

**T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI**

DENİZCİLİK

DENİZ HUKUKU TERİMLERİ

Ankara, 2017

- Bu materyal, mesleki ve teknik eğitim okul / kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmek amacıyla hazırlanmış bireysel öğrenme materyalidir.
- Millî Eğitim Bakanlığınca ücretsiz olarak verilmiştir.
- PARA İLE SATILMAZ.

İÇİNDEKİLER

AÇIKLAMALAR.....	iii
GİRİŞ.....	1
ÖĞRENME FAALİYETİ-1	3
1. ULUSAL/ULUSLARARASI DENİZCİLİK MEVZUATI VE DENİZ İŞ YASASI	3
1.1. Hukukun Tanımı.....	3
1.2. Hukukun Kaynakları.....	4
1.2.1.Asli Kaynaklar.....	4
1.3. Hukuk Türleri	4
1.4. Hukukun Temel İlkeleri	5
1.5. Deniz Hukuku.....	7
1.6.1. Uluslararası Deniz Hukukunun Uygulanması	8
1.6.2. Uluslararası Deniz Hukukunun Yaptırımları.....	8
1.7. Uluslararası Deniz Hukukunun Temel İlkeleri.....	9
1.8. Deniz İş Kanunu	11
1.9. Deniz İş Kanunu Hükümleri.....	11
1.9.1. Kanun Kapsamı	11
1.9.2. İşveren, Gemi adamı, Kaptan ve İşveren Vekilinin Tarifi	12
1.9.3. Yazılı Akit	12
1.9.4. Akitlerin Sona Ermesi veya Devam Durumları.....	12
1.9.5. Deneme Süresi.....	13
1.9.6. Çalışma belgesi (Hizmet Belgesi).....	13
1.9.8. Kıdem Tazminatı	14
1.9.9. Gemi adamının İnşade Zorunluğu	15
1.9.10. İş süresi ve Fazla Çalışma	15
1.9.11. Ücret, Kesinti ve Avans	15
1.9.12. Yıllık İzinler ve Hafta Tatili	16
UYGULAMA FAALİYETİ.....	18
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	19
ÖĞRENME FAALİYETİ-2	22
2. DENİZ SİGORTALARI ve GEREKLERİ.....	22
2.1. Sigorta (Insurance).....	22
2.1.1. Ülkemizde Sigorta Mevzuatı	23
2.2. Deniz Ticaretindeki Riskler.....	24
2.3. Denizcilik Sigorta Sözleşmeleri ve Kullanıldığı Yerler	28
2.3.1.Gemi İnşaa Sigortası	28
2.3.2. Balıkçı Tekneleri Sigortaları	29
2.3.3. Savaş ve Grev Sigortaları	29
2.3.4. Kira Kaybı Sigortası	29
2.3.5. Kar Kaybı Sigortası.....	30
2.3.6. Emtea Nakliyat Sigortası.....	30
2.3.8. Tekne ve Makine Sigortası.....	31
2.3.9. Koruma ve Tazminat Sigortası – Kulüp Sigortası (P&I: Protection and Indemnity)	32
2.4. Gemiler Açısından Sigortanın Önemi	33
2.5. Şirket Açısından Sigortanın Önemi	33

UYGULAMA FAALİYETİ.....	35
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME.....	36
MODÜL DEĞERLENDİRME.....	39
CEVAP ANAHTARLARI.....	40
KAYNAKÇA	41

AÇIKLAMALAR

ALAN	Denizcilik
DAL	Güverte İşletme
MODÜLÜN ADI	Deniz Hukuku Terimleri
MODÜLÜN SÜRESİ	40/12
MODÜLÜN AMACI	Birey/öğrenciye deniz hukuku ve deniz iş yasası ile ilgili gerekli bilgi ve beceriyi kazandırmaktır.
MODÜLÜN ÖĞRENME KAZANIMLARI	1. Ulusal ve uluslararası denizcilik mevzuatı doğrultusunda deniz iş yasasını kullanabileceksiniz. 2. Donatan, taşıtan ve personelin haklarını korumak amacıyla deniz sigorta gereklerini yerine getirebileceksiniz.
EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI	Ortam: Okul kütüphanesi, mevzuat arşivi, gemi arşivi Donanım: Türk Ticaret Hukuku, Deniz İş Kanunu, Sigorta formları, yazılı veya basılı form örnekleri
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	Modül içinde yer alan her öğrenme faaliyetinden sonra verilen ölçme araçları ile kendinizi değerlendireceksiniz. Her faaliyet sonunda hazırlanmış olan çoktan seçmeli sorularla doğru/yanlış cevaplı sorularla bilgi düzeyinizi ölçüp değerlendirme yapabileceksiniz.

GİRİŞ

Sevgili Öğrencimiz,

Deniz hukuku, ister ulusal olsun ister uluslararası, oluşumu çok eski zamanlara dayanır. Kaynağını yüzlerce yıllık tecrübe, örf, adet ve geleneklerden almaktadır. Bu yüzden kendi içinde müthiş bir tarihsel birikim ve kültür barındırır.

Bu modül sayesinde, hukukun hayatımızın bir parçası olduğu görececek, mesleğimiz olan denizciliğin de kendine has hukuki kurallarla idare edildiğinin farkına varacaksınız. Deniz hukuku ile ilgilikaynakları tanıyacak, uluslararası mevzuatın iç hukuk sistemimizle nasıl birleştirildiğini göreceksiniz. Deniz hukuku ile ilgili bilgi ve bilinç düzeyiniz yükselecek, hepsinden önemlisi bu alana olan ilginiz artacaktır.

‘Deniz İş Kanunu’ ve hükümlerini öğrenecek, hak ve sorumluluklarınızın farkına varacaksınız. Edineceğiniz bilgiler, iş hayatında karşılaşılabileceğiniz sorunların çözümüne yardımcı olacak, size rehberlik edecektir.

Modül eğitimi sonunda denizde yaygın halde kullanılan sigorta çeşitlerini öğrenecek, bir sigorta sözleşmesini irdeleyerek, imza aşamasına getirebileceksiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-1

ÖĞRENME KAZANIMI

Ulusal ve uluslararası denizcilik mevzuatı doğrultusunda deniz iş yasasını kullanabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Hukuk kuralları olmasa dünya ne hâle gelirdi? Tartışınız.
- Denizcilik mevzuatı neden uluslararası olmak zorundadır?
- 854 Sayılı ve 20/04/1967 tarihli olan ‘Deniz İş Kanununu’ mevzuat gov.tr sitesine girerek bulunuz ve kaç maddeden oluştuğunabakınız.
- Okul kütüphanesinde var olan ‘Hizmet Sözleşmelerini’ inceleyiniz.
- Çevrenizdeki deniz çalışanlarına ‘Deniz İş Kanunu’ okuyup okumadıklarını sorunuz.
- Hukukta hak, adalet ve eşitlik kavramları neden önemlidir? Araştırınız.

1. ULUSAL/ULUSLARARASI DENİZCİLİK MEVZUATI VE DENİZ İŞ YASASI

1.1. Hukukun Tanımı

Hukuk kelimesinin değişik dillerdeki anlamları incelendiğinde hak, yerleştirme, düzenleme, doğru, kural vb anlamlara geldiğini görürüz. Kavram olarak hukuk, sosyal bir varlık olan insanın birbirleriyle ve devletle olan ilişkilerini, sosyal, ekonomik, kültürel ve siyasal olarak düzenleyen, yaptırımlara sahip olan kurallardır. Modern dünyanın vazgeçilmez bir gereksinimidir. Kuralsız bir toplum düşünülemez gibi hukuksuz bir toplum da düşünülemez. Üstünlüğü ve kabul edilebilirliği evrensel değerlere sahip olmasına bağlıdır.

Belirlenmiş sosyal kurallar çerçevesinde kişiler emir ve yasaklara uydukları zaman yukarıda belirtilen sosyal hayatın bir düzen içinde devamı sağlanmış olacaktır. Ancak belirlenen sosyal kurallara uyulmadığı zaman bu durum bir tepkiyle karşılaşacaktır. Sosyal kurallara uyulmadığı zaman karşılaşılan tepkiye yaptırım (müeyyide) denir. Hapis cezaları, para cezaları, bir haktan men gibi cezalar müeyyidelere örnek olabilir.

1.2. Hukukun Kaynakları

1.2.1. Asli Kaynaklar

Hukuku doğuran kaynaklar yazılı ve yazısız kaynaklar biçiminde iki temel kategoriye ayrılmaktadır. Bu tasnife göre:

1.2.1.1. Hukukun Yazılı Kaynakları

- Anayasa,
- Kanun (ve Kanun Hükmünde Kararname),
- Uluslararası Antlaşmalar,
- Tüzük,
- Yönetmelik,
- Diğer düzenleyici işlemler (Türk pozitif hukuk düzeni içerisinde bu kaynaklar genelde adsız düzenleyici işlemler olarak bilinmekle birlikte sıklıkla Tebliğ, Genelge, Sirküler şeklinde adlandırılmaktadır.)

1.2.1.2. Hukukun Yazısız Kaynakları

Örf ve Adet Kuralları/Hukukunun hukuki teamüllerin de hukuk boşluklarının olduğu ve yazılı hukuk tarafından onay verildiği hallerde uygulandığı görülmektedir.

1.2.1.3. Yardımcı Kaynaklar (Hukuku Bildiren Kaynaklar)

- Hukuki İçtihadlar (Yargı Kararları)
- Hukuksal Doktrinler (Bilimsel Öğreti ve Görüşler)
- Şerhler
- Monografiler
- Makaleler

1.3. Hukuk Türleri

- **Kamu Hukuku**
 - Anayasa Hukuku
 - İdare Hukuku
 - Ceza Hukuku
 - İcra-İflas Hukuku
 - Devletler Genel Hukuku
 - İş Hukuku
 - Yargılama Hukuku
 - Vergi Hukuku
- **Özel Hukuk**
 - Medeni Hukuk
 - Ticaret Hukuku

- Borçlar Hukuku
- Devletler Özel Hukuku
- **Karma Hukuk**
 - İş Hukuku
 - Hava Hukuku
 - Toprak Hukuku
 - Bankacılık Hukuku
 - Fikir ve Sanat Eserleri Hukuku
 - Çevre Hukuku

1.4. Hukukun Temel İlkeleri

➤ **Hukuk Devleti İlkesi**

Hukuk devleti ilkesi, kendi koymuş olduğu kurallar ile kendisini sınırlandıran, o toplumda yaşayan bireylerin temel hak ve özgürlüklerini güvence altına alan, bir nevi devletin keyfiliğini önlemeye çalışan temel hukuk ilkesidir.

➤ **Kuvvetler Ayrılığı İlkesi**

Yasama, yürütme ve yargı erkelerinin birbirinden bağımsız olmasını ileri süren ilkedir. Yasama, yürütme ve yargı erkeleri mutlak bir şekilde birbirinden bağımsız değildir. Nispi bir ayrılık söz konusudur.

➤ **Laiklik İlkesi**

Devletin eylem ve işlerinin, herhangi bir veya birkaç dinin temel esas ve düzenlemeleriyle belirlenmemesini ifade etmektedir.

➤ **Sözleşme Özgürlüğü İlkesi**

Herkesin, hukuka, ahlaka, adaba aykırı olmayacak şekilde, özgür iradesi ile sözleşme yapabilmesini ifade eder. Hukuka, ahlaka ve adaba aykırı olmayacak şekilde düzenlenmesi sözleşme özgürlüğünü kısıtlamaz.

