



SİRKÜLER REHBERİ 2017-2021



TURKP&I

2017

- Kasım 2017 Gemilerde Kaçak Yolculara Farklı Bir Bakış
Aralık 2017 Türk Deniz Ticareti Hukuku
Taşıyanın Kanuni Sorumsuzluk Halleri

2018

- Ocak 2018 Gemilerin Uygun Mürettebat ile Donatılması ve Denize Elverişlilik
Şubat 2018 Güverte Üstü Sevkiyatlarda Taşıyıcının Sorumluluğu
Mart 2018 Türkiye'nin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünü Kabulünün Yolcu Taşımacılığına Yansıması
Nisan 2018 Siber Riskler
Mayıs 2018 Konşimento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler ve Taşıyanlara Tavsiyeler
Haziran 2018 Deniz Sigortalarında Yükümlülük (Warranty) Kavramı
Temmuz 2018 Kirlilik ve Sorumluluk Rejimleri
Ağustos 2018 Harp & Grev Sigortaları ve JWLA Listesi
Eylül 2018 Çatışma Hadiselerinde İnsan Faktörü
Ekim 2018 "Shipowners Liability" Sigortası
Kasım 2018 Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı ve Pay to be Paid Kuralı
Aralık 2018 Sigortalarda Çatışma Sorumluluğu Teminatı

2019

- Ocak 2019 Gemi Donatanları için Korkulu Rüya Olan Krank Şaft Hasarlarını Önlemek Mümkün mü?
Şubat 2019 Tekne ve Makine Sigortalarında Sigorta Bedeli Kavramı
Mart 2019 Hague-Hague Visby Tahtında Yük Hasarlarında İspat Külfeti
Nisan 2019 Özel Faaliyetler Teminatı
Mayıs 2019 Türk Boğazları Trafik Deniz Tüzüğü'nün Yenilenen Uygulama Talimatıyla 16 Milyon İstanbullu Daha mı Rahat?

2019

- Haziran 2019 Deniz Sigortaları Açısından Kontamine Yakıt Sorunu
- Temmuz 2019 Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğünü İhlali ve Sonuçları
- Ağustos 2019 Sigortacı Gözünden Kondisyon Sörveylerinin Gerekliliği ve Diğer Kurumların Sörveyleriyle Olan Farklılıkları
- Eylül 2019 FD&D Navlun, Demoraj ve Savunma Sigortası
- Ekim 2019 Gemilerde Planlı Bakımın Önemi
- Kasım 2019 Brexit ve Sigorta Sektörü Açısından Getirdiği Tehlikeler
- Aralık 2019 “Mahkemelik” Olmak ya da Olmamak: Alternatif Uyuşmazlık Çözümleri (ADR)

2020

- Ocak 2020 Ambar Kapaklarından Kaynaklanan Yük Islaklıkları
- Şubat 2020 Deniz Kirliliğinin Engellenmesi için Gemiler Tarafından Alınabilecek Önlemler
- Mart 2020 Gemi Kiracılarının Sorumluluk Sigortası
- Nisan 2020 Covid-19’un Deniz Sözleşmeleri Üzerindeki Etkisi
- Mayıs 2020 COVID 19’un Denizcilik Sigortalarına Etkisi
- Haziran 2020 Pandemi Sürecinde Unutulanlar, Gemilerde Mahsur Kalan Denizcilerimiz!
- Temmuz 2020 Çevre Kanunu ve Limanlar Yönetmeliği ışığında güncel çevre cezası uygulamaları
- Ağustos 2020 Dökme yüklerin gemilerde doğurabileceği ortak tehlikeler.
- Eylül 2020 GEMI INSA SIGORTASI (Sigorta süresi ve sigorta bedeli)
- Ekim 2020 Emniyetli Seyir ve Sefer Planının Önemi
- Kasım 2020 Denize Elverişliliğe Dair Taşıma Sözleşmesi Yükümlülükleri
- Aralık 2020 Yargıtay’ın güncel içtihatları ışığında kaptanın yükleme ve boşaltmada özen yükümlülüğü ve FIOS kayıtlarının geçerliliği

2021

- Ocak 2021 Gemilerde Lay-Up uygulamaları, minimum standartlar ve sigorta teminatına etkileri
- Şubat 2021 Kurtarma Sözleşmeleri ve SCOPIC
- Mart 2021 GEMİ İNŞA SİGORTASI (Refit ve Conversion (Dönüştürme ve Donatma İşlemleri))
- Nisan 2021 RO-RO Taşımacılığına Özel Riskler ve Önlemler
- Mayıs 2021 Dar Kanallarda Seyir Riskleri
- Haziran 2021 Yeni yönetmelik çerçevesinde hurda teşvikinin şartları ve sigorta meselesi
- Temmuz 2021 Neptün Deklarasyonu
- Ağustos 2021 Yatınızla Güvenli Seyir İçin...
- Eylül 2021 Otomatik Tanımlama Sistemi
OTS (Automatic Identification System - AIS)
AIS kapama maddesi (AIS switch-off Clause)
- Ekim 2021 Teknelerde Yangın Güvenliği
- Kasım 2021 P&I ve Tekne Makine Kondisyon Sörveylerinde Gerçekleştirilemeyen İncelemelerle İlgili Kayıtların ve İbraz Edilemeyen Dökümanların Sigortalı Tarafından Temini
- Aralık 2021 Denizcilik Psikolojisi ve Mürettebat Hasarları



2017

Gemilerdeki Kaçak Yolculara Farklı Bir Bakış

Son birkaç yıldır Türk gemileri, özellikle de Avrupa ülkelerine sefer yapan gemiler için kaçak yolcu sorunu, karşılaşılan sorunlar arasında ön plana çıkmaktadır. Artan kaçak yolcu olayları ve bu yolculara gemide nasıl davranılması gerektiği ile yapılması gerekenler IMO RESOLUTION A.871(20) de detaylı olarak belirtilmiş olup, benzer şekilde ülkemizde Armatörler Birliği ve Deniz Ticaret Odası tarafından da çeşitli yayınlar sirküle edilmiştir.



Artan olaylar neticesinde gerek armatörlerimiz gerekse, riskin P&I sigortası altına girmesi sebebiyle, P&I sigortacıları büyük tecrübe kazanmışlardır.

Gemi personeli, işletme firmalarının talimatlarına uyduğu, yönerge ve regülasyonları uyguladığı durumda kaçak yolcu sorunu en az sıkıntı ile halledilebilmektedir. Ancak gemi personelini ilgilendiren ve çok da üzerinde durulmayan bir konu da gemi personeli ile kaçak yolcular arasındaki iletişimidir.

Tüm güvenlik önemleri alınmasına rağmen, kaçak yolcular yine de bir şekilde gemiye girmeyi başarmaktadır. Gemi sefere başladığında da, özellikle de uzun bir sefer ise, gizlendikleri yerden çıkmakta ve gemi personelinden gıda ve giyim talebinde bulunmaktadırlar. Bazı durumlarda ilk limana kadar olan intikal sırasında zaman zaman gemi mürettebatı gibi çalıştırıldıkları da bilinmektedir. Bu durumun oluşturabileceği riskler tahmin edilenden çok daha fazla olabilmektedir. Büyük çoğunluğu yasal haklarını ve ulaşmayı planladıkları ülkede mülteci olarak kabul edilebilmek için yapmaları gerekenleri gayet iyi bilmektedirler. Hedefledikleri ülkeye iltica etmek için hayatlarını tehlikeye atacak kadar kararlı oldukları hiçbir zaman unutulmamalıdır.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Gemi personeli sefer süresince kaçak yolcular ile olan iletişimini mümkün olduğu kadar resmi bir seviyede ve kısa tutmalı, samimi olmaktan kaçınmalıdır. Kaçak yolcuların, taleplerini temin için gemi personeli ile samimi olmaya çalıştıkları, geldikleri ülkelerdeki kötü durumlarını biraz da abartılı şekilde anlatarak personelin vicdanlarına seslendikleri ve bu şekilde bir acıma duygusu oluşturmaya çalıştıkları bilinen bir gerçektir.

Örnek bir olayda, gemide tespit edilen kaçak yolcuların hikayelerinden etkilenerek kendileri ile duygusal bağ kuran gemi personeli, kaçakların verdiği sözlere de güvenerek, gemi işletmesini konudan haberdar etmemiştir. Gemi kaptanı ve personel, konuya tamamen vicdani olarak yaklaşmış, zor durumdaki insanlara iyilik yaptıklarını düşünerek varış limanına yakın bir mesafede, kaçak yolcuları güvenli bir şekilde ,kendilerinin de talebi doğrultusunda, denize bırakmışlardır.

Ancak bu durumda kaçak yolcuların karaya çıkar çıkmaz resmi makamlara teslim olabilecekleri ve gemi personeli tarafından zorla denize atıldıklarını beyan edebilecekleri, hatta aralarından kayıp arkadaşları da olduğunu belirterek, yaşadıkları zorluklar da dikkate alınarak mülteci olarak kalmak istediklerini beyan edebilecekleri unutulmamalıdır.

Benzer örnekler yaşanmış, yetkililerce konu insan kaçakçılığı olarak değerlendirilmiş, böylece kaçak yolcular mağdur, iyilik yaptığını zanneden kaptan ve gemi personeli ise suçlu durumuna düşmüş ve yetkililerce tutuklanmışlardır.

Oysa ki gemi armatörü olayın başında kaçak yolcular ile ilgili bilgilendirilseydi, P&I sigortacısı devreye girerek ilgili makamları bilgilendirecek, P&I temsilcisi de varış limanında kendilerine yardımcı olacak, konu sıkıntısız sonuçlandırılacaktı.

Küçük görülen olayların her zaman büyük olaylara dönüşme olasılığı dikkate alınmalı, hem şirket içi eğitimlerde hem de gemiye yapılan bildirim ve ziyaretlerde, önem durumuna bakılmaksızın, olağan dışı her durumun işletmeye bildirilmesi özendirilmelidir.



Türk Deniz Ticareti Hukuku'nda Taşıyanın Kanuni Sorumsuzluk Halleri

Taşıyan kural olarak eşyanın yalnızca denizyolu ile taşınmasından değil aynı zamanda muhafazasından ve zamanında tesliminden de sorumludur. Birden fazla tarafın dahil olduğu taşıma işlerinde taşıyanın sorumluluk limitlerinin belirlenebilmesi için gerek Türk Ticaret Kanunu gerekse uluslararası düzenlemelerle, taşıyanın sorumlulukları belli şartların gerçekleşmesi koşuluyla sınırlandırılmış ve hatta ortadan kaldırılmıştır. Bu sebeple uluslararası deniz ticaretinde en esaslı hususlardan biri taşıyanın sorumluluğunun ve sorumsuzluk hallerinin belirlenmesi konusudur.



1800'lü yılların sonuna kadar, donatanların sorumsuzluk kayıtlarını içeren düzenleme ve kayıtlar hâkim olmakta ve donatanın sorumluluğu yalnızca teslimden ve konşimento düzenlenmesi halinde buradaki bilgilerin doğruluğundan mütevellitti. Bu nedenlerle, ticari hayata iştirak eden beher aktörün hayatta kalabilmesini temin etmek için, emredici bir takım kaideler getirme gereği hâsıl olmuştur. Amerika'daki 1873'te yürürlüğe giren Harters Act donatanın sorumsuzluk kayıtlarına yük ilgilileri lehine sınırlar öngören ilk düzenleme olmuş ve "ticari kusurdan" kaynaklanan zararlardan sorumluluğu kısıtlayan sözleşmeler yapılmasını yasaklamıştır. Bu gelişmeleri takiben Avrupa'da ise Lahey Kuralları ve devamında ortaya çıkan konvansiyonlar, taşıyan ve yük ilgilisi arasındaki güçler dengesini temin etmeyi hedeflemiştir. Mehz Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas edilen Türk Ticaret Kanunu da, Lahey Kurallarını esas almakta olup, donatanın mutlak sorumsuzluk hallerini buna paralel olarak düzenlemiştir. İlk bakışta, Lahey Konvansiyonu'nu takip ederek hazırlanmış olduğu ve bir taşıyan lehine bir takım özellikler barındırdığı düşünülse de (Örneğin; TTK madde 1180/2: Tereddüt halinde zararın teknik yönetiminin sonucu olmadığının kabul edilmesi), Türk Ticaret Kanunu'nun, Lahey Kuralları içerisinde yer almayan ve Hamburg Konvansiyonu ile düzenlenmiş olan "Gecikme" dolayısıyla sorumluluk hükümlerini de kanunlaştırmış olduğu görülmektedir. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre taşıyanın en asli sorumlulukları, i) Yüke ilişkin sorumluluklar (Özen yükümlülüğüne



**Av. Elif KAÇAR
ÖZŞAHİN, LLM**

Hasar Uzmanı

+90 216 545 0300 (D.243)

+90 532 288 11 34

elifkacar.ozsahin@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştirak eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

aykırı olarak gerçekleşen ziya, hasar ve Hamburg Kuralları'na paralel olarak geç teslim ilişkili sorumluluklar) ve ii) Geminin başlangıçtaki denize, yüke ve yola elverişsizliğinden kaynaklı zararlara ilişkin sorumluluklardır. (TTK madde 1178 vd ile TTK madde 1141)

TTK sistematiğinde, taşıyanın sorumsuzluğuna dair hükümler yer yer sorumluluğun istisnası şeklinde düzenlenmiş olup taşıyanın sorumsuzluğuna dair istisnaya madde içerisinde yer verilmiştir. Örneğin, TTK madde 1141 hükmüne göre taşıyan, "tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle" yükümlüdür. (Madde içeriğinde "harcamak" kelimesi, "göstermek" olarak tercüme edilmesi daha isabetli olurdu.) Ancak aynı maddede istisnai olarak, sorumluluktan kurtulma hali de düzenlenmiş olup, taşıyanın "eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış" olduğu hallerde doğan zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Kanun içerisinde bir kısım sorumsuzluk halleri ise, istisna hükümleriyle değil, doğrudan ve münferit maddeler halinde düzenlenmiştir. Bunlar, taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olan teknik kusur ve yangın, denizde kurtarma ile muhtemel sorumsuzluk halleri olan denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları, harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, mahkemelerin el koyma kararları, grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri, yükleten, taşıyan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği, ambalajın yetersizliği, işaretlerin yetersizliği durumlarıdır. Bunun yanı sıra Lahey Kuralları, 4. Maddesi uyarınca eşyanın cins veya değerinin taşıyan veya yükleten tarafından kasten yanlış bildirilmesi ve can veya eşya kurtarmak amacıyla ya da diğer haklı bir nedenle rotadan sapılması hallerini de taşıyanın sorumsuzluk hallerinden saymıştır.

