

## P&I Sigortası Enkaz Kaldırma Teminatı

Özellikle Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu'nun 2015 yılında yürürlüğe girmesiyle birlikte, enkaz kaldırmaya ilişkin sorumluluklara karşı sigorta koruması daha da önem kazanmıştır. Zira Konvansiyon uyarınca üç yüz groston ve üzeri gemiler, sigorta teminatı veya başka bir mali güvenceye sahip olmak zorundadır. Konvansiyonda belirlenen şartları taşıyan sorumluluk sigortası bulunmayan gemiler, üye ülkelerin limanlarına giriş ve çıkış yapamayacaktır.

İşte bu yazıda da enkaz kaldırmaya ilişkin sorumluluklara dair teminatın kapsamı ve şartları ele alınmıştır.



### I. TEMİNATIN KAPSAMI

Su aracının enkazının, yükünün veya su aracında bulunan diğer herhangi bir eşyanın kaldırılması, yüzdürülmesi, yerinin değiştirilmesi, yok edilmesi, ışıklandırılması veya işaretlenmesi için yapılan masraflar ve harcamalar teminat altındadır. Ayrıca bu çalışmalar sırasında meydana gelen hadiselerden ve kirlilikten kaynaklanan sorumluluklar da bu kapsamdadır. Buradaki enkaz ifadesi, geminin tekne poliçesi kapsamında gerçek tam ziya veya hükmi tam ziyaya uğraması anlamına gelmektedir.

Teminatın kapsamı bu şekilde olmakla birlikte, aşağıdaki belirli şartların da sağlanması gerekmektedir.

### II. TEMİNATIN ŞARTLARI

#### A. MASRAF VE HARCAMALAR YASAL OLARAK ZORUNLU OLMALIDIR.

Enkazın kaldırılması için yapılacak masraf ve harcamaların teminat kapsamında tazmin edilebilmesi için, sigortalının bu masraflardan yasal olarak sorumlu olması ve yetkili makamların enkazla ilgili önlemlerin alınmasını emretmesi gerekir. Bu doğrultuda da, yalnızca yasal olarak yapılması zorunlu ve makul olan masraf ve harcamalar teminat kapsamında olacaktır.



### Ahmet Yarkin KOÇ

Hasar Uzman Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.246)

yarkin.koc@turkpandi.com

2021'de Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesinden yüksek şeref derecesiyle mezun oldu. Mezuniyetinin ardından deniz hukuku alanında önde gelen bürolardan birinde yasal stajını tamamladı. 2023 Haziran ayında Türk P&I Sigorta'ya hasar uzman yardımcısı olarak katıldı.



# TURKP&I

Bugün kıyı devletleri, egemenlik hakkına dayanarak seyre engel olduğu veya tehlike oluşturduğu değerlendirilen enkazın donatan tarafından kaldırılacağına, kaldırılmaması halinde ise devlet tarafından kaldırılacağına ilişkin hükümler getirmektedir. Enkaz kaldırmaya ilişkin bu kuralların uluslararası alanda yeknesaklaştırılması amacıyla ise 2007 tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu kabul edilmiştir.

Teminatın sağlanıp sağlanmadığı değerlendirilirken öncelikle sigortalının söz konusu uluslararası düzenlemeler veya kıyı devletinin yerel hukuku uyarınca enkazı kaldırmakla sorumlu olup olmadığı belirlenecektir. Ayrıca sigortalı, yetkili makamlar tarafından verilen enkaz kaldırma emrinin yürürlükteki yasalara göre hukuken geçerli olup olmadığını tespit etmekle de yükümlüdür.

## 1. 2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu

Konvansiyonda deniz kazası sonucunda enkaz hâline gelen ve bu nedenle sefer güvenliğine karşı tehlike arz eden gemilerin, yüklerinin ve içerisinde bulunan diğer eşyanın kaldırılması konusunda donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler getirilmiştir.

Enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılmasına ilişkin masraflardan kural olarak sicile kayıtlı donatan sorumludur. Söz konusu sorumluluk, kusursuz sorumluluk olmakla birlikte, donatanın dayanabileceği savunmalar da bulunmaktadır. Buna göre donatan; enkazın konvansiyon sahasında bulunmadığını, tehlike oluşturan enkazın Konvansiyonda tanımlanan enkaz hâllerinden birisine girmediğini, enkazın Konvansiyonda tanımlandığı şekliyle tehlike oluşturmadığını, kıyı devletinin hareket şeklinin orantısız olduğunu, masrafların başka milletlerarası sözleşmelerle karşılanabilir olduğunu, enkazın üçüncü kişilerin hareketi sonucunda meydana geldiğini, kurtaranın enkazı uygun olmayan şekilde zaptederek donatanın sorumluluğunu sınırladığını ileri sürebilir.

Enkaz nedeniyle zarar gören taraf, zararının tazminini doğrudan sigortacıdan talep edebilir. Bu durumda donatanın dayanabileceği savunmalar (donatanın iflası ve tasfiyesi hariç) sigortacı tarafından da ileri sürülebilecektir.

Enkaz meydana geldiğinde Konvansiyon kapsamında izlenecek usuller ise kısaca şu şekildedir. Bir gemi deniz kazası sonucunda enkaz hâline geldiğinde, geminin bayrak devleti, geminin kaptanı veya işleyen, durumu derhal enkazın bulunduğu kıyı devletine bildirir. Bunun ardından kıyı devleti, enkazın tehlike oluşturup oluşturmadığının belirlenebilmesi için gerekli bilgileri ilgili devletlerle paylaşacaktır. Enkazın tehlike oluşturduğu sonucuna varıldığında, kıyı devleti enkazın işaretlenmesini sağlayacak ve donatandan belirleyeceği süre içerisinde enkazın kaldırılmasını talep edecektir. Enkazın belirlenen sürede kaldırılmaması hâlinde ise, masrafları daha sonra donatandan karşılanmak üzere enkazın kaldırılması için gerekli adımları kıyı devleti atacaktır.

Ancak Türkiye, henüz Konvansiyona taraf olmamıştır. Bu nedenle Türk Hukukunda enkaz kaldırılmasına ilişkin düzenlemenin ayrıca ele alınması gerekir.

## 2. Türk Hukuku

Türkiye Konvansiyona taraf olmamakla birlikte, Limanlar Kanunu 7. maddede yapılan ve 05.12.2017 yürürlüğe giren tadilatla, buna paralel bir düzenleme getirilmiştir. Buna göre liman başkanı; can, mal ve çevresel risk taşıyan veya seyir ve seferin selametine engel olabilecek karaya oturmuş, yarı batık veya batık halde yahut terk edilmiş veya atıl halde bulunan gemileri ve eşyasını kaldırması için, geminin donatanına veya kaptanına kırk beş güne kadar süre verecektir. Maddedeki, geminin eşyası ifadesine geminin yükü, yağı ve yakıtı da dahildir.

Bu süre içinde kaldırılmadığı takdirde, liman başkanı bunları çıkarmaya, çıkarttırmaya, bulunduğu yerden kaldırmaya, kaldırtmaya, imha ettirmeye ve satmaya yetkili olacaktır.

Görüldüğü üzere enkazın çıkarılması, can, mal ve çevresel risk taşıması veya seyir ve seferin selametine engel olması şartına bağlanmıştır. Ancak tehlikeyi belirlemeye yarayacak herhangi bir ölçüte yer verilmemiştir. Dolayısıyla liman başkanlıklarının bu konuda geniş bir takdir yetkisi olduğu söylenebilir. Fakat verilecek kararın her halde, idari işlemlerin tabi olduğu kamu yararını gözetme, ölçülülük, elverişlilik, gereklilik ve orantılılık ilkelerine uygun olması gerekir. Aksi takdirde söz konusu kararın iptali istenebilecektir.

### B. ENKAZ KURALLARDA TANIMLANAN BİR KAZA SONUCUNDA OLUŞMALIDIR.

Masrafların, teminat kapsamında tazmin edilebilmesi için enkazın kurallarda tanımlanan bir kaza sonucunda oluşması gerekir.

Bu kuralın amacı doğrultusunda kaza ile, çatma, karaya oturma, patlama, yangın veya benzeri ani ve beklenmedik olaylar ifade edilmektedir. Bu liste sınırlı sayıda olmayıp, sayılan hadiselerle benzer, planlanmamış olaylar da kapsam dahilindedir. Buna karşılık geminin, örneğin yeterli bakım yapılmaması veya sigortalının gemiyi terki sonucunda enkaz haline gelmesi halinde teminat sağlanmayacaktır.

Son olarak enkaz, savaş sonucunda meydana gelmemelidir. Zira savaş rizikolarına ilişkin koruma, ek bir teminat olarak sağlanmaktadır.

### C. ENKAZ ÜZERİNDEKİ HAKLAR TEMLİK EDİLMEMİŞ OLMALIDIR.

Su aracı enkaz halini aldıktan sonra sigortalı, enkaz üzerindeki haklarını sigortacının onayı olmaksızın temlik ederse, sigortacıdan herhangi bir tazminat talebinde bulunamaz.

Gemi gerçek veya hükmi tam ziyaya uğradığında, sigorta bedelinin tekne poliçesi kapsamında donatana ödenmesiyle birlikte, donatan da enkaz üzerindeki mülkiyet hakkını tekne sigortacısına devredecektir. Tekne sigortacıları enkazın mülkiyetini devraldıklarında ise, enkazı kaldırma gibi enkaza 'bağlı' olan yükümlülükler de kendilerine geçecektir. Dolayısıyla söz konusu sorumluluklar, artık sigortalıdan tekne sigortacısına geçeceğinden, bu nedenle teminat kapsamında donatana herhangi bir tazminat ödenmeyecektir.

#### D. KURTARILAN ŐEYLERİN DEĞERİ TAZMİNATTAN İNDİRİLİR.

Enkazın ve enkazda kurtarılan diğer ekipmanların değer, tazminat ödemesinden mahsup edilecektir.

Öte yandan sigortalı, kurtarılan Őeylerin değerinin en üst seviyeye çıkarılması için gerekli her türlü bilgiyi sigortacıya sağlamakla ve enkazın kaldırılması için yapılacak harcamaları en aza indirmekle de yükümlüdür.

Bu kapsamda, enkaz kaldırma sözleşmesi seçilirken hangi sözleşmenin daha güvenli ve daha iyi ücretlendirildiği, kurtarıcının uygun bir sigortasının bulunup bulunmadığı ve işin tamamlanması konusunda bir zaman sınırı belirlemenin uygun olup olmadığı gibi hususların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Uygulamada ise genellikle BIMCO standart sözleşmeleri tercih edilmektedir. Bunlar sabit ücret ve netice yoksa para da yok (no cure no pay) esasına dayalı WRECKFIXED 2010; götürü ücret (lumpsum) esasına dayalı ve yapılan işe göre ücret ödenmesini öngören WRECKSTAGE 2010 ve günlük ücrete dayalı olan WRECKHIRE 2010'dur.

Kaynak: Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi, Melisa Konfidan, 2023.

Kaynak: Kulüp Sigortası, Serdar Acar, 2008.