➤ **Dürüst Davranma ve İyiniyet İlkesi**

Genel anlamıyla borçlar hukukunda karşımıza çıkan bir ilke olmakla birlikte, hak sahibi olanın hakkını kullanırken bir başkasına zarar vermemesini, sözleşme yaparken dürüst davranmasını, karşı tarafa herhangi bir zarar verecek davranışta bulunmamasını ifade eder.

➤ **Suç ve Cezada Kanunilik İlkesi**

Kimse, işlediği zaman yürürlükte olmayan bir durumdan dolayı cezalandırılmaz ve yine eylemini gerçekleştirmeden önce yürürlükten kalkmış olan bir suçtan dolayı

cezalandırılmaz anlamına gelen ilkedir. Kanun bir eylemi suç saymıyorsa herhangi bir güç bunu suç olarak kabul edemez.

➤ **Kusur Sorumluluğu İlkesi**

Kusuru bulunan kişinin cezalandırılabilceğini, kusursuz suç ve ceza olmayacağını ifade eder. Bireyin gerçekleştirmiş olduğu eyleminde kusuru bulunmaması dâhilinde ceza verilemez.

➤ **Masumiyet Karinesi İlkesi**

Hiç kimse mahkemenin vermiş olduğu bir karar olmadan suçlu olarak görülemez. Ne zaman ki mahkeme kişinin hüküm ile suçlu olduğunu sabitlerse, sanık veyahut şüpheli o zaman suçlu olarak kabul görülür ve mahkûm edilebilir.

➤ **Eşitlik İlkesi**

Herkes dili, dini, ırkı, mezhebi, statüsü, görevi, kimliği göz önüne alınmaksızın kanunlar önünde eşittir. Kimse kimseden üstün veya aşağı değildir.

➤ **Hak Arama Hürriyeti İlkesi**

Hakkı ihlal edilen herkesin, bağımsız, tarafsız ve meşru bir araç olan yargı erkinden her zaman ve her koşulda yararlanabileceğini ifade eder.

➤ **Bir Suçtan İki Ceza Verilemez İlkesi**

Bu ilke, ceza hukukunda karşımıza çıkmakla birlikte, bir fiilden dolayı birden fazla ceza verilemeyeceğini, bir fiilin yalnız bir ceza ile sonuçlandırılabilceğini ifade eder.

➤ **Sorumluluğun Şahsiliği İlkesi**

Sorumluluğun fiili gerçekleştiren, davranışı yapan kişiye ait olduğunu ifade eden ilkedir. Kimse başkasının eyleminden dolayı cezalandırılmaz.

➤ **Yargı Bağımsızlığı İlkesi**

Mahkemenin hiçbir kişi, organ veya kurum tarafından emir ve talimat alamayacağını, yine hiçbir kişi, kurum ve organında mahkemelere genelge gönderip telkinde bulunamayacağını ifade eder.

➤ **İddia Edenin İspat Yükümlülüğü İlkesi**

Kanundaki istisnalar hariç olmak üzere, iddiada bulunan, savunmuş olduğu iddiasını ispat etmek zorundadır. İddia ispatlanmadan kabul görmez.

➤ **Borçların Nispiliği İlkesi**

Tıpkı sorumluluğun şahsiliği gibi borçların nispiyeti de borç ilişkisinden doğan yükümlülüklerden sadece borçlunun sorumlu olacağını ifade eder.

➤ **Kanunu Bilmemek Mazeret Sayılmaz İlkesi**

Kimse yapmış olduğu davranışın, işlemiş olduğu fiilin suç olduğunu bilmediğini, kanunun bunu yasakladığını bilmediğini öne sürerek bundan kurtulamaz.

➤ **Cezanın Bireyselleştirilmesi İlkesi**

Soyut olarak mevcut olan kanunların, somut olaya ve kişiye uyarlanması, uyarlanırken kanun sınırlarının aşılmasını ifade eder ve bu görev hâkime aittir.

➤ **Kazanılmış (Müktesep) Hak İlkesi**

Hukuka, ahlaka, adaba aykırı olmayacak şekilde kazanılmış olan hak bireyin elinden alınmaz. Hak sahibi yine hukuk sınırları içinde bu hakkını özgürce kullanmalıdır, anlamındadır.

1.5. Deniz Hukuku

1.5.1. Tanım

Deniz hukuku, denizdeki ekonomik faaliyetlerin (ulaşım, taşıma, iletişim, turizm, araştırma vb.) sorunsuz bir şekilde yürütülebilmesi amacıyla ortaya konan kurallar ve bu kurallara uymayanlar hakkında yaptırımlara (müeyyide) sahip olan hukuk dalıdır. Kaynağını IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) sözleşmeleri, uluslararası sözleşmeler, bölgesel anlaşmalar, ikili denizcilik anlaşmalarından alır, iç hukuk sistemine de bu kaynaklar referans olur.

1.5.2. Deniz Hukukun Özellikleri:

➤ **"SuiGeneris" (Kendine Özgü) Yapısı**

Deniz hukuku, deniz seyrüseferinin büyük ve çok çeşitli riskler taşıması ve tehlikeye atılan servetin büyüklüğü, kaptan ve gemi adamlarının eylemleri nedeniyle donatan veya taşıyana düşen sorumluluğun sınırlandırılmasına ve bunlara ilişkin istisnaları gerek ulusal alanda gerekse uluslararası düzenleyen bir hukuk dalıdır. Bu nedenle deniz hukukunun kendine özgü bir yapısının olduğu kabul edilir.

➤ **Geleneksellik**

Deniz hukuku, yüzyıllar boyunca politik ve sosyal değişimler dışında kalarak tutuculuğunu, dengeliliğini ve sonuç olarak gelenekselliğini korumuştur.

➤ Uluslararası Karakter

Deniz ticaretinin sadece aynı ülkeye ait limanlar arasında değil, farklı ülkelere ait limanlar arasında da gerçekleşmekte olması nedeniyle deniz hukuku kuralları ve deniz örf ve adetleri bir ülkeden diğerine geçmiş ve çeşitli ülkelerde benzer ihtiyaçlar benzer hükümlerle düzenlenmeye başlamıştır. Bu özellik deniz hukuku kurallarının uluslararası niteliğini göstermektedir.

1.6. Uluslararası Deniz Hukukun Uygulanması ve Yaptırımları

1.6.1. Uluslararası Deniz Hukukunun Uygulanması

Hukukun kaynakları konusunu hatırlarsak, ‘Yazılı Kaynaklar’ başlığı altında anayasa ve kanunlardan sonra taraf olunan uluslararası anlaşmaların da (sözleşme, konvansiyon, protokol, kod vb.) hukuksal niteliği olduğunu görürüz. Ancak bu anlaşmaların hukuksal nitelik kazanabilmesi için iç hukuk sistemimize girmesi de gerekmektedir. Bu nedenle taraf olunan her anlaşma bir kanun olarak veya var olan bir kanuna ilgi tutularak hazırlanan tüzük, yönetmelik ve diğer düzenleyici işlemler olarak iç hukuk sistemimize yerleşir. Ülkemizdeki deniz hukuku, IMO sözleşmeleri, uluslararası sözleşmeler, bölgesel anlaşmalar, ikili denizcilik anlaşmaları ile yapılandırılmış iç hukukumuz üzerinden yürümektedir.

Denizcilik sektörü uluslararası ilişkilerin yoğun olduğu bir alandır. Bu yüzden sadece ulusal düzeyde yapılan her düzenleme ve çalışma yetersiz kalmaya mahkûmdur. Onun için deniz hukukumuz, uluslararası kaynaklar üzerinden beslenmeli ve referanslarını buradan almalıdır.

1.6.2. Uluslararası Deniz Hukukun Yaptırımları

Uluslararası Deniz Hukuku Yaptırımları denildiğinde akla ilk gelen bayrak ve liman devleti denetimleridir. Uluslararası çalışan bir gemi hangi bayrağı taşıyorsa birinci derecede o ülkenin denetimlerine tabidir. Eğer bu ülke IMO üyesi 171 ülkeden birisi ise denetimin kaynağı tamamen IMO kural ve sözleşmeleri (imzalanmış olan veya kabul edilen) olacaktır. Bu gemi başka bir ülkenin limanına ya da karasularına girdiği zaman o ülkenin PSC (Port State Control) altına girmiş demektir. Yapılan denetimler sonucu bulunan her bir eksiklik veya yanlışlık düzelene kadar gemi tutulur yani detain (alıkoyma) olur. Tutulmak veya alıkonmak, deniz taşımacılığında hiç istenmeyen bir durumdur. Hem taşıyan hem de taşıtan açısından imaj zedelenmesi, zaman kaybı, maddi kayıptır. Onun için uluslararası seyreden her gemi, gideceği bütün ülkelerin kural ve kaidelerini iyi bilmeli ve uluslararası sözleşmelerde istenen şartları sağlamalıdır.

Dünya denizleri liman devleti denetimleri açısından IMO tarafından, 10 farklı liman bölgesine ayrılarak MoU’lar (Memorandum of Understanding: Mutabakat Zaptı) oluşturulmuştur. Bunlar;

- Avrupa ve kuzey Atlantik (Paris MoU),
- Asya ve Pasifik (Tokyo MoU),

- Latin Amerika (Acuerdo de Viña del Mar),
- Karayipler (KarayipMoU),
- Batı ve Orta Afrika (AbujaMoU),
- Karadeniz Bölgesi (Karadeniz MoU),
- Akdeniz (Akdeniz MoU), (Türkiye – Tunus – Fas – Malta – Lübnan – Ürdün – İsrail – Mısır – Kıbrıs – Cezayir)
- Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU),
- Riyad MoU.
- Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik PSC'dir.

Bu liman bölgelerinde yapılan denetimler sonucu bulunan her türlü eksiklik, yanlışlık ve alıkoymalar döküm haline getirilerek, o bayrak devletinin durum tespitinin yapılmasını sağlar. Yapılan denetim sonuçlarına göre bayrak devletleri beyaz, gri, siyah olarak listelenip genel sonuç elde edilir. Denetimler her ne kadar IMO Standartları'na göre yapılsa da liman bölgelerinin özelliklerine göre aynı standart ve kalitede denetim yapıldığını söylemek oldukça zordur. Bu liman bölgelerindeki en sıkı denetimlerin yapıldığı bölge olarak bilinen 'Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik PS Kontrolleri' sonucu beyaz bayrak listesine girebilmek oldukça zordur. Onun için en az beyaz bayrak sahibi olan ülke listesi bu bölgeye aittir.

1.7. Uluslararası Deniz Hukukunun Temel İlkeleri

Bu konu 'Hukukun Temel İlkeleri' başlığı altında evrensel değerlere uygun olarak verilmişti. Deniz hukuku'nun kendisine özgü yapısı da dikkate alınarak, bu temel ilkelere ilave edilmek istenirse aşağıda verilen ilkelerin deniz hukuku içinde vazgeçilmez yeri olduğu görülür. Bu ilkeler, deniz ve denizcilikle ilgili yapılacak her türlü hukuki düzenlemede (ulusal veya uluslararası) referans alınması gereken ve göz önünde bulundurulması gereken ilkelerdir. Tüm insanlığın ortak görevi, sınırı olmayan denizlerin kullanımını, bu ilkeler doğrultusunda, evrensel hukuk kurallarını da baz alarak, bencillikten uzak hukuki temellere oturtmasıdır.

➤ Açık Denizlerin Serbestliği İlkesi

Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletleri kapsar. Aşağıdaki alanlar da belirli şartlar altında bu serbestliğin içindedir.

➤ Seyrüsefer Hakkı İlkesi

Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahiptir.

➤ Sadece Bayrak Devletinin Cezai Yargı Kullanma Yetkisi İlkesi

Açık denizde, kaptanın veya gemi hizmetindeki diğer herhangi bir kişinin ceza veya disiplinsorumluluğunu içine giren bir çatma hâlinde veya deniz seyruferine ilişkin diğer

herhangi bir olayda, bu kişiler hakkında ceza veya disiplin kovuşturması, ancak ya geminin bayrağını taşıdığı devletin veya bu kişilerin tabiiyetinde buldukları devletin adli veya idari makamları nezdinde açılabilir.

Bayrak devleti yetkilileri dışında hiç bir makam tarafından soruşturma amacıyla da olsa gemiye el konulması veya geminin seferden alıkonulması emredilemez.

➤ **Yardım Etme Yükümlülüğü İlkesi**

Her devlet kendi bayrağını taşıyan bir geminin, kaptanından, gemi mürettebat ve yolcular için ciddi bir tehlike oluşturmadan ifa edilebilecek ise diğer gemi ve insanlar için aşağıdaki hususları gerçekleştirmesini talep edecektir.

- Denizde tehlike içerisinde bulunan her kişiye yardım etmek,
- Yardım ihtiyaçlarından haberdar edildiği takdirde, tehlikede bulunan kişileri, kendisinden makul olarak beklenebilen ölçüde ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarmaya gitmek,
- Bir çatmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına ve yolcularına yardımda bulunmak ve mümkün olduğu ölçüde kendi gemisinin adını, tescil limanını ve uğrayacağı en yakın limanı diğer gemiye bildirmek.

➤ **Limanlarda Eşitlik İlkesi**

Sahili bulunmayan bir devletin bayrağını taşıyan gemiler, deniz limanlarında, diğer yabancı gemilere uygulanan işlemlere eşit bir işlemden yararlanacaklardır.

➤ **Tek Bir Devletin Bayrağını Taşıma İlkesi**

Gemiler tek bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve uluslararası anlaşmalarda ve işbu sözleşmede açıkça belirtilen istisnalar dışında, açık denizlerde o devletin münhasır yetkisine tabi olacaklardır. İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyreden ve bunları işine geldiği gibi kullanan bir gemi, bu tabiiyetlerden hiçbirini diğer devletlere karşı ileri süremez ve tabiiyetsiz bir gemi gibi işlem görür.

➤ **Denizde Ortaya Çıkan Arkeolojik ve Tarihî Eşyaların Korunması İlkesi**

Devletlerin denizde ortaya çıkarılan arkeolojik veya tarihî nitelikteki eşyaları koruma yükümlülüğü, dünya mirası olan eserleri korumayı hedeflemektedir.

➤ **Deniz Çevresinin Korunması İlkesi**

Uluslararası deniz hukukunda deniz ve çevresinin korunması özel bir öneme sahiptir. BMDHS ve uluslararası tüm sözleşmelerle ki, bunlardan en önemlisi 1973 yılında imzalanan 1978 yılında değiştirilen Denizlerin Gemilerden Kirletilmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (İngilizce Marine Pollution teriminden türetilmiştir. Kısaca MARPOL 73/78

olarak ifade edilir.), bu ilkenin hayata geçmesini sağlar. Dünya devletlerinin %98'i bu sözleşmenin uygulanması için evet demiştir.

➤ **Sahildar Devletin Korunması İlkesi**

Sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türlü geçişi engellemek için belirli şartlar altında gerekli tedbirleri alabilir, yaptırımında bulunabilir.

➤ **Ülkeler Arası İşbirliği Yükümlülüğü İlkesi**

BMDHS özü itibariyle kapsamına giren hemen her konuda işbirliği anlayışına dayanan, işbirliği etiğini uygulanabilir hukuk kurallarına dönüştürmek bakımından özel önem taşıyan bir belgedir. İşbirliği anlayışı ve yükümlülüğü, sözleşmenin tümünü içeren tek bir rejimin değil, uluslararası bölgesel ve ikili anlaşmaları da içine almaktadır.

1.8. Deniz İş Kanunu

Deniz çalışanlarının, iş hayatı, yaşama koşulları, mesleki tehlikeleri, mahrumiyete dayalı yaşantıları karadaki birçok meslekten farklılıklar arz etmektedir. Denizdeki bir çalışan sürekli olarak işyerinde kalmak, burada yemek içmek zorundadır. Ağırıklı olarak ülke sınırları dışında bulunmakta, deniz ve hava koşullarına göre yaşamakta ve uluslararası eğitim alarak uluslararası kurallara göre denetime tabi tutulmaktadır. Bu yüzden de 'Deniz İş Kanunu' 'İş Kanunundan' ayrı olarak çıkmış ve yürürlüğe girmiştir.

Deniz İş Kanunu, denizdeki çalışan ve çalıştıran arasında bir köprü gibidir. Onların hak ve sorumluluklarını düzenler, rehberlik eder. Her iki tarafın iyi bilip uygulaması çalışma hayatının barışı ve verimliliği açısından önemlidir. Tehlikeli meslekler sınıfına giren denizcilik, tüm yönleri ile çok iyi bilinmeli, özellikle kanun hükümleri tam anlamı ile uygulanıyor olmalıdır.

1.9. Deniz İş Kanunu Hükümleri

1.9.1. Kanun Kapsamı

Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk bayrağını taşıyan yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır.

Aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamı yüz veya daha fazla olduğu veyahut işverenin çalıştırdığı gemi adamı sayısı 5 veya daha fazla bulunduğu takdirde birinci bent hükmü uygulanır.

Bu kanunun uygulanmasında, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır. Türk bayraklı gemilerde çalışan yabancı uyruklugemiadamlarına da bu kanun hükümleri uygulanır.

1.9.2. İşveren, Gemi adamı, Kaptan ve İşveren Vekilinin Tarifi

- Gemi sahibine veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye “işveren” denir.
- Bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere “gemi adamı” denir.
- Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması hâlinde ona vekalet eden kimseye “kaptan” denir.
- Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye “işveren vekili” denir.

1.9.3. Yazılı Akit

Hizmet akti işveren veya işveren vekiliyle gemi adamı arasında yazılı olarak iki nüsha yapılır ve taraflardan her birine birer nüsha verilir. Akitler süreli, süresiz ve sefere dayalı olarak üç şekilde yapılabilir. Bu kanuna göre yapılacak yazılı akitlerde aşağıdaki hususların bulunması gerekir:

- İşverenin adı ve soyadı ve ikametgâh adresi,
- Gemi adamının adı, soyadı, doğum tarihi ve yeri, sicil numarası ve ikametgâh adresi,
- Gemi adamının çalışacağı geminin ismi, sicil numarası, grostonilatosu ve kaydedildiği sicil dairesi (Gemi adamının aynı işverenin muhtelif gemilerinde çalışması ihtimali mevcutsa, bu hizmet akdinde ayrıca belirtilir.),
- Aktin yapıldığı yer ve tarih,
- Gemi adamının göreceği iş,
- Gemi adamının hizmete başlayacağı tarih ve yer,
- Hizmet aktinin belli bir süre için yapılmış olup olmadığı, belli bir süre için yapılmış ise süresi veya sefer üzerine ise hangi sefer olduğu,
- Kararlaştırılan ücret esasları ile miktarı,
- Ücretin ödeme zamanı ve yeri ile zorunlu tutulan işverenler için gemi adamının ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkakının ödeneceği banka özel hesap numarası,
- Avans şartları,
- Diğer iş şartları,
- Sözleşmenin özeti.

1.9.4. Akitlerin Sona Ermesi veya Devam Durumları

Belirli süre için yapılan akitlerde süre bitimi sefer esnasına denk gelirse akit yapılacak ilk limanda sona erer, sefere dayalı olan akitlerde ise seferin bitmesi ve yükün boşaltılmasına müteakip akit son bulur.

Belirli bir sefer için yapılmış olan hizmet akdinin sonunda gemi adamı işveren veya işveren vekilinin muvafakatiyle işe devam eder ve gemi de sefere çıkarsa hizmet akti bu sefer süresince uzatılmış sayılır.

Belirli bir süre için yapılmış olan hizmet akdinin sonunda gemi adamı işveren veya işveren vekilinin muvafakatiyle işe devam ederse hizmet akti, aynı süre için uzatılmış sayılır.

Süresi belirsiz hizmet akitlerde, yazılı durumlar dışında gemi adamının işe alınmasından itibaren altı ay geçmedikçe akit bozulamaz. Süresiz akdin çözülmesi (bitmesi) için önce durumun diğer tarafa yazılı bildirim şarttır. Bu bildirim müteakip, işten ayrılmada aşağıda belirtilen süre boyunca gemi adamının işine devam etmesi gerekir. Böylece işverenin yeni gemi adamı bulması ve işte tecrübe sahibi olması için zaman tanınmış olur.

- İşi altı ay sürmüş olan gemi adamı için, bildirim diğer tarafa yapılmasından başlayarak iki hafta sonra,
- İşi altı aydan birbuçuk yıla kadar sürmüş olan gemi adamı için, bildirim diğer tarafa yapılmasından başlayarak dört hafta sonra,
- İşi birbuçuk yıldan üç yıla kadar sürmüş olan gemi adamı için bildirim diğer tarafa yapılmasından başlayarak altı hafta sonra,
- İşi üç yıldan fazla sürmüş olan gemi adamı için, bildirim diğer tarafa yapılmasından başlayarak sekiz hafta sonra bozulmuş olur.

1.9.5. Deneme Süresi

Deneme süresi her iki tarafa da tanınmış bir haktır. Bu süre sonunda ve içinde her iki taraf birbirini tanır, isterse işten ayrılır veya işine de son verilebilir. Fakat çalışanın çalıştığı gün sayısı kadar alacak hakkı saklıdır. Süresi belirli olmayan hizmet akitlerinde deneme süresi en çok bir aydır.

1.9.6. Çalışma belgesi (Hizmet Belgesi)

Pratikte 'Hizmet Belgesi' olarak da bilinir. İşinden ayrılan gemi adamına işveren veya işveren vekili tarafından işinin çeşidinin ne olduğunu ve süresini gösteren bir belge verilir. Bu belgeye gemi adamı isterse, kendisinin durumu ve davranışlarıyla, çalışmasının ne yolda olduğu da ayrıca yazılır.

Kamu hizmeti gören idarelere yahut kamu yararına yardımcı derneklere bağlı gemilerden çıkan gemi adamının aldığı belgeler liman müdürü onayı aranmaz.

İşveren veya işveren vekili, gemi adamının istediği belgeyi vermemekte direnirse veyahut belgeye gemi adamı için doğru olmayan yazılar yazarsa, gemi adamının yahut yeni işine girdiği işverenin isteği üzerine bağlama limanındaki liman müdürlüğüne yapılacak inceleme sonucunu gösteren bir belge, gemi adamına veya yeni işverene verilir. Liman müdürlüğü tarafından yapılacak inceleme bir haftada bitirilir.