Özetle, ispat yükü kendisine ait olmak üzere, yukarıda sayılan durumların gerçekleşmesi halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulması söz konusu olabilir, meğerki sorumluluğu doğuran olayın kendisi veya personelinin kusuru kaynaklı gerçekleşmediği ve taşıyanın Türk Ticaret Kanunu madde 932'ye göre gemisini denize, yola ve yüke elverişli tuttuğunun ispat edebilsin.





2018

Gemilerin Uygun Mürettebat ile Donatılması ve Denize Elverişlilik

Mürettebat tedariki kısaca; geminin, teknik, idari ve hukuki gereklilikler uyarınca emniyetle yürütülmesini sağlamak için ihtiyaç duyulan asgari sayıda personel ile donatılmasıdır. Gemilerde bulundurulması gereken personel sayısı geminin tipine, donatılmış olan teknolojisine, sefer sahasına ve personelin yeterliliğine göre değişmektedir. Hem geminin hem yükün hem de gemi adamının selameti için işe alımlarda; gemi adamı ehliyetinin yanı sıra alınan eğitimler ve tecrübenin önemi yüksektir. Denize elverişli gemi tanımında da şöyle denmektedir;

“Denize elverişli gemi; kondisyonu, ekipmanı, gemi adamı yeterliliği ve sağlığı da dâhil olmak üzere deniz tehlikelerine karşı koyabilecek hale getirilmiş gemidir.”



T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Kaza ve Araştırma İnceleme Kurulunun verilerine göre 2015 ve 2016 yıllarında batan gemi sayısının 6 olduğu kaydedilmiştir. Aynı kurulun son 7 yıllık istatistiğinde (2010 - 2016 yılları arası) ihbar edilen olay sayısı 938 olarak kaydedilmiştir. Kazaların sebepleri araştırıldığında büyük oranda kusurun gemi adamlarının fizyolojik - psikolojik durumu, eğitimi ve yeterlilikleri olduğu görülmüştür. Dünyadaki istatistiklere bakıldığında ise meydana gelen çatma hadiselerinin %90'ı, yangın ve infilak hadiselerinin ise %75'i personel kaynaklıdır. Hiç kimse en ufak bir kazanın olmasını ya da buna sebebiyet vermeyi istemese de kazalar bazen işletme zafiyetinden bazen de mürettebat kusurları nedeniyle meydana gelmeye devam etmektedir.

Bilhassa küçük çaptaki donatanların gemi adamı alımlarında tecrübeden çok sadece ehliyetlerindeki derecelerinin dikkate alındığı ve gemi üzerinde periyodik olarak yapılması gereken talimlerin pratikten ziyade kağıt üzerinde kaldığı, teknolojiye ve bilgiye erişimin kolay olduğu bu çağda bile eğitim konusunda yeterli özenin gösterilmediği yaşanan hadiselerden anlaşılmaktadır. En az tehlikede dahi basit müdahalelerle gemi ve personel emniyeti sağlanabilecekken gemi adamlarının tecrübesizliği nedeniyle paniğe kapılıp gemiyi terk ettikleri veya işletmeden kaynaklı sorunları bahane ederek kendilerini tehlikeye attıkları pek çok hadise yaşanmıştır. Gemi işletmecilerinin ve



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer/post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

donatanların gemi adamlarının yeterli ve uygun eğitimleri aldıklarından ve denizde yeterli tecrübeyi haiz olduklarından emin olmaları gerekmektedir. Gemi kaptanının da tüm bu kişilerden sorumlu olduğu da unutulmamalıdır. Tecrübeli bir usta gemici birkaç genç tecrübesiz gemiciye tercih edilebilir. Donatanlara gemide sertifikası ve eğitimi yeterli olmayan gemi adamı ve hatta stajyer görevlendirmesi yapmamalarını tavsiye ediyoruz.

Meydana gelen kazaların değerlendirmeleri yapılır iken P&I sigortacıları, gemilerin personelle donatımında personelin ehliyetleri ve yeterlilikleri konusunda hassas incelemeler yaparlar. Donatan tarafından gereken ihtimamın gösterilmemesi durumu "geminin yola elverişliliğini" tehlikeye attığından donatanlar sigorta teminatının askıya alınması riskiyle karşı karşıya kalabilirler. Bu konu tahtında şirketimiz özel kurallarının 15 numaralı "Klaslandırma ve Kondisyon" bölümünün ilgili maddesi şöyle der;

15.1 Sigortacı tarafından aksi kararlaştırılmadıkça, aşağıdakiler her bir su aracının sigorta koşullarını oluşturmaktadır:

(5) Sigortalı, su aracının bayrak devletinin yapım, uyum, kondisyon, donanım, teçhizat, gemi adamı tedariki ve su aracının işletmesi ile ilgili ISM ve ISPS kodları gereklilikleri dahil olmak üzere her türlü yasal gerekliliğe uymak zorundadır ve her zaman bu yasal sertifikaların gerektiği şekilde ya da su aracının bayrak devleti tarafından veya onun adına düzenlendiği şekilde, geçerliliğini korumak zorundadır.

15.2 Sigortacı tarafından aksi kabul edilmedikçe, sigortalının özel şart 15.1'de yer alan herhangi bir koşula uyumlu olmayan bir süreçten kaynaklanan bir sorumluluğa ilişkin olarak tazminat hakkı doğmayacaktır.

Donatanların uygun yeterlilikte ve tecrübeye personel ile donatmamaları nedeniyle denize elverişsiz duruma gelen gemilerinin neden olabileceği kazalardan sorumludurlar.

Hangi tehlikeler ile karşılaşılacağı, bu tehlikelere karşı hangi eğitimlerin alınacağı ve hangi prosedürlerin uygulanacağı bilindiği halde yaşanan hadiselerin sayısının hala azalmaması emniyetli çalışma kültürünün benimsenmemesinin ve uygulamadaki yetersizliğin belirtisidir. Birçok donatan, emniyetli çalışma kültürünü benimsemiş ve deniz endüstrisinde öncü olmuşlardır. Dileğimiz bu gibi gerekli özeni gösteren teknik donanıma sahip donatanların sayısının gün geçtikçe artmasıdır.

Güverte Üstü Sevkiyatlarda Taşıyıcı'nın Sorumluluğu

Modern çağda yük gemilerinin ticari gerekçeler, taşımaya konu yükün cinsi ve belirli taşımalar için alışlagelmiş yerel veya uluslararası sevkiyat pratikleri gibi nedenlerle güverte üzerinde yük taşınması yapmaları, deniz taşımacılığının vazgeçilmez bir uygulaması haline gelmiştir.



Güverte üstü taşımalarda yükün gemi ambarının muhafaza edici özelliğinden yoksun kalmasının, taşınan yükün zarar görmesi veya tam ziya olması rizikolarını arttırıcı bir faktör olduğu kabul edilmektedir.

Bu konjonktürden en çok etkilenen taraflardan birisi, şüphesiz ki aldığı yükü salimen alıcısına teslim etme sorumluluğu alan taşıyanlar, dolayısı ile gemi armatörleri olmaktadır.

Gemi ambarının muhafaza edici özelliğinden yoksun kalan güverte üstü yükü taşımaları için gemi armatörlerinin olağan yaklaşımı, taşıma sözleşmesine ve konşimentoya "yükün güverte üstünde taşınacağı" ve "güverte üstü yükü ilgili risk(ler)in malı gönderen tarafa (shipper) ait olduğu; taşıyıcının (carrier) yükü ilgili herhangi bir sorumluluğu bulunmadığı" hususlarının açıkça yazılmasıdır. Bunun yanı sıra, Hague-Visby yük konvansiyonunun tanımlar bölümünün I.(c) maddesi ile güverte üstü yükler Hague-Visby kuralları kapsamı dışında bırakılmasına rağmen; konşimentoya ve taşıma sözleşmesine Hague-Visby kurallarının güverte üstü yükler için de geçerli olacağını not edilmesi, bu tür durumlarda sık karşılaşılan bir uygulama olmaktadır. Böylece güverte üstü taşımaların sorumluluk dağılımı için konşimentoda yazılı ve refere edilme suretiyle geçerli olan hükümler üzerinden daha kolay mutabakat sağlanabilmekte ve olası anlaşmazlık hallerinde sözleşme metninin mahkemeler tarafından nasıl yorumlanacağı daha kolay kestirilebilmektedir. Bu uygulamanın getirdiği diğer bir avantaj, uluslararası yük konvansiyonlarına tabi olmayan taşımalara, taşıyıcının savunma haklarının kısıtlanıyor ya da kaldırılıyor olması nedeni ile, yük teminatı vermediğini kural kitabında belirten bazı P&I sigorta şirketlerinin olası bir hasarı, ilgili taşımanın uluslararası yük konvansiyonuna tabi olmadığından kuvertür dışında kaldığı gerekçesi ile red etmesine de engel olmasıdır.

Taşıyıcıya güverte üstü yükün göndericisinin (shipper) yanı sıra yükün alıcısı, gemi kiracısı ve hatta güverte üstü yükün taşındığı seferde taşınan güverte altı yükün sahipleri tarafından da güverte üstü yükü ilgili sorumluluk atfedilme ihtimali olduğundan, taşıyıcının kendi menfaatini koruyan taşıma sözleşmeleri kurduğundan emin olarak, güverte üstü yüke dair sorumluluğunu sağlıklı bir şekilde sınırladığından ya da kaldırdığından emin olması gerekmektedir.

Taşıyıcının konşimento üzerinde mutabık kalınan savunmalardan yararlanabilmesi için kesinlikle göz önünde bulundurulması gereken diğer bir şart, taşıma öncesinde ve taşıma sırasındaki uygulamaların taşıma şartlarına aykırı bir durum meydana getirmesine izin verilmemesidir.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Örneğin güverte üzerinde taşınmaya müsait olmayan bir yükün güverte üzerinde taşınmasına "nasılsa Shipper'in riskinde" diye düşünerek armatörün göz yumması, taşıyıcının yükü gemide "düzgün ve dikkatli olarak istiflemesi" sorumluluğunun bir ihlali olarak görülebilir. (bknz. Hague-Visby kurallarının III.2. maddesi).

Taşıma sözleşmelerinde güverte üstü yükün lashing sorumluluğu kiracıya bırakılmaktadır ve bırakılması tavsiye de edilir, ancak Taşıyan lashing işlemlerinin profesyonel bir firma tarafından yapılmasını şart koşturmalı, gemi personeli lashing işlemlerini yakından denetlemeli ve uygunsuzluk varsa armatöre yapılan lashing işleminin güvenilir olmadığını raporlamalıdır. Lashing'i güvenilir olmayan güverte üstü yük kesinlikle kabul edilip sefere kalkılmamalıdır. Her ne kadar lashing işlemi shipper ya da kiracı sorumluluğunda olsa da, yapılan işlemlerde bir uygunsuzluk bariz bir şekilde ortadaysa ve gemi/taşıyan müdahale etmediyse meydana gelen kayıptan Taşıyan da sorumlu olur. Lashing işlemlerinin tamamlanmasına müteakip Taşıyan mutlaka Lashing sertifikasının bir kopyasını almalıdır.

Keza güverte altı konşimento düzenlenen bir yükün güverte üstünde taşınması ve bu yükün zarar görmesi, taşıyıcının ciddi bir tazminat sorumluluğu ile karşı karşıya kalmasına neden olabilir. Taşıma sözleşmesinin şartlarının bilerek ve isteyerek aksine hareket edilecek bu tür bir taşıma, Owner's P&I sigortasının da teminatı dışında kalacağından; taşıyıcının böyle bir durumda sorumluluğunu sigortalatmak için opsiyonları, P&I sigortacısını ya bu özel durumu da teminata dahil edecek şekilde ikna etmesi - ki bu çoğu zaman mümkün değildir - veya konşimentoda güverte altında taşınacağı not edilen yükün güverte üstünde taşınması durumunda armatörün sorumluluğunu teminat altına alan ilave sigorta teminatı satın alması olacaktır. Bu teminat, bazı sigortacılar tarafından Shipowners Liability (SOL) sigortası başlığı altında sunulabildiği gibi, sigortacıların istisnai teminatlar (fringe covers) ürün grupları altında farklı isimlerle de sunulmaktadır.

