



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat İlkesi

Yüksek Lisans Tezi

Gamze Yağcı

Temmuz 2025



İSTANBUL MEDENİYET ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat İlkesi

Yüksek Lisans Tezi

Gamze Yağcı

Danışman

Prof. Dr. Hacı Kara

Temmuz 2025

TEZ JÜRİSİ ONAYI

Gamze Yağcı tarafından hazırlanan "Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat İlkesi" başlıklı bu Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalında hazırlanmış ve jürimiz tarafından kabul edilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Hacı Kara

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Üyeler:

Doç. Dr. İbrahim Ağsakal

Kocaeli Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Gelgeç

İstanbul Medeniyet Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 21/Temmuz /2025

BEYANLAR

Yazım ve Kaynak Gösterme Kılavuzu Beyanı

Danışmanlığımda yazılan bu tezin CHICAGO yazım ve kaynak gösterme kılavuzunda belirtilen kurallara uygun olarak yapılandırıldığı ve bu kılavuzun dipnot kaynak gösterme standartlarının bu tezde tutarlı olarak uygulandığı tarafımdan incelenerek teyit edilmiştir.

İmza

Prof. Dr. Hacı Kara

Etik İlkeler Sadakat Beyanı

Hazırladığım bu tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu, akademik ve etik kuralları gözeterek çalıştığımı ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Gamze Yağcı

ÖN SÖZ

“Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat İlkesi” başlıklı bu yüksek lisans tezi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı kapsamında, Prof. Dr. Hacı Kara danışmanlığında hazırlanmıştır. 21 Temmuz 2025 tarihinde Prof. Dr. Hacı Kara, Doç. Dr. İbrahim Ağsakal ve Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Gelgeç’ten oluşan jüri önünde savunulmuş ve oybirliğiyle başarılı bulunmuştur.

Bu çalışma, pek çok kişinin katkı ve destekleriyle şekillenmiştir. Öncelikle, öğrencisi ve asistanı olmaktan onur duyduğum kıymetli hocam Prof. Dr. Hacı Kara'ya, tüm süreç boyunca sorduğum sorulara sabırla verdiği cevaplar, sağladığı destek ve yönlendirmeleri için içtenlikle teşekkür ederim.

Tez jürimde yer alarak kıymetli değerlendirmeleriyle çalışmamı zenginleştiren Doç. Dr. İbrahim Ağsakal’a ve tez konumun belirlenmesinden itibaren süreci takip ederek değerli görüş ve önerileriyle katkıda bulunan Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Gelgeç'e teşekkür ederim.

Tez çalışmam kapsamında Southampton Üniversitesi Deniz Hukuku Enstitüsü’nde bulunduğum sırada her türlü kolaylığı sağlayan ve İngiliz hukuku konusundaki yönlendirmeleriyle bana yol gösteren Dr. Johanna Hjalmarsson'a teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesindeki lisans eğitimim süresince danışmanlığımı üstlenen, lisansüstü eğitimime devam etme kararında teşviki ve desteğiyle önemli bir rol oynayan, ayrıca kendi uzmanlık alanı dışında olmasına rağmen tezimi okuyarak kıymetli görüşlerini benimle paylaşan Doç. Dr. Halil Altındağ’a teşekkür ederim.

Tezime ilişkin olarak kendi uzmanlık alanına giren sorumlarımı içtenlikle yanıtlayan ve değerli fikirlerini paylaşan Dr. Emin Çamurcu’ya teşekkür ederim.

Tezimin her aşamasında desteğini esirgemeyen, kaynaklara erişimimi kolaylaştırarak iş yükümü paylaşan ve tezin son okumasını yaparak imla ve yazım hatalarını en aza indirmemi sağlayan değerli dostum Arş. Gör. Kadirhan Maviş'e; süreç boyunca yanımda olarak motivasyon sağlayan sevgili Arş. Gör. Damla Ustaoglu'na ve oldukça yoğun bir döneminde sorularımı yanıtlayarak kaynaklarını benimle cömertçe paylaşan Arş. Gör. Ayşe Nur Yayla'ya teşekkür ederim.

Son olarak tüm kararlarımda her daim yanımda olan, türlü fedakârlıklarıyla bana güç veren sevgili anneme, babama ve ağabeyime gönülden teşekkür ederim. Onların varlığı, bu süreci tamamlamamda en büyük dayanağım olmuştur.

ÖZET

Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat İlkesi

Yağcı, Gamze

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Hacı Kara

Temmuz 2025

Bu çalışmada 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde sigortalanabilir menfaat ilkesinin deniz sigortalarına özgü görünümünün incelenmesi amaçlanmaktadır. İnceleme kapsamında Türk hukukunun yanı sıra, İngiliz hukukunda konunun hukuki dayanağını teşkil eden 1906 tarihli *Marine Insurance Act* hükümleri gerekli görüldüğü ölçüde karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.

Çalışmada menfaat kavramı, sigortalanabilir menfaat ilkesinin genel esasları, tarihsel gelişimi ve önemi; deniz sigortasının tanımı, tarihsel gelişimi ve temel türleri; deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaatin hukuki dayanakları, bulunması gereken zaman ve görünümleri sistematik olarak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sigortalanabilir Menfaat, Deniz Sigortaları, Bahis Sözleşmeleri, İngiliz Hukuku, Tekne ve Makine Sigortası, Yük Sigortası, Kulüp (P&I) Sigortası.

ABSTRACT

Principle of Insurable Interest in Marine Insurance

Yağcı, Gamze

Master's Thesis, Department of Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Hacı Kara

July 2025

The aim of this study is to examine the manifestations specific to marine insurance of the insurable interest principle within the framework of the Turkish Commercial Code No. 6102. In addition to Turkish law, the provisions of the 1906 Marine Insurance Act, which constitute the legal basis of the subject under English law, have been comparatively evaluated to the extent deemed necessary.

The study systematically examines the concept of interest, the general principles, historical development and significance of the insurable interest principle; the definition of marine insurance, its historical development and main types; as well as the legal foundations, the required time of existence and the manifestations of insurable interest in marine insurance.

Keywords: Insurable Interest, Marine Insurances, Wager Policies, Common Law, Hull and Machinery Insurance, Cargo Insurance, P&I Insurance.

İÇİNDEKİLER

BEYANLAR	ii
ÖNSÖZ	iii
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR.....	x

BİRİNCİ BÖLÜM SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİ

I. MENFAAT KAVRAMI.....	3
A. Menfaat Kavramının Terminolojik ve Kavramsal Gelişimi	3
B. Hak ve Menfaat İlişkisi	5
II. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN GENEL ESASLARI	7
A. Tanımı ve Unsurları	7
1. Zarar Sigortaları Bakımından	10
a. Mal Sigortaları Bakımından.....	10
b. Sorumluluk Sigortaları Bakımından.....	15
2. Can Sigortaları Bakımından	17
3. Abonman Sözleşmeler Bakımından	21
4. Değerlendirme	23
B. Sigorta Konusu ve Sigortalanabilir Menfaat Ayrımı	24
III. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	25
A. Sigorta Sözleşmeleri ve Bahis Sözleşmeleri Arasındaki Tarihsel İlişki.....	25
B. İngiliz Hukukunda Sigorta Yoluyla Bahis Oynanmasını Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemeler.....	26
1. 1745 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (Marine Insurance Act 1745)	26
2. 1774 Tarihli Hayat Sigortaları Kanunu (Life Assurance Act 1774)	28
3. 1778 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (Marine Insurance Act 1778)	30
4. 1845 Tarihli Kumar Yasası (Gaming Act 1845)	31
5. 1906 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (Marine Insurance Act 1906) ve 1909 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (Marine Insurance Act 1909)	32

6. 2005 Tarihli Kumar Yasası (Gaming Act 2005)	33
IV. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN ÖNEMİ.....	34
A. İngiliz Hukuku Bağlamında Yapılan Tartışmalar	34
B. Türk Hukuku Bakımından Önemi	39

İKİNCİ BÖLÜM DENİZ SİGORTALARI

I. DENİZ SİGORTASININ TANIMI	45
II. DENİZ SİGORTALARININ DOĞUŞU VE TARİHSEL GELİŞİMİ	47
III. TÜRLERİ	54
A. Tekne ve Makine Sigortası	54
1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler	54
2. Hukuki Niteliği	57
3. Tarafları ve Diğer İlgililer	57
a) Sözleşmenin tarafları	57
i) Sigortacı	58
ii) Sigorta ettiren	59
b) Diğer ilgililer	60
i) Sigortalı	60
ii) İpotekli alacaklı	61
B. Yük Sigortası	62
1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler	62
2. Hukuki Niteliği	64
3. Tarafları	64
C. P&I (Kulüp) Sigortası	65
1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler	65
2. Hukuki Niteliği	66
3. Tarafları, Zarar Gören Üçüncü Şahıs ve Uluslararası Grup	67
a) Tarafları	67
i) Kulüp	67
ii) Üye	69
b) Zarar gören üçüncü şahıs	70
c) Uluslararası grup	70

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DENİZ SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT
GÖRÜNÜMLERİ

I. DENİZ SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAATİN HUKUKİ DAYANAKLARI.....	73
II. SİGORTALANABİLİR MENFAATİN BULUNMASI GEREKEN ZAMAN	78
III. TEKNE VE MAKİNE SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT81	
A. Ayni Haklar Bakımından.....	81
1. Mülkiyet Hakkı.....	81
2. Sınırlı Ayni Haklar	88
a. Gemi İpoteği	88
b. İntifa Hakkı.....	91
B. Alacak Hakları Bakımından.....	92
1. Gemi Acentelik Sözleşmesi.....	92
2. Gemi Kira Sözleşmesi	94
3. Gemi Finansal Kiralama Sözleşmeleri	96
4. Gemi Yönetim Sözleşmesi	99
IV. YÜK SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT.....	102
A. INCOTERMS Kurallarının Sigortalanabilir Menfaat Üzerindeki Etkisi	104
B. Yük Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Sahipleri	106
1. Gönderici ve Satıcı	106
2. Gönderilen ve Alıcı	109
3. Taşıyan	110
V. P&I (KULÜP) SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT	111
SONUÇ	114
KAYNAKÇA.....	123

KISALTMALAR

a.g.e	: Adı geçen eser
a.y.	: Aynı yer
ABI	: Association of British Insurers
Batider	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
Bkz. / bkz.	: Bakınız
BTk	: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
c.	: Cilt
CFR	: Cost and Freight
CIF	: Cost, Insurance, Freight
CIP	: Carriage and Insurance Paid to
Co. / co.	: Company
CPT	: Carriage Paid to
ev.	: Çeviren
DAP	: Delivered at Place
DDP	: Delivered Duty Paid
DPU	: Delivered at Place Unloaded
E.	: Esas
ed.	: Editör
eTTK	: 6762 Sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu
EXW	: Ex Works
FAS	: Free Alongside Ship

FCA	: Free Carrier
FKK	: 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu
FOB	: Free On Board
GA	: Gaming Act
HD	: Hukuk Dairesi
INCOTERMS	: International Commercial Terms
K.	: Karar
LAA	: Life Assurance Act
LC	: Law Commission
m.	: Madde
MIA	: Marine Insurance Act
MÖ	: Milattan önce
P&I	: Protection and Indemnity
Rep.	: Reports
RG.	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SBF	: Siyasal Bilgiler Fakültesi
T.	: Tarih
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TCK	: 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TMK	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu

TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
v.	: Versus
vd.	: Ve devamı
vs.	: Vesaire
Y.	: Yargıtay

GİRİŞ

Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigorta hukukunun temel esasları arasında yer almaktadır. Söz konusu ilke sigorta sözleşmesinin geçerliliği ve sözleşme kapsamında tazminat talebinde bulunulabilmesi bakımından belirleyici bir unsur olarak kabul edilmektedir. İlkenin benimsenmesi ile sigorta sözleşmelerinin hukuki mahiyeti sistematik bir çerçeveye kavuşturulmuş ve açıklık kazanmıştır.

19. yüzyıldan bu yana sigortalanabilir menfaatin varlığı için hangi şartların aranması gerektiği gerek öğretide gerek uygulamada tartışılmaktadır. Ayrıca günümüzde ilkenin işlevini yitirdiğini savunan görüşler bulunduğu gibi tamamen yürürlükten kaldırılması veya kapsamının genişletilmesi gerektiğini savunan görüşler de bulunmaktadır. Bu tartışmaların etkisiyle Birleşik Krallık'ta sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin bir reform projesi başlatılmış, Komisyon tarafından ilkenin doğurduğu sorunlar ayrıntılı şekilde ele alınarak muhafazası veya ilga edilmesine ilişkin çeşitli görüşler değerlendirilmiştir.

Sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin bu tartışmalar, ilkenin sigorta türleri bakımından taşıdığı anlamın anlaşılması bakımından önem taşımaktadır. Elbette bu durum deniz sigortaları bağlamında da geçerlidir. Söz konusu tartışmaların İngiliz hukukunda şekillenmiş olması konunun yalnızca Türk hukuku bakımından değil, İngiliz hukuku ekseninde de ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu sebeple gerekli görüldüğü ölçüde bu iki hukuk sistemi mukayeseli olarak ele alınacaktır.

Bu kapsamda çalışmanın ilk bölümünde öncelikle menfaat kavramı ele alınacak, ardından sigortalanabilir menfaat ilkesinin tanımı ve unsurları Türk Ticaret Kanunu'nda öngörülen sigorta türleri bakımından kısaca değerlendirilecektir. Devamında ilkenin tarihsel gelişimi incelenecek ve bu bağlamda İngiliz hukukunda bahis poliçelerine karşı geliştirilen yasal düzenlemelere değinilecektir. İlk bölümün amacı sigortalanabilir menfaat ilkesine dair genel çerçevenin ortaya konulması ve son bölümde yapılacak değerlendirmelere temel teşkil etmesidir.

Çalışmanın ikinci bölümünde deniz sigortalarının genel çerçevesi çizilecektir. Bu doğrultuda deniz sigortalarının tanımı, doğuşu, tarihsel gelişimi ve uygulamada sıklıkla karşılaşılan tekne ve makine sigortası, yük sigortası ile P&I (kulüp) sigortası türleri

açıklanacaktır. Böylece üçüncü bölümde yapılacak özel tespitler için gerekli teorik altyapı hazırlanmış olacaktır.

Üçüncü ve son bölümde ise deniz sigortası türleri esas alınarak bir sınıflandırma yapılacak, her bir sigorta türü bakımından uygulamada karşılaşılmaması muhtemel bazı ilişkilerden doğan özel durumlar incelenecektir. Bu kapsamda öncelikle tekne ve makine sigortaları ele alınacak; aynı haklar bakımından mülkiyet hakkı ile gemi ipoteği ve intifa hakkı, alacak hakları bakımından ise gemi acentelik sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi, gemi finansal kiralama sözleşmesi ve gemi yönetim sözleşmesi değerlendirilecektir. Ardından yük sigortaları çerçevesinde INCOTERMS kurallarının sigortalanabilir menfaat üzerindeki etkisi incelenecek ve ardından bu sigorta türüne özgü durumlar ele alınacaktır. Son olarak P&I sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesine genel hatlarıyla yer verilecektir. Çalışmada aktif sigortalara ilişkin hususlara ağırlık verilecek ve pasif sigortalar yalnızca gerektiği ölçüde ele alınacaktır.

İngiliz hukukunun deniz sigorta sektöründeki baskın etkisi nedeniyle çalışma boyunca İngiliz mahkeme kararlarına atıfta bulunulacak, bu kararlardan yararlanılarak tartışmalı hususlar aydınlatılacak ve nihayetinde ulaşılan sonuçlar Türk hukuku bağlamında değerlendirilecektir.

Bu çalışmanın temel amacı sigortalanabilir menfaat ilkesinin günümüzdeki işlevini tespit etmek, deniz sigortaları bağlamında bu ilkenin ilgili kişiler ve hukuki ilişkiler bakımından doğurduğu sonuçları ortaya koymak ve olması gereken hukuk perspektifinden önerilerde bulunmaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİ

I. MENFAAT KAVRAMI

A. Menfaat Kavramının Terminolojik ve Kavramsal Gelişimi

Günümüz hukuk terminolojisinde yaygın olarak kullanılan "menfaat", Türk hukuk sistemine İslam hukukundan miras kalan ve Arapça kökenli "nef" kelimesinden türeyen bir terimdir¹. İslam hukukunda menfaat, bir malvarlığı unsurunun kullanımı sonucu elde edilen yarar ya da bireyin refahına katkı sağlayan unsur olarak tanımlanmaktadır². Bununla birlikte menfaat kendi başına bağımsız bir varlık olarak değil, dayandığı malvarlığı unsuru aracılığıyla anlam kazanan ve bu yönüyle hukuki değer taşıyan bir kavram olarak kabul edilmektedir³.

Batı hukuk sistemlerinde menfaat teriminin karşılıkları, kavramının terminolojik kökeni bakımından önem arz etmektedir. Nitekim İngiliz hukukunda *interest*, Alman hukukunda *Interesse* ve Fransız hukukunda ise *intérêt* şeklinde yer alan bu terimler, ortak kökenleri itibarıyla Roma hukukundaki *interesse* terimine dayanmaktadır.

Osmanlı hukuk sisteminde ise hukukun temel kaynağını İslam hukuku oluşturduğundan, ilk medeni ve borçlar kanunu niteliğindeki Mecelle-i Ahkâm-ı Adliye’de menfaat teriminin benimsendiği görülmektedir⁴. Böylelikle bu terim Cumhuriyet’in ilanını takiben İsviçre’den iktibas edilen Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu aracılığıyla gerçekleştirilen Batı hukukuna dayalı kavramsal dönüşüme rağmen korunmuş ve Batı hukuk sistemlerinde kullanılan *interesse* kökenli terimler yerine Türk hukuk geleneğinde yerleşmiş bulunan menfaat teriminin muhafaza edilmiştir.

Çağdaş Türk hukukunda menfaat kavramı terminolojik olarak Osmanlı hukukundan devralınmakla birlikte, kavramın anlam ve işlevi büyük ölçüde Roma hukukunun etkisiyle şekillenmiştir. Bu nedenle kavramın hukuki niteliğinin ve fonksiyonlarının

¹ Haydar Arseven, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Beta Yayınları, 1991), s. 44.

² Hasan Hacak, “Menfaat”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, c. 29 (İstanbul: TDV Yayınları, 2019), s. 132.

³ a.y.

⁴ Mecelle-i Ahkâm-ı Adliye m. 87, “mazarrat menfaat mukabelesindendir” şeklinde düzenlenmiştir.

anlaşılabilmesi için öncelikle Roma hukuku çerçevesinde incelenmesi önem arz etmektedir.

Menfaat, Roma hukuk terminolojisine “davacının menfaati” (*id quod interest*) ifadesiyle girmiş ve zaman içinde geniş bir uygulama alanı bulmuştur⁵. Roma hukukunda menfaat en temel anlamıyla zarar görenin, zarar ile mahrumiyetini kapsamaktadır⁶. Ancak olayın koşullarına bağlı olarak bu sınırların ötesine geçebilmektedir⁷. Bu yönüyle menfaatin durağan değil, olaya özgü değişkenlik gösterebilen bir kavram olduğu anlaşılmaktadır⁸.

Terminolojik ve tarihsel çerçevenin ardından menfaatin Türk hukuk sisteminde hangi görünümeler altında ele alındığına değinmek gerekmektedir. Nitekim Türk Hukuk Lügatı’na göre menfaat kavramı hukuk uygulamasında dört farklı bağlamda değerlendirilmektedir⁹. İlk olarak menfaat, menfaat konusu nesnenin kullanım kapasitesinin parasal bir değerle ölçülebilmesini ifade eden “maddi kıymet” ile ilişkilendirilmektedir. Bu kıymet objektif veya sübjektif nitelikte olabilmektedir. Belirli bir nesnenin zaman ve mekân koşulları çerçevesinde herkes açısından taşıdığı değer objektif kıymet, aynı nesnenin belirli bir kişi bakımından ifade ettiği özel değer sübjektif kıymet olarak adlandırılmaktadır. Öğretide sübjektif kıymet çoğu zaman menfaat kavramı ile özdeşleştirilmekte, zarar ve ziyan taleplerine konu olan unsur ise ilgili kişinin sübjektif menfaati olarak değerlendirilmektedir.

İkinci olarak menfaat sigorta hukuku bağlamında ele alınmaktadır. Bu çerçevede yalnızca somut nesnelere ilişkin bir ilgiyi değil, korunması arzu edilen ve ekonomik değer taşıyan her türlü hukuki ilişkiyi ve beklentiye kapsamaktadır. Diğer bir ifadeyle sigorta

⁵ Murat Topuz, *İsviçre ve Türk Borçlar Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda Maddi Zarar ve Bu Zararın Belirlenmesi* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023), s. 177.

⁶ Zarar kavramı, Borçlar Hukuku bünyesinde, kişinin malvarlığında iradesi dışında meydana gelen azalma olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu azalmanın malvarlığının aktifinin eksilmesi, pasifinin atması yahut kazançta yoksun kalma şeklinde meydana gelmesi mümkün (Ünan, Samim. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler* (Madde 1453-1586). c. 2 (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), s. 87). Borçlar Hukuku bağlamında zarar, kişilik haklarının ihlâlinden doğan zarar, mülkiyet hakkının ihlâlinden doğan zarar ve saf malvarlığı zararları olmak üzere sınıflandırılmaktadır. Sigorta hukukunda da bu sınıflandırmaya paralel olarak, maddi zarar, can zararları ve saf malvarlığı zararları ayrımı yapılmaktadır (a.g.e., s. 90-91)

⁷ Topuz, *Roma Borçlar Hukukunda Maddi Zarar*, s. 176.

⁸ Topuz, Roma hukukundaki bu yaklaşımı “somut olay menfaati” olarak adlandırmaktadır. Bkz.: a.g.e., s. 178.

⁹ Türk Hukuk Kurumu, *Türk Hukuk Lügati*, 3.bs. (İstanbul: Marif Matbaası, 1991), s. 227.

hukukunda menfaat, paraya çevrilebilir nitelikteki bir ilişkiyi içermekle birlikte konusu itibarıyla yalnızca fiziksel varlıklarla sınırlı değildir.

Üçüncü olarak menfaat kamu hukuku alanında “kamu menfaati” çerçevesinde incelenmektedir. Hukukun temel işlevlerinden biri olan toplum düzeninin sağlanması amacıyla getirilen düzenlemelerin dayandığı ölçüt kamu menfaati olarak adlandırılmaktadır. Kamu menfaati kamu otoritesinin hukuki düzenlemeleri şekillendirirken dikkate aldığı üstün ve ortak yarar ilkesi olarak işlev görmektedir.

Dördüncü ve son olarak menfaat bir eşyanın kullanımından doğan fayda anlamında ele alınmakta ve bu bağlamda, *ayn* (eşyanın somut varlığı) ve *deyn* (alacak hakkı) kavramlarıyla ilişkilendirilmektedir. Örneğin bir taşınmazın kullanım hakkı veya bir taşıtın belirli bir süreyle kullanımına ilişkin hak bu tür menfaatlere örnek teşkil etmektedir.

Bu açıklamalar neticesinde Türk hukukunda menfaat kavramı, bir kimsenin malvarlığına veya şahıs varlığı değerlerine yönelik olarak ortaya çıkan, meşru ve kişisel bir ilgi yahut ilişki şeklinde tanımlanabilir. Anılan ilgi maddi ya da manevi nitelikte olabileceği gibi somut bir nesneye, kullanım hakkına, geleceğe ilişkin makul beklentiye veya toplumsal faydaya dayanabilir. Menfaat kavramının kapsamlı ve esnek bir yapıya sahip olması, kavramın farklı hukuk disiplinlerinde farklı içerik ve işlevlere sahip olmasına imkân sağlamaktadır.

B. Hak ve Menfaat İlişkisi

Menfaat kavramı Türk hukukunda geniş bir uygulama alanına sahip olmasının yanı sıra, hak teorileri bakımından da önem arz eden bir kavramdır. Zira öğretilerde hak kavramının tanımına ilişkin fikir birliği bulunmamakta ve hakkın nasıl tanımlanacağı konusu, farklı teoriler çerçevesinde ele alınmaktadır¹⁰.

¹⁰ Selahattin Sulhi Tekinay, *Medeni Hukukun Genel Esasları ve Gerçek Kişiler Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1992) s. 127.

Bu teorilerden ilki olan irade teorisine göre hak, bireylere hukuk düzeni tarafından tanınan irade yetkisi olarak tanımlanmaktadır¹¹. Bu yaklaşıma göre bir kimsenin başkalarını kendi iradesine uygun şekilde davranmaya zorlayabilmesi hak sahibi olduğunun göstergesidir. Ancak bu teori hakkın yalnızca dışsal irade hâkimiyetine indirgenmesi ve içeriğinin açık biçimde belirlenmemesi nedeniyle eleştirilere konu edilmiştir¹².

Diğer bir yaklaşım olan menfaat teorisi ise hakkı hukuken korunan bir menfaat olarak tanımlanmaktadır¹³. Bu görüş bireysel irade yerine hukuk düzeni tarafından sağlanan koruma unsurunu merkeze almaktadır. Ancak bu teori de bireyin iradesine yeterli ölçüde yer vermemesi nedeniyle eleştirilmektedir¹⁴. Özellikle bazı durumlarda hukuk düzeni tarafından korunan menfaatlere rağmen kişiye açık bir yetki tanınmaması, her korunan menfaatin hak olarak nitelendirilmesini engellemektedir¹⁵.

Günümüzde ağırlıklı olarak benimsenen görüş ise anılan iki teorinin sınırlı yönlerini aşma amacıyla geliştirilen karma teoridir¹⁶. Bu yaklaşıma göre hak hukuki korumadan yararlanma yetkisi tanınmış bir menfaat olarak değerlendirilmektedir¹⁷. Bu kapsamda hak yalnızca bireysel iradeye değil, aynı zamanda hukuk düzeni tarafından tanınan ve güvence altına alınan bir menfaate dayanmaktadır. Diğer bir ifadeyle hak bireye hukuk düzeni tarafından sağlanan irade yetkisi aracılığıyla korunan menfaat anlamına gelmektedir¹⁸.

Sonuç olarak hak ve menfaat kavramları çoğu zaman birbirine yakın ve iç içe geçmiş bir yapı arz etmekte ve bunlardan birinin ihlâli ya da ortadan kalkması hâlinde aralarındaki sınırın belirlenmesi her zaman kolay olmamaktadır. Ancak bu durum hak ve menfaatin

¹¹ Andreas B. Schwarz, *Medeni Hukuka Giriş*, çev. Hıfzı Veldet (İstanbul: Üniversite Kitabevi, 1942), s. 95; Tekinay, *Medeni Hukuk*, s. 127; Adnan Güriz, *Hukuk Felsefesi* (Ankara: Siyasal Kitabevi, 2022), s. 122.

¹² Tekinay, *Medeni Hukuk*, s. 127; Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, *Medeni Hukuk* (İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık, 2024), s. 152.

¹³ Tekinay, *Medeni Hukuk*, s. 128; Güriz, *Hukuk Felsefesi*, s. 122.

¹⁴ Schwarz, *Medeni Hukuka Giriş*, s.96.

¹⁵ Oğuzman/ Barlas, *Medeni Hukuk*, s. 152.

¹⁶ Tekinay, *Medeni Hukuk*, s. 129.

¹⁷ Güriz, *Hukuk Felsefesi*, s. 124.

¹⁸ Oğuzman/ Barlas, *Medeni Hukuk*, s. 151.

özdeş olduğu ya da bu kavramlardan birinin diğerinden daha kapsamlı olduğu anlamına gelmemektedir. Zira hukuken korunan her menfaat hak niteliği taşımamaktadır¹⁹. Öte yandan hukuk düzeni bazı hâllerde bir hakkı tanımış olmakla birlikte bu hakkın korunmasını sınırlandırabilmektedir²⁰.

II. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN GENEL ESASLARI

A. Tanımı ve Unsurları

Sigortalanabilir menfaat (*insurable interest*) kavramı sigorta konusu ile sigorta ettiren arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değeri haiz ve meşru bir ilişki olarak tanımlanabilmektedir²¹. Bu ilişkinin dar yorumlanması bazı menfaatlerin sigorta koruması dışında kalmasına, sınırlarının gereğinden fazla genişletilmesi ise sözleşmenin işlevselliğini zedeleyerek hukuki öngörülebilirliğini tehlikeye atmasına yol açabilmektedir²².

Sigorta türlerinin çeşitliliği ve menfaat kavramının soyut doğası sigortalanabilir menfaate ilişkin kapsayıcı ve ayrıntılı bir tanım yapılmasını güçleştirmektedir²³. Bununla birlikte kavramın esasını teşkil eden temel unsurların ortaya konulması ve bu unsurların, her bir sigorta türünün özellikleri dikkate alınmak suretiyle şekillendirilmesi mümkün olabilir. Bu yaklaşım çerçevesinde söz konusu tanım bir formüle benzetildiğinde tanımda sabit kalan unsurlar sigorta konusu, sigorta ettiren ve bunlar arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikli ekonomik nitelikli meşru ilişki olarak belirmektedir. Bu unsurlar

¹⁹ a.g.e., 153.

²⁰ Nitekim eksik borç ilişkilerinde, hukuken geçerli bir borç söz konusu olsa da alacaklının cebri icra yoluna başvurma imkanı bulunmamaktadır (a.y).

²¹ Hacı Kara, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025), s. 124; W. Koenig, “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi”, çev. Fırat Öztan, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, c. V, S. 1 (1969), s. 48; Arseven, *Sigorta Hukuku*, s. 45; Etem Kara, *Sigortalanabilir Menfaat İlkesi* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2020), s. 87; Melda Taşkın, “Zarar Sigortalarında Menfaat Eksikliği”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, c. XXXIII, S. 1 (2023), s. 265. Kavramı “çıkar” olarak ele alan tanımlar için bkz.: Ünan, Samim. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Genel Hükümler* (Madde 1401- 1452). c. 1 (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), s. 83; Emine Yazıcıoğlu ve Zehra Şeker Ögüz, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), s. 52.

²² Feasey v. Sun Life Assurance Co. [2003] Lloyd’s Rep. 637.

²³ Law Commission and Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Issues Paper 4, Insurable Interest*, (2008), madde 1.14: “The law on insurable interest is complex and we have often found it difficult to analyse. This makes it difficult for both insurers and policyholders to understand and apply the law”.

her sigorta sözleşmesi için değişmeyen bileşenleri oluşturmaktadır ve ele alınan sigorta türüne göre farklılaşan yönleri ile somutlaştırılabilmektedir.

Belirtilen çerçeve tanımın deniz sigortaları bakımından somutlaştırılması mümkündür. Bu kapsamda deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaat, deniz yolculuğu ya da yolculuk kapsamında sigortalanan değer ile ilgili kişi arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değer taşıyan ve meşru bir ilişkiyi ifade etmektedir. Söz konusu çerçevenin daha dar bir kapsamda ele alınması da mümkündür. Nitekim tekne sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat, ilgili kişinin geminin fiziksel yapısı veya mekanik aksamıyla kurduğu, mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik ve meşru ilişki olarak değerlendirilmektedir.

Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigortalanabilir menfaatin varlığını sigorta sözleşmelerinde bir geçerlilik şartı hâline getirmektedir. Bu ilke zarar sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigorta ettirenin malvarlığında meydana gelebilecek bir kayıptan etkilenme ihtimaline dayanmaktadır²⁴. Söz konusu ihtimalin varlığı, sigorta ettiren ile sigorta konusu nesne arasında zarara uğrama riskini kapsayan bir bağın mevcut olmasını zorunlu kılmaktadır²⁵.

Türk mevzuatında sigortalanabilir menfaat kavramına ilişkin açık bir tanıma yer verilmemektedir. Bu kavrama atıf yapan hükümlerin sayısı oldukça sınırlı olmakla birlikte, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)²⁶ m. 1401 uyarınca sigorta sözleşmesi şu şekilde tanımlamaktadır:

“Sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir

²⁴ Samim Ünan, “Kira veya Finansal Kiralama Konusu Gemilerle İlgili Tekne-Makine Sigortaları Çerçevesinde Hangi Çıkarların Temin Edildiği Üzerine Bazı Düşünceler,” *Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi*, c. I, S. 1 (2022), s. 168.

²⁵ Arseven, *Sigorta Hukuku*, s. 42; Emine Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi* (İstanbul: Beta Basım, 2003), s. 71; Hans Möller, “Menfaat ve Değerlendirilmesi”, çev. Fırat Öztan, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, c. IV, S. 2 (1967), s. 261.

²⁶ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK), 14 Ocak 2011 tarihinde kabul edilmiş, 14 Şubat 2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bununla birlikte, yürürlük tarihi öncesinde 26 Haziran 2012 tarihli ve 6335 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Kanunu ile değiştirilmiştir. 6335 sayılı Kanun, 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşme.”

Anılan hüküm sigortalanabilir menfaatin hem sigorta sözleşmesinin kurucu unsurlarından biri olduğunu hem de bu menfaatin para ile ölçülebilir bir değere sahip bulunması gerektiğini ortaya koymaktadır. Buna ek olarak TTK m. 1408, sigortalanabilir menfaatin sözleşmenin kurulması anında mevcut olmaması hâlinde, sözleşmenin geçersiz sayılacağını hüküm altına almaktadır²⁷. Bu düzenleme sigortalanabilir menfaatin sigorta sözleşmesinin objektif esaslı noktalarından biri olarak kabul edildiğini göstermektedir²⁸. Anılan hüküm uyarınca, sigortalanabilir menfaatin sigorta sözleşmesinin kuruluş anında var olması yeterli görülmekte, menfaatin kapsamının tam olarak belirlenmiş olması ise aranmamaktadır²⁹.

TTK m. 1408 ile sigortalanabilir menfaat ilkesi tüm sigorta türleri bakımından kabul edilmiş bulunmaktadır. Öğretide ileri sürülen bir görüş, menfaat kavramını yalnızca aktif sigorta türleri bakımından ele almakta ve meblağ sigortalarında rizikonun gerçekleşmesi hâlinde belirli bir bedelin sigortalıya ödenmesi öngörüldüğünden, klasik anlamda bir menfaat ilişkisine gerek bulunmadığını ifade etmektedir³⁰.

Diğer bir görüşe göre ise menfaat şartı geleneksel olarak yalnızca zarar sigortalarında aranmaktadır ve TTK m. 1408 ile tüm sigorta türleri bakımından hatalı şekilde genelleştirildiğini savunmaktadır³¹. Bu görüş çerçevesinde sigortalanabilir menfaat sahibinin, rizikonun gerçekleşmesi hâlinde zarar veya zarar ile eşdeğer sayılan bir olumsuzluğa maruz kalacak kişi olduğu kabul edilmektedir³². Diğer bir yaklaşıma göre ise menfaat kavramı zarar ile bağlantılı olarak tanımlanmalıdır³³. Bu çerçevede menfaat,

²⁷ TTK m. 1408: “(1) Sigorta sözleşmesinin yapılması anında, sigortalanan menfaat mevcut değilse, sigorta sözleşmesi geçersizdir. Sözleşmenin yapıldığı anda varolan menfaat, sözleşmenin süresi içinde ortadan kalkarsa, sözleşme o anda geçersiz olur. (2) 1470 inci madde hükmü saklıdır.”

²⁸ Tamer Bozkurt, *Sigorta Hukuku*, s. 44.

²⁹ Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, c.1, s. 85; Mertol Can, *Türk Özel Sigorta Hukuku* c. I (Ankara: Adalet Yayınevi, 2018), s. 28.

³⁰ Rayegan Kender, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2021), s. 249 vd.

³¹ Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, c.1, s. 83.

³² a.y.

³³ İsmet Sayhan, *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu, (Aşkın Sigorta- Eksik Sigorta- Sigorta Tazminatının Hesaplanması* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2001), s. 41.

sigorta sözleşmesinde öngörülen rizikonun gerçekleşmesi hâlinde ekonomik kayba uğrama ihtimali taşıyan her türlü ilişkiyi ifade etmektedir³⁴.

İngiliz hukukuna bakıldığında ise sigortalanabilir menfaat kavramına ilişkin olarak 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1906- 1906 MIA*) m. 5 kapsamında deniz sigortalarına özgü bir tanıma yer verildiği görülmektedir. Anılan hüküm uyarınca sigortalanabilir menfaat, bir kişinin deniz yolculuğuna veya bu yolculuk kapsamında sigortalanan malvarlığının risk altında olmasına ilişkin olarak, hukuk düzeni ya da hakkaniyet gereği tanınan bir ilişki çerçevesinde, söz konusu malvarlığının korunmasından veya zamanında varışından fayda sağlama yahut malvarlığının zıyaa, hasara uğraması veya alıkonulması gibi hâllerde zarara uğrama yahut bu nedenlerle sorumluluk altına girme ihtimali bulunması şeklinde tanımlanmaktadır³⁵. Ayrıca İngiliz hukukunda sigortalanabilir menfaat ilkesi aranacağı sigorta türüne göre ilkenin hukuki temeli, uygulanma zamanı, doğurduğu sonuçlar ve feragat edilebilme koşulları bakımından farklılık göstermektedir. Bu nedenle menfaatin tespitinde dikkate alınması gereken unsurlar sigorta sözleşmesinin türü ile doğrudan doğruya ilişkilidir³⁶.

Farklı hukuk sistemlerine tabi olmaları nedeniyle temel yapısal farklılar arz eden Türk ve İngiliz hukuku bünyesinde sigortalanabilir menfaatin farklı kaynaklardan beslendiği görülmektedir. Bu nedenle izleyen bölümlerde sigortalanabilir menfaat ilkesinin incelenmesinde Türk hukuku bakımından pozitif hukuk hükümlerine, İngiliz hukuku bakımından ise içtihatlarla ağırlık verilecektir.

1. Zarar Sigortaları Bakımından

a. Mal Sigortaları Bakımından

Mal sigortası belirli bir menfaatin korunması amacıyla prim adı verilen bir bedel karşılığında, sigorta konusu malın telef olması ya da bozulması durumunda tazminat

³⁴ a.y.

³⁵ 1906 tarihli MIA m. 5: “(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure. (2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.”

³⁶ Franziska Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law* (Londra ve New York: Routledge, 2020), s. 63.

ödemenin taahhüt edildiği bir sözleşme türüdür³⁷. Sigortalanabilir menfaate ilişkin çerçeve tanımın, mal sigortalarına özgü özellikler dikkate alınarak somutlaştırılması mümkündür³⁸. Kural olarak mal sigortaları, sigortalının malvarlığının aktifinde meydana gelebilecek zararlara karşı güvence sağlamak amacıyla düzenlenmektedir³⁹. Bu sigortalarda teminat altına alınan unsur malın kendisi değil, sigorta ettirenin ilgili mal veya alacak üzerindeki ekonomik değeri haiz menfaattir⁴⁰.

Bu doğrultuda mal sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat, sigortalının malvarlığı aktifine dâhil bir mal veya alacakla ilgili olarak, bu varlığın rizikonun gerçekleşmesi sonucunda zıya, hasar ya da kayba uğraması hâlinde doğrudan etkilenme ihtimali bulunan kişi ile söz konusu varlık arasında mevcut yahut öngörülebilir nitelikteki, ekonomik değer taşıyan ve hukuk düzeni tarafından tanınan ilişki olarak ifade edilebilir. Tanımda yer alan formüle dayalı yapı esas alındığında “sigorta konusu” unsuru malvarlığı aktifine dâhil edilen mal veya alacak, “sigorta ettiren” unsuru ise bu varlıkla ilgili ekonomik menfaate sahip olan kişi olarak somutlaşmaktadır.

Bu noktada değinilmesi gereken diğer bir husus, sigorta ettirenin paylı mülkiyete tabi bir malın yalnızca belirli bir kısmına malik olması durumudur. Paylı mülkiyet ilişkisi çerçevesinde, eşyanın belli bir oranına sahip olan kişinin, eşyayı tam değeri üzerinden sigorta ettirmesi mümkündür⁴¹. TTK m. 1455’e göre bir malın veya o mala ilişkin bir hakkın sadece bir kısmında menfaat sahibi olan kişi, kendi payını aşan kısım için sigorta yaptırmışsa bu aşan kısma ilişkin sigorta, sigorta ettirenle aynı menfaati paylaşan diğer kişiler lehine yapılmış sayılır. Buna göre aşkın sigorta yasağının istisnası olarak, bir taşınmazın yalnızca yarısına sahip olan kişinin taşınmazın tamamı için sigorta yaptırması hâlinde, kalan yarıya ilişkin sigorta sözleşmesi diğer paydaş lehine hüküm doğurur.

³⁷ Albert Wahl, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Yeni Cezaevi Basımevi, 1948), s. 308.

³⁸ Bahsi geçen çerçeve tanıma “sigorta konusu ile sigorta ettiren arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değeri haiz ve meşru bir ilişki” olarak II. Sigortalanabilir Menfaat İlkesinin Genel Esasları, A. Tanımı ve Unsurları başlığı altında yer verilmiştir.

³⁹ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 275.

⁴⁰ a.g.e., 276.

⁴¹ Barış Günay, *Sigorta Hukuku* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2025), s. 185.

Ancak bu sonucun ortaya çıkabilmesi için, menfaatin sigorta konusu malın yalnızca bir bölümüne ilişkin olması gerekir⁴².

Sigortalanabilir menfaat kavramının mal sigortaları bakımından yargı uygulamasındaki yansıması ise Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 28.09.2020 tarihli (E. 2019/4993, K. 2020/3604) kararında görülmektedir. Karara konu olayda CIF teslim şeklinde yapılmış bir satış sözleşmesi söz konusudur. Yükleme limanında malın alıcıya teslim edilmesiyle birlikte satıcının mal üzerindeki menfaatinin sona erdiği kabul edilmiş ve bu nedenle satıcının lehtarı kendisi olan bir sigorta sözleşmesi akdetmesinde hukuki yarar bulunmadığı belirtilmiştir. Böylece Yargıtay, sigortalanabilir menfaatin sigorta sözleşmesinin geçerlilik şartı niteliği taşıdığını açıkça ortaya koymuş ve TTK m. 1408'i somut olaya doğrudan uygulamıştır.

İngiliz hukukunda ise sigortalanabilir menfaat ilkesi, mal sigortaları bakımından esasen *Lucena v Craufurd* davası (1806) ile şekillenmiştir⁴³. Anılan karar sigorta ettiren ile sigorta konusu arasındaki hangi ilişkilerin sigortalanabilir menfaat olarak kabul edilebileceğine ilişkin tartışmaların gündeme gelmesine neden olmuştur⁴⁴. Davaya konu uyuşmazlık Kraliyet Komiserlerinin henüz İngiltere'ye ulaşmamış ve savaş ilanından önce el konulmuş olan Hollanda gemileri ile yükleri üzerinde sigorta yaptırmalarından kaynaklanmıştır. Mahkeme Komiserlerin bu gemiler üzerinde ne yasal ne de hakkaniyete dayalı bir menfaatinin bulunmadığını belirterek sigorta sözleşmesinin geçersizliğine hükmetmiştir⁴⁵.

Anılan uyuşmazlık çerçevesinde sigortalanabilir menfaatin kapsamına ilişkin iki temel yaklaşım gelişmiştir. Bunlardan ilki olan hukuki menfaat testi (*legal interest test*) uyarınca, menfaat ancak kanundan ya da sözleşmeden doğan ve hukuk düzeni tarafından tanınan haklara dayanması hâlinde sigorta korumasına konu olabilmektedir. Lord Eldon tarafından geliştirilen bu yaklaşıma göre, sigorta konusu üzerinde doğrudan bir hakkı veya hukuki yükümlülüğü bulunmayan kişilerin, sigortalanabilir menfaati bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, hukuki menfaat testi çerçevesinde salt fiili

⁴² a.y.

⁴³ *Lucena v. Craufurd*, *English Reports Full Reprint* 127, Common Pleas 1486.

⁴⁴ James Davey, "The Reform of Gambling and the Future of Insurance Law", *Legal Studies*, c. XXIV, S. 4 (2004), s. 512.

⁴⁵ Bosanquet ve Puller (ed.), *English Reports (ER)*, Common Pleas 3, S. 127 (1486-1865), s. 42.

hâkimiyet ya da ekonomik beklentiye dayanan ilişkilerin sigortalanabilir menfaat teşkil etmediği kabul edilmektedir.

Macauara davası hukuki menfaat testinin katı biçimde uygulandığı önemli bir içtihattır⁴⁶. Dava konusu uyuşmazlık *Macauara*'nın tüm hisselerine sahip olduğu bir şirketin mülkiyetinde bulunan kereste arazisini şirket adına değil, kendi adına sigortalatmasından kaynaklanmaktadır. Sigorta şirketi yangın rizikosunun gerçekleşmesinin ardından *Macauara*'nın sigortalanabilir menfaate sahip olmadığını öne sürerek tazminat ödemeyi reddetmiştir. Mahkeme 1906 tarihli MIA m. 5'e atıfla sigortalının sigorta konusu mal ile hukuki veya hakkaniyete dayalı bir ilişki içinde olması gerektiğine karar vermiştir⁴⁷. Bu doğrultuda *Macauara*'nın yalnızca hissedar sıfatıyla teminatsız bir alacaklı olması sigortalanabilir menfaatin varlığı açısından yeterli görülmemiştir⁴⁸.

Lucena davası çerçevesinde ortaya çıkan ikinci yaklaşım ise ahlaki kesinlik testi (*moral certainty test*) olarak adlandırılmaktadır ve Lawrance J. tarafından geliştirilmiştir⁴⁹. Ahlaki kesinlik testi uyarınca yalnızca haklar ile sınırlı olmaksızın belirli bir ekonomik ilişki temelinde de sigortalanabilir menfaat doğabilmektedir. Bu görüşe göre sigorta konusu mal ile makul ve doğrudan bir ilişki içinde olan kişilerin de sigorta korumasından yararlanabilmesi gerekmektedir. Ancak bu yaklaşım özellikle Lord Eldon tarafından

⁴⁶ C. R. N. W., "Extent of Shareholders' Interests. *Macauara v. Northern Assurance Co., Ltd.* [1925] Appeal Cases (A.C.) 619," *The Cambridge Law Journal* 2, S. 3 (1926), s. 397.

⁴⁷ "Hukuki veya hakkaniyete dayalı ilişki" (*legal or equitable relation*) ifadesi MIA 1906 m. 5 kapsamında yer almaktadır. Söz konusu ifade, İngiliz hukuku kapsamında özellikle deniz sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesinin anlaşılabilirliği bakımından önem taşımaktadır. Ancak Türk ve İngiliz hukuk sistemleri arasındaki büyük yapısal farklılık nedeniyle ifadenin Türk hukuku bağlamında düşünülerek anlaşılması mümkün değildir. Dolayısıyla çalışma kapsamında söz konusu ifade ait olduğu bağlamda ayrıca ele alınmaktadır. Kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Üçüncü Bölüm, I. Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaatin Hukuku Dayanakları, s. 81.

⁴⁸ *Macuara* kararı, sigortalanabilir menfaatin yalnızca mülkiyet hakkına ya da mülkiyetten kaynaklanan doğrudan bir hakka dayanması gerektiği yönündeki katı yaklaşımı temsil etmektedir. Ancak bu yaklaşım, özellikle modern ticari işlemler ve taşıma sözleşmelerinin karmaşık yapısı dikkate alındığında, öğretide ve uygulamada eleştirilere konu olmaktadır. Nitekim yük sigortası bakımından sigortalanabilir menfaatin kapsamı, *Quadra Commodities SA v. XL Insurance Co SE* davasında yeniden değerlendirme konusu olmuştur. Söz konusu dava, 5 Eylül 2023 tarihinde Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi tarafından temyize kabul edilmiş olup, yaklaşık bir asırdır bu konuda verilmiş ilk yüksek mahkeme kararı olma potansiyeli taşımaktadır. Bu çerçevede *Quadra* davası, sigortalanabilir menfaat kavramının modern piyasaya koşulları içinde nasıl anlaşılması gerektiğine ilişkin önemli bir içtihadı fırsat olarak değerlendirilmektedir (*Lloyd's Shipping & Trade Law*, c. 25, S. 2 (Mart 2025), s. 1 vd.)

⁴⁹ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 35.

sigorta sistemini belirsiz hâle getireceği ve sigorta sözleşmelerinin spekülâtif kazanç aracı olarak kullanılabileceği gerekçesi ile eleştirilmiştir.

İngiliz içtihatları incelendiğinde bazı alt derece mahkemelerinin hukuki menfaat testinin dar yorumundan kaynaklanan koruma eksikliğini gidermek amacıyla daha esnek olan ahlaki kesinlik testine yöneldiği görülmektedir. Bu yaklaşımın uygulama alanı bulduğu başlıca örneklerden biri kâr sigortalarıdır (*profit insurance*). Zira gelecekte doğması muhtemel kâra ilişkin kayıpların ya da edinilmesi beklenen malvarlığı unsurlarının sigorta sözleşmesine konu edilip edilemeyeceği tartışmalı bir husustur. Bu konuda mahkemelerin genel eğilimi bu tür kârların bir malvarlığına unsuruna sahip olma ya da fiilen işletilmesine ilişkin olması hâlinde sigortalananabilir menfaatin mevcut olduğu yönündedir. Bu çerçevede, kâr beklentisinin hukuken tanınmış ve icra edilebilir bir hakka dayanmadığı durumlarda sigortalananabilir menfaatin yokluğu gerekçesiyle tazminat talebi reddedilmektedir⁵⁰.

Nitekim *Stockdale v. Dunlop (1840)* davası kâr sigortaları bakımından önemli bir örnek teşkil etmektedir⁵¹. Davacı Harrison & Co. ile yaptığı sözlü anlaşma uyarınca iki gemiyle gönderilecek 200 ton palm yağı ve bu yağdan elde etmeyi umduğu kârı sigorta ettirmiştir. Ancak yükün taşındığı geminin deniz kazasında kaybolması üzerine sigortacı, davacının mal üzerinde mülkiyet hakkı veya hukuken tanınmış diğer bir menfaati bulunmadığını öne sürerek tazminat ödemeyi reddetmiştir. Mahkeme yalnızca sözlü ve icra edilemez bir anlaşmaya dayanan bu beklentinin sigortalananabilir menfaat oluşturmadığına hükmetmiş ve bu tür taleplerin kabulünün sigortayı yasa dışı bahisle benzeştirebileceği gerekçesiyle reddine karar vermiştir. Bu karar İngiliz hukukunda salt ekonomik beklentilere dayalı taleplerin ahlaki kesinlik testinin sınırları kapsamında değerlendirilemeyeceğini ortaya koymaktadır⁵².

Ahlaki kesinlik testinin uygulama alanı bulduğu diğer önemli örnek ise iş kesintisi sigortalarıdır (*business interruption insurance*)⁵³. Bu sigorta türünde geleceğe yönelik gelir beklentisi, doğrudan bu geliri sağlayan iş yeri veya ticari varlıkların

⁵⁰ Kâr üzerinde sigortalananabilir menfaate ilişkin bilgi için bkz.: Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 388.

⁵¹ *Stockdale v Dunlop (1840)*, *English Reports Full Reprint* 151, Exchequer, 1220.

⁵² Meeson ve Welsby (ed.), *ER, Exchequer*, S. 151, (1120-1865), s. 391.

⁵³ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 40

sigortalanabilirliği üzerinden şekillenmektedir. İngiliz hukukunda iş kesintisi sigortaları genellikle taşınmaz sigortalarıyla birlikte paket hâlinde sunulmaktadır. Dolayısıyla kâr kaybı doğrudan fiziksel zarara bağlı olarak teminat altına alınmaktadır⁵⁴.

Açıklamalar neticesinde gerek hukuki menfaat testi gerekse ahlaki kesinlik testi çerçevesinde sigortalı ile sigorta konusu arasında belirli bir bağ arandığı görülmektedir. Ancak hukuki menfaat testinde bu bağ yalnızca kanuni veya sözleşmesel haklar gibi hukuk düzeni tarafından tanınan ilişkilerle sınırlı tutulurken, ahlaki kesinlik testinde mülkiyet hakkına dayanmayan ekonomik menfaatlerin de sigorta koruması kapsamında değerlendirilebileceği kabul edilmektedir. Her ne kadar hukuki menfaat testinin sigorta hukukunda öngörülebilirliği ve hukuki güvenliği sağladığı düşünülebilecek olsa da bu katı yaklaşım, bazı ekonomik menfaatlerin sigorta koruması dışında kalmasına yol açmaktadır. Buna karşılık ahlaki kesinlik testi mülkiyet haricindeki ekonomik menfaatleri de koruma altına almaktadır. Fakat bu görüşün geniş yorumlanması hâlinde menfaat ile salt ekonomik beklenti arasındaki çizginin belirsizleşmesi ve sistemin spekülâtif taleplere açık hâle gelmesi riski doğmaktadır.

Bu ikiliği aşma amacıyla günümüzde karma model geliştirilmiştir. Bu yaklaşım hukuki menfaat testinin sağladığı kesinlik ile ahlaki kesinlik testinin sunduğu geniş korumayı bir araya getirerek dengeli bir yapı oluşturmayı hedeflemektedir⁵⁵. Karma modelde sigortalanabilir menfaatin tespitinde hukuki bir temel aranmakta, ancak mülkiyet hakkı dışındaki belirli ekonomik menfaatler de dikkate alınmaktadır. Burada esas olan ekonomik menfaatin salt olasılıklara değil, mevcut ve makul bir ilişkiye dayanmasıdır. Aksi takdirde spekülâtif beklentilerin sigorta sistemine dahil olması riski doğar. Dolayısıyla karma modelin dayandığı esasların sigortalanabilir menfaat teşkil eden ilişkinin hukuki bir dayanağının bulunması, ekonomik menfaatin korunması ve hukuki güvenliğin korunması şeklinde sayılabilmesi mümkündür.

b. Sorumluluk Sigortaları Bakımından

Sigortalanabilir menfaat ilkesi, esasen bir zarar sigortası niteliğinde olan sorumluluk sigortaları bakımından da geçerliliğini korumaktadır. Nitekim TTK m. 1473 ile sorumluluk sigortalarının konusu ve kapsamı belirlenmiştir. Anılan düzenlemeye göre

⁵⁴ a.y.

⁵⁵ a.g.e, s. 78

sözleşmede aksine bir düzenleme bulunmadıkça sigortacı, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa dahi sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan hukuki sorumluluğu nedeniyle zarar görene karşı sorumluluğunu poliçede belirtilen bedel dâhilinde tazmin eder⁵⁶. Bu itibarla sorumluluk sigortası, sigorta ettirenin üçüncü bir kişiye vereceği zarar sebebiyle malvarlığında meydana gelmesi muhtemel pasif artışına karşı güvence sağlayan bir sigorta türü olarak tanımlanabilir⁵⁷.

Sigortalanabilir menfaat kavramının sorumluluk sigortalarına özgü yapısal özellikler dikkate alınmak suretiyle daha önce ortaya konulan çerçeve tanım doğrultusunda somutlaştırılması mümkündür⁵⁸. Anımsanacağı üzere sigortalanabilir menfaat, sigorta konusu ile sigorta ettiren arasında mevcut yahut öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değeri haiz ve hukuk düzeni tarafından meşru ilişkiyi ifade etmektedir. Bu tanım sorumluluk sigortaları bakımından uygulandığında, “sigorta konusu” unsurunun sigortalının belirli bir hukuki fiil yahut faaliyet çerçevesinde üçüncü kişilere karşı doğabilecek sorumluluğu, “sigorta ettiren” unsurunun ise bu sorumluluğun gerçekleşmesi hâlinde malvarlığında doğacak eksilmeden etkilenmesi muhtemel kişi olduğunu ortaya koymaktadır. Bu çerçevede sorumluluk sigortalarında sigortalanabilir menfaat, sigorta ettirenin üçüncü bir kişiye zarar verme ihtimali sonucunda hukuken sorumlu tutulabileceği ve bu sorumluluk sebebiyle malvarlığında gerçekleşmesi öngörülebilir bir eksilmeden etkilenme ihtimalini ifade etmektedir. Zira bu ihtimal sigorta ettiren ile malvarlığında gerçekleşebilecek eksilme arasındaki ekonomik değer taşıyan ve hukuk düzenince korunmaya değer ilişkidir.

⁵⁶ TTK m. 1473: “(1) Sigortacı sorumluluk sigortası ile, sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder. (2) Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış sayılır.”

⁵⁷ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 328.

⁵⁸ Bahsi geçen çerçeve tanıma “sigorta konusu ile sigorta ettiren arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değeri haiz ve meşru bir ilişki” olarak II. Sigortalanabilir Menfaat İlkesinin Genel Esasları, A. Tanımı ve Unsurları başlığı altında yer verilmiştir.

2. Can Sigortaları Bakımından

Zenginleşme yasağı ve halefiyet ilkelerinin uygulanmaması nedeniyle hayat sigortalarında menfaat ilkesi, zarar sigortalarında olduğu biçimde değerlendirilmemektedir. Kişinin kendi hayatı üzerinde sigorta sözleşmesi akdetmesi hâlinde, ayrıca bir menfaat ilişkisinin aranmasına gerek olmadığı kabul edilmektedir⁵⁹. Buna karşılık sigortalanabilir menfaat ilkesi, özellikle başkasının hayatı üzerine sigorta yapılmasında hangi durumların hukuken geçerli sayılabileceğinin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır⁶⁰. Can sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin TTK m. 1490/2 uyarınca:

“Başkasının hayatı üzerine sigorta yapılabilmesi için, o kişinin hayatının devamında lehtarın menfaatinin bulunması şarttır. Ayrıca, ölüm ihtimaline karşı yapılan sigortalarda, sigorta bedelinin mutat cenaze giderlerini aşması hâlinde sigortalının veya varsa kanuni temsilcisinin yazılı izni gerekir. Sigortalı onbeş yaşından büyükse kanuni temsilcinin dışında ayrıca onun da izni alınır. İzin olmadan yapılan sözleşme, icazet verilmediği takdirde geçersizdir.”

Söz konusu düzenleme ile ölüm rizikosuna karşı başkasının hayatı üzerine sigorta yapılabilmesi için yalnızca lehtarın menfaatinin varlığı değil, bazı hâllerde açık rızanın da aranması zorunlu tutulmuştur⁶¹. Özellikle ölüm ihtimaline karşı yapılan sigortalarda lehtarın yalnızca ekonomik menfaate sahip olması yeterli görülmemekte, belirli durumlarda sigortalının veya kanuni temsilcisinin yazılı izni aranmakta ve hatta sigortalının yaşı on beşten büyükse onun da açık rızası şart koşulmaktadır. Böylece Türk hukuku, hayat sigortalarında sigortalanabilir menfaat ilkesini yalnızca bir geçerlilik koşulu olarak değil, aynı zamanda kişilik hakkının korunması yönünden vazgeçilmez bir unsur olarak düzenlemektedir.

⁵⁹ Fevzi Topsoy, “Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, c. XXXI, S. 2 (2015), s. 147.

⁶⁰ TTK m. 1490/2 kapsamında can sigortaları bakımından menfaatten bahsedilmekte olsa da bu kapsamda anılan menfaatin zarar sigortalarında bahsedilen menfaatten farklı olduğuna ilişkin görüş için bkz.: Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 328.

⁶¹ Maddenin lafzından sigortalının hayatta kalma rizikosuna karşı yapılan hayat sigortalarında da menfaatin varlığının aranması gerektiği görüşü için bkz.: Topsoy, “Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat”, s. 142.

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu m. 1321, 6102 sayılı Kanun'da TTK m. 1490/2 olarak karşılık bulmuştur. Bununla birlikte yeni düzenleme, başkasının hayatı üzerine yapılan sigorta sözleşmelerinin geçerliliğini, sigortalının hayatta kalmasına bağlı olarak lehtarın menfaat sahibi olması koşuluna bağlaması yönüyle mülga hükümden ayrılmaktadır. Başka bir ifadeyle mülga Kanun döneminde geçerlilik, sigorta ettirenin sigortalının yaşamına yönelik maddi ya da manevi bir menfaatinin bulunmasına bağlıyken, yürürlükteki düzenlemeyle birlikte artık bu menfaatin sigorta ettirende değil, lehtarda aranması esası benimsenmiştir.

Yeni ve eski düzenleme arasındaki bir diğer fark, menfaatin niteliğine ilişkin terminolojide kendini göstermektedir. Zira 6762 sayılı Kanun'da açıkça “maddi veya manevi menfaat” ifadesine yer verilmişken, 6102 sayılı Kanun yalnızca “menfaat” ibaresini kullanmakla yetinmiştir. Ancak öğretilerde bu farkın uygulama bakımından anlamlı bir değişiklik doğurmadığı, hem ekonomik hem de ailevi bağların hayat sigortalarında menfaatin dayanağı olarak kabul edilmeye devam ettiği ifade edilmektedir⁶².

Özellikle başkasının hayatı üzerine yapılan sigorta sözleşmeleri bakımından, manevi menfaatin varlığı ve sınırlarının belirlenmesi özel bir önem taşımaktadır. Aksi hâlde sigorta sözleşmesi ile bahis sözleşmesi arasındaki ayrımın bulanıklaşması ve sigorta sözleşmelerinin kötüye kullanılmasına zemin hazırlanması riski ortaya çıkmaktadır. Bu noktada manevi menfaatin kaynağı belirleyici rol oynamaktadır. Öğretilerde bu ilişkinin yalnızca velayet, hısımlık veya nişanlılık gibi hukukî temellere dayanması gerekmediği, uzun yıllar süregelen samimi bir dostluk ya da duygusal ilişkinin de sigortalanabilir menfaatin varlığı açısından yeterli olabileceği yönünde görüşler bulunmaktadır⁶³. Bununla birlikte sırf sevgi veya sempati duymak gibi duyguların, başkasının hayatı üzerine sigorta sözleşmesi kurulmasına olanak tanımaması gerektiği de ifade edilmektedir⁶⁴. Bu doğrultuda sigortalı ile lehtar arasında derin ve istikrarlı bir manevi

⁶² Dilek Kabukçuoğlu Özer, *Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2014), s. 138; Topsoy, “Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat”, s. 148.

⁶³ Can, *Türk Özel Sigorta Hukuku*, s. 29 vd.

⁶⁴ Topsoy, “Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat”, s. 151.

bağın bulunması ve sigortalının vefatının, lehtar üzerinde ciddi bir etki yaratacak nitelikte olması aranmaktadır⁶⁵.

Manevi menfaatin varlığına ilişkin olarak, yakın hısımlık ilişkilerinin karine teşkil edebileceği kabul edilmekle birlikte anne-baba, çocuk ya da eş gibi yakınlar arasında bu bağın varlığı çoğu zaman kendiliğinden kabul edilse de, söz konusu karinenin mutlak nitelikte olmadığı ve her somut olay özelinde ayrıca değerlendirme yapılması gerektiği de vurgulanmaktadır⁶⁶.

Yargıtay'ın mülga Kanun dönemine ilişkin bazı kararlarında bu yaklaşımı somutlaştırdığı görülmektedir. Nitekim, örf ve âdet hukukunda akrabalık ilişkisine benzer şekilde değerlendirilen kan kardeşliği bağına, taraflar arasında sigortalanabilir bir menfaatin varlığı yönünde yeterli görmüştür⁶⁷. Benzer şekilde kan bağı bulunmayan damat ile kayınpeder arasında kurulan ilişkinin de açık ve belirgin bir menfaat oluşturduğu kabul edilmiştir⁶⁸.

İngiliz hukuku bakımından hayat sigortalarına ilişkin temel düzenleme 1774 tarihli LAA'dır⁶⁹. Bu düzenleme ile kişilerin, ölümüne ya da hayatta kalmalarına ilişkin menfaatlerinin sigorta ettirilebileceği kabul edilmiş ve fakat başkasının hayatı üzerine sigorta sözleşmesi yapılması açıkça yasaklanmıştır⁷⁰. Buna karşılık İngiliz hukuk sisteminin yapısal özellikleri sebebiyle hangi durumlarda sigorta ettirenin başkasının hayatı üzerinde sigortalanabilir bir menfaate sahip sayılacağına tespitinde mahkeme kararları önem arz etmektedir. Bu bağlamda öne çıkan ilk içtihatlarından biri olan *Halford*

⁶⁵ Samim Ünan, *Hayat Sigortası Sözleşmesi* (İstanbul: Beta Basım Yayın, 1998), s. 20.

⁶⁶ a.y.; Kabukçuoğlu Özer, *Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası*, s. 137.

⁶⁷ Y. 11. HD, 09.06. 1995, E. 1995/3856, K. 1995/4829.

⁶⁸ Y. 11. HD, 08.04.1994, E. 1993/ 3421, K. 1994/ 2798.

⁶⁹ Anılan kanun hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Birinci Bölüm: Sigortalanabilir Menfaat İlkesi, III. Sigortalanabilir Menfaat İlkesinin Tarihsel Gelişimi, B. İngiliz Hukukunda Sigorta Yoluyla Bahis Oynanmasını Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemeler, 2. 1774 Tarihli Hayat Sigortaları Kanunu (Life Assurance Act 1774).

⁷⁰ Söz konusu düzenlemenin esas itibarıyla Amerikan hukuk sistemine doğrudan aktarılmasına karar verilmişse de her bir eyaletin, sigortalanabilir menfaat kavramını kendi hukuki yaklaşımına uygun biçimde iç hukukuna yansıtması benimsenmiştir. Amerikan hukukunda genel eğilim sigortalanabilir menfaatin eş, küçük çocuk gibi yakın akrabalık ilişkisine veya borçlunun hayatına dayanan sigorta sözleşmelerini kapsadığı yönündedir. Bununla birlikte birçok eyalet, şirket ortaklarının özellikle şirket faaliyetleri bakımından kritik önem taşıyan personelin (*key personnel*) hayatını sigorta ettirmesine de imkân tanımaktadır (Topsoy, "Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat", s. 135).

v. *Kymer* (1830) davasında bir babanın oğlunun hayatı üzerine yaptırdığı sigorta poliçesi, baba ile oğul arasında yasal veya ekonomik bir menfaat ilişkisi bulunmadığı gerekçesiyle geçersiz kabul edilmiştir. Mahkeme salt aile bağına sigortalanabilir menfaatin mevcudiyeti bakımından yeterli görmemiştir⁷¹. Benzer şekilde, *Harse v. Pearl Life Assurance Co. Ltd.* (1904) kararında çocuğun annesinin hayatı üzerine yaptırdığı sigorta poliçesi, bakım yükümlülüğü gibi yasal bir yükümlülüğü ve dolayısıyla sigortalanabilir menfaati bulunmaması nedeniyle geçersiz sayılmıştır. Bu kararlar İngiliz hukukunda tek başına sevgi ve şefkate dayalı kişisel ilişkilerin sigortalanabilir menfaatin meydana gelmesi için yeterli olmadığını göstermektedir⁷².

İngiliz hukukunda içtihat, birbirleri üzerinde sigortalanabilir menfaate sahip kişilerin tespitini sağlamanın yanı sıra sigortalanabilir menfaatin bulunması gereken zaman ya da niceliksel sınırı gibi birçok konuda uygulamayı şekillendirmektedir. Nitekim bu konuda eşlerin boşanması hâlinde taraflardan birinin diğerinin hayatı üzerinde menfaatinin sona ereceği ve sigorta sözleşmesinin geçersiz hâle geleceğine hükmedilen *Griffiths v. Fleming* (1909) kararı örnek gösterilmektedir⁷³.

Can sigortaları bakımından menfaatin daha geniş ve çağdaş bir yorumu ise *Feasey v. Life Assurance Company of Canada* (2003) kararında görülmektedir⁷⁴. Anılan kararda Steamship *Mutual* adlı P&I kulüp, üyelerinin gemilerde çalışan kişilerin ölümü veya sakat kalması hâlinde doğabilecek sorumluluklarını teminat altına almak amacıyla doğrudan kişilerin hayatları üzerinde değil, kulübün bu olaylar neticesinde doğabilecek yükümlülüklerine karşı bir sigortası yaptırmıştır. Dava kulübün bu kişiler üzerinde yeterli düzeyde bir sigortalanabilir menfaate sahip olup olmadığı sorusu etrafında şekillenmiştir. Temyiz Mahkemesi kulübün üyelerine karşı doğabilecek yasal sorumluluklarının mali sonuçları sebebiyle sigortalanabilir bir menfaatin varlığını kabul etmiştir. Bu bağlamda menfaatin yalnızca yasal ya da aynı haklara dayanması gerekmediğini, belirli koşullar

⁷¹ Barnewall ve Cresswell (ed.), ER, c.9, S. 109, (1378-1865), s. 619.

⁷² Law Commission and Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and Other Issues*, A Joint Consultation Paper, madde 11.74: “Nor is there a right for an adult child to insure the life of a parent. In the case of *Harse v Pearl Life Assurance Co Ltd* an adult child insured the life of his mother who cooked and kept house for him. The insurance was said to be for the purpose of funeral expenses. The court found that the policy was void for lack of interest. There was no obligation for a son to incur financial expense in burying his mother (the council would cover such expenses, if necessary) and there was no legal obligation for the mother to keep house for her son”.

⁷³ *Griffiths v. Fleming* [1909] 1 King’s Bench. 805.

⁷⁴ *Feasey v. Sun Life Assurance Co.* [2003] Lloyd’s Rep. 637.

altında ekonomik yükümlülüklerin de bu ilke kapsamında değerlendirilebileceğini belirtmiştir. Dolayısıyla bu kararlar birlikte, sigortalanabilir menfaat kavramının sınırlarının klasik anlayışın ötesine geçerek daha esnek ve ihtiyaca dayalı biçimde yorumlanabileceği kabul edilmiştir⁷⁵.

3. Abonman Sözleşmeler Bakımından

Abonman sözleşmeler (*floating insurance policies*) tarafların gelecekte sigorta sözleşmesi akdedeceklerine yönelik iradelerini ortaya koydukları çerçeve sözleşmelerdir⁷⁶. Bu yönüyle abonman sözleşmeler sigorta sözleşmesi niteliği taşımamakla birlikte, ileride kurulacak münferit sigorta sözleşmelerine uygulanacak genel hüküm ve şartları belirlemektedir⁷⁷.

Ticari ilişkilerin hızlı ve tekrar eden yapısının bir sonucu olarak ortaya çıkan bu sözleşme türüne özellikle taşıma sigortası, yük sigortası, ticari alacak sigortası, yangın sigortası ve sorumluluk sigortası gibi alanlarda yaygın olarak başvurulmaktadır⁷⁸. Örneğin fosil yakıtların ülke genelinde sevkiyatını gerçekleştiren bir ticari işletmenin her sevkiyat için ayrı ayrı sigorta sözleşmesi yapması, zaman ve operasyonel maliyetler bakımından bir külfet doğurmaktadır. Üstelik taşınacak malın miktarı, taşımanın güzergâhı veya kullanılacak taşıma aracı gibi prim hesaplamasında belirleyici olan birçok unsur sevkiyat anına kadar netleşmeyebilmektedir. Bu belirsizlik ortamında abonman sözleşmesi her bir sevkiyat için ayrı bir sözleşme yapılması zorunluluğunu ortadan kaldırarak tacire pratik bir çözüm sunmaktadır.

Benzer şekilde yangın sigortasında da stok hareketliliğinin yoğun olduğu işletmelerde sigorta kapsamına alınacak malvarlığının miktarı sıklıkla değiştiği için abonman yapısına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu sayede sigorta ettiren her defasında yeni bir sözleşme düzenleme, sigortacı bulma ve teklif koşullarını müzakere etme yükünden kurtularak

⁷⁵ The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Insurable Interest- Extract from LCCP 201/ SLCDP 15 – LCCP 201/SLCDP 152* (Extract) (2015), s. 121-123.

⁷⁶ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 176

⁷⁷ a.y.

⁷⁸ a.g.e., 177.

önceden belirlenmiş çerçeve hükümler doğrultusunda somutlaşan rizikoları sigorta kapsamına dâhil ettirebilmektedir⁷⁹.

Abonman sözleşmeler kapsamında menfaat ve rizikolar genel hatlarıyla belirlenmekte, bu unsurlar gerçekleştiğinde sigortacıya bildirilmekte ve belirlenen prim karşılığında teminat sağlanmaktadır. Teminat belirli bir süreyle sınırlı olarak ya da azami bir meblağ dâhilinde sunulmaktadır⁸⁰. Bu sayede ileride yapılması öngörülen çok sayıda sigorta sözleşmesinin kapsam ve koşulları önceden tespit edilebilmektedir⁸¹.

Abonman sözleşmelerinin karakteristik özelliği sözleşmenin kurulduğu anda sigortalananabilir menfaatin henüz mevcut olmamasıdır. Bu sözleşmeler aracılığıyla henüz gerçekleşmemiş olmakla birlikte, gelecekte ortaya çıkacak menfaatlerin önceden tanımlanması ve güvence altına alınması mümkündür. Bu kapsamda sigorta ettirenin sahip olduğu menfaatin sadece türü belirtilmekte ve somut içerik daha sonra sigortacıya bildirilmektedir⁸². Bu durum TTK m. 1408 ile sigorta sözleşmesinin geçerliliği için öngörülen sigortalananabilir menfaatin varlığı şartının abonman sözleşmeler bakımından uygulanabilir olmaması sonucunu doğurmaktadır⁸³.

Abonman sigortalar Türk hukukunda açıkça tanımlanmamış olsa da İngiliz hukukunda bu sözleşmeler 1906 tarihli MIA m. 29 ile düzenlenmektedir⁸⁴. Anılan hükümde abonman sözleşmeler çerçevesinde gemilerin isimlerinin ve sigorta konusuna ilişkin diğer ayrıntıların sonradan yapılacak beyanlarla belirleneceği ifade edilmektedir. Sigorta konusunun sonradan belirlenmesi, sigorta konusu üzerinde doğan menfaatin de

⁷⁹ a.g.e., 179.

⁸⁰ Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 189.

⁸¹ Kara, *Sigorta Hukuku*, 177.

⁸² a.g.e., 179.

⁸³ Sayhan, *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*, s. 87; Abonman sözleşmelerin uygulamada yargı kararlarıyla mümkün kılınmasının, bu sözleşme türüne ilişkin açık ve sistematik bir yasal düzenlemenin gerekliliğini ortaya koyduğuna ilişkin görüş için bkz.: Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, c.1, s. 8.

⁸⁴ 1906 tarihli MIA m. 29: “(1)A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration. (2)The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner. (3)Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith. (4)Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.”

başlangıçta mevcut olmasının gerekmediği anlamını taşımaktadır. Ancak bu durum Türk hukukundan farklı olarak abonman sözleşmelerinin sigortalanabilir menfaat ilkesi bakımından istisna teşkil ettiği anlamına gelmemektedir. Zira 1906 tarihli MIA m. 6 uyarınca sigortalanabilir menfaatin sözleşmenin kurulması anında değil, rizikonun gerçekleştiği anda mevcut olması gerekmektedir⁸⁵.

4. Değerlendirme

TTK m. 1408 ile sigortalanabilir menfaat ilkesinin yalnızca zarar sigortaları bakımından değil, tüm sigorta türlerinde aranan bir unsur hâline geldiği görülmektedir. Bu ilkenin uygulama alanı bakımından özellikle dikkat çekici olan husus ise sigortalanabilir menfaatin ekonomik bir menfaatle sınırlı tutulması gerekliliğidir. Nitekim ekonomik değerın vücut verdiği menfaatin, sigorta hukukunun sistematığında merkezi bir konumda yer aldığı ve bu sayede sözleşmenin yalnızca spekülâtif kazanç amacıyla akdedilmesinin önüne geçildiği anlaşılmaktadır.

Zarar sigortaları bakımından bu durumu somutlaştırmak adına bir kimsenin her gün gittiği sahilde oturmayı alışkanlık hâline getirdiği bir kayanın bulunduğu varsayımı ele alınabilir. İlgili kişi açısından bu kaya, duygusal veya alışkanlığa dayalı bir anlam taşıyor olabilir. Ancak bu ilişkinin ekonomik bir karşılığı bulunmadığı sürece, söz konusu menfaatin sigortalanabilir menfaat olarak nitelendirilmesi hukuken mümkün değildir. Zira böyle bir durumda uğranacak zarar ekonomik nitelik taşımadığından sigortalanabilir bir menfaatten söz edilemeyecektir. Bu bakımdan ekonomik değeri haiz olmayan ve yalnızca sübjektif yakınlığa dayanan bağların, sigortalanabilir menfaatin varlığını ispata yeter görülmemesi gerektiği düşünülmektedir.

Öğretide genel eğilim, sigortalanabilir menfaatin yalnızca tazminat sigortaları bakımından arandığı, meblağ sigortalarının ise bu ilkenin doğasına uygun düşmediği yönündedir. Bu görüşün geçerliliği konusunda bazı çekincelerin gündeme getirilmesi mümkündür. Zira meblağ sigortalarında dahi sigortalanabilir menfaat ilkesinin bir

⁸⁵ 1906 tarihli MIA m. 6: “(1) *The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected: Provided that where the subject-matter is insured “lost or not lost,” the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not. (2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.*”

işlevinin bulunduğu ve bu ilkenin sözleşmenin kumar yahut bahis amacıyla kurulmasının önüne geçilmesi açısından belirleyici bir rol oynadığı dikkate alınmalıdır.

Buna karşın Kara Avrupası hukuk sistemlerinde meblağ sigortaları bakımından söz konusu olan geleneksel çözüm, rizikonun üzerinde gerçekleşeceği kişinin rızasının aranması yönündedir. Ancak bu tür ilişkiler genellikle ailevi ya da yakın sosyal bağlara dayanmaktadır ve bu tür yakınlıkların varlığı hâlinde karşı tarafın rızasını temin etmek çoğu zaman güçlük arz etmemektedir. Dolayısıyla bu tür yakın bağların her zaman suistimale kapalı olduğu söylenemeyeceği için yalnızca riziko üzerinde gerçekleşecek kişinin rızasının aranması yoluyla sözleşmenin toplumsal tehlike doğurabilmesinin önüne geçilemeyecektir. Her ne kadar tarafımızca sigortalanabilir menfaat ilkesinin meblağ sigortalarına uygulanması sakıncalı görülme de sigortalanabilir menfaat kavramının zarar ve can sigortaları bakımından farklılık arz ettiğinin kabulü yerinde olacaktır. Zira yalnızca kavramsal perspektif ile değerlendirildiğinde, sigortalanabilir menfaatin ekonomik değeri haiz bir ilişkiden doğduğu kabulü gerek zarar sigortalarında gerek can sigortalarında mümkün olsa da ekonomik değerın tüm sigorta türleri bakımından ölçülebilir olmadığı görülmektedir⁸⁶. Çalışmanın kapsamını deniz sigortaları ve ağırlık olan aktif sigortalar teşkil ettiğinden ayrıntılı inceleme ilerleyen bölümlerde deniz sigortaları çerçevesinde yapılacaktır.

B. Sigorta Konusu ve Sigortalanabilir Menfaat Ayrımı

Sigorta konusu ile menfaat kavramları arasındaki ayrımın belirginleştirilmesi, rizikonun gerçekleşmesi hâlinde tazminatın haklılığının doğru biçimde tespit edilebilmesi bakımından önem arz etmektedir. Zira sigorta konusu ile sigortalanabilir menfaat kavramlarının anlamları ilişkili olmakla birlikte farklılık arz etmektedir⁸⁷.

⁸⁶ Kişinin hayatı, vücut bütünlüğü ya da sağlığı gibi şahıs varlığı unsurlarına bir değer biçmenin etik olarak mümkün olmadığı ve ancak somut ve belirli bir değerin olmamasının, söz konusu unsurların para ile ölçülebilir ve ekonomik değeri olan birer unsur olmadığı anlamına gelmeyeceğine ilişkin görüş için ayrıca bkz.: Belin Köroğlu Ölmez, “Sigorta Sözleşmelerinde Ahlâka Aykırılık: Genelev Örneği”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. XII, S. 2 (2022), s. 1052.

⁸⁷ Kara, *Sigortalanabilir Menfaat İlkesi*, s. 85.

Sigorta konusu, sigorta sözleşmesinin odak noktasını oluşturan ve rizikonun yöneldiği değeri ifade etmektedir⁸⁸. Bu değer zarar getirici olayın yöneldiği ve olayın vuku bulması ile sigortalının zararına sebep olabilecek niteliktedir⁸⁹.

Sigortalanabilir menfaat ise sigorta ettirenin sigorta konusu üzerinde doğrudan ya da dolaylı biçimde sahip olduğu ekonomik, hukuki veya kişisel bağı ifade etmektedir. Sigortalanabilir menfaat, sigorta sözleşmesinin kurucu unsurlarından biridir ve sigorta ettirenin, sigorta konusu üzerindeki sigortalanabilir menfaati olmadığı takdirde sözleşme geçersiz hâle gelmektedir. Bu nedenle sigorta sözleşmelerinde yalnızca bir riziko ve onun yöneldiği sigorta konusu değil, aynı zamanda bu konu ile sigorta ettiren arasında sigortalanabilir menfaat biçiminde hukukten tanınan bir bağı mevcut olması gerekmektedir.

Sigorta konusu ile menfaat arasındaki bu ayrım özellikle mal ve can sigortalarında farklı görünümde karşımıza çıkmaktadır. Mal sigortalarında sigorta konusu çoğunlukla fiziksel bir varlık ya da ekonomik değeri olan bir haktır. Menfaat ise bu konu üzerindeki mülkiyet, zilyetlik, alacak hakkı veya sözleşmesel yükümlülük gibi bir ilişkiden kaynaklanmaktadır. Can sigortalarında ise menfaat, sigortalanan kişinin hayatta kalması hâlinde sigorta ettirenin sağladığı yarar ya da ölüm veya yaralanma hâlinde doğacak kaybın telafisiyle ilgilidir.

III. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

A. Sigorta Sözleşmeleri ve Bahis Sözleşmeleri Arasındaki Tarihsel İlişki

Sigorta sözleşmeleri ile bahis sözleşmeleri arasında tarihsel bir yakınlık bulunduğu genel kabul görmektedir⁹⁰. Bu yakınlığın temelinde özellikle erken dönem uygulamalarında iki sözleşme türü arasındaki hukuki sınırların net bir şekilde çizilmemiş olması yer almaktadır⁹¹. Nitekim sigorta sözleşmesinin uygulamada işlevi ve amacı bilinmesine

⁸⁸ Sayhan, *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*, s. 42.

⁸⁹ a.g.e., 41.

⁹⁰ Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 363.

⁹¹ Örneğin, *Robertson v. Hamilton* davası kapsamında mahkeme, sözleşmeye taraf olan bir kişinin sigortalanabilir menfaat sahip olması hâlinde, söz konusu sözleşmenin bir bahis sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceğine hükmetmiş bulunmaktadır. Zira söz konusu davada mahkeme, bahis sözleşmelerinin tanımı yapmak yerine, davacıların gemiler ve yükler üzerinde sigortalanabilir menfaatlerinin olması nedeniyle kumarbaz olmadıklarına karar vermiştir (ER, King's Bench, *Robertson v. Hamilton* (1811), c. 104, s. 701-706).

rağmen uzun süre boyunca hukuki çerçevesi çizilememiştir. Bu durum söz konusu sözleşmelerin spekülâtif kazanç sağlama aracı olarak kullanılmasına imkan tanımıştır.

Toplumsal gelişmelerin etkisiyle bahis ve sigorta sözleşmeleri arasındaki farkın belirginleştirilmesine duyulan ihtiyaç artmış ve uygulamada zaten yerleşmiş bulunan sigorta sözleşmesinin, bahis mahiyetindeki işlemlerden ayrıştırılabilmesi amacıyla sigortalananabilir menfaat ilkesi sigorta sözleşmelerinin yasal şartı hâline getirilmiştir. Söz konusu ilke ile sigorta sözleşmesi yalnızca ticari bir uygulama olmaktan çıkmış ve hukuken tanımlanabilir bir sözleşme türü hâlini almıştır.

Öte yandan bahis sözleşmelerine ilişkin toplumsal yaklaşımların tarih boyunca değişkenlik gösterdiğinin belirtilmesi gerekmektedir. Bazı dönemlerde zararlı ve müdahale gerektiren bir faaliyet olarak değerlendirilmişken bazı dönemlerde ise meşru bir eğlence aracı olarak değerlendirilmiştir. Dolayısıyla bahis sözleşmelerinin tarihsel süreçte nasıl değerlendirildiği ve hangi dönemlerde, ne tür gerekçelerle sınırlamalara tâbi tutulduğunun ortaya konulması sigortalananabilir menfaat ilkesinin yasal bir şart hâlinde getirilmesine zemin hazırlayan toplumsal ve hukuki arka planın anlaşılması bakımından önem arz etmektedir. Bu doğrultuda ilkenin tarih sahnesine ilk kez çıktığı İngiliz hukukunda bahis sözleşmelerine karşı geliştirilen erken dönem yasal düzenlemelerin ele alınması faydalı olacaktır. Aşağıda sırasıyla 1745 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1745*), 1774 tarihli Hayat Sigortası Kanunu (*Life Assurance Act 1774*), 1788 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1788*), 1845 tarihli Kumar Yasası (*Gaming Act 1845*), 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1906*) ve 1909 tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance 1909*) ile 2005 tarihli Kumar Yasası (*Gambling Act 2005*) incelenecektir. 1906 tarihli MIA üçüncü bölümde ayrıntılı olarak ele alınacağından burada yalnızca genel olarak değinilecektir.

B. İngiliz Hukukunda Sigorta Yoluyla Bahis Oynanmasını Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemeler

1. 1745 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1745*)

18. yüzyılın başlarında İngiliz hukukunda sigorta konusu üzerinde herhangi bir menfaati bulunmayan kimseler tarafından deniz sigortası görünümünde düzenlenen bahis

sözleşmeleri mahkemelerce geçerli ve icra edilebilir nitelikte kabul edilmekteydi⁹². Sigortalananabilir menfaatten yoksun olan bu poliçeler özellikle yasadışı ticari faaliyetleri kolaylaştırmakta, sigorta ettirenin kaçak mal taşımaya yönelmesine veya malvarlığına kasten zarar vererek haksız kazanç sağlamasına imkan tanımaktaydı⁹³.

Sigortalananabilir menfaat bulunmaksızın kurulan sigorta sözleşmeleri yasa dışı ticaretin önünü açmakla kalmamış, aynı zamanda piyasa değerinin üzerinde belirlenen tazminat tutarları aracılığıyla spekülative kazanç elde edilmesine de yol açmış ve böylece ahlaki tehlike riskini artırmıştır. Sigorta kurumunun asli işlevi olan zararı tazmin etme amacından saparak spekülative kazanç aracı hâline dönüşmesi ise hukuki ve ahlaki tartışmalara zemin hazırlamıştır⁹⁴. Bu gelişmeler neticesinde deniz sigortası sözleşmelerinin bahis amacıyla düzenlenmesinin önlenmesi için kanun koyucu tarafından bir düzenleme ihdas edilmesi zorunlu hâle gelmiştir. Nitekim bu kapsamda gerçekleştirilen ilk kanuni düzenlemelerden biri 1745 tarihli MIA’dır.

Anılan kanunun önsözünde İngiltere’ye ait gemiler ve bu gemilerde bulunan yükler bakımından “menfaat olsun ya da olmasın” (*interest or no interest*), “poliçeden başka bir menfaat ispatı aranmaksızın” (*without further proof of interest than the policy*) veya “sigortacı lehine kurtarma hakkı olmaksızın” (*without benefit of salvage to the insurer*) şeklindeki kayıtları içeren poliçelerin tarihsel süreçte çok sayıda gemi ve yüklerinin hileli şekilde kaybına, yok edilmesine ya da ele geçirilmesine sebebiyet verdiği ifade

⁹² Sharp v. Sphere Drake Insurance Co. (The Moonacre) (1992) (No. 2) Lloyd’s Rep. 501, 509.

⁹³ Atkins (ed.), ER, Chancery, The Sadlers’ Company v. Badcock (1743), c. 1-3, S. 26 (1557-1865), s. 733-735.

⁹⁴ Samuel Marshall, *A Treatise on the Law of Insurance: in Four Books, Manning and Loring*, c. I, 2. bs. (Londra: A. Strahan, 1808), s. 672.

edilmiştir⁹⁵. Bu sebeple 1745 tarihli MIA m. 1 ile söz konusu poliçelerin geçersiz olduğu düzenlenmiştir⁹⁶.

Tazminat sigortaları bakımından sigorta ettirenin menfaat sahibi olması gerektiği yönünde kararlara 1745 tarihli MIA öncesi mahkeme kararlarında da rastlanmaktadır⁹⁷. Son olarak değinmek gerekir ki 1745 tarihli MIA, 1906 tarihli MIA m. 4 ile yürürlükten kaldırılmıştır.

2. 1774 Tarihli Hayat Sigortaları Kanunu (*Life Assurance Act 1774*)

Hayat sigortasına ilişkin ilk uygulamalara 15. yüzyılda, özellikle Akdeniz bölgesinde rastlanmaktadır. Bu dönemde deniz yolculukları sırasında yolcuların yaşamlarını güvence altına almak amacıyla hayat sigortası sözleşmeleri yapılmaya başlandığı görülmektedir. Sonrasında bu uygulama, İtalyan tüccarlar tarafından Avrupa'ya taşınmış olmakla birlikte, 18. yüzyılın başlarına kadar İngiltere'de yaygınlık kazanmamıştır⁹⁸. 18. yüzyıla gelindiğinde ise İngiltere'de hayat sigortası görünümünde düzenlenen bahis poliçelerinin yaygınlaştığı gözlemlenmektedir⁹⁹. Özellikle tanınmış kişilerin yaşam süreleri, devlet adamlarının sağlık durumları ya da siyasi gelişmelerin sonuçları gibi kamuoyunun ilgisini çeken olaylara dair bahisler artmıştır. Hayat sigortasının bu tür olaylarla ilişkilendirilmesi sözleşmelerin spekülatif nitelikte kazanç araçlarına dönüşmesine sebebiyet vermiştir. Bir

⁹⁵ 1745 tarihli MIA önsözü: “WHEREAS it hath been found by experience that the making assurances, interest or no interest, or without further proof of interest than the policy, hath been productive of many pernicious practices, whereby great numbers of ships, with their cargoes, have either been fraudulently lost and destroyed, or taken by the enemy in time of war; and such assurances have encouraged the exportation of wool, and the carrying on many other prohibited and clandestine trades, which by means of such assurances have been concealed, and the parties concerned secured from loss, as well to the diminution of the public revenue as to the great detriment of fair traders; and, by introducing a mischievous kind of gaming or wagering under the pretence of assuring the risk on shipping and fair trade, the institution and laudable design of making assurances hath been perverted, and that which was intended for the encouragement of trade and navigation has, in many instances, become hurtful of and destructive to the same: For remedy whereof,”

⁹⁶ 1745 tarihli MIA m.1: “No assurance or assurances shall be made by any person or persons, bodies corporate or politic, on any ship or ships belonging to His Majesty or any of his subjects, or on any goods, merchadises, or effects laden or to be laden on board of any such ship or ships, interest or no interest, or without further proof of interest than the policy, or by way of gaming or wagering, or without benefit of salvage to the assurer; and every such assurance shall be null and void to all intents and purposes.”

⁹⁷ Örneğin 1711 tarihli Assievedo v. Cambridge kararında sigortalanabilir menfaat bulunmaması sebebiyle sigorta sözleşmesi geçersiz sayılmıştır. Fakat burada bahsedilen kavramının, sigortalanabilir menfaat kavramını ne kadar karşıladığı tartışmalı bir husustur (Assievedo v. Cambridge [1711], ER, S. 88, s. 634.

⁹⁸ Geoffrey Wilson Clark, *Betting on Lives: The Culture of Life Insurance in England, 1695-1775* (Manchester ve New York: Manchester University Press, 1999), s. 4.

⁹⁹ a.g.e., 49.

kimsenin ölümünün yalnızca tazminat elde etme aracı olarak görülmesi ise dönemin değer yargılarıyla çatışmış, insan hayatı üzerinden kazanç sağlama amacı toplumsal ve ahlaki bakımdan rahatsızlık yaratmıştır¹⁰⁰.

Bu gelişmeler hayat sigortası sözleşmelerine ilişkin hukuki bir çerçeve oluşturulması ihtiyacını doğurmuş ve bu doğrultuda 1774 tarihli LAA kabul edilmiştir. 1774 tarihli LAA m. 1 uyarınca sigorta ettirenin doğrudan bir menfaati bulunmaksızın bir kimsenin hayatı üzerinde ya da benzeri bir olayla ilgili olarak yapılan hayat sigortası sözleşmeleri geçersizdir. Dolayısıyla 1774 tarihli LAA, hayat sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaatin varlığını geçerlilik koşulu olarak öngörmektedir. Bununla birlikte Kanun'un gerekçesinde menfaate dayanmayan hayat sigortası poliçelerinin zamanla zararlı bir kumar pratiğine dönüştüğü ve bu durumun kamu düzeni açısından sakıncalar doğurduğu belirtilmiştir¹⁰¹. Dolayısıyla sigortalanabilir menfaat ilkesinin hayat sigortası sözleşmeleri bakımından yalnızca geçerlilik koşulu değil, aynı zamanda bu sözleşmelerin kötüye kullanımını önlemeye yönelik bir güvenlik mekanizması teşkil ettiği anlaşılmaktadır.

1794 yılında İngiltere'de, sigortalanabilir menfaat ilkesinin güvence mekanizması olarak işlevini somut olarak ortaya koyan bir olay yaşanmıştır. Mary Reed isimli bir kadının eşini hayat sigortası yaptırmaya ikna ettiği, kısa bir süre sonra eşinin hayatını kaybetmesinin ardından tazminat talebinde bulunduğu ve ölümde dahil olduğu şüphesiyle yargılandığı kaydedilmiştir¹⁰². Bu olay sigortalanabilir menfaat bulunmaksızın akdedilen hayat sigortası sözleşmelerinin yalnızca hukuki değil, toplumsal ve ahlaki açıdan da ciddi

¹⁰⁰ Bu eleştirilerden birine göre, emek harcanmadan elde edilen kazançlar kişileri tembelliğe teşvik etmekte ve üretkenlikten uzak bir konuma sürüklemektedir. Bununla birlikte, bu kişilerin toplumdaki uzaklaşmasına ve dışlanmasına sebebiyet vermektedir. Ahlaki açıdan ise bu tür tembellik eğilimleri kişide zararlı alışkanlıkların gelişmesine yol açmaktadır. Kayıpların doğurduğu ekonomik yıkım ise yoksulluğa, hatta kimi durumlarda suça yönelmeye neden olabilmektedir. (Edwin W. Patterson, "Insurable Interest in Life", *Columbia Law Review*, c. 18, S. 5 (1918), s. 381-386.

¹⁰¹ Life Assurance Act 1774 önsözünde şöyle denmektedir: "*Whereas it hath been found by experience that the making insurances on lives or other events wherein the assured shall have no interest hath introduced a mischievous kind of gaming.*" Bu ifade ile, menfaat içermeyen hayat sigortalarının zamanla zararlı bir kumar türüne dönüştüğü ve kamu düzeni açısından risk oluşturduğu vurgulanmıştır.

¹⁰² *The Trial of Mrs. Mary Reed, Printed for G. Kearsley* (1796) (https://archive.org/details/bim_eighteenth-century_the-trial-of-mrs-mary-r_reed-mary-mrs_1796_0/page/n1/mode/1up [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

riskler barındırdığını göstermektedir. Buna karşılık sigortalanabilir menfaat ilkesinin tek başına bu tür suçları önlemekte yetersiz kaldığını savunan görüşler de mevcuttur¹⁰³.

1774 tarihli LAA'nın kapsamı İngiliz öğretisinde tartışmalara konu olmuştur. Kanun'un başlığının yalnızca hayat sigortasına atıf yapılması dar yorumlanmasına sebebiyet vermiştir. Buna karşılık m. 1'de yer alan benzeri bir olay (*other events*) ifadesi bu yorumları tartışmalı hâle getirmiştir¹⁰⁴. Nitekim 1774 tarihli LAA m. 4 ile gemiler, mallar ve ticari emtiaların kapsam dışında bırakıldığı açıkça düzenlenmekle birlikte, özellikle sorumluluk sigortaları gibi tazminat sigortalarının da bu düzenleme kapsamı dışında tutulup tutulmadığı hususu öğretilde açıklığa kavuşturulamamıştır¹⁰⁵.

3. 1778 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1778*)

1788 tarihli MIA sigortalanabilir menfaat ilkesini tüm zarar sigortalarına uygulanacak şekilde düzenlenmiştir. Anılan kanunun 2. maddesinde, sigortalanabilir menfaat bulunmaksızın düzenlenen sigorta poliçelerinin her bakımdan hükümsüz (*null and void to all intents and purposes whatsoever*) olacağı açıkça belirtilmiştir. Ancak söz konusu hükmün, hangi hâllerin Kanun'un amacı ve anlamına aykırı kabul edileceğini açıklığa kavuşturmaması ve sigortalanabilir menfaat kavramına ilişkin bir tanım içermemesi, uygulamada etkin bir yaptırım mekanizması oluşturmasını engellemiştir. Nitekim Birleşik Krallık Hukuk Komisyonu, anılan düzenlemenin çağdaş sigorta uygulamaları bakımından yetersiz kaldığını belirterek yürürlükten kaldırılmasını önermiştir¹⁰⁶.

¹⁰³ Sigortalanabilir menfaat ilkesinin, sigorta tazminatı elde etme saikiyle işlenen cinayetleri önlemede yetersiz kaldığı yönündeki görüş için bkz.: James Davey, "Dial M for Moral Hazard? Incentives to Murder and the Life Assurance Act 1774", *Insurance Law Journal*, c. 25, S. 1 (2014), s. 120-133.

¹⁰⁴ 1774 tarihli LAA m. 1: "From and after the passing of this Act no insurance shall be made by any person or persons, bodies politick or corporate, on the life or lives of any person, or persons, or on any other event or events whatsoever, wherein the person or persons for whose use, benefit, or on whose account such policy or policies shall be made, shall have no interest, or by way of gaming or wagering; and every assurance made contrary to the true intent and meaning hereof shall be null and void to all intents and purposes whatsoever".

¹⁰⁵ John Birds, *Modern Insurance Law*, 7.bs. (Sweet & Maxwell, 2007), s. 53-56; 1774 tarihli LAA m. 4: "Provided always, that nothing herein contained shall extend or be construed to extend to insurances bona fide made by any person or persons on ships, goods, or merchandises, but every such insurance shall be as valid and effectual in the law as if this Act had not been made".

¹⁰⁶ The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and other Issues: Joint Consultation Paper, Summary* – LCCP 201/SLCDP 152 (Summary), (2011), madde 58: "We propose to retain the doctrine [of insurable interest], but to re-state it in a clearer form. At present, it is based on a bewildering array of common law and statute. Our proposals would: (1)

1906 tarihli MIA'nın 91. maddesi ile 1788 tarihli MIA deniz sigortalarına ilişkin hükümleri bakımından yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak 1788 tarihli MIA'nın kapsamı yalnızca deniz sigortalarıyla sınırlı olmadığından, diğer sigortası sözleşmeleri bakımından geçerliliğini sürdürmektedir. Dolayısıyla anılan Kanun günümüzde yalnızca kara sigortaları bakımından uygulama alanı bulmaktadır.