1.9.7. Aktin Zamanından Önce Bitirilmesi veya Sona Ermesi Durumları

İşveren, işveren vekili veya gemi adamına tanınan akti feshetmek yetkisi, iki taraftan birinin bu çeşit davranışlarda bulunduğunu öbür tarafın öğrendiği günden başlayarak 6ışgünü

geçtikten ve her durumda fiilin vukuundan itibaren bir sene sonra kullanılamaz. Süresi belirli olan veya olmayan yahut da sefer üzerine yapılan hizmet akitlerinde:

- **İşveren Veya İşveren Vekili Tarafından**
 - Gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi,
 - Gemi adamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkansız bir hal alması,
 - Gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, hizmet akitlerine vb. iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi,
 - Gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi,
- **Gemi adamı Tarafından**
 - Ücretin kanun hükümleri veya hizmet akti gereğince ödenmemesi,
 - İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, hizmet akitlerine vb. iş şartlarına aykırı hareket etmesi,
 - İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesi,
- **İşveren, İşveren Vekili veya Gemi adamı Tarafından**
 - Geminin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması,
 - Gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engelbir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi, hallerinde feshedilebilir.
- **Diğer Durumlar**

Geminin kayba uğraması, terk edilmesi veya harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk bayrağından ayrılması hallerinde ise hizmet akdi kendiliğinden bozulur.

1.9.8. Kıdem Tazminatı

Bu kanuna tabi gemi adamlarının, işe başladığı tarihten itibaren hizmet akdinin devamı süresince her geçen tam yıl için işverence gemi adamına 30 günlük ücreti tutarında kıdem tazminatı ödenir. Bir yıldan artan süreler için de aynı oran üzerinden ödeme yapılır. Kıdem tazminatı ile ilgili 30 günlük süre hizmet akitleri veya toplu iş sözleşmeleri ile gemi adamı lehine değiştirilebilir. Gemi adamının ölümü halinde hak ettiği tazminat tutarı, kanuni mirasçılara ödenir.

Devlet veya kanunla kurulu kurumlarda veya %50 hissedenden fazlası devlete ait bir bankada veya bir kurumda işveren tarafından kıdem tazminatı ile ilgili bir fon tesis edilir. Fon tesisi ile ilgili hususlar kanunla düzenlenir. Kıdem tazminatı ile ilgili tüm kesintiler bu fon hesabında biriktirilir.

1.9.9. Gemi adamının İade Zorunluğu

Hizmet akdinin herhangi bir Türk limanında veya yurtdışında feshi veya bitmesi halinde akitte başka hüküm yoksa gemi adamının, işveren veya işveren vekili tarafından bağlama limanına iadesi zorunludur. Bu zorunluluk çalışanın bir hafta içinde müracaat etmesine bağlıdır. Ayrıca çalışan yurt dışında başka bir işe başlamamış olmalıdır. Buradaki haklar Türk bayraklı gemilerde çalışan yabancı gemiadamları için de uygulanır.

1.9.10. İş süresi ve Fazla Çalışma

Genel bakımdan iş süresi, günde sekiz ve haftadakırksekiz saattir. Bu süre haftanın iş günlerine eşit olarak bölünmek suretiyle uygulanır. İş süresi, gemi adamının işbaşında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir.

İşveren veya işveren vekili, gemi adamının vardiyalarını yemek, dinlenme zamanlarını bir çizelge ile belirtmek ve bu çizelgeyi gemiadamlarının görebilecekleri bir yere asmak zorundadır. Aşağıdaki işleri görenler bu kanunun iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi değildirlir.

- Birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptan veya kendisine vekalet eden,
- Birden fazla makinistin bulunduğu gemilerde başmakinist,
- Doktor ve sağlık memurları,
- Hemşire ve hastabakıcılar,
- Asli görevleri can, mal ve gemi kurtarma olan kurtarma gemilerinde çalışan gemiadamları,
- Gemide kendi nam ve hesabına çalışanlar.

Eğer gemi adamı bu iş sürelerinin dışında fazla çalışmaya katılmışsa ödenecek ücret normal çalışma ücretinin saat başına düşen miktarı % 25 oranında artırılmak suretiyle bulunacak miktardan az olamaz. Aşağıda yazılı hâller fazla saatlerle çalışma sayılmaz.

- Geminin, gemideki kişilerin veya yükün selameti için kaptanın yapılmasını zaruri gördüğu işler,
- Gümrük, karantina vesair sıhhi formaliteler, yerine getirilmesinde zorunluluk bulunan ilave işler,
- Gemi seyir halinde veya limanda iken gemide yaptırılan (yangın, gemiyi terketme, denizde çatışma, denizden adam kurtarma ve savunma) talimler.

1.9.11. Ücret, Kesinti ve Avans

Ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit ödemenin, gemi adamına hizmet akdinde gösterilen yer ve devrelerde tam olarak ödenmesi, işverenler ile işveren vekilleri tarafından özel olarak açılan banka hesabına yatırılması mecburidir. Ücret ödeme devresi bir aydan fazla olamaz.

Hizmet akdinin sona ermesi veya bozulması hâlinde işveren veya işveren vekili gemi adamının ücretini derhal ve tam olarak ödemek zorundadır.

Haklı bir sebep olmaksızın işini yapmayan gemi adamına ait olay, durum gemi jurnalına kaydedilmek ve jurnal yoksa bir tutanakla belgelenmek şartıyla bu müddete ait ücretten mahrum edilir. Bu yüzden uğradığı zararın telafisi için işverenin tazminat istemek hakkı saklıdır.

Gemi adamı ücretlerinden ceza olarak yapılacak kesintilerin gemi adamına hemen sebepleriyle bildirilmesi gerekir. Gemi adamı ücretlerinden bu yolda yapılacak kesintiler bir ayda üç gündelikten fazla olamaz. Ayrıca gemi adamının gemi, yük ve donanımlarına verebileceği zarar için yapılan kesinti tazminat karşılığı olarak yapılır. Gemi adamı işten ayrılırken bu kesinti geri ödenir.

İşveren veya işveren vekili, gemi adamlarının istekleri hâlinde kendilerine hizmet aktinde yazılı esaslara göre avans ödemeye mecburdur.

Her gemide, noterlikçe tasdikli bir ücret ödeme defteri tutulur. Liman seferi yapan gemilerde bu defter işveren bürosunda da tutulabilir.

1.9.12. Yıllık İzinler ve Hafta Tatili

Yıllık ücretli izin, aynı işveren emrinde veya aynı gemide bir takvim yılı içinde bir veya birkaç hizmet akdine dayanarak en az altı ay çalışmış olan gemi adamı, yıllık ücretli izine hak kazanır. İzin süresi, altı aydan bir yıla kadar hizmeti olan gemi adamları için 15 gün, bir yıl ve daha fazla hizmeti olanlar için yılda 30 günden az olamaz. İzin işverenin uygun göreceği bir zamanda kullanılır. Bu haktan feragat edilemez. Bir aylık izin, tarafların rızasıyla aynı yıl içinde kullanılmak suretiyle ikiye bölünebilir.

Gemi adamı, yıllık ücretli iznini yabancı bir memleket limanında veya hizmet akdinin yapılmış bulunduğu mahalden gayri bir yerde kullanmaya zorlanamaz.

Gemi adamı, dilerse işveren veya işveren vekilinden ücretli izne ilişkin olarak 7 güne kadar ücretsiz yol izni de isteyebilir.

Hafta tatili, liman hizmeti ve şehir hattı gemilerinde gemi adamının haftada altı günden fazla çalıştırılması yasaktır. Bunlardan hafta tatili günü çalıştırılanlara, haftanın diğer bir gününde nöbetleşe izin verilir.

Kısa, yakın ve uzak sefer yapan gemilerde çalışan gemi adamlarına işveren veya işveren vekili tarafından geminin seferde bulunduğu müddete rastlayan hafta tatili günleri için bir iş karşılığı olmaksızın ayrıca bir gündelik tutarında hafta tatili ücreti ödenir.

Etkinlik 1:

Aşağıda verilen etkinliği sınıf ortamında ve evinizde arkadaşlarınızla gerçekleştiriniz. ‘Hukukun Temel İlkelerinde’ bulunan hak, adalet, tarafsızlık, adil olma, hak arama kavramlarını internet üzerinden araştırarak, konu ile ilgili özlü sözler ve gazete başlıkları kullanarak sınıfta toplayınız. Sonra hazırlıklarınızı sınıfta arkadaşlarınızla paylaşınız.

Değer	Adalet ve Adil Olma
Konu	Hukukun Temel İlkeleri
Etkinlikler	<ul style="list-style-type: none">➤ ‘Hukukun Temel İlkeleri’ konusunda hak, adalet, tarafsızlık, adil olma ve eşitlik kavramlarını bulma➤ Kavramlar üzerine yazı ve özlü sözler bulma➤ Bulunan yazıların çıktısını alma veya elle yazma➤ Aaştırma ve tartışma yapma➤ Sınıf ve okul panosunu kullanma
Kavramlar	Hak, adalet, eşitlik, tarafsızlık, adil olmak, hak arama
Yöntem	Değer açıklama Düz anlatım Araştırma Tartışma Karşılaştırma Soru-cevap
Yaklaşım lar	Değer analizi Değer açıklama
Kazanımlar	1. ‘Hukukun Temel İlkeleri’ni fark eder. 2. Adalet, hak, eşitlik kavramlarını açıklar. 3. Günlük hayatında ve konuşmalarında bu hukuk kavramlarını kullanır, uygular. 4. Kendisi gibi düşünmeyenlere karşı saygı duyar ve adil olur.
Araç gereçler	Sınıf panosu, okul panosu, renkli kağıtlar, renkli kalemler, renkli A4 çıktıları

Etkinlik 2:

Tüzük, kanun, uluslararası anlaşmalar, yönetmelikler, Anayasa, diğer düzenleyici işlemler gibi yazılı kaynakları üstünlük sırasına göre yerleştiriniz.

1.
2.
3.
4.
5.
6.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıdaki, işlem basamaklarını takip ederek ‘HizmetAkti’ üzerinde detaylı incelemeye yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
➤ Bir ‘Hizmet Akdi’ bulunuz.	
➤ Not almak için ders defterinizi hazırlayınız.	
➤ Temin edilen hizmet akdi kimler tarafından imza edilmiş bakınız.	
➤ Akdin tümünü okuyunuz.	
➤ Kaç sahifa, kaç bölüm ve kaç maddeden oluşmuş, not ediniz.	➤ Akitler, acentalar, işverenler, işveren vekilleri, gemi adamları veya okul kütüphanesi üzerinden temin edilebilir.
➤ Akit türü (sürelî, süresiz, sefere dayalı) neresinde ve nasıl belirtilmiş?	➤ Akit üzerindeki bilgilere dayanarak not alınabilirsiniz
➤ Ücret kısmını bularak diğer akitlerle karşılaştırıp, yeterliği de göz önüne alarak çizelge oluşturunuz.	➤ İşlem basamaklarının ilgili yerlerinde sınıfınızdaki diğer akitleri inceleyip, karşılaştırma yapabilirsiniz.
➤ Akit üzerinde ‘Deniz İş Yasasına’ uymayan bir madde veya ima gördünüz mü?	➤ Özellikle son dört işlem basamağında notlarınızı sınıfa aktararak tartışma ve beyin fırtınası yaratabilirsiniz.
➤ Akit üzerinde çalışan lehine veya aleyhine gördüğünüz yerleri not ediniz.	
➤ Kendinizi işveren yerine koyarak bu akde ne ilave etmek isterdiniz, maddeler hâlinde yazınız.	
➤ Kendinizi gemi adamı yerine koyarak lehinize neleri eklemek isterdiniz, maddeler hâlinde not ediniz.	
➤ Akdi şekil, içerik ve yasaya uygunluk bakımından değerlendiriniz.	

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Yazılı kaynakların **en üstünde** ne bulunur?
 - A) Anayasa
 - B) Kanun
 - C) Uluslararası anlaşmalar
 - D) Yönetmelikler
 - E) Genelgeler
2. Aşağıdakilerden hangisi hukukun temel ilkelerinden **değildir**?
 - A) Sorumluluğun Şahsiliği İlkesi
 - B) Kuvvetler Ayrılığı İlkesi
 - C) Laiklik İlkesi
 - D) Eşitlik İlkesi
 - E) Bilmemek mazereti İlkesi
3. Aşağıdakilerden hangisi uluslararası denizcilik sözleşmelerinden **değildir**?
 - A) Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 1995/2010)
 - B) 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi
 - C) Deniz İş Yasası Sözleşmesi
 - D) SOLAS-74 Sözleşmesi
 - E) MARPOL-73 Sözleşmesi
4. Aşağıdakilerden hangisi özel hukukun kapsamında değildir?
 - A) Medeni Hukuk
 - B) İş Hukuku
 - C) Devletler Özel Hukuku
 - D) Borçlar Hukuku
 - E) Ticaret Hukuku
5. Hangi seçenekteki IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)' ya ait bir sözleşme **değildir**?
 - A) SOLAS-74 Sözleşmesi
 - B) 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi
 - C) 1966 Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi
 - D) Karadeniz Ekonomik İşbirliği Protokolü
 - E) Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi

6. Hangi seçenek MoU'lar (Memorandum of Understanding:Mutabakat Zaptı) arasında yer almaz?
A) Avrupa ve kuzey Atlantik (Paris MoU)
B) Karadeniz Bölgesi (Karadeniz MoU)
C) Akdeniz (Akdeniz MoU)
D) Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU)
E) Kızıldeniz MoU
7. Aşağıdakilerden hangisi kamu hukuku kapsamında değildir?
A) Ceza Hukuku
B) Anayasa Hukuku
C) Yargılama Hukuku
D) Medeni Hukuk
E) Vergi Hukuku
8. Ülkemiz **hangi yıldan** beri Paris MoU kapsamında 'Beyaz Bayrak Listesine' geçmiştir?
A) 2006
B) 2007
C) 2008
D) 2009
E) 2010
9. 'Deniz İş Kanunu' **hangi yıl** kabul edilmiştir?
A) 1950
B) 1957
C) 1967
D) 1986
E) 2011
10. 'Deniz İş Kanunu'na göre haftalık çalışma saati kaçtır?
A) 48
B) 45
C) 40
D) 70
E) 38
11. 'Deniz İş kanunu' kapsamına göre **en az** groston ve geimadamı çalışan sayısı hangi seçenekte doğru verilmiştir?
A) 500 Groston, 5 çalışan
B) 500 Groston, 3 çalışan
C) 70 Groston, 5 çalışan
D) 100 Groston, 5 çalışan
E) 100 Groston, 3 çalışan

12. Fazla çalışmadan sayılacak olan ücret, normal ücretin yüzde kaçından **fazla** olmak zorundadır?
- A) % 20
B) % 25
C) % 30
D) % 40
E) % 50
13. Kanuna göre aşağıdakilerden hangisi gemi sahibi (işveren) yükümlülükleri içinde **değildir**?
- A) İaşe bedelini vermek
B) Barınma yeri vermek
C) Ücretli izin vermek (çalışma süresine bağlı kalarak)
D) Çalışma Belgesi (Hizmet Belgesi) düzenlemek
E) Çarşı parası vermek
14. ‘Bir Hizmet Akdinde’ aşağıdakilerden hangisi bulunmaz?
- A) Çalışanın adı-soyadı, adresi
B) İşverenin adı-soyadı, adresi
C) Hizmet akti süresi
D) Kaptanın adı-soyadı, adresi
E) Gemi adı
15. Aşağıdaki işleri görenlerden hangisi kanunda belirtilen çalışma süresine uymak zorundadır?
- A) Birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptan veya kendisine vekalet eden,
B) Güverte lostromosu
C) Doktor ve sağlık memurları
D) Gemide kendi nam ve hesabına çalışanlar
E) Birden fazla makinistin bulunduğu gemilerde başmakinist

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-2

ÖĞRENME KAZANIMI

Donatan, taşıtan ve personelin haklarını korumak amacıyla deniz sigorta gereklerini yerine getirir.

ARAŞTIRMA

- Evinizde ailenize ait bir sigorta sözleşmesi varsa bulunuz ve inceleyiniz.
- Çevrenizde herhangi bir şekilde sigortadan faydalanan yakınınız varsa konu hakkında bilgi alınız.
- Tarihteki ilk sigorta ve benzeri uygulamalar hakkında bilgi toplayınız.
- Türk P&I (Koruma ve Tazminat Sigortası) kuruluşu ve işleyişi hakkında bilgi toplayınız.
- Sigortacılığı paylaşma ve yardımlaşma açısından değerlendiriniz.

2. DENİZ SİGORTALARI VE GEREKLERİ

2.1. Sigorta (Insurance)

Sigorta, aynı türden tehlikeyle karşı karşıya olan kişilerin, belirli bir miktar para ödemesi yoluyla toplanan tutarın, sadece o tehlikenin gerçekleşmesi sonucu fiilen zarara uğrayanların zararını karşılamada kullanıldığı bir risk transfer sistemidir. Bu sistem sayesinde kişiler, karşı karşıya buldukları tehlikelerin neden olabileceği, parayla ölçülebilen zararlarını nispeten küçük miktarlarda ödemiş oldukları primler yoluyla paylaşmaktadırlar.

Sigortanın temel işlevi, zararı ekonomik açıdan önemsiz bir duruma getirmektir. Kişiler tek başına karşılayamayacakları zararları bir organizasyon aracılığıyla aralarında paylaşmaktadırlar.

Bu organizasyon, “sigorta şirketi”, “sigorta ettiren” ve “bir sigorta sözleşmesi”nden oluşur. Bir sigorta sözleşmesinde bir tarafta sigorta teminatı veren, ilgili kanun ve mevzuata göre sigortacılık faaliyetinde bulunmaya yasal olarak yetkili bulunan “sigortacı”, diğer tarafta da tehlikeyle karşı karşıya olan “sigorta ettiren” bulunmaktadır. Sigortalı, sigorta şirketinin bir tarafı olarak teminat kapsamındaki tehlikelerden herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda, meydana gelen hasarın tazmini talebinde bulunmaya yasal yetkili olan kişidir. Genellikle sigorta ettiren ile sigortalı aynı kişi olmakla birlikte farklı da olabilmektedir.

Sigortanın ana unsuru sözleşmedir, sözleşmenin de ana unsuru, yazılı delili sigorta poliçesidir. Poliçe üzerinde sigortacıyı ve sigortalıyı tanımlayıcı bilgiler, sigorta konusuna

ilişkin açıklamalar, teminatın kapsamı, sigorta bedeli, sözleşmenin süresi, prim miktarı, poliçenin düzenlenme tarihi, tarafların borç ve yükümlülükleri gibi bilgiler bulunur.

Bir sigorta poliçesi üzerinde genellikle bulunan bölümler şunlardır:

- TTK 1266. maddede belirtilen riske (örneğin sigortalı aracın plaka numarası), sigortalıya ve sigortacıya dair bilgiler,
- Sigorta genel şartları,
- Özel şartlar, klozlar.

2.1.1. Ülkemizde Sigorta Mevzuatı

Ülkemizde sigortacılık yapan şirketlerin tabi olduğu kanun, 14.06.2007 tarihinde, ResmîGazete'deyayımlanan, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'dur. Bu Kanunun amacı, ülkemiz sigortacılığının geliştirilmesini sağlamak, sigorta sözleşmesinde yer alan kişilerin hak ve menfaatlerini korumak, sigortacılık sektörünün güvenli ve istikrarlı bir ortamda etkin bir şekilde çalışmasını temin etmek, bu kanuna tâbi kişi ve kuruluşların, faaliyete başlama, teşkilât,yönetim, çalışma esas ve usulleri ile faaliyetlerinin sona ermesi ve denetlenmesine ilişkin hususlar ve sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümlenmesine yönelik usûl ve esasları düzenlemektir.

Sigortacı ile sigortalı arasındaki iş ve işlemleri düzenleyen, hak ve sorumluluklarını belirten, uygulama konusunda rehberlik eden kanun ise 14.02.2011 tarihinde yayımlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'dur. Daha doğrusu bu kanun'un 'Sigorta Hukuku' ile ilgili 1401. Maddeden başlayarak 1535. maddeye kadar olan 6. Kitabı'dır.

2.1.2. Sigortanın Gerekliliği

Mesleğimiz olan denizciliği düşünecek olursak aklımıza karadakinden daha farklı ve fazla risk çeşidi gelecektir. Çünkü denizde insan tamamen doğası haricinde ortamda, yaşam ve ticari faaliyetini sürdürür. Karadaki risklere fırtına, tsunami, yük kayması, yük bozulması, yük yanması, gemideki arıza, su alma, uluslararası mevzuatın zorlukları, açık denizlerindeki seyrin oluşturabileceği riskleri eklersek sigortalamanın ne kadar gerekli olduğunu daha iyi anlarız. Bunlara ek olarak orta tonajlı bir geminin milyon dolarlarla alınıp satıldığını, kiralandığını ve taşınan yükün hacimsel büyüklüğünü düşünürsek sigortalamanın denizcilikte kaçınılmaz bir olgu olduğunu sonucuna rahatlıkla ulaşabiliriz.

Ülkemiz denizciliğinde kulüp sigortası (P&I), deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası, tehlikeli yük taşımacılığı yapan gemi sigortaları ve kiralanmış gemiler hariç sigorta zorunluluğu yoktur. Ancak risk yoğunluğu nedeni ile isteğe bağlı olarak denizcilikte sigortalama oldukça çeşitli ve yaygın olarak yapılmaktadır.

2.2. Deniz Ticaretindeki Riskler

Denizdeki riskler karadaki risklere bakınca biraz daha fazla ve farklıdır. Bu riskleri bilmek deniz sigortacılığı açısından önemlidir. Zira yapılacak olan sözleşmede bu risklerin oluşturacağı ziyan, hasar ve zararlar teminat altına alınmalıdır. Bu riskler şunlardır:

- Yaşam kaybı,
- Çevreye verilecek zararlar,
- Gemi adamı kusurları,
- Gemi alıkoyma ve bağlama,
- Gemi yapı ve donanımı ile yük üzerinde yapılan hırsızlık,
- Savaş,
- Grev, lokavt,
- Çatışmalar,
- Karaya oturma,
- Dibe Vurma,
- Batma,
- Yangın,
- Makine hasarı,
- Gemi yapı ve donanımındaki bozulma ve hasarlar,
- Terör saldırıları ve korsanlar,
- Yükte bozulma, kayma, eksilme, istif hatası,
- Arama, kurtarma ve çekme işlemleri,
- Yıldırım düşmesi.

2.2.1. Denizcilik Sigorta Terimleri

Denizdeki sigortacılığın iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki terimlerin bilinmesi konunun daha kolay ve iyi anlaşılmasını sağlayacaktır:

➤ Coğrafi Sınırlar (Territorial Limits)

Sigorta poliçesinin yürürlükte olduğu coğrafik alandır. Örneğin, bir tekne poliçesindeki "sefer sahası" veya "faaliyet alanı" gibi terimler, o tekne poliçesinin ancak o alanlarda meydana gelebilecek hasarlar için yürürlükte olduğu anlamına gelmektedir.

➤ Fiyat (Rate)

Sigorta veya reasürans teminatına karşılık olarak ödenecek primin hesaplanmasında esas alınan ve oran olarak ifade edilen bir terimdir. Fiyatın sigorta bedeline veya teminata uygulanmasıyla prim miktarı bulunmaktadır.

➤ Genel Şartlar (General Conditions)

Poliçe üzerinde açıkça ifade edilmiş, teminatın kapsamı, istisna edilen haller, hasar prosedürü, sigortalının görev ve yükümlülükleri, anlaşmazlık halinde uygulanabilecek

hükümler, prim ödemesi, rücu durumu gibi sigorta sözleşmesinin esaslarını içeren koşullardır.

➤ **Kloz (Clause: Şart)**

Poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli, özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılmaktadır. Denizcilikte var olan sigortalar genelde mevcut standart klozlarla oluşturulmaktadır. Bu klozların özelliği tecrübelerle gelişerek günümüze kadar ulaşmalarıdır. O yüzden sigorta ile ilgili herhangi bir hukuki süreçte boşluk yaratmaz, nettir.

➤ **Mücbir Sebep (Act Of God)**

İnsan iradesi, gücü ve müdahalesiyle önüne geçilemeyen deprem, yıldırım, kasırga gibi doğal afetler mücbir sebep olarak adlandırılmaktadır ve sorumluluk hukuku açısından önem taşımaktadır.

➤ **Müşterek Avarya (General Average)**

Gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla bilerek bir fedakârlık yapılması veya bir masrafa katlanılması durumunda, müşterek avarya hareketi sözkonusudur ve bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar müşterek avaryadır.

Müşterek avarya kapsamına giren zarar ve masraflar, gemi, yük ve navlun sahipleri arasında paylaşılır ve bu işleme dispeç (adjustment) denir.

➤ **Sigorta Poliçesi (Insurance Policy)**

Sigortacı ile sigortalı arasındaki sigorta sözleşmesinin yazılı, yasal delilidir. Bir sigorta poliçesinde genel olarak sigortacıyı ve sigortalıyı tanımlayıcı bilgiler, sigorta konusuna ilişkin açıklamalar, teminatın kapsamı, sigorta bedeli, sözleşmenin süresi, prim miktarı, poliçenin düzenlenme tarihi, tarafların borç ve yükümlülükleri gibi bilgiler bulunmaktadır.

➤ **Sigorta Bedeli (Sum Insured)**

Teminat kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi veya sigortalının üçüncü şahıslara karşı sorumlu duruma düşmesi halinde, sigortacının ödemekle yükümlü olduğu, poliçede belirtilen ve tazminata esas oluşturan azami bedeldir. Tazminat sözleşmelerinde sigorta bedeli, sigortalının uğrayabileceği en büyük mali kayıptır. Sigorta konusunun hasar anındaki piyasa değeri, sigorta bedelinin altında ise, piyasa değeri esas alınmaktadır.

➤ **Sigorta Eksperi**

Sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutad meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişiyi,

➤ **Sigorta Hakemi**

Sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkları çözen kişiyi,

➤ **Sigorta Raportörü**

Sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla Komisyona intikal etmiş şikâyetler üzerinde ön incelemeyi yapan kişiyi,

➤ **Prim(Premium)**

Herhangi bir riske ilişkin olarak, sigortacının vermiş olduğu teminata karşılık olmak üzere, sigortalı veya sigorta ettiren tarafından para olarak ödenen bedeldir. Sigorta sözleşmesinin en önemli unsurlarından birisidir ve sözleşmenin diğer bütün şartları yerine getirilmiş olsa dahi, primin ödenmemesi, birçok durumda sigorta sözleşmesinin yürürlüğe girmesini engelleyen bir durumdur.

➤ **Sigorta Edilebilir Risk (Insurable Risk)**

Bir tehlikenin sigortacı açısından sigorta edilebilme ölçüsüdür. Hasara neden olması tamamen tesadüflere ve sigortalının kontrolü dışındaki olaylara bağlı, ekonomik, sosyal ve siyasal sonuçları bakımından geniş kitleleri etkilemeyen riskler, sigorta edilebilir niteliktedir. Ancak, günümüzde sigortacılığın gelişmesiyle birlikte, özellikle ekonomik olarak geniş kitleleri etkileyen riskler, örneğin savaş ve terör gibi tehlikeler için de sigorta teminatı verilebilmektedir. Ayrıca iklim değişikliklerinin yol açtığı ve meydana gelmesi artık tesadüflere bağlı olmayan, bilim ve teknolojideki gelişmeler sonucu meydana gelebileceği önceden tahmin edilebilen birçok tehlike (kasırga, sel gibi) sigorta edilebilir risk kapsamına girmektedir.

➤ **Sigorta Süresi(Insurance Period)**

Sigortacının teminat kapsamındaki tehlikeler nedeniyle meydana gelmesi muhtemel hasarlara ilişkin sorumluluklarının devam ettiği süredir.

➤ **Sigorta Sertifikası (Certificate Of Insurance)**

Sigorta şirketi tarafından düzenlenerek sigortalıya verilen ve sigorta sözleşmesinin varlığına kanıt olarak kullanılabilen bir belgedir. Belge, sigortalının kimliğine ilişkin bilgiler, sigorta teminatının kapsamı ve poliçe şartları hakkında genel bilgiler içermektedir.

➤ **Sigorta Sahtekarlığı (Insurance Fraud)**

Kötü niyetli kişilerin haksız kazanç elde etmek amacıyla sigorta şirketini bilerek, kasıtlı olarak aldatmasıdır. Poliçe düzenlenmeden önce veya sonra yapılabilmektedir.

Tedbirli bir sigortacının normalde girmeyeceği sözleşmeye girmesini sağlamak amacıyla sigortacıya bilerek yanlış bilgi vermek veya önemli bir hususu gizlemek poliçe düzenlenmeden önce yapılan sahtekârlığa örnek olarak verilebilir.

➤ **Reasürans**

Bir sigorta şirketinin poliçe sattığı sigortalılardan satın aldığı risklerin bir kısmını veya tamamını diğer bir şirkete satmasıdır. Ülkemizde şu anda bir tane yerli reasürans firması vardır. Daha çok yurtdışı kökenli firmalar bu işi görmektedir. Sermaye yapısı, tecrübe ve güven reasürans seçiminde etkilidir. Daha basit bir ifadeyle sigorta şirketinin de kendilerini sigortalatmasıdır.

➤ **Tazminat Talebi (Claim)**

Sigorta poliçesi kapsamında olan bir riskin neden olduğu ziyan veya hasarın tazmin edilmesi amacıyla, sigortalı, lehdar veya üçüncü şahısların sigorta şirketinden yapmış olduğu tazminat talebidir. Talep edilen miktar, ilke olarak sigorta bedelini aşmamalıdır.

➤ **Teminat(Cover/Coverage)**

Sigorta konusu olan şeyin kısmen veya tamamen hasarlanması durumunda, hasarın, sigortalının genel prensipleri ve poliçe şartları çerçevesinde tazmin edileceği konusunda, sigortacının, sigortalıya veya sigortadan yararlanan kişiye vermiş olduğu garantidir.

➤ **Zeyilname(Endorsement)**

Poliçenin düzenlenmesinden sonra ortaya çıkan ve sigortacının üstlendiği riskin, nitelik veya büyüklüğünü değiştiren herhangi bir durum nedeniyle poliçeye ek olarak düzenlenmiş ve aynı yasal yetkiye sahip yazılı belgedir.

➤ **Zorunlu Sigorta (Compulsory Insurance)**

Kişinin, yasa dolayısıyla yaptırmak zorunda olduğu sigortadır. Kişinin üçüncü şahıslara karşı sorumlu olması durumunda, üçüncü şahısların tazminatsız kalmasını önlemek üzere, sigorta sistemi kullanılarak oluşturulmuş bir tedbir olarak düşünülmelidir. Ülkemizde de uygulanmakta olan "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası", "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası", "Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası", "Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası" gibi zorunlu sigortalar dışında, özellikle gelişmiş ülkelerde uygulanan "İşveren Mali Mesuliyet Sigortası", "Çevre Kirliliği Sorumluluk Sigortası" gibi zorunlu sigortalar vardır.

➤ **Zarar, Ziyan (Loss)**

Bu terimin aşağıdaki gibi birden çok anlamı vardır:

- Ekonomik kayıp meydana getiren bir olay,
- Bir sigorta teminatı kapsamında, sigortalıya yasal olarak hasar talebinde bulunma hakkını veren olay,
- Sigortakonusuşeyin kaybolması gibi.

2.2.2. Deniz Sigorta Türleri

Denizcilik sigortaları, geminin omurgasının atılmasından itibaren kullanılabilir. Aslında deniz ticaretinde kullanılabilecek bir sürü sigorta sıralamak mümkündür. Çünkü denizde kendinize risk görebileceğiniz her konuda özel şartlar belirleyerek bunları sigorta teminat konusu yapabilirsiniz. Biz burada deniz ticaretinde en çok kullanılan sigorta türlerini ele alacağız. Deniz ticaretinde yoğun olarak kullanılan sigorta türleri şunlardır:

- Gemi İnşaa Sigortası,
- Balıkçı Tekneleri Sigortaları,
- Savaş Riski Sigortası,
- Kira Kaybı Sigortası,
- Kar Kaybı Sigortası,
- Emtea Nakliyat Sigortası,
- Genel Sorumluluk Sigortası,
- Tekne Ve Makina Sigortası,
- Koruma Ve Tazminat Sigortasıdır (P&I:ProtectionandIndemnity).

2.3. Denizcilik Sigorta Sözleşmeleri ve Kullanıldığı Yerler

2.3.1. Gemi İnşaa Sigortası

Yeni inşa edilmekte olan veya tadilat gören tekneleri, gemi yapımıcısının sorumluluğu altındayken gerçekleşebilecek risklere karşı, inşaatın başlangıcından suya indirilip yüzdürülmesine kadargeçen süre içerisinde güvence altına alır. Gemi inşaat sigortalarında teminat kapsamı InstituteClausesforBuildersRisks (Gemi İnşaatlarına özgü Londra Sigortacılar Birliği Klotları) ile belirlenmiştir.

Teminat kapsamı teknenin kızağa konulmasıyla birlikte, inşaat sırasında meydana gelecek rizikoları, teknenin denize indirilmesine ve test rizikolarını da kapsayacak şekilde teminat altına alır. Tekne İnşaat poliçeleri bir yıldan uzun süreli yapılabilmektedir.

Teminat altına alınan başlıca riskler şunlardır:

- Kızağa konmadan önceki riskler,
- Kızağa konma ve imalat sırasındaki riskler,
- Denize indirme riskleri,
- Donatana teslim ve seyir tecrübeleri sırasındaki riskler.

2.3.2. Balıkçı Tekneleri Sigortaları

Boyu 2,5 metreden büyük olan ve ticari olarak balık avlama ruhsatına sahip tekneler ile bunlara ilişkin diğer sigorta ettirilebilir menfaatlerin maruz kalabileceği rizikoları, Tekne Sigortası Genel Şartları ile poliçede belirlenen kloz ve özel şartlara bağlı olarak denizde yada çekek yerinde teminat altına alır. Teminat kapsamına alınabilecek olan değerler şunlardır:

- Gövde, makine ve teçhizat,
- Sandal ve botlar,
- Özel donanımlar,
- Telsiz, radar, sonar, uydu anten,
- Otomatik pilot, alarm,
- Balıkçılık ağı ve donanımlarının yangın, yıldırım veya gemi dışından kişilerin şiddet içeren hırsızlığı nedeniyle ziya veya hasara uğraması, geminin sigortalı tehlikelerden tam ziyan sonucu balıkçılık donanımının tamamen ziyan olması riskleri,
- Çatışma mesuliyeti teminatı.

2.3.3. Savaş ve Grev Sigortaları

Savaş, grev ayaklanma ve iç savaş durumlarında uygulanan bir sigorta türüdür. Aşağıda verilen durumlar nedeniyle geminin uğrayacağı ziyan veya hasarı kapsar.

- Savaş, iç savaş, ihtilâl, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir güç tarafından yahut bu güce karşı her hangi düşmanca hareket,
- Zorla tutma (zapt), el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs,
- Terk edilmiş mayın, torpido, bomba veya terk edilmiş diğer savaş silahları,
- Grevciler, lokavt edilmiş çalışanlar veya iş karışıklıkları, gösteri yahut halk hareketlerine katılanlar,
- Her hangi terörist veya kötü niyet yahut politik bir güdü ile hareket eden her hangi kişi,
- Yargı kararıyla el koyma (müsadere) veya kamulaştırma.

2.3.4. Kira Kaybı Sigortası

Gemi kira sözleşmeleri bir zaman dilimine bağlı olarak yapılabileceği gibi belirli bir sefer sayısına göre de yapılabilir. Donatan binlerce hatta onbinlerce dolara kiraladığı gemisinin herhangi bir nedenden dolayı ödenmeme riskini bertaraf etmek için sigorta ettirebilir. Örneğin gemi şaftının kopması, makine arızaları neticesinde geminin sefer çıkamaması ve tamir süresi boyunca oluşan kayıplar sigorta masrafı ile kıyaslanmayacak şekilde fazladır.

2.3.5. Kar Kaybı Sigortası

Bir işletmede yangın ve diğer riskler sonucu meydana gelen maddi hasar, yangın poliçesi ile karşılanır. Ancak bu hasarın gerçekleşmesi nedeniyle işin durmasından doğacak kayıpları (ciro düşmesi, masraf artışı vb.) kâr kaybı sigortası karşılar. Yangına bağlı kar kaybı sigortasında, hasarın meydana geldiği andan, ticari faaliyetin durma veya aksaması tamamen giderilerek normal faaliyete devam olunmasına kadar geçecek süre içinde ve poliçede belirtilen azami tazminat süresini aşmamak kaydıyla, meydana gelecek kar kaybı ödenir.

‘Kar Kaybı Sigortaları’ birçok teminatı içine alabilir. Denizcilikte rastlanan rizikoları düşünerek önemli teminat konularını şöyle sıralayabiliriz:

- Deniz ve hava olaylarından kaynaklanan gecikmeler,
- Personel hataları,
- Müşterek avarya dâhilindeki kar kayıpları,
- Gecikmelerden doğan kayıplar,
- Kurlardaki ani değişim nedeni ile oluşabilecek kayıplar,
- Gemideki herhangi bir arıza nedeni ile oluşabilecek kayıplar.

2.3.6. Emtea Nakliyat Sigortası

Kara, deniz, hava ve demir yoluyla bir yerden diğer bir yer taşınmakta olan her türlü yükün, taşınmaları sırasında karşılaşılabilecekleri tehlikelerden kaynaklanan hasarlara karşı teminat sağlamaktadır.

Nakliyat sigortaları büyük çoğunlukla taşıtan tarafından yaptırılır. Bu bazen malı satan, bazen aracı, bazen alıcı da olabilir. Yani satış sözleşmesine göre gemiye yüklenen malın sahibi değişmektedir. Çok nadir de olsa taşıyan taşıdığı yükün sigortasını yaptırır. Bu biraz da geminin türü ve yükün özelliğine göre değişir.

Teminat Kapsamı

- Deniz ve hava olayları,
- Geminin batması veya karaya oturması,
- Geminin sığığa bindirmesi,
- Çatışma,
- Geminin sabit veya yüzer bir cisme çarpması,
- Malın denize atılması ve müşterek avarya unsurlarından olumsuz etkilenme,
- Yangın, infilak,
- Kaptan ve gemi adamlarının baratarıyası(gemi personelinin yüke, gemiye veya sigorta ortaklığına bilerek verdiği zarar),
- Yükleme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri hatası,
- Yükte kayma, azalma, bozulma,
- Diğer her türlü deniz kaza ve tehlikelerinden doğabilecek her türlü ziyan ve hasarlar.

2.3.7. Mali Sorumluluk Sigortası

Mali sorumluluk sigortası genel anlamı ile her gemi için zorunlu olmasa da yolcu gemileri ve tehlikeli yük taşıyan gemiler açısından zorunlu sigorta kapsamındadır.

Tehlikeli yükler sınıfında bulunan yüklerin taşınması sırasında meydana gelebilecek bir kaza nedeni ile oluşabilecek bedeni ve maddi zararların (üçüncü şahıslar da dâhil) karşılanması bu sigorta türü ile gerçekleşmektedir.

Bu sigorta türü ile ayrıca ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracında, duraklamalar da dâhil olmak üzere, tahsis amacına uygun şekilde kullanımda bulunduğu süre içinde meydana gelecek bir kaza, sabit ve yüzer cisimlere çarpma ve çatma sonucunda, seyahat eden yolcuların veya üçüncü şahısların uğrayacakları bedeni ve maddi zararlara ilişkin işletmecinin (işletenin) ya da donatanın tazminat sorumluluğunu poliçede yazılı sigorta bedeline kadar temin eder.

Teminat Kapsamı

- Ölüm Teminatı,
- Sakatlık Teminatı,
- Tedavi Giderleri Teminatı,
- Maddi Hasar Teminatı,
- Kirlilik,
- Enkaz kaldırma.

2.3.8. Tekne ve Makine Sigortası

Her türlü deniz aracının deniz tehlikeleri nedeniyle uğrayabilecekleri hasarlara karşı teminat sağlamaktadır. Ancak, deniz vasıtalarının inşası ve denize indirilmeleri sırasında meydana gelmesi muhtemel hasarlar da tekne sigortaları kapsamında değerlendirilmektedir.

Tekne sigortasında, batma, yanma, infilak, karaya vurma, sığığa bindirme, oturma, fırtına, alabora olma, bir başka gemi veya tekne ile çatışma, çatışmadan doğan sorumluluk, güvence altına alınan rizikolardan doğan kurtarmamasrafları, dava ve say masrafları, müşterek avarya hasar ve masrafları, tekne ve makinelerdeki gizli kusur, yükleme veya boşaltma sırasında tekneye gelen hasarlar, harp ve grev rizikoları dışındaki rizikolar kapsam dışında tutulmaktadır. Tekne ve makine sigortaları adından da anlaşılacağı gibi geminin hareketini ve emniyetli bir şekilde sevkini sağlayan, ayrılmaz bütün parça ve donanımlarını kapsam içinde tutan bir sigorta türüdür. Yük, personel, navlun, 3. kişilerin kayıpları veya kar kayıpları sigorta kapsamı dışındadır.

Teminat Kapsamı

Bu sigorta, sigorta konusu teknenin aşağıda belirtilen rizikolar nedeniyle uğradığı ziyanveya hasarı kapsar.

- Deniz, ırmak, göllerin veya diğer sefer yapılabilir suların tehlikeleri,
- Yangın, patlama (infilak),
- Geminin dışındaki kişiler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlık,
- Denize mal atılması,
- Korsanlık.

2.3.9. Koruma ve Tazminat Sigortası – Kulüp Sigortası (P&I: Protection and Indemnity)

Koruma ve Tazminat Sigortası, kulüp sigortası olarak da bilinir. 14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı ResmîGazete’de yayımlanan ‘Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik’ gereği ülkemizde uygulanmaktadır. Bu Yönetmelik, 300 GT ve üzerindeki Türk bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk Deniz Yetki Alanı’nda bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemileri kapsar. Savaş gemilerini, yardımcı savaş gemilerini veya ticari maksatlı olmayan ve kamu hizmeti için kullanılan devlete ait veya devlet tarafından işletilen gemileri kapsamaz.

Kulüp sigortası, kulüp tarafından üyenin ödediği prim karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarına karşı sigorta teminatı sağlar. Dolayısıyla zarar gören şahsın tazminat talebi sonucunda üyenin malvarlığında ortaya çıkacak kanuni ve akdi borçları kulüp üzerine alır.

Kulüp sigortasında “koruma ve tazmin klasi” kapsamında verilen teminat her kulüp tarafından istisnasız olarak sağlanır. Tekne makine sigortası ile P&I sigortası birbirini tamamlayıcı gibi gözükse de çok farklılardır. Tekne makine sigortası karadaki kasko, P&I sigortası ise zorunlu trafik sigortası gibi düşünülebilir. Yani bir denizcilik şirketinin tekne makine sigortası ve P&I sigortası olmadan ticaretine devam etmesi teknik olarak çok mümkün değildir.

2.3.9.2. Kulüp Sigortası Teminat Kapsamı

- Kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veyahastalığı veya ölümünden doğan zarar ve masraflar,
- Kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümü nedeniyle mevzuat kanunları veya sözleşme gereğince doğan sorumluluğu,
- Kayıtlı geminin gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasarlaşması,
- Sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan doğan sorumluluk,
- Enkazın kaldırılması masrafları,
- Kayıtlı gemideki yükün ziyan ve hasarı,
- Kayıtlı gemideki yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları,
- Kirlenme zararları,
- Sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar.

2.4. Gemiler Açısından Sigortanın Önemi

Denizcilikte var olan sigorta türlerine daha önceden değinilmişti. Bunlardan denizcilik açısından en önemlileri ‘Tekne ve Makine Sigortası’ ile ‘Kulüp Sigortası (P&I)’dır. Tekne Ve Makine Sigortası, teknenin yani geminin hareket etmesini sağlayan tüm yapı ve donanım unsurları, seyirini kolaylaştıran ve sağlayan tüm yapı donanım ve elektronik cihazları, yükleme/ boşaltma yapı ve donanımlarını güvence altına alan bir sigorta türüdür. Gemimizi nerede ise aklımıza gelebilecek tüm risklere karşı teminat altına alır. Sigorta ile milyon dolarla ifade edilen gemi servetimizi koruma altına alarak yaşanacak bir olumsuz durumun etkisini asgari düzeye indirmiş oluruz. Gemi sigortası ile oluşabilecek zararın $\frac{3}{4}$ ’ü oranında tazminata hak kazanılır, kalan $\frac{1}{4}$ oran ise P&I kulüp sigortaları tarafından karşılanır. Aslında bu $\frac{1}{4}$, donatanın/gemiyi işletenin işini daha sıkı tutması ve ciddiye alması için sigortacıların, donatana/gemi işletenine yüklediği bir orandır.

Denizcilik sigortaları, donatan ya da işletenleri mali açıdan sıkıntıya sokmadıkları için geminin ticari işlevini kaybetmesini önler,güvenle yoluna devam etmesini sağlar. Bu çalışan,donatan, kiralayan, taşıtan açısından son derece önemlidir. Unutmayalım, Deniz İş Yasası’na göre bir ay boyunca sefere çıkmayan, limanda bağlı kalan bir gemi personelinin iş akdi fesh olunabilir.

2.5. Şirket Açısından Sigortanın Önemi

Şirketler ne kadar güçlü olurlarsa olsunlar, ne kadar iyi yönetilirse yönetilsinler ve kendilerine ait riskleri ne kadar azaltırsa azaltsınlar kendilerinden bağımsız olarak ortaya çıkan riskleri önceden kestirip önlem alabilmeleri oldukça zordur. Mesela sektörde yaşanacak hammadde krizi, siyasal krizler, savaş, ekonomik kriz, grev, rekabet, alacaklının batması, ithalat ve ihracattaki olumsuzluklar, kredi faizlerinin yükselmesi, vergi yükünün artması, enerji giderinin artması gibi olumsuz durumlar (riskler) en büyük şirketleri bile zora sokabilecek, iflasa sürükleyebilecektir.

Sermaye yapısı son derece büyük olan ve uluslararası sektör olma özelliği ile denizcilik, olumsuz dışsal faktörlerin etkisini fazlaca hissedilen ticari bir alandır. Onun için denizcilik işi ile uğraşan her firma riskleri ve gerçekleşmesi durumunda onun yaratacağı olumsuzlukları tarih boyunca bertaraf etmeye çalışmıştır. Bu yüzdendir ki, modern anlamdaki sigorta tarihi denizcilik sigortaları ile başlamıştır. Günümüzde ise sadece denizcilik alanında değil bütün ticari alanlarda sigortacılığın çok geliştiğini hepimiz çok iyi biliyoruz. Çünkü birikimlerimizi, ticari varlıklarımızı riske atmak istemiyoruz.

Sigortacılığı sadece risklere karşı alınacak bir tedbir olarak görmemek lazım, dolaylı olarak bize ve ekonomiye sağladığı faydalar açısından da son derece öneme sahiptir. Sigortacılığın şirketler açısından dolaylı ve dolaysız olan faydalarını sıralarsak;

- Yönetim ve çalışan kadrosunun yarınlarına güvenle bakmalarını sağlar.
- Şirketler riskleri düşünme ve riskler için kaynak ayırma yerine işletmesini güçlendirme yollarını arar, yeni yatırımlara yönelir.
- Mali yapıda ani değişiklikler (dalgalanmalar) oluşmasının önüne geçer.

- Kolay finans kaynağı bulmasını sağlar.
- Kolay ve düşük faizli kredi bulmasını kolaylaştırır.
- Şirketlerin iş yapabileceği firma sayısını ve niteliğini artırır.
- Uluslararası firmaların güven duyacağı bir ticari işletme olmasını sağlar.
- Oluşan güven ortamında, yabancı yatırımcı ve sermayenin ülkemize akışı artar
- Batan firma sayısı azalır, ekonomi ve çalışma hayatı daha istikrarlı hâle gelir.
- Şigorta şirketlerinin mali yapısına katkıda bulunarak ülkemizde sigortacılığın gelişmesini ve dış talebi karşılar hâle gelmesi sağlar.
- Sağladığı güvene dayalı ticari atmosfer ile ülke ekonomisinin canlanmasına dolaylı olarak katkıda bulunacaktır.
- Devlete ait olan sosyal güvenlik harcamalarının azalmasını sağlar.

UYGULAMA FAALİYETİ

Denizcilikte kullanılmış bir sigorta poliçesi bulunuz. Bu sigorta poliçe üzerinde aşağıdaki işlem basamaklarını takip ederek, gerekli yerlerde ders defterinize not ediniz.

İşlem Basamakları	Öneriler
➤ Poliçeyi okuyunuz.	➤ Aşağıdaki kaynaklardan faydalanabilirsiniz: <ul style="list-style-type: none">• Okul denizcilik kütüphanesi• Gemi acentaları• Sigortafirmaları ➤ Poliçeyi baştan sona gözden geçirip işlem basamaklarını uygulayabilirsiniz.
➤ Poliçe kaç bölümden oluşuyor? Not alınız.	
➤ Hangi kloz kullanılmış (varsa)?	
➤ Kapsam kısmını bulup okuyunuz.	
➤ Teminat altına alınan unsurları bulunuz.	
➤ Sigorta ettiren ve sigortalanan aynı kişiler mi? Bakınız.	
➤ Ödeme ile ilgili maddelere bakınız.	
➤ Özel şartlar var mı, varsa not alınız.	
➤ Sigorta poliçesinde size göre bir eksiklik var mı, siz olsaydınız neleri eklerdiniz?	
➤ Poliçe kimler tarafından imzalanmış? Bakınız.	

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz

1. Sigorta Hukuku, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun kaçınıcı kitabında bulunur?
A) 2
B) 3
C) 4
D) 5
E) 6
2. Sigorta yaptırırken nelere dikkat etmeliyiz?
A) Fiyat tekliflerini değerlendirirken düşük primli şirketlere yönelin.
B) Sigorta teminatının kapsamını tam olarak inceleyiniz.
C) Sigorta poliçesinde yer alan özel şartları inceleyiniz.
D) Poliçenizin prim tutarını/ücretini mutlaka ödeyiniz.
E) Sigorta poliçenizi düzenleyen kişilere doğru ve tam bilgi veriniz.
3. Aşağıdakilerden hangisi deniz ticaretindeki risklerden **değildir**?
A) Çatışmalar
B) Yangın
C) Sel
D) Gemi adamı kusurları
E) Çevreye verilecek zararlar
4. 'Poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli, özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılmaktadır.' tanımı hangi terimi işaret etmektedir?
A) Aşkın sigorta
B) Kloz
C) Reasürans
D) Prim
E) Sigorta sertifikası
5. 'Teminat kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi veya sigortalının üçüncü şahıslara karşı sorumlu duruma düşmesi halinde, sigortacının ödemekle **yükümlü olduğu**, poliçede belirtilen ve tazminata esas oluşturan azami bedeldir.' tanımı hangi terime aittir?
A) Poliçe bedeli
B) Hasar bedeli
C) Primbedeli
D) Sigorta bedeli
E) Risk bedeli

6. Aşağıdakilerden hangisi ‘deniz sigorta türleri’ arasında yer **almaz**?
- A) Kar kaybı sigortası
 - B) Gemi inşaa sigortası
 - C) Savaş riski sigortası
 - D) Kasko sigortası
 - E) Tekne ve makine sigortası
7. Bir sigorta şirketinin poliçe sattığı sigortalılardan satın aldığı risklerin bir kısmını veya tamamını diğer bir şirkete satmasına ne denir?
- A) Reasürans
 - B) Poliçe
 - C) Aşkın Sigorta
 - D) Tazminat Aktarımı
 - E) Zeyilname
8. ‘Emte nakliyat sigortası’ kapsamında ağırlıklı olarak ne ele alınır?
- A) Gemi ve makine
 - B) Yolcu mağduriyetleri
 - C) Yük
 - D) Çevreye verilen zarar
 - E) Kira kayıpları
9. Koruma ve Tazminat Sigortası (P&I:ProtectionandIndemnity) Türk P&I tarafından ülkemizde **hangi yıl** faaliyete geçmiştir?
- A) 1973
 - B) 1978
 - C) 2007
 - D) 2011
 - E) 2014
10. Koruma ve Tazminat Sigortası (P&I: Protection and Indemnity) kaç groston üzeri gemilerde **zorunludur**?
- A) 300
 - B) 500
 - C) 1.000
 - D) 5.000
 - E) 10.000
11. Aşağıdakilerden hangisi ‘sigortacılığın şirketler açısından dolaylı ve dolaysız olan faydaları’ kapsamına **girmez**?
- A) Şirketler riskleri düşünme yerine işletmesini güçlendirme yollarını arar, yeni yatırımlara yönelir.
 - B) Kolay ve düşük faizli kredi bulmasını kolaylaştırır.
 - C) Şirketlerin iş yapabileceği firma sayısını ve niteliğini artırır.
 - D) Personel sayısının azalmasını sağlar.
 - E) Batan firma sayısı azalır, ekonomi ve çalışma hayatı daha istikrarlı hâle gelir.

12. Aşağıdakilerden hangisi P&I sigortası teminat kapsamında değildir?
- A) Kayıtlı geminin gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması veya hastalığı veya ölümünden doğan zarar ve masraflar
 - B) Kayıtlı geminin yük bulamaması nedeni ile oluşacak kira kayıpları
 - C) Kayıtlı geminin gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması
 - D) Enkazın kaldırılması masrafları
 - E) Kayıtlı gemideki yükün zıya ve hasarı

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

MODÜL DEĞERLENDİRME

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Hukukun tanımını yaparak yazılı kaynaklarını sıraya koyabilir misiniz?		
2. ‘Hukukun temel ilkelerini’ sayabilir misiniz?		
3. ‘Deniz hukukunun özellikleri’ nelerdir, sayabilir misiniz?		
4. ‘Uluslararası deniz hukukunun yaptırımları’ nasıl olmaktadır?		
5. IMO’ya bağlı dünya üzerinde kaç liman bölgesi vardır, sayabilir misiniz?		
6. ‘Deniz İş Kanunu Kapsamı’ nı biliyor musunuz?		
7. ‘Deniz İş Kanunu Hükümleri’ yeterince biliyor musunuz?		
8. ‘Sigorta nedir ve sigortanın faydaları nelerdir?’i açıklayabiliyor musunuz?		
9. Sigorta yaptırırken nelere dikkat edeceğimizi biliyor musunuz?		
10. Deniz ticaretindeki riskleri söyleyebilir misiniz?		
11. Sigortacılık terimlerini öğrendiniz mi?		
12. Denizde en çok kullanılan sigortalar nelerdir, biliyor musunuz?		
13. Denizcilik Sigortalarındaki teminat kapsamlarını sigorta türü ile ilintilendirebiliyor musunuz?		
14. Koruma ve Tazminat sigortası (P&I Sigortası) nedir, biliyor musunuz?		
15. Türk P&I Sigortası hakkında bilginiz yeterli mi?		
16. Kulüp sigortası teminat kapsamları nelerdir, söyleyebilir misiniz?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “Hayır” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “Evet” ise bir sonraki modüle geçmek için öğretmeninize başvurunuz.

CEVAP ANAHTARLARI

ÖĞRENME FAALİYETİ-1'İN CEVAP ANAHTARI

1	A
2	E
3	C
4	B
5	D
6	E
7	D
8	C
9	C
10	A
11	D
12	B
13	E
14	D
15	B

ÖĞRENME FAALİYETİ-2'NİN CEVAP ANAHTARI

1	E
2	A
3	C
4	B
5	D
6	D
7	A
8	C
9	E
10	A
11	D
12	B

KAYNAKÇA

- ADAL Erhan, Hukukun Temel İlkeleri, Marmara Üniversitesi, Yayın No: 428, İstanbul, 1985.
- ALGANTÜRK Didem, Deniz Hukuku Ders Notları, Türk Deniz Eğitim Vakfı Yayınları, İstanbul, 2002.
- ANSAY, Sabri Şakir, Hukuk Bilimine Giriş, Güzel Matbaası, Ankara, 1958.
- ALGANTÜRK Didem, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları, İstanbul, 2012.
- BİLGE Necip, Hukuk Başlangıcı: Hukukun Temel Kavram ve Kurumları, Turhan Kitapevi Yayınları, Ankara, 2000.
- GÖZLER Kemal, Hukuka Giriş, : Ekin Kitapevi, Bursa, 1998.
- GURİZ Adnan, Hukuk Başlangıcı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 1986.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Dergisi, 2016 Ocak Sayısı, Sigorta Eki
- www.imo.org (08.08.2016/ 08.00)
- <http://www.didgm.gov.tr> (23.06.2016/23.00)
- <http://www.ubak.gov.tr> (27.07.2016/18.00)