Hangi tehlikeler ile karşılaşılacağı, bu tehlikelere karşı hangi eğitimlerin alınacağı ve hangi prosedürlerin uygulanacağı bilindiği halde yaşanan hadiselerin sayısının hala azalmaması emniyetli çalışma kültürünün benimsenmemesinin ve uygulamadaki yetersizliğin belirtisidir. Birçok donatan, emniyetli çalışma kültürünü benimsemiş ve deniz endüstrisinde öncü olmuşlardır. Dileğimiz bu gibi gerekli özeni gösteren teknik donanım sahipleri donatanların sayısının gün geçtikçe artmasıdır.

Benzer şekilde geminin stabilitesini bozacak şekilde güverte üstü yük alınması, gemi klasının ve sertifikalarının güverte üstü taşımalara cevaz vermemesi;

taşıyıcının, gemiyi denize elverişli olarak tutma sorumluluğunu yerine getirmediği bahanesiyle taşıma sözleşmesinin temelden bir ihlali olarak algılanabilir ve taşıyıcının güverte üzerindeki yüklerle ilgili sorumluluktan feragat etme haklarını zedeleyebilir. Taşıyan, gemisini sefer başlangıcında ve sefer başlangıcından önce denize elverişli tutmak zorundadır. (Bknz Hague-Visby III.1.(a) maddesi).

Güverte üstü yük taşımalarında, tıpkı olağan güverte altı taşımalarda olduğu gibi, dikkat edilmesi gereken diğer bir husus, konşimentonun tabii olduğu taşıma şartlarının, taşıyıcıya hangi hallerde ve ne miktarda sorumluluğunu kısıtlama imkanı verip vermediğidir. Bu hususların öngörülebilir olması faydalı olsa da; yük ilgilisi pratikte, taşıyan aleyhine getireceği kargo hasar taleplerinde taşıyan lehine olan bu sınırlamaları göz önüne almayı; kaybının tamamını talep eder ve konu talep hukuki sürece taşındığında yargıç, taşıyanın bu sorumluluk istisnaları ve/veya sorumluluğunu sınırlandırması talepleri üzerinde yük ilgisinin itirazlarını da göz önüne alarak hükmünü verir.

Hague, Hague Visby ve Hamburg kuralları gibi yük konvansiyonlarının armatöre/taşıyıcıya sunduğu bu tür savunma ve limitasyon imkanları, aynı kuralların farklı maddelerinde belirtilen hususların gerçekleşmesi halinde kadük hale gelebilmekte ve limitasyondan yararlanılamamaktadır. Örneğin Hague-Visby IV.5.e. maddesi, taşıyıcının zarara neden olabileceğinin bilincinde olarak, sorumsuzluk olarak değerlendirilebilecek hata veya atlamalar neticesinde ve zarara neden olmayı kasten hedefleyerek yapacağı hata ve atlamalar neticesinde meydana gelebilecek zararların tazmini için söz konusu taşıma kurallarının sorumluluk sınırlama hükümlerinin kullanılmasını engellemektedir.

Sigorta açısından bakıldığında; bazı fix prim esaslı P&I sigortacıları güverte üstü taşınan yükler için ya dolaylı olarak kargo kuvertürü sağlamamakta ya da yukarıda sayılan yük konvansiyonları tarafından sağlanan paket başına veya ağırlık üzerinden sorumluluk sınırlama limitleri ile kuvertürlerini sigortalısı armatöre karşı sınırlandırabilmektedirler (örn. Hague Visby konvansiyonu parça başına 667 SDR). Bu durumun farkında olmayan armatörler, güverte üstü yük hasarı neticesinde yükün fatura değeri kadar garanti mektubu istenilmesi ve sigortacının talebi red edip ancak parça başı sorumluluk limitleri kadar garanti vereceğini bildirmesi ile büyük bir finansal kayıpla karşı karşıya kalabilmektedirler.

Sigortacı seçiminde prim karşılaştırmasından ziyade sigortacıların sağladığı teminat farkları ve satır aralarında kalan bu tip nüansların yanı sıra, güverte üstü yük taşımalarında yukarıda anılan önlemlerin göz önünde bulundurulmasını her zaman tavsiye etmekteyiz.



Türkiye'nin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünü Kabulünün Yolcu Taşımacılığına Yansımaları

03.04.2017 tarihinde "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü'nün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6990 sayılı Kanun" Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle ülkemizde yürürlüğe girmiştir. Nitekim 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Atina Sözleşmesi'nin yürürlük tarihinden evvel yasalaştırılmış ve sorumluluk rejimlerinde işbu konvansiyonu kendine esas almıştır.



Kanunla getirilen en önemli yenilik, deniz taşımacılığında zorunlu sigorta olmuştur. Türk Ticaret Kanunu madde 1259 uyarınca, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlü kılınmıştır. Buna göre zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından (SDR) az olamayacaktır.

Kanunda bu zorunluluğu yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmeyeceği de açıkça kaleme alınmıştır. Böylelikle anılan kanunun gerekçesinde ifade edildiği gibi, uluslararası hukukla paralellik sağlanması ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin milli menfaatlere uygun olarak uluslararası hukuk çerçevesinde ileri sürülebilmesi imkânı temin edilmiştir. Dolayısı ile ilgili protokolün iç hukukumuzda aktarılması deniz taşımacılığında yolcular lehine tazminat doğuran hallerde gerekli korumanın sağlanması açısından son derece önemli bir gelişme olarak not edilmelidir.



**Av. Elif KAÇAR
ÖZŞAHİN, LLM**

Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)

+90 532 288 11 34

elifkacar.ozsahin@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Protokol ile "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi" nin 6.maddesi revize edilmiş, yolcunun ölüm ve yaralanmasından dolayı taşıyanın sorumluluğunun hiçbir halde, olay başına 400.000 Özel Çekme Hakkını (SDR) geçemeyeceği hükmü tesis edilmiştir. Elbette ki, TTK 1256 maddesinin ilk fıkrasında öngörülen, taşıyanın kusurlu olması halinde yolcunun bu miktarları aşan zararlarından da sorumlu olunacağı hükmü saklı tutulmuş, bu halde de kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyan üzerine bırakılmıştır. Önemle altını çizmek gerekir ki, bagajın hasar yahut ziyana ilişkin taşıyanın sözleşmesel sorumluluğu ancak bagajın kaptan veya bu işe memur edilen kişiye teslim edilmiş olması ile olayın olmasında taşıyan veya yardımcılarının kusurlu hareketinin bulunması ve kusurlu hareketle zarar arasında muhakkak bir nedensellik bağı olması halinde mevcut kabul edilecektir.

Buna ek olarak, protokolün 8.maddesi ile bagaj ve araçların ziyai ile hasarından kaynaklı zararlar için de sorumluluk sınırı öngörmüş olup, TTK madde 1263 hükmü ile de bu sınırları aynen muhafaza ederek, işbu nedenlerden kaynaklı tazminat yükümlülüklerinde taşıyanın hiçbir halde, yolcu başına 2.250 Özel Çekme Hakkını aşan kısımdan sorumlu olmayacağı, araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı ziya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğunun, hiçbir hâlde, her taşıma için araç başına 12.700 Özel Çekme Hakkını aşmayacağı ve bunların dışındaki bagajın ziyai veya hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 3.375 Özel Çekme Hakkını aşamayacağı hükümleri tesis edilmiştir. Belirtmek gerekir ki, yolcunun hasar ve ziya nedeniyle tazminat talebine konu objelerin kıymetli eşya, sanat eseri, kıymetli evrak ve para nev'inden olduğu hallerde, tazminatın doğması malın cins ve kıymetinin teslim sırasında kaptana veya bu işe memur edilen kişiye bildirilmesi şartına bağlıdır.

Taşıyan, söz konusu zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışıyla sebep olmuş ise yahut böyle bir ihtimalin bilinciyle hareket ederek zararın doğmasına neden olmuş ise, o vakit Atina Konvansiyonu'nda ve Türk Ticaret Kanunu'nda öngörülen sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybedecektir. Her halükarda yolcu taşımacılığında uygun teminatları haiz bir taşıyan, hem kanuni zorunluluğunu yerine getirmiş olacak hem de gerçekleşmesi muhtemel rizikolarda mağduriyetleri en aza indirerek denizlerimizde güvenli seferler için en üstün ihtimamı göstermiş olacaktır.



Siber Riskler

Bugüne kadar daha çok filmlerde/ haberlerde gördüğümüz ve duyduğumuz Siber Saldırıları yavaş yavaş hayatımızın bir parçası olmaya başladı ve şirketler açısından da risk planlamalarında ön sıralara yerleşti. Denizcilikte tetikleyici faktör Haziran 2017’de siber saldırı altında kalan Maersk’in kaybını US\$300 milyon olarak açıklaması sonrası gerçekleşti ve konu üzerinde denizciliğe özel seminerler ve çalıştaylar arttı.



Bu konuda IMO siber risk yönetimi tavsiyeleri baz alınarak neredeyse tüm büyük organizasyonlar (BIMCO, Intertanko, Interkargo, Iumi, vb) üyelerine benzer tavsiyeler yayınladılar. Sigorta açısından da sigorta teminatına girmeyen siber risklerle ilgili yine bazı sigortacıların, üye armatörlerine siber güvenlikte uzman şirketleri tavsiye ettiği, yeni ürünler sunduğu görülmektedir.

Peki ama gerçekten ne kadar risk altındayız? Bu sorunun cevabı hem çok hem az olarak değerlendirilebilir. Bugüne kadar filmlerde görüldüğü şekliyle doğrudan herhangi bir şirkete veya gemilere yönelik bir saldırı görülmemiştir. Diğer bir deyişle gemi sistemlerinin etkisiz hale getirilmesi veya geminin kontrolünün ele geçirilmesi şeklinde bir saldırı ile karşılaşılmamıştır. Stuxnet virüsü gibi belirli bir amaç için geliştirilmiş ve ülkelerin alt yapılarını hedef alan saldırılar zaten konumuzun dışında olup, şirketlerin bu şekilde sofistike saldırılara tek başlarına karşı koymaları da mümkün gözükmemektedir. Ancak günümüzde şahıs ve şirketlerin karşılaştığı temel siber riskler Petya, NotPetya, WannaCry, Equifax, vb. gibi virüsler yoluyla daha çok bilgi hırsızlığı veya datayı bloke ederek para talep edilmesi şeklindedir. Örneğin WannaCry virüsü, bilgisayarın hard diskini şifreleyerek erişime engellemesi ve deşifre ederek tekrar kullanıma açmak için belirli tutarda para istenmesi şeklinde çalışmaktadır. Petya ve sonrasında NotPetya virüsleri de benzer şekilde bilgisayardaki verilere ulaşımı engelleyerek, engeli kaldırmak için ücret talep edilmesi yöntemini izlemektedir.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi’nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping’de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University’de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye’de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik’te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Burada ilginç olan, NotPetya'nın Ukrayna merkezli bir muhasebe yazılımı ile yayılmasıdır. Maersk'i etkileyen ve işletim zararları ile birlikte \$300 milyonu bulan zararın sebebi NotPetya'dır. Yine Equifax ise Amerika Birleşik Devletlerinde kredi verilerini depolayan büyük bir kuruluştur. Siber saldırı ile Equifax'da kayıtlı kullanıcı verileri halka açılmıştır.

Bireysel kullanıcı veya küçük ve orta ölçekli bir şirket olarak , kullandığınız muhasebe yazılımından kaynaklı bir virüsü nasıl engelleyebilirsiniz, piyasadan satın aldığınız 100 TL'lik genel anti virüs programları ne kadar sizleri bu tür saldırılara karşı korur değerlendirmek gerekir. Günümüzde Siber Risk Sigortaları bulunmakla birlikte, normal risklerden ayrı bir risk analizi içerdiğinden Türkiye'de henüz yaygın olarak temin edilememektedir.

Yukarıda anlatılanlardan da anlaşılacağı üzere bu saldırılar genel, tüm bilgisayar kullanıcılarına yönelik olup denizcilik sektörü özelinde bugüne kadar yapılan bir siber saldırı yoktur. Ancak her Tekne& Makine poliçesinde, ana teminatlar kadar önem verilmeyip dikkatlerden kaçsa da , bir Siber Risk klozu yer almaktadır. 'Institute Cyber Attack Exclusion Clause Cl.380). Bu klozun tam metni internette kolayca bulunabilir, ancak özetlemek gerekirse Siber Riskler teminat harici bırakılmaktadır.

P&I sigortalarında ise durum biraz daha farklıdır. P&I sigortaları Belgesiz Ticaret (paperless trading) ile ilgili detaylı maddeler içerse de Siber Riskler ile ilgili henüz bir çalışma yapılmamıştır. Diğer bir deyişle gemiye yapılan bir siber saldırı durumunda bir sorumluluk oluşursa P&I teminatı, diğer herhangi bir sorumluluk hasarı gibi devreye girecektir. Bunun tek istisnası konu saldırının Harp ve Terör Riskleri kapsamına girmesidir.

Konuyu biraz daha açacak olursak; yakın zamana kadar gemiler açık denizde seyir halinde iken kara ile çok kısıtlı bağlantıları vardı, günümüzde ise AIS, ECDIS, GPS vb. birçok araç ile kara tesisleri ile elektronik bağlantıyı devam ettirmekte ve bu şekilde de siber risklere geçmişe kıyasla daha açık hale gelmektedirler. Bugüne kadar gerçekleşmemiş olsa da bir siber saldırı neticesinde gemi elektronik cihazları devre dışı kalıp, bunun sonucunda bir çatma, çevre kirliliği, üçüncü kişilere veya mallarına zarar verilmesi gibi P&I kapsamına giren bir hasar ortaya çıkarsa P&I sigortacıları devreye girerek oluşan zararı tazmin edeceklerdir. Ancak konu saldırı neticesinde geminin kendisine gelecek zararlar teminat dışıdır.

Basit gözükse de siber saldırılara karşı uzmanların öncelikli önerisi, gelen emaildeki ekleri açmadan önce iki kez düşünmek ve para transferi yapmadan önce sizlere gelen banka detaylarını telefonla da teyid etmek olarak ortaya çıkmaktadır.



Konşimento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler ve Taşıyanlara Tavsiyeler

Konşimento, yükleme öncesinde veya yükün taşınmak üzere yükleme limanında teslim alındığını tevsik etmek amacıyla imzalanan kıymetli bir evraktır. Bu evrak yükleten ile taşıyan arasındaki ilişkiyi gösterir. Konşimentoya ilişkin en sık karşılaştığımız sorunlar aşağıdaki yazımızda özetlenmiştir;



I - Yükleme limanına getirilen hasarlı ya da ayıplı yükün yüklenmesi karşılığında temiz konşimento imzalanmasının talep edildiği haller;

Yükleme limanına getirilen yükün hasarlı veya ayıplı olarak gemiye yüklenmesi istenmesi ve yükletenin her ne kadar yük ayıplı olsa da konşimentoya "iyi kondisyonda" ibaresi yazılması konusunda kaptana ısrar etmesi durumunda, kaptan; belirtilen kondisyondaki yükü yüklemeyi reddetmeli, ya da yükün tam olarak hangi kondisyonda olduğunu konşimentoya yazmak kaydıyla yüklemeye onay vermelidir.

Kaptan taşıyanın acentesi sıfatıyla yüklenen yükün tam olarak durumunu gösteren şerhleri konşimentoya düşmekle yükümlüdür. Akreditifli taşımalarda bankalar konşimento üzerine "şerh" düşülmesini istemez ve akreditif şartları gereği "clean" yani temiz konşimento düzenlenmesini talep etiklerinden yükleten kaptana ya da taşıyana teminat mektubu (LOI) vererek hasarlı yük yüklense de konşimentoda yükün temiz yüklendiğinin yazılmasını talep edebilirler. Çoğu zaman gemi tahliye limanına vardığında yük alıcısı taşıyan ile yükleten arasındaki teminat mektubu ilişkisinden haberdar olmadığı için hasarlı yük teslim edildiği iddiasıyla gemilerin tutuklandığına şahit oluyoruz. Gemi tutuklandığında hem kiracı hem de yükleten sıklıkla ortadan kaybolmakta ve taşıyan bu gibi sorunlarla baş başa kalmaktadır. Bu gibi hadiselerde Teminat Mektubu kabul edilerek gerçekte temiz olmadığı bilinen yükün temiz olduğunun beyanı bir nevi sahtecilik kabul edilir.

Bu gibi Teminat Mektuplarının taşıyan tarafından alındığı taşımalarda meydana gelecek herhangi bir sorumlulukta P&I sigortacıları taşıyanın karşılaşıacağı zararları kuvertür dışı bırakacaktır.



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Taşıyan yük alıcıları tarafından başlatılacak hukuki yaptırımlarla kendi başına ilgilenmek zorunda kalacak ya da yükleteni / kiracıyı kendini koruması için ikna etmek durumunda kalacaktır.

II - Tahliye limanında yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslim edilmesi talep edildiği haller;

Bazı taşımalarda yükün birden çok defa el değiştirerek satışı durumunda orijinal konşimentonun tahliye limanına ulaşmasında gecikmeler yaşanabilir ve genelde bu gecikme nedeniyle problemler meydana gelir. Bazı durumlarda konşimento çeşitli sebeplerde kayıp olabilir. Yük alıcısı konşimentonun kaybolduğunu, çalındığını veya varış limanına ulaşmasında gecikme yaşandığını ileri sürebilir. Bu gibi hallerde yükün yanlış tarafa teslimi ya da sahtecilik rizikolarıyla karşı karşıya kalınabilir.

Her ne kadar taşınan yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden alıcıya teslim edilmesi tavsiye edilmese de, bu şekilde teslim uluslararası ticarete uygulanan bir usuldür. Evrakların teslimi zincirinde yaşanan gecikmeleri ve yük taşıma halinde iken de satılabilme durumlarında genellikle gemi tahliye limanına vardığında orijinal konşimentolar genellikle varış yerine ulaşmamış olur.

Bahsedilen durumlar meydana geldiğinde taşıyan yükü kiracı veya alıcıdan her zaman Teminat Mektubu (LOI) alacağını düşünerek yükü teslim etmeyi kabul eder. Pek çok olayda, yükün bu yolla tesliminde herhangi bir sorun yaşanmaz. Ancak her ne kadar bu uygulamaya taraflar aşına olsa da, bazı durumlarda süreklilik kayıtsızlığı doğurabilir. Bu nedenle bahsedilen teslim şeklinin risklerini hatırlamak ve bu riskleri minimize etmek adına ihtiyatlı hareket etmek gerekir.

Taşınan yükün orijinal konşimento olmadan teslimine bağlı olarak ortaya çıkabilecek risklerden ilki yükün yanlış tarafa teslimidir. Konşimento tahliye limanında kaptana ibraz edildiğinde yükün teslimi için bir anahtar görevi taşır. Bu anahtar mevcut olmadığında Teminat Mektubunun (LOI) taşıyanı yükün yanlış alıcıya tesliminden doğacak sorumluluklardan kurtarmayacaktır.

Konşimentonun hukuken sahibi gemi sahibine yükün yanlış alıcıya teslimi nedeniyle dava açabilir; gemi sahibi bu aşamada hem P&I sigortacısının desteğinden yoksun kalacaktır ve taşıyanı koruyup korumayacağı belli olmayan teminat mektubu ile konuyu kendi uhdesinde çözmek zorunda kalacaktır.

Bu gibi durumlarla karşılaşıldığında en iyi yol orijinal konşimento sunulana kadar tahliyeye başlamamaktır. "Charter partı" de herhangi bir

hüküm yok ise, gemi sahibi yükün orijinal evrak olmadan teslimine mecbur edilemez. Ancak bu hallerde genelde ticari baskılar uygulanır ve pek çok hadisede gemi sahibi çoktan orijinal konşimento olmadan Teminat Mektubu ile yük teslimine muvafakat etmiştir. Eğer "Charter Party" de böyle bir hüküm mevcut ise, yükü teslim almak isteyen taraf hak sahibi alıcı olmasa da ve gemi maliki kendini güvende hissetmese de orijinal konşimento olmadan yükü teslim etmeyeceğini ileri süremeyecektir.

Konşimentonun orijinalinin tahliye limanına ulaşmamasının nedeni ne olabilir? Sebeplerden birisi bankada yaşanan gecikmeler bir diğeri de bankanın akreditifli satışlarda orijinal konşimentoyu satıcıdan ödeme alana kadar elinde tutması olabilir.

Sonuç olarak tavsiyemiz, kaptanın yükü teslim almaya gelen tarafın kimliğini tespit etme konusunda dikkatli olması, teslim gelen kişinin tüm bilgilerini dikkatlice kayıt etmesi ve bu kişinin detaylarının Teminat Mektubu üzerindeki bilgiler olduğundan ya da kiracının bildirdiği kişi ile aynı kişi olduğundan emin olmadan teslimi gerçekleştirilmemesidir. Nitekim, ihtiyatlı donatanlar gemi limana varmadan bu bilgileri temin edip önceden kontrolünü sağlamaya da çalışmaktadırlar.

Yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslim edilmesinde karşılaşılabilecek ikinci risk ise sigorta teminatıyla ilgilidir. Şu iyi bilinmelidir ki, taşınan yükün orijinal konşimento olmadan teslimi nedeniyle donatanın karşılaşılabileceği sorunlar P&I sigortası teminatı kapsamında olmayacaktır.

Üçüncü bir risk ise Teminat Mektubu ile yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslimine rıza gösteren donatanın kiracı tarafından sunulan Teminat Mektubu içeriğine dikkat etmemesinden kaynaklanan sorunlardır. Mesela standart bir Teminat Mektubunda "Yükün tahliyesine onay verir" yazar iken bazı durumlarda bu Teminat Mektubu değişikliğe uğramış ve üzerinde "Yükün teslimine onay verir" ibaresi yazıyor olabilir. Yükün tahliyesi ile teslimi aslında iki farklı sürece tekabül eder. Yükün tahliyesi ibaresi olmasına rağmen aynı zamanda teslimi de gerçekleştiren donatana karşı ileride yükün yanlış kişilere teslim edilmesi nedeniyle taşıyana dava açılabilir ve gemi herhangi bir limanda yükün gerçek sahibi tarafından tutuklanabilir.

Yükün orijinal konşimento olmadan teslimi pratikte uygulanan bir yöntemdir. Ancak böyle bir teslim şeklinde meydana gelebilecek rizikolara karşı P&I Sigorta teminatı koruması olmayacak ve taşıyan bu gibi durumlarda sigortacısının desteğinden mahrum kalacaktır.



Deniz Sigortalarında Yükümlülük (Warranty) Kavramı

Risk yönetiminde kullanımı yaygın bir araç olan sigorta, yazılı sözleşme esasına dayanmaktadır.

Bir sigortalının poliçe satın alma amacı, kuvertür altına alındığı not edilmiş rizikolar sebebiyle uğrayabileceği zararları Sigorta Şirketi'nden tazmin etmektir. Bu yüzden sigortalının en önemli esaslarından biri olan tazminat prensibinin çalışması, sigorta poliçesinde tespit edilen karşılıklı sorumlulukların, sözleşmenin tesis edildiği andan itibaren poliçe süresinin tamamında uygun ve eksiksiz olarak yerine getirilmesi ile mümkündür. Sigortalı, kendi üzerine düşen yükümlülükleri poliçe başlangıcı ile üstlenmiş sayılır.



Sigortalının, yükümlülük kavramı için genel algısı, "Zamanında ödenen prim karşılığında sigortacının tazmin yükümlülüğünü yerine getirmesi" yönündedir. Bu yaklaşım sigortalının temelini özetlemekle birlikte, tek başına yetersizdir. Bir çok sigortalı, yükümlülükler ve poliçelerin tetkiki konusunda gereken ihtimamı göstermediği için veya bazen gerekli uzmanlığa sahip broker kurumlar ile çalışmadığı için poliçelerinin tazmin görevini eksik yerine getirmesi veya hiç getirememesi gibi olumsuz durumlarla karşılaşabilmektedir.

Sigorta poliçesi, sağladığı maddi garantiyi hasar gerçekleştiğinde sunduğundan; çoğu sigortalı kendi yükümlülüklerindeki hata veya atlamayı hasar sürecinde fark etmekte, zamanlama açısından en kötüsü olan bu senaryo durumunda Sigortacı, poliçeyi yükümlülük ihlali gerçekleştiği andan itibaren geçersiz sayıp ilgili dönem için tahakkuk eden primi iade ederek Sigortalıyı tazminattan mahrum bırakabilmektedir.

İngiliz sigortacılık jargonunda "warranty" olarak tanımlanan bu yükümlülükler, İngiliz kanunlarına göre, sigortalı tarafından yerine getirilmediği takdirde; "risk ile bağlantılı olsun veya olmasın" söz konusu yükümlülüğün yerine getirilmediği tarihten itibaren sigortacıya sorumluluğundan cayma hakkını vermektedir (Marine Insurance Act 1906, 33.(3)).



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Sigortalının yükümlülük ihlali durumunda, savunma argümanı bulması güç olabilmekle beraber, yükümlülüğün kanuna aykırı ve/veya sigorta sözleşmesi nezdinde uygulanamaz olması, sigortacının sorumluluktan feragat hakkını kullanmasını engelleyebilmektedir (Marine Insurance Act 1906, 34.(1)).

Poliçelerde bu tür yükümlülükler genellikle "Warranty" başlığında ve/veya "warranted that" ifadesi ile yer almakla beraber, "provided that", "on condition", "subject to the condition", "on the stipulation that", "with the proviso that" gibi ifadeler de sigortalıya yükümlülük getirebilmektedir.

Bu yükümlülükler poliçe metni üzerinde yazanlar ile sınırlı da değildir. İngiliz hukukuna tabi bazı poliçelerde yer alan "Basis of Contract" olarak adlandırılan klot , başvuru formunda sigortalının yapmış olabileceği basit bir atlama veya hatayı bile "warranty" ihlali kapsamına sokabilmektedir.

Örneğin, bir sigorta başvuru formu doldurulurken, cevabı bilinmeyen bir sorunun "bilinmiyor" diye cevaplanması yerine boş bırakılması, forma hata atfetme ve cayma hakkını sigortacıya verebilmektedir. Bu iyi niyet prensibini zorlayan bir örnek olsa bile yükümlülükler konusunun önemini açıklamaktadır.

Konuya denizcilik riskleri açısından bakar isek, deniz ticareti ve sigortalarında ağırlığı olan İngiliz yasaları, yükümlülükleri "Express Warranty" ve "Implied Warranty" olarak ayırmaktadır (Marine Insurance Act 1906, 33.(2))

"Express Warranty" kavramı, poliçeye açıkça yazılmış olan yükümlülüklerdir. Kapsamları genelgeçer örf ve kanunlardan çok, sigortacının teknik değerlendirmesi ile şekillenir. Fikir vermesi için bu tür yükümlülüklerle aşağıdaki örnekler verilebilir;

- Tekne Makine sigortası yapılacak bir gemiye belirli bir süre içerisinde kondüsyon sörveyi yapılması
- Ambar kapakları ultrasonik testten geçemeyen bir kuru yük gemisinde, yük ıslaklığı neticesinde armatöre yüklenebilecek sorumluluğun P&I sigortasından istisna edilmesi

- Kaçınılma ve Fidyeye sigortası yapılan bir geminin korsan saldırılarına karşı belirli güvenlik önlemleri alması gerektiğinin bir yükümlülük olarak not edilmesi

Açık yükümlülüklerin, yani "Express Warranty"lerin dışında, "Implied Warranty" kavramı ise, yapılan ticaretin kanunlara uygun olması, sigortalı menfaatin selahiyeti için zaten bilinir yada bilinmesi beklenen önlemlerin alınması, ve sigorta konusunun sigortacıya tanıtıldığından farklı olmaması gibi, kendinden aşikar olduğu için poliçeye açıkça basılmayan, fakat sigortalının uyması gereken yükümlülükleri içerir.

Bu yükümlülükler sözleşmede açıkça belirtilmemiş olmasa bile sigortalı tarafından açıkça kabul edilen ve sigortalı açısından bağlayıcı olan zımni yükümlülüklerdir.

Bu zımni yükümlülüklerin tarihsel olarak en sık karşılaşılanlarına örnek olarak geminin denize elverişli tutulması (Marine Insurance Act 1906, 39), sigortaya konu ticaretin yasal olması (Marine Insurance Act 1906, 41) ve geminin belirtilen sefer kapsamı veya sefer sahasından farklı şekilde kullanılmaması ((Marine Insurance Act 1906, 46.(1)) gösterilebilir

Özellikle günümüz ekonomik koşulları göz önüne alındığında her zamankinden daha büyük finansal öneme sahip sigorta poliçelerinin, olası kazalarda Sigortalıları içine düştükleri büyük finansal kayıplardan kurtarabilmesi için Donatanlar yükümlülük (Warranty) kavramına gereken özeni göstermeleri ve yükümlülüklerini daha iyi anlamak için sigorta araçları ve sigortacıları ile sürekli temas ve işbirliği halinde olmaları gerekmektedir.



Kirlilik ve sorumluluk rejimleri

Tarihsel olarak bakıldığında denizlerde günümüze dek çok büyük etkiler yaratmış, neredeyse facia boyutunda birçok hadise meydana gelmiştir. Bu hadiseler neticesinde çevre zararları, kirliliğin yayılmasını önleyici tedbirler ve temizleme operasyonları, turizmde, balıkçılık sektöründe meydana gelen dolaylı ekonomik kayıplar, ölüm ve yaralanma, deniz canlılarına ve ekolojiye verilen zararlar olmak üzere tazminata konu, çok yüksek maliyetli hasar ve etkiler oluşmuştur.



Tüm bu nedenlerle, uluslararası boyutta organizasyonlarca düzenlenen kurallar ortaya çıkmış ve devletler de bunları iç hukuklarına aktarmak suretiyle bu durumlarda koruma sağlamayı hedeflemiştir. Özellikle deniz kirliliğinin önlenmesi ve sorumlulukların sınırlandırılması için Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO bir takım kurallar ihdas etmiş, zararların karşılanması için zorunlu sigorta gibi mali güvence formülleri ve fonlar oluşturmuştur. Bu niyetle oluşturulan konvansiyonlarla, zararların tazmini denizcilik ve petrol endüstrisi arasında bölüşülmesini sağlamış, mağdurlara korumalar temin edilmiştir.

Yukarıda bahsedildiği üzere çevre hukukunun gelişmesi, bu anlamda milat niteliği taşıyan bir takım facialar sonrasında olmuştur. Örneğin 1967 yılında meydana gelmiş, İngiltere ve Fransa sahillerini etkisi altına almış olan "TORREY CANYON" hadisesinin hemen sonrasında CLC 69 sorumluluk rejimi oluşturulmuş ve bunu FC 71 takip etmiş ve bu yolla ("71 Fonu") kurulmuştur, takiben MARPOL 73 ihdas edilmiştir. Ülkemiz de bu felaketlerden maalesef payını almıştır, 1979 yılında Independenta adlı tankerde gerçekleşen felaket sonrası gemi 1 ay söndürülemedi, denize 95 bin ton petrol denize dökülmüştür. Sonraları Nassia (1994) hadisesinde İstanbul Boğazına 25.000 ton petrol dökülmüş, yangın 1 haftada söndürülmüştür. Bu hadiseler sonrasında ülkemiz 2001 yılında hem CLC 92 Sözleşmesine, hem FUND 1992 protokolüne taraf olmuştur.

(CLC 92- Resmi Gazete: 26.04.2018 / FUND 1992- Resmi Gazete 18.07.2001)

CLC rejiminin uygulama alanına yakından baktığımızda, kirliliğin taraf devletlerden birinin karasuları dahil ülkesinde veya bitişik bölgesinde neden olunan kirlilik zararı ve nerede olursa olsun işbu zararı önlemeye yahut en aza indirmeye ilişkin tedbirlerin kapsamında



**Av. Elif KAÇAR
ÖZŞAHİN, LLM**

Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)

+90 532 288 11 34

elifkacar.ozsahin@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

olduğundan bahsedilir. Burada konvansiyonun tatbiki için önemli nokta, konvansiyonda yer alan "kirlenme zararının", yine konvansiyonda tanımı yapılan "gemi" kaynaklı olmasıdır. Söz konusu kirlenme zararları; mülkiyet zararları, zarara bağlı dolaylı kayıp, saf ekonomik kayıp ve çevre zararlarıdır. Konvansiyonun 3.maddesinde, gemi malikin sorumluluktan kurtulabileceği haller sayılmıştır. Örneğin; kirliliğin savaş, düşmanlık, tabiat hadisesi sonucu olduğu haller, yetkili makamın ihmali ve yanlış hareketinin zararı doğurduğu durumlar kapsam dışıdır. Konvansiyonda öngörülen limitlere kısaca göz atarsak, geminin tonajına bağlı olarak 4.51milyon SDR ile 89.77milyon SDR arasında bir sorumluluk limitinin ortaya konduğunu söyleyebiliriz.

CLC 92, m.7/1'e göre, konvansiyona taraf devletlerde tescilli olup 2000 tondan fazla petrol taşıyan bir geminin maliki, konvansiyondaki limitleri karşılayacak bir sigorta veya banka garantisi veya bir uluslararası tazmin fonundan verilmiş bir sertifika gibi bir diğer mali güvence bulundurmak zorundadır. Taraf devletler sicillerine kayıtlı olan gemiler için bu zorunluluğun yerine getirildiğini gösteren sertifikalar verirler ve kendi sulanna giren gemilerin böyle bir sertifikaya sahip olup olmadıklarını denetlerler. Böylece, CLC 92'ye taraf olmayan devletlerin bayraklarını taşıyan gemilerin malikleri de, taraf devletlerle ticari ilişkide bulunabilmek için öngörülen mali güvenceye sahip olmak durumunda kalır. P&I sigortacılarından alınan (Blue Card) Bayrak Devletin ibraz edilir ve bunun karşılığında ondan CLC sertifikası alınır.

Açıklamalı [KO1]: denizcilik Fon Sözleşmesine gelince, FC 92, CLC 92'nin yetersiz kaldığı büyüklükteki kirlenme zararlarının tazminini amaçlamaktadır (m.2). CLC 92'ye taraf olduğu halde FC 92'ye taraf olmayan devletler, FC 92 ile sağlanan korumanın dışındadır. FC 92, şu hallerden biri nedeniyle tazmin edilememiş olan zararlar için tazminat ödenmesini öngörmektedir (m.4/1) Gemi maliki CLC 92'deki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanmışsa veya CLC 92 tahtındaki borçlarını yerine getirmekte mali açıdan yeterli değil ise ve sigortası da tazminat taleplerini kapsamıyor ise veya teminat yetersiz ise yahut kirlenme zararı gemi malikinin CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitlerini aşıyorsa bu defa FC 92 devreye girmekte, zararlar bu

konvansiyon tahtında karşılanmaktadır. FC 92 limiti son olarak 135 milyon SDR'den 203 milyon SDR'ye çıkarılmıştır.

Yakınlarda, 10 Eylül 2017 tarihinde Pire Limanı/Yunanistan'da demirdeyken batmış olan "AGIA ZONI" hadisesi malumunuzdur. Tankerde battığı sırada 2.194 ton IFO ve 370 ton MGO mevcuttu. Tahminlere göre 700 m³ yakıt Salamina Adaları, Pire ve Atina Sahilleri'nde kirlilik oluşturmuştur. Yunanistan bahsi geçen konvansiyonlardan 1992 CLC and the 1992 Fund konvansiyonlarına taraftır. The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) resmi sitesindeki verilere göre; Agia Zoni II tankerinin tonajı 1.597 GT olup, 1992 CLC konvansiyonu uyarınca, 5.000GT altı için öngörülen limitasyon uygulanacaktır, bu durumda sorumluluk 4.51milyon SDR ile sınırlı olacaktır.

CLC ve IOPC Fon kapsamında olmayan tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınmasından kaynaklı kirlilik vakalarında, çevrenin temizlenmesi ve zararların tazmin edilmesi durumu söz konusu ise, henüz Türkiye dahil 8 devlet tarafından imzalanmış olan HNS Konvansiyonu devreye girecektir. LLMC limitlerinin üzerine çıkan zararlar, oluşturulan bir fon eliyle zararlar karşılanacaktır. CLC ve IOPC fon kapsamında olmayan petroller de bu konvansiyon kapsamındadır. HNS Konvansiyonu uyarınca, gemi maliki ve FON'un toplam limiti maksimum 250 Milyon SDR'dir.

Kısaca bahsetmek gerekirse, tankerlerden kaynaklı kirlilikle ilgili alınan bir başka tasarruf ise 2006 yılında P&I sigortacılarını temsilen IG ile IOPC Fonları (92 Fonu ve İlave Fon) arasında imzalanan memorandumdur (MOU). Bunun neticesinde, STOPIA 2006 (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) ve TOPIA 2006 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) adlı iki sözleşmeye dayalı bir düzen getirilmiştir.

Kirlilik hadiselerinde mevzuatın dağınıklığı, limitasyonlar konusunda uygulama karmaşası yarattığından, temennimiz uluslararası yeknesak bir sorumluluk rejiminin getirilmesi ve bu yolla tazmin borçlularının-kimi zaman devletin-üzerinden bu yükün kaldırılmasıdır.



Harp & Grev Sigortaları ve JWLA listesi

İngiliz kuralları ile teminat sağlanan sigorta poliçelerinizde War & Strike (Harp& Grev) riskleri ile ilgili çeşitli klozlar görürsünüz. Eğer bunlarla ilgili biraz daha bilgi sahibi olup, kaynağını öğrenmek isterseniz ve arada bir JWLA listesi değişti şeklinde brokerlerinizden mesajlar alıyorsanız, aşağıdaki yazıyı okumanızı öneririz.



Harp& Grev teminatı, War&Strike Clauses Hulls Time Cl. 281 şartları ile sağlanmakta olup, adından da anlaşılacağı üzere Harp&Grev risklerine karşı teminat sağlamaktadır. Teminat sağlanan risk, aktif savaş riski olabileceği gibi, terk edilmiş bir mayın, terörist eylem veya zorla gemiye el koyma da olabilir. Dünyanın her yerinde sefer yapan gemiler için bu riskler maalesef olası durumlardır. Risk oranı yüksek ülke, liman ve bölgeler yine bu teminatın ayrılmaz bir parçası olan bir listede yer almaktadır.

Bu konuyu detaylandırmaya öncelikle LMA'dan başlayalım. LMA (Lloyds Market Association), İngiltere sigorta merkezi olan Lloyds'un menfaatlerini korumak, profesyonel ve teknik danışmanlık vermek üzere kurulmuş, altında sigortanın tüm dallarını kapsayacak şekilde bir çok komite bulunduran bir çatı birliktir. Temel kuruluş sebebi birçok sendika/şirketten oluşan Lloyds'u temsil etmek, çeşitli platformlarda haklarını korumak, istatistiksel bilgi, eğitimler, sigorta klozları gibi konularda teknik danışmanlık yapmaktır.

Bu birliğin alt komitelerinden bir tanesi de JWC (Joint War Committee)'dir. Bu komitenin amacı LMA'nın genel görev tanımına bağlı olarak, daha özel anlamda Harp&Grev riskleri ile ilgili Londra'daki Harp&Grev sigortacılarına teknik destek vermektir. JWC üyeleri de yine bu sigortacıardan oluşmakta olup, kurul yılda 4 kez toplanarak değerlendirmelerde bulunmaktadır.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Dünyanın birçok yerindeki temsilcileri (Lloyds Agents) ve aldığı danışmanlıklar vasıtasıyla ülke, liman ve denizleri sigorta açısından analiz etmekte ve üyelerine gerekli, güncel uyarıları yapmaktadır. Yapmış olduğu duyuru ve uyarılar yanında, Harp poliçelerinin ayrılmaz bir referans noktası olan ve 'Listed Areas' olarak da bilinen JWLA (Joint War Listed Areas) listesini yayınlamaktadır. Bu liste, dünya denizlerinde aşırı riskli bölgeleri göstermekte olup, Sadece Londra sigortacıları değil, diğer birçok ülke sigortacısına da referans teşkil etmektedir.

JWLA dünyadaki gelişmelere paralel olarak güncellenmekte, bazı bölge/ülkeler çıkarılırken yenileri de eklenebilmektedir. Komitenin yaptığı toplantılarda durum değerlendirmeleri yapılmakla birlikte, listenin güncellenmesi belirli bir takvime bağlı değildir. Örnek olarak son güncelleme olan JWLA/23 listesi 14 Haziran 2018'ye yapılmış olup, bir önceki güncelleme (JWLA/22) ise Aralık 2015 tarihli'dir. Son liste olan JWLA/23'de Jakarta limanı için risk seviyesinin düştüğü değerlendirilmiş ve listeden çıkarılmıştır.

Neredeyse tüm Harp&Grev sigortacıları, poliçelerinde JWLA listelerine atıfta bulunmaktadır. Bu listede yer alan bölgelere yapılacak sefer planlamalarında, sigortacılar, armatörlerin kendilerini önceden bilgilendirmesini istemektedir. Buna karşılık sigortacılar da hem gidilecek bölgedeki riskler ile ilgili armatörleri uarmakta, hem de gördükleri riske göre teminat verip vermemeye veya ek prim talep edip etmeyeceklerine karar vermektedirler.

JWC komitesinin görevi sadece riski yüksek bölgeleri tespit etmek olmayıp, gerekli gördüğü durumlarda kurallar/klozlar da hazırlayarak sigortacıların istifadelerine sunmaktadır. Örneğin poliçelerinizde göreceğiniz ve korsanlık risklerinin sebep olduğu Tekne&Makine sigortası ile Harp&Grev sigortası teminatları arasındaki gri alanları gidermeyi amaçlayan JW2005/003 Piracy Extension kloz bunlardan bir tanesidir.

Armatörlerimiz günlük iş yoğunluğu arasında sigortalarını genelde yıllık yenilemelerde, hasar durumunda veya prim ödemelerinde hatırlamaktadır. Libya, Suriye, Yemen gibi basına yansıyan harp bölgeleri dışında yaptıkları seferlerde sigortacıyı bilgilendirmeyi atladıkları durumlar oluşabilmektedir. Bu konuya hassasiyet gösterilmeli, güncel JWL listesi dikkatle takip edilmeli ve teminatın devamı için sigortacılar mutlaka sefer öncesi bilgilendirilmelidir.



Çatışma Hadiselerinde İnsan Faktörü

Günümüzde teknolojinin ilerlemesiyle seyir ve iletişim ekipmanları gelişse de, bu durum meydana gelen çatma hadiselerini yalnızca bir ölçüde engelleyebilmektedir. Bu gibi hadiseler yalnızca tekne üzerinde karşılaşılan fiziki hasarlara değil, ciddi çevre kirliliği hadiseleri veya daha vahimi, sayısız masum kişinin ölümüne de sebep olabilmektedir. Vardiya tutarken basit bir yorgunluk maddi zarardan ziyade onlarca kişinin ölümüyle sonuçlanabilir.



Navigasyonel eksiklikler pek çok alanda oluşabilir ve karşımıza çıkan çatma hadiselerine bakıldığında bu eksiklikleri aşağıdaki şekilde kategorize edebiliriz;

- 1 - Yetersiz / zayıf gözcülük
- 2 -Hatalı kaçınma manevrası

Denizde meydana gelen çatışma hadiselerinde genellikle nöbetçi vardiya zabitanın çatışma riskini önceden değerlendirme konusunda başarısız olduğu veya çatışma riskini görse dahi hadiseyi önlemek için yapılan kaçınma manevralarının hatalı olduğu görülmüştür. Aslında gözcülüğün zayıf olması da uygun önlemin zamanında alınmasını geciktirmektedir.

Yetersiz Gözcülük

Gözcülük çatışma riskinin önlenmesinde ve çatışma durumunun önceden tahmin edilmesinde en önemli unsurdur.

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 5 – (Gözcülük)

“İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanı sıra her gemi her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır.”

Gözcülük çatışma riskinin önlenmesinde ve çatışma durumunun önceden tahmin edilmesinde en önemli unsurdur.

Zamanlama – Erken Tespit

Yeterli gözcülük yapıldığında seyir esnasında civardaki gemilerin varlığından önceden haberdar olunabilir. Çatışma hadiselerinin genellikle gemilerden birinin diğer gemiyi tespit edemediği veya çatışma anından çok kısa süre önce tespit ettiği durumlarda meydana geldiği görülmektedir.



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 7 – (Çatışma Tehlikesi)

“Radar varsa ve çalışıyorsa, çatışma tehlikesini önceden saptamak ve radarla art arda mevki koymak veya buna benzer radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dâhil radar cihazından gerekli şekilde faydalanılacaktır.”

Günümüzde modern cihazlarla donatılmış gemilerde, vardiya zabitanın her daim elinin altında kullanabileceği radar ve AIS teknolojisini de dikkate aldığımızda bu kuralın yerine getirilememesi kabul edilemez. Başka bir deyişle, diğer bir geminin çatışma riski doğuracağı çok erken fark edilmelidir.

Nöbetçi vardiya zabiti köprü üstündeki teknolojik donanımları ve kişisel tecrübelerini de kullanarak icra ettiği işe dikkatini vermelidir. Eğer hava veya başka koşullar nedeniyle tek başına gözcülük yapamayacak durumda ise bu konuda muhakkak diğer zabitlerden yardım istemeli, gerekirse görevini delege etmelidir.

Genel uygulamada köprü üstünde yalnızca bir vardiya zabiti bulundurulur ancak bu gündüz tutulan vardiyalarda uygulanmalıdır. Gemi kaptanı tek bir kişinin vardiyada gözcülük yapmasına karar verir iken her durumu dikkatle değerlendirmelidir. Kaptan vardiya kurallarını hava, deniz, gece/gündüz durumu, deniz trafiği yoğunluğu olan bölgeler, görüş netliği, gidilen rotada seyir için tehlike yaratabilecek unsurların varlığı, köprü üstü ekipmanlarının işlevsel durumu, dar sulardan geçilmesi v.s. şartları dikkate alarak sürekli çalışma düzeni oluşturabilir. Görevli vardiya zabitanın gözcülük dışında başka bir görev verilmemesi, eğer böyle bir görev verildiyse nöbetçi zabite yardım edecek personelin asıl vardiyadaki personelin bu görevinden haberdar edilmesi gerekmektedir. Zira ani bir durumda yedek personel her daim köprü üstü görevine hazır olacak şekilde şartlarını ayarlamalıdır.

Zaman – Çatışma Riskinin Tespiti

Zaman hayati önem taşır. Eğer başka bir geminin varlığı erken tespit edilirse, çatışma riskinin de erkenden değerlendirilmesine olanak sağlayacaktır. Durumun erken tespitinden kastımız karşı geminin hangi açıyla geçiş yapacağı, yoğun trafiğin olduğu bir bölge ise diğer gemilerin pozisyonlarının ve hareketlerinin tespitidir. Hangi geminin yetişen, hangi geminin yol veren olduğu da bu şekilde tespit edilebilir. Çatışmayı önleme tüzüğünde gemilerin yaklaşan ya da yol veren olma durumuna göre alması gereken aksiyonlar açıkça kaideye bağlanmıştır. Her bir gemi kendi durumunu bu şekilde tespit edebilmeli ve diğer gemiyle direkt irtibata geçmelidir.

Çatışmayı Önleme Hareketi

Yükleme veya tahliye limanına varmaya çalışırken etrafta çatışma riski görülse dahi çoğu zaman hız kesmek istenmeyebilir. Her iki geminin vardiya zabitanın karşı geminin hız kesmesini beklediğinde çatışma öncesi kaçınma manevrası yapmak için birbirlerine yeterli zaman kalmayacaktır.

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 7 – (Çatışma Tehlikesi)

“(e) Çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır.”

Her ne kadar denizcilerin eğitimi ve yeterliliklerine dair çok katı kurallar uygulansa da, ani gelişen bu gibi hadiselerde gemi adamları panik olup ne yapacaklarını unutabilirler. Gemi adamlarının sürekli yapılan talimlerle acil durumlardaki üstelenecekleri görevlere aşinalık kazanmaları, can kurtarma ekipmanlarının kullanımına tüm gemi adamlarının vakıf olmaları gerekmektedir. Gemiye yeni katılan personelin gemiye, acil durum ekipmanlarına intibaklarının sağlanması ihmal edilmemelidir. Hasar olması durumunda sigorta şirketleri tarafından personelin intibakı ve yeterliliği sorgulanmaktadır.



“Shipowners Liability” Sigortası

Günümüzde Protection & Indemity (P&I) sigortaları armatörlerin üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını sigorta teminatına alabilmeleri için vazgeçilemez bir sigorta enstürmanı haline gelmiştir. P&I sigortası kapsamında giren sorumluluklar arasında özellikle yük taşıma maksatlı gemiler için yük sorumluluğu teminatı büyük önem teşkil etmektedir.



Son on yıl içerisinde ortalama olarak %100'ün üzerinde artan birim emtia fiyatları ve gemilerin her bir sefer başına taşıyabildikleri yük kapasitesinde süregelen artış trendi, armatörlerin taşıdıkları yüke gelebilecek zarar ve kayıplar neticesinde karşılaşılabileceği zararların yıkıcılığını daha da arttırmakta, ve armatörlerin yük zararlarından kaynaklanabilecek sorumluluklarını sigorta teminat almalarını daha da zaruri bir hale getirmektedir.

Bununla birlikte, her sigorta ürününde olduğu gibi P&I sigortaları armatörün sorumluluklarını kurlasız ve koşulsuz sigorta teminatı sağlamak üzere dizayn edilmemiştir. P&I sigortaları kapsamına giren her teminat kaleminde olduğu üzere yük sorumluluğu teminatı da sigortacılar tarafından belirlenen bazı kural ve istisnalara tabidir.

Armatörün yaptığı taşımalarda P&I sigortacısı ile mutabık kaldığı kural ve istisnalara aykırı hareket etmesi, ve/veya armatörün taraf olduğu taşıma sözleşmelerine aykırı davranarak taşıma sözleşmesinin doğrudan veya dolaylı olarak armatöre tanınan savunma haklarından yoksun kalması, P&I sigortaları açısından açık bir istisna olarak kabul edilir. Dolayısı ile bu tür bir senaryonun yaşanması, yüke karşısorumluluk zararını P&I sigortacısından tazmin etmek isteyen armatör için bu yolun en başından kapanmış olması anlamına gelmektedir.

Böyle bir senaryonun ortaya çıkmadan ve istisnai özellik taşıyan risk başlamadan önce, armatörün bu senaryoyu P&I sigortacısı ile önceden görüşerek olağan P&I teminatının bahse konu ilave riski de kapsayacağı konusunda mutabık kalması, veya bu mümkün değil ise “Shipowners Liability” (SOL) teminatı satın alarak P&I sigortası altında istisna edilen bu tür riskleri ayrı bir sigorta poliçesi ile teminat altına alması, bu açıdan büyük önem taşımaktadır. Armatörün sigorta programında bu



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

çalışmaların istisnai addedilen risk başlamadan önce tamamlanmamış olması, armatörün yük sorumluluğu sigortası teminatında çok ciddi bir boşluğun ortaya çıkmasına neden olabilir.

Bu ve benzeri hallerde P&I sigortasının kapsamının detaylı sorgulanmadan hatalı bir şekilde haddinden daha geniş algılanmasının yanı sıra karşılaşılan başka bir risk, armatörün bu tür bir istisnai durumda geminin kiracısından Letter of Indemity olarak pozisyonunu daha da sağlama aldığı yaklaşımı olmaktadır. Halbuki armatör bu durumda zaten operasyonun doğası gereği yoksun kaldığı P&I sigortası teminatını yine P&I sigortaları tarafından istisna kabul edilen kiracı teminatını kabul ederek hem daha da yaralamakta, hem de kiracının sağladığı teminat mektubunun arkasındaki finansal garantiyi çoğu zaman teyit etmek imkansız olduğu için, armatör kendisini ne kadar güvenilir olduğu ön görülemeyecek bir teminat mektubunun sağladığı garantiye teslim etmektedir. Ayrıca, kiracının sağlayacağı herhangi bir garanti, yük menfaatinin bu garantiyi peşin kabulü veya armatörü kiracının garanti sağladığı risklere karşı beri kılacağı anlamına gelmediği için, armatörün bu tür hallerde her zaman yük sorumluluğu teminatı sahibi olmayı hedeflemesi açısından son derece önemlidir.

Günümüzde giderek daha da karmaşık hale gelen ticari bağlantılar sebebiyle gemiden gemiye aktarım yapılması (transshipment), gemilerin artan draftlarına karşın limanlardaki fiziksel imkanların her zaman paralel gelişmemesi sebebiyle artan layter operasyonları, olağan şartlarda P&I sigortacıları tarafından istisna kabul edilen operasyonlardır. Aynı şekilde taşınan yüklerin armatörün sorumluluğu sona ermeden süreli olarak layterlerde bekletilmesi P&I sigortaları açısından olağan bir risk olarak kabul edilmez ve sigorta istisnası olarak addedilir. Günümüzde de SOL sigortasına yönelik gereksinimlere en çok bu nedenler sebebiyle ihtiyaç duyulmaktadır.

Geminin hayat kurtarma gibi zaruri bir hal dışında makul sefer güzergahından ayrılması da (deviasyon) P&I sigortaları tarafından istisna olarak kabul edilir, ve bu istisnanın P&I sigortacısı tarafından P&I sigortası kapsamında özel olarak edilmediği hallerde armatörün sigorta teminatından yoksun kalmamak için SOL sigortası tedarik etmesi gerekir.

Konşimentoda ve/veya diğer taşıma sözleşmelerinde yükün güverte altında taşınacağı

konusunda mutabık kalınmasına rağmen yükün güverte üstünde taşınması, veya armatörün operasyonel zorunluluklar nedeniyle yükü kiracı / yük menfaati ile mutabık kaldığı gemiden başka bir gemi ile taşınması da armatörlerin SOL sigorta poliçesine ihtiyaç duyabilecekleri diğer fiziksel nedenlerdir.

P&I sigortacılarının kurallarında ön görülen taşıma şartlarına kıyasla taşıyana daha fazla sorumluluk yükleyen taşıma şartlarıyla armatörün bir yük sözleşmesine girmesi ise armatörün yük sorumluluğu teminatından yoksun kalmamak için SOL teminatı alması gereken hallerdir. Bu konudaki P&I sigortacılarının genel yaklaşımı kendi kurallarına göre farklılık gösterebilse bile, çoğu zaman - eğer yasalar armatörü farklı şartlar ile anlaşmaya zorlamıyor ise- armatörün "Hague-Visby" veya "US Carriage of Goods by Sea Act" kurallarına kıyasla daha fazla sorumluluk üstlenmemesi esası üzerine kuruludur.

Taşıma kurallarından bağımsız olarak, armatörlerin mal değeri üzerinde yazılı konşimentoları imzalaması da SOL sigortaları ile teminat altına alınabilen bir durumdur. P&I sigortacıları bu tür hallerde bazen P&I sigortalarını ek prim ile genişletmeyi kabul edebilseler bile ilave prim talep etmekte, ve/veya taşınan ünite başına ciddi kısıtlamalar getirebilmektedirler. Bu hallerde armatörün sigortalanmamış veya eksik sigortalanmış yük sorumluluğu oluşmaması için SOL daha esnek ve daha rahat bir çözüm teşkil etmektedir.

P&I sigortaları kadar geniş bir ihtiyaç ve kullanım alanı olmasa bile, SOL sigortaları, P&I sigortalarının spektrumunda olmayan istisnai haller ve özel durumlarda armatörün özellikle yük sorumluluğu teminatının kesintisiz devam edebilmesi için son derece yararlı ve özel nitelikli bir sigorta aracıdır. Buna rağmen P&I sigortalarında olduğu gibi SOL sigortalarının da kendilerine göre sigortacılar tarafından belirlenen kural ve istisnaları vardır. Dolayısı ile her P&I sigortası istisnası SOL sigortası kapsamında sigortalanabilir yönünde bir algı doğru olmayacaktır. Özellikle teknik istisnalar haricinde bir sigorta için vazgeçilmez kabul edilecek yasalara uygun ticaret yapma, veya sigortacıya doğru ve eksiksiz bilgi beyanı yapılması gibi hususlar, armatörün satın alacağı teminatın geçerliliği açısından her sigorta çeşidinde olduğu gibi SOL sigortaları açısından büyük önem arz etmektedir. Her halükarda armatörün SOL sigortası satın aldığı hallerde, sigorta kurallarını ve diğer şartlarını detaylı bir şekilde tetkik etmesini ve satın aldığı teminatın kapsamından emin olmasını tavsiye etmekteyiz.



Zarar görenin doğrudan dava hakkı ve “Pay to be Paid” kuralı

14.02.2011 tarihinde Resmi Gazete 'de yürürlüğe girmiş olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, kanunlaştırmış olduğu sair yeniliklerin yanında bir de sorumluluk sigortalarında zarar görene doğrudan dava hakkı tesis etmiştir. TTK'nin 1478/1 hükmü uyarınca sigortacı, mevcut sigorta akdinden doğan yükümlülüğü dolayısıyla yüklenmiş olduğu edim dışında, sözleşmeye taraf olmayan bir 3.kişiye karşı sigortalı ile birlikte müteselsilen sorumlu olacaktır.



Kanun koyucunun bu konudaki iradesinin ne yönde olduğunu anlamak için madde gerekçesine de bakmak gerekmektedir. Maddenin gerekçesinde; “Sorumluluk sigortalarında asıl amaç her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi ise de, bunun yan sonucu zarar görenin de bir an önce zararının giderilmesini ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Ayrıca, zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya başvurması da zarar veren durumundaki sigortalıyı rahatlatıcı bir etki yaratacak ve sigortalının da sorumluluk sigortası ile sağlanmak istediği amaca daha kolay ulaşmasını sağlayacaktır. Fakat getirilen düzenleme hiçbir şekilde sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz. Zira halen menfaati sigorta edilen bizzat sigortalının kendisidir” denilmektedir.

Hali hazırda 1969 ve 1969 CLC, 2001 Bunkers Konvansiyonu, HNS Konvansiyonu, 1974 Atina Konvansiyonu ve 2007 Nairobi Konvansiyonu gibi bir takım uluslararası düzenlemeler de, öngörülen deniz kirliliği, enkaz, ölüm yaralanma gibi muhtelif risklerin bir garantör/sigortacı tarafından karşılanması öngörülen sistemler de, zarar görene doğrudan başvurma hakkı ihdas etmiştir. Keza Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan maddenin de, sigorta poliçelerinde öngörülen mevcut zararın asli olarak sigortalı tarafından ödenmesi şartına (Pay to be Paid İlkesi) bir istisna oluşturduğu gözlemlenmektedir.

Mukayeseli hukuk bakımından, mağdurun sigortacıya doğrudan dava hakkına ilişkin İngiltere'deki duruma bir bakış atmamız gerekirse, prensip olarak, İngiliz Hukuku'nda üçüncü kişilerin doğrudan doğruya P&I Kulübe karşı dava açma hakkı bulunmamaktadır. İngiliz 1930 tarihli



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştirak eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

“Third Parties Act Rights” (TPRA)’a göre zarar görenin sigortacıya dava açabilmesi için ön koşul, sigortalının sorumluluğunun mahkeme veya tahkim yoluyla tespit edilmiş olması idi. Bu kanunda öngörülen 2010 revizyonu ile bu koşul ortadan kalkmıştır. Dolayısıyla İngiltere’de mevcut durumda; 3.kişi, sigortalıya husumet yöneltmek zorunda olmaksızın sigortacıya doğrudan dava açabilmektedir. Ancak aynı kanun, yeni bir koşul daha getirmiş ve mağdurun sigortalıya doğrudan dava açabilmesi için, sigortalının iflas etmiş olması yahut hakkında tasfiye kararı verilmiş olması şartını öngörmüş ve bu durumda halefiyeti doğrudan sigortalıya intikal ettirmiştir.

80’lerin sonuna doğru İngiliz Mahkemeleri iki ayrı davada zarar görenin sigortacıya doğrudan dava hakkının mevcudiyetinin, “Pay to be paid” kuralının uygulanmasına ilişkin hususu değerlendirmek durumunda kalmıştır. İlk olarak “The Fanti” davasında Yargıç Staughton bu kuralın 1930 yasasına aykırı olduğuna ve bu nedenle uygulanamaz olduğuna hükmetmiştir. Ancak bunu takiben, “The Padre Island” davasında Yargıç Saville kanuni halefiyet dolayısıyla dahi olsa, hiçbir üçüncü kişinin sigortalıdan daha iyi bir konuma gelemeyeceğini ve bu nedenle kuralın uygulanabilir olduğunu belirterek, öncekine tamamen zıt bir yaklaşım sergilemiştir. Davalar önce Court of Appeal’de, daha sonra Lordlar Kamarası’nda temyiz edildi. Netice olarak bu klozun varlığı halinde doğrudan dava hakkının kullanılamayacağı neticesine varılmış ve kuralın tatbikinin iki sakıncayı ortadan kaldırdığı işaret edilmiştir; i) Sigortalı/üyelerin sigortacıdan/kulüpten ödeme alırken sebepsiz zenginleşmeye varacak bir yarar sağlamaları ii) 3.kişilere ödeme yapılmaması riski. Ancak mağdur 3.kişiyi korumak gayesiyle, kuralın ölüm ve yaralanma hadiselerinde uygulanamaz olduğuna ilişkin bir yönelim bulunmaktadır.

Ülkemiz mahkemeleri ve deniz sigortaları pratiğinin, bu gelişme ışığında nasıl şekilleneceği, bir yandan mağduru koruma amacına hizmet ederken 3.kişi yahut sigortalı nezdinde sebepsiz zenginleşmeye mahal vermeme dengesini nasıl sağlayacağını müteakip uygulamalar gösterecektir. Ancak her şeyden evvel, bu durumun poliçe teminatına hanel geldiği haller hariç olmak üzere, sigortalı ve sigortacının menfaatlerinin birleştiğinin, deyimi yerindeyse

“aynı gemide” olduğu altını çizen, daha işbirlikçi bir sistemin oluşmasına zemin hazırladığı kanaatindeyiz. Bu düzenleme dolayısıyla, tarafların kanuni yükümlülüklerden olan “bilgi verme/aydınlatma yükümlülükleri” daha iyi icra edilecek, herhangi bir hadisede donatan lehine savunma/HMK bakımından mecburi yahut ihtiyari dava arkadaşlığı yapılırken sigortalının yanına sigortacının desteği, tecrübesini ve sağlayacağı hukuk desteği olarak, daha efektif ve güçlü bir savunma yapılması bakımından lehe olacaktır.



Sigortalarda Çatışma Sorumluluğu Teminatı

P&I sigortası temel olarak sigortalının üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunu karşılamakta iken H&M (Tekne & Makine) sigortası ise sigorta konusu gemiye gelecek hasarı karşılamaktadır. Tarihçelerine baktığımızda, H&M teminat sağlayıcıları daha çok risk sever yatırımcılar iken, P&I teminat sağlayıcıları armatörlerin kendileridir. P&I, armatörlerin bir araya gelerek sorumluluk risklerini teminat altına almak istemeleri sebebiyle oluşmuştur. Bu ayrım, aşağıdaki değerlendirmemizi daha iyi anlama açısından önemlidir.



Yazımızda, en yaygın kullanılan İngiliz ITC Hulls şartları dikkate alınmış olup, verilen bilgiler Nordic Plan, DTV-Alman kloczları gibi diğer şartlar için de geçerli olsa da bazı uygulamalar farklılık gösterebilmektedir. Sigorta sözleşmesi bir ticari sözleşme olduğundan, ticari anlaşmalarda şartların tarafların mutabakatları ile değişebileceği de unutulmamalıdır.

P&I ve H&M sigortaları birbirlerinden hem ayrı hem de tamamlayıcıdır. Tamamlayıcı olduğunun en temel örneği RDC/FFO kısaltması ile bilinen çatışma sorumluluğu ve sabit cisimlere karşı sorumluluktur.

RDC/FFO (Running Down Clause/Fixed and Floating Objects) her ne kadar pratikte Çatışma Sorumluluğu adı altında birlikte kullanılsa da hem içerik hem de konusu olduğu sigorta bakımından birbirinden farklıdır. Bu yazıda da olması gerektiği gibi ayrı teminatlar olarak değerlendirilecektir.

RDC - Çatışma Sorumluluğu:

Çatışma sorumluluğu sigortalı bir geminin diğer bir gemi ile çatışması neticesinde oluşan 3.shahıslara karşı sorumluluktur. Karşı gemi sahibi,



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

karşı gemide bulunan yükün sahibi, karşı gemide bulunanlar veya bu çatma sebebiyle oluşan çevre kirliliği gibi nedenlerle zarar gören taraflar 3. Şahıs kapsamında değerlendirilmektedir.

Çatışma Sorumluluğu başlarda H&M Sigortacılar tarafından teminat altına alınırken, bu sigortacıların çatışma riskinin 3/4'ünden fazlasını taşımak istememeleri sebebiyle, riskin kalan 1/4'ü P&I tarafından yüklenilmiştir, diğer bir deyişle armatörler açık kalan risklerini üstlenmişlerdir. Geçen zaman içinde P&I sigortacılarının kurumsallaşması ve uzmanlaşması ile Çatışmanın tamamı bir sorumluluk riski olarak görülmüş ve uygulamada bu risk yani 4/4'ü P&I sigortacıları tarafından üstlenilmeye başlanmıştır.

Günümüzde çatışma teminatının tamamı H&M sigortacıları tarafından da sağlanabilmektedir. Ancak H&M tarafından sağlanan teminatın sigortalı geminin sigorta bedeli ile sınırlı olması, istenen teminat mektubu banka garantisi gibi teminatların P&I sigortacılarınca daha hızlı temin edilmesi, karşı gemide oluşacak ölüm ve yaralanmaların H&M altında verilen Çatışma Sorumluluğu teminatında hariç olması ve yapı itibariyle P&I'nın daha hızlı aksiyon alabilmesi, P&I'ı bu teminat özelinde ön plana çıkarmaktadır.

Teminatın H&M ve P&I arasında bölünmesi de uygulamada bir takım sıkıntılara sebep olmaktadır. Karşı tarafça istenecek teminatların temininde zorluk ortaya çıkmakta, daha da önemlisi H&M sigortası altında verilen teminatta tekne bedeli esas alındığından, tekne bedelinin tespitinde de sorunla karşılaşmaktadır. Yine çatma neticesinde oluşan hasarla ilgilenilmesi, masrafların dağılımı, enkaz kaldırma, karşı gemide oluşacak ölüm ve yaralanma gibi durumlarda H&M ve P&I sigortacıları arasında koordinasyon zafiyeti de oluşmaktadır.

FFO- Sabit ve Yüzen Cisimlere Karşı Sorumluluk :
Yukarıda da bahsettiğimiz üzere RDC ve FFO genelde birlikte değerlendirildiğinden, birçok sigortalı tarafından yanlış anlaşılmaya yol

açmaktadır. RDC'den farklı olarak FFO; sigortalı geminin, gemi dışındaki sabit ve yüzen cisimlerle çatmalarından doğacak sorumluluk zararlarını teminat altına alır. En yaygın olanı sigortalı geminin rıhtım ve/veya liman kreyinlerine zarar vermesidir. Yine RDC'den farklı olarak FFO, H&M sigortalarında, 3/4 - 1/4 gibi ayrımlara gitmeden tamamen teminat dışıdır. (Nordic Plan ve DTV-Alman klotlarında FFO, H&M sigortası altında değerlendirilebilmektedir.)

P&I sigortasının ortaya çıkış amacı , H&M tarafından teminat altına alınmayan sorumluluk risklerine teminat sağlanması olduğundan, diğer bir deyişle H&M sigortasının tamamlayıcısı olduğundan, H&M sigortalarında hariç tutulan FFO hasarları da P&I teminatı altındadır.

Bazen yüzer bir cismin tekne olarak mı değerlendirilmesi gerektiği sorunları ile karşılaşmaktadır. Tekne olarak değerlendirilmesi durumunda RDC, yüzer cisim olarak değerlendirilmesi durumunda FFO devreye girecektir. Bu konu sadece sigorta teminatı ve H&M/P&I teminat dağılımı ile ilgili olmayıp, uygulanacak kanun ve kuralları da yakından ilgilendirmektedir. Örneğin yüzen bir cisim ile çatma hadisesinde konu yerel kanunlar / mahkemeler çerçevesinde çözümlenirken, tekne ile çatmalar Colreg (denizde çatışmayı önleme tüzüğü) gibi uluslararası kurallara tabidir. Diğer bir deyişle RDC teminatı uluslararası kurallar ile düzenlenirken, FFO için herhangi bir düzenleme olmayıp, yerel kanun/kurallara tabidir.

RDC teminatındaki H&M ve P&I arasındaki paylaşım/geçişler ile FFO teminatının P&I altında değerlendiriliyor olması, sigorta ve sigortacı seçiminin ne kadar önemli olduğunu bir kez daha ortaya çıkarmaktadır.

Türk P&I hem H&M, hem de P&I sigortası teminatı sağlayan nadir şirketlerden olup, bahsi geçen sigorta teminatlarından kaynaklı koordinasyon eksikliğini gidermede armatörlerimize büyük avantaj sağlamaktadır.





2
0
1
9

Gemi Donatanları için Korkulu Rüya olan Krank Şaft Hasarlarını Önlemek Mümkün Mü?

Gemilerde teknoloji ve kalite kontrol süreçlerinde önemli gelişmeler olsa da hala ciddi arızalarla karşılaşılmaktadır. Tekne makine sigortacıların hasar kayıtları incelendiğinde makine hasarlarının maliyetleri yüksek olması nedeniyle tüm hasarlar içinde oranı yaklaşık %40- %50 dolaylarındadır.



Türk P ve I Sigorta A.Ş. 2016 yılının Mayıs ayı itibariyle tekne makine sigortası teminatı sağlamaya başlamıştır. 2016 - 2018 döneminde bu teminat altında sigortalanan gemi sayısı 767' dir. Portföyümüz gün geçtikçe genişlemektedir. Buna karşılık teminatı sağlamaya başladığımız günden bu zamana kadar yani 1.5 yıllık süreçte toplamda 128 hasar dosyası açılmış ve hasar dosyalarının toplam maliyeti 5.9 milyon dolara ulaşmıştır. 128 hasar dosyası içerisinde sadece 9 adet krank şaft hasarının tutarı yaklaşık 3.3 milyon dolardır ki bu tutar da toplam hasar ödeme tutarının %55' i dir. Buradan anlayacağımız üzere krank şaft hasarları maliyetlidir.

Gemi yaşlarına bakıldığında krank şaft hasarı meydana gelen gemilerin 10 ila 21 yaş aralığında olduklarını söyleyebiliriz.

Peki ama neden meydana gelir?



Krank şaft hasarlarının tabii ki pek çok sebebi olabilir. Ancak karşılaştığımız hasarlara ilişkin yaptığımız teknik incelemelerimiz sonucunda belli başlı krank şaft hasarlarında en sık görülen nedenleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Yağlama yağının kontrolünün ve bakımının yeterli şekilde ve periyodik olarak yapılmaması
- Hepimizin bildiği gibi alarmlar sistemde bir sorunun olduğunu gösterir ve çoğu zaman makine personeli ilk (sıcaklık, yağ) alarmları çaldıktan sonra alarmı susturur ve herhangi bir önlem almayı düşünmez. Alarmlar susturulduktan sonra makinenin yeniden çalıştırılması ve bu durumun hasarın ağırlaşmasına sebep olması



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

- Yağ analizlerinin periyodik sürelerde yapılmaması
- Filtre ve arıtma elemanlarının delik, aşınmış ve yıpranmış olması nedeniyle sistemde kirli yağın dolaşması
- Vibrasyon
- Yatak ve bağlantılar arasındaki kaynak dolgularındaki çatlaklar
- Silindirlerde meydana gelen aşırı basınç

Acaba nasıl önlenir?

En önemli ve yadsınamaz gerçek gemilerin etkili ve uygulanabilir işletme sistemlerinin olmasıdır. Hasarların nedenleri incelendiğinde asıl kök nedenin insan faktörü olduğu görülmektedir. Gemi adamlarına rutin işlerini yapmaları için gerekli olan önemli bilgileri alabilecekleri, yenilikleri ve deneyimleri öğrenebilecekleri eğitim programlarının işletmenin yönetim sistemi içerisinde yer alması gerekmektedir. Buna ek olarak geminin işletmeyle bağlantısını bilgisayar destekli PMS (Planlı Bakım Sistemi) ile sağlanmasını tavsiye ediyoruz. İşletmenin kullanacağı PMS' nin yetkili otoriteler ya da kuruluşlar tarafından onaylı ve periyodik olarak denetlenebilir olmasını tavsiye ediyoruz.

Gemi donatanlarına ve işletmecilere fikir sahibi olabilmeleri ve gerekli önleyici tedbirleri alabilmeleri için aşağıda yapılması fayda sağlayacak işlerden bazıları listeledik;

- Gemileri güvenilir yakıt ve yağlama sistemiyle donatmak
- Yakıt alımı esnasında numune almak ve numune sonuçları gemiye ulaşana kadar yeni alınan yakıtı kullanmaktan mümkün olduğunda kaçınmak
- Bildiğiniz üzere yağlama yağı makinenin can damarıdır. Yağlama yağının gemi üzerinde test edilmesinin yanı sıra belli periyodlarla yağlama yağından numuneler alarak laboratuvara göndermek
- Hem yakıt hem de yağlama yağı sisteminin filtre ve arıtmaların düzenli kontrollerini yapmak
- Karter dibindeki yağda metal döküntülerini kontrol etmek için periyodik olarak pratik bir karter kontrolü yapmak
- Çalışma esnasında yağ basıncı değişikliklerini doğru değerlendirmek. Basınç değişikliğinin sıcaklıktan mı, filtreden mi, yatakları aşınarak klerensin artması sonucu yağın by-pass olarak basıncı düşürmesinden mi olduğunu tespit etmek

- Krank şaftta tüm pistonlar ve yataklar bağlı durumdayken herhangi bir yeri/aksamı sökmeksizin, weblerin ölçülerinin değişmesinden yararlanarak krank şaftın line'ını düzenli periyodlarla kontrol etmek.
- Yağ seperatörlerinin doğru değer ve sıcaklıklarda ve devamlı çalıştırmak.
- Bakım – tutum kitapçıklarının sürekli makine personelinin elinin altında olduğundan emin olmak
- Bakım – tutum işlerinde kullanılan alet-edevatları her zaman çalışır vaziyette ve kalibre durumda tutmak
- Makinenin bakım işlemlerinin bilgisayar destekli "Planlı Bakım Sisteminin" (PMS) bir parçası olmasını sağlamak
- Önemli tamir-bakım işlerinde muhakkak yetkili servisten mühendisin katılımını sağlamak
- Makine dairesinde çalan her alarmı daima dikkate almak ve alarm sebeplerini ciddi kontrollerden geçirmek. Geminin emniyetli bir şekilde idare edilebilmesi için gemiyi kolay kullanılabilir alarm sistemleriyle donatmak.

Umarız bu makale emniyetli seyirler için katkı olur. Pruvanız neta olsun...



Tekne ve Makine Sigortalarında “Sigorta Bedeli” Kavramı

Sigortanın en önemli unsurlarından birisi olan Sigorta Bedeli kavramı yüzyıllar boyunca değişik evrimler geçirmiştir. Neredeyse bir bahis sistemi olarak başlamış olan sistem günümüz sigortacılığına ulaşana kadar türlü aşamaları kat etmiştir.



Temel prensibi, teminat altındaki bir riziko nedeniyle meydana gelen bir zarar sonrasında sigortalı mal varlığında yaşanan zarar ve kaybı tazmin etmek, ve olası bir hasarı engellemek veya azaltmak için yapılan makul masrafları karşılamak olan mal sigortalarında, poliçedeki sigorta bedelinin, sigorta sözleşmesine göre tanımlanan sigorta bedeli kavramına uygun olması önem arz eder. Sigorta bedelinin bu çerçevede mutabık kalınan esaslar ile uyumlu tespit edilmiş olması, hem sigortalının risk priminin doğru tespit edilmesi, hem de hasar anında sigortalının poliçesinden tam ve eksiksiz olarak faydalanabilmesini sağlayabilmesi için göz önünde bulundurulması gereken en önemli faktörlerden birisidir.

Bu prensip, mal varlığı sigortalarının su araçlarına teminat sağlamak amacıyla yüzyıllar içerisinde evrimleşerek uyarlanmış bir çeşidi olan Tekne ve Makine sigortaları açısından da büyük önem taşımaktadır.

Dünya ticaret hacminin ivme kazanmaya devam ettiği 20. yüzyılın başlarında deniz ticareti sigortaları üzerinde Lloyds vasıtası ile piyasa liderliğini elinde bulunduran İngiltere, 1906 tarihli Marine Insurance Act ile denizcilik risklerine konu varlıklar için “sigorta bedeli” kavramının önemini özellikle vurgulamıştır, hem taşımaya konu olan yük, hem de bu yükü taşıyan gemi için, sigorta bedeline hangi kalemlerin, hangi esasa bağlı olarak temel teşkil edeceğinin ilk modern örneklerinden birisini vermiştir. Günümüzde halen bir çok sigorta sözleşmesine dayanak teşkil eden söz konusu İngiliz kanununun özellikle 16. maddesinin 1. bendi, yüzer varlıkların Tekne ve Makina sigortaları için hangi kıymetlerin, hangi durumdaki bedellerinin sigorta bedeline esas teşkil edeceği konusunu detaylandırmaktadır.

Söz konusu kanunun yüz yıldan daha eski bir geçmişi olması ve geçen zamanda hem deniz ticareti yapan yüzer araç çeşitlerinin, hem de piyasalardaki Tekne ve Makine sigortaları algısının zamana bağlı olarak evrilmesi nedeniyle her ne kadar söz konusu 16.1 alt maddesi günümüzde tam olarak uygulanabilir olmasa bile, tekne ve makine sigortalarında sigortalanan varlığın, gövde, makine ve bunlara bağlı olarak geminin mütemmim cüzü olarak kabul edilen diğer aksamlar olduğu ile, sigortalanan bu varlıklara ait sigorta bedelinin risk başlangıcındaki toplam rayiç değer olması gerektiği gibi temel prensipler bