgede meydana geldiğini ileri sürmüştü, fırtınadan kaynaklanan hasarların yanısıra eski hasarların da tamir ettirildiğini iddia etmiştir. Davalı vekili ayrıca, sigorta genel şartlarında geminin satılması veya başka bir idareye devri hâlinde sözleşmenin münfesi olacağını öngörülmesine rağmen, hasarın meydana gelmesinden önce geminin 1 yılına başkasına kiralandığını ve sözleşmenin bu nedenle münfesi olduğunu; geminin değerinin 150.000.000 lira civarında olmasına rağmen sigorta bedelinin 44.000.000 lira olduğunu, dolayısıyla olayda noksan sigorta bulunduğunu ileri sürerek davanın reddini talep etmiştir.

### II) Yargıtay'ın Ulaştığı Sonuç

İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi 1.370.696,80 liranın faiziyle birlikte davalıdan tahsiline, fazlaya ilişkin talebin reddine karar vermiştir. Mahkemenin hangi gerekçeyle talebin söz konusu kısmını kabul ettiği ve davacının talep ettiği meblâğ ile mahkemenin hükmettiği meblâğ arasındaki farkın dayanağı, Yargıtay



kararından anlaşılammamaktadır. Hüküm davalı vekilince temyiz edilmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, tekne sigorta sözleşmesinde geçen "Continent" deyimini ve bunun kapsamı konusunda tek kişilik bilirkişiden alınan raporun itiraza uğradığı dikkate alınarak biri uzak yol kaptanı, diğeri Deniz Ticaret Hukuku ile Deniz Sigorta Hukuku'ndan anlayan bilirkişilerden oluşacak bir kurul marifetiyle yeniden inceleme yapılmaması; yapılan bilirkişi incelemesinde rizikonun gerçekleştiği tarihte geminin değerinin sigorta bedelinden fazla olduğunun belirtilmesine ve kısmî zarar hâlinde sigortacının zararın tamamını ödeyeceğine dair sözleşmede hüküm bulunduğu ileri sürülmemiş olmasına, böylece sigorta değeriyle sigorta bedeli arasında "menfaat değeri altında sigorta" hükümlerinin uygulanmasını gerektirecek nitelikte fark bulunmasına rağmen "eksik sigorta" kuralları dairesinde tazminatın hesaplanmaması gerekçeleriyle hükmü davalı yararına bozmuştur.

### III) Değerlendirme

Olayda söz konusu olan sigorta türü, geminin denizcilik risklerini salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı tekne sigortasıdır.

Davalı vekili, sigorta genel şartlarında geminin satılması veya başka bir idareye devri hâlinde sözleşmenin münfesih olacağına öngörüldüğünü, geminin hasarın vukuundan önce 1 yılına başkasına kiralanmış olması sebebiyle sözleşmenin münfesih olduğunu ileri sürmüştür. Yargıtay 11. H.D. ise, davacı donatan ile kiracı A. Shipping B.V. şirketi arasında akdedilen "zamanla mukayyet kira sözleşmesi"nin geminin zaman üzerine kiralanmasına mâtuf bir çarter sözleşmesi (time charter) olup, söz konusu sözleşme ile geminin ticari idaresinin tamamen kiracıya devredildiğini; fakat kiralayanın geminin teknik idaresi üzerindeki yönetim ve kontrol yetkilerinin devam ettiğini, masraflar bakımından da kural olarak ticari işletme ile ilgili tüm masrafların kiracıya, geminin tamiri, bakımı, havuzlanması ile ilgili giderlerle personel ücretleri ve gemiye ait tüm sigorta masraflarının kiralayana ait olduğunu, ibraz edilen time charter sözleşmesinin ilgili maddelerinde aynı esasların benimsendiğini, böyle bir sözleşmenin poliçede yer alan şekilde bir devir olarak nitelendirilemeyeceğini belirterek bu yöndeki temyiz itirazlarının reddine karar vermiştir.



Burada öncelikle zaman çarteri (time charter) sözleşmesi incelenmelidir. Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki mahiyeti konusunda doktrinde görüş birliği yoktur. Bir görüşe göre<sup>1</sup> zaman çarteri sözleşmesi taşıma sözleşmesi değildir, ancak kira sözleşmesine göre de farklılık arz etmektedir. Bir diğer görüşe göre ise<sup>2</sup> özellikle çarterere alt taşıma sözleşmeleri yapabilme yetkisi veren "employment klozu" ile çarterer kaptan ve gemi adamları ile ilgili bir idare hakkı kazanmakta, bu idare hakkı ise kira sözleşmesi çerçevesinde belirlemektedir. Böylece gemi adamlarının sağlanması taahhüdü ile bağlantılı gemi kiralanması söz konusu olmaktadır. Bu görüşe göre özellikle zaman çarteri sözleşmesinin employment klozunu içeren standart formülleri olan "Baltic-Charter" (Baltic Time Charter) ve ondan iktibas edilen "Deutscher Zeitfrachtvertrag" ile, gemi kirası ve çarter sözleşmesinin sınırında bir sözleşme tipi ortaya çıkmaktadır.

Zaman çarteri sözleşmesi gerçekten de kira sözleşmesi ile ortak yönere sahiptir. Her iki sözleşme tipinde de zaman kriteri ön plânda olup, genelde çarter partilerde "kiralama" ifadesi kullanılmaktadır. Doktrinde ağırlıklı olarak, tüm bu benzerliklere rağmen zaman çarteri sözleşmesinin kira sözleşmesi olmayıp, navlun sözleşmesinin bir türü olduğu kabul edilmektedir<sup>3</sup>. Kira sözleşmesi ile, bir geminin zilyedliğinin devri yoluyla kullanılması başkasına devredilmektedir. Burada herhangi bir yük taşınması taahhüdü söz konusu değildir. Zaman çarteri sözleşmesinde ise, taşıyan gemisini yük taşınması için belirli bir süre taşıtana tahsis etmekte, bunun karşılığında alacağı navlun ücreti ise zaman esasına göre belirlenmektedir. Geminin zilyedliği devredilmediği için taşıtanın gemiyi kullanma ve yararlanma hakkı da bulunmamaktadır. Zaman çarteri sözleşmesi ile taşıtana ticari alandaki kontrol yetkisi devredilmekte, fakat geminin teknik idaresi taşıyanda kalmaktadır. Bu noktada, çartererin employment klozunun verdiği yetkiye

<sup>1</sup> Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, 6. Bs., Alkım, İstanbul 2001, s. 234-235, 238.

<sup>2</sup> H. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen 1950, s. 117, 118.

<sup>3</sup> Rayegân Kender, Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku: Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte Temel Bilgiler, 7. Bs., Beta, İstanbul 2003, s. 98; Tahir Çağa, Rayegân Kender, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, 7. Bs., Beta, İstanbul 2004, s. 8; Fehmi Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, C. I, Der, İstanbul 2000, s. 46.



dayanarak alt taşıma sözleşmeleri yapmak ve gemiye 3. şahıslara yahut kendisine ait yükü vermek arasında yapacağı seçim taşıtanın vereceği ticari bir karardır<sup>4</sup>. Buna ek olarak employment klonunun söz konusu olduğu sözleşmelerde de taşıyanın taşıma taahhüdü devam etmektedir. Taşıyan, sözleşmenin kuruluşu ile zımnen, taşıtanın alt taşıma sözleşmeleri yapması ihtimâlinde 3. şahıslara karşı üstlendiği taşıma yükümlülüğü gereği gemiye verilen yükleri taşıma taahhüdü altına girmektedir<sup>5</sup>. Burada belirleyici ve ayırıcı unsur yük taşınması taahhüdüdür. Kira sözleşmesi ile geminin zilyedliği ve her türlü kontrol yetkisi açık bir şekilde gemi işletme müteahhidine devredilmektedir. Zaman çarteri sözleşmesinde ise hiç bir şekilde zilyedliğin devri amaçlanmamakta; taşıyan geminin ticari kontrolünü yük taşınması için taşıtana bırakmakta, teknik idareyi elinde tutmaktadır. Bu doğrultuda zaman çarteri sözleşmesinde taşıtan ticari işletme ile ilgili masrafları üstlenirken, gemi adamı ücretleri, gemiyle ilgili genel masraflar ve sigorta masrafları taşıyanın üzerinde kalmaktadır. Burada taşıtan "ister kendine, ister başkasına ait olan yükleri sözleşme süresi dahilinde, kendisine tahsis edilmiş olan gemi ile taşımak ve bu hususa ilişkin olarak kaptana talimat vermek"<sup>6</sup> yetkisini kazanmaktadır.

Kira sözleşmesi ile zaman çarteri sözleşmesi arasındaki bir diğer fark gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin devrinde ortaya çıkmaktadır. Kira sözleşmesinde ya gemi işletme müteahhidi hizmet sözleşmelerini devralmakta; yahut gemiyi çıplak olarak kiralamışsa gemi adamlarının hizmet akitlerini doğrudan kendisi yapmaktadır. Gemi adamlarını temin etme yükümlülüğünün gemi malikine ait olduğu kira sözleşmesi tipinde ise malik bunu gemi işletme müteahhidinin nam ve hesabına yapmaktadır<sup>7</sup>. Yani kira sözleşmesinde kiracı işveren durumundadır. Zaman çarteri sözleşmesinde ise gemi adamlarının hizmet akitleri devredilmemekte, işveren taşıyan-donatan olarak kalmaktadır. Nitekim masrafların paylaşılmasında da gemi adamları ücretleri taşıyana aittir. Karardan, ibrâz edilen sözleşmede de masrafların bu şekilde paylaşılmış ve sayılan esasların benimsenmiş olduğu anlaşılmakta-

4 Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 49, 50.

5 Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 47.

6 Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 51

7 Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 52.



dır. Bu açılardan mezkûr sözleşme, bir navlun sözleşmesi türü olan zaman çarteri sözleşmesidir.

Kararda her ne kadar “kiracı”, “kiralayan” gibi ifadeler kullanılmışsa da, Yargıtay 11. H.D.’nin de sözleşmeyi bir navlun sözleşmesi olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Burada geminin tüm idaresinin ve kontrolünün bırakılması söz konusu olmayıp, yalnızca ticari yönetim devredilmektedir. Bu nedenle de Yargıtay 11. H.D., geminin sigorta genel şartlarında yazılı biçimde devredildiği veya tüm yönetim ve işletmesinin başka bir idareye geçtiği hususlarının kanıtlanamadığını ifade etmiştir. Yukarıda belirtilen sebeplerle davalının bu husustaki itirazının reddi yerindedir.

S. gemisi, davalı sigorta şirketi dışında başka bir sigorta şirketine daha 76.000.000 liraya sigortalıdır. Nitekim davacı vekili de bu nedenle davalı sigorta şirketinin risk payının %36,66 olduğunu ileri sürerek toplam tamir masrafının %36,66’sının tahsilini talep etmiştir. Olayda iki sigorta sözleşmesinin söz konusu olması nedeniyle “birden çok sigorta” bahsi incelenmelidir. Birden çok sigortanın söz konusu olabilmesi için, bir menfaatin aynı zamanda ve aynı rizikolara karşı birden fazla sigortalanmış olması gerekir. Burada önemli olan husus, birden fazla sigortalanmış olan menfaatin “aynı” olmasıdır. Örneğin bir yük sigortası söz konusu olduğunda, birden çok sigorta sözleşmesinden birinde taşınacak malların malikinin menfaati, diğerinde ise nakliyecinin bu mallar için söz konusu olan mali mesuliyeti sigorta edilmişse, aynı menfaat için yapılmış olma şartı gerçekleşmediğinden birden çok sigorta da yoktur. Karara konu olayda, davacı vekilinin ifadesinden “birden çok sigorta”nın söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Değerlendirmede de bu ihtimâl dikkate alınacaktır.

Meblâğ sigortalarında hiç bir şarta bağlı olmayan birden çok sigorta, zarar sigortalarında cari olan zenginleşme yasağı prensibinden dolayı anılan sigortalar bakımından özel olarak düzenlenmiştir. Düzenleme kara ve deniz sigortaları bakımından farklıdır. Türk Ticaret Kanunu’nun sigorta hukukuna ayrılan beşinci kitabının mal sigortasına dair ikinci faslının umumî hükümlerin yer aldığı birinci kısmında, birden çok sigorta üç maddede düzenlenmiştir. 1285. maddede müşterek sigorta, 1286. maddede çifte sigorta, 1287. maddede ise kısmî sigorta yer almaktadır. Denizcilik rizikolarına karşı sigortalar bahsine ayrılan dördüncü faslın umumî hükümlerin yer aldığı birinci kısmında ise birden çok sigorta deniz sigortaları bakımından özel olarak düzenlenmiştir.



1346. maddede yer alan düzenleme “çifte sigorta” başlığını taşımaktadır. Mal sigortaları faslında birden çok sigorta başlığı altında yer alan müşterek sigorta ve kısmî sigorta deniz sigortası faslında düzenlenmemiştir. Deniz sigortası faslında hüküm bulunmayan hâllerde mal sigortası hükümlerinin deniz sigortalarına da uygulanacağı yönünde genel bir düzenleme getirilmemiştir. Aksine, hangi mal sigortası hükümlerinin deniz sigortalarına da uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Örneğin “menfaat değerinin altında olan sigorta” başlıklı 1349. madde, bu durumda 1288. maddenin uygulanacağını belirterek mal sigortası faslında düzenlenmiş olan bir hükme atıfta bulunmaktadır. Şu durumda karşımıza söz konusu maddelerin deniz sigortalarına da uygulanıp uygulanmayacağı meselesi çıkmaktadır.

Türk hukukunda deniz sigortaları öncelikle bu konunun düzenlendiği dördüncü fasıl hükümlerine tâbidir. Dördüncü fasıl hükümleri yanında “genel hükümler” başlıklı birinci fasıl hükümleri de, bu hükümler tüm sigorta sözleşmelerinin tâbi olduğu genel nitelikte hükümler olduğundan deniz sigortaları bakımından uygulama alanı bulur. Mal sigortalarının düzenlendiği fasılın birinci kısmında mal sigortalarına ilişkin genel hükümler yer almaktadır. Deniz sigortalarında hüküm bulunmayan hâllerde mal sigortalarına ilişkin genel hükümlerin uygulanıp uygulanamayacağı hususunda, söz konusu hükmün emredici veya sigortalı lehine emredici olması ihtimâli özellikle önem taşımaktadır. Doktrinde<sup>8</sup> mal sigortasına ilişkin genel hükümlerin uygulanacağı kabul edildiği takdirde, emredici bir hükme aykırı sözleşme şartları geçersiz sayılacağından ve böyle bir uygulamaya imkân veren bir hüküm de kanunda bulunmadığından, taraf iradelerinin kanun koyucunun öngörmediği şekilde sınırlanmış olacağı, bu nedenle de kural olarak deniz sigortaları faslında hüküm bulunmayan hâllerde mal sigortasına ilişkin genel hükümlerin uygulanamayacağı ifade edilmektedir. Bununla beraber mal sigortası faslında yer alan ve metninden tüm mal sigortaları hakkında düzenleme getirdiği anlaşılan bir hükmün, açıkça atıfta bulunulmuş olmasa bile, deniz sigortalarına da uygulanabileceği, dolayısıyla her hüküm için ayrı değerlendirme yapılmasının daha doğru olacağı belirtilmektedir<sup>9</sup> Şu durumda ilgili hükümlerin mal sigortaları fas-

<sup>8</sup> Emine Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, Beta, İstanbul 2003, s. 19.

<sup>9</sup> Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, s. 19.



linda düzenlenmiş olmalarına rağmen deniz sigortalarına da uygulanıp uygulanamayacaklarının bu açıdan incelenmesi gerekmektedir.

*Müşterek sigorta*, bir menfaatin aynı zamanda ve aynı rizikolara karşı birden çok sigortacı tarafından sigortalanmasıdır. Burada sigortacılar arasında rizikoyu müştereken taşıma niyeti vardır. TK m. 1285/f. 1'de, müşterek sigortada sigorta sözleşmelerindeki sigorta bedelleri toplamının ancak sigorta değerine kadar muteber sayılacağı ve her bir sigortacının sigorta bedelleri toplamına nazaran sigorta ettiği bedel nispetinde sorumlu olacağı ifade edilmiştir. İkinci fıkrada ise sözleşme ile sigortacılar arasında müteselsil mesuliyetin kararlaştırılabilmesine imkân tanınmış, sigortacıların müteselsilen sorumlu olmaları durumunda, sigorta ettirenin uğradığı zarardan fazla bir para isteyemeyeceği; her bir sigortacının kendi sözleşmesine göre ödemekle sorumlu olduğu bedele kadar mesul olduğu; ödemede bulunan sigortacının diğer sigortacılara rüçû hakkının ise sigortacıların sözleşmelere göre sigortalıya ödemeye mecbur oldukları bedeller nispetinde olacağı hüküm altına alınmıştır. Böyle bir durumda sigorta bedelleri toplamı sigorta değerini aşmıyorsa her sigortacı üzerine aldığı riziko için sorumludur. Örneğin tam ziya hâlinde her sigortacı sözleşmede üzerine aldığı sigorta bedelini ödeyecektir. Hasar hâlinde ise, her sigortacı kendi sözleşmesinde yer alan sigorta bedeli ile toplam sigorta bedeli arasındaki oran, yani risk payı ne ise, zararın bu kısımdan sorumlu olacaktır. Sigortacıların rizikoyu paylaşmak niyetiyle müşterek hareket ettikleri birden çok sigorta hâli deniz sigortalarında da mümkündür. Zira bu, tüm mal sigortalarında söz konusu olabilecek bir durumdur.

*Kısmî sigorta* yine birden çok sigortanın söz konusu olduğu; ancak sigortacıların müşterek sigortanın aksine, rizikoyu müştereken taşıma niyetinin olmadığı bir durumdur. Burada, sigorta sözleşmesi ile sigortalanan menfaatin değerinin tamamı temin edilmemişse, menfaatin değerine kadar birden fazla sigorta ettirilebilmesine cevaz verilmekte ve sigortacıların değer bakiyesinden dolayı sözleşmelerinin tarihleri sırasıyla sorumlu olacakları ifade edilmektedir. TK m. 1287 de mal sigortaları faslında düzenlenmiş olmakla beraber, tüm mal sigortaları bakımından düzenleme getirdiği anlaşılan bir hükümdür. Kısmî sigortada sözleşmelerden her birinde sigorta bedeli sigorta değerinden düşüktür. Tam ziya hâlinde her sigortacı kendi sözleşmesine göre ödemekle yükümlü



olduğu sigorta bedelini ödeyecektir. Hasar durumunda ise sigortacılarından her biri zararı, sözleşme ile üzerine aldığı risk payı oranında karşılayacaktır. Burada sigortacılara sözleşmelerinin tarihleri sırasıyla başvurmak gerekir ve sigortacılarından kendi sözleşmelerine göre üzerlerine aldıkları risk payını aşan bir ödemede bulunmaları talep edilemez. Durumu bir örnekle açıklamak gerekirse, 2.000.000 \$ değerinde bir geminin üç sigorta şirketine sigorta ettirilmiş olduğunu varsayalım. A sigorta şirketinin ilk tarihli sigorta sözleşmesi ile üstlendiği risk payı %50 ve sigorta bedeli de 1.000.000 \$; B sigorta şirketinin ikinci tarihli sigorta sözleşmesi ile üstlendiği risk payı %25 ve sigorta bedeli 500.000 \$; C sigorta şirketinin üçüncü tarihli sigorta sözleşmesi ile üstlendiği risk payı ise yine %25 ve sigorta bedeli 500.000\$ olsun. Görüldüğü gibi sigorta bedellerinden her biri sigorta değerinden düşüktür. Sigortacıların rizikoyu müştereken taşıma iradelerinin olmadığını kabul edersek olayda kısmi sigorta söz konusudur. Geminin tamamen ziyaa uğraması hâlinde her bir sigorta şirketi, sözleşme ile üzerine aldığı sigorta bedelini ödeyecektir. Sigorta şirketleri sözleşmelerinin tarihleri sırasıyla sorumlu olduklarından, sigortalı önce A şirketinden 1.000.000 \$, sonra B şirketinden 500.000 \$, son olarak C şirketinden 500.000 \$ tahsil edecektir. Gemi tamamen ziyaa uğramayıp 1.500.000 \$ tutarında hasara uğramış ise, sigorta şirketlerinden üzerlerine aldıkları risk payı oranında ödemede bulunmaları talep edilebilecektir. Olayımızda önce A şirketinden zararın %50'si, sonra B şirketinden zararın %25'i ve son olarak da C şirketinden zararın %25'i talep edilecektir.

Deniz sigortaları faslında düzenlenmiş olan 1346. madde ise, her ne kadar "çifte sigorta" başlığını taşımaktaysa da, mal sigortaları faslında "çifte sigorta" başlıklı 1286. maddenin birebir karşılığı değildir. *Çifte sigorta* başlıklı 1286. madde ile, değerinin tamamı sigorta ettirilmiş bir menfaatin sonradan aynı rizikolara karşı yeniden sigorta ettirilmesi yasaklanmakta ve böyle bir sözleşmenin geçerli olacağı istisnai hâller sayılmaktadır<sup>10</sup>. TK m.

<sup>10</sup> Maddenin, değerinin tamamı sigortalanmış bir menfaatin aynı rizikolara karşı yeniden sigorta ettirilmesini engellemek amacını güttüğü anlaşılmaktadır. Fakat madde metninde yer alan "aynı kimse tarafından aynı rizikolara karşı sigorta ettirilemez" ifadesi karışıklığa yol açabilecek niteliktedir. Zira burada önem arz eden husus menfaatin aynı olmasıdır. Maddenin lâfzı ise, değerinin tamamı sigortalanmış bir menfaatin, farklı kişiler tarafından aynı rizikolara karşı yeniden sigorta ettirilebilmesine imkân tanıyan bir ni-



1346 incelendiğinde, metnin tüm birden çok sigorta hâllerini kapsayacak şekilde kaleme alınmış olduğu görülecektir. TK m. 1346/f. 1 şöyledir: *Bir menfaat aynı rizikoya karşı birden çok sigortacılara sigorta ettirilmiş ve sigorta bedellerinin tutarı sigorta değerini aşmış olursa, sigortacılar sigortalıya karşı müteselsilen mesul olurlar; şu kadar ki, sigortalı, uğradığı zarardan fazla bir para isteyemeyeceği gibi sigortacılardan her biri yalnız kendi mukavelesine göre ödemekle mükellef olduğu bedele kadar mesul olur.* Burada deniz sigortalarının özelliği nedeniyle müteselsil mesuliyet öngörülmüş olmakla beraber, bunun aksi sözleşme ile kararlaştırılabilir. Maddenin ikinci fıkrasına göre, sigortacıların birbirlerine karşı olan rüçû hakları her birinin sigorta sözleşmesi gereğince sigortalıya ödemekle yükümlü olduğu sigorta bedelleri mecmuunun sigorta değerine olan nispetine göre belirlenir. Eğer sigorta sözleşmelerinden biri hakkında yabancı hukuk tatbik edilecekse, yabancı hukuka tâbi sigortacının diğer sigortacılara rüçû edebilmesi için, tâbi olduğu yabancı hukuka göre kendisine karşı rüçû hakkının kullanılması mümkün olmalıdır. Maddenin üçüncü fıkrasında sigortalının haksız olarak bir fayda sağlamak amacıyla çifte sigorta yaptırmış olması hâlinde, yapılmış olan akitlerin her birinin bâtil olacağı, sözleşmenin yapıldığı sırada butlanı bilmeyen sigortacının ise primin tamamını isteyebileceği hükme bağlanmıştır. Görüldüğü gibi maddenin ilk fıkrasındaki “bir menfaat aynı rizikoya karşı birden çok sigorta ettirilmişse” ifadesi, hem müşterek sigortayı hem de kısmi sigortayı kapsamaktadır. 1346. madde birden çok sigortanın söz konusu olduğu durumlarda, sigorta bedellerinin toplamının sigorta değerini aşması şartıyla, deniz sigortaları bakımından uygulanacaktır. İlk cümledeki “ve” ibaresi her iki şartın birlikte gerçekleşmesinin arandığını açıkça ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, başlığa rağmen, maddenin gerek müşterek sigorta gerekse kısmi sigorta bakımından hüküm getirdiği ve sigorta bedelleri toplamının sigorta değerini aşması hâlinde deniz sigortaları bakımından uygulama alanı bulacağı söylenebilir.

*Menfaat değerinin altında sigorta* bakımından TK m. 1349’da, mal sigortaları faslında yer alan TK m. 1288’e atıfta bulunulmuştur. Buna göre, sigorta bedeli sigorta değerinden az ise ve sigorta

---

teliktedir. Örneğin; malik menfaati aynı rizikoya karşı malik tarafından kendi adına ve üçüncü bir şahıs tarafından malik hesabına sigorta ettirildiğinde “aynı kimse tarafından” şartı gerçekleşmeyecektir.



edilmiş menfaat tamamen halele uğramışsa sigortacı yalnız sigorta bedelini öder, kısmen haleldar olmuşsa sigorta bedelinin sigorta değerine nispeti ne kadarsa zararın o kısmından sorumlu olur. Bunun aksi sözleşme ile öngörülerek, rizikonun gerçekleşmesi sonucu meydana gelecek zararın nispet kuralı uygulanmaksızın tamamen ödeneceği kararlaştırılabilir. Buna "ilk tehlike sigortası" denir. Fakat burada da sorumluluğun sınırı sigorta bedelidir. Yani ödenecek miktarın sigorta bedeli sınırı içinde kalması şarttır. İlk tehlike sigortası baştan kabul edilebileceği gibi sigorta ettiren, sözleşmenin kurulmasından sonra, rizikonun gerçekleşmemiş olması şartıyla, sözleşmenin bu şekle dönüştürülmesini de talep edebilir. Bu talep noter protestosu ile sigortacıya bildirildiği günü takip eden gün kendiliğinden hüküm doğurur, sigortacının kabulü gerekmeksizin sözleşme hükümleri ilk tehlike sigortası şeklinde değiştirilmiş olur.

Görüldüğü gibi, kısmi sigortada sigortalanan menfaatin kısmen haleldar olması durumunda sigortacıların yapacakları ödemelerin hesaplanması, menfaat değerinin altında sigortada yapılan hesaba benzemektedir. Ancak buradan yola çıkarak, kısmi sigortada her bir sigorta bedeli sigorta değerinden düşük olduğu için menfaat değeri altında sigorta hükümlerinin uygulanacağı söylenemez. Zira menfaat değeri altında sigorta, sigorta bedelinin sigorta değerinden düşük olduğu tek bir sigorta sözleşmesinin mevcudiyeti hâli için öngörülmüş bir düzenlemedir. Kısmi sigorta ise "birden çok sigorta" başlığı altında yer almaktadır. Birden çok sigortanın söz konusu olduğu bir durumda olayın özelliğine göre TK m. 1285, 1286 veya 1287; tek bir sigorta sözleşmesinin mevcut olduğu ve sigorta bedelinin de sigorta değerinden az olduğu bir durumda ise menfaat değerinin altında sigorta hükmü uygulanacaktır.

Müşterek sigorta, kısmî sigorta, çifte sigorta ve menfaat değerinin altında sigorta hükümleri incelendikten sonra, karara konu olayda bunlardan hangisinin uygulanması gerektiği ele alınmalıdır.

Olayda birden fazla sigorta sözleşmesi bulunmakla beraber, sigortacıların rizikoyu müştereken paylaşmak yolunda iradelerinin olup olmadığı anlaşılamamaktadır. Bu nedenle olasılıkların değerlendirilmesi gerekir. Eğer böyle bir irade mevcutsa müşterek sigorta söz konusu olacaktır. Geminin değerini tespit bakımından elimizde yalnızca davalı vekilinin iddiası bulunmaktadır. Buna göre geminin değeri yaklaşık olarak 150.000.000 liradır. Davacı ve-



kilinin ifadesine göre gemi 76.000.000 liraya G. Sigorta'ya, 44.000.000 liraya davalı sigorta şirketine sigortalanmıştır. Şu durumda toplam sigorta bedeli olan 120.000.000 lira sigorta değerinden düşük olduğuna göre TK m. 1346'nın uygulanmasını gerektiren bir durum yoktur. Zira anılan madde birden çok sigortanın mevcut olduğu ve sigorta bedelleri toplamının sigorta değerini aştığı durumlarda, deniz sigortaları bakımından uygulanacak bir hükümdür. Gemi kısmen hasara uğradığına göre, sigorta bedelleri toplamı ile her bir sigortacının kendi sözleşmesine göre ödemekle yükümlü olduğu sigorta bedeli arasındaki oran, sigortacılardan her birinin risk payını ortaya koyacaktır. Buna göre, davalı sigorta şirketinin sözleşmesindeki sigorta bedelinin (44.000.000 lira) sigorta bedellerinin toplamına (120.000.000 lira) oranı yüzde olarak ifade edildiğinde risk payı %36,66'dır. Davalı sigorta şirketi tamir masraflarının %36,66'sını ödemekle yükümlüdür.

Sigortacıların rizikoyu müştereken paylaşmaya yönelik bir iradeleri yoksa, her bir sözleşmedeki sigorta bedelinin sigorta değerinin altında olduğu bir durum söz konusu olacaktır. Bu ise kısmî sigortadır. Tüm sigorta bedelleri toplamı sigorta değerinin altında olduğundan TK m. 1346'nın uygulanmasını gerektiren bir durum söz konusu değildir. Olayda gemi kısmen hasara uğramıştır. Yukarıda izah edilen hesaplama doğrultusunda, davalı sigorta şirketi sözleşme ile üzerine aldığı risk payı oranında zararı karşılayacaktır. Yani tamir masrafının %29,33'ünden (44.000.000 / 150.000.000) sorumludur.

#### IV) Sonuç

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, olayda birden fazla sigorta bulunduğunu hiç dikkate almadan ve birden çok sigortanın hangi türünün söz konusu olduğunu incelemeyen, yalnızca davalı sigorta şirketinin sözleşmesini dikkate alarak olayda menfaat değeri altında sigorta hükümlerinin uygulanması gerektiğinden hareketle esas mahkemesinin kararını bozmuştur. Oysa daha önce de ifade edildiği gibi menfaat değeri altında sigorta tek bir sigorta sözleşmesinin bulunduğu durumlar için getirilmiş bir düzenlemedir. Birden çok sigortanın varlığı hâlinde ise, duruma göre TK m. 1285, 1286, 1287 veya 1346'nın uygulanması gerekir. Bu bakımdan 11. H.D.'nin kararı isabetsizdir. Esas mahkemesinin ise hangi gerekçeyle davacının talebini kısmen kabul ettiği ve hangi hükmü uyguladığı Yargıtay kararından anlaşılabilir.