4. 1845 Tarihli Kumar Yasası (*Gaming Act 1845*)

1788 tarihli MIA ile sigortalanabilir menfaatin kapsamı genişletilmiş olmakla birlikte, söz konusu ilkeye ilişkin açık ve uygulanabilir bir geçersizlik yaptırımı öngörülmemesi uygulamada önemli boşluklara yol açmıştır. Bu nedenle 1845 tarihli Gaming Act (GA) yürürlüğe girene dek bahis niteliği taşıyan sigorta sözleşmeleri yalnızca deniz ve hayat sigortaları bakımından geçersizlik yaptırımına tabi tutulabilmiştir. Buna karşılık özellikle kara sigortası görünümündeki bahis poliçeleri uzun yıllar geçerliliğini sürdürmüştür.

Ortaya çıkan bu boşluğun giderilmesi amacıyla ihdas edilen 1845 tarihli GA yalnızca sigorta ilişkilerine değil, tüm kumar ve bahis sözleşmelerini kapsayan genel bir düzenleme niteliği taşımaktadır¹⁰⁷. Anılan kanunun 18. maddesi ile ister yazılı ister sözlü şekilde akdedilmiş olsun, her türlü kumar ve bahis sözleşmesinin hükümsüz olduğu düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme doğrudan sigorta sözleşmelerine yönelik olmasa da dolaylı biçimde bahis niteliği taşıyan poliçeleri de kapsamına almaktadır. Ayrıca bir sözleşmenin yalnızca tarafların kazanç beklentisine dayanması hâlinde geçersiz sayılacağı yönündeki anlayış da bu düzenleme ile benimsenmiştir¹⁰⁸.

Bu gelişmeler neticesinde sigortalanabilir menfaat kavramı yalnızca sigorta hukukuna özgü bir unsur olmaktan çıkmış ve sözleşmenin geçerliliğini etkileyen temel bir ilke hâline gelmiştir. Nitekim *The Moonacre* kararında mahkeme sigortalanabilir menfaatin

provide a clear statutory basis for the requirement of insurable interest; (2) repeal two outdated statutes: the Marine Insurance Act 1788 and the Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909".

¹⁰⁷ Jonathan Gilman, Mark Templeman, Claire Blachard, Philippa Hopkins, Neil Hart, David Walsh, Arnould: *Law of Marine Insurance and Average*, (Londra: Sweet&Maxwell, 2021), s. 366.

¹⁰⁸ LCCP 201/SLCDP 152 (Extract) (2015) madde 11.17: "As wagers are contracts in which neither party has an interest apart from the contract itself, this section had the effect of making all contracts of insurance unenforceable where no interest could be demonstrated. For general indemnity insurance, therefore, section 18 of the Gaming Act 1845 created an indirect requirement of insurable interest".

yokluğunun yalnızca sözleşmenin geçersizliği sonucunu doğurmakla kalmadığını, aynı zamanda kamu düzenine aykırılık teşkil edebileceğini ifade etmiştir¹⁰⁹.

5. 1906 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1906*) ve 1909 Tarihli Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act 1909*)

1906 tarihli MIA ile içtihatlar çerçevesinde şekillenmiş temel ilkelerin mevzuat düzeyine taşındığı görülmektedir. Bu düzenleme ile sigorta ilişkilerinde belirlilik ve öngörülebilirliğin sağlanması ve ayrıca sigortacılık uygulamalarında yeknesaklık oluşturulması hedeflenmiştir. Sigorta hukukunun gelişim sürecinde dönüm noktası olarak kabul edilen bu kanun, sonraki yasa ve yorumlara temel teşkil eden bir çerçeve ortaya koymuştur. Nitekim söz konusu kanun ile sigortalanabilir menfaat ilkesi de tanımlanmış, kapsamı ve geçerlilik unsuru olma niteliği bakımından daha belirgin bir hukuki zemine kavuşturulmuştur. Kanunun getirdiği en önemli yeniliklerden biri, dördüncü maddesi uyarınca kumar veya bahis niteliği taşıyan tüm deniz sigortası sözleşmelerini hükümsüz kılmasıdır¹¹⁰. Bununla birlikte 1906 tarihli MIA sigortalanabilir menfaat ilkesini açıkça tanımlamış, ancak bu ilkenin ihlâli hâlinde doğacak sonuçları özel hukuk çerçevesinde düzenlemiş ve herhangi bir cezai yaptırım öngörmemiştir. Bu yaklaşım sigorta sözleşmelerinin ticari niteliği ile de örtüşmektedir¹¹¹.

1906 tarihli MIA'yı takiben yürürlüğe giren 1909 tarihli MIA ile denizcilik rizikolarına karşı yapılan bahis sözleşmeler hukuka aykırı kabul edilmiş ve bu tür sözleşmelerin akdedilmesi cezai sorumluluğa bağlanmıştır¹¹². Anılan kanun uyarınca sigortalanabilir bir menfaatin bulunmadığı hâllerde deniz sigortası poliçesi tanzim eden kişilerin para cezası veya altı aya kadar hapis cezası ile cezalandırılması öngörülmüştür¹¹³. Ancak cezai yaptırımın sigorta sözleşmelerinin niteliği ile bağdaşmaması ve uygulamada hiçbir

¹⁰⁹ Sharp v. Sphere Drake Insurance Co. (The Moonacre) (1992) (No. 2) Lloyd's Rep. 501, 509.

¹¹⁰ Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 366.

¹¹¹ Bu bölümde 1906 tarihli MIA'ya yalnızca tarihsel bağlamda değinilmektedir. Kanuna ilişkin detaylı açıklamalar için bkz.: Üçüncü Bölüm: Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Görünümleri.

¹¹² *Glafki Shipping Co. S.A. v. Pinios Shipping Co. No.1 (The Maira)* (No.2) Lloyd's Rep. 660, 667.

¹¹³ LCCP 201/SLCDP 152 (Extract) (2015) madde 11.20: "Section 5 provides a partial definition of insurable interest. Section 5(1) states that "every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure". Section 5(2) then provides a list of some things that may amount to such an interest: In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof".

kovuşturmayaya konu olmaması nedeniyle söz konusu düzenleme gerek öğretide gerekse uygulamada yoğun eleştirilere konu edilmiştir¹¹⁴.

6. 2005 Tarihli Kumar Yasası (*Gaming Act 2005*)

2005 tarihli GA'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte 1845 tarihli GA m. 18 yürürlükten kaldırılmış ve bahis sözleşmelerinin geçerliliğine ilişkin genel yasak sona ermiştir¹¹⁵. Bu gelişme sigortalanabilir menfaat ilkesine dolaylı etkisinin bulunup bulunmadığına ilişkin tartışmaları da beraberinde getirmiştir¹¹⁶. Özellikle 1906 tarihli MIA m. 4 ile 2005 tarihli yeni düzenleme arasında ilişkinin nasıl değerlendirileceği öğretide tartışmalı bir konu hâlini almıştır¹¹⁷.

İngiliz öğretisinde 2005 tarihli GA m. 335/1 uyarınca bir sözleşmenin salt kumar niteliği taşıdığı gerekçesiyle geçersiz kabul edilemeyeceğinin açıkça düzenlendiği ifade edilmektedir. Maddenin ikinci fıkrasında ise anılan düzenlemenin kumar sözleşmelerinin uygulanmasını engelleyen diğer yasal hükümleri ilga edeceği ifade edilmektedir. Bu doğrultuda 1906 tarihli MIA m. 4'ün kumar poliçelerine yönelik yasaklayıcı niteliği sebebiyle GA m. 335 ile yürürlükten kalktığı ileri sürülmektedir¹¹⁸.

Buna karşılık diğer bir görüş ise 2005 tarihli GA m. 335'in 1906 tarihli MIA m. 4'ü açıkça yürürlükten kaldırmadığını ve anılan düzenlemenin sigorta hukuku bakımından herhangi bir etkisinin bulunmadığını savunmaktadır¹¹⁹. Bu çerçevede İngiliz hukukunda

¹¹⁴ LCCP 201/SLCDP 152 (Extract) (2015) madde 11.25: “We have not found any evidence of prosecutions under the Act, which suggests that it has not been used for the purpose for which it was enacted. In any event, a criminal sanction for effecting insurance without interest seems disproportionate and out of place today”).

¹¹⁵ Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 369.

¹¹⁶ a.y.

¹¹⁷ 2005 tarihli GA m. 334 “(1) The following shall cease to have effect- (a) section 1 of the Gaming Act 1710 (c. 19) (voiding of security for winnings or for repayment of gaming loan, &c.), (b) remaining provisions of the Gaming Act 1835 (c. 41) (security deemed given for illegal consideration), (c) section 18 of the Gaming Act 1845 (c. 109) (voiding of gaming contracts), (d) section 1 of the Gaming Act 1892 (c. 9) (voiding of promise to repay), and (e) in section 412 of the Financial Services and Markets Act 2000 (c. 8) (gaming contracts)—(i) in subsection (1)(a), the words “section 18 of the Gaming Act 1845, section 1 of the Gaming Act 1892 or”, and ii) subsection (1)(b). (2) The repeals in subsection (1) do not permit enforcement of a right which is created, or which emanates from an agreement made, before this section comes into force”).

¹¹⁸ Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 369.

¹¹⁹ Bu görüş dört temel gerekçeye dayanmaktadır: (1) 1909 tarihli MIA, kumar poliçelerini yalnızca geçersiz saymakla kalmayıp hukuka aykırı ve cezai nitelikte düzenlemektedir; oysa 2005 tarihli GA m. 335, yalnızca uygulanabilirlik boyutuna ilişkindir ve bu bağlamda söz konusu yasağı ortadan kaldırdığı

sigortalanabilir menfaatin bir geçerlilik şartı teşkil edip etmediği hususu, günümüzde de öğretide tartışmalı niteliğini korumaktadır.

IV. SİGORTALANABİLİR MENFAAT İLKESİNİN ÖNEMİ

A. İngiliz Hukuku Bağlamında Yapılan Tartışmalar

Sigortalanabilir menfaat ilkesinin korunmasına duyulan gereksinim ile bu kavramın hangi ölçüde tanımlanması gerektiğine ilişkin akademik tartışmalar iki temel soru etrafında şekillenmektedir. Bunlardan ilki sigortalanabilir menfaat ilkesinin sınırlarının nasıl çizileceği sorusudur. İkincisi ise menfaatin sigorta sözleşmesinin hukuki geçerliliği bakımından zorunlu bir unsur olup olmadığına ilişkindir¹²⁰.

İngiliz öğretisinde sigortalanabilir menfaatin gerekliliğine ilişkin üç görüşün öne çıktığı görülmektedir:

- Sigortalanabilir menfaat ilkesinin, sigorta hukukunun temel bir ön koşulu olarak muhafaza edilmesi gerektiğini savunan görüş¹²¹,
- İlkenin sözleşme serbestisi çerçevesinde daha esnek bir anlayışla değerlendirilmesi gerektiğini ileri süren görüş¹²²,

söylenemez. (2) 1906 tarihli MIA m. 4 her ne kadar kumarla bağlantılı görünse de dayandığı 1745 tarihli Kanun'un gerekçesi dikkate alındığında, hükmün esasen kamu düzeni ve ahlaki gerekçelerle oluşturulduğu anlaşılmaktadır. (3) 2005 tarihli GA'nın amacı arasında, 1906 tarihli MIA m. 4'ü yürürlükten kaldırmak yer almamaktadır; dolayısıyla mahkemelerce bu maddenin zımnen ilga edildiği yönünde bir yorum yapılması oldukça düşük bir ihtimaldir. (4) GA m. 10'da yer verilen "bahis" tanımı, *Financial Services and Markets Act 2000* kapsamında düzenlenen faaliyetleri hariç tuttuğundan, sigortacılık faaliyeti bu kapsamda değerlendirilmemektedir; özellikle Birleşik Krallık dışındaki bazı düzenlemelere tabi poliçeler bakımından bu ayırım uygulamada tutarsız sonuçlara yol açabilecektir (a.y.).

¹²⁰ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 69.

¹²¹ Tartışmanın diğer sigorta sözleşmeleri bakımından geçerli olmasına karşın deniz sigortaları bakımından anlamsız olduğu görüşü için bkz.: Graham Douds, "Insurable Interest in English Marine Insurance Law: Do We Still Need It", *University of San Francisco Maritime Law Journal*, c. XXV, S. 2 (2012), s. 323-340.

¹²² Bertram Harnett ve John V. Thornton, "Insurable Interest in Property: A Socio-Economic Reevaluation of Legal Concept", *Columbia Law Review*, c. XLVIII, S. 8 (1948), s. 1887; İlkenin daha geniş yorumlanması gerektiği yönünde bkz.: Eric A. Posner ve E. Glen Weyl, "An FDA for Financial Innovation: Applying the Insurable Interest Doctrine to the 21st Century Financial Markets", *Northwestern University Law Review*, c. CVII (2013), s. 1345.; sigortalanabilir menfaat ilkesinin deniz sigortaları dışındaki diğer sigorta türleri bakımından gereklilik teşkil etmediği yönünde bkz.: Merkin, *Insurance Contract Law*, s. 10362; Sigortalanabilir menfaat doktrininin tamamen kaldırılması değil, kamu politikası temelli hassasiyetler korunarak reforme edilmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz.: Gary Meggitt, "Insurable Interest – The Doctrine That Would Not Die", *Legal Studies*, c. XXXV S. 2 (Temmuz 2014), s. 280-282.

- İlkenin kaldırılmasını savunan görüş¹²³. Bu görüşün temel dayanağı İngiltere’de bahis ve kumar sözleşmelerinin hukuken geçerli hâle getirilmiş olması ve bu hususun artık kamu hukuku bağlamında değerlendirilmesi gerektiği düşüncesidir¹²⁴.

Birleşik Krallık Hukuk Komisyonu (*Law Commission– LC*), sigorta hukuku reformu çalışmaları kapsamında sigortalananabilir menfaat ilkesini de gündemine almıştır¹²⁵. LC 2016 yılında Taslak Sigortalananabilir Menfaat Kanunu’nu (*draft Insurable Interest Bill*) kamuoyunun görüşüne sunmuş, 2018 yılında ise güncellenmiş bir taslak metin yayınlamıştır. Söz konusu taslak 1906 tarihli MIA m. 1 kapsamında tanımlanan deniz sigortası sözleşmeleri bakımından herhangi bir sonuç doğurmayacağını açıkça hükme bağlamış olmakla birlikte, 1909 tarihli MIA’nın yürürlükten kaldırılmasını öngörmektedir¹²⁶.

LC hazırlamış olduğu taslakta tazminat sigortaları bakımından sigortalananabilir menfaat ilkesinin tamamen kaldırılması hususunda çekimser bir tutum benimsemektedir¹²⁷. Can sigortalarında ise anılan ilkenin korunması gerektiği savunulmaktadır¹²⁸. Bu yaklaşımın temel gerekçesi bir kişinin hayatı üzerine yapılan sigorta sözleşmesinin tehdit unsuru olarak kullanılma riskini barındırmasıdır¹²⁹.

¹²³ Malcolm Clarke, “An Introduction to Insurance Contract Law”, *Research Handbook on International Insurance Law and Regulation*, editör: Julian Burling ve Kevin Lazarus, (Cheltenham: Edward Elgar, 2011), s. 18.; Jacob Loshin, “Insurance Law’s Hapless Busybody: A Case Against the Insurable Interest Requirement,” *The Yale Law Journal*, c. CVII (2007), s. 478.

¹²⁴ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 71.

¹²⁵ Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 361.

¹²⁶ a.g.e., 362.

¹²⁷ LC, *Issues Paper 4, Insurable Interest* (2008), madde 7.40: “Individuals are uncomfortable at the thought that people who do not wish them well can take out policies on their lives. Taking out an insurance policy on someone’s life could be used as a threat. The current tests, whilst arguably overly restrictive, do ensure that there is a reason for the insurance – either natural affection or pecuniary loss of a kind recognised by law. This instinctive discomfort may be a precautionary argument to retain some form of statutory requirement for insurable interest in non-indemnity insurance. We therefore tentatively propose that insurable interest is retained as a requirement in non-indemnity contracts on lives. We will look later in this Part at how it can be amended to prevent some of the problems that it creates in its current form”.

¹²⁸ LC, *Issues Paper 4, Insurable Interest* (2008), madde 7.50: “We tentatively propose that no requirement of insurable interest should apply to indemnity insurance contracts. Instead, the indemnity principle can and should govern the position. As this will be a greater change for Scots law than for English law we would particularly welcome views on this from Scottish respondents”.

¹²⁹ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 61.

LC sigortalanabilir menfaat ilkesine yönelik mevcut sorunları dört ana başlık altında toplamaktadır. İlk olarak ilkenin uygulanmasına dair hukuki düzenlemelerin karmaşıklığı, hukuki belirliliği zedeleyen bir unsur olarak değerlendirilmektedir. İkinci olarak sigortalanabilir menfaat kavramının açık bir tanıma sahip olmaması, sigorta sözleşmelerinin geçerliliği bakımından belirsizlik yaratmaktadır. Üçüncü olarak hayat sigortalarında sigortalanabilir menfaat ilkesinin katı bir çerçevede uygulanması, sigorta sözleşmelerinin kapsamını gereksiz biçimde daraltmaktadır. Son olarak farklı sigorta türlerine ilişkin farklı kuralların uygulanmasının, sigorta hukukunda yeknesaklık sağlamasını güçleştirdiği ifade edilmektedir¹³⁰.

Sigortalanabilir menfaat ilkesin sorunlu yönlerine karşılık, sigorta sektörü hem hayat sigortaları hem de tazminat sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesinin muhafaza edilmesi gerektiği görüşündedir. LC bu yaklaşıma sebebiyet veren dört temel gerekçe tespit etmiştir. İlk olarak sigortalanabilir menfaat ilkesinin, sigorta sözleşmelerini diğer sözleşme türlerinden ayıran karakteristik bir unsur teşkil ettiği belirtilmektedir. İkinci olarak söz konusu ilkenin sigorta piyasasında disiplinin sağlanmasına katkıda bulunduğu ve ahlaki tehlikelere (*moral hazard*) karşı koruyucu bir işlev üstlendiği ifade edilmektedir. Üçüncü olarak ilkenin sigortacıları geçersiz taleplere karşı koruduğu ve

¹³⁰ The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Reforming Insurance Contract Law: Issues Paper 10, Insurable Interest: Updated Proposals* (2015), madde 2.3.: “In response to our 2008 Issues Paper, most consultees argued that the insurable interest requirement in indemnity insurance should be retained. As we explained in our Consultation Paper, they gave four reasons. (1) It is the hallmark of insurance. Several respondents, including the Association of British Insurers (ABI), argued that insurable interest is part of the definition of insurance and delineates the boundaries within which the insurance industry operates. This is important for legal, regulatory and tax purposes. Furthermore, the concept is used in various jurisdictions and there was concern that its abolition would make English and Scots law based contracts less competitive. (2) It reinforces market discipline. It was said to be one of the factors restraining the insurance industry from trading which is more speculative. (3) It acts as a barrier against invalid claims. This was particularly true for marine insurance policies on goods, where the benefit may be assigned but claims may only be brought by those to whom risk has passed under a contract of sale. Requiring an insurable interest ensures that only one interested party can claim. (4) It may have other specific uses. Respondents mentioned a variety of other specific uses. For example, the requirement for insurable interest may help define where insurance is located, which is increasingly important for regulatory and tax purposes”; The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and other Issues: Joint Consultation Paper*, madde 12.6: “Several respondents argued that insurable interest was part of the definition of insurance. Thus the Association of British Insurers (ABI) argued that the requirement should be retained “on the basis that it delineates the general boundary within which the insurance industry operates”. This boundary was important for purposes of regulation, tax and legal purposes. As the City of London Law Society put it, the requirement serves “useful functions in relation to both the contractual and regulatory aspects of insurance law” ve madde 12.25: “We accept that removing the requirement of insurable interest would be disruptive. Without a compelling reason for such major reform, we should proceed with caution. On the other hand, the uncertainty and complexity generated by the patchwork of statutes and case law as to how and when a requirement is imposed is a defect in the current law that we think should be addressed”.

dolayısıyla sektörün istikrarına hizmet ettiği ileri sürülmektedir. Son olarak ise sigortalananabilir menfaat ilkesinin kaldırılmasının sigorta piyasasına somut bir fayda sağlamayacağı, aksine piyasa dinamiklerinde bozulmalara yol açabileceği değerlendirilmektedir¹³¹.

Sigorta sektörü sigortalananabilir menfaat ilkesinin gerekli bir ilke olduğu görüşünü benimsemekte ve uygulamada ciddi bir sorun teşkil etmeyen ve oldukça nadiren uyuşmazlık konusu olan bir alanda değişiklik yapılmasına olumlu yaklaşmamaktadır. İngiliz Sigorta Birliği (*Association of British Insurers- ABI*), mevzuatta değişikliğe gidilmesinin ancak sektörde genel bir portföy sorununun ortaya çıkması hâlinde gündeme gelebileceğini ifade etmektedir¹³². Mevcut durumda ise sigorta sektörünün, sigorta ettirenlerin ihtiyaç duyduğu poliçeleri düzenleme imkânına sahip olduğu ve bu nedenle sigortalananabilir menfaat ilkesinde herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek bulunmadığı belirtilmektedir¹³³.

Son olarak değinmek gerekir ki mukayeseli hukuk bakımından dikkat çekici diğer bir örnek İsveç hukukudur. Her ne kadar sigortalananabilir menfaat kavramı İsveç hukukunda tamamen kaldırılmamışsa da kavramın sigorta sözleşmesinin geçerliliği üzerindeki etkisi ortadan kaldırılmış ve artık yalnızca tazminat ödeme şartı olarak işlev görmesi öngörülmüştür¹³⁴. Ayrıca gerçek bir zarar doğmamış olsa dahi menfaati bulunan üçüncü kişilerin poliçede adlarının geçmesi kaydıyla teminattan yararlanabilmesi mümkündür.

¹³¹ LC, *Issues Paper 10, Insurable Interest* (2015), madde 2.3 için bkz.: dp. 71; LC, *Post Contract Duties and other Issue*, madde 1.8: “In 2007 we published our Consultation Paper on Misrepresentation, NonDisclosure and Breach of Warranty by the Insured. The responses showed strong support for reforming the law of misrepresentation and non-disclosure as it affected consumer insurance. Therefore, in 2009 we published a final Report on Consumer Insurance Law: Pre-Contract Disclosure and Misrepresentation, with a draft Bill.4 At the time of writing, the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Bill is being considered by Parliament, through the special procedure for uncontroversial Law Commission Bills” ve madde 3.3.: “Section 17 of the Marine Insurance Act 1906 imposes mutual obligations both before and after a contract is formed. It states: A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party”.

¹³² LC, *Post Contract Duties and other Issues*, madde 12.26 (Orijinal metin): “If the requirement of insurable interest is to be retained, the next issue is what, if anything, needs to be done in relation to any definition of what comprises a valid interest as determined by the case law. The definition of insurable interest in indemnity insurance did not appear to be a major concern for most insurers. The ABI commented that: Insurers are currently able to write policies that are required by customers and the issue of insurable interest is rarely raised at the claims stage. There is no significant customer problem or market opportunity creating an imperative for legislative change”.

¹³³ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 66.

¹³⁴ Johanna Hjalmarsson, “Legal and Equitable Interest as a Determinant of the Subject-Matter Insured”, *Lloyd’s Maritime & Commercial Law Quarterly* (2008), s. 105.

Bu yönüyle İsveç hukuku, Anglo-Amerikan sistemlerinde görülen geleneksel kamu politikası sınırlamalarından önemli ölçüde ayrılmıştır¹³⁵.

Açıklamalar neticesinde sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin üç temel yaklaşımın öne çıktığı görülmektedir. Bu yaklaşımlar ilkenin tamamen kaldırılması, geniş bir yorumla korunması ve dar bir yorumla muhafaza edilmesi şeklinde sınıflandırılabilir. Sigortalanabilir menfaat ilkesinin, zorunlu bir unsur olmadığı gerekçesiyle tamamen kaldırılması sigorta faaliyetlerinde hukuki öngörülebilirlik ve kesinliği zedeleme riskini barındırdığından isabetli bir yaklaşım değildir. İlkenin tek fonksiyonunun sigorta ile bahis arasındaki ayrımı sağlamak olduğu yönündeki görüşler de eksik ve yetersizdir. Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigorta sözleşmesine özünü kazandıran ve onun temel yapısını oluşturan ayrılmaz bir unsur niteliği taşımaktadır. Diğer sözleşme türlerinden ayırt edilme ihtiyacının ortadan kalkmış olması, bir sözleşme türünün kurucu unsurlarından birinin hukuken ilga edilmesini haklı kılmaz.

Bu noktada belirtilmek gerekir ki İngiliz öğretisinde sıklıkla sigortalanabilir menfaat ilkesinin bahisle mücadele amacıyla geliştirildiği ifade edilse de ilkenin tarihsel gelişimi dikkate alındığında bu yaklaşımın mutlak anlamda isabetli olduğu söylenemez¹³⁶. Gerçekten de sigortalanabilir menfaat kavramı ile İngiliz hukuk sisteminin bahis sözleşmelerine karşı tutumu arasında sıkı bir bağ bulunduğu açıktır. Ancak bu bağın niteliği bakımından ilkenin bahisle mücadele etmek üzere “geliştirildiği” değil, zaten mevcut olan sigorta uygulamaları çerçevesinde “keşfedildiği” değerlendirmesi gerçeğe daha uygun görünmektedir.

Nitekim tarihsel süreç incelendiğinde sigortalanabilir menfaat ilkesinin ortaya çıktığı dönemde, sigorta sektörünün pratik ihtiyaçlara cevap verecek şekilde belirli sınırlar dâhilinde şekillendiği ve bu bağlamda sigorta sözleşmesinin işlevinin de esasen belirlenmiş olduğu görülmektedir. Ancak dönemin hukuki düzenlemelerinin sigorta sözleşmesinin sınırlarını açık biçimde düzenlememesi uygulamada çeşitli belirsizliklerin doğmasına sebebiyet vermiş ve bu durum sözleşmenin hukuki niteliğini tamamlayacak

¹³⁵ a.g.m., s. 107.

¹³⁶ Nitekim sigorta sözleşmesi kapsamında sigortalanabilir menfaatin aranmasının 1745 tarihli *Marine Insurance Act* öncesine dayanması sebebiyle bu ilkenin sigorta sözleşmelerini bahis sözleşmelerinden ayırt etme amacıyla geliştirildiğinin isabetli olmadığı görüşü için bkz.: Gilman ve diğerleri, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 362.

bir ilkeye duyulan ihtiyacı gündeme getirmiştir. Bu çerçevede sigortalanabilir menfaat ilkesi sigorta sözleşmesinin yapısını dönüştüren yahut sigorta kurumunu bahisle mücadele amacıyla yeniden inşa eden bir unsur değil, halihazırda şekillenmiş bulunan bir sözleşme tipinin sınırlarını normatif düzeyde belirginleştiren ve sigorta sözleşmesini hukuk düzeni içinde rasyonel bir zemine oturtan tamamlayıcı bir ilke olarak ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla sigortalanabilir menfaat ilkesinin bahis sözleşmelerine karşı geliştirilmiş tepkisel bir araç olarak değil, sigorta sözleşmesinin hukuki sistematüğini tamamlayan ve onun sınırlarını belirleyen kurucu bir yapı taşı olarak değerlendirilmesi isabetli olacaktır.

B. Türk Hukuku Bakımından Önemi

Türk hukuku kapsamında kumar ve bahis faaliyetleri kanunlar çerçevesinde düzenlenmiş olup hem oynanması hem de oynanmasına yer ve imkân sağlanması yönünden yaptırımlara tabi tutulmaktadır. 5326 sayılı Kabahatler Kanununun¹³⁷ 34. maddesi uyarınca kumar oynama fiili bir kabahat olarak kabul edilmekte ve bu fiili işleyenler hakkında idari para cezası uygulanması ve kumar ile elde edilen gelirin kamuya geçirilmesi öngörülmektedir. Öte yandan 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu¹³⁸ m. 228/6 uyarınca kumar *“kazanç amacıyla icra edilen ve kazanç ile kaybın talihe bağlı olduğu oyunlar”* şeklinde tanımlanmakta ve kumar oynanmasına yer ve imkân sağlama fiili ise suç olarak düzenlenmektedir. Ayrıca bu suçun bilişim sistemleri kullanılarak işlenmesi nitelikli hâl olarak değerlendirilmekte ve daha ağır yaptırımlara bağlanmaktadır.

Bahis faaliyetleri ise Türk hukukunda 7258 sayılı Futbol ve Diğer Spor Müsabakalarında Bahis ve Şans Oyunları Düzenlenmesi Hakkında Kanun kapsamında düzenlenmektedir. Anılan kanunun 5. maddesi spor müsabakalarına ilişkin bahislerin ancak kanunen yetkilendirilmiş merciler vasıtasıyla yürütülebileceğini öngörmekte ve bu kapsam dışında gerçekleştirilen bahis faaliyetlerini suç olarak düzenlemektedir. Dolayısıyla spor bahisleri ve şans oyunları yalnızca kanunda belirlenen lisans ve yetkilendirme çerçevesinde yürütülmekte olup, bu sınırlar dışında kalan her türlü faaliyetin hukuka aykırı olduğu kabul edilmektedir. Benzer şekilde 6132 sayılı At Yarışları Hakkında Kanun m. 1 at

¹³⁷ 5326 sayılı Kabahatler Kanunu, 13 Mart 2005 tarihinde kabul edilmiş, 31 Mart 2005 tarihli ve 25772 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak 1 Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹³⁸ 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu, 26 Eylül 2004 tarihinde kabul edilmiş, 12 Ekim 2004 tarihli ve 25611 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak, 1 Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

yarışları üzerine bahis oynatılmasının yalnızca Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından yetkilendirilen kuruluşlar tarafından yapılabileceğini hükme bağlamaktadır.

Günümüzde yaygınlık kazanan çevrim içi bahis faaliyetleri de Türk hukuku kapsamında düzenlenmiştir. Bu bağlamda bahis oynama işlemlerinin yalnızca Spor Toto Teşkilat Başkanlığı tarafından yetkilendirilmiş lisanslı internet siteleri aracılığıyla gerçekleştirilmesi mümkündür. 5651 sayılı Kanun ile 2006 tarihli Sanal Ortamda Oynatılan Talih Oyunları Hakkındaki Yönetmelik hükümleri uyarınca yetkisiz çevrim içi bahis sitelerine Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından erişim engeli uygulanmakta ve hukuka aykırı faaliyetlere karşı idari ve teknik tedbirlerin alınması öngörülmektedir.

Kumar ve bahis gelirlerinin vergilendirilmesine ilişkin olarak Türk hukukunda açık düzenlemeler bulunmaktadır. Nitekim 213 sayılı Vergi Usul Kanunu m. 9/2 vergiyi doğuran olayın kanunlarla yasaklanmış olmasının mükellefiyeti ortadan kaldırmayacağını hükme bağlamaktadır¹³⁹. Bu düzenleme aynı Kanun'un m. 3/B ile düzenlenmiş bulunan ekonomik yaklaşım ilkesinin bir yansıması niteliğindedir. Buna göre olguların iktisadi içeriğinin, kanunda öngörülen vergiyi doğuran olay ile örtüşmesi hâlinde işlemin hukuka veya genel ahlaka aykırı olması vergilendirme dışında kalmasına sebebiyet vermeyecektir¹⁴⁰. Dolayısıyla kumar ve bahis neticesinde elde edilecek kazançların yasal olup olmadıkları tartışılmaksızın vergiye tâbi tutulacağı anlaşılmaktadır.

Şans oyunu olarak nitelendirilen kumar ve bahis faaliyetleri bakımından iki ayrı vergi türünün söz konusu olduğu görülmektedir. İlk olarak bu tür oyunları düzenleyen kurumlar, 5602 sayılı Şans Oyunları Hakkında Kanun uyarınca Şans Oyunları Vergisine tabi tutulmaktadır. Kanun kapsamında sabit ihtimalli bahislerde %5, müşterek bahislerde %7, numaralı veya anında kazandıran oyunlarda ise %10 oranında vergi ödenmesi öngörülmektedir. İkinci olarak şans oyunları neticesinde ikramiye kazanan bireylerin elde ettikleri kazançlar veraset ve intikal vergisine tabi tutulmaktadır. 2025 yılı itibarıyla bu

¹³⁹ Şerif Emre Gökçay, *Vergi Hukukunda Ekonomik Yaklaşım İlkesinin Kapsamı, Niteliği ve Sınırları* (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2018), s. 428.

¹⁴⁰ Selim Kaneti ve diğerleri, *Vergi Hukuku*, 2. bs. (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), s. 76.

ikramiyelerin 53.339 TL'ye kadar olan kısmı vergiden istisna edilmekte, bu tutarı aşan kazançlar ise %10 ila %30 arasında değişen oranlarda vergiye tabi olmaktadır¹⁴¹.

Yapılan açıklamalar neticesinde görüldüğü üzere, Türk hukukunda kumar ve bahis faaliyetleri belirli sınırlar dahilinde meşru kabul edilmekte ve kapsamlı bir denetime tabi tutulmaktadır. Bu doğrultuda kumar ve bahis faaliyetlerinin vergilendirilmesi hususu dikkate alındığında sigortalananabilir menfaat ilkesinin işlevi ve önemi daha da belirginleşmektedir. Gerçekten de sigortalananabilir menfaat ilkesi tarihsel olarak bahis sözleşmelerine karşı ortaya çıkan bir tepki mekanizması şeklinde görülse de günümüzde yalnızca kumar karşıtı bir araç olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Aksine bu ilke sigorta sözleşmesinin temelini oluşturan ve sözleşmeye hukuki anlamda kimlik kazandıran yapısal bir unsur niteliğine bürünmüştür.

Her ne kadar İngiliz hukuku çerçevesinde 2005 tarihli GA sonrası kumar ve bahis sözleşmelerinin hukuken geçerli hâle gelmiş olmasının etkisiyle günümüzde bu ilkenin gerekliliğine yönelik sorgulamalar yapılsa da sigortalananabilir menfaat ilkesinin salt teknik bir unsur olarak değil, sigorta sözleşmesinin ruhunu teşkil eden kurucu bir değer olarak kabulü gerekmektedir. Sigorta sözleşmesinin temelini oluşturan ve sözleşmeye hukuki anlamda kimlik kazandıran yapısal bir unsur niteliğine bürünmüştür.

Belirtmek gerekir ki sigortalananabilir menfaat ilkesinin varlığının gerekliliğine ilişkin olarak yürütülen teorik tartışmalar, ilkenin uygulamada ortaya koyduğu işlevselliği ortadan kaldırmamaktadır. Zira sigortalananabilir menfaat yalnızca tazminat hakkının belirlenmesine hizmet eden bir ölçüt değil, sigorta sözleşmesinin kapsamını belirleyen, taraflar arasındaki menfaat dengesini temin eden ve hukuki güvenliği sağlayan temel bir ilkedir. Bu itibarla sigortalananabilir menfaat ilkesi salt bahis sözleşmeleriyle bağlantılı tarihsel argümanlara indirgenemeyecek kadar kapsamlı ve sigorta hukukunun özüne nüfuz eden bir nitelik arz etmektedir.

Söz konusu tartışmaların Türk hukuku bakımından geçerliliğinin ayrı bir değerlendirmeye tabi tutulması gerekmektedir. Nitekim İngiliz hukukunda olduğu üzere bahsin hukuken meşru kabul edildiği ve vergilendirilmeye tabi tutulmadığı bir sistemde, menfaat unsuru taşımayan poliçelerin sigorta görünümünde düzenlenmesine ihtiyaç

¹⁴¹ Veraset ve İntikal Vergisi Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 56), Resmî Gazete, 30 Aralık 2024, 2. Mükerrer, Sayı: 32768.

bulunmadığının tartışılması mümkündür. Ancak Türk hukuku bakımından durumun farklı olduğu açıktır. Zira yukarıda açıklanmış olduğu üzere Türk hukukunda kumar ve bahis sözleşmeleri kural olarak geçersiz olup, yalnızca mevzuatta açıkça izin verilen bazı bahis sözleşmeleri hukuka uygun sayılmaktadır. Bununla birlikte Türk vergi sisteminde hem yasal hem de yasa dışı bahis gelirleri vergilendirme kapsamında değerlendirilmektedir. Kumar ve bahis için öngörülen vergi mükellefiyetlerinin doğal bir sonucu olarak Türk hukuku çerçevesinde tarafların sigorta sözleşmesi akdederek bahis yoluyla elde edebilecekleri kazanca kıyasla daha avantajlı bir tazminat hakkı elde edebilecekleri açıktır. Dolayısıyla bahis sözleşmesinin sigorta görünümünde düzenlenmesi Türk hukuku bakımından hem ekonomik hem de hukuki açıdan önemli riskler doğurmakta olup, bu durum sigortalanabilir menfaat ilkesinin yalnızca teorik bir gereklilik değil, aynı zamanda pratik bir zorunluluk teşkil ettiğini ortaya koymaktadır.

Belirtmek gerekir ki öğretide sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin açık bir yasal düzenlemenin bulunmadığı hâllerde dahi 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu¹⁴² m. 27/1 uyarınca benzer sonuçlara ulaşılabileceği ifade edilmektedir. Bu görüşe göre özellikle bir kişinin hayatı üzerine herhangi bir meşru menfaate dayanmaksızın üçüncü kişiler tarafından yapılan sigorta sözleşmeleri ahlaka aykırılık gerekçesiyle hükümsüz sayılmalıdır¹⁴³. Bununla birlikte sigortalanabilir menfaat ilkesinin sağladığı işlev ile TBK m. 27/1 kapsamında öngörülen genel geçersizlik sebeplerinin her durumda aynı sonuçları doğuracağını söylemek isabetli görünmemektedir. Zira anılan hüküm kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmelerin kesin hükümsüzlüğünü öngörmektedir. Ancak sigortalanabilir menfaatin yokluğu her somut olayda bu kapsamda değerlendirilebilecek nitelikte bir aykırılık teşkil

¹⁴² 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK), 11 Ocak 2011 tarihinde kabul edilmiş, 4 Şubat 2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁴³ Kara, *Sigortalanabilir Menfaat İlkesi*, s. 95. İlgili görüş uyarınca, İngiliz sigorta hukukunda sözleşme özgürlüğünün katı bir şekilde uygulanmasının yarattığı sonuçlar, sigortalanabilir menfaat ilkesinin yine katı bir şekilde yorumlanması ile çözülmeye çalışılmaktadır. Ancak bu katı yorum, sigortalanabilir menfaat ilkesinin tarihine baktığımızda, yazarın ifade ettiğinin aksine her dönem aynı katılığa değildir. Yukarıda belirtildiği üzere, sigortalanabilir menfaat ilkesinin İngiliz hukukunda tartışılmaya başlandığı ilk dönemlerden itibaren, katı ve esnek yorumlar arasında süregelen bir çatışma söz konusudur. Tarihsel gelişim incelendiğinde, bu iki yorumdan hiçbirinin mutlak biçimde üstünlük sağlamadığı, yalnızca belli dönemlerde ve bazı davalar özelinde bir yorumun öne çıktığı, ancak genellikle zaman içerisinde bu yorumun da esnetildiği görülmektedir. Nitekim sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin tanım içeren tek yasal düzenleme olan 1906 tarihli MIA’da, söz konusu ilkenin hem katı hem de esnek yorumlara açık şekilde kurgulandığı anlaşılmaktadır. Öte yandan, sigortalanabilir menfaat ilkesinin daha geniş yorumlanması gerektiği ve hatta tamamen kaldırılmasının uygun olacağı yönündeki görüşlerin öğretide giderek ağırlık kazanması, bu ilkenin katı şekilde uygulanmasının artık genel kabul görmediğini ortaya koymaktadır.

etmemektedir. Örneğin deniz yoluyla taşınan mallara ilişkin bir yük sigortasında, taşıyan sıfatını haiz sigorta ettirenin taşıma ilişkisi sona erdiğinde sigortalanabilir menfaati de ortadan kalkmakta ve bu durumda TTK m. 1408 /1 uyarınca sigorta sözleşmesi geçersiz hâle gelmektedir. Buna karşılık aynı olayda sigortalanabilir menfaat ilkesinin kanunda açıkça düzenlenmediği varsayıldığında sözleşmenin TBK m. 27/1 uyarınca geçersiz sayılması mümkün olmayacaktır. Zira anılan hükümde öngörülen emredici kurallara, ahlaka, kamu düzenine veya kişilik haklarına aykırılık nedenlerinin somut olayda mevcut olmadığı açıktır.

Öte yandan TBK m. 27/1 kapsamında düzenlenen “konusu imkânsız olan sözleşmelerin hükümsüzlüğü” bahsinin ayrıca ele alınması gerekmektedir. Anılan hüküm sözleşmenin konusunun objektif olarak imkânsız olması hâlinde borç ilişkisinin kesin hükümsüzlük yaptırımına tabi olacağını öngörmektedir. Buna karşılık sözleşmede subjektif imkânsızlık söz konusuysa borç doğmaya devam etmekte, ancak borçlu edimini yerine getirememesi nedeniyle ifa etmeme sorumluluğu altında kalmaktadır.

Öğretide sigorta konusu ile sigortalanabilir menfaatin özdeş olduğunu ileri süren yaklaşımlar mevcuttur. Bu çerçevede menfaatin yokluğu hâlinde sigorta konusunun da yok olduğu ve bu durumun TBK m. 27/1 kapsamında değerlendirilebileceği ileri sürülebilir. Ne var ki anılan hüküm bağlamında aranan imkânsızlık, sözleşmenin kurulduğu anda mevcut olan, objektif nitelikte ve sürekli bir imkânsızlık olmalıdır. Başka bir ifadeyle edimin borçlu da dâhil olmak üzere hiç kimse tarafından ifa edilememesi gereklidir. Oysa yukarıda verilen örnekte sigorta konusu malvarlığını sigorta ettirebilecek başka kişilerin bulunması, objektif anlamda bir imkânsızlıktan söz edilmesini engellemektedir. Bu nedenle sigorta konusu ile menfaatin özdeş olduğu kabul edilse dahi, söz konusu durum TBK m. 27/1 anlamında bir imkânsızlık teşkil etmeyecektir. Sonuç olarak ilgili örnek bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesinin sağladığı hukuki koruma ile TBK m. 27/1 kapsamında öngörülen koruma arasında örtüşme bulunmamaktadır.

Netice itibarıyla Türk hukukunda sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin açık bir tanıma yer verilmemekle birlikte ilkenin sahip olduğu işlev ve taşıdığı önem, yasal düzenlemelerdeki varlığının korunmasını zorunlu kılmaktadır. Bu durum ilkenin Türk hukuk sistemine özgü yapısal çerçevede üstlendiği fonksiyonun bir yansıması olarak değerlendirilmelidir. Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigorta sözleşmesinin hukuki niteliğini belirleyen, yapısal bütünlüğünü temin eden, işlevselliğini güvence altına alan

ve piyasa istikrarını destekleyen temel bir unsur niteliğindedir. Bu ilkenin salt teorik gerekçelere dayanılarak gerekliliğinin sorgulanması, hukuk düzeninde normatif boşlukların doğmasına zemin hazırlayacaktır. Ayrıca uygulamada suistimallerin artmasına ve hukuk güvenliğinin zedelenmesine sebebiyet verebilecektir. Türk hukuku bakımından sigortalanabilir menfaat ilkesinin ortadan kaldırılması yerine kapsamının açık ve belirli hâle getirilerek sistematik ve istikrarlı şekilde uygulanmasının sağlanması hem hukuki teori hem de uygulama bakımından daha isabetli bir yaklaşım olacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM DENİZ SİGORTALARI

I. DENİZ SİGORTASININ TANIMI

TTK m. 1401 uyarınca sigorta sözleşmesi şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir.”

Sigorta sözleşmeleri mevzuatta ve öğretide farklı esaslara göre sınıflandırılmaktadır. Nitekim TTK’da özel sigortalar “zarar sigortaları” (TTK m. 1453- 1486) ve “can sigortaları” (TTK m. 1487- 1520) olmak üzere iki ana başlık altında düzenlenmektedir. Zarar sigortaları kendi içinde “mal sigortaları” (TTK m. 1453- 1472) ve “sorumluluk sigortaları” (TTK m. 1472- 1486) şeklinde iki alt kategoriye ayrılmaktadır. Can sigortaları ise “hayat sigortası” (TTK m. 1487- 1506), “kaza sigortası” (TTK m. 1507- 1510), “hastalık ve sağlık sigortaları” (TTK m. 1511-1519) olmak üzere üç alt başlıkta ele alınmaktadır. Öğretide ise kara ve deniz sigortaları, sabit ve değişken primli sigortalar, aktif ve pasif sigortalar, zorunlu ve isteğe bağlı sigortalar ile zarar ve meblağ sigortaları gibi farklı ölçütlere dayalı tasniflere yer verilmektedir¹⁴⁴.

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu (eTTK)¹⁴⁵ döneminde benimsenen kara ve deniz sigortaları ayrımı, esasen rizikonun niteliğine dayanmaktadır¹⁴⁶. Deniz sigortaları denizcilik faaliyetleri kapsamında ortaya çıkabilecek rizikolara karşı güvence sağlamayı amaçlayan bir sigorta türüdür¹⁴⁷. Diğer bir ifadeyle deniz sigortaları, gemi veya yükün deniz yolculukları sırasında maruz kalabilecekleri tehlikelere karşı ekonomik değeri ölçülebilir menfaatlerin teminat altına alınmasına hizmet etmektedir¹⁴⁸. Bu yönüyle deniz

¹⁴⁴ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 39.

¹⁴⁵ 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (eTTK), 29 Haziran 1956 tarihinde kabul edilmiş, 9 Temmuz 1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 1 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁴⁶ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 40.

¹⁴⁷ Mazhar Nedim Gökdil, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Ulus Matbaası, 1935), s. 392.

¹⁴⁸ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 3.

sigortalarının deniz ticareti ve taşımacılığı sırasında meydana gelebilecek zararlara karşı hukuki ve mali koruma sağlamak suretiyle taraflar arasında güvence mekanizması oluşturduğu söylenebilecektir.

TTK’da deniz sigortalarına ilişkin açık bir tanıma yer verilmemiştir. Buna karşılık İngiliz hukukunda 1906 tarihli MIA m. 1 ile deniz sigortası “*sigortacının, sigorta ettirenin denizdeki seyrüsefer faaliyetlerinden kaynaklanabilecek zararlarını, sözleşmede kararlaştırılan koşullar çerçevesinde tazmin etmeyi üstlendiği bir sözleşme*” şeklinde tanımlanmaktadır. İngiliz hukukunun deniz sigortaları alanında sahip olduğu tarihsel üstünlüğü ve uluslararası uygulamalardaki etkisi göz önünde bulundurulduğunda bu tanımın önem arz ettiği görülmektedir.

Öğretide deniz sigortalarının hukuki niteliğini ve işlevini belirleyen iki temel unsur;

- Sigorta sözleşmesi kapsamında sağlanan teminatın yalnızca denizcilik rizikolarını kapsayacak şekilde düzenlenmiş olması
- Sigortalanan menfaatlerin gemi ve/veya yükün denizcilik rizikolarını güvenli bir şekilde aşmasını sağlamayı hedeflemesi

şeklinde tespit edilmektedir¹⁴⁹. Söz konusu unsurlar deniz sigortalarının kapsamını ve işlevini belirleyerek bu sigorta türünün taraflara sağladığı hukuki ve mali güvencenin sınırlarını tayin etmektedir. Diğer bir ifadeyle deniz sigortalarını diğer sigorta türlerinden ayıran başlıca özellikler bu unsurlar etrafında şekillenmektedir.

Deniz sigortaları, deniz ticareti ve taşımacılığı alanında ekonomik kayıpların telafisini sağlamanın ötesinde bir işleve sahiptir. Zira deniz sigortaları taraflar arasındaki ticari güveni pekiştirerek uluslararası ticaretin sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca deniz sigortalarına ilişkin hukuki düzenlemeler uluslararası standartların şekillenmesinde rol oynayarak küresel deniz ticaretinin sağlıklı ve istikrarlı bir şekilde yürütülmesini kolaylaştırmaktadır. Bu itibarla deniz sigortaları, deniz ticaretinin güvenli işleyişinde vazgeçilmez bir araç niteliği taşımaktadır.

¹⁴⁹ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 4.

II. DENİZ SİGORTALARININ DOĞUŞU VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Sigorta kurumunun tarihsel gelişimi incelendiğinde bu kavramın ilk örneklerinin deniz ticareti ve taşımacılığının doğası gereği barındırdığı yüksek riskler sebebiyle deniz sigortaları biçiminde ortaya çıktığı görülmektedir¹⁵⁰. Sigorta sözleşmelerinin yazılı bir forma kavuşması 14. yüzyıla, sigortacılık faaliyetlerinin kurumsal bir yapıya kavuşmasının ise 20. yüzyıla tarihlendirilse de daha eski dönemlerde sigorta benzeri yapıların varlığı bilinmektedir. Bu itibarla deniz sigortalarının tarihsel gelişiminin değerlendirilebilmesi için öncelikle söz konusu erken dönem sigorta benzeri yapıların incelenmesi gerekmektedir.

Sigorta sistemine ilişkin ilk izlere yaklaşık M.Ö. 2250 yılında oluşturulan Hammurabi Kanunları'nda rastlanmaktadır¹⁵¹. Anılan düzenlemelerde saldırıya uğrayan kervan sahiplerinin uğradığı zararların diğer kervan sahipleri tarafından karşılanması öngörülmüştür¹⁵².

Erken dönemlerde sigorta benzeri diğer bir uygulama ise akdi ve kanuni tehlike birliktelikleri şeklinde ortaya çıkmıştır¹⁵³. Deniz ticareti alanında bilinen ilk kanuni tehlike birlikteliği Rodos Kuralları ile düzenlenmiştir ve bu kurallar kapsamında müşterek avarya prensibi hüküm altına alınmıştır¹⁵⁴. Rodos Kuralları'nın sunduğu bu model daha sonraki dönemlerde *agermanament* ve *colonna* gibi akdi tehlike birlikteliklerine de örnek teşkil etmiştir. Bununla birlikte bahsi geçen tehlike birliktelikleri sağladıkları korumanın sınırlı olması sebebiyle geminin yükü ile batması rizikosuna karşı yeterli bir güvence sağlayamamıştır¹⁵⁵.

Günümüzdeki anlamıyla sigorta sözleşmelerinin ortaya çıkışında 1275-1325 yılları arasında gerçekleşen ve yerleşik tacir figürünün önem kazandığı ticari devrimin

¹⁵⁰ Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 19.

¹⁵¹ Babil devrinde ticari faaliyetleri finanse etmek için deniz öduncüne benzer bir usul kullanıldığına, Profesör Trennery'nin "*Researches into the Origins of Marine Insurance*" adlı eserinde Hammurabi Kanunları gösterilmektedir (Oktay Karaarslan, "Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme", *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (İstanbul: Beta Basım, 2000), s. 280).

¹⁵² Mustafa Çeker, *Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku* (Adana: Karahan Kitabevi, 2003), s. 5.

¹⁵³ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 4.

¹⁵⁴ Çeker, *Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku*, s. 6.

¹⁵⁵ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 5.

belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir¹⁵⁶. Bu dönemin öncesinde ticaret, büyük ölçüde tacirler tarafından yürütülmekte olup sigortaya yönelik ihtiyaç sınırlı kalmıştır¹⁵⁷. Nitekim korsan faaliyetlerinden korunmak amacıyla konvoylar hâlinde seyahat etmek suretiyle güvenliklerini sağlama yoluna gitmişlerdir. Öte yandan gezgin tacirlerin kullandıkları sermaye çoğunlukla kendilerine ait olmayıp, sermayedar ortaklar tarafından sağlanmıştır¹⁵⁸. Bu ortaklar, olası kayıplara karşı sermayelerini farklı gemilerle seyahat eden birden fazla tacire emanet etmek suretiyle risklerini dağıtmayı tercih etmişlerdir. Bu yaklaşım ticari risklerin asgari düzeye indirilmesi ve sermayenin korunması bakımından erken dönem ticaretinde dikkat çeken stratejilerden biri olmuştur. Söz konusu ortaklıkların özellikle İtalya'dan Doğu Akdeniz'e uzanan ticaret faaliyetleri kapsamında gidiş-dönüş seferi (*round-trip voyage*) esasına göre kuruldukları anlaşılmaktadır¹⁵⁹. Ancak belirtmek gerekir ki ortaklık sözleşmeleri her ne kadar ticari risklerin paylaşılmasına imkân tanımış olsa da bu risklerin devredilmesine olanak tanımamıştır.

Ticari risklerin devredilebilmesi ve tacirlerin daha etkin bir koruma mekanizmasına sahip olabilmesi amacıyla sigortaya benzer koruma sağlayan çeşitli kredi, değişim ve satış sözleşmeleri geliştirilmiştir. Bu kapsamda ortaya çıkan sözleşmelerden biri de deniz ödünç sözleşmesi (*foenus nauticum, bottomry bond*) olmuştur¹⁶⁰. Deniz ödünç sözleşmeleri gemi sahiplerinin ticari faaliyetlerini yürütebilmeleri için ihtiyaç duydukları sermayeyi temin etmelerine olanak tanıyan bir sözleşmedir. Sözleşme uyarınca gemi sahibi seferden selametle döndüğü takdirde ödünç aldığı meblağın iki katını alacaklıya geri ödemekle yükümlü tutulmaktadır¹⁶¹. Ancak geminin seferden herhangi bir nedenle selametle dönememesi hâlinde gemi sahibinin geri ödeme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır¹⁶².

¹⁵⁶ Raymond de Roover, "The Commercial Revolution of the Thirteenth Century," a discussion of "Capitalism Concepts and History", *Bulletin of the Business Historical Society*, c. XVI, S. 2 (1942), s. 34-38.

¹⁵⁷ Florence Edler de Roover, "Early Examples of Marine Insurance." *The Journal of Economic History*, c. V, S. 2 (1945), s. 174.

¹⁵⁸ a.y.

¹⁵⁹ a.y.

¹⁶⁰ İlknur Uluğ Cicim, "Tarihsel Gelişim Süreci Bağlamında Deniz Sigortaları," *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, c. XXII, S. 86 (2023), s. 759.

¹⁶¹ Çeker, *Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku*, s. 6.

¹⁶² Karaarslan, *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, s. 280.

Deniz ödünç sözleşmeleri, sermayedarın sağladığı sermaye karşılığında faiz ve prim elde etmesini öngörmesi sebebiyle faizcilik eleştirilerine maruz kalmıştır. Nitekim 1236 yılında Papa IX. Gregory tarafından yayımlanan *Naviganti* adlı kararname ile söz konusu uygulama açıkça kınanmıştır¹⁶³. Ancak anılan kararname sonrasında deniz ödünç sözleşmelerinin kullanımında ne ölçüde bir azalma yaşandığı hususu öğretide tartışmalı bir konudur. Bir görüş Kilise'nin bu konudaki karşıt tutumunun sözleşmenin popülaritesini kaybetmesinde belirleyici olduğunu ileri sürerken, diğer bir görüş söz konusu düşüşün temel nedeninin ticari faaliyetlerde zamanla meydana gelen yöntem değişiklikleri olduğunu savunmaktadır¹⁶⁴.

Her ne sebeple olursa olsun 13. yüzyılda deniz ödünç sözleşmelerinin popülarlığını kaybettiği ve yerini deniz değişim sözleşmelerine (*cambium nauticum*) bıraktığı görülmektedir¹⁶⁵. Bu sözleşmeler ödünç verilen sermayenin yerel para birimi üzerinden sağlanmasını, ancak geri ödemenin farklı bir para birimi üzerinden yapılmasını öngörmekteydi. Ancak söz konusu sözleşmelerin genellikle teminat olarak gösterilen malların satışından elde edilmesi beklenen kârın ötesinde finansal yükümlülükler içermesi önemli bir dezavantaj olarak ortaya çıkmıştır. Ayrıca alacaklının taahhüt edilen tutarı tahsil edebilmek için yurtdışında bir temsilci bulundurmak zorunda olması deniz değişim sözleşmelerini oldukça karmaşık hâle getirmiştir¹⁶⁶. Bu sebeplerle deniz değişim sözleşmelerinin ticari işlemlerde yaygın hâle gelememiştir.

14. yüzyılın ortalarına gelindiğinde ticari devrimle birlikte yerleşik tacir faaliyetlerinin yaygınlık kazandığı görülmektedir. Bu dönemde *cambium* sözleşmelerinin, deniz değişim sözleşmelerine (*cambium nauticum*) kıyasla daha fazla tercih edildiği anlaşılmaktadır¹⁶⁷. Söz konusu dönüşüm, dönemin ticari yapısını etkilemiş ve poliçe aracılığıyla borç verme faaliyetinin sermaye gücü yüksek İtalyan tacirlerin kontrolü altına

¹⁶³ Bahsi geçen kararname ile esasen tefecilik ve tefeci faizi yasaklanmış olup, deniz ödünç sözleşmesi ve faizi de bu yasak kapsamına dahil edilmiştir (Uluğ Cicim, “Tarihsel Gelişim Süreci Bağlamında Deniz Sigortaları,” s. 760.)

¹⁶⁴ Roover, “Early Examples of Marine Insurance.” s. 175.

¹⁶⁵ a.y.

¹⁶⁶ a.g.e., 176.

¹⁶⁷ a.g.e., 177.

girmesine yol açmıştır. Bu gelişmeler ışığında ilk sigorta sözleşmelerinin 14. yüzyılda ortaya çıktığı ve İtalyan tacirler tarafından geliştirildiği ifade edilmektedir¹⁶⁸.

Günümüz prim sigortası sözleşmelerinin tüm unsurlarını barındıran ilk örneklerinin ne zaman ve nasıl ortaya çıktığına ilişkin kesin bir bilgi bulunmamaktadır¹⁶⁹. Bu bağlamda iki temel görüş öne çıkmaktadır. İlk görüşe göre 14. yüzyılın başlarında etkisini artıran yerleşik tacir sınıfı, mevcut sözleşme türlerinin denizcilik risklerinin devri ve paylaşımı konusunda yetersiz kaldığını fark etmiş ve bu eksiklikleri gidermek amacıyla yeni bir sözleşme türü geliştirmiştir. İkinci görüş ise prim sigortası sözleşmelerinin erken dönemde uygulanan sigorta benzeri sözleşmelerin evrilmesiyle ortaya çıktığını ileri sürmektedir. Ancak prim bazlı sigorta sözleşmelerinin önceki sigorta benzeri sözleşmelerden türemiş bir yapı olarak değerlendirmesi yeterli bir dayanağa sahip değildir. Zira erken dönem sigorta benzeri sözleşmeler sınırlı kapsamaları ve yalnızca belirli risk gruplarına odaklanmaları nedeniyle çok boyutlu riskleri karşılamakta yetersiz kalmıştır. Bu yönüyle prim bazlı sigorta poliçeleri erken dönem düzenlemelerden belirgin şekilde ayrılmaktadır.

Örneğin deniz ödünç sözleşmeleri ve deniz değişim sözleşmeleri gibi erken dönem düzenlemeler ticari risklerin yönetiminde rol oynamış, ancak kapsamlarının dar olması nedeniyle etkileri sınırlı kalmıştır. Buna karşılık prim bazlı sigorta sözleşmeleri geniş bir risk yelpazesini teminat altına alarak taraflara uluslararası ticarete güvence sağlamış ve erken dönem düzenlemelerinden kalan boşluğu doldurmuştur. Bu değerlendirmeler ışığında prim bazlı sigorta sözleşmelerinin önceki düzenlemelerin doğrudan bir devamı olarak değil, mevcut yetersizlikleri gidermek ve yeni ticari ihtiyaçlara cevap vermek amacıyla şekillenen yeni bir sözleşme türü olduğu ifade edilebilir.

15. yüzyıldan itibaren sigorta sözleşmeleri ile bahis sözleşmeleri arasındaki sınırların giderek bulanıklaştığı görülmektedir. Bu belirsizlik özellikle 16. yüzyılın ikinci yarısında

¹⁶⁸ Bilinen ilk sigorta sözleşmesinin, 1347 yılında Cenova Limanı'ndan Mayorka'ya hareket edecek olan *Santa Clara* adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla ortaya çıktığı fikri genel kabul görmektedir (Güneyli, "İngiliz Hukukunda Tekne Sigortasının Gelişimi ve Türk Hukukunda Tekne Sigortasına Bir Bakış," s. 138). Bununla birlikte İtalyan tarihçi Giovanni Villani, XIV. Yüzyılın başlarında kaleme aldığı yazılarında, 1182 yılında Philippe Auguste tarafından Fransa'dan çıkarılan Yahudilerin mallarını korumak amacıyla bir tür nakliyat sigortası teşkilatı oluşturduklarını belirtmiştir. Ayrıca 1318 yılında Pisa'da yayımlanmış bir emirname, Floransa ve Cenova gibi bazı şehirlerde deniz sigortası faaliyetlerinin yürütüldüğüne işaret etmektedir (Karaarslan, *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, s. 280).

¹⁶⁹ Karaarslan, *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, s. 279.

sigorta tazminatına hak kazanılabilmesi için sigortalının sigortalanabilir bir menfaate sahip olması gerektiğinin kabul edilmesiyle birlikte netlik kazanmıştır. Bu gelişme ile sigortalanabilir menfaat ilkesi yalnızca sigorta sözleşmelerinin hukuki niteliğini belirginleştirmekle kalmamış, aynı zamanda sigorta sözleşmelerinin amacı ve kapsamının daha açık bir şekilde tespit edilmesine katkıda bulunmuştur¹⁷⁰.

Deniz sigortaları 15. ve 16. yüzyıllarda İtalyan tacirlerin öncülüğünde Avrupa’da hızla yaygınlaşmış ve kısa süre içerisinde yasal düzenlemelere konu edilmiştir¹⁷¹. Bu gelişimin erken dönem örneklerinden biri *Bruges* mahkemelerinin deniz sigortasına ilişkin vermiş olduğu kararlarda kendini göstermektedir. Benzer şekilde dönemin diğer önemli liman şehirlerinde de sigorta uygulamalarına yönelik yerel kurallar geliştirilmiş ve bazı bölgelerde bu kurallar yazılı hâle getirilmiştir¹⁷². Özellikle 1484 yılında Barselona geleneklerinin derlenmesiyle oluşturulan Barselona Kodu, deniz sigortasına ilişkin kapsamlı düzenlemeler içermesi bakımından dikkat çekmektedir¹⁷³.

İngiltere’de ise deniz sigortası I. Elizabeth dönemine (1558-1603) kadar sağlam bir hukuki zemine oturtulamamış ve bu alandaki ilk kayıt 1688 yılında Londra’da Edward Lloyd tarafından işletilen kahvehanede (*Lloyd’s Coffee House*) gerçekleştirilmiştir¹⁷⁴. Söz konusu kahvehane kısa sürede deniz ticareti ve taşımacılığına ilişkin bilgi paylaşımının merkezi hâline gelmiştir¹⁷⁵. Bu ortam denizcilik risklerinin değerlendirilerek teminat altına alınmasına yönelik kurumsal bir organizasyonun oluşmasına zemin hazırlamış ve modern deniz sigortacılığının gelişiminde önemli rol oynamıştır.

1779 yılında İngiliz Parlamentosu tarafından kabul edilen ve Lloyd’s Gemi ve Mal Poliçesi (*Lloyd’s S&G Policy*) adıyla bilinen ilk standart deniz sigortası poliçesi hazırlanmıştır¹⁷⁶. 1871 yılına gelindiğinde ise Lloyd’s yapısı "*Society of Lloyd’s/Lloyd’s*

¹⁷⁰ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, 9.

¹⁷¹ a.y.

¹⁷² Roover, “Early Examples of Marine Insurance.” s. 199.

¹⁷³ Roover, “Early Examples of Marine Insurance.” s. 199.

¹⁷⁴ a.y.

¹⁷⁵ Karaarslan, *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, s. 284.

¹⁷⁶ Ioana Roxana Oltean, “An Introduction to Marine Insurance History”, *AUBD- Legal Forum/ AUBD- Forum Juridic*, S. 1 (2024), s. 37.

of London" adıyla tüzel kişilik kazanmış ve bu statüsüyle deniz sigortacılığı faaliyetlerini organize etmek, üyelerinin ticaret ve denizcilik alanındaki menfaatlerini korumak, nakliye bilgilerini toplamak ve paylaşmak gibi görevleri üstlenmiştir¹⁷⁷. Lloyd's bir sigorta şirketi olmaktan ziyade sigorta teminatı sağlayan bireylerden oluşan bir birlik olarak faaliyet göstermekte ve bu özelliğiyle uluslararası düzeyde sigortacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü bir merkez niteliği taşımaktadır¹⁷⁸. Nitekim Lloyd's, Londra'nın deniz sigortacılığı alanında küresel bir merkez hâline gelmesinde belirleyici bir rol oynamıştır.

Belirtilmelidir ki günümüzde İngiliz hukukunda deniz sigortalarına ilişkin temel yasal düzenleme 1906 tarihli MIA'dır¹⁷⁹. Anılan Kanun, deniz sigortacılığı alanında uzun yıllar boyunca uygulanan teamülleri ve yargı kararlarıyla şekillenen ilkeleri bir araya getirerek, sistematik ve bütüncül bir yasal çerçeve sunan ilk düzenleme olma özelliği taşımaktadır¹⁸⁰. Bu itibarla tekrardan kaçınmak amacıyla yasal düzenlemelerin tarihçesine ilişkin önceki açıklamalara atıf yapmakla yetinilmesi yerinde olacaktır¹⁸¹.

Türk hukukunda deniz sigortalarına ilişkin düzenlemelere ilk olarak Osmanlı Dönemi'nde 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu ile yer verilmiştir¹⁸². Ancak bu dönemde sigortacılık sektörünün henüz yeterince gelişmemiş olması nedeniyle¹⁸³ deniz sigortacılığı faaliyetleri büyük ölçüde yabancı sigorta şirketleri aracılığıyla yürütülmüştür¹⁸⁴. Cumhuriyet Dönemi'ne gelindiğinde ise Ticaret-i Bahriye Kanunu'nun ihtiyaçlara yanıt vermekte yetersiz kaldığı görülmüştür ve bu eksikliği gidermek amacıyla Alman Ticaret Kanunu esas alınarak hazırlanan 1140 sayılı Ticaret Kanunu, 29 Mayıs 1926 tarihinde kabul edilmiştir. Ancak denizcilik teknolojisinin hızla gelişmesi ve

¹⁷⁷ Cem Varışlı, "Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları" (Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2015), s. 53.

¹⁷⁸ Uluğ Cicim, "Tarihsel Gelişim Süreci Bağlamında Deniz Sigortaları," s. 761.

¹⁷⁹ Oltean, "An Introduction to Marine Insurance History," s. 42.

¹⁸⁰ Karaarslan, *Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme*, s. 285.

¹⁸¹ Birinci bölüm, III. Sigortalanabilir Menfaat İlkesinin Tarihsel Gelişimi, B. İngiliz Hukukunda Sigorta Yoluyla Bahis Oynanmasını Önlemeye Yönelik Yasal Düzenlemeler.

¹⁸² Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 10.

¹⁸³ Osmanlı Dönemi'nde sigorta piyasasının geri kalmışlığının sebeplerine ilişkin ayrıca bkz.: Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860–1918", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi* 57, S. 4 (Nisan 2002); Dilek Kabukçuoğlu Kabukçuoğlu Özer, *Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası*, s. 12.

¹⁸⁴ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 10.

uluslararası ticaret kurallarının değişmesi sonucunda bu düzenlemelerin de zamanla yetersiz kaldığı ortaya çıkmıştır¹⁸⁵.

Günümüzde deniz sigortalarına ilişkin bazı hükümlerin uygulanabilirliğini yitirmiş olması sebebiyle TTK'da deniz sigortalarına özgü düzenlemelere yer verilmemiştir. Bu durum deniz sigortalarının öncelikle TTK'nın altıncı kitabının birinci kısmında yer alan genel sigorta hükümleri çerçevesinde değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Ayrıca koruyucu hükümler niteliğinde olan TTK m. 1452 ve 1468'in deniz sigortaları bakımından da uygulama alanı bulduğu belirtilmelidir. Öte yandan TTK'da bir düzenleme bulunmayan hâllerde TTK m. 1451 uyarınca sigorta sözleşmelerine TBK hükümleri tatbik edilecektir.

5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (SK)¹⁸⁶ m. 11 sigorta sözleşmelerine ilişkin sigorta genel şartlarına hukuki geçerlilik kazandırmaktadır¹⁸⁷. Anılan hüküm uyarınca belirli bir sigorta türüne ilişkin olarak hazırlanmış genel işlem şartlarının mevcut olması hâlinde, bu şartlar sigorta sözleşmesinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmektedir. Söz konusu düzenlemenin temel amacı sigorta sözleşmelerine ilişkin hukuki çerçevenin benzer riskler bakımından standart bir teminat sistemi oluşturacak şekilde yeknesaklaştırılmasıdır.

TTK m. 1425 sigorta poliçesinin tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümleri ve varsa genel ile özel şartları içermesi gerektiğini öngörmektedir. Bu düzenleme sigorta sözleşmelerinde genel ve özel şartların önemini vurgulamakta olup, özellikle deniz sigortalarına ilişkin kanunda özel hükümlerin bulunmaması, bu alanda hazırlanmış özel şartların ve uluslararası standartların uygulamadaki belirleyiciliğini artırmaktadır. Nitekim deniz sigortaları bakımından İngiliz hukukunun etkisi açıkça görülmekte ve Londra Uluslararası Sigortacılık Birliği (*International Underwriting Association of London*) tarafından hazırlanan klotlar deniz ticaretinde geniş bir uygulama alanı bularak küresel düzeyde yeknesaklığın sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

¹⁸⁵ Uluğ Cicim, "Tarihsel Gelişim Süreci Bağlamında Deniz Sigortaları", s. 761.

¹⁸⁶ 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu (SK), 3 Haziran 2007 tarihinde kabul edilmiş, 14 Haziran 2007 tarihli ve 26552 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁸⁷ <https://www.tsb.org.tr/tr/mevzuat/sigortacilik/genel-sartlar/mal-sigortalari>, [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

III. TÜRLERİ

A. Tekne ve Makine Sigortası

1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler

Tekne ve makine sigortası¹⁸⁸ (*hull and machinery insurance*) geminin fiziksel yapısı ile mekanik aksamalarını denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan rizikolara karşı teminat altına almayı amaçlayan bir sigorta türüdür¹⁸⁹. TTK'daki gemi tanımı kriterleri tekne sigortası uygulamalarında geçerli değildir. Gemi terimi bağımsız hareket kabiliyeti olmayan petrol platformları ve FPSO (*Floating Production Storage and Offloading Vessels*- Yüzer Üretim, Depolama ve Boşaltım Aracı) gibi deniz araçlarının da bu sigorta kapsamında teminat altına alınabilmesi mümkündür¹⁹⁰.

“Tekne” ve “makine” kavramlarının ayrışması 19. yüzyılda yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş süreciyle gündeme gelmiştir ve gemilerde mekanik aksam kullanılmaya başlanması, aksamın sigorta kapsamındaki değerlendirilme biçimi üzerine tartışmaları da beraberinde getirmiştir¹⁹¹. Tartışmaların önemli bir örneği 19. yüzyılda İngiltere'de görülen *Thames v. Mersey Marine Insurance Co v. Hamilton, Fraser & Co (The Inchmaree)* (1887) davasıdır. Bu dava sadece denizde değil karada meydana gelen olayların da deniz rizikosu olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği konusunu ele almıştır. Mahkeme mekanik aksamlardaki sorunların kara kaynaklı tehlikeler olarak değerlendirilmesi gerektiğine ve bu nedenle deniz sigortası poliçesi kapsamında yer almayacağına karar vermiş, bu karar Lordlar Kamarası tarafından da onaylanmıştır. Bunun üzerine sigorta sektörü poliçelere “Inchmaree Klozu” olarak bilinen bir teminat ekleyerek kazan patlamaları, şaft kırılmaları, gizli kusurlar, mürettebatın veya

¹⁸⁸ Tekne ve makine sigortası kavramı yerine öğretide; “tekne sigortası”, “gemi sigortası”, “deniz araçları kasko sigortası” veya “deniz araçları gövde sigortası” kavramları da kullanılabilir. Kanaatimce, tarihsel bağlamda düşünüldüğü zaman söz konusu sigorta türünün “tekne ve makine sigortası” olarak anılması yerinde olacaktır. Zira bu kavram, geminin hem fiziksel yapısını hem de mekanik aksamalarını kapsayan bütüncül bir sigorta türünü ifade etmektedir. Açıklanan sebeple işbu çalışmada tekne ve makine sigortası ifadesi tercih edilecektir.

¹⁸⁹ Özlem Gürses ve Johanna Hjalmarsson, “Marine Insurance,” içinde, *Maritime Law*, ed. Yvonne Baatz (Oxford: Routledge, 2014), s. 470.

¹⁹⁰ Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-* (İstanbul: Der Yayınevi, 2021), s. 77.

¹⁹¹ Gürses ve Hjalmarsson, “Marine Insurance”, s. 471.

tamircilerin ihmali ve baratarya gibi kara kaynaklı riskleri de sigorta kapsamına dâhil ederek oluşan teminat boşluğunu gidermiştir¹⁹².

Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca tekne sigortası m. 1339 ila 1459 arasında düzenlenen deniz sigortaları başlığı altında ele alınmışken 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nda kara ve deniz sigortaları ayrımı terk edilerek zarar ve can sigortaları ayrımı benimsenmiştir. Bu dönüşüm neticesinde tekne sigortalarına zarar sigortalarının bir alt türü olarak TTK'nın Genel Hükümleri (m. 1401- 1452) ve Mal Sigortalarına İlişkin Hükümleri (m. 1453- 1472) uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra tekne sigortası kapsamında pasifin artışına neden olan zararların teminat altına alınması durumunda Sorumluluk Sigortasına İlişkin Hükümler (m. 1473-1478) uygulama alanı bulmaktadır.

TTK m. 1425 uyarınca sigorta poliçelerinin genel ve varsa özel şartları içermesi gerekmektedir. Ayrıca SK m. 11 gereğince sigorta sözleşmelerinin Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylanmış genel şartlara uygun şekilde düzenlenmesi zorunludur. Bu doğrultuda 1 Ağustos 1996 tarihinde yürürlüğe giren Tekne Poliçesi Genel Şartları (TPGŞ) ile Londra Sigortacılar Enstitüsü tarafından hazırlanan ve standart sözleşme hükümleri niteliği taşıyan Enstitü Tekne Klozları uygulamada öne çıkan düzenlemeler arasında yer almaktadır. Enstitü Tekne Klozlarının öne çıkan bir düzenleme olma nedeni, taraflarca sıklıkla özel şart niteliğinde benimsenmeleridir¹⁹³. Söz konusu klozlar sigorta teminatının kapsamını ve tarafların hak ile yükümlülüklerini ayrıntılı şekilde düzenlemektedir¹⁹⁴.

TPGŞ C.7. çerçevesinde sigorta sözleşmesine taraflarca özel şartların eklenmesi mümkün kılınmış, ancak bu şartların genel şartlarla çelişmemesi zorunluluğu getirilmiştir. Özel şartlar sözleşmede genel şartlara kıyasla öncelikli olarak uygulanmaktadır. Bu düzenleme sigorta poliçelerinin tarafların özgün ihtiyaçlarına uygun olarak düzenlenmesine ve ayrıca

¹⁹² Inchmaree Klozu, 1187 yılında deniz sigortalarına dahil edilmesinin ardından 1.11.2003 tarihli Uluslararası Tekne Klozları (*International Hull Clauses* 1.11.2003), 1.11.1995 tarihli Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları (*Institute Time Clauses – Hulls* 1.11.1995) ve Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları (*Institute Time Clauses – Hulls* 1.11.1995) gibi Enstitü Tekne Klozları'na dahil edilmiş bulunmaktadır. Uluslararası Tekne Klozları 2003 madde 2.2 kapsamında Inchmaree Klozu ile sağlanan teminatın kapsamı düzenlenmiş bulunmaktadır. İlgili hüküm uyarınca kazan patlaması veya mil kırılması, makinelerde veya gövdede bulunan gizli kusurlar; kaptan, zabıtlar, mürettebat veya kılavuzların ihmali ve kaptan, zabıtlar veya mürettebat tarafından işlenen baratarya (gemiye kötü niyetle kullanma veya sahiplerin aleyhine hareket etme) Incmaree Klozu teminat kapsamında yer almaktadır.

¹⁹³ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 68.

¹⁹⁴ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 23.

Enstitü Klotları gibi uluslararası standartların Türk hukukuna tabi sözleşmeler açısından geçerlilik kazanmasına olanak sağlamaktadır¹⁹⁵.

Her ne kadar özel şartların, genel şartlarla çelişmemesi gerektiği benimsenmiş olsa da öğretide bu iki tür şart arasında bir çatışma ortaya çıktığında hangisinin öncelikle uygulanacağına ilişkin farklı yaklaşımlar bulunmaktadır.

Bu görüşlerden ilkinde göre genel şartlar kamu yararını gözeten düzenlemeler olduğundan, sözleşmeye kendiliğinden dâhil olmakta ve özel şartlar, yalnızca genel şartlarda hüküm bulunmayan alanlarda¹⁹⁶ veya genel şartlar ile bu duruma izin veren bir düzenlemenin bulunması halinde hüküm ifade etmektedir¹⁹⁷. Buna karşılık diğer bir görüş genel şartların kamu yararını ve tüketiciyi koruma amacını taşıdığı kabul edilse bile, emredici hükümlere aykırılık teşkil etmediği sürece, bu hükümlerin sigortadan faydalanan kişilerin menfaatleri gözetilmeksizin özel şartlarla değiştirilebileceğini ileri sürmektedir¹⁹⁸.

Her iki yaklaşım birlikte değerlendirildiğinde, sorunun çözümünün sigorta sözleşmesinin taraflarından birinin tüketici olup olmadığının tespitine bağlı olduğu anlaşılmaktadır. Eğer taraflardan biri tüketici sıfatını taşıyorsa tüketicinin lehine olmak kaydıyla özel şartların genel şartlara aykırı hükümler içermesi mümkündür. Zira genel şartların nihai amacı tüketiciyi korumaktır. Dolayısıyla tüketici lehine bir düzenlemenin sözleşmeye dahil edilmesini engellemek bu amaca aykırılık teşkil edecektir. Buna karşılık sigorta ettirenin tüketici olmaması -örneğin anonim şirket ya da kooperatif gibi bir tüzel kişi olması- durumunda ise irade serbestliği ilkesi gereği, tarafların emredici hükümlere aykırı olmamak kaydıyla özel şartları serbestçe belirleyebilmesi mümkün olmalıdır.

1 Ekim 1983 tarihinde Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klotları yayımlanmış ve 1 Kasım 1995 tarihinde tadilata tabi tutulmuşlardır. Ancak getirilen değişikliklerin sınırlayıcı bulunması nedeniyle uygulamada yoğun eleştirilere maruz kalmış ve armatörler

¹⁹⁵ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 69.

¹⁹⁶ Gönen Eriş, *Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Sigorta Hukuku*, Güncellenmiş 2. Baskı (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022), s. 320; Şaban Kayıhan, *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2004), s. 39.

¹⁹⁷ Kerim Atamer, “Sigorta Sözleşmeleri Uyuşmazlıklarında Uygulanacak Hükümler”, *Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği*, Türkiye Barolar Birliği Sempozyumu, İstanbul, 19–20 Kasım 2004, s. 120; Reşat Atabek, “Sigorta Akdinin Yorumu”, *Sigorta Hukuku Dergisi*, c. I, S. 2, s. 131-132.

¹⁹⁸ Mehmet Bahtiyar, “Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi ve Bazı Sorunlar”, *Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan* (Ankara, 1998), s. 143.

tarafından 1983 tarihli klotların kullanılmasına devam edilmiştir¹⁹⁹. 1983 klotlarına yönelik eleştirilerin sürmesi ve bu düzenlemenin yarattığı sorunların giderilmesi amacıyla Londra piyasası, 1 Kasım 2003 tarihinde “*International Hull Clauses*” başlığı altında yeni bir düzenleme geliştirmiştir. Ancak 2003 tarihli düzenleme de beklenen düzeyde bir kabul görmemiş ve bu durum, 1983 formunun deniz sigortacılığı alanında endüstri standardı olarak varlığını sürdürmesine neden olmuştur²⁰⁰.

2. Hukuki Niteliği

Yukarıda belirtildiği üzere özel sigortalar, zarar ve can sigortaları olarak sınıflandırılmalarının yanı sıra kara ve deniz sigortaları, sabit ve değişken primli sigortalar, aktif ve pasif sigortalar, zorunlu ve isteğe bağlı sigortalar ile zarar ve meblağ sigortaları şeklinde farklı ayrımlara da tabi tutulmaktadır. Bu ayrımlar çerçevesinde tekne sigortası zarar ve can sigortaları bakımından zarar sigortası, kara ve deniz sigortaları bakımından deniz sigortası, sabit ve değişken primli sigortalar bakımından sabit primli sigorta, zorunlu ve isteğe bağlı sigortalar bakımından isteğe bağlı sigorta, zarar ve meblağ sigortaları bakımından ise zarar sigortası kategorisinde yer almaktadır. Ayrıca tekne sigortası aktif ve pasif sigortalar bağlamında yalnızca aktif kayıpları değil, aynı zamanda pasif artışları da teminat altına alması nedeniyle karma bir sigorta türü olarak değerlendirilmelidir²⁰¹.

3. Tarafları ve Diğer İlgililer

a) Sözleşmenin tarafları

Sigorta sözleşmeleri şekle tabi olmayıp tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının birleşmesiyle kurulur²⁰². Tekne sigorta sözleşmesi bakımından da şekil şartı öngörülmediğinden, bu sözleşmeler taraf rızalarının birleşmesiyle geçerlilik kazanır²⁰³. Tekne sigortası sözleşmesinin tarafları sigorta ettiren ve sigortacıdan oluşurken, hukuki

¹⁹⁹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 70.

²⁰⁰ a.g.e., 71.

²⁰¹ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 17.

²⁰² Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 134.

²⁰³ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 31.

ilişkiye taraf olmamakla birlikte menfaat sahibi sıfatını haiz olan diğer ilgililer sigortalı ve ipotekli alacaklı olarak karşımıza çıkmaktadır²⁰⁴.

i) Sigortacı

Sigortacı sigorta sözleşmesinin taraflarından biri olarak belirli bir prim karşılığında sigorta teminatı sağlayan, rizikoyu üstlenen ve bu faaliyeti gerçekleştirmek için gerekli ruhsata sahip tüzel kişiyi ifade etmektedir²⁰⁵. SK m. 3 uyarınca Türkiye’de sigortacılık faaliyetleri yalnızca anonim şirketler ile karşılıklı sigorta şirketleri (mütekabil/ mütüel sigorta şirketleri) tarafından yürütülebilir. Bu düzenleme gerçek kişilerin ve kollektif, komandit ya da limited şirketlerin sigortacılık yapmalarını açıkça engellemektedir²⁰⁶.

SK m. 5 uyarınca anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulan ticaret şirketinin sigortacılık faaliyeti yürütebilmesi için faaliyet gösterilecek her sigorta branşı için Sigortacılık ve Özel Emeklilik Denetleme Kurumu’ndan ruhsat alınması zorunludur. Ayrıca alınan ruhsatların ticaret siciline kaydedilmesi, Ticaret Sicili Gazetesi’nde yayımlanması ve ayrıca ulusal düzeyde dağıtımı yapılan, tirajı ilk on gazete içinde yer alan iki farklı gazetede ilan edilmesi gerekmektedir. Ruhsatsız bir şekilde sigortacılık faaliyeti yürütülmesi veya bu durumu bilerek bu tür şirketlerle yapılan sigorta sözleşmeleri TBK m. 604 ve 605 kapsamında düzenlenmiş bulunan “Kumar ve Bahis” hükümleri kapsamında değerlendirilmektedir.

SK m. 15/1 hükmünde Türkiye’de yerleşik kişilerin Türkiye sınırları içerisindeki sigortalı menfaatlerini, yalnızca Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketleri aracılığıyla sigortalatabilecekleri düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemenin 2. fıkrasında bu genel kurala gemiler açısından birtakım istisnalar öngörülmüştür. Bu istisnalar çerçevesinde geminin yabancı kredi kullanılarak satın alınması durumunda yalnızca kredi miktarı ve borcun ödeneceği süre ile sınırlı olmak üzere tekne sigortasının yurt dışında yaptırılmasına izin verilmektedir. Benzer şekilde geminin finansal kiralama yöntemiyle yurtdışından temin edilmesi hâlinde de finansal kiralama sözleşmesinin süresiyle sınırlı olarak tekne sigortasının yurtdışında gerçekleştirilmesi mümkün kılınmıştır.

²⁰⁴ a.g.e., 62-67.

²⁰⁵ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 165.

²⁰⁶ Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar, Mehmet Özdamar, *Sigorta Hukuku*, 6. bs. (Ankara: Yetkin Yayınları, 2023), s. 123.

Genel kuraldan ayrılan bir diğer istisna da Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (TUGSK) ile düzenlenmiştir. TUGSK m. 13 uyarınca Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı gemilerin ve yatların sigorta işlemleri yurt dışında gerçekleştirilebilmektedir.

ii) Sigorta ettiren

Sigorta ettiren, sigortacı ile sigorta sözleşmesi akdeden taraftır. Sözleşme kapsamında teminat altına alınan menfaatin sahibi sigorta ettiren olabileceği gibi üçüncü bir kişi de olabilir²⁰⁷. Sigorta sözleşmesinden kaynaklanan, özellikle prim ödeme borcu gibi yükümlülükler sigorta ettirene aittir²⁰⁸. Sigorta konusu menfaat sigorta ettirene aitse bu tür sözleşmeler “kendi hesabına sigorta” olarak, menfaatin bir başkasına ait olduğu durumlarda ise “başkası lehine (hesabına) sigorta” olarak nitelendirilmektedir²⁰⁹.

TTK m. 1453/1 uyarınca mal sigortası yaptırabilecek kişiler, rizikonun gerçekleşmemesi konusunda menfaati bulunan kimselerdir²¹⁰. Tekne sigortaları bakımından sigortalananabilir menfaatin en doğal sahibi gemi malikidir²¹¹. Gemi maliki, malik sıfatıyla kendi adına ve hesabına sigorta yaptırması durumunda sigorta ettiren sıfatını da haiz olacaktır. Bununla birlikte gemi malikinin menfaatinin bir üçüncü kişi tarafından sigorta ettirilmesi de mümkündür²¹².

Gemi veya gemi payı malikinin, malik menfaatini teminat altına almak amacıyla tekne sigortası sözleşmesi akdetmesi durumunda, sigorta teminatı altına alınan menfaat malik ile gemi arasındaki değer ilişkisi olarak belirlenmektedir²¹³. Ancak tekne sigortası sözleşmesinin malik tarafından akdedildiği hâllerde, geminin malikin tasarrufuyla gemi kira sözleşmesi ya da charter sözleşmesine konu edilip edilmediği hususunun ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Zira bu durumda sigorta ettiren ve sigortalı sıfatlarının

²⁰⁷ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 154.

²⁰⁸ Kender, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, s. 215.

²⁰⁹ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 155.

²¹⁰ TTK m. 1408 ile sigortalananabilir menfaat ilkesi bütün sigorta türleri bakımından kabul edilmiş olmasına rağmen TTK m. 1453/1 ile ayrıca mal sigortaları bakımından kabulünün anlamsız olduğuna ilişkin bkz.: Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, c. 2, s. 2.

²¹¹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 77.

²¹² Elif Çağla Çelik Partal, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı* (Ankara: Seçkin Yayınları, 2021) s. 122.

²¹³ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 118.

hangi taraflara ait olduğu ile prim borçlusunun belirlenmesi hem hukuki hem de mali sorumlulukların tespiti bakımından önem arz etmektedir.²¹⁴.

Önemle değinmek gerekir ki TTK m. 1453/1 uyarınca rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunan kişilerin sigortalanabilir menfaat sahibi kişiler olduğu ifade edildiği için gemi malikinin yanı sıra diğer menfaat sahiplerinin de gemi üzerinde sigortalanabilir menfaati bulunduğu kabul edilmelidir. Bu doğrultuda kiracı ya da rehin hakkı sahibi gibi menfaat sahipleri kendi menfaatlerini teminat altına almak üzere sigorta sözleşmesi akdedebilir ve bu kişiler sigorta ettiren sıfatını haiz olur. Ayrıca TTK m. 1126 gemi kira sözleşmeleri bağlamında kiracıların gemiyi denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta ettirme yükümlülüğünü öngörmek suretiyle bu alanda istisnai bir düzenleme getirmiştir. Bu husus aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir²¹⁵.

b) Diğer ilgililer

i) Sigortalı

Sigortalı sigorta sözleşmesi kapsamında menfaati teminat altına alınan ve rizikonun gerçekleşmesi hâlinde sigorta tazminatına hak kazanan kişidir²¹⁶. TTK m. 1406/1 uyarınca sigorta sözleşmesinin kural olarak menfaat sahibi ile akdedilmesi öngörülmekte olup bununla birlikte üçüncü bir kişi ile akdedilmesi de mümkündür. Eğer sigorta sözleşmesi menfaat sahibi tarafından akdedilmişse bu durumda sigorta ettiren ve sigortalı sıfatları aynı kişide birleşmektedir²¹⁷.

TBK m. 40/1 uyarınca sigorta sözleşmesinin yetkili bir temsilci tarafından bir başkası adına ve hesabına akdedilmesi durumunda bu sözleşme doğrudan temsil olunanı bağlayıcı nitelik taşımaktadır. TTK m. 1406 ise sigorta sözleşmelerinin, sigorta ettiren adına aktif temsil yetkisiyle bir üçüncü kişi tarafından yapılabileceğini açıkça düzenlemiştir. Bu kapsamda tekne sigortası sözleşmelerinin de temsil yoluyla akdedilmesi mümkün olup,

²¹⁴ Halil Alperen Işık, *Denizcilik Sigortalarına Uygulanacak Hukuk* (Ankara: Seçkin Yayınları, 2024), s. 65-66.

²¹⁵ Bkz.: Üçüncü Bölüm: Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Görünümleri, III. Tekne ve Makine Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat, B. Alacak Hakları Bakımından, 2. Gemi Kira Sözleşmesi.

²¹⁶ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 50.

²¹⁷ Can, *Türk Özel Sigorta Hukuku*, s. 34.

bu durum sigorta hukukunun genel ilkeleri çerçevesinde diğer sigorta türleriyle uyumlu bir uygulama alanı bulmaktadır.

TTK m. 1454/1 “*sigorta ettiren, üçüncü bir kişinin menfaatini, onun adını belirterek veya belirtmeyerek sigorta ettirebilir*” şeklinde düzenlenmek suretiyle başkası lehine (hesabına) sigorta kavramını hukuki bir temele oturtmaktadır. Bu bağlamda üçüncü kişinin menfaati onun adı açıkça belirtilerek ya da belirtilmeksizin teminat altına alınabilmektedir. Adının belirtilmediği başkası lehine sigorta sözleşmeleri ise kimin olacaksa onun hesabına sigorta şeklinde adlandırılmakta ve TTK m. 1454’ün üçüncü fıkrasında tanımlanmaktadır.

Bu tür sigortalarda sigorta ettirenin üçüncü kişiyi temsil etmediği, kendi adına ancak üçüncü kişi lehine hareket ettiği kabul edilmektedir²¹⁸. Ayrıca başkası lehine sigorta sözleşmelerinde sigorta ettirenin yükümlülükleri üstlendiği, buna karşılık sözleşmeden doğan hakların sigortalıya ait olduğu açıkça hükme bağlanmıştır. Böylece sigorta ettiren ister üçüncü kişinin adını belirterek isterse de adını belirtmeden sözleşme akdetsin, taraflar arasındaki hak ve yükümlülüklerin ayrımı net bir biçimde düzenlenmiştir.

ii) İpotekli alacaklı

İpotekli alacaklı teminattan mahrum kalması hâlinde TTK m. 1022 ile Türk Medeni Kanunu (TMK)²¹⁹ m. 879’da tanınan ayni hak çerçevesinde malik menfaatine yönelik olarak düzenlenen tekne sigortasından yararlanabilmektedir. Bu bağlamda tekne sigortası sözleşmesine taraf olmayan ve sigortalı sıfatını taşımayan ipotekli alacaklı, yasal düzenlemeler doğrultusunda sigorta tazminatı üzerinde hak sahibi olarak kabul edilmektedir.

²¹⁸ Ayhan vd., *Sigorta Hukuku*, s. 125.

²¹⁹ 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu (TMK), 22 Kasım 2001 tarihinde kabul edilmiş, 8 Aralık 2001 tarihli ve 24607 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak, 1 Ocak 2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

B. Yük Sigortası

1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler

Deniz ticaretinin temel amacı, insan veya ticari değeri olan yükün bir noktadan diğerine taşınmasını sağlamaktır. Günümüz küresel ticaret koşulları göz önüne alındığında, alıcı ve satıcı genellikle farklı coğrafi bölgelerde bulunduğundan, yükün satıcıdan alıcıya güvenli bir şekilde ulaşması için yük sigortalarına duyulan ihtiyaç artmaktadır²²⁰. Zira taşıma sürecinde yükte meydana gelebilecek olası zararlar yük sigortası aracılığıyla güvence altına alınmaktadır.

Yük sigortaları deniz yolu ile taşınan malların taşıma sürecinde karşılaşılabileceği zararlara karşı koruma sağlayan ve denizcilik risklerini teminat altına alan bir sigorta türüdür²²¹. Bu sözleşme kapsamında sigorta ettiren belirli bir ücret (prim) öderken, sigortacı deniz taşımacılığı sırasında yükün maruz kalabileceği risklerden kaynaklanan kayıp veya hasarları tazmin etmeyi taahhüt eder²²². Diğer bir deyişle yük sigortası, taşınan yükün taşımacılık sırasında meydana gelebilecek rizikolardan kaynaklanan zararlarının sigortacı tarafından karşılanmasını güvence altına alır. Bu kapsamda yük sigortası hem yük ilgilileri hem de taşıyıcılar için önemli bir finansal güvence sağlamaktadır.

Yük sigortası sözleşmeleri sözleşmede belirtilen rizikoların gerçekleşmesi sonucunda geminin tam veya kısmi hasarı, taşınan yük üzerinde meydana gelebilecek zararlar, navlun (*freight*), avarya masrafları ve geminin varma limanına güvenli bir şekilde ulaşması durumunda beklenen kârın sigorta teminatı altına alınmasını sağlamaktadır²²³. Başka bir ifadeyle yük sigortaları tekne sigortalarının aksine, taşıma faaliyetini gerçekleştiren gemi veya deniz aracının ekonomik değerini korumaktan ziyade deniz rizikolarının²²⁴ meydana gelmesi sonucunda taşınan yükün uğrayacağı zararların karşılanmasını amaçlar. Böylelikle taşınan yükün ekonomik değeri sigorta güvencesi altına alınmaktadır. Bu bağlamda denizyolu ile taşınan malların bir limandan diğerine

²²⁰ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 92.

²²¹ Işıl Ulaş ve İbrahim Bektaş, *Ulaş Sigorta Hukuku, Birinci Cilt Zarar Sigortaları – I, Genel Hükümler, Mal Sigortaları ve Türleri* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2023), s. 555.

²²² Eun Sup Lee, *Management of International Trade* (Berlin: Springer, 2012), s. 219.

²²³ Ulaş ve Bektaş, *Ulaş Sigorta Hukuku*, s. 555.

²²⁴ Deniz rizikoları ile sigorta dışı kalan istisnai hâllerin ayırımına ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz.: Ayça Uçar, *Perils of the Seas and Inherent Vice in Marine Insurance Law* (New York: Routledge, 2021).

nakli sırasında karşılaşılabileceği deniz rizikolarından kaynaklanan kayıp, eksilme veya hasar gibi zararlar bu sigorta türü ile teminat altına alınır.

Mülga 6762 sayılı eTTK kapsamında yük sigortası, deniz sigortalarına ilişkin m. 1339 ila 1459 kapsamında düzenlenmekteydi. Özellikle 1379 ile deniz taşımacılığı sırasında yükün karşılaşılabileceği tüm tehlikelerin sigortacı tarafından teminat altına alınacağı ve deniz rizikolarının kapsamı açıkça hükme bağlanmıştı. Ancak 6102 sayılı yeni TTK'da deniz sigortalarına ilişkin düzenleme bulunmaması nedeniyle günümüzde yük sigortalarına zarar sigortalarının bir alt türü olarak TTK'nın Genel Hükümleri (m. 1401 ila 1452) ile Mal Sigortalarına İlişkin Hükümleri (m. 1453 ila 1472) uygulanmaktadır.

TTK m. 1425 ile sigorta poliçelerinin genel ve varsa özel şartları içereceği hükme bağlanmış olduğundan yük sigortalarına ilişkin olarak "Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları"²²⁵ esas alınmakta, poliçede açıkça belirlenmiş olması hâlinde özel şartlar da hukuki bağlayıcılık kazanmaktadır. Öte yandan uygulamada yaygın bir şekilde kullanılan İngiliz Enstitü Yük Klozları (*Institute Cargo Clauses*), özel şart niteliğinde sözleşmelere dahil edilmekte ve uluslararası ticaret uygulamalarında belirleyici bir rol üstlenmektedir. Bahsi geçen klozlar uluslararası ticarete standart kurallar olarak kullanılmaları amacıyla düzenlenmiştir ve yıllar içinde ortaya çıkan ihtiyaçlara uygun şekilde güncellenmeleri sayesinde yaygın olarak kullanılmaktadır²²⁶. Bu bağlamda özel şartlar yük taşımacılığında sigorta teminat kapsamının belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Zira 1 Ocak 1953 yürürlük tarihli Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları m. 28 uyarınca özel şartlar genel şartlara göre önceliklidir²²⁷. İngiliz Enstitü Yük Klozları, A²²⁸, B ve C olmak üzere üç farklı set hâlinde düzenlenmiş olup en geniş teminatı A kloz seti, en dar kapsamı ise C kloz seti sağlamaktadır²²⁹.

²²⁵ Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları için bkz.: <https://www.tsb.org.tr/tr/mevzuat/sigortacilik/genel-sartlar/mal-sigortalari> [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

²²⁶ Susanna H. Marsden, "The Institute Cargo Clauses (A) 2009: Recontextualized", *e-Revija za Pravo i Pravo Osiguranja* c. II, S. 3 (2013), s. 34.

²²⁷ Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları için bkz.: <https://www.tobb.org.tr/SigortacilikMudurlugu/SigortaEkspertleri/Documents/Mevzuat-/GenelSartlar/Mal%20Sigortalari%C4%B1/Emtea%20Nakliyat%20Sigortas%C4%B1%20Genel%20C5%9Earlar%C4%B1.pdf>.

²²⁸ Enstitü Yük Klozları A için bkz.: https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/Enstitu_Yuk_Klozlar%C4%B1_A.pdf, [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

²²⁹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 97.

2. Hukuki Niteliği

Özel sigortalar TTK ve öğretide birçok farklı sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır. Bu bağlamda yük sigortası söz konusu sınıflandırmalar çerçevesinde ele alınarak değerlendirilmelidir. TTK ve öğreti kapsamında yapılan ayrımlara göre yük sigortası zarar ve can sigortaları bakımından zarar sigortası, kara ve deniz sigortaları bakımından deniz sigortası, sabit ve değişken primli sigortalar bakımından sabit primli sigorta, zorunlu ve isteğe bağlı sigortalar bakımından isteğe bağlı sigorta ve zarar ile meblağ sigortaları bakımından zarar sigortası kategorilerinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra yük sigortası aktif ve pasif sigortalar bağlamında aktif sigorta niteliği taşımaktadır. Ancak yüke ilişkin çatmadan doğan sorumluluklar veya müşterek avarya garamme paylarından kaynaklanan sorumlulukların sigorta kapsamında teminat altına alınması ya da taşıyanın yükü sigorta ettirmesi gibi durumlarda, bu sigorta türü sorumluluk sigortası niteliği kazanmaktadır²³⁰.

3. Tarafları

Taşınır malların satımına ilişkin bir sözleşme akdedildiğinde, söz konusu malların bir yerden başka bir yere deniz yoluyla taşınmasını sağlamak amacıyla bir navlun sözleşmesi (*contract of affreightment*) yapılması gereği doğabilmektedir²³¹. Bununla birlikte navlun sözleşmesinin ifası sırasında taşımaya konu olan yükün hasar görmesi veya zıyaa uğraması riski ortaya çıkabilmektedir. Bu tür risklere karşı koruma sağlamak amacıyla yük sigortası sözleşmesi akdedilmektedir. Diğer sigorta sözleşmelerinde olduğu gibi yük sigortası sözleşmelerinde de taraflar sigorta ettiren ve sigortacı şeklindedir.

Uluslararası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce- ICC*) tarafından uluslararası ticaret ilişkilerinde yorum farklılıklarından kaynaklanan uyuşmazlıkların ortadan kaldırılması amacı ile INCOTERMS adı altında bazı kurallar geliştirilmiştir. INCOTERMS denizaşırı satış sözleşmelerinde sözleşme hükümlerinin belirlenmesine pratik bir katkı sunan, sözleşmelerden doğan uyuşmazlıkların çözümünde yeknesak yorum yapılmasının sağlanmasını amaçlayan uluslararası terimler olarak

²³⁰ Zehra Şeker, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (İstanbul: Beta, 2001), s. 2.

²³¹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 92.

tanımlanabilmektedir²³². Bu kurallar, sözleşmelere tarafların açık iradesiyle dâhil edilmekte olup, kendiliğinden uygulanabilir nitelikte değildir.

INCOTERMS ilk olarak 1936 yılında yayınlanmış olup ticari hayatın değişikliklerine bağlı olarak 1963, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve son olarak 2020 yılında revizyona uğramıştır. INCOTERMS 2020 kapsamında CIP, CPT, DAP, DDP, DPU, EXW, FCA her türlü taşımada kullanılabilecek terimlerken, FAS, FOB, CFR ve CIF ise deniz ve iç su taşımalarına özgü terimler olarak belirlenmiştir²³³.

Yük sigortası sözleşmelerinde sigorta ettirenin kim olacağı sorusunun cevabı sigorta sözleşmesinin çıkış noktasını teşkil eden satış sözleşmesinde yer alan teslim şeklinde aranmalıdır. Satış sözleşmesinde EXW, FCA ve CPT teslim şekillerinin benimsenmesi hâlinde sigorta ettiren alıcı; CIP ve CIF teslim şekillerinin benimsenmesi hâlinde ise satıcıdır. DAP, DDP, DPU, FAS, FOB ve CFR teslim şekillerinin belirlenmiş olması hâlinde ise sigorta yükümlülüğünün kime ait olduğu bu INCOTERMS’ler kapsamında düzenlenmiş olmadığından, satış sözleşmesinin incelenmesi gerekmektedir²³⁴.

C. P&I (Kulüp) Sigortası

1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler

P&I terimi İngilizce *protection* (koruma) ve *indemnity* (tazmin) kelimelerinin kısaltmasıdır ve bu sigorta türünün temel iki fonksiyonunu ifade etmektedir. TTK kapsamında kulüp sigortasına ilişkin açık bir tanım bulunmamakla birlikte TTK m. 1401’de geçen “para ile ölçülebilir menfaat” ifadesi gemi ve yükle bağlantılı sorumlulukları kapsayacak geniş bir çerçeve sunmaktadır. Bu bağlamda kulüp sigortası

²³² Hüseyin Ülgen, Mehmet Helvacı, Arslan Kaya, Ertan Nomer ve Füsün Nomer, *Ticari İşletme Hukuku* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011), s. 300.; Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, s. 102-103; Sevinç Kuyucu, INCOTERMS, s. 19.

²³³ EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ve DDP, INCOTERMS 2020 by the Chamber of Commerce (ICC) kapsamında “rules for any mode or modes of transport”; FAS, FOB, CFR ve CIF ise “rules for sea and inland waterway transport” başlığı altında düzenlenmiş bulunmaktadırlar <https://vnglogistics.vn/Img/file/INCOTERMS%202020%20scanned%20full.pdf> (çevrimiçi), [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

²³⁴ Anılan terimlerin ayrıntılı incelemesi için bkz.: Üçüncü Bölüm: Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Görünümleri, IV. Yük Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat, A. INCOTERMS Kurallarının Sigortalanabilir Menfaat Üzerindeki Etkisi.

bir deniz yolculuğuna bağlı olarak ortaya çıkan sorumlulukları teminat altına alan deniz sigortası sözleşmesi olarak değerlendirilmektedir²³⁵. Diğer bir deyişle P&I sigortası gemi maliki veya işletenin, gemi işletmeciliğinden kaynaklanabilecek sorumluluk ve masraflarını teminat altına alan bir sigorta türüdür²³⁶. Bu sigorta türü için kulüp sigortası terimi yaygın olarak kullanılmaktadır²³⁷.

Kulüp sigortası, tekne sigortasının donatanların ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalması üzerine 19. yüzyılda gemi donatanlarının karşılıklı yardımlaşma prensibi doğrultusunda bir araya gelerek oluşturdukları bir sigorta modeli olarak ortaya çıkmıştır²³⁸. Bu sigorta türü geminin işletilmesi sırasında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumlulukları ve masrafları teminat altına almayı amaçlamaktadır²³⁹. Dolayısıyla kulüp sigortası karşılıklı sigorta ilkeleri çerçevesinde donatanların ortak menfaatlerini korumayı hedefleyen istisnai bir sigorta sözleşmesi olarak tanımlanabilir²⁴⁰. TTK n. 1402 karşılıklı sigorta başlığını taşımakta olup bu düzenleme, mülga 6762 sayılı TTK m. 1263/3'ü tekrar eden bir niteliktedir. Hükümde karşılıklı sigortanın temel amacı bireylerin dayanışma esasına dayalı bir yapı oluşturarak belirli riskleri ekonomik açıdan karşılaması olarak ifade edilmektedir²⁴¹.

2. Hukuki Niteliği

P&I kulüp sigortası zarar ve can sigortaları bakımından zarar sigortası, kara ve deniz sigortaları bakımından deniz sigortası, zorunlu ve isteğe bağlı sigortalar bakımından isteğe bağlı sigorta ve zarar ile meblağ sigortaları bakımından bir sorumluluk sigortası olarak zarar sigortası, aktif ve pasif sigortalar bakımından pasif sigorta kategorilerinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra P&I kulüpler bakımından geçerli olan karşılıklılık ve kar gütmeme esaslarının beraberinde getirdiği hususlardan biri de primlerin değişken

²³⁵ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, 159.

²³⁶ Serdar Acar, *Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008), s. 7.

²³⁷ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 2.

²³⁸ Ersan Aymutlu, "Dünyada ve Türkiye'de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı" (Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2007), s. 45.

²³⁹ S. Didem Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası* (Ankara: Arıkan Yayıncılık, 2006), s. 161.

²⁴⁰ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 160.

²⁴¹ Gönen Eriş, *Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Sigorta Hukuku* (Ankara: Seçkin Yayınları, 2022), s. 187.

olmasıdır²⁴². Zira bu sigorta türü kapsamında ne kadar sorumluluk meydana gelir ve ne kadar ödeme yapılırsa sigorta ettirenlerin prim miktarı o denli yükselmektedir. Dolayısıyla P&I sigortalarının sabit ve değişken primli sigortalar bakımından değişken primli sigorta ayrımında yer aldığı görülmektedir.

3. Tarafları, Zarar Gören Üçüncü Şahıs ve Uluslararası Grup

a) Tarafları

i) Kulüp

Kulüp sigortası üyelik ilişkisi ve sigortacılık ilişkisi olmak üzere iki farklı ilişkiyi barındıran bir yapıya sahiptir. Her iki ilişki de taraflar arasında çift yönlü bir bağ kurar. Kulüp tarafı kulübün kurulduğu ülkenin hukuk sistemi, örgütlenme modeli ve çalışma prensiplerine bağlı olarak çeşitli özellikler taşımaktadır. Üye veya sigortalı tarafı ise kişinin kimliği ve kulüp ile kurduğu ilişkinin niteliği doğrultusunda şekillenir²⁴³.

Kulüp sigortasında sigortayı gerçekleştiren kurumlar “kulüp” veya “P&I Kulüp” olarak adlandırılmaktadır²⁴⁴. Kulüp üyenin üçüncü şahıslara verdiği zararlar dolayısıyla zarar gören tarafın tazminat talebine karşı sigorta güvencesi sağlar. Daha açık bir ifadeyle kulüp, bu tür bir tazminat talebi sonucunda üyenin malvarlığında doğabilecek kanuni ve akdi borçları üstlenir. Bunun yanı sıra kulüp üyenin sebebiyet verdiği zararlar nedeniyle hükmedilecek tazminatları temin eder. Ayrıca üyenin mesul olmadığına anlaşılması hâlinde dahi tazminat talebi ve dava dosyasıyla bağlantılı olarak ortaya çıkabilecek tüm masrafları üstlenir. Böylelikle kulüp sigortası hem üyenin sorumluluklarını hem de olası hukuki süreçlerle bağlantılı mali yüklerini hafifletmeyi amaçlayan bir koruma mekanizması olarak işlev görür²⁴⁵.

Kulüp sigortası teminatını sağlayan taraflar kulüp olarak adlandırılan karşılıklı sigorta birlikleridir. Başlangıçta tüzel kişilikten yoksun olan bu birlikler İngiliz hukuku çerçevesinde 1862 tarihli *Companies Act* ile yapılan düzenlemeler sonucunda tüzel kişilik kazanmış ve üyelerinden bağımsız bir hukuki statüye sahip yapılar hâline gelmiştir. Bu

²⁴² Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 94.

²⁴³ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 33.

²⁴⁴ Acar, *Kulüp Sigortası*, s. 7.

²⁴⁵ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 160.

düzenleme sonrası kulüpler sınırsız sorumlu şirketler veya teminat ile sınırlı şirketler olarak tescil edilmeye başlanmıştır. Tüzel kişilik üyelerin haklarını doğrudan birbirlerinden talep etmelerine engel olmuş, bu hakların yalnızca poliçe hükümleri çerçevesinde kulübün tüzel kişiliği aracılığıyla kullanılmasına imkân tanımıştır²⁴⁶.

Kulübün temel yapısı kuruluş senedi (*memorandum of association*) ve ortaklık sözleşmesi (*articles of association*) ile belirlenir. Kulübün en yüksek karar organı genel kurul olup, kulüp faaliyetleri genel kurul tarafından seçilen yöneticiler ve yönetim kurulu tarafından yürütülmektedir. Genel kurul stratejik kararları alırken, daha rutin işlerin yönetimi yönetim kuruluna bırakılmıştır²⁴⁷.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve son olarak 28.02.2025 tarihinde güncellenen listede 22 adet P&I Kulüp bulunmaktadır²⁴⁸ ve bunlar Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge çerçevesinde üç farklı grupta sınıflandırılmıştır. Bu gruplandırma Yönerge m. 11/1 ile m. 6/1 ve m. 6/2 uyarınca belirlenen esaslara dayanmaktadır. Belirtilen P&I Kulüpler donatanlar nezdinde dünya denizcilik sektöründe düzenleyici bir rol üstlenmekte ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization, IMO*) ile iş birliği yaparak standartların belirlenmesine katkı sağlamaktadır²⁴⁹.

Yönerge m. 11/1, Türkiye’de mukim yerli P&I kulüp ve sigorta şirketlerinin başvurularının diğer yönerge hükümlerinden ayrı bir değerlendirme sürecine tabi tutulacağını düzenlemektedir. Bu kapsamda değerlendirilen TURK P&I 31 Aralık 2013 tarihinde Ticaret Siciline tescil edilmiş olup Türkiye’de kurulan ilk ve tek P&I sigorta şirketi olma özelliğine sahiptir²⁵⁰.

²⁴⁶ a.g.e., 26.

²⁴⁷ a.y.

²⁴⁸ Anılan liste için bkz.: <https://denizcilik.uab.gov.tr/muteber-p-ve-i-kuruluslari> [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

²⁴⁹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 96.

²⁵⁰ Türk P&I, Hakkımızda, 2019. <https://www.turkpandi.com/tr/hakkimizda/turk-p-ve-i-sigorta-hakkinda> [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

ii) Üye

Yukarıda ifade edildiği üzere kulüp sigortası, karşılıklı yardımlaşma prensibi temelinde oluşturulan ve donatanların tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluklarını ve masraflarını güvence altına alan bir sigorta türüdür²⁵¹. Bu sigorta türünde sigortalı terimi değil üye ifadesi kullanılmaktadır²⁵². Üye yalnızca sigortalı olmakla kalmayıp aynı zamanda kulübün ortağı niteliğindedir²⁵³, ancak üyeler kulübün sermayesine katkıda bulunmazlar ve şirket hissedarı niteliği taşımazlar²⁵⁴.

Üyelik ilişkisi geminin kulübe kaydedilmesiyle başlar. P&I sigortalarda prim yerine aidat ödenmekte olup her ortak hem sigortacı hem de sigortalı sıfatını taşımaktadır²⁵⁵. Üyeler kulübün idaresi için gerekli masrafları, ödenecek hasar tazminatlarını ve yönetim kurulunun uygun gördüğü yatırımları karşılamakla yükümlüdür. Üyenin bu katkısı kayıtlı geminin tonajı, hasar geçmişi, gemi tipi ve taşıma şekli gibi kriterler dikkate alınarak belirlenen ödemeler ile sağlanır.

Üyeler genel olarak *Owner* ve diğer kimseler olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. *Owner* geminin mülkiyetine tamamen veya kısmen, doğrudan ya da bir şirket aracılığıyla sahip olan kişileri ifade eder. Yediemin, rehin alacaklısı, çarterer, işleten, yönetici, inşa eden, sigortacı ve reasürör de bir gemiyi kulübe kaydettirmeleri hâlinde *Owner* olarak kabul edilir. Asıl sigortalı, birlikte üye veya birlikte sigortalı sıfatına sahip olan kişiler de bu kapsamda değerlendirilir. Diğer kimseler ifadesi ise kulüp idarecilerini kapsar ve bu kişilerin genel kurulda ayrı bir oy hakkına sahip olmaları mümkündür²⁵⁶.

Kulüp sigortaları uygulamada *Charterers Insurance* şeklinde de yapılabilmektedir. Kulüp sigortası üyenin malvarlığında meydana gelebilecek eksilmeleri güvence altına alırken, üyelik ilişkisinin temelinde ortak çıkarların korunması ve karşılıklı yardımlaşma yer

²⁵¹ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 27.

²⁵² a.y.

²⁵³ Acar, *Kulüp Sigortası*, 7.

²⁵⁴ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 28.

²⁵⁵ Göknıl, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 393.

²⁵⁶ Acar, *Kulüp Sigortası*, 57.

almaktadır. Bu yapı kulüp sigortasının sadece bir sigorta türü olmanın ötesinde, kolektif bir dayanışma modeli olarak işlemlerini sağlamaktadır.

b) Zarar gören üçüncü şahıs

Genel ilke uyarınca sigortacı yalnızca sigortalıya karşı sorumludur ve zarar gören üçüncü şahıs sigortacıdan doğrudan tazminat talebinde bulunamaz. Sigortalının aciz durumda olması ve mahkeme kararında hükmedilen tazminatı ödeyememesi hâlinde dahi zarar gören üçüncü şahıs sigortacıya başvuru hakkına sahip değildir. Bu durumda sigortalının tazminat talep hakkı sigortalının malvarlığına dahil olur ve zarar gören üçüncü şahıs, normal bir alacaklı gibi haciz prosedürü çerçevesinde diğer alacaklılarla aynı sıraya girerek alacağını talep edebilir²⁵⁷.

c) Uluslararası grup

Uluslararası Grup (*International Group of P&I Clubs, IGP&I*), bünyesinde 12 P&I Kulüp barındırmaktadır ve bu kulüpler grup çatısı altında bir araya gelerek sigortacı sıfatıyla akdettikleri sözleşmelerden doğabilecek tazminat ödemelerine ilişkin zararları paylaşmaktadır. Uluslararası Grup tüzel kişiliği bulunmayan bir dernek statüsünde faaliyet göstermektedir ve günlük çalışmalarını çeşitli komiteler ve çalışma grupları aracılığıyla yürütmektedir. Uluslararası Grup gemi sahipleri, işletmeciler ve kiracılar üzerinde etkili olan hukuki, düzenleyici, teknik ve sigorta meseleleriyle ilgilenmektedir²⁵⁸.

Uluslararası Grup'un üç temel işlevi bulunmaktadır: İlk olarak taleplerin paylaşılmasını sağlamak, ikinci olarak kulüp ve gemi sahibi üyelerinin sorumluluklarına ve bu sorumlulukların sigortalanmasına ilişkin bilgi alışverişinde bulunabilecekleri bir platform oluşturmak, üçüncü olarak ise dış paydaşlarla iletişim kurarak gemi sahiplerinin sorumluluklarına yönelik uygun ve sürdürülebilir sigorta teminatlarının sağlanmasına

²⁵⁷ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 40-41; İngiliz hukukunda, bu durum 1930 tarihli *Third Parties (Rights Against Insurers) Act* ile farklı bir yaklaşım benimsenerek düzenlenmiştir. Söz konusu kanun, zarar gören üçüncü şahıslara, aciz durumdaki sigortalının sigortacısına doğrudan başvurarak zararlarının tazminini talep etme hakkı tanımaktadır. Bu düzenleme ile kanuni halefiyet ilkesi benimsenmiş ve sigortalının sigortacıya karşı sahip olduğu hakların, zarar gören üçüncü şahsa devri sağlanmıştır. Böylece, sigortacı, zarar gören üçüncü şahsa karşı doğrudan sorumlu hâle gelmiş ve üçüncü şahıslar lehine bir koruma mekanizması oluşturulmuştur. (Bkz.: a.y.)

²⁵⁸ International Group of P&I Clubs, About the International Group of P&I Clubs, <https://www.igpandi.org/>, [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

katkıda bulunmak ve bu sorumlulukları düzenleyen dengeli politikaların oluşturulmasına destek olmaktır²⁵⁹.

²⁵⁹ International Group of P&I Clubs, About the International Group of P&I Clubs, Group Functions, 2025, <https://www.igpandi.org/article/about/> [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİGORTALANABİLİR MENFAATİN DENİZ SİGORTALARINDAKİ GÖRÜNÜMLERİ

Deniz sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaatin çeşitli hukuki ilişkilerden doğabildiği görülmektedir. Bu durumun temel sebebi denizcilik sektörünün karmaşık bir yapıya sahip olması ve deniz seyrüseferi ile ilgili bulunan kişilerin ve kurumların çeşitliliğidir²⁶⁰. Dahası makul kâr beklentilerinin de sigortalanabilir menfaat teşkil etmesi bu çeşitliliği artırmaktadır. Dolayısıyla deniz sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaatin neler olduğunun önceden tek tek tespit edilmesi oldukça güçtür. Bu çerçevede gemi sahibi, taşıyan, alıcı, gemi üzerinde ipotek veya rehin hakkı sahibi gibi birçok kişi sahip olduğu menfaat bağlamında sigorta yaptırma hakkına sahiptir.

Deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaatlerin çeşitliliği karşısında, konunun deniz sigortası türleri bağlamında incelenmesi daha anlaşılır ve pratik görünmektedir. Dolayısıyla konu tekne sigortaları, yük sigortaları ve P&I (Kulüp) sigortaları bağlamında ayrı ayrı incelenecektir. Ancak tekne sigortalarında sigorta konusu bir malvarlığı değeri veya bir malvarlığından kaynaklanabilecek birtakım sorumluluklar olduğundan, sigortalanabilir menfaat görünümüleri tekne üzerindeki hukuki ilişkiler esas alınarak incelenecektir. Yük ve P&I Kulüp sigortalarında ise esasen bu başlıkların kendisi bir hukuki ilişki teşkil ettiğinden alt başlıklandırmada bu hukuki ilişkinin tarafları esas alınacaktır.

Deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaatlerin, deniz sigortası türleri bağlamında incelenmesi öncesinde iki ön sorun incelenecektir. Bu çerçevede öncelikle deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaatin Türk ve İngiliz hukuk sistemlerinde hukuki dayanakları incelenecek, ardından bulunması gereken zaman tespit edilecektir.

²⁶⁰ Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 19.

I. DENİZ SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAATİN HUKUKİ DAYANAKLARI

Yukarıda açıklandığı üzere²⁶¹ 6762 sayılı (eski) eTTK'da deniz sigortalarına özgü hükümler yer almakta iken, 6102 sayılı TTK'da deniz sigortaları özel olarak düzenlenmemiştir. Bu nedenle hâlihazırda TTK'nın 1401 ila 1452. maddeleri arasında düzenlenen sigorta hukukuna ilişkin genel hükümler, kara ve deniz sigorta sözleşmeleri ayrımı yapılmaksızın uygulama alanı bulmaktadır. Dolayısıyla sigorta sözleşmesinin geçerlilik şartlarından biri olarak TTK m. 1408'de hüküm altına alınan sigortalanabilir menfaat ilkesi²⁶² deniz sigorta sözleşmeleri bakımından da geçerli kabul edilmekte ve sigorta sözleşmesinin esaslı unsurlarından birini teşkil etmektedir.

İngiliz hukuku bakımından sigortalanabilir menfaat kavramı hukuksal bir zemine 18. yüzyılın başlarında kavuşmuştur. Zira anılan dönemde sigorta konusu üzerinde menfaati haiz olmayan kişilerin sigorta poliçesi akdedebilmesi, sigorta bedelinin piyasa değerinin üzerinde tespit edilmesi gibi çeşitli yollarla spekülâtif kazanç elde edilmesine yol açmaktaydı²⁶³. Nitekim bu dönemde kumar ve bahis poliçeleri bağlamında sigorta konusuna kasten zarar verilerek tazminat talebinde bulunulmasının yaygınlaştığı görülmüştür²⁶⁴. Bu tür uygulamaların kamu düzenini tehdit eden boyutlara ulaşması sigorta ilişkilerinin temelini oluşturan menfaat ilkesinin mahkeme içtihatları ve mevzuat yoluyla şekillendirilmesini zorunlu kılmıştır²⁶⁵. Nitekim deniz sigortası kisvesi altında kumar ve bahis amaçlı poliçelerin düzenlenmesini engellemeye yönelik ilk sistematik müdahale 1745 tarihli MIA ile olmuştur. 1745 tarihli MIA'nın önsözünde sigortalanabilir menfaate ilişkin şu ifadeler yer almaktadır:

²⁶¹ Bkz.: İkinci Bölüm: Deniz Sigortaları, I. Deniz Sigortasının Tanımı.

²⁶² Esasen 1408. Madde, sigortalanabilir menfaat ilkesi tanımlamamakta, sigortalanabilir menfaatin hangi anda mevcut olması gerektiğini düzenleyerek dolaylı bir biçimde sigortalanabilir menfaat ilkesini sigorta sözleşmesinin esaslı unsurlarından biri olarak hüküm altına almaktadır.

²⁶³ Jianxun Guo, *The Study of Marine Insurable Interest: A Comparison of Laws in China and the United Kingdom* (Doktora Tezi, Exeter Üniversitesi, 2017), s. 49.

²⁶⁴ The Moonacre davasında Anthony Colman QC, sigorta ettirenin, sözleşme konusu maceranın başarısına ya da malların kaybı veya korunmasına ilişkin herhangi bir kazanç ya da kayıp ihtimali bulunmasa dahi bu nitelikteki sözleşmelerin yürürlüğe konulabildiğini ifade etmiştir. (Sharp v. Sphere Drake Insurance Co. (The Moonacre) (1992) (No. 2) Lloyd's Rep. 501, 509).

²⁶⁵ Robert M. Merkin, *Colinvaux's Law of Insurance* (Londra: Sweet & Maxwell, 2016), s. 40003.

“Tecrübe göstermiştir ki yalnızca poliçeye dayanılarak, başka herhangi bir menfaat ispatı aranmaksızın düzenlenen sigortalar, birçok zararlı uygulamaya yol açmış; bu durum, çok sayıda gemi ve taşıdıkları yüklerin sahte yollarla kaybedilmesine veya tahrip edilmesine sebebiyet vermiştir.”

Ancak sigortalanabilir menfaat ilkesinin sistematik bir şekilde İngiliz mevzuatında yer bulması 1906 tarihli MIA ile gerçekleşmiştir. Zira 1906 tarihli MIA Birleşik Krallık’ta dağınık hâlde bulunan deniz sigortası içtihatlarını sistematik bir yapı altında kodifiye etmeyi amaçlamış olup günümüzde de deniz sigortası hukukunun temel kaynağı olma niteliğini muhafaza etmektedir²⁶⁶. Anılan Kanun kapsamında sigortalanabilir menfaat ilkesi açıkça düzenlenmiş olmakla birlikte, bu ilkenin ihlâli hâlinde herhangi bir cezai yaptırım öngörülmemiştir. MIA’da 1909 yılında yapılan değişiklikle deniz sigortası kisvesi altında kurulan kumar ve bahis sözleşmelerinin yapılması bir suç olarak kabul edilmiş ve cezai sorumluluğa bağlanmıştır²⁶⁷.

1906 tarihli MIA m. 4/1 deniz sigortalarına ilişkin her türlü kumar ve bahis mahiyetindeki sözleşmenin geçersiz olduğunu düzenlemektedir²⁶⁸. Anılan hükmün ikinci fıkrasında ise sigortalının sigortalanabilir bir menfaate sahip olmaması ya da böyle bir menfaat edinme yönünde makul bir beklentisi bulunmaması yahut poliçenin

- “menfaat olsun ya da olmasın” (*interest or no interest*),
- “poliçede başka bir ispat gerekmez” (*without further proof of interest than the policy itself*),
- “sigortacı lehine kurtarma hakkı olmaksızın” (*without benefit of salvage to the insurer*)

gibi PPI kayıtları içermesi hâlinde geçersiz olduğu öngörülmektedir²⁶⁹. Dolayısıyla anılan hüküm ile sigortalanabilir menfaat ilkesinin kabul edildiği görülmektedir.

²⁶⁶ Mark Templeman, “Insurable Interest: A Suitable Case for Treatment?” içinde, *Reforming Marine and Commercial Insurance Law*, ed. Barış Soyer (New York: Informa Law from Routledge, 2006), s. 187, 195.

²⁶⁷ *Glafki Shipping Co. S.A. v. Pinios Shipping Co. No.1 (The Maira) (No.2)* Lloyd’s Rep. 660, 667.

²⁶⁸ 1906 tarihli MIA m. 4/1: “Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.”

²⁶⁹ 1906 tarihli MIA m. 4/2: “A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract— (a)Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or (b)Where the policy is made “interest or no interest,” or “without further proof of interest than the policy itself,” or “without benefit of salvage

Sigortalanabilir menfaat ilkesi MIA m. 4/1 ile kabul edilmiş olmakla birlikte ilkeye temel teşkil eden sigortalanabilir menfaat kavramının anlamı ve kapsamının doğru şekilde tespit edilebilmesi çeşitli hükümlerin bir arada incelenmesini gerektirmektedir. Nitekim 1906 tarihli MIA m. 5/1'e göre sigortalanabilir menfaat kavramı, hangi kişilerin riziko gerçekleşmeden önce sigorta sözleşmesi akdetme ehliyetine sahip olabileceğini belirleyen bir ölçüt işlevi görmektedir. Zira anılan hüküm deniz yolculuğu ile ilgili bulunan herkesin sigortalanabilir menfaat sahibi olduğunu düzenlemektedir²⁷⁰. Maddenin ikinci fıkrasında ise korunmaya değer nitelikte bir menfaatten söz edilebilmesi için sigorta ettirenin deniz yolculuğuna ilişkin olarak hukuken (*legal relation*) veya hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde (*equitable relation*) meşru bir menfaat ilişkisine sahip olması gerektiği öngörülmektedir²⁷¹. 1906 MIA m. 5/2'nin devamında ise bir kişinin sigorta konusu malın korunmasından doğrudan yarar sağlayabilecek ya da malın kaybı veya zarar görmesi durumunda zarara uğrayabilecek olması hâlinde, bu kişi açısından sigortalanabilir menfaatin var olduğu ifade edilmektedir.

Kanunun kapsamı öncelikle deniz sigortaları bakımından uygulama alanı bulacağından, beşinci maddenin bu sigorta türüne özgülenmiş biçimde kaleme alındığı görülmektedir. Buna karşılık anılan maddede yer verilen özellikle (*in particular*) ifadesinden bu tanımın dar yorumlamaya elverişli olmadığı ve anılan menfaat türleri dışındaki menfaatleri de kapsadığı anlaşılmaktadır. Ancak bu yorum, örnek gösterilen tüm menfaat türlerinin hukuki veya hakkaniyete dayalı ilişkiler temelinde şekillendiği 7. ve 14. maddeleri ile örtüşmemektedir. Gerçekten de 1906 MIA m. 7 uyarınca, şarta bağlı yahut sona erdirilebilir nitelikteki menfaatlerin sigorta teminatına konu edilebilmesi mümkündür. Örneğin FOB teslim esasına dayalı bir satış ilişkisinde, alıcının malları teslim anında reddetme hakkı bulursa dahi sevkiyatın gerçekleşmesi sonucu rizikonun kendisine geçmiş olması nedeniyle bu kişi lehine şarta bağlı bir sigortalanabilir menfaatin doğduğu

to the insurer," or subject to any other like term: Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer."

²⁷⁰ 1906 tarihli MIA m. 5/1: "Insurable interest defined" başlıklı 5. madde: "Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure."

²⁷¹ 1906 tarihli MIA m. 5/2: "In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof".

kabul edilmektedir. Bununla birlikte 1906 tarihli MIA m. 14, mülkiyetin yanı sıra ipotek gibi sınırlı aynî hakların da sigortalanabilir menfaat teşkil ettiğini düzenlemektedir.

1906 tarihli MIA m.5/2 lafzî olarak hukuken veya hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde meşru bir menfaat ilişkisini esas almak suretiyle hukuki menfaat testini²⁷² benimsemiş görünse de kanun koyucunun MIA’da hak (*right*) yerine ilişki (*relation*) kavramını tercih etmesi nedeniyle bu iki ifadenin birebir örtüşmediği savunulmaktadır²⁷³.

MIA m. 5/2’de yer alan “*legal or equitable relation*” ifadesi doğrudan hukuki veya hakkaniyete dayalı ilişki olarak çevrilebilse de bu kavramların İngiliz ve Türk hukuk sistemlerinde aynı anlama gelmediğine değinmek faydalı olacaktır²⁷⁴. Bu nedenle kavramların anlamının açıklanabilmesi için İngiliz hukuku kapsamında ele alınması gerekmektedir. İngiliz hukukunda *equitable relation* doğrudan bir mülkiyet hakkına değil, ekonomik yarar sağlayan ve mahkemelerce korunmaya değer kabul edilen menfaat ilişkilerine işaret eder²⁷⁵. Bu tür ilişkiler bir *equitable interest* doğurduğunda sigorta sözleşmeleri bağlamında sigortalanabilir menfaat olarak kabul edilmektedir²⁷⁶.

²⁷² *Lucena* davası çerçevesinde ortaya çıkan “ahlaki kesinlik testi” (*moral certainty test*) ve hukuki menfaat testi (*legal interest test*) hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Birinci Bölüm: Sigortalanabilir Menfaat İlkesi, II. Sigortalanabilir Menfaat İlkesinin Genel Esasları, A. Tanımı ve Unsurları, 1. Zarar Sigortaları Bakımından, a. Mal Sigortaları Bakımından.

²⁷³ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 38.

²⁷⁴ *Equitable relation* kavramı, dayanağını Anglo-Amerikan hukuk sistemine özgü olan *equity law* anlayışından almaktadır. Bu bağlamda mahkemelerce tanınan hakkaniyete dayalı ilişkilerin tipik örneklerinden biri halefiyet (*subrogation*) kurumudur. Bu kurumda sigortacı gibi üçüncü bir kişi zarar görenin borcunu ödemesi durumunda yaptığı ödeme dolayısıyla zarar görenin üçüncü kişilere karşı sahip olduğu haklara mahkeme kararıyla ve hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde halef olur. Halefiyet esasen bir hukuki kurgu (*legal fiction*) niteliği taşımakta olup, ödenmiş bir borcun yeni hak sahibinin menfaatini korumak amacıyla hâlâ geçerli olduğu varsayımıyla uygulanmasını sağlamaktadır. Bu hak mahkemelerce yalnızca kendi menfaatini korumak amacıyla başkasının borcunu ödemek zorunda kalan kişilere tanınmakta tamamen gönüllü olarak bu ödemeyi yapanlara ise tanınmamaktadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.: James M. Mullen, “The Equitable Doctrine of Subrogation”, *Maryland Law Review*, c. III, S. 3 (1939).

²⁷⁵ Guo, *The Study of Marine Insurable Interest: A Comparison of Laws in China and the United Kingdom*, s. 128.

²⁷⁶ Bu noktada İngiliz hukukuna özgü bir yapı olan *trust* ilişkisi örnek gösterilebilir. *Trust* ilişkisinde malvarlığı, kurucu (*settlor*) tarafından güvenilene (*trustee*) devredilmektedir. Buna karşılık ekonomik yarar, lehtara (*beneficiary*) aittir. Güvenilen, malın zilyedi konumundayken lehtar bu maldan gelir elde eder veya onu kullanır. Bu ekonomik fayda, lehtarın sigortalanabilir menfaatini teşkil eder. Örneğin bir anne tarafından çocuklar adına oluşturulan bir fonun yönetimi bir bankaya bırakıldığında, anne kurucu, banka güvenilen, çocuklar ise lehtar sıfatına sahip olmaktadır. Banka fonun yönetimini üstlenmekte; fonun kullanım ve gelir hakkı çocuklara ait olmaktadır. Bu yönüyle çocuklar, ekonomik menfaat sahibi olduğundan sigortalanabilir menfaatleri bulunduğu kabul edilmektedir. Türk hukukunda *trust* kurumuna yer verilmemektedir ve *equitable interest* kavramı tanınmış Küçük çocuklar adına oluşturulan bir fonun varlığı hâlinde, anne veli sıfatına sahipse TMK m. 342 vd. uyarınca çocukların malvarlığı üzerinde yasal temsil yetkisini kullanmaktadır. Fonun mülkiyeti çocuğa ait olmakla birlikte anne, temsil yetkisi

Sigortalanabilir menfaat ilkesinin kimi zaman dar kimi zaman geniş yorumlanması, benzer nitelikteki uyuşmazlıklarda farklı kararların verilmesine yol açabilmektedir. Nitekim *Wilson v. Jones* davasında bir telgraf şirketi hissedarının, dönecek bir kabloya ilişkin olarak yaptığı sigorta sözleşmesi çerçevesinde kazanç beklentisinin sigortalanabilir menfaat teşkil ettiği kabul edilmiştir²⁷⁷. Böylece maddi menfaate ilişkin bir ilişkinin mülkiyet hakkına dayanmasa dahi sigortalanabilir menfaat doğurabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Dolayısıyla bu karar itibarıyla ahlaki kesinlik testi doğrultusunda bir değerlendirme yapılmış olduğunu söylemek isabetli olacaktır. Buna karşılık *Macaura v. Northern Assurance Co.* kararında mahkeme şirket malvarlığı üzerinde yalnızca dolaylı menfaate sahip olan bir hissedarın sigortalanabilir menfaat sahibi olmadığını gerekçe göstererek tazminat talebini reddetmiştir²⁷⁸. Bu kararda ise hukuki menfaat testinin tercih edildiği görülmektedir.

Sonuç olarak 1906 tarihli MIA m. 5/2 uyarınca sigortalanabilir menfaatin varlığı için iki temel şart aranmaktadır:

- Sigorta ettirenin, sigorta konusu ile arasında hukuken veya hakkaniyete dayalı olarak korunmaya değer bir bağ bulunmalıdır.
- Bu bağ kişiye olumlu yönde bir fayda sağlamalı ya da malın uğrayacağı zarar nedeniyle kayıp riski doğurmalıdır.

Ayrıca 1906 tarihli MIA kapsamında salt beklenti ve ahlaki yükümlülük (*moral hazard*) niteliğindeki ilgilerin sigortalanabilir menfaat teşkil etmediğine değinmek gerekmektedir. Yukarıda belirtildiği üzere *Lucena v. Craufurd* davasında sigorta ettirenin mal üzerindeki ilgisinin yalnızca ileride kurulması muhtemel bir sözleşmeye veya zayıf bir ekonomik

çerçevesinde yönetim hakkına sahiptir. Banka ise bu yapıda inançlı işlem gereğince güvenilir kişi konumundadır. Dolayısıyla Türk hukuku çerçevesinde zımnî yararlanıcılar borç ilişkisi çerçevesinde korunabilmektedir. (Trust ilişkisine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz.: Gökçe Kurtulan Güner, *Trust Kurumu ve Türk Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*, On İki Levha Yayınları, 2020).

²⁷⁷ Bu noktada önemle değinmek gerekir ki anılan kararda mahkeme tarafından sigorta konusunun kablounun fiziksel varlığı değil kablounun döneşenip kullanılması sonucu elde edilmesi beklenen ekonomik kazanç olduğuna karar verilmiştir. Fakat sigorta konusunun kablo, bu kablo üzerinde doğan ve sigorta ettirenin eşya ile ilişki ya da ilgisini teşkil eden kablounun döneşenip kullanılması sonucu elde edilmesi beklenen ekonomik kazancın ise sigortalanabilir menfaat olarak adlandırılması gerekmektedir (*Wilson v. Jones* (1867) *Law Reports, Exchequer Division* 2, s. 139).

²⁷⁸ C. R. N. W., “Extent of Shareholders’ Interests. *Macaura v. Northern Assurance Co., Ltd.* [1925] Appeal Cases (A.C.) 619”, *The Cambridge Law Journal*, c.II, S. 3 (1926), s. 397.

beklentiye dayanması hâlinde sigortalanabilir menfaatin varlığından söz edilemeyeceği karara bağlanmıştır²⁷⁹.

Benzer şekilde ahlaki kesinlik testi de zayıf beklentileri (*mere expectation*) sigortalanabilir menfaat olarak kabul etmemektedir²⁸⁰. Bununla birlikte bu test hukuki menfaat testinden farklı olarak gerçekleşme ihtimali yüksek, ekonomik değeri belirgin ve somutlaşmış beklentilerin dikkate alınmasına imkân tanımakta ve bu yönüyle daha esnek bir değerlendirme ölçütü sunmaktadır²⁸¹. Dolayısıyla birinci bölümde ayrıntılı biçimde incelenen ve ekonomik temelli menfaat anlayışlarını ifade eden “*factual expectation*”, “*factual expectancy*” ve “*economic interest*” gibi yaklaşımlardan farklı olarak ahlaki kesinlik testi, beklenti kavramını sınırlamakta; ancak hukuki menfaat testinde olduğu gibi dışlamamaktadır²⁸².

II. SİGORTALANABİLİR MENFAATIN BULUNMASI GEREKEN ZAMAN

Deniz sigortalarında sigortalanabilir menfaatin hangi anda mevcut olması gerektiği özellikle uygulama bakımından önem arz eden meselelerinden biridir. TTK m. 1408 uyarınca sigortalanabilir menfaatin varlığı gerek sigorta sözleşmesinin yapılması anında gerekse sözleşme süresi boyunca aranmaktadır. İngiliz hukukuna bakıldığında ise 1906 tarihli MIA m. 6/1’de sigorta ettirenin sigorta konusu üzerindeki menfaatinin en geç rizikonun gerçekleştiği anda bulunması gerektiği hükmüne bağlanmaktadır²⁸³. MIA m. 6/2 ise sigorta ettirenin riziko gerçekleştiği anda sigortalanabilir menfaate sahip olmaması durumunda, bu eksikliğin sonradan gerçekleştirilecek herhangi bir işlemle giderilemeyeceğini hüküm altına almaktadır²⁸⁴. Bu hüküm *Anderson v. Morice* davasında uygulama alanı bulmuş olup bu davaya konu olayda sigorta ettirenin taşıma sözleşmesine

²⁷⁹ “Zayıf ekonomik beklenti” ve ilgili kavramlara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz.: Üçüncü Bölüm: Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Görünümleri, I. Deniz Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaatin Hukuki Dayanakları.

²⁸⁰ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 35.

²⁸¹ a.g.e, s. 36.

²⁸² a.g.e., s. 37.

²⁸³ 1906 MIA m.6/1: “*The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected: Provided that where the subject-matter is insured “lost or not lost,” the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.*”

²⁸⁴ 1906 MIA m.6/2: “*Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.*”

göre riskleri üstlenme yükümlülüğü, malların tamamının gemiye yüklenmesi şartına bağlanmıştır²⁸⁵. Ancak malların yalnızca bir kısmı yüklenmişken zarar meydana gelmiş ve bu itibarla sigorta ettirenin yükleme tamamlanmadan önce bu mallar üzerinde sigortalanabilir menfaat elde etmediği sonucuna ulaşılmıştır. Mahkeme olayın gerçekleştiği anda menfaatin mevcut olmaması sebebiyle sigorta ettirenin tazminata hak kazanamayacağı sonucuna varmıştır. Sigorta sözleşmesinin kurulması anında sigortalanabilir menfaatin bulunması gerekip gerekmediği hususu ise *Rhind v. Wilkinson* kararında tartışılmıştır²⁸⁶. Söz konusu kararda mahkeme poliçenin düzenlendiği tarihte menfaatin bulunmasının zorunluğu olmadığını kabul etmiştir.

Uygulamada yaygın olarak kullanılan Enstitü Yük Klozları (*Institute Cargo Clauses – ICC*) sigortalanabilir menfaatin hangi anda mevcut olması gerektiğine ilişkin tartışmalarda ayrıca önem arz etmektedir. Nitekim Enstitü Yük Klozları kapsamında kabul edildiği üzere sigorta ettirenin tazminat talebinde bulunabilmesi için zararın meydana geldiği anda sigortalanabilir menfaate sahip olması gerekmektedir²⁸⁷. Dolayısıyla ICC klozlarına yer verilen poliçeler bakımından menfaatin sigorta poliçesinin düzenlendiği tarihte değil, rizikonun gerçekleştiği anda mevcut olması esas alınmaktadır²⁸⁸.

Sigortalanabilir menfaatin zararın meydana geldiği anda mevcut olması gerektiği yaklaşımı, deniz ticaretinin dinamik doğasından kaynaklanan pratik zorunluluklara dayanmaktadır²⁸⁹. Zira uygulamada yükün sigortalanması çoğu zaman söz konusu yükün satın alınmasından veya taşıma sürecinin başlamasından önce gerçekleşmektedir ve böyle bir durumda, poliçe düzenlendiği sırada sigorta ettirenin sigorta konusu üzerinde menfaat sahibi olması genellikle mümkün değildir²⁹⁰. Bununla birlikte uluslararası mal

²⁸⁵ Anderson v. Morice (1875-1876) *Law Reports, Appeal Cases* 1, s. 713.

²⁸⁶ Rhind v. Wilkinson, *English Reports* 127, *Common Pleas*, s. 1486.

²⁸⁷ Institute Cargo Clauses (A) 2009, Institute Cargo Clauses (B) 2009 ve Institute Cargo Clauses (C) 2009 m.11.1.: “In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subjectmatter insured at the time of the loss.”

²⁸⁸ Poliçeye eklenen özel şartların uygulanmasına ilişkin tartışma için bkz.: İkinci Bölüm: Deniz Sigortaları, III. Türleri, A. Tekne ve Makine Sigortası, 1. Tanımı ve Uygulanacak Hükümler.

²⁸⁹ Gilman vd., *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 367.

²⁹⁰ Rhind v. Wilkinson davasında, davacının menfaatinin poliçenin tanziminden sonra doğmuş olması hâlinde dahi beyanın geminin hareket ettiği tarih veya poliçenin yapıldığı gün ile bağlantılı şekilde düzenlenmiş olması hâlinde bunun yeterli sayılacağı, böyle bir durumda davacının poliçenin yapıldığı anda menfaat sahibi olduğunu ileri sürmesinin önem teşkil etmeyeceği ifade edilmiştir. Nitekim rizikonun

satışlarında malların mülkiyeti ve dolayısıyla riskin kime ait olduğu sevkiyat boyunca birden fazla kez devredilebilmektedir²⁹¹. Bu durum riziko gerçekleştiğinde kimin sigortalanabilir menfaat sahibi olduğunun belirlenmesini güçleştirmekte ve nihayetinde menfaatin doğduğu ana ilişkin esnek bir değerlendirme yapılmasını gerektirmektedir²⁹².

Keza deniz ticaret uygulamasında karşılaşılan diğer bir örnek olan abonman sözleşmeler kapsamında sigortalanabilir menfaatin mevcut olup olmadığına ilişkin benzer güçlüklerle karşılaşılmaktadır²⁹³. Abonman sözleşmelerde risk sözleşmenin akdedildiği sırada somut olarak belirlenmemiştir²⁹⁴. Ancak sevkiyatların hangi malları içereceği ya da bu malların ne zaman ve hangi şartlar altında taşınacağı önceden kesin biçimde tespit edilemediğinden, söz konusu mallar üzerinde riziko anına kadar sigortalanabilir bir menfaatin mevcudiyetinin tespiti çoğu zaman mümkün bulunmamaktadır.

Yukarıda açıklanan hususlar göz önünde bulundurulduğunda rizikonun gerçekleştiği anda sigortalanabilir menfaatin mevcut olmasının aranması, deniz ticaretinin yapısal özellikleriyle örtüşmekte ve sigorta sektörünün işleyişine esneklik kazandırmaktadır. Buna karşılık Türk hukukunda deniz sigortalarına özgü kuralların açıkça düzenlenmemiş olması genel hükümlerin deniz sigortalarına da tatbik edilmesine yol açmaktadır. Bu durum menfaatin yalnızca riziko anında değil, sözleşmenin kurulduğu anda da mevcut olmasını gerektirmektedir²⁹⁵. Ne var ki sözleşme anında sigortalanabilir menfaatin varlığını zorunlu kılan bu katı düzenleme deniz sigortalarının pratik gerçekliğiyle bağdaşmamaktadır. Zira deniz sigortaları yapısı itibarıyla kara sigortalarından farklılaşan, kendine özgü işlem ve risk profiline sahip bir sözleşme türüdür. Dolayısıyla

başlamasından önceki herhangi bir tarihte menfaatin mevcut olduğunun beyan edilmesi, karar kapsamında önemsiz addedilmiştir (Rhind v. Wilkinson, English Reports 127, Common Pleas, s. 1486).

²⁹¹ Kaptan Murat Işıklı, “Uygulamanın Gereksinimleri ve Yeni Türk Ticaret Kanunu,” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu* (İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012), s. 181.

²⁹² Menfaatin zararın ortaya çıktığı anda bulunmasının tek başına yeterli olmadığına ilişkin bkz.: Şeker Ögüz/ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 10.

²⁹³ Powles v. Innes (1843) *English Reports* 152, *Exchequer*, s. 695; Glencore International A.G. v. Ryan (The Beueshracht) (No.1) *Lloyd’s Rep.* 574.

²⁹⁴ Zuhâl Arıç, “Open Covers: The Wind of Change Blowing Through the Insurance Market,” *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 1, s. 2 (2004), s. 330.

²⁹⁵ Deniz sigortalarının TTK kapsamında ayrıca düzenlenmiş bulunmamasına yönelik eleştiri için bkz.: Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, c. 1, s. 8

sigortalanabilir menfaatin ne zaman mevcut olması gerektiği sorusu da sözleşmenin kendine has özellikleri gözetilerek değerlendirilmelidir.

III. TEKNE VE MAKİNE SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT

A. Ayni Haklar Bakımından

1. Mülkiyet Hakkı

Tekne sigortalarında ilk akla gelen sigortalanabilir menfaat, gemi malikinin sigortalanabilir menfaatidir. Zira malikin mülkiyet hakkı dolayısıyla sigortalanabilir menfaati bulunmaktadır²⁹⁶. Örneğin gemi bir navlun sözleşmesi (*contract of affreightment*) kapsamında kiracıya tahsis edilmişse ve kiracı geminin zıyaı hâlinde malike geminin tam değerini ödeme taahhüdünde bulunsa dahi malik, kiracının ödeme kabiliyetine güvenmek zorunda olmayıp gemiyi tam değeri üzerinden sigorta ettirme hakkına sahiptir²⁹⁷.

Mülga 6762 sayılı eTTK m. 1340 ile geminin denizcilik rizikolarına karşı sigortalanabilir menfaatler arasında yer aldığı ve m. 1443 ile mülkiyeti kanıtlayan belgelerin tekne sigortasında menfaatin ispatı bakımından yeterli olduğu düzenlenmekteydi²⁹⁸. 6102 sayılı

²⁹⁶ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 114.

²⁹⁷ Gilman vd., *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 384.

²⁹⁸ 6762 sayılı eTTK m. 1340: “Sigorta ettirilebilen menfaatler bilhassa aşağıda yazılı mevzulara taallük edenlerdir: 1. Gemi; 2. Yapılmakta olan gemi; 3. Navlun ve yolcu taşıma ücretinden doğan alacaklar; 4. Yük; 5. Deniz öduncü paraları; 6. Müşterek ve hususi avarya paralarıyla ödetilmeleri için gemi, navlun, yolcu taşıma ücreti veyahut yükün karşılık teşkil ettiği diğer alacaklar; 7. Yükün gönderildiği yere ulaşmasıyla elde edileceği umulan kar; 8. Kazanılacak komisyon; 9. Sigortacının üzerine aldığı riziko. Bunlardan birinin sigorta ettirilmesiyle diğerleri sigorta ettirilmiş sayılmaz.”; eTTK m. 1443: “Başka deliller bulmaktaki güçlük dolayısıyla ticari münasebetlerde kabul edilegelmekte olan vesikalar ve hususiyle aşağıda yazılı olanlar umumiyetle ispata kafi vesikalar sayılır: 1. Menfaati ispat için: Geminin sigortasında, mülkiyeti tevsik eden senetler; Yükün sigortasında, sigortalının mallar üzerinde tasarrufta bulunabileceğini gösteren faturalar ve konişmentolar; Navlunun sigortasında, charter partiler ve konişmentolar; 2. Malların yüklendiğini ispat için konişmentolar; 3. Kazayı ispat için 985 inci maddede yazılı deniz raporu ve gemi jurnalı, zabıt ve müsadere hallerinde zabıt ve müsadere mahkemesinin kararı, gaiplik hallerinde geminin kalkma limanından çıktığı zamana ve gaiplik müddeti içinde varma limanına ulaşmadığına dair güvenilebilir vesikalar; 4. Zararın ve şümülünün ispatı için, zararın tesbit olunduğu yerin kanun veya teamüllerine uygun muayene, değer biçme ve açık artırmaya dair vesikalarla bilir kişilerin keşif kağıtları, yapılmış olan tamirlerin makbuzlu hesap pusulaları ve verilmiş diğer paraların makbuzları (Bununla beraber 1431 ve 1432 nci maddelerde yazılı geminin kısmi zarara uğraması hâlinde muayene ve değer biçme vesikalarıyla keşif kağıtları ancak aşınma, eskime, çürüme veya kurt yemesinden ileri gelen zarar ayrıca tesbit edilmiş olmak ve aynı zamanda mümkün olduğu derecede Hükümetçe resmen tayin edilen yahut o yer mahkemesi veya Türkiye Cumhuriyeti konsolosu tarafından

TTK kapsamında bu yönde bir düzenlemeye yer verilmemiş olmakla birlikte Tekne Poliçesi Genel Şartları (TPGŞ)²⁹⁹ m. A.3. uyarınca sigorta teminatı, geminin uğrayabileceği ziya ve hasarın yanı sıra teminata dâhil edilmiş olması hâlinde sorumluluk tazminatlarını ve ilgili diğer masrafları da kapsamaktadır³⁰⁰. Ayrıca sigortalının sigortacıya sunmakla yükümlü olduğu belgeleri düzenleyen TPGŞ m. B.2. kapsamında mülkiyeti kanıtlayan senetler sayılmamaktadır³⁰¹.

İngiliz hukuku bakımından 1906 tarihli MIA m. 6/1 uyarınca gemi sahibinin zararın meydana geldiği anda sigorta konusu üzerinde menfaate sahip olması gerekmektedir. Zarar meydana geldiği anda geminin mülkiyetinin kime ait olduğu ise sigortalanabilir menfaat sahibinin tespit edilebilmesi bakımından ayrıca önem taşımaktadır. Bu hususun tartışıldığı *Piper v. Royal Exchange Assurance* davasında, davacının Norveç'te yat satın aldığı ve satış sözleşmesi gereğince riskin Londra'ya varışa kadar kendisine geçmeyeceğinin kararlaştırıldığı anlaşılmaktadır³⁰². Davacı yat için bir sigorta yaptırmış ve yatin İngiltere'ye seferi sırasında meydana gelen hasar nedeniyle tazminat almıştır. Sonraki tarihlerde sigortacılar tazminat ödemesinin iadesi için karşı dava açmışlardır. Mahkeme sefer sırasında riskin henüz sigorta ettirene geçmemiş olması nedeniyle menfaatin bulunmadığına ve bu sebeple tazminatın geri alınabileceğine hükmetmiştir.

İngiliz hukukunda zarar meydana geldiği anda sigortalanan konu üzerinde menfaate sahip olunması gerekliliğinin doğal bir sonucu olarak, gemi mülkiyetinin henüz alıcıya

ve bunlar yoksa yahut var da bunların iştiraklerine imkan bulunmamışsa, diğer resmi makam tarafından hususi surette nasbolunan bilir kişiler çağrılmış bulunmak şartıyla kifayet eder.)”

²⁹⁹ 1 Ağustos 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan Tekne Sigortası Genel Şartlarına İlişkin bkz.: https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/Tekne_Policesi_Genel_Sartlar%C4%B1.pdf, [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

³⁰⁰ TPGŞ A.3.: “Bu sigorta, rizikonun gerçekleşmesi sonucu gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının yahut bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya ve hasarı, ayrıca teminata dahil edilmişse sorumluluk tazminatını, yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar. Ziya veya hasar yahut sorumluluk tazminat ile bunlara ilişkin masrafların kapsam ve içeriği, teminata dahil ve istisna edilen rizikolar, bu poliçeye eklenen özel şartlarla belirlenir.”

³⁰¹ TPGŞ B.2.: “Sigorta ettiren veya sigortadan haberi olması hâlinde sigortalı, rizikonun gerçekleştiğini öğrenir öğrenmez bu durumu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinden doğan borcun muaccel olabilmesi için sigortalı, tazminatın hesabını gösteren bir liste ile diğer gerekli belgeleri vermek zorundadır. Bu belgeler özellikle şunlardır: Deniz raporu, - Kaza ile ilgili güverte ve makine jurnallerinin onaylı kopyaları, - Denize elverişlilik belgesi, - Kaza ile ilgili sınıflama kurumu raporu, - Yürürlükte bulunan sınıf (klas) belgesi; sınıf belgesine sahip olmayan gemi ve diğer deniz ve göl araçları için ise, A-2 maddesinde belirtilen esaslara uyulduğuna ilişkin belge, - Ekspertiz ve/veya dispeç raporu, - Gemi adamları donatımında asgari emniyet belgesi, - Gemi adamları listesi, - Zarara ilişkin proforma fatura, makbuz vb. belgeler.”

³⁰² *Piper v. Royal Exchange Assurance* (1932), *Lloyd's Law Reports* 44, s. 103.

geçmemiş olması hâlinde tazminat talep etme hakkı menfaati hâlâ üzerinde taşıyan gemi malikine aittir³⁰³. Diğer bir deyişle zarar öncesinde menfaati kısmen devretmiş olan gemi maliki zarar anında mevcut bulunan menfaati oranında tazminat talep edebilmektedir. Nitekim bu husus gemi sahibinin akdettiği satış sözleşmesi uyarınca gemide bir zarar meydana gelmesi hâlinde alıcıya üç ay içerisinde 500£ ödeme taahhüdünde bulunmasının, mahkeme tarafından gemi üzerinde sigortalanabilir menfaati bulunduğu yönünde bir delil olarak kabul edildiği bir uyuşmazlıkta teyit edilmiştir³⁰⁴.

Gemi malikinin gemi üzerindeki menfaatinin yalnızca gövde ve makine unsurlarıyla sınırlı olmadığına ayrıca değinmek gerekmektedir³⁰⁵. Gemi zabitleri ve mürettebat için gerekli malzeme ve erzak, gemi teçhizatı ve özel ekipmanlar üzerinde de gemi sahibinin sigortalanabilir menfaati bulunmaktadır. Ancak yakıt ve motor yağı bakımından özel bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Yakıt ve motor yağının mülkiyeti gemi sahibine ait ve sefer için gerekli ise yolculuk esaslı tekne ve makine sigortası (*voyage hull and machinery policy*) kapsamında teminat altına alındığı kabul edilmektedir³⁰⁶. Zaman esaslı tekne ve makine sigortası (*time hull and machinery policy*) bakımından ise poliçe hükümleri ve dispeççi tarafından makul kabul edilen miktarda teminat sağlanabilmektedir³⁰⁷. Buna karşılık zaman charter sözleşmelerinde olduğu gibi yakıt ve motor yağının gemi sahibine değil charterere ait olduğu hâllerde, söz konusu yakıt üzerindeki sigortalanabilir menfaatin charterere ait olduğu kabul edilmektedir. Gemi sahibi ise ancak geminin kendisine teslimi anında gemide kalan yakıtın bedelini ödemek suretiyle bu donanım üzerinde sigortalanabilir menfaat kazanabilmektedir³⁰⁸. Ayrıca gemi maliki her durumda yakıt ve motor yağına ilişkin emanetçi (*bailee*) sıfatıyla hukuki sorumluluk taşıdığı için bu sorumluluğa ilişkin sigortalanabilir menfaatinin bulunduğu kabul edilmektedir³⁰⁹.

³⁰³ Ding, “Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance”, s. 69.

³⁰⁴ Reed v. Cole (1764), *English Reports* 97, s. 954.

³⁰⁵ MIA 1906’daki Poliçelerin Yorumuna İlişkin Kurallar listesinde yer alan 15. Kural.

³⁰⁶ Ding, “Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance”, s. 70.

³⁰⁷ Roddick v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. (1895) *Queen’s Bench* 1, s. 836.

³⁰⁸ Ding, *Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance*, s. 70.

³⁰⁹ Waters. v. Monarch Fire & Life Assurance Co. (1856) *Exchequer Reports* 5, s. 870.

Son olarak şirket pay sahiplerinin sigortalanabilir menfaatinin değerlendirilmesi faydalı olacaktır. TTK m. 125 uyarınca ticaret şirketleri tüzel kişiliği haizdir³¹⁰. Ticaret şirketleri tüzel kişi olmaları sebebiyle kendisini oluşturan kişilerden ayrı bir malvarlığına sahiptir³¹¹. Şirkete ait malvarlığının ortakların malvarlığından bağımsız bir varlık olarak görülmesi gerektiğini ifade eden bu temel ilke, malvarlığının bağımsızlığı (mal ayrılığı) ilkesi olarak adlandırılmaktadır³¹². Dolayısıyla şirketin malvarlığı şirketin kendisine aittir. Pay sahipleri ise yalnızca payları oranında şirkete karşı kâr payı alacağı gibi alacak niteliğinde haklara sahiptir ve şirket malvarlığının aktifinde yer alan bir mal (örneğin şirkete ait bir gemi) üzerinde pay sahiplerinin aynı hakkı bulunmamaktadır³¹³.

Pay sahibinin menfaati şirketin genel olarak iyi yönetilmesine, kâr edilmesine ve neticede kendisine temettü dağıtılmasına veya şirket değeri yükselirse pay değerinin artmasına ilişkindir. Ancak bu menfaatler şirket aktiflerine bağlı spesifik menfaatler değil, şirket faaliyetinin başarıyla sürmesine ilişkin ekonomik beklentilerdir. Örneğin şirkete ait geminin kazanç sağlanarak işletilmesi, pay sahibinin ileride kâr payı alabilmesi açısından önemli bir etken olabilir.

Anonim şirketlerde şirketin uğradığı zararın pay sahibi nezdindeki etkisi şirket malvarlığındaki azalma sebebiyle payların değerinin düşmesinden ileri gelen yansıma zarar olarak değerlendirilmektedir³¹⁴. Örneğin bir anonim şirketin tek malvarlığının bir gemiden ibaret olması ve bu geminin hasara uğraması varsayımında geminin uğradığı zarar malik sıfatıyla şirkete aittir. Bu zarar pay sahiplerini ekonomik açıdan etkileyebilir.

³¹⁰ Ticaret şirketleri, TTK m. 124 kapsamında kollektif, komandit, anonim, limited ve kooperatif şirket şeklinde sayılmış bulunmaktadır.

³¹¹ Y. 11. HD, T. 04.04.2019, E. 2017/2384, K. 2019/2653; Y. 11. HD, T. 19.03.2018, E. 2016/9387, K. 2018/2071 “Tüzel kişiliklerde mal ayrılığı ilkesi geçerli olup, tüzel kişinin malvarlığı onun ortaklarının ve onun yönetiminde bulunan organları oluşturan kişilerin ve kardeş ortaklıkların malvarlığından bağımsız ve ayrıdır. Eğer kişilik ve mal varlığı ayrılığı ilkesi uygulanmıyorsa yani malvarlıkları birbirine karışmışsa ve bu durumdan 3. kişiler zarar görüyorsa, art niyetle ve hesabi davranışlarla sırf sorumluluktan kurtulmak amacıyla tüzel kişilik perdesi ardına sığınılmış ise bu durumda TMK’nin 2. maddesi gereği şahıs ve mal ayrılığı ilkesi istisnaen uygulanmamaktadır.” kararlarında bu durum ifade edilmektedir.

³¹² Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014), s. 280; Ali Paslı, *Anonim Ortaklık Kurumsal Yönetimi* (İstanbul: Çağa Hukuk Vakfı, 2005), s. 6.

³¹³ Mehmet Bahtiyar, *Ortaklıklar Hukuku* (İstanbul: Beta Basım Yayım, 2021), s. 283 vd.

³¹⁴ Aydın Alber Yüce ve Emre Köroğlu, “Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Hukuki Sorumluluğunda Yansıma Yoluyla Zarar”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, c. VIII, S. 2 (2022), s. 544.

Ancak bu kayıp pay sahipleri açısından kendi malvarlıklarında doğrudan bir zarar değil, meydana gelen zararın bir yansımasıdır.

Hukuka aykırı fiile maruz kalan kişinin yanında üçüncü bir kişinin de bu fiil sebebiyle uğradığı zarar, yansıma zarar olarak adlandırılmaktadır³¹⁵. Kural olarak yansıma yoluyla zarar gören üçüncü kişiler zararların tazminini talep edememektedir³¹⁶. Ancak kanunda açıkça belirtilen istisnai hâllerde tazmin söz konusu olabilmektedir³¹⁷. Bu istisnai hâller TBK m. 53/1 ve 56/2 kapsamında, ölüm ve ağır bedensel zararlara ilişkin olarak düzenlenmiştir.

Değinmek gerekir ki TTK m. 555/1 uyarınca şirketin uğradığı zararın tazmininin pay sahibi tarafından istenmesi mümkündür. Ancak pay sahipleri tazminatın ancak şirkete ödenmesini talep edebilmektedir. Görüldüğü üzere anılan hüküm ile de pay sahibinin zararının yansıma zarar olması sebebiyle tazminatın yalnızca şirkete ödenmesinin istenebileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla pay sahibinin kazanç beklentisi, şirketin ayrı bir tüzel kişiliği haiz bulunması ve şirket malvarlığında meydana gelen zararın yansıma zarar niteliğinde olması sebebiyle tekne ve makine sigortası kapsamında pay sahibi tarafından tazmin edilemez. Zira kâr beklentisinin sigortalananabilir menfaat teşkil edebileceği kabul edilen durumlar, bu tür kârların bir malvarlığı unsuruna sahip olma veya fiilen işletilmesine ilişkin olması ile sınırlıdır³¹⁸.

Ayrıca TTK m.1470 uyarınca sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi durumunda aksine bir sözleşme yoksa sigorta ilişkisi sona ermektedir. Bu kural sigorta edilen menfaatin kişiye özgü olduğunu vurgulamaktadır. Pay sahibi değişikliği ise geminin mülkiyetini etkilemediğinden poliçe bu değişiklikten etkilenmez. Bu durum poliçede esas alınan menfaatin pay sahipliğiyle bağlantılı olmadığından diğer bir göstergesidir.

İngiliz hukukunda *Macaura v. Northern Assurance Co.* davası ile pay sahibinin şirket malvarlığı üzerinde sigortalananabilir menfaatinin bulunmadığı görüşü benimsenmiştir. Bu görüşün dayanağı ise şirketin pay sahiplerinden bağımsız bir tüzel kişiliğe sahip olması ve İngiliz hukukunda sigortalananabilir menfaat kavramının dar yorumlanmasıdır. Bu

³¹⁵ Topuz, *Roma Borçlar Hukukunda Maddi Zarar*, s. 120.

³¹⁶ Yüce ve Köroğlu, “Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Hukuki Sorumluluğunda Yansıma Yoluyla Zarar,” s. 546.

³¹⁷ Mustafa Alper Gümüş, *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri* (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2021), s. 459.

³¹⁸ Birinci Bölüm: Sigortalananabilir Menfaat İlkesi, II. Sigortalananabilir Menfaat İlkesinin Genel Esasları, A. Tanımı ve Unsurları, 1. Zarar Sigortaları Bakımından, a. Mal Sigortaları Bakımından.

çerçevede sigortalının sigorta konusu mal üzerinde bir mülkiyet hakkına veya sözleşmeye dayanan bir talep hakkına sahip olması aranmaktadır³¹⁹.

Sigortalanabilir menfaatin günümüzde ticari gerçekliğe uygun şekilde daha esnek yorumlanmasına yönelik eğilimler, şirket pay sahiplerinin sigortalanabilir menfaatine ilişkin klasik içtihadi sınırların sorgulanmasına yol açmaktadır. Bu doğrultuda sigortalanabilir menfaatin dar yorumlanmasının sigortacılara haksız savunma imkânı tanıdığı başta Amerikan mahkemeleri olmak üzere çeşitli hukuk sistemlerinde kabul edilmektedir. Nitekim Amerikan Hukukunda sigorta ettirilen malvarlığı üzerinde doğrudan bir mülkiyet hakkı bulunması aranmamakta ve bunun yerine hissedarın şirketin tasfiyesi hâlinde elde edeceği pay veya kâra katılma hakkı gibi yasal dayanağı olan dolaylı beklentiler esas alınmaktadır³²⁰.

Benzer bir yaklaşım Kanada hukuku çerçevesinde *Constitution Insurance Company of Canada v. Kosmopoulos* kararında benimsenmiştir³²¹. Karara konu olan olayda Kosmopoulos, tek pay sahibi ve kurucusu olduğu şirketin malvarlığını kendi ad ve hesabına sigorta ettirmiştir. Rizikonun gerçekleşmesi üzerine sigortacı, şirket malvarlığı üzerinde Kosmopoulos'un sigortalanabilir menfaati bulunmadığını ileri sürerek tazminat ödemeyi reddetmiştir. Ancak mahkeme, hissedarın şirket faaliyetinden doğan ekonomik kayıplar açısından sigortalanabilir menfaat sahibi olabileceğini kabul ederek *Macaura* kararındaki katı yaklaşımı terk etmiştir.

Anılan kararda Wilson J., birçok Amerikan mahkemesinin sigortalanabilir menfaat şartını dar anlamda yorumlamaktan vazgeçtiğini ve bu yaklaşım değişikliğinin uygulamada bir soruna yol açmadığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte Wilson J., Kanada mahkemelerinde Lord Eldon ve Macaura kararlarıyla şekillenen dar yaklaşımın benimsenmesinin esasen politik gerekçelere dayandığını ifade ederek üç tespitte bulunmuştur³²²:

- Bunlardan ilki dar yorumun sigorta sözleşmesinin bahis sözleşmesine dönüşmesini engellemeye yönelik koruyucu etkiye sahip olduğudur. Wilson J.

³¹⁹ C. R. N. W., "Extent of Shareholders' Interests. *Macaura v. Northern Assurance Co., Ltd.* [1925] Appeal Cases (A.C.) 619," *The Cambridge Law Journal* 2, S. 3 (1926), s. 397.

³²⁰ *Seamen v. Enterprise F. & M. Insurance Co.* (1884), Federal Reporter 21, Circuit Court of Missouri, s. 778.

³²¹ *Kosmopoulos v. Constitution Insurance Co.* (1987), *Supreme Court Judgements (S.C.R.)* 1, s. 2-31.

³²² John Birds, "A Shareholder's Insurable Interest in His Company's Property", *Journal of Business Law* (1987), s. 309.

sigortalanabilir menfaat ilkesinin bu amaca yönelik etkisini kabul etmekle birlikte dar kapsamlı bir menfaat anlayışının bu amaca hizmet etmediğini, zira sigortalının maddi menfaatini ortaya koyabildiği her durumda bahis yasağının zaten kendiliğinden devre dışı kalacağını ifade etmiştir.

- İkinci olarak sigortalanabilir menfaat ilkesinin sigortalının zararı tam olarak karşılayacak bir tazminat elde etmesini sınırlamayı amaçladığına hizmet etmekle birlikte, ilkenin dar yorumlanması bu amaca doğrudan hizmet etmediği, aksine *Macaura* kararında olduğu gibi ilkenin dar yorumlanmasının gerçek bir kayba uğrayan kişinin tazminat elde etmesini engelleyebileceği öne sürülmüştür.
- Üçüncü ve son olarak sigortalanabilir menfaat ilkesinin sigorta konusu malın kasten yok edilmesini önleme işlevi incelenmiş ve dar anlamda sigortalanabilir menfaat sahibi olan bir kişinin malı yok etme olasılığı açısından geniş anlamda menfaat sahibi olan bir kişiye kıyasla daha avantajlı bir konumda bulunabileceği belirtilmiştir. Özellikle bir pay sahibinin şirket malvarlığına ilişkin sigorta sözleşmesi akdetmesi hâlinde şirketin alacaklıları ya da diğer hissedarlar aleyhine bir haksız kazancın önlenmesini temin edecek hukuki düzenlemelerin mevcut olduğu belirtilmiştir.

Kararda sigortalanabilir menfaatin tespitinde esas alınan unsurlardan birinin “ahlaki kesinlik” olduğu görülmektedir. Nitekim Kosmopoulos’un konumunu şu şekilde değerlendirmiştir³²³:

“Bay Kosmopoulos şirketin tek hissedarı olarak işletmenin varlıklarıyla öylesine yakından ilişkili bir durumdaydı ki bu varlıklardan doğrudan fayda sağlama ve yok olmaları hâlinde zarar görme ihtimali taşıyordu. Yangın gerçekleşmemiş olsaydı bu varlıklardan yarar sağlama konusunda ahlaki kesinlik söz konusuydu. Bu nedenle sigorta poliçesini geçerli kılacak nitelikte bir sigortalanabilir menfaat mevcuttu ve Kosmopoulos bu menfaate dayanarak tazminat talebinde bulunma hakkına sahipti.”

³²³ Orijinal metin: “Mr. Kosmopoulos, as sole shareholder of the company, was so placed with respect to the assets of the business as to have benefit from their existence and prejudice from their destruction. He had a moral certainty of advantage or benefit from those assets but for the fire. He had, therefore, an insurable interest in them capable of supporting the insurance policy and is entitled to recover under it.”

2. Sınırlı Ayni Haklar

a. Gemi İpoteği

TTK m. 1014/1 uyarınca bir alacağın teminat altına alınması amacıyla gemi üzerinde ipotek kurulması mümkündür³²⁴. Gemi ipoteği, bir alacağın teminat altına alınabilmesi için sicile kayıtlı olan bir gemi ya da gemi payı üzerinde kurulan ve alacak ödenmediğinde üzerine ipotek konulan gemi ve gemi payının paraya çevrilmesi suretiyle alacağın tahsil olunabildiği bir sınırlı ayni hakka dair teminat sözleşmesi şeklinde tanımlanmaktadır³²⁵. Geminin tamamı yahut paylı mülkiyet hâlinde belirli bir payı üzerinde ipotek kurulabilir³²⁶.

TTK m. 1020 ile gemi ipoteğinin kapsamı düzenlenmiş olup buna göre gemi, gemi payı, bütünüleyici parça, eklenti, gemi yerine geçen satış veya kamulaştırma bedeli ve tazminat istemleri bu kapsamda yer almaktadır. Bununla birlikte TTK m. 1022/1 uyarınca gemi ipoteğinin kapsamına giren hususlara ilişkin malik menfaatinin sigorta ettirilmiş olması hâlinde ipotek sigorta tazminatını da kapsamaktadır³²⁷. Önemle belirtmek gerekir ki ipotek tescil edildikten sonra meydana gelen zararların giderilmesi amacıyla alınan sigorta tazminatı ipotek kapsamına girmektedir³²⁸. Ancak TTK m. 1321/2 donatana ödenecek sigorta tazminatının rehin kapsamında yer almadığını düzenlemektedir. Bu hüküm sayesinde geminin tam ziyaa uğraması hâlinde ipotekli alacaklı, gemi alacaklarından etkilenmeksizin sigorta tazminatını tahsil edebilme imkânına sahiptir³²⁹.

Sigorta tazminatı, gemi ipoteği ile güvence altına alınan en önemli unsurlardan biridir. Çünkü gemi hasar gördüğünde ipotekli alacaklı, alacağına ancak sigorta tazminatı ile

³²⁴ TTK m.1014/1: “Bir alacağı teminat altına almak için gemi üzerinde ipotek kurulabilir. Gemi ipoteği alacaklıya, alacağını, geminin bedelinden alma yetkisini verir. Gemi ipoteği alacaklıya, alacağını, gemi bedelinden alma yetkisini verir. Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehni sadece gemi ipoteği yolu ile sağlanır.”

³²⁵ Muhammet Haluk Nitelik, *Türk Hukukunda Gemi İpoteği* (İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2022) s. 25.

³²⁶ Zeynep Arslan, “Sigortacının Gemi İpoteği Alacaklısına Karşı Bildirim Yükümlülüğü”, *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. XXVIII, S. 1 (2024), s. 233.

³²⁷ TTK m. 1022/1: “Gemi ipoteğinin kapsamına giren hususlarla ilgili olarak malikin menfaatinin, malik veya onun lehine bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması hâlinde, ipotek, sigorta tazminatını da kapsar.”

³²⁸ Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 119.

³²⁹ Kerim Atamer, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri,” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu* (İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012), s. 65.

ulaşılabilecektir³³⁰. Gemi ipoteği, tekne sigortasından doğacak tazminatı kapsamına almak suretiyle ipotekli alacaklı bakımından güvence sağlar³³¹. Diğer bir deyişle gemi sahibi tekne sigortası yaptırdığında, ortaya çıkan tazminat gemi ipoteği kapsamında ipotek alacaklısının alacağını da karşılayacak şekilde güvence altına alınmaktadır.

İpotek alacaklısının menfaati, gemi üzerindeki sınırlı ayni hakkı ile kredi sözleşmesinden kaynaklanan teminat ilişkisine dayanmaktadır. Bu nedenle söz konusu menfaat gemi malikinin menfaatinden bağımsız bir sigortalanabilir menfaat teşkil etmektedir³³². Gemi maliki ve ipotek alacaklısının menfaatlerinin bağımsızlığının önemi yalnızca ipotek alacaklısı bakımından doğmaz. Zira bu bağımsızlığın bir sonucu olarak geminin tamamı üzerinde ipotek tesis edilmiş olsa dahi gemi malikinin gemi üzerinde sigortalanabilir menfaati devam etmektedir. Diğer bir deyişle ipotek nedeniyle gemi malikinin sigortalanabilir menfaatini ortadan kalkmaz³³³.

TTK m. 1024/1 ile ipotekli alacaklının menfaatlerini korumaya yönelik bir bildirim sistemi öngörülmüştür³³⁴. Bu düzenlemeye göre eğer ipotekli alacaklı, ipoteği sigortacıya bildirmişse ve sigorta primi süresinde ödenmemişse, ayrıca sigorta ettirene ödeme için bir süre tanınmışsa bu durumda sigortacı, söz konusu durumu gecikmeksizin ipotekli alacaklıya bildirmekle yükümlüdür. Hükmün ikinci fıkrası ile prim ödenmemesi sebebiyle sigorta sözleşmesinin feshi hâlinde de aynı hükmün geçerli olduğu düzenlenmektedir.

İngiliz hukukunda da gemi ipoteği ile sağlanan teminatın ipotek alacaklısı bakımından tek başına yeterli güvence teşkil etmediği ve bankalar gibi kredi kuruluşları ile bu alacakların desteklenmesi gerektiği ifade edilmektedir³³⁵. İngiliz hukukunda ipotek

³³⁰ Fevzi Topsoy, “Sigorta Primlerinin Zamanında Ödenmemesi ve Bu Nedenle Sigortacının, Gemi İpoteği Alacaklısına Karşı Tazminat Ödeme Borcundan Kurtulması”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı*, c. 1 (2015), s. 30.

³³¹ Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, s. 66.

³³² Gilman vd., *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*, s. 394.

³³³ İngiliz hukukunda bu durum 1906 tarihli MIA m. 14/1 ile açıkça düzenlenmiş bulunmaktadır. Anılan hükümde gemi malikinin, ipotekli gemi üzerinde mülkiyet hakkı sebebiyle sigortalanabilir menfaati haiz olduğu ifade edilmektedir (MIA m. 14/1: “Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.”).

³³⁴ Atamer, *Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri*, s. 78.

³³⁵ Ding, *Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance*, s. 73.

alacaklısının sigorta tazminatı talep etme hakkı iki ihtimal çerçevesinde değerlendirilmektedir. İlk ihtimalde, 1906 tarihli MIA m. 50/2 uyarınca ipotek alacaklısı ipotek verene halef olmaktadır³³⁶. Bu durumda sigortacı, gemi malikine karşı ileri sürebileceği tüm def'i ve itirazları ipotek alacaklısına karşı da ileri sürebilmektedir. Buna karşılık ipotek alacaklısının menfaatini kendi ad ve hesabına bir poliçe düzenleme suretiyle teminat altına alması hâlinde, ipotek veren ile alacaklının menfaatleri birbirinden bağımsız olarak değerlendirilmektedir. Bu durumda sigortacı, gemi malikine karşı ileri sürebileceği savunmaları ipotek alacaklısına karşı ileri süremez hâle gelmektedir³³⁷.

İpotek alacaklısının kendi ad ve hesabına bir poliçe düzenlemesi hâlinde sigorta tazminatının kapsamı, poliçede tanımlanan menfaate göre belirlenmektedir. 1906 tarihli MIA m. 14/2 uyarınca ipotek alacaklısı hem kendi menfaatini hem de diğer bir kişinin (örneğin gemi malikinin) menfaatini teminat altına alacak şekilde sigorta akdedebilir³³⁸. Bu hâlde geminin tam değeri üzerinden tazminat talep edilmesi mümkündür. Ancak bu takdirde kendi alacağını aşan tutarı menfaatini teminat altına aldığı diğer kişiye devretme yükümlülüğü doğmaktadır. Buna karşılık poliçede yalnızca ipotek alacaklısının menfaati teminat altına alınmışsa tazminat hakkı ipotek alacağı ile sınırlıdır ve aşan kısmın sigortacıya iadesi gerekmektedir³³⁹.

Gemi ipoteği bakımından ipotekli alacaklıların menfaatleri, uygulamada Enstitü İpotekli Alacaklıların Menfaati Klozları- Tekneler (*Institute Mortgagees' Interest Clauses Hulls-*

³³⁶ 1906 tarihli MIA m. 50/2: “Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.”

³³⁷ Söz konusu olayda davacı Small, borç verdiği kişinin gemideki hissesine ipotek koymuş ve bu menfaati sigorta yoluyla güvence altına almıştır. Ancak gemi, borçlunun kaptan sıfatıyla kasıtlı hareketi sonucu batırılmıştır. Mahkeme, ipotek alacaklısının, ipotek teminatına dayalı olarak kendi bağımsız menfaati çerçevesinde sigorta tazminatı talebinde bulunabileceğini kabul etmiştir. Bu kapsamda ipotek alacaklısının, geminin deniz tehlikeleri nedeniyle kaybı veya kaptanın kötü niyetli eylemi (*barratry*) sonucu uğradığı zarar için, doğrudan kendi adına sigorta tazminatı talep edebileceği sonucuna varılmıştır. (Small v. United Kingdom marine Mutual Insurance Association (1897), *Queen's Bench (Q.B.)* 2, S. 323.)

³³⁸ 1906 tarihli MIA m. 14/2: “A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.”

³³⁹ Small v. United Kingdom marine Mutual Insurance Association kararında sınırlı bir menfaate sahip bir kişinin, yalnızca kendi menfaatini teminat altına almak amacıyla sigorta yapabileceği gibi mal üzerinde menfaati bulunan diğer tüm kişilerin menfaatlerini de kapsayacak şekilde sigorta akdedebileceği ifade edilmiştir (Small v. United Kingdom marine Mutual Insurance Association (1897), s. 323).

IMIC), başlıklı özel klotlar aracılığıyla güvence altına alınmaktadır³⁴⁰. IMIC ipotek konusu menfaat zarara uğramasına rağmen sigortacının tazminatı ödememesi rizikosuna karşı teminat sağlamaktadır³⁴¹. IMIC m. 1.1 uyarınca ipotekli alacaklı, gemi üzerindeki ipotek ilişkisi sebebiyle sahip olduğu menfaate ilişkin sigorta poliçesi akdetmektedir. Bu klot ile ipotekli alacaklının gemi malikinden bağımsız menfaatinin açıkça tanındığı görülmektedir³⁴².

b. İntifa Hakkı

TTK m. 1059/1 uyarınca sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulması mümkündür. Anılan hükmün ikinci fıkrasında, taraflarca aksi kararlaştırılabilir olmakla birlikte intifa hakkının sahibine kurulduğu gemiden tam yararlanma yetkisini sağladığı düzenlenmektedir. TTK m. 1060/1 ise sicile kayıtlı gemi üzerindeki intifa hakkının TMK'nın taşınmaz mallara ilişkin intifa hükümlerine tabi olduğunu düzenlemektedir. TMK m. 815 uyarınca intifa hakkı sahibinin, yerel adetlere göre iyi bir yönetimin gereği olduğu takdirde malı sigorta ettirme yükümlülüğüne tabi kılınması mümkündür. Anılan hüküm uyarınca sigorta sözleşmesinin intifa hakkı sahibi tarafından kurulması hâlinde sigorta ettiren sıfatı bu kişiye ait olmakta ve prim borcunun ifası da yine intifa hakkı sahibinin yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmektedir.

Sigorta sözleşmesinin malik tarafından kurulması ve intifa hakkı daha sonra tesis edilmesi ihtimalinde ise intifa hakkı sahibi sözleşmeye taraf olmamakla birlikte sigorta menfaati dolayısıyla söz konusu teminattan yararlanabilmektedir³⁴³. Böyle bir durumda prim

³⁴⁰ Kerem Ertan, “Yeni Türk Hukuku’nda Tekne Sigortaları,” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu* (İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012), s. 12, 5 numaralı dipnot.

³⁴¹ Fehmi Ülgener, “Gemi İpotegi Alacaklısının Sigortalanabilir Menfaati” https://ulgener.com/dosya/23.Gemi_Ipotegi_Alacaklisinin_Sigortalanabilir_Menfaati.pdf (çevrimiçi), [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

³⁴² IMIC m. 1.1: “*This insurance will indemnify the Assured for loss resulting from loss of or damage to or liability of the Mortgaged Vessel which, in the absence of an insured peril set out in Clause 2.1 below, would prima facie be covered by the Owners' Policies and Club Entries, and not excluded therein, but in respect of which there is subsequent non-payment (or reduced payment which is approved in advance by the Underwriters hereon) by any of the Underwriters of Owners' Policies and Club Entries as a result of any insured peril, provided always that such insured peril occurs or exists without the privity of the Assured.*”

³⁴³ Atamer, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri,” s. 95.

ödemesine ilişkin yükümlülüğün kime ait olacağı ise taraflar arasındaki iç ilişki ile belirlenmektedir. Ancak sigortacı bakımından borçlu sözleşmeyi kuran gemi malikidir³⁴⁴.

TTK kapsamında intifa hakkı sahibinin sigorta tazminatından doğrudan yararlanabileceğine dair açık bir hüküm yer almamaktadır. Bu nedenle tamamlayıcı norm niteliğinde olmak üzere, sınırlı ayni haklara ilişkin düzenleme içeren TTK m. 1456 uygulama alanı bulmaktadır³⁴⁵. Anılan hüküm uyarınca sınırlı aynî hak ile takyit edilmiş bir malda, sigorta ettirenin malike ait menfaati sigortalamış olması hâlinde –ve kanunda aksine bir düzenleme bulunmadıkça– sınırlı aynî hak sahibinin hakkı sigorta tazminatı üzerinde de devam eder. Bu doğrultuda sigorta sözleşmesinin tarafı olmasa dahi, intifa hakkı sahibi söz konusu aynî hakkı dolayısıyla sigortalanabilir menfaatin korunmasından ve sigorta tazminatından doğrudan etkilenebilecek bir konumda bulunmaktadır.

B. Alacak Hakları Bakımından

1. Gemi Acentelik Sözleşmesi

Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin m. 4/1-e bendinde gemi acentesi şu şekilde tanımlanmaktadır:

*“Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleyen veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluş”*³⁴⁶.

Gemi acentesinin asıl borcunun müvekkili adına iş görmek olduğu ifade edilebilir³⁴⁷. Nitekim gemi acenteliği sözleşmesi ile müvekkil, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak kendisini ilgilendiren sözleşmelere aracılık edilmesini veya bu sözleşmelerin kendi adına akdedilmesini hedeflemektedir³⁴⁸. Müvekkilin asıl edimi ise ücret ödeme borcudur.

³⁴⁴ a.y.

³⁴⁵ a.g.e, s. 96.

³⁴⁶ Gemi acentesi Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna Göre Kullanılacak Yetkilere İlişkin Yönetmelik m. 4/1 b bendi ve Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ m. 4/1 ç bendi uyarınca da tanımlanmış bulunmaktadır.

³⁴⁷ Mustafa İsmail Kaya, *Acentelik Hukuku* (Ankara: Adalet Yayınevi, 2014), s. 95.

³⁴⁸ Kübra Var, *Gemi Acenteliği Sözleşmesi* (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015), s. 70.

Buna ek olarak gemi acentesinin üstlendiği iş nedeniyle yaptığı olağanüstü giderlerin ödenmesi ve faizlerin karşılanması da müvekkilin borçları arasında yer almaktadır³⁴⁹. Bu kapsamda TTK m. 1352/1-s ile acente ücreti deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Ayrıca bağımsız bir tacir yardımcısı sıfatı ile hareket eden gemi acenteleri, TTK m. 117 uyarınca yükümlülüklerini ifa etmek amacıyla yaptıkları olağanüstü giderlerin karşılanmasını talep etme hakkına sahiptir³⁵⁰.

Bununla birlikte gemi acentesinin deniz alacaklarından kaynaklanan haklarının sigortalanabilir menfaat teşkil ettiği söylenemeyecektir. Zira sigortalanabilir menfaatin varlığı için sigorta konusu üzerinde mevcut veya öngörülebilir nitelikte, ekonomik değeri haiz ve meşru ilişkiyi gerektirmektedir. Oysa gemi acentesinin yaptığı masraflardan doğan alacak hakkı bu niteliklere sahip doğrudan bir menfaat oluşturmadiğundan sigortalanabilir menfaat olarak değerlendirilemeyecektir.

İngiliz hukukunda ise bir gemi acentesinin, geminin ticari faaliyetlerine ilişkin yaptığı masraflardan dolayı doğan alacağı sebebiyle dava açma ve gemiyi haczettirme yetkisine sahip olması hâlinde bu acentenin gemi üzerinde sigortalanabilir menfaate sahip olduğu kabul edilmektedir. Nitekim *Moran, Galloway & Co. v. Uzielli* davasında yurt dışında yerleşik gemi malikinin Birleşik Krallık'taki temsilcisi sıfatıyla hareket eden acente, gemi için gerekli masrafları üstlenmiş ve bu suretle alacaklı konumuna gelmiştir³⁵¹. Gemi için Vancouver'dan Birleşik Krallık limanlarına yapılacak seferi kapsayan bir sigorta sözleşmesi düzenlenmiş ve sigorta bedeli söz konusu masrafları teminat altına alacak şekilde belirlenmiştir. Sefer sırasında ağır hava koşulları nedeniyle gemi tam ziyaa uğramıştır. Sigorta tazminatını talep eden acenteye karşı sigortacı, sigorta ettirenin gemi üzerinde herhangi bir menfaatinin bulunmadığını savunarak tazminat ödemeyi reddetmiştir. Ancak mahkeme acentenin alacağına dayanarak gemi üzerinde dava açma ve haciz hakkına sahip olduğunu, dolayısıyla bu hakların sigortalanabilir menfaat teşkil ettiğini kabul etmiştir.

³⁴⁹ a.g.t., s. 88.

³⁵⁰ Örneğin müvekkil tarafından geminin limanda bekleme süresince personeline ilave kumanya ve erzak temin edilmesi talep edilirse acente tarafından yapılan bu harcama olağanüstü gider olarak kabul edilir.

³⁵¹ *Moran, Galloway v Uzielli* (1905) 2 *King's Bench* 555.

2. Gemi Kira Sözleşmesi

Gemi kira sözleşmeleri TTK m. 1119 ilâ 1130 arasında düzenlenmiştir. TTK m. 1119/1 ile gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmaktadır. Bu sözleşmeler ile standart charter sözleşmesinin kısıtlamalarından sıyrılarak gemi üzerinde tam operasyonel kontrol sağlamak ve bunun yanı sıra mülkiyetin getirdiği yükümlülüklerden kaçınmak amaçlanmaktadır³⁵².

Gemi kira sözleşmeleri, çıplak gemi kira sözleşmesi (*bareboat charter*) ve donatılmış gemi kira sözleşmesi (*charter with demise*) olmak üzere iki türde akdedilebilmektedir³⁵³. TTK m. 1119/1 ile hükme bağlanmış olan çıplak gemi kira sözleşmesi geminin kiracıya donatılmaksızın teslim edildiği sözleşmelerdir³⁵⁴. Anılan hükmün ikinci fıkrasında ise donatılmış gemi kira sözleşmeleri düzenlenmekte olup bu sözleşmeler, geminin kiracıya donatılmış olarak kiracıya teslim edildiği gemi kira sözleşmeleridir³⁵⁵.

Çıplak gemi kira sözleşmelerinde gemi donatılmaksızın kiracıya teslim edildiği için geminin donatımı, bakım ve onarımı, sigortalanması, liman ve kanal ücretlerinin karşılanması, kaptan ve mürettebatın atanması gibi ticari ve operasyonel yönetimi kiracı tarafından üstlenilmektedir³⁵⁶. Kiracının üstlenmiş olduğu yönetim kapsamında yer alan geminin sigorta ettirilmesi yükümlülüğü TTK m. 1126 kapsamında düzenlenmektedir. Buna göre kiracı geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ile yükümlüdür³⁵⁷. Dolayısıyla sigorta sözleşmesinden doğan prim ödeme borcunun sahibi kiracıdır. Maddenin devamında ise poliçede kiraya verenin

³⁵² Evi Plomaritou, “A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter”, *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, S. 4 (2014), s. 318.

³⁵³ İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2023), s. 309.

³⁵⁴ TTK m. 1119/1: “Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.”

³⁵⁵ Yazıcıoğlu, s. 316; TTK m. 1119/2: “Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.”

³⁵⁶ Plomaritou, “A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations,” s. 317.

³⁵⁷ TTK m. 1126: “Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olacaksa onun lehine” yaptırılması zorunludur.”

ismen bildirilmesi ve sigortanın kimin olacaksa onun lehine yaptırılmasının zorunlu olduğu düzenlenmektedir.

Bu noktada belirtilmelidir ki TTK m. 1126’da geçen “kimin olacaksa onun lehine” ifadesi her ne kadar TTK m. 1454/3’te yer alan ve sigorta ettirenin kimin lehine sigorta yaptırdığını belirtmediğı durumları ifade eden teknik kavramla aynı terimleri kullansa da burada farklı bir anlam taşımaktadır. Zira 1126’da poliçede kiraya verenin ismen bildirilmesi de zorunlu kılınmış, böylece sigortanın gerçek menfaat sahibinin (malikin) lehine yapıldığı açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla bu hükümde kimin olacaksa onun lehine ifadesi belirsizliği değıl sigorta himayesinin malik lehine olduğunu vurgulamak amacıyla kullanılmakta olup, terimin teknik anlamıyla terminolojik bir tutarsızlık oluşturmaktadır.

Gemi kira sözleşmeleri kapsamında sigortalı sıfatını haiz olan gemi malikidir³⁵⁸. Kiracının sigorta ettiren, malikin ise sigortalı olduğu bu yapı, kimin olacaksa onun lehine sigorta ilişkisini oluşturur. Nitekim TTK m. 1126’nın ikinci cümlesinde kiraya verenin ismen bildirilmesinin ve sigortanın kimin olacaksa onun lehine yaptırılmasının zorunlu olduğu düzenlenmektedir. Böylece kiracı sigorta ettiren sıfatıyla sigorta sözleşmesi akdetse dahi sigorta koruması gemi maliki lehine tesis edilmiş olur. Bu zorunluluk sigorta sahibinin kim olduğunun saptanabilmesi ve sigorta güvencesinin o kişi lehine işletilebilmesinin sağlanması amacıyla öngörölmüştür. Zira aksi takdirde kiracı her türlü riziko bakımından sigortalı olarak gösterilebilmekte ve bu sebeple poliçe geçersiz hâle gelmektedir³⁵⁹.

Uygulamada gemi kira sözleşmeleri için sıklıkla Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (*International Maritime Council- BIMCO*) tarafından hazırlanan standart form sözleşmeler kullanıldığına değinilmesi faydalı olacaktır³⁶⁰. İlk olarak 1974 yılında BARECON A ve BARECON B şeklinde iki ayrı form hâlinde düzenlenen belgeler, 1989 yılında BARECON 89 adı altında birleştirilmiştir³⁶¹. 2001 yılında BARECON 2001 adlı form ile yenilenen form, nihayet 2017 yılında güncel ticari gelişmeler ışığında

³⁵⁸ Salih Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi* (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 2016), s. 177

³⁵⁹ Atamer, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri”, s. 53.

³⁶⁰ Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025), s. 180.

³⁶¹ Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi* (İstanbul: Der Kitabevi, 2017), s. 34.

BARECON 2017 adı altında yeniden düzenlenmiştir. BARECON 2017 standart sözleşmesi kapsamında TTK m. 1126 ile benzer bir düzenleme yer almaktadır. Nitekim BARECON 2017 17/b klozu ile sigorta ettirenin kiracı olması ve gemi malikinin menfaatinin sigorta poliçesinde güvence altına alınması gerektiği düzenlenmektedir³⁶².

İngiliz Hukukunda çıplak gemi kira sözleşmeleri kapsamında kiracının (*bareboat charterer*) gemi üzerinde tekne ve makine sigortası bakımından sigortalanabilir menfaate sahip olduğu kabul edilmektedir³⁶³. Zira gemi malikinin kira süresi boyunca geminin bakım ve onarım yükümlülüğünü kiracıya devretmesi, ayrıca sigorta ettirme yükümlülüğünün kiracıya ait olması, kiracının bu konulara ilişkin menfaatini doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla İngiliz Hukukunda da Türk Hukukunda olduğu gibi kiracının kira sözleşmesi uyarınca üstlendiği onarım ve sigorta yaptırma yükümlülükleri, kendisine gemi üzerinde sigortalanabilir bir menfaat kazandırmaktadır.

3. Gemi Finansal Kiralama Sözleşmeleri

Türk hukuk sistemine ilk kez 3226 sayılı mülga Finansal Kiralama Kanunu ile giren finansal kiralama sözleşmesi, günümüzde 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu (FFFK) ile düzenlenmektedir. Finansal kiralama sözleşmesi FFFK m. 18 ile şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Kiralayanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşme.”

Gemi finansal kiralama sözleşmesi ise finansal kiralayanın finansal kiracıya bir geminin finansal kiralmasını, buna karşılık finansal kiracının da finansal kiralayana finansal kira

³⁶² *Charterers to Insure* başlıklı BARECON 2017 17/b klozu: “(i) During the Charter Period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against hull and machinery, war, and protection and indemnity risks (and any risks against which it is compulsory to insure for the operation of the Vessel, including maintaining financial security in accordance with subclause 13(c) (Financial Security)). (ii) Such insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of the Owners and the Charterers and the mortgagee(s) (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. (iii) The Charterers shall upon the request of the Owners, provide information and promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to comply with the insurance provisions of the Financial Instrument.”

³⁶³ *Linelevel Ltd v. Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA, The Nore Challenger* (2005), Lloyd's Rep. 2, s. 534.

bedeli ödemeyi taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır³⁶⁴. Gemi finansal kiralama sözleşmelerinin tarafları finansal kiralayan ile finansal kiracıdır. FFFK m. 3/1-d uyarınca finansal kiralayan “*Katılım bankaları, kalkınma ve yatırım bankaları ile finansal kiralama şirketlerini*” ifade etmektedir. Finansal kiracı ise m. 3/1-e ile “*finansal kiralamayı kabul eden*” olarak ifade edilmiştir³⁶⁵.

FFFK m. 24/4 uyarınca kiralama konusu malın (geminin) sigorta ettirilmesi zorunlu olup malın kimin tarafından sigorta ettirileceğinin sözleşmede gösterilmesi gerekmektedir. Anılan fıkranın son cümlesinde sigorta primlerinin ise kiracı tarafından ödeneceği öngörülmektedir³⁶⁶. Kanun gerekçesinde kiralama konusu malın (geminin) kiralayan açısından teminat niteliği taşıdığı ve bu nedenle sigortalanmasının gerekli olduğu fakat maldan fiilen yararlanan tarafın kiracı olması nedeniyle prim ödeme yükümlülüğünün ona ait olmasının uygun görüldüğü ifade edilmektedir³⁶⁷. Dolayısıyla FFFK m. 24/4 ile sigorta ettirme yükümlülüğünün kime ait bulunduğuna ilişkin tereddüt bulunmamakla birlikte sigorta ettiren ve sigortalı sıfatlarını kimin haiz olacağının tespiti gerekmektedir. Zira sigorta ettiren belirli rizikolara karşı sigorta sözleşmesi yaptıran ve sözleşmeye göre prim ödemekle yükümlü olan gerçek ve tüzel kişidir³⁶⁸. Sigortalı ise bir sigorta sözleşmesi ile menfaatleri güvence altına alınan, sigortadan faydalanan kişidir³⁶⁹. Dolayısıyla finansal kiralama sözleşmesinde kiralayan tarafından sigorta sözleşmesinin akdedilmesinin kararlaştırılması hâlinde sigorta sözleşmesinin tarafı olan kiralayanın aynı zamanda prim

³⁶⁴ Özgenur Kara, *Deniz Ticareti Hukukunda Gemilerin Finansal Kiralanması* (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2019), s. 43.

³⁶⁵ Düzenlemenin yetersiz olduğu, zira, bir geminin finansal kiralamasını kabul edip etmemenin sözleşmedeki borcun ifası ile ilgili olduğu ve sözleşmenin ifa aşamasına geçmeden dahi tarafların birbirlerine uygun taahhütleri ile kurulabileceği ve bu andan itibaren taraf sıfatının kazanılabileceği yönündeki eleştiri için bkz.: Kara, a.g.t., s. 49.

³⁶⁶ 3226 sayılı mülga Finansal Kiralama Kanunu (FKK) döneminde sigorta yapma yükümlülüğünün kanun hükmü ile kiracıya bırakılmasına yönelik görüş için bkz.: İbrahim Ağsakal, “Finansal Kiralama Sözleşmesinde Sigorta Yükümlülüğü”, *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. XV, S. 1-2 (2011), s. 283.

³⁶⁷ FFFK m. 24/4 gerekçesi: “*Tarafların hak ve borçları finansal kiralama işlemlerinin özellikleri göz önünde bulundurularak düzenlenmiştir. Madde ile, kiracının malın ekonomik mülkiyetine sahip olarak bundan her türlü yararı elde etme yetkisini haiz kılınması sebebiyle, malın bütün onarım ve bakımının kendisine ait bulunması, öte yandan finansal kiralama şirketinin menfaati gereğince malı itinayla kullanması gerekli görülmüştür. Malın, finansal kiralama şirketi için teminat niteliğinde olması nedeniyle, teminat değerinin korunması amacıyla sigorta ettirilmesi zorunlu tutulmuş, sigortanın kimin tarafından sigorta ettirileceği hususu tarafların iradesine bırakılmış ve sigorta primlerinin kiracı tarafından ödeneceği öngörülmüştür.*”

³⁶⁸ Ayhan vd., *Sigorta Hukuku*, s. 166.

³⁶⁹ Kara, *Sigorta Hukuku*, s. 133.

borcunu da üstlenmesi beklenir. Ancak FFFK m.24/4 ile primin kiracı tarafından ödeneceğinin kararlaştırılması tarafların sigorta sözleşmesi kapsamındaki hukuki sıfatlarının nasıl belirleneceği sorusunu doğurmaktadır. Öğretide bir görüş böyle bir durumda sigorta sözleşmesini kurma yükümlülüğünün kiracıya ait olması ve bu yükümlülüğün kiralayanın önceden onayının alınması koşuluna bağlanması ile çözülmesi gerektiğini ileri sürmektedir³⁷⁰. Diğer bir görüşe göre FFFK m.24/4 ile prim ödeme yükümlülüğünün sigorta ettirene ait olduğu yönündeki temel kuralın değiştirildiğinin kabulü mümkün olmadığı için yalnızca finansal kiralama sözleşmesinin tarafları arasındaki ilişki bakımından hüküm doğuran bir düzenleme olarak değerlendirilmesi gerekmektedir³⁷¹.

Finansal kiralama sözleşmeleri kapsamında sözleşme süresince kiralanan malın kullanımından doğan her türlü yarar ile bakım ve sigorta gibi mali sorumluluklar kiracıya ait bulunmaktadır³⁷². Nitekim FFFK m. 22'nin gerekçesinde, finansal kiralama sözleşmelerinde, kiracının malın zilyetliğini ve ekonomik mülkiyetini elinde bulundurduğu, malın hukuken malikinin ise finansal kiralama şirketi olduğu ifade edilmektedir³⁷³. Bu noktada mülkiyetin ikiye ayrıldığından ziyade mülkiyet hakkından kaynaklanan menfaatin ayrıldığı ve menfaatlerden ilkinin doğrudan mülkiyet hakkından doğan menfaat, ikincisinin ise ekonomik etki nedeniyle meydana gelen diğer bir ekonomik menfaat olduğunun kabul edilmesi daha isabetli bir yaklaşım olacaktır.

³⁷⁰ Atamer, *Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri*,

³⁷¹ Ünan, “Kira veya Finansal Kiralama Konusu Gemilerle İlgili Tekne-Makine Sigortaları Çerçevesinde Hangi Çıkarların Temin Edildiği Üzerine Bazı Düşünceler”, s. 174.

³⁷² Finansal kiralama sözleşmeleri kapsamında kiracının borçlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz.: Murat Topuz, *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi* (Ankara: Seçkin Yayınları, 2023), s. 380-438.

³⁷³ FFFK m. 22 gerekçesi: “Madde ile; finansal kiralama sözleşmesinin şekli ve özel bir sicile tescili düzenlenmektedir. Finansal kiralama ilişkisinde, kiracı malın zilyetliğini ve ekonomik mülkiyetini elinde bulundurmakla birlikte, malın hukuken maliki finansal kiralama şirkettir. Sistemin düzenli işleyebilmesi için bu durumun sözleşme süresi içinde bozulmaması gerekmektedir. Türk Medenî Kanununda iyiniyetli üçüncü kişilerin malik olmayan kişiden mülkiyet veya diğer sınırlı ayni hakları kazanmaları mümkün kılınmıştır. Böylece, kiracıdan malın iyiniyetle iktisabı her zaman mümkün olabilecektir. Madde ile, taşınmaz malların taşınmazın bulunduğu tapu kütüğünün beyanlar hanesine, kendilerine mahsus özel sicili bulunan taşınır malların ise, bu malların kayıtlı oldukları sicile tescil veya şerh olunacağı ve özel sicili bulunmayan taşınır malların ise uygulamada ihtiyacı karşılamayan noterde tescil sisteminden vazgeçilerek, Finansal Kiralama Şirketleri Birliğince tutulacak özel sicile tescil edileceği hüküm altına alınmıştır. Finansal Kiralama Şirketleri Birliğince tutulacak özel sicilin herkese açık olduğu ve hiç kimsenin sicildeki bir kaydı bilmediğini ileri süremeyeceği hüküm altına alınarak iyiniyetli üçüncü kişilerin malik olmayan kişiden mülkiyet veya diğer sınırlı ayni hakları kazanmalarının engellenmesi hedeflenmiştir.”

Finansal kiralama sözleşmesi çerçevesinde yapılan sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan menfaatler arasında finansal kiralama şirketinin gemi üzerindeki mülkiyet hakkı, sigorta konusu malın zarara uğraması hâlinde kiracının malike karşı sorumluluğu ve kira konusu mala (gemiye) gelecek zararların mali yükü kiracıya ait bulunduğu için malın zarara uğramamasına ilişkin menfaati yer almaktadır³⁷⁴. Son olarak kiracının malın (geminin) zilyetliğini elinde bulundurmasından kaynaklanan ekonomik etki nedeniyle meydana gelen bir diğer ekonomik menfaati bulunduğu göz önünde bulundurulduğunda bu menfaatin de sigortalanabilir olduğunun kabulü gerekmektedir.

4. Gemi Yönetim Sözleşmesi

Günümüz deniz ticareti pratiğinde sıklıkla rastlanan sözleşme türlerinden biri olan gemi yönetim sözleşmesi (*ship management*), donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait bir veya birden fazla geminin ticari, teknik yahut diğer yönetsel unsurlarına³⁷⁵ ilişkin faaliyetlerin tamamının veya bir bölümünün yöneticiye devrini konu alan bir sözleşme türüdür³⁷⁶. Diğer bir deyişle gemi yönetimi sözleşmesi, donatan ile gemi yöneticisi arasında akdedilen ve yöneticinin bir ücret karşılığında sözleşme koşullarına uygun şekilde gemi ya da gemilerin kısmen ya da tamamen yönetilmesi kapsamında özenle iş görmeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanabilmektedir³⁷⁷. Donatanlar gemi yönetimi sözleşmeleri aracılığıyla geminin işletilmesini kendi organizasyonları dışında profesyonel bir kişiye devrederek bu kişinin gemi yönetimine ilişkin sahip olduğu bilgi ve tecrübeden (*know-how*) faydalanmayı ve bu suretle geminin etkin ve emniyetli şekilde yönetimini temin etmeyi amaçlamaktadırlar³⁷⁸.

Gemi yönetimi sözleşmesinin denizcilik pratiğinde giderek daha yaygın bir şekilde uygulanması, bu sözleşme tipinin yeknesak esaslara bağlanmasını ve standart bir metin hâline getirilmesini zorunlu kılmıştır³⁷⁹. Bu doğrultuda BIMCO (*The Baltic and*

³⁷⁴ Ünan, “Kira veya Finansal Kiralama Konusu Gemilerle İlgili Tekne-Makine Sigortaları,” s. 181.

³⁷⁵ Geminin teknik ve ticari yönetimine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz.: Zehra Şeker Ögüz, *Gemi Yönetimi Sözleşmesi* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013), s. 65-90.

³⁷⁶ Şeker Ögüz, *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, s. 8.

³⁷⁷ Serap Amasya, “Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği”, *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. II, S. 1 (2003), s. 171.

³⁷⁸ a.g.m., s. 165.

³⁷⁹ Aslıhan Kuyucu, “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri,” *İstanbul Hukuk Mecmuası*, c. LXXI, S. 2 (2013), s. 361.

International Maritime Council) tarafından gemi yönetimi sözleşmesine ilişkin ilk standart metin 1988 yılında “SHIPMAN” (Standart Ship Management Agreement) başlığıyla hazırlanarak uygulamaya sunulmuştur. Söz konusu metin 1998 ve 2009 yıllarında revizyona uğramış, nihayet 2024 yılında gözden geçirilerek “SHIPMAN 24” adıyla güncel hâlini almıştır.

SHIPMAN 24 standart sözleşmesinin 2. bölümünde yer alan m. 7 ile 4. bölümde düzenlenen m. 11, gemi yöneticisinin donatan adına sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğüne ilişkindir. Madde 7, gemi yöneticisinin donatan adına ve donatanın talimatlarına uygun hareket edilerek sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğüne işaret etmektedir³⁸⁰. Madde 11 ise yöneticinin sigorta poliçelerinin kapsamı ve içeriği bakımından yerine getirmesi gereken yükümlülükler dair daha ayrıntılı düzenlemeler içermektedir ve ilgili madde ile yöneticinin donatan adına yapılan sigorta sözleşmelerine ilişkin teminat kapsamını belirlemesi ve söz konusu teminatları içeren poliçeleri düzenlemesi öngörülmektedir³⁸¹. Dolayısıyla SHIPMAN 2024 hükümleri çerçevesinde

³⁸⁰ SHIPMAN 24 m. 7: “(only applicable if agreed according to Box 11). The Managers shall arrange insurances in accordance with Clause 11 (Insurance Policies), on such terms as the Owners shall have instructed or agreed, in particular regarding conditions, insured values, deductibles, franchises and limits of liability”

³⁸¹ SHIPMAN 24 m. 11: “The Owners shall procure, whether by instructing the Managers under Clause 7 (Insurance Arrangements) or otherwise, that throughout the period of this Agreement: (a) at the Owners’ expense, the Vessel is insured for not less than its sound market value or entered for its full gross tonnage, as the case may be, for: (i) hull and machinery marine risks (including but not limited to crew negligence) and excess liabilities; (ii) protection and indemnity risks (including but not limited to pollution risks, diversion expenses and, except to the extent insured separately by the Managers in accordance with subclause 5(b)(i), Crew Insurances); NOTE: If the Managers are not providing crew management services under subclause 5(a) (Crew Management) or have agreed not to provide Crew Insurances separately in accordance with subclause 5(b)(i), then such insurances must be included in the protection and indemnity risks cover for the Vessel (see subclause 11(a)(ii) above). (iii) war risks (including but not limited to piracy, blocking and trapping, protection and indemnity, terrorism and crew risks); and (iv) such optional insurances as may be agreed (such as kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (see Box 12). Subclauses 11(a)(i) through 11(a)(iv) all in accordance with the best practice of prudent owners of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations (“the Owners’ Insurances”); (b) all premiums and calls on the Owners’ Insurances are paid by their due date; (c) the Owners’ Insurances name the Managers and, subject to underwriters’ agreement, any third party designated by the Managers as a joint assured, with full cover. It is understood that in some cases, such as protection and indemnity, the normal terms for such cover may impose on the Managers and any such third party a liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners’ Insurances. If obtainable at no additional cost, however, the Owners shall procure such insurances on terms such that neither the Managers nor any such third party shall be under any liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners’ Insurances. In any event, on termination of this Agreement in accordance with Clause 30 (Duration of the Agreement) and Clause 31 (Termination), the Owners shall procure that the Managers and any third party designated by the Managers as joint assured shall cease to be joint assured and, if reasonably achievable, that they shall be released from any and all liability for premiums and calls that may arise in relation to the period of this Agreement; and (d) written evidence is provided, to the reasonable satisfaction of the Managers, of the Owners’ compliance with their obligations under this Clause 11 within a reasonable time of the

gemi yöneticisi, sigorta poliçelerinin düzenlenmesi, teminat kapsamlarının belirlenmesi ve tüm bu işlemlerin donatanın talimatlarına uygun biçimde gerçekleştirilmesi noktasında sözleşmesel sorumluluk altına girmektedir. Özellikle m. 11 yöneticinin donatan adına hem tekne ve makine sigortası hem de kulüp sigortası teminini sağlamaya yönelik açık bir yükümlülük üstlendiğini göstermektedir.

Gemi yönetim sözleşmesi çerçevesinde gemi yöneticisinin donatan adına tekne ve makine sigortası akdetme yükümlülüğü esasen donatanın gemi üzerindeki menfaatinin korunmasına hizmet etmektedir. Zira geminin yapısal bütünlüğü ile makine sistemlerinin güvence altına alınması amacıyla düzenlenen tekne ve makine sigortası, söz konusu taşıma aracını denizcilik faaliyetlerine özgü olağan rizikolara karşı korumakta ve bu sayede donatanın malvarlığı üzerinde doğan ekonomik değeri teminat altına almaktadır³⁸². Dolayısıyla sigortalananabilir menfaatin gemi üzerinde doğrudan hak sahibi olan donatana ait olduğu ve bu menfaatin donatan ile gemi arasında kurulan mülkiyet ilişkisi zemininde şekillendiği kabul edilmektedir³⁸³.

Bununla birlikte gemi yönetim sözleşmesi nedeniyle akdedilen tekne ve makine sigortası sözleşmeleri bakımından yalnızca donatanın sigortalananabilir menfaate sahip olduğunu ileri sürmek denizcilik faaliyetlerinin yapısı ile bağdaşmamaktadır. Çünkü anılan sözleşme uyarınca donatan, gemiye ilişkin ticari ve teknik yönetimi gemi yöneticisine devretmektedir. Yönetici ise söz konusu faaliyetin ifası kapsamında çeşitli ekonomik riskleri üstlenmektedir. Bu durum yöneticinin de gemiyle ilgili sigortalananabilir menfaate sahip olmasına yol açmaktadır.

İngiliz hukukunda da bu yönde bir yaklaşım benimsendiği görülmektedir. Nitekim *O’Kane v. Jones (The Martin P.)* uyuşmazlığında mahkeme, yöneticinin gemi üzerindeki menfaatini iki ayrı temele dayandırarak değerlendirmiştir³⁸⁴. İlk olarak yöneticinin üstlendiği yönetim hizmeti karşılığında sözleşmesel olarak hak kazandığı ücretin geminin zıyaı hâlinde doğrudan sona ereceği tespit edilmiş ve söz konusu ücret beklentisinin

commencement of the Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the Owners’ Insurances.”

³⁸² Gürses ve Hjalmarsson, “Marine Insurance,” s. 470.

³⁸³ Joseph Bockrath, “Insurable Interest in Maritime Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, c. VIII, s. 2 (1977), s. 253.

³⁸⁴ *O’Kane v Jones (The 'Mmiin P')* (2004) 1 *Lloyd's Rep.* 389.

ekonomik değer taşıyan bir menfaat oluşturduğu sonucuna ulaşılmıştır. İkinci olarak ise geminin kaybının yöneticinin ihmalden kaynaklanması durumunda yöneticinin gemi malikine karşı doğrudan sorumlu hâle geleceği ve bu sorumluluğun da ekonomik nitelikte bir risk teşkil ettiği vurgulanmıştır. Mahkeme her iki unsuru birlikte değerlendirdiğinde yöneticinin fiilen yönetmekte olduğu gemi üzerinde sigortalanabilir bir menfaate sahip olduğunu ve bu menfaat çerçevesinde ilgili sigorta sözleşmesinden doğan hakları ileri sürebileceğini kabul etmiştir.

Yapılan açıklamalar çerçevesinde gemi yönetim kapsamında sigorta yükümlülüğünün donatan adına yerine getirilmesinin klasik anlamda vekâlet ilişkisinin ötesine geçerek yöneticinin kendi ekonomik menfaatiyle de iç içe geçmiş bir yapıya büründüğü görülmektedir. Zira yönetici deniz ticaretine konu olan gemiyle ilgili birtakım sorumlulukların doğrudan muhatabı hâline gelmektedir. Bu durum sigortalanabilir menfaatin mülkiyet veya zilyetlik yanında ekonomik risklerden de kaynaklanabilmesi kabulüne dayanmaktadır. Dolayısıyla yöneticinin sigorta sözleşmesinde yer alma hakkı, temsil yetkisinden ibaret bir teknik işlev olmaktan çıkarak sözleşmeye taraf olmasa dahi menfaat sahibi sıfatını haiz olmasını mümkün kılan bağımsız bir hukuki statüye dönüşmektedir.

IV. YÜK SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT

Deniz ticareti kapsamında akdedilen bir satış sözleşmesi, işin doğası gereği taşıma sözleşmesi veya sözleşmeleri ile sigorta sözleşmesi akdedilmesini gerektirdiğinden taşıma faaliyetlerinde üçlü bir hukuki yapı karşımıza çıkmaktadır³⁸⁵. Taşıma faaliyetinin temelinde bir satış sözleşmesinin bulunması hâlinde, özellikle bu sözleşmede yer alan hükümlerin sigorta yükümlülüğünün ve buna bağlı olarak sigortalanabilir menfaatin kime ait olduğunun tespiti bakımından belirleyici bir rol oynadığı görülmektedir.

Yük sigortaları açısından sigortanın konusunu yük oluştururken, sigortalanabilir menfaat ise sigorta ettirenin bu yük ile olan ilgisidir. Yükle ilgisi bulunan gönderici, gönderilen, taşıyan ve taşıma işleri komisyoncusu gibi kişiler menfaat sahibi olarak

³⁸⁵ Nitekim Bunlardan ilki, malların taşınması amacıyla taşıyan ile akdedilen ve konişmento düzenlenmesiyle sonuçlanan navlun sözleşmesidir. Diğeri ise sigorta sözleşmesidir (McGuffie, *CIF Mukaveleler*, s. 9).

değerlendirilebilir. Dolayısıyla sigortalanan menfaatin belirlenebilmesi bu kişilerle yük arasındaki ilişkinin ortaya konmasını zorunlu kılmaktadır. Bu kapsamda yük sigortalarında sigortalananabilir menfaatin tespiti bakımından iki temel mesele ön plana çıkmaktadır. Bunlardan ilki söz konusu üçlü sözleşme yapısının ve ilgili hükümlerin incelenmesi gerekliliği, ikincisi ise menfaat sahiplerinin yük ile olan bağlantısının değerlendirilmesidir. Bu sebeple çalışmanın devamında öncelikle satış sözleşmesinde yer alan hükümlerin sigortalananabilir menfaat üzerindeki etkisi ele alınacaktır. Ardından uygulamada sıklıkla sigortalananabilir menfaati haiz olduğu tespit edilen aktörler incelenecektir.

İncelemeye geçilmeden önce ifade edilmelidir ki taşıma hâlindeki malların nakliye süreci devam ederken kolaylıkla el değiştirebilmesi, yük sigortalarında sigortalananabilir menfaat bakımından önem arz etmektedir. Nitekim sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi hâlinde uygulanacak kurallar TTK m. 1470 ile düzenlenmektedir. İlgili hüküm uyarınca aksine bir anlaşma bulunmadıkça sigorta ettirenin değişmesi hâlinde sözleşme sona ermektedir. Bu sebeple sözleşme süresince menfaatin el değiştirmesi olasılığına karşı yük sigorta poliçelerine bu hususa ilişkin açık bir kayıt konulması uygulama açısından önem taşımaktadır³⁸⁶. Aksi takdirde tarafların her ikisinin de menfaatlerinin sigorta koruması altına alınması, gönderilenin/alıcının kendi ad ve hesabına ayrı bir yük sigortası akdetmesi hâlinde mümkün olacak, aynı yüke ilişkin iki ayrı yük sigorta sözleşmesinin akdedilmesi pratik olmayan ve maliyetli bir sonuç doğuracaktır³⁸⁷.

Son olarak TTK m. 1454 uyarınca bir başkasına ait menfaat üzerinde sigorta sözleşmesi kurulabilmesi yük sigortalarında üçüncü kişiye ait menfaatin sigorta ettirilmesi hâlinin ayrıca incelenmesini gerektirmektedir³⁸⁸. Anılan hükümler özellikle denizaşırı satış sözleşmelerinde sıklıkla karşılaşılan CIF sözleşmeleri bakımından özel bir anlam taşımaktadır. Zira bu tür satımlarda taşıma süresince mülkiyetin kime geçeceği her zaman

³⁸⁶ Şeker Ögüz, Yeni Türk Ticareti Kanunu'nda Yük Sigortaları, s. 119.

³⁸⁷ a.y.

³⁸⁸ TTK m. 1454/1: “Sigorta ettiren, üçüncü bir kişinin menfaatini, onun adını belirterek veya belirtmeyerek, sigorta ettirebilir. Sigorta sözleşmesinden doğan haklar sigortalıya aittir. Sigortalı, aksine sözleşme yoksa, sigorta tazminatının ödenmesini sigortacıdan isteyebilir ve onu dava edebilir.”; TTK m. 1454/3: “Sözleşmede, sigortanın kimin menfaati için yaptırıldığı açık da bırakılabilir. “Kimin olacaksa onun lehine” yapılan böyle bir sigortanın, üçüncü kişi lehine yaptırıldığı anlaşılırsa, ikinci fıkra hükmü uygulanır.”

öngörülemediğinden poliçeye kimin olacaksa onun hesabına kaydının konulması, sözleşmenin etkinliği bakımından bir gereklilik hâlini almaktadır³⁸⁹.

A. INCOTERMS Kurallarının Sigortalanabilir Menfaat Üzerindeki Etkisi

Yukarıda ifade edildiği üzere INCOTERMS kuralları, denizaşırı satış sözleşmelerinde sözleşme hükümlerinin belirlenmesine pratik bir katkı sunmaktadır ve INCOTERMS kuralları aracılığı ile belirlenebilen en önemli hususlardan biri de sigorta yükümlülüğünün hangi tarafa ait olacağıdır³⁹⁰. Bu yönüyle INCOTERMS kuralları sigortalanabilir menfaat ilkesinin uygulama alanını da doğrudan etkilemektedir. Diğer bir deyişle satış sözleşmesinde INCOTERMS'e yer verilmiş olması, taraflar arasında hasarın geçişinin belirlenmesi gibi birçok hususu aydınlattığı için menfaat sahibinin doğru belirlenebilmesi bakımından önem arz etmektedir.

INCOTERMS kuralları teslim şekline bağlı olarak tarafların bazı hak ve borçlarını düzenlemekte ve bu kapsamda sigorta yükümlülüğünün hangi tarafa ait olduğunu belirlemektedir³⁹¹. Örneğin EXW (*Ex Works*, işyerinde) teslim şeklinde satıcı, malları kendi tesislerinde ya da açıkça belirtilen başka bir konumda (örneğin fabrika, depo gibi) alıcının kullanımına sunarak yükümlülüğünü yerine getirmektedir. Alıcı ise malları teslim alarak nihai varış noktasına kadar tüm masraf ve riskleri üstlenmektedir. Bu bağlamda sigorta yaptırma yükümlülüğü de alıcıya ait olduğu için yük sigortası sözleşmesinde sigorta ettiren sıfatı alıcıya aittir³⁹².

FCA (*Free Carrier*, taşıyıcıya masrafsız) teslim şeklinde ise satıcının malları kendi işyerinde veya belirlenen bir başka noktada alıcı tarafından belirlenen taşıyıcıya ya da bir başka kişiye teslim etmesi öngörülmektedir. Gümrük çıkış işlemleri ve ihracata ilişkin masraflar satıcı tarafından üstlenilmektedir. Bu teslim şeklinde satıcının malların taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesi yapma yükümlülüğü bulunmadığından malların sigortalanması da satıcının sorumluluğu altında değildir³⁹³. Dolayısıyla bu teslim şeklinde

³⁸⁹ Şeker, *Deniz Yolu Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*, s. 95.

³⁹⁰ Bkz.: İkinci Bölüm: Deniz Sigortaları, III. Türleri, B. Yük Sigortası, 3. Tarafları.

³⁹¹ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 92.

³⁹² Çalışkan, "2020 INCOTERMS," s. 242.

³⁹³ a.g.m., s. 243.

sigorta yaptırma yükümlülüğü alıcının sorumluluğunda olup sigorta ettiren sıfatı da alıcıya aittir.

C grubu teslim şekillerinden olan ve genellikle karma taşımacılıkta kullanılan CPT (*Carriage Paid to*, taşıma ödenmiş olarak) teslim şekline bakıldığında, satıcının malları önceden kararlaştırılmış bir noktada taraflarca belirlenen bir kişiye ya da satıcının seçtiği bir taşıyıcıya teslim etmesi gerekmektedir ve satıcı malların belirlenen varış yerine ulaştırılması için gerekli taşıma sözleşmesini yapmak ve bu taşıma işlemiyle ilgili masrafları üstlenmekle yükümlüdür³⁹⁴. Bu nedenle satış sözleşmesinde CPT teslim şeklinin benimsenmesi hâlinde satıcının yük sigortası yaptırma yükümlülüğü bulunmamaktadır³⁹⁵. Bu hâlde sigorta ettiren sıfatı alıcıya aittir. Diğer bir C grubu teslim şekli olan CIP (*Carriage and Insurance Paid to*, taşıma ve sigorta ödenmiş olarak) teslim şeklinin CPT teslim şekline tek farkı satıcıya yük sigortası akdetme yükümlülüğü yüklemesidir³⁹⁶. Ancak bu sigorta sözleşmesinde sigorta ettiren sıfatı satıcıya aitken sigortalanabilir menfaat sahibi olarak sigortalı sıfatı alıcıya aittir.

INCOTERMS 2020'ye göre CIF (masraflar, sigorta ve navlun) teslim şekli çerçevesinde satıcının sorumlulukları malları gemide teslim etmek ya da teslim edilmiş malların temin edilmesini sağlamak, malların belirlenen varış limanına taşınması için taşıma sözleşmesini yapmak ve bu taşıma masraflarını üstlenmek ile malların taşıma sürecinde hasar görmesi ya da kaybolması riskine karşı bir sigorta sözleşmesi düzenlemektir³⁹⁷. Dolayısıyla CIF teslim şeklinin benimsenmesi hâlinde sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğü altında bulunan satıcının sigortalanabilir menfaati bulunmaktadır. Zira CIF teslim şeklinde riziko, malların gemiye yüklenmesiyle birlikte alıcıya geçtiğinden, satıcının sigortalanabilir menfaati yalnızca teslim öncesi döneme özgü olarak doğmakta ve bu safhayla sınırlı kalmaktadır.

DAP (*Delivered at Place*, belirlenen yerde), DDP (*Delivered Duty Paid*, gümrük resmi ödenmiş olarak), DPU (*Delivered at Place Unloaded*, boşaltılma yerinde), FAS (*Free Alongside Ship*, gemi doğrultusunda masrafsız), FOB (*Free on Board*, gemide masrafsız)

³⁹⁴ Sevinç Kuyucu, INCOTERMS, s. 136-137.

³⁹⁵ Çalışkan, “2020 INCOTERMS,” s. 244.

³⁹⁶ Sevinç Kuyucu, INCOTERMS, s. 142.

³⁹⁷ Erdem, *SİF Satışlar*, s. 12.

ve CFR (*Cost and Freight*, masraflar ve navlun) teslim şekillerinde ise sigorta yaptırma yükümlülüğünün kime ait olduğu açıkça belirtilmemiştir. Bu nedenle bu tür teslim şekillerinin sözleşmede yer alması durumunda sigorta sözleşmesinin taraflarının belirlenmesi için ilgili satım sözleşmesinin detaylı olarak incelenmesi gerekmektedir³⁹⁸.

Sonuç olarak yük sigortası sözleşmelerinde sigorta ettirenin kim olacağı sorusunun cevabı, sigorta sözleşmesinin çıkış noktasını teşkil eden satış sözleşmesinde yer alan teslim şeklinde aranmalıdır. Satış sözleşmesinde EXW, FCA ve CPT teslim şekillerinin benimsenmesi hâlinde sigorta ettiren alıcı; CIP ve CIF teslim şekillerinin benimsenmesi hâlinde ise satıcıdır. DAP, DDP, DPU, FAS, FOB ve CFR teslim şekillerinin belirlenmiş olması hâlinde ise sigorta yükümlülüğünün kime ait olduğu bu INCOTERMS'ler kapsamında düzenlenmiş olmadığından satış sözleşmesinin incelenmesi gerekmektedir.

B. Yük Sigortalarında Sigortalanabilir Menfaat Sahipleri

1. Gönderici ve Satıcı

Yük satıcısının sigortalanabilir menfaati, gemi malikine kıyasla daha belirsiz bir görünüm sergilemektedir³⁹⁹. Zira satıcı yükün hasar veya zıya uğraması rizikosuna karşı sigorta teminatı ile korunma isteği taşısa da bu rizikonun hangi ana kadar kendisine ait olacağı çoğu zaman satış sözleşmesinde yer alan hükümlere ve bu sözleşmede öngörülen INCOTERMS kurallarına göre belirlenmektedir.

Taşıma hâlindeki malın zıya veya hasara uğrama riski, taşıma yöntemine ve sözleşme hükümlerine bağlı olarak taşımanın belirli bir aşamasında bir kişiden (örneğin satıcıdan) diğerine (örneğin alıcıya) geçmektedir. Bu geçiş aynı zamanda sigortalanabilir menfaatin de bir kişiden diğerine intikal etmesine sebebiyet vermektedir. Satış sözleşmesine eklenen klotların tarafların sigortalanabilir menfaatine nasıl etki ettiğinin bir örnek üzerinden açıklanması meselenin kavramsal çerçevesini belirginleştirmek açısından faydalı olacaktır. Bu amaçla denizaşırı satış sözleşmelerinde sıklıkla kullanılan CIF teslim şekli ile ele alınabilir⁴⁰⁰.

³⁹⁸ Cüneyt Süzel, *Taşıtan ve Yükleten*, s. 104.

³⁹⁹ Bockrath, “Insurable Interest in Maritime Law,” s. 250

⁴⁰⁰ CIF ve FOB sözleşmelerinin en yaygın kullanıma sahip iki standart form olduğuna ve farklarına ilişkin bkz.: Ahmet Gelgeç, *Allocation of Liability for Dangerous Goods under International Trade Law: CIF and FOB Contracts* (Oxford: Hart Publishing, 2024), s. 64 vd.

CIF satışlarda satıcının yükümlülükleri malın sevk edilmesi, taşıma ve sigorta sözleşmelerinin kurulması⁴⁰¹ ve ilgili belgelerin alıcıya tesliminden ibarettir⁴⁰². Buna karşılık alıcının yükümlülükleri ise satış bedelinin ödenmesi ve ithalat işlemlerinin yerine getirilmesi şekilde tezahür etmektedir⁴⁰³.

CIF teslim şeklinde teslim, malların belirlenen yükleme limanında gemiye yüklenmesiyle gerçekleşmekte olup satıcının ifası bu teslimi tevsik eden taşıma belgelerinin (*shipping documents*) alıcıya ibrazıyla tamamlanmaktadır⁴⁰⁴. Bu doğrultuda yükün gemiye yüklenmiş olması teslim anlamına gelmemektedir ve satıcı belgeler alıcıya devredilinceye kadar malın mülkiyete sahip olmaya devam edebilmektedir⁴⁰⁵. Ayrıca CIF sözleşmelerde sıklıkla mallar ayırt edilmemiş (*unascertained*) hâlde bulunmaktadır ve bu hâllerde satıcı tarife uygun mallar arasından herhangi bir kısmı ifa konusu edim olarak seçmekte serbesttir⁴⁰⁶. Nitekim İngiliz hukukunda ayırt edilmemiş malların satışına ilişkin bir sözleşme mevcut olduğu takdirde bu malların ayırt edilmediği sürece mülkiyetin alıcıya geçmeyeceği düzenlenmektedir⁴⁰⁷. Bu itibarla CIF satışlarda hasar rizikosunun geçişi ile mülkiyetin devri birbirinden bağımsızdır. Nitekim rizikonun geçişi mülkiyetin devrinden önce gerçekleşmiş olabilmektedir. Açıklanan durumda CIF satış sözleşmeleri çerçevesinde menfaatin mülkiyet olmaksızın da doğabildiği, diğer bir deyişe bu tür sözleşmelerde sigortalanabilir menfaatin kaynağının mülkiyet hakkı olmadığı görülmektedir. CIF satış sözleşmelerinde sigortalanabilir menfaat, yük üzerinde taraflar arasında kurulan sözleşmesel ilişki ve özellikle rizikonun devri esasına dayanmaktadır.

CIF satışlarda tarafların sigortalanabilir menfaatlerini bir uyumsuzluk çerçevesinde açıklamak yerinde olacaktır. Bu bağlamda ABD’de görülen *Kaliman v. Liberty Mutual Ins. Co.* (1962) davası örnek teşkil etmektedir⁴⁰⁸. Anılan dava yükleyicinin taşıma

⁴⁰¹ Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (İstanbul: Alkım Yayınları, 1998), s. 353.

⁴⁰² a.y.

⁴⁰³ Erdem, *SİF Satışlar*, s. 12.

⁴⁰⁴ McGuffie, *CIF Mukaveleler*, s. 9.

⁴⁰⁵ McGuffie, *CIF Mukaveleler*, s. 144.

⁴⁰⁶ a.g.e., s. 145.

⁴⁰⁷ Sale of Goods Act m. 16: “Ayırt edilmemiş malların satışına dair bir mukavele bulunduğu takdirde mallar üzerindeki mülkiyet bu mallar ayırt edilinceye kadar hiçbir şekilde alıcıya geçmez.” (a.y.)

⁴⁰⁸ Kaliman v. Liberty Mutual Ins. Co. (1962) kararı için bkz.: [https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/300/547/346349/#:~:text=in%20plaintiffs,by%20Kalimko%2C%20and%20not%20reassigned%20\(çevrimiçi\),\[Erişim Tarihi: 08.08.2025\]](https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/300/547/346349/#:~:text=in%20plaintiffs,by%20Kalimko%2C%20and%20not%20reassigned%20(çevrimiçi),[Erişim Tarihi: 08.08.2025]).

sırasında çalınan malları nedeniyle uğradığı zararın tazminine ilişkindir. Satış sözleşmesinde CIF teslim şekli kararlaştırılmış olduğundan davalı sigorta şirketi, davacının poliçeye konu mallar üzerinde sigortalanabilir bir menfaate sahip olmadığını ileri sürmüştür. İlk derece mahkemesi ise malların taşıyıcıya teslimiyle birlikte zarara ilişkin sorumluluğun davacıdan çıktığına ve bu aşamada davacının yalnızca şekli mülkiyete sahip olmasının sigortalanabilir menfaat oluşturmadığına hükmetmiştir. Ancak temyiz mercii poliçelerin hâlen davacı adına düzenlendiği ve malların tasarruf hakkının henüz tamamen devredilmediği aşamada zararın meydana geldiği ve dolayısıyla davacının en azından yolda durdurma (*stoppage in transit*)

Öte yandan yine ABD mahkemelerinde görülen bir diğer uyuşmazlık olan *York-Shipley, Inc. v. Atlantic Mutual Ins. Co.* davasında ise göndericinin sigortalanabilir menfaate sahip olmadığına hükmedilmiştir⁴⁰⁹. Dava konusu uyuşmazlıkta Miami'den Guatemala'ya sevk edilen iki kazan, CIF teslim şekliyle gönderilmiştir ve davacıya belirli sevkiyatlar için özel poliçeler düzenleme yetkisi tanınmıştır. Davacı bu yetki doğrultusunda kazanlara ilişkin özel bir poliçe düzenleyerek poliçeyi navlun senediyle birlikte alıcıya göndermiştir. Mahkeme CIF uyarınca malların taşıyıcıya teslimiyle birlikte mülkiyetin alıcıya geçtiği ve bu nedenle satıcının artık herhangi bir sigortalanabilir menfaate sahip olmadığını belirtmiştir. Dava neticesinde CIF satışlar çerçevesinde aksi kararlaştırılmadıkça alıcının ödeme yükümlülüğünün gerekli belgelerin sunulmasıyla doğduğu ve satıcının teslim borcunun mal değil belge sunumu ile ifa edileceğinden satıcının, sevkiyat gerçekleşikten sonra yalnızca teminatsız bir alacaklı sıfatı taşıdığına hükmedilmiştir.

Kaliman ve *York-Shipley* kararları birbirine zıt gibi görünse de her iki kararda da zarara ilişkin sorumluluğun alıcıya geçmesinin ancak satıcının belgeleri usulüne uygun şekilde devretmesi hâlinde mümkün olabildiği kabul edilmektedir. Bu bağlamda sevkiyatın durdurulması hakkına (*stoppage in transit*) yapılan atıfların tali nitelikte olması sebebiyle bu gerekçeye sınırlı bir değer atfedilmesi gerektiği ifade edilmelidir.

Sonuç olarak CIF şartlarına tâbi bir navlun sözleşmesi kapsamında hareket eden satıcının yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiği hâllerde, alıcı adına sigorta yaptıran bir

⁴⁰⁹ York-Shipley, Inc. v. Atlantic Mutual Ins. Co. (1973) kararı için bkz.: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/474/8/124818/> (çevrimiçi), [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

temsilci sıfatıyla hareket ettiği ve bu nedenle satışa konu mallar üzerinde kendi adına sigortalanabilir bir menfaate sahip olmadığı genel kabul görmektedir⁴¹⁰.

Son olarak satış bedelinin ödenmemesi hususunda değinmek faydalı olacaktır. Satış bedelinin ödenmemesi her ne kadar satış sözleşmesinin ihlali anlamına gelse de satıcıya yük sigortası kapsamında teminat altına alınabilecek bir menfaat sağlamaz ve satış bedeline ilişkin menfaat ancak alacak sigortası yoluyla güvence altına alınabilir⁴¹¹.

2. Gönderilen ve Alıcı

Gönderilen/alıcı bakımından yük sigortasının sağladığı güvence özellikle rizikonun kendisine geçtiği andan itibaren önem kazanmaktadır. Zira satış sözleşmesinde hasar ya da zıyân hangi anda alıcıya geçeceği kararlaştırılmış ise alıcının yük üzerindeki sigortalanabilir menfaati o anda doğmaktadır. Bununla birlikte alıcının hasar ya da zıya henüz kendisine geçmemiş olsa dahi, beklenen menfaati nedeniyle sigortalanabilir menfaati bulunduğunu söylemek mümkündür (sözleşmeye dayalı beklenti olduğu vurgulanmalı). Ancak bu noktada göz önünde bulundurulması gereken husus, yük taşımalarının belirli bir aşamasında yükün zıya uğraması riskinin alıcıya geçişi ile satıcının sahip olduğu sigortalanabilir menfaatin alıcıya geçmesi ve alıcının yükün salimen varmasını arzulamasından ve bu beklentisinden doğan sigortalanabilir menfaatinin farklı olduğudur.

Deniz yoluyla sevk edilen malların alıcısının söz konusu mallar üzerindeki hukuki durumu büyük ölçüde konişmento hükümlerine bağlı olarak değişiklik arz edebilmekle birlikte, uygulamada alıcının bu mallar üzerindeki menfaati çoğu zaman bir sözleşmeye dayanan beklenti niteliğindedir⁴¹². Aynı şekilde yükleme henüz yapılmamış olsa dahi sevkîyata hazır malları satın alan ve bu malları kâr elde etmek amacıyla satmayı taahhüt eden kişi kâr beklentisine dayalı olarak sigorta yaptırabilir⁴¹³.

Yük sigortaları bakımından alıcının sigortalanabilir menfaatinin ise denizaşırı satış sözleşmelerinde sıklıkla kullanılan bir diğer teslim şekli olan FOB üzerinden

⁴¹⁰ Arnold- Dwyer, *Insurable Interest and the Law*, s. 251

⁴¹¹ Aslıhan Sevinç Kuyucu, “CIF Satışlarda Kurulacak Sigorta Sözleşmesi ve Satış Bedelinin Ödenmemesinin Sigorta Konusu Menfaat Bakımından Değerlendirilmesi”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. XI, S. 2 (2020), s. 737.

⁴¹² Bockrath, “Insurable Interest in Maritime Law,” s. 251.

⁴¹³ a.y.

somutlaştırılması mümkündür. Ancak bu noktada inceleme konusunun FOB türlerinden “çıplak FOB (*bare FOB*)” ile sınırlı tutulacağını ifade etmek faydalı olacaktır⁴¹⁴. Nitekim FOB teslim şeklinde alıcı satış konusu malın gemi küpeştesinden geçmesi (teslimin tamamlanması) anından itibaren sigortalanabilir menfaati haizdir. Zira bu noktada alıcı yalnızca hasar riskini değil, mülkiyeti de devralmış kabul edilmektedir. Teslimin gerçekleştiği anda alıcı, konişmentonun satıcı emrine düzenlenmiş olması ve mal bedelinin henüz kesin olarak belirlenmemiş bulunması hâlinde dahi, rizikonun kendisine geçmiş olması sebebiyle sigortalanabilir menfaate sahip bulunmaktadır⁴¹⁵. Ayrıca İngiliz öğretisinde mülkiyetin devri gerçekleşmemiş olsa dahi alıcının yük üzerindeki riskleri üstlenmiş olması nedeniyle yine de sigortalanabilir menfaatinin mevcut olduğu ifade edilmektedir⁴¹⁶.

3. Taşıyan

Taşıyan kavramı TTK kapsamında tanımlanmamış olmakla birlikte navlun sözleşmesinin türlerine ilişkin açıklamaya yer verilen TTK m. 1138 ışığında taşıyan kavramının navlun karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı üstlenen kişi olarak tanımlanabilmesi mümkündür⁴¹⁷.

Taşıyanın taşıma sırasında yükün zıyaı veya hasarı hâlinde doğabilecek sorumluluğuna karşı kendisini güvence altına almak amacıyla sigorta sözleşmesi akdetmesi mümkündür⁴¹⁸. Ancak bu kapsamda kurulan sigorta, taşıyanın yük sahibine karşı olan sorumluluğunu ortadan kaldırmamakta, söz konusu sorumluluğun gereği gibi ifasını temin etme imkânını artırmaktadır⁴¹⁹. Bununla birlikte, burada söz konusu olan

⁴¹⁴ FOB satış sözleşmeleri, mahkeme içtihatları doğrultusunda zamanla üç temel kategoriye ayrılarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma, ilk kez 1954 yılında Devlin J tarafından *Pyrene v. Scindia* davasında sistematik biçimde ortaya konulmuş; ardından başta *The El Amria and The El Minia* ile *Scottish & Newcastle v. Othon Ghalanos* kararlarında olmak üzere, çeşitli kararlarla geliştirilmiştir. Bu bağlamda, gemi organizasyonunun ve taşıma senedinin kimin tarafından düzenlendiğine göre, FOB sözleşmeleri farklı alt türlerde değerlendirilmektedir. Uygulamada bu ayrım, özellikle taşıma yükümlülüğünün kimde olduğu, navlun ödemesi, mülkiyetin ve rizikonun geçişi gibi hususların tespiti açısından önem taşımaktadır. FOB satış türlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz.: Lorenzon, *Sassoon on C.I.F. and F.O.B. Contracts*, s. 252 vd.

⁴¹⁵ Bockrath, “Insurable Interest in Maritime Law,” s. 254.

⁴¹⁶ a.y.

⁴¹⁷ Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), s. 15.

⁴¹⁸ Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu*, s. 122.

⁴¹⁹ Bockrath, “Insurable Interest in Maritime Law,” s. 253.

sigortalanabilir menfaatin tekne ve makine sigortasına değil, sorumluluk sigortasına ilişkin olduğu özellikle belirtilmelidir.

Buna karşılık taşıyanın, taşıma karşılığı olan navlun alacağı üzerinde her durumda sigortalanabilir menfaatinin bulunduğu söylenemeyecektir. Özellikle konişmento hükümleri uyarınca navlun alacağının gemi zayi olsa dahi doğmuş sayıldığı hâllerde taşıyanın navlun üzerinde sigortalanabilir menfaati bulunmamaktadır⁴²⁰.

Ayrıca değinmek gerekir ki taşıyanın, göndericinin borcuna karşılık olarak ve alıkoyduğu yükü göndericinin rızasıyla satması durumunda yük teminat gösterilerek satıldığı için yük sigortası sözleşmesi ile taşıyıcının menfaatinin güvence altına alınması mümkündür⁴²¹.

V. P&I (KULÜP) SİGORTALARINDA SİGORTALANABİLİR MENFAAT

Yukarıda incelenmiş olan P&I sigortası, gemi maliki veya işletenin gemi işletmeciliğinden kaynaklanabilecek sorumluluk ve masraflarını teminat altına alan bir sigorta türüdür⁴²². Kulüp sigortası, tekne sigortasının donatanların ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalması üzerine 19. yüzyılda gemi donatanlarının karşılıklı yardımlaşma prensibi doğrultusunda bir araya gelerek oluşturdukları bir sigorta modeli olarak ortaya çıkmıştır⁴²³. Dolayısıyla bu sigorta türü geminin işletilmesi sırasında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumlulukları ve masrafları teminat altına almayı amaçlamaktadır⁴²⁴.

P&I sigortaları sahip oldukları özgün yapı ve işleyiş itibarıyla genel sigorta hukuku ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmesi oldukça güç bir sigorta türünü teşkil etmektedir. Bu sigortalar kara sigortalarının yanı sıra diğer deniz sigorta türlerinden de önemli ölçüde

⁴²⁰ Ülgener, Deniz Sigortacısının Sorumluluğu, s. 126.

⁴²¹ Edvardas Sinkevičius, “Determination of Insurable Interest in Cargo Insurance Contracts”, *Jurisprudencija/Jurisprudence*, c. XVIII, s. 1 (2011), s. 162.

⁴²² Bkz.: s. 74; Serdar Acar, *Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008), s. 7.

⁴²³ Ersan Aymutlu, “Dünyada ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı” (Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2007), s. 45.

⁴²⁴ Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, s. 161.

ayrılan, kendine has nitelikler taşımaktadır⁴²⁵. Nitekim uluslararası uygulamada P&I sigortalar kendi özel teamülleri çerçevesinde oluşmuş kurallara dayanmakta ve bu yönüyle tipik sigorta ilişkilerinden ayrılmaktadır. Kulüpler söz konusu kuralları kendi kurumsal yapılarının korunması ve üyelerinin menfaatlerinin güvence altına alınması amacıyla şekillendirmektedir. Bu nedenle deniz sigortalarına özgü olarak öngörülen hükümlerin dahi P&I sigortalarına doğrudan uygulanabilmesi çoğu durumda mümkün bulunmamaktadır.

Bu çerçevede sigortalanabilir menfaat, P&I ilişkisi bakımından göz ardı edilemeyecek bir unsur niteliğindedir. Zira kulübe üyelik başvurusu yapan tarafın sigortalanabilir bir menfaate sahip olması beklenmektedir. Diğer bir deyişle gemiyi işletenin, ticari faaliyetleri kapsamında ortaya çıkabilecek zararlar nedeniyle sorumluluğu doğması ihtimali, kulüp üyeliğine kabulde dikkate alınan başlıca kriterlerden biridir⁴²⁶. Sigortalanabilir menfaatin varlığı üyelik aşamasının yanı sıra taraflar arasında kurulan sigorta sözleşmesinin güvenilir ve sürdürülebilir bir temele oturması bakımından da önem taşımaktadır. Bu nedenle söz konusu sözleşmelerde sigortalanabilir menfaat koşulunun muhafazası, sistemin istikrarı bakımından temel bir gerekliliktir⁴²⁷.

P&I sigortalar üyenin bazı sorumluluklarının sigorta kapsamında alındığı sigortalar olduğundan anılan hâller bakımından üyenin sigortalanabilir menfaatinin bulunduğu açıktır. Diğer bir deyişle üyenin sorumluluğunu doğuran ve P&I sigortası kapsamında sigorta güvencesi altına alınabilecek hâller belirli bulunduğundan bu hâller bakımından üyenin sigortalanabilir menfaati haiz olduğu görülmektedir. Nitekim üyenin kanuni sorumluluğu bulunan ve P&I sigorta kapsamında teminat altına alınabilecek hâller; gemi adamları ile ilgili sorumluluk, yolcularla ilgili sorumluluk, diğer kişilere karşı doğabilecek sorumluluk, çatma sebebiyle doğabilecek sorumluluk, çekme sebebiyle doğabilecek sorumluluk, yüke ilişkin doğabilecek sorumluluk, müşterek avarya ve kurtarma teminatına ilişkin sorumluluk, kirlenme teminatına ilişkin sorumluluk, enkaz kaldırma teminatına ilişkin sorumluluk, para cezaları ve müsadere kaynaklı sorumluluk, karantina masraflarından sorumluluk, dava ve emek masraflarından sorumluluk, omnibüs

⁴²⁵ a.y.

⁴²⁶ Ding, *Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance*, s. 44-45.

⁴²⁷ Feray Fıncıoğulları, *Direct Action Rights of Third Parties Against P&I Clubs*, Doktora Tezi, Exeter Üniversitesi, Exeter 2024, s. 107.

teminatından sorumluluk ve diğ er teminatlar olarak  rneklendirilebilmektedir⁴²⁸. Anılan h allerde üyenin sorumluluğı bulunması durumunda sorumluluktan kaynaklı sigortalananabilir menfaatin mevcut olduğunun kabulü gerekmektedir.

⁴²⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz.: Acar, *Kulüp Sigortası*, s. 95- 206.

SONUÇ

Bu çalışmada ulaşılan sonuçlar ile olması gereken hukuka ilişkin değerlendirmeler aşağıda özetlenmektedir:

1. Hukuk terminolojisinde menfaat kavramı bir kimsenin bir malvarlığı veya kişivarlığı değerine yönelik olarak ortaya çıkan meşru ve kişisel bir ilgi/ilişki şeklinde tanımlanabilir. Bu ilgi maddi ya da manevi nitelikte olabileceği gibi somut bir nesneye, kullanım hakkına, geleceğe ilişkin beklentiye veya toplumsal faydaya dayanabilmektedir.
2. Sigortalanabilir menfaat kavramı sigorta konusu ile sigorta ettiren arasında mevcut ya da öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değeri haiz ve meşru bir ilişki olarak tanımlanabilmektedir. Kavramın esasını teşkil eden temel unsurların ortaya konulması ve bu unsurların, her bir sigorta türünün özellikleri dikkate alınmak suretiyle şekillendirilmesi mümkün olabilir. Bu yaklaşım çerçevesinde söz konusu tanım bir formüle benzetildiğinde tanımda sabit kalan unsurlar sigorta konusu, sigorta ettiren ve bunlar arasındaki ekonomik nitelikli meşru ilişki olarak belirmektedir. Bu unsurlar her sigorta sözleşmesi için değişmeyen bileşenleri oluşturmaktadır ve ele alınan sigorta türüne göre farklılaşan yönleri ile somutlaştırılabilmektedir.
3. Yukarıda yer verilen çerçeve tanım doğrultusunda deniz sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat, deniz yolculuğu ile ilgili kişi arasında mevcut yahut öngörülebilir nitelikte bulunan, ekonomik değer taşıyan, meşru bir ilişkiyi ifade etmektedir.
4. Mal sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaat, sigortalının malvarlığı aktifine dâhil bir mal veya alacakla ilgili olarak, bu varlığın rizikonun gerçekleşmesi sonucunda zıya, hasar ya da kayba uğraması hâlinde doğrudan etkilenme ihtimali bulunan kişi ile söz konusu varlık arasında mevcut yahut öngörülebilir nitelikteki, ekonomik değer taşıyan ve hukuk düzeni tarafından tanınan ilişki olarak ifade edilebilir.
5. Sorumluluk sigortalarında sigortalanabilir menfaat, sigorta ettirenin üçüncü bir kişiye zarar verme ihtimali sonucunda hukuken sorumlu tutulabileceği ve bu sorumluluk sebebiyle malvarlığında gerçekleşmesi öngörülebilir bir eksilmeden etkilenme ihtimalini ifade etmektedir.

6. TTK m. 1408 ile sigortalanabilir menfaat ilkesi yalnızca zarar sigortaları bakımından değil, tüm sigorta türleri bakımından kabul edilmiş bulunmaktadır. Bu ilkenin uygulama alanı bakımından özellikle dikkat çekici olan husus ise sigortalanabilir menfaatin ekonomik bir menfaatle sınırlı tutulması gerekliliğidir. Öğretide genel eğilim, sigortalanabilir menfaatin yalnızca tazminat sigortaları bakımından arandığı, meblağ sigortalarının ise bu ilkenin doğasına uygun düşmediği yönündedir. Bu görüşün geçerliliği konusunda bazı çekincelerin gündeme getirilmesi mümkündür. Zira meblağ sigortalarında dahi sigortalanabilir menfaat ilkesinin bir işlevinin bulunduğu ve bu ilkenin sözleşmenin kumar yahut bahis amacıyla kurulmasının önüne geçilmesi açısından belirleyici bir rol oynadığı dikkate alınmalıdır. Buna karşın Kara Avrupası hukuk sistemlerinde meblağ sigortaları bakımından söz konusu olan geleneksel çözüm, rizikonun üzerinde gerçekleşeceği kişinin rızasının aranması yönündedir. Ancak bu tür ilişkiler genellikle ailevi ya da yakın sosyal bağlara dayanmaktadır ve bu tür yakınlıkların varlığı hâlinde karşı tarafın rızasını temin etmek çoğu zaman güçlük arz etmemektedir. Dolayısıyla bu tür yakın bağların her zaman suistimale kapalı olduğu söylenemeyeceği için yalnızca riziko üzerinde gerçekleşecek kişinin rızasının aranması yoluyla sözleşmenin toplumsal tehlike doğurabilmesinin önüne geçilemeyecektir. Her ne kadar tarafımızca sigortalanabilir menfaat ilkesinin meblağ sigortalarına uygulanması sakıncalı görülme de sigortalanabilir menfaat kavramının zarar ve can sigortaları bakımından farklılık arz ettiğinin kabulü yerinde olacaktır. Zira yalnızca kavramsal perspektif ile değerlendirildiğinde, sigortalanabilir menfaatin ekonomik değeri haiz bir ilişkiden doğduğu kabulü gerek zarar sigortalarında gerek can sigortalarında mümkün olsa da ekonomik değerın tüm sigorta türleri bakımından ölçülebilir olmadığı görülmektedir
7. Sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin üç temel yaklaşımın öne çıktığı görülmektedir. Bu yaklaşımlar ilkenin tamamen kaldırılması, geniş bir yorumla korunması ve dar bir yorumla muhafaza edilmesi şeklinde sınıflandırılabilir. Sigortalanabilir menfaat ilkesinin, zorunlu bir unsur olmadığı gerekçesiyle tamamen kaldırılması sigorta faaliyetlerinde hukuki öngörülebilirlik ve kesinliği zedeleme riskini barındırdığından isabetli bir yaklaşım değildir. İlkenin tek fonksiyonunun sigorta ile bahis arasındaki ayrımı sağlamak olduğu yönündeki görüşler de eksik ve yetersizdir. Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigorta sözleşmesine özünü kazandıran ve onun temel yapısını

oluşturan ayrılmaz bir unsur niteliği taşımaktadır. Bir sözleşmenin diğer sözleşme türlerinden farkını ortaya koyma ihtiyacının ortadan kalktığı gerekçesiyle asli unsurlarından birinin ilga edilmesi hukuken mümkün görülmemektedir.

8. İngiliz öğretisinde sıklıkla sigortalanabilir menfaat ilkesinin bahisle mücadele amacıyla geliştirildiği ifade edilse de ilkenin tarihsel gelişimi dikkate alındığında bu yaklaşımın mutlak anlamda isabetli olduğu söylenemez. Sigortalanabilir menfaat kavramı ile İngiliz hukuk sisteminin bahis sözleşmelerine karşı tutumu arasında sıkı bir bağ bulunduğu açıktır. Ancak bu bağın niteliği bakımından ilkenin bahisle mücadele etmek üzere “geliştirildiği” değil, zaten mevcut olan sigorta uygulamaları çerçevesinde “keşfedildiği” değerlendirmesi gerçeğe daha uygundur. Nitekim tarihsel süreç incelendiğinde sigortalanabilir menfaat ilkesinin ortaya çıktığı dönemde, sigorta sektörünün pratik ihtiyaçlara cevap verecek şekilde belirli sınırlar dâhilinde şekillendiği ve bu bağlamda sigorta sözleşmesinin işlevinin de esasen belirlenmiş olduğu görülmektedir.
9. İngiliz hukukunda olduğu üzere bahsin hukuken meşru kabul edildiği ve vergilendirilmeye tabi tutulmadığı bir sistemde, menfaat unsuru taşımayan poliçelerin sigorta görünümünde düzenlenmesine ihtiyaç bulunmadığının tartışılması mümkündür. Ancak Türk hukuku bakımından durumun farklı olduğu açıktır. Zira Türk hukukunda kumar ve bahis sözleşmeleri kural olarak geçersiz olup, yalnızca mevzuatta açıkça izin verilen bazı bahis sözleşmeleri hukuka uygun sayılmaktadır. Bununla birlikte Türk vergi sisteminde hem yasal hem de yasa dışı bahis gelirleri vergilendirme kapsamında değerlendirilmektedir. Kumar ve bahis için öngörülen vergi mükellefiyetlerinin doğal bir sonucu olarak Türk hukuku çerçevesinde tarafların sigorta sözleşmesi akdederek bahis yoluyla elde edebilecekleri kazanca kıyasla daha avantajlı bir tazminat hakkı elde edebilecekleri açıktır. Dolayısıyla bahis sözleşmesinin sigorta görünümünde düzenlenmesi Türk hukuku bakımından hem ekonomik hem de hukuki açıdan önemli riskler doğurmaktadır.
10. Sigortalanabilir menfaat ilkesinin sağladığı işlev ile TBK m. 27/1 kapsamında öngörülen genel geçersizlik sebeplerinin her durumda aynı sonuçları doğuracağını söylemek isabetli görünmemektedir. Zira anılan hüküm kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmelerin kesin hükümsüzlüğünü öngörmektedir. Ancak sigortalanabilir menfaatin yokluğu her somut olayda bu kapsamda

değerlendirilebilecek nitelikte bir aykırılık teşkil etmemektedir. Örneğin deniz yoluyla taşınan mallara ilişkin bir yük sigortasında, taşıyan sıfatını haiz sigorta ettirenin taşıma ilişkisi sona erdiğinde sigortalanabilir menfaati de ortadan kalkmakta ve bu durumda TTK m. 1408 /1 uyarınca sigorta sözleşmesi geçersiz hâle gelmektedir.

11. TBK m. 27/1 kapsamında düzenlenen “konusu imkânsız olan sözleşmelerin hükümsüzlüğü” bahsinin ayrıca incelenmesi gerekmektedir. Zira öğretilde sigorta konusu ile sigorta menfaatinin özdeş olduğunu ileri süren yaklaşımlar bulunmaktadır. TBK m. 27/1 bağlamında sözleşmenin kurulduğu anda mevcut olan, objektif nitelikli ve sürekli bir imkânsızlığın varlığı aranmaktadır. Diğer bir ifadeyle edimin borçlu da dahil olmak üzere hiç kimse tarafından ifa edilemeyecek olması gerekmektedir. Oysa yukarıda verilen örnekte sigorta konusu malvarlığını sigorta ettirebilecek başka kişilerin bulunması, burada bir imkânsızlıktan söz edilmesine engel teşkil etmektedir. Dolayısıyla menfaatin sigorta konusu ile özdeş olduğu kabul edilse dahi bu durum TBK m. 27/1 anlamında bir imkânsızlık olarak değerlendirilemeyecektir.
12. Türk hukukunda sigortalanabilir menfaat ilkesine ilişkin açık bir tanıma yer verilmemekle birlikte ilkenin sahip olduğu işlev ve taşıdığı önem, yasal düzenlemelerdeki varlığının korunmasını zorunlu kılmaktadır. Bu durum ilkenin Türk hukuk sistemine özgü yapısal çerçevede üstlendiği fonksiyonun bir yansıması olarak değerlendirilmelidir. Sigortalanabilir menfaat ilkesi, sigorta sözleşmesinin hukuki niteliğini belirleyen, yapısal bütünlüğünü temin eden, işlevselliğini güvence altına alan ve piyasa istikrarını destekleyen temel bir unsur niteliğindedir. Bu ilkenin salt teorik gerekçelere dayanılarak gerekliliğinin sorgulanması, hukuk düzeninde normatif boşlukların doğmasına zemin hazırlayacaktır.
13. Rizikonun gerçekleştiği anda sigortalanabilir menfaatin mevcut olmasının aranması, deniz ticaretinin yapısal özellikleriyle örtüşmekte ve sigorta sektörünün işleyişine esneklik kazandırmaktadır. Buna karşılık Türk hukukunda deniz sigortalarına özgü kuralların açıkça düzenlenmemiş olması genel hükümlerin deniz sigortalarına da tatbik edilmesine yol açmaktadır. Bu durum menfaatin yalnızca riziko anında değil, sözleşmenin kurulduğu anda da mevcut olmasını gerektirmektedir. Ne var ki sözleşme anında sigortalanabilir menfaatin varlığını zorunlu kılan bu katı düzenleme deniz sigortalarının pratik gerçekliğiyle

bağdaşmamaktadır. Zira deniz sigortaları yapısı itibarıyla kara sigortalarından farklılaşan, kendine özgü işlem ve risk profiline sahip bir sözleşme türüdür. Dolayısıyla sigortalanabilir menfaatin ne zaman mevcut olması gerektiği sorusu da sözleşmenin kendine has özellikleri gözetilerek değerlendirilmelidir.

14. Deniz sigortaları bakımından sigortalanabilir menfaatin neler olduğunun önceden tek tek tespit edilmesi oldukça güçtür. Bu çerçevede gemi sahibi, taşıyan, alıcı, gemi üzerinde ipotek veya rehin hakkı sahibi gibi birçok kişi sahip olduğu menfaat bağlamında sigorta yaptırma hakkına sahiptir.
15. Tekne sigortalarında ilk akla gelen sigortalanabilir menfaat gemi malikinin sigortalanabilir menfaatidir. Zira malikin mülkiyet hakkı dolayısıyla sigortalanabilir menfaati bulunmaktadır. Gemi malikinin gemi üzerindeki menfaatinin menfaati yalnızca gövde ve makine unsurlarıyla sınırlı olmadığına ayrıca değinmek gerekmektedir. Gemi zabıtları ve mürettebat için gerekli malzeme ve erzak, gemi teçhizatı ve özel ekipmanlar üzerinde de gemi sahibinin sigortalanabilir menfaati bulunmaktadır. Ancak yakıt ve motor yağı bakımından özel bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Yakıt ve motor yağının mülkiyeti gemi sahibine ait ve sefer için gerekli ise yolculuk esaslı tekne ve makine sigortası kapsamında teminat altına alındığı kabul edilmektedir. Zaman esaslı tekne ve makine sigortası bakımından ise poliçe hükümleri ve dispeççi tarafından makul kabul edilen miktarda teminat sağlanabilmektedir. Buna karşılık zaman charter sözleşmelerinde olduğu gibi yakıt ve motor yağının gemi sahibine değil charterere ait olduğu hâllerde, söz konusu yakıt üzerindeki sigortalanabilir menfaatin charterere ait olduğu kabul edilmektedir. Gemi sahibi ise ancak geminin kendisine teslimi anında gemide kalan yakıtın bedelini ödemek suretiyle bu donanım üzerinde sigortalanabilir menfaat kazanabilmektedir.
16. Bir anonim şirketin geminin mülkiyetine sahip olması durumunda pay sahiplerinin sigortalanabilir menfaatinin ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Ticaret şirketleri tüzel kişi olmaları sebebiyle kendisini oluşturan kişilerden ayrı bir malvarlığına sahiptir. Pay sahipleri ise yalnızca payları oranında şirkete karşı kâr payı alacağı gibi alacak niteliğinde haklara sahiptir ve şirket malvarlığının aktifinde yer alan bir mal (örneğin şirkete ait bir gemi) üzerinde pay sahiplerinin ayni hakkı bulunmamaktadır. Pay sahibinin menfaati şirketin genel olarak iyi yönetilmesine, kâr edilmesine ve neticede kendisine temettü dağıtılmasına veya şirket değeri yükselirse pay değerinin artmasına ilişkindir. Ancak bu menfaatler

şirket aktiflerine bağlı spesifik menfaatler değil, şirket faaliyetinin başarıyla sürmesine ilişkin ekonomik beklentilerdir. Anonim şirketlerde şirketin uğradığı zararın pay sahibi nezdindeki etkisi şirket malvarlığındaki azalma sebebiyle payların değerinin düşmesinden ileri gelen yansıma zarar olarak değerlendirilmektedir. Örneğin bir anonim şirketin tek malvarlığının bir gemiden ibaret olması ve bu geminin hasara uğraması varsayımında geminin uğradığı zarar malik sıfatıyla şirkete aittir. Bu zarar pay sahiplerini ekonomik açıdan etkileyebilir. Ancak bu kayıp pay sahipleri açısından kendi malvarlıklarında doğrudan bir zarar değil, meydana gelen zararın bir yansımasıdır. Kural olarak yansıma yoluyla zarar gören üçüncü kişiler zararların tazminini talep edememektedir. Ancak kanunda açıkça belirtilen istisnai hâllerde tazmin söz konusu olabilmektedir. TTK m. 555/1 uyarınca şirketin uğradığı zararın tazmininin pay sahibi tarafından istenmesi mümkündür. Ancak pay sahipleri tazminatın ancak şirkete ödenmesini talep edebilmektedir. Görüldüğü üzere anılan hüküm ile de pay sahibinin zararının yansıma zarar olması sebebiyle tazminatın yalnızca şirkete ödenmesinin istenebileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla pay sahibinin kazanç beklentisi, şirketin ayrı bir tüzel kişiliği haiz bulunması ve şirket malvarlığında meydana gelen zararın yansıma zarar niteliğinde olması sebebiyle tekne ve makine sigortası kapsamında pay sahibi tarafından tazmin edilemez. Zira kâr beklentisinin sigortalanabilir menfaat teşkil edebileceği kabul edilen durumlar, bu tür kârların bir malvarlığı unsuruna sahip olma veya fiilen işletilmesine ilişkin olması ile sınırlıdır. Ayrıca TTK m.1470 uyarınca sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi durumunda aksine bir sözleşme yoksa sigorta ilişkisi sona ermektedir. Bu kural sigorta edilen menfaatin kişiye özgü olduğunu vurgulamaktadır. Pay sahibi değişikliği ise geminin mülkiyetini etkilemediğinden poliçe bu değişiklikten etkilenmez. Bu durum poliçede esas alınan menfaatin pay sahipliğiyle bağlantılı olmadığından diğer bir göstergesidir.

17. İpotek alacaklısının menfaati, gemi üzerindeki sınırlı ayni hakkı ile kredi sözleşmesinden kaynaklanan teminat ilişkisine dayanmaktadır. Bu nedenle söz konusu menfaat gemi malikinin menfaatinden bağımsız bir sigortalanabilir menfaat teşkil etmektedir. Gemi maliki ve ipotek alacaklısının menfaatlerinin bağımsızlığının önemi yalnızca ipotek alacaklısı bakımından doğmaz. Zira bu bağımsızlığın bir sonucu olarak geminin tamamı üzerinde ipotek tesis edilmiş olsa

dahi gemi malikinin gemi üzerinde sigortalanabilir menfaati devam etmektedir. Diğer bir deyişle ipotek nedeniyle gemi malikinin sigortalanabilir menfaatinin ortadan kalkmaz.

18. TTK kapsamında intifa hakkı sahibinin sigorta tazminatından doğrudan yararlanabileceğine dair açık bir hüküm yer almamaktadır. Bu nedenle tamamlayıcı norm niteliğinde olmak üzere, sınırlı aynı haklara ilişkin düzenleme içeren TTK m. 1456 uygulama alanı bulmaktadır.
19. Gemi acentesinin deniz alacaklarından kaynaklanan haklarının sigortalanabilir menfaat teşkil ettiği söylenemeyecektir. Zira sigortalanabilir menfaatin varlığı için sigorta konusu üzerinde mevcut veya öngörülebilir nitelikte, ekonomik değeri haiz ve hukuk düzeni tarafından bir ilişkiyi gerektirmektedir. Oysa gemi acentesinin yaptığı masraflardan doğan alacak hakkı bu niteliklere sahip doğrudan bir menfaat oluşturmadığından sigortalanabilir menfaat olarak değerlendirilemeyecektir.
20. Çıplak gemi kira sözleşmelerinde sigorta sözleşmesinin kiracı tarafından sigorta ettiren sıfatıyla akdedilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla sigorta sözleşmesinden doğan prim ödeme borcunun sahibi kiracıdır. Buna karşılık sigortalı sıfatını haiz olan gemi malikidir. Dolayısıyla kiracının kira sözleşmesi uyarınca üstlendiği onarım ve sigorta yaptırma yükümlülükleri, kendisine gemi üzerinde sigortalanabilir bir menfaat kazandırmaktadır. Buna karşılık gemi malikinin menfaatinin sigorta ettiren tarafından kimin olacaksa onun lehine sigorta ile güvence altına alınması gerekmektedir.
21. TTK m. 1126’da geçen “kimin olacaksa onun lehine” ifadesi her ne kadar TTK m. 1454/3’te yer alan ve sigorta ettirenin kimin lehine sigorta yaptırdığını belirtmediği durumları ifade eden teknik kavramla aynı terimleri kullansa da burada farklı bir anlam taşımaktadır. Zira 1126’da poliçede kiraya verenin ismen bildirilmesi de zorunlu kılınmış, böylece sigortanın gerçek menfaat sahibinin (malikin) lehine yapıldığı açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla bu hükümde kimin olacaksa onun lehine ifadesi belirsizliği değil sigorta himayesinin malik lehine olduğunu vurgulamak amacıyla kullanılmakta olup, terimin teknik anlamıyla terminolojik bir tutarsızlık oluşturmaktadır.
22. Finansal kiralama sözleşmeleri kapsamında sözleşme süresince kiralanan malın kullanımından doğan her türlü yarar ile bakım ve sigorta gibi mali sorumluluklar kiracıya ait bulunmaktadır. Nitekim FFFK m. 22’nin gerekçesinde, finansal

kiralama sözleşmelerinde, kiracının malın zilyetliğini ve ekonomik mülkiyetini elinde bulundurduğu, malın hukuken malikinin ise finansal kiralama şirketi olduğu ifade edilmektedir. Bu noktada mülkiyetin ikiye ayrıldığından ziyade mülkiyet hakkından kaynaklanan menfaatin ayrıldığı ve menfaatlerden ilkinin doğrudan mülkiyet hakkından doğan menfaat, ikincisinin ise ekonomik etki nedeniyle meydana gelen diğer bir ekonomik menfaat olduğunun kabul edilmesi daha isabetli bir yaklaşım olacaktır.

23. Finansal kiralama sözleşmesi çerçevesinde yapılan sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan menfaatler arasında finansal kiralama şirketinin gemi üzerindeki mülkiyet hakkı, sigorta konusu malın zarara uğraması hâlinde kiracının malike karşı sorumluluğu ve kira konusu mala (gemiye) gelecek zararların mali yükü kiracıya ait bulunduğu için malın zarara uğramamasına ilişkin menfaati yer almaktadır. Son olarak kiracının malın (geminin) zilyetliğini elinde bulundurmasından kaynaklanan ekonomik etki nedeniyle meydana gelen bir diğer ekonomik menfaati bulunduğu göz önünde bulundurulduğunda bu menfaatin de sigortalanabilir olduğunun kabulü gerekmektedir.
24. Gemi yönetim sözleşmesi çerçevesinde gemi yöneticisinin donatan adına tekne ve makine sigortası akdetme yükümlülüğü esasen donatanın gemi üzerindeki menfaatinin korunmasına hizmet etmektedir. Dolayısıyla sigortalanabilir menfaatin gemi üzerinde doğrudan hak sahibi olan donatana ait olduğu ve bu menfaatin donatan ile gemi arasında kurulan mülkiyet ilişkisi zemininde şekillendiği kabul edilmektedir. Bununla birlikte gemi yönetim sözleşmesi nedeniyle akdedilen tekne ve makine sigortası sözleşmeleri bakımından yalnızca donatanın sigortalanabilir menfaate sahip olduğunu ileri sürmek denizcilik faaliyetlerinin yapısı ile bağdaşmamaktadır. Çünkü anılan sözleşme uyarınca donatan, gemiye ilişkin ticari ve teknik yönetimi gemi yöneticisine devretmektedir. Yönetici ise söz konusu faaliyetin ifası kapsamında çeşitli ekonomik riskleri üstlenmektedir. Bu durum yöneticinin de gemiyle ilgili menfaatler silsilesi içerisinde sigortalanabilir menfaate sahip olmasına yol açmaktadır.
25. CIF satışlarda mülkiyetin intikali ancak taşıma belgelerinin alıcıya teslimi ile gerçekleşebilmekte iken hasar rizikosuna kural olarak yüklemenin gerçekleştiği anda alıcıya geçmektedir. Böylelikle rizikonun geçişi mülkiyetin geçişinden önce gerçekleşmiş olmaktadır. Açıklanan durumda CIF satış sözleşmeleri çerçevesinde

menfaatin mülkiyet olmaksızın da meydana gelebildiği, diğer bir deyişle bu tür sözleşmelerde sigortalanabilir menfaatin kaynağının mülkiyet hakkı olmadığı görülmektedir. CIF satış sözleşmelerinde sigortalanabilir menfaat, yük üzerinde taraflar arasında kurulan sözleşmesel ilişki ve özellikle rizikonun devri esasına dayanmaktadır.

26. Gönderilen/alıcı bakımından yük sigortasının sağladığı güvence özellikle rizikonun kendisine geçtiği andan itibaren önem kazanmaktadır. Zira satış sözleşmesinde hasar ya da zıyaın hangi anda alıcıya geçeceği kararlaştırılmış ise alıcının yük üzerindeki sigortalanabilir menfaati o anda doğmaktadır. Bununla birlikte alıcının hasar ya da zıya henüz kendisine geçmemiş olsa dahi, beklenen menfaati nedeniyle sigortalanabilir menfaati bulunduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu noktada göz önünde bulundurulması gereken husus, yük taşımasının belirli bir aşamasında yükün zıya uğraması riskinin alıcıya geçişi ile satıcının sahip olduğu sigortalanabilir menfaatin alıcıya geçmesi ve alıcının yükün salimen varmasını arzulamasından ve bu beklentisinden doğan sigortalanabilir menfaatinin farklı olduğudur.
27. Taşıyanın taşınan yükün zıyaı veya hasarı hâlinde doğabilecek sorumluluğuna karşı kendini teminat altına almak amacıyla yükü sigorta ettirmesi mümkündür. Buna karşılık taşıyanın, taşıma karşılığı olan navlun alacağı üzerinde her durumda sigortalanabilir menfaatinin bulunduğu söylenemeyecektir. Özellikle konişmento hükümleri uyarınca navlun alacağının gemi zayı olsa dahi doğmuş sayıldığı hâllerde taşıyanın navlun üzerinde sigortalanabilir menfaati bulunmamaktadır.
28. Sigortalanabilir menfaat, P&I ilişkisi bakımından göz ardı edilemeyecek bir unsur niteliğindedir. Zira kulübe üyelik başvurusu yapan tarafın sigortalanabilir bir menfaate sahip olması beklenmektedir. Diğer bir deyişle gemiyi işletenin, ticari faaliyetleri kapsamında ortaya çıkabilecek zararlar nedeniyle sorumluluğu doğması ihtimali, kulüp üyeliğine kabulde dikkate alınan başlıca kriterlerden biridir. Bu nedenle söz konusu sözleşmelerde sigortalanabilir menfaat koşulunun muhafazası gereklidir.

KAYNAKÇA

Acar, Serdar. *Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008.

Ağsakal, İbrahim. “Finansal Kiralama Sözleşmesinde Sigorta Yükümlülüğü.” *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 15, S. 1-2 (2011): 273-284.

Akıncı, Sami. *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*. Ankara: Ajans Türk Matbaası, 1958.

Amasya, Serap. “Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.” *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2, S. 1 (2003): 165–198.

Arıç, Zuhâl. “Open Covers: The Wind of Change Blowing Through the Insurance Market.” *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 1, S. 2 (2004): 325–378.

Arkan, Sabih. “İpotekli Gayrimenkulün Sigortalanması Hâlinde Alacaklının Hukuki Durumu.” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 14, S. 3 (Haziran 1988): 63–82.

Arnold-Dwyer, Franziska. *Insurable Interest and the Law*. Londra ve New York: Routledge, 2020.

Arseven, Haydar. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınları, 1991.

Arslan, Zeynep. “Sigortacının Gemi İpoteği Alacaklısına Karşı Bildirim Yükümlülüğü.” *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 28, S. 1 (2024): 231–267.

Atabek, Reşat. “Sigorta Akdinin Yorumu.” *Sigorta Hukuku Dergisi* 1, S. 2 (1982): 125–140.

Atamer, Kerim. “Sigorta Sözleşmeleri Uyuşmazlıklarında Uygulanacak Hükümler.” *Türkiye’de Sigorta Hukukunun Sorunları ve Geleceği*, Türkiye Barolar Birliği Sempozyumu, İstanbul, 19–20 Kasım 2004, s. 109–122.

Atamer, Kerim. “Yeni Türk Hukuku Uyarınca, Gemiler Üzerinde İpotek, İntifa, Kira ve Finansal Kira Hallerinde Sigorta İlişkileri.” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu*, 47-97. İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012.

Ayhan, Rıza, Hayrettin Çağlar ve Mehmet Özdamar. *Sigorta Hukuku*. 6.bs. Ankara: Yetkin Yayınları, 2023.

Aymutlu, Ersan. “Dünyada ve Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Finansman Yapısı.” Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi, 2007.

Bahtiyar, Mehmet. *Ortaklıklar Hukuku*. İstanbul: Beta Basım Yayım, 2021.

Bahtiyar, Mehmet. “Sigorta Poliçesi Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi ve Bazı Sorunlar.” *Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan*, Ankara, 1998, s. 133–148.

Baskıcı, Murat. “Osmanlı Anadolu’sunda Sigorta Piyasası: 1860–1918.” *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi* 57, S. 4 (2002): 1-33.

(Nisan 2002).

Birds, John. “A Shareholder’s Insurable Interest in His Company’s Property.” *Journal of Business Law* (1987): 309–311.

Birds, John. *Modern Insurance Law*. 7.bs. Londra: Sweet & Maxwell, 2007.

Bockrath, Joseph. “Insurable Interest in Maritime Law.” *Journal of Maritime Law and Commerce* 8, S. 2 (1977): 247–258.

Bozer, Ali. *Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2009.

Can, Mertol. *Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı), Cilt I*. Ankara: Adalet Yayınları, 2018.

Caner, Oğuz. “INCOTERMS 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms).” *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 11, S. 22 (2012): 223–262.

Clark, Geoffrey Wilson. *Betting on Lives: The Culture of Life Insurance in England, 1695–1775*. Manchester ve New York: Manchester University Press, 1999.

Clarke, Malcolm. “An Introduction to Insurance Contract Law.” *Research Handbook on International Insurance Law and Regulation*. Ed. Julian Burling ve Kevin Lazarus. Cheltenham: Edward Elgar, 2011.

Congar, Hikmet Cem. *Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları)*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022.

C. R. N. W. “Extent of Shareholders’ Interests. *Macaura v. Northern Assurance Co., Ltd.* [1925] A.C. 619.” *The Cambridge Law Journal* 2, S. 3 (1926): 397–399.

Çağa, Tahir ve Rayegân Kender. *Deniz Ticareti Hukuku*. Cilt 1. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010.

Çalışkan, Yusuf. “Uluslararası Satımda 2020 INCOTERMS Kuralları ve Hasarın Geçışı.” *Public and Private International Law Bulletin* 41, S. 1 (2021): 231–259.

Çeker, Mustafa. *Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku*. Adana: Karahan Kitabevi, 2003.

Çelik Partal, Elif Çağla. *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı*. Ankara: Seçkin Yayınları, 2021.

Davey, James. “The Reform of Gambling and the Future of Insurance Law.” *Legal Studies* 24, S. 4 (2004): 507–515.

De Roover, Raymond. “The Commercial Revolution of the Thirteenth Century.” *Bulletin of the Business Historical Society* 16, S. 2 (1942): 34–38.

Demir, İsmail. *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2023.

Ding, Jian. “Research on Insurable Interest in English and Chinese Law of Marine Insurance.” Doktora Tezi. Southampton Üniversitesi, 2006.

Douds, Graham. “Insurable Interest in English Marine Insurance Law: Do We Still Need It.” *University of San Francisco Maritime Law Journal* 25, S. 2 (2012): 323–340.

Erdem, Ercüment. *SİF Satışlar (CIF Sales)*. İstanbul: Beta Basım, 1999.

Eriş, Gönen. *Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Sigorta Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayınları, 2022.

Ertan, Kerem. “Yeni Türk Hukuku’nda Tekne Sigortaları.” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu*, 47–97. İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012.

Fırıncioğulları, Feray. “Direct Action Rights of Third Parties Against P&I Clubs.” Doktora Tezi. Exeter Üniversitesi, 2024.

Gelgeç, Ahmet. *Allocation of Liability for Dangerous Goods under International Trade Law: CIF and FOB Contracts*. Oxford: Hart Publishing, 2024.

Gilman, Jonathan, Mark Templeman, Claire Blanchard, Philippa Hopkins, Neil Hart ve David Walsh. *Arnould: Law of Marine Insurance and Average*. Londra: Sweet & Maxwell, 2021.

Gökçay, Şerif Emre. *Vergi Hukukunda Ekonomik Yaklaşım İlkesinin Kapsamı, Niteliği ve Sınırları*. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2018.

Gökdil, Mazhar Nedim. *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Ulus Matbaası, 1935.

Guo, Jianxun. *The Study of Marine Insurable Interest: A Comparison of Laws in China and the United Kingdom*. Doktora Tezi, Exeter Üniversitesi, 2017.

Gümüş, Alper. *Borçlar Hukukunun Genel Hükümleri*. Ankara: Yetkin Yayınevi, 2021.

Günay, Barış. *Sigorta Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2025.

Güneyli, Yamaç. “İngiliz Hukukunda Tekne Sigortasının Gelişimi ve Türk Hukukunda Tekne Sigortasına Bir Bakış.” *Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 7, S. 1 (2021): 45–68.

Gürses, Özlem ve Johanna Hjalmarsson. “Marine Insurance.” *İçinde Maritime Law*, editör Yvonne Baatz, 440–497. Oxford: Routledge, 2014.

Hacak, Hasan. “Menfaat.” *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, c. 29. İstanbul: TDV Yayınları, 2019.

Harnett, Bertram ve John V. Thornton. “Insurable Interest in Property: A Socio-Economic Reevaluation of a Legal Concept.” *Columbia Law Review* 48, S. 8 (1948): 1162–1188.

Hjalmarsson, Johanna. “Legal and Equitable Interest as a Determinant of the Subject-Matter Insured.” *Lloyd’s Maritime & Commercial Law Quarterly* (2008): 97–107.

Işık, Halil Alperen. *Denizcilik Sigortalarına Uygulanacak Hukuk*. Ankara: Seçkin Yayınları, 2024.

Işıklı, Kaptan Murat. “Uygulamanın Gereksinimleri ve Yeni Türk Ticaret Kanunu.” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu*, 179–186. İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012.

Kabukçuoğlu Özer, Dilek. *Mukayeseli Hukukta ve Uygulamada Hayat Sigortası*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2014.

Kaneti, Selim, Esra Ekmekçi, Gülsen Güneş ve Mahmut Kaşıkçı. *Vergi Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.

Kara, Etem. *Sigortalanabilir Menfaat İlkesi*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.

Kara, Hacı. *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025.

Kara, Hacı. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2025.

Kara, Özgenur. “Deniz Ticareti Hukukunda Gemilerin Finansal Kiralanması.” Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, 2019.

Karaarslan, Oktay. “Deniz Sigortalarının Tarihçesi ile İlgili Derleme.” *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan*, 279–287. İstanbul: Beta Basım, 2000.

Kaya, Mustafa İsmail. *Acentelik Hukuku*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2014.

Kayıhan, Şaban. *Sigorta Sözleşmesinde Prim Ödeme Borcu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2004.

Kender, Rayegan. *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Koenig, Willy. “Sigorta Menfaati ve Değerlendirilmesi.” Çev. Fırat Öztan. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 5, S. 1 (1969): 46-55.

Köroğlu Ölmez, Belin. “Sigorta Sözleşmelerinde Ahlâka Aykırılık: Genelev Örneği.” *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 12, S. 2 (2022): 1047–1074.

Kurtulan, Güner Gökçe. *Trust Kurumu ve Türk Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2020.

Kuyucu, Aslıhan. “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri.” *İstanbul Hukuk Mecmuası* 71, S. 2 (2014): 361–382.

Kuyucu, Aslıhan Sevinç. “CIF Satışlarda Kurulacak Sigorta Sözleşmesi ve Satış Bedelinin Ödenmemesinin Sigorta Konusu Menfaat Bakımından Değerlendirilmesi”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 11, S. 2 (2020): 724-739.

Lee, Eun Sup. *Management of International Trade*. Berlin: Springer, 2012.

Lorenzon, Filippo. *Sassoon on C.I.F. and F.O.B. Contracts*. Londra: Sweet & Maxwell, 2017.

Loshin, Jacob. “Insurance Law’s Hapless Busybody: A Case Against the Insurable Interest Requirement.” *The Yale Law Journal* 117 (2007): 474–509.

Marsden, Susanna H. “The Institute Cargo Clauses (A) 2009: Recontextualized.” *e-Revija za Pravo i Pravo Osiguranja* 2, S. 3 (2013): 33–42.

Marshall, Samuel. *A Treatise on the Law of Insurance: in Four Books*. Cilt I, Londra: A. Strahan, 1808.

Meggitt, Gary. “Insurable Interest – The Doctrine That Would Not Die.” *Legal Studies* 35, S. 2 (2014): 280–301.

Merkin, Robert M. *Colinvaux’s Law of Insurance*. Londra: Sweet & Maxwell, 2016.

McGuffie, Kenneth C. *CIF Mukaveleler*. Çev. Müjde Tekil. İstanbul: Bozak Matbaası, 1972.

Möller, Hans. “Menfaat ve Değerlendirilmesi.” Çev. Fırat Öztan. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 4, S. 2 (1967): 255- 273.

Mullen, James M. “The Equitable Doctrine of Subrogation.” *Maryland Law Review* 3, S. 3 (1939): 201–220.

Nitelik, Muhammet Haluk. *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*. İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2022.

Oğuzman, Kemal ve Nami Barlas. *Medeni Hukuk*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2024.

Okay, Sami. *Deniz Ticareti Hukuku* Cilt 1. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1970.

Oltean, Ioana Roxana. “An Introduction to Marine Insurance History.” *AUBD – Legal Forum / AUBD – Forum Juridic* 1, S. 1 (2024): 34–46.

Önder, Salih. *Gemi Kira Sözleşmesi*. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 2016.

Paslı, Ali. *Anonim Ortaklık Kurumsal Yönetimi*. İstanbul: Çağa Hukuk Vakfı, 2005.

Patterson, Edwin W. “Insurable Interest in Life.” *Columbia Law Review* 18, S. 5 (1918): 381–421.

Plomaritou, Evi. “A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter.” *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, S. 4 (2014): 307–321.

Poroy, Reha, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu. *Ortaklıklar Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2014.

Posner, Eric ve E. Glen Weyl. “An FDA for Financial Innovation: Applying the Insurable Interest Doctrine to 21st Century Financial Markets.” *Northwestern University Law Review* 107, S. 3 (2013): 1307–1358.

Ramberg, Jan. “INCOTERMS 2010.” *Penn State International Law Review* 29, s. 3 (2011): 415–424.

Roover, Florence Edler. “Early Examples of Marine Insurance.” *The Journal of Economic History* 5, S. 2 (1945): 172–200.

Rose, Francis D., Gerard McMeel ve Stephen Watterson. *Marine Insurance: Law and Practice*. Londra ve New York: Routledge, 2012.

Sayhan, İsmet. *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu (Aşkın Sigorta – Eksik Sigorta – Sigorta Tazminatının Hesaplanması)*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2001.

Schwarz, Andreas B. *Medeni Hukuka Giriş*. Çev. Hıfzı Veldet. İstanbul: Üniversite Kitabevi, 1942.

Sevinç Kuyucu, Aslıhan. *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Sevinç Kuyucu, Aslıhan. *INCOTERMS (Uluslararası Ticari Terimler)*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2011.

Sinkevičius, Edvardas. “Determination of Insurable Interest in Cargo Insurance Contracts.” *Jurisprudencija/Jurisprudence* 18, S. 1 (2011): 163–178.

Sözer, Bülent. *İstanbul Deniz Ticareti Hukuku - I*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2022.

Süzel, Cüneyt. *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014.

Şeker Öğüz, Zehra. “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Yük Sigortaları.” *Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Sigortaları Sempozyumu*, 115-132. İstanbul: Deniz Hukuku Derneği ve Sigorta Hukuku Türk Derneği, 2012.

Şeker Öğüz, Zehra. *Deniz Yolu Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*. İstanbul: Beta Yayınları, 2001.

Şeker Öğüz, Zehra. *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2003.

Taşkın, Melda. “Zarar Sigortalarında Menfaat Eksikliği.” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 33, S. 1 (2017): 261–289.

Tekil, Fahiman. *Deniz Hukuku*. İstanbul: Alkım Yayınları, 1998.

Tekinay, Selahattin Sulhi. *Medeni Hukukun Genel Esasları ve Gerçek Kişiler Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 1992.

Templeman, Mark. “Insurable Interest: A Suitable Case for Treatment?” İçinde: *Reforming Marine and Commercial Insurance Law*, editör Barış Soyer, s. 187- 228. New York: Informa Law from Routledge, 2006.

Thomas, Rhidian. *The Modern Law of Marine Insurance: Volume 4*. Londra: Informa Law from Routledge, 2015.

Topsoy, Fevzi. “Başkasının Hayatı Üzerine Yapılan Sigorta Sözleşmelerinde Menfaat.” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 31, S. 2 (Haziran 2015): 131–163.

Topsoy, Fevzi. “Sigorta Primlerinin Zamanında Ödenmemesi ve Bu Nedenle Sigortacının, Gemi İpoteği Alacaklısına Karşı Tazminat Ödeme Borcundan Kurtulması.” *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı 1* (2015): 29-66.

Topuz, Murat. *Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi*. Ankara: Seçkin Yayınları, 2023.

Topuz, Murat. *İsviçre ve Türk Borçlar Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda Maddi Zarar ve Bu Zararın Belirlenmesi*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023.

Türk Hukuk Lügati. Türk Hukuk Kurumu. Ankara: Marif Matbaası, 1991.

Uçar, Ayça. *Perils of the Seas and Inherent Vice in Marine Insurance Law*. New York: Routledge, 2021.

Ulaş, Işıl ve İbrahim Bektaş. *Ulaş Sigorta Hukuku, Birinci Cilt Zarar Sigortaları – I, Genel Hükümler, Mal Sigortaları ve Türleri*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2023.

Uluğ Cicim, İlknur. “Tarihsel Gelişim Süreci Bağlamında Deniz Sigortaları.” *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi* 22, S. 86 (2023): 45–68.

Ülgen, Hüseyin, Mehmet Helvacı, Arslan Kaya ve Füsün Nomer Ertan. *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2021.

Ülgener, Fehmi. “Gemi İpoteği Alacaklısının Sigortalanabilir Menfaati.” https://ulgener.com/dosya/23.Gemi_Ipotegi_Alacaklisinin_Sigortalanabilir_Menfaati.pdf (çevrimiçi), [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

Ülgener, Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi*. İstanbul: Der Kitabevi, 2017.

Ülgener, Fehmi. *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu -Causa Proxima-*. İstanbul: Der Yayınevi, 2021.

Ünan, Samim. “Kira veya Finansal Kiralama Konusu Gemilerle İlgili Tekne-Makine Sigortaları Çerçevesinde Hangi Çıkarların Temin Edildiği Üzerine Bazı Düşünceler.” *Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi* 1, S. 1 (2022): 167–187.

Ünan, Samim. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Genel Hükümler (Madde 1401-1452)*. Cilt 1. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Var, Kübra. *Gemi Acenteliği Sözleşmesi* (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Deniz Hukuku Bilim Dalı, 2015.

Varışlı, Cem. “Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları.” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2015.

Wahl, Albert. *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Yeni Cezaevi Basımevi, 1948.

Yazıcıoğlu, Emine ve Zehra Şeker Öğüz. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.

Yazıcıoğlu, Emine. *Tekne Sigortası Sözleşmesi*. İstanbul: Beta Basım, 2003.

Yetiş Şamlı, Kübra. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Yüce, Aydın Alber ve Emre Köroğlu. “Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Hukuki Sorumluluğunda Yansıma Yoluyla Zarar.” *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi* 8, S. 2 (2022): 543–555.

DİĞER KAYNAKLAR

Anderson v. Morice (1875-1876) *Law Reports, Appeal Cases* 1.

Castle v. Playford (1872) *Law Reports, Exchequer Division* 7.

Glaŕki Shipping Co. S.A. v. Pinios Shipping Co. No.1 (The Maira) (No.2) Lloyd’s Rep. 660, 667.

Glencore International A.G. v. Ryan (The Beueshracht) (No.1) Lloyd's Rep.

Griffiths v. Fleming [1909] 1 King's Bench. 805.

INCOTERMS 2020 by the Chamber of Commerce (ICC)

<https://vnglogistics.vn/Img/file/INCOTERMS%202020%20scanned%20full.pdf>

(çevrimiçi), [Erişim Tarihi: 08.08.2025].

Inglis v. Stock (1885) Appeal Cases 10.

Law Commission and Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Issues Paper 4, Insurable Interest*, (2008).

Law Commission and Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and Other Issues, A Joint Consultation Paper.*

Law Commission and Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Insurable Interest, Extract from LCCP 201/ SLCDP 152* (2015).

Linelevel Ltd v. Powszechny Zaklad Ubezpieczen SA, The Nore Challenger (2005), Lloyd's Rep. 2, s. 534.

Lloyd's Shipping & Trade Law. Cilt 25, S. 2 (Mart 2025).

Lucena v. Craufurd, *English Reports Full Reprint* 127, Common Pleas 1486.

Moran, Galloway v Uzielli (1905) 2 King's Bench 555.

O'Kane v Jones (The 'Mmiin P') (2004) 1 Lloyd's Rep. 389.

Oliver v. Green (1807), *Massachusetts Reports* 3, s. 133.

Piper v. Royal Exchange Assurance (1932), *Lloyd's Law Reports* 44.

Powles v. Innes (1843) *English Reports* 152, *Exchequer*.

Reed v. Cole (1764), *English Reports* 97, s. 954.

Rhind v. Wilkinson, *English Reports* 127.

Roddick v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. (1895) *Queen's Bench* 1, s. 836.

Salomon v. Salomon & Co. Ltd. (1897) Appeal Cases (AC) 22, (1896) United Kingdom House of Lords (UKHL).

Seamen v. Enterprise F. & M. Insurance Co. (1884), Federal Reporter 21, Circuit Court of Missouri, s. 778.

Sharp v. Sphere Drake Insurance Co. (The Moonacre) (1992) (No. 2) Lloyd's Rep. 501, 509

Small v. United Kingdom marine Mutual Insurance Association (1897), *Queen's Bench (Q.B.)* 2, S. 323.

Stockdale v Dunlop (1840), *English Reports Full Reprint* 151, Exchequer, 1220.

The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and other Issues: Joint Consultation Paper, Summary* – LCCP 201/SLCDP 152 (Summary), (2011).

The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Insurable Interest- Extract from LCCP 201/ SLCDP 15* – LCCP 201/SLCDP 152 (Extract) (2015).

The Law Commission ve Scottish Law Commission, *Reforming Insurance Contract Law: Issues Paper 10, Insurable Interest: Updated Proposals* (2015).

Waters. v. Monarch Fire & Life Assurance Co. (1856) *Exchequer Reports* 5, s. 870.

Wilson v. Jones (1867) *Law Reports*, 2nd Series, *Exchequer Division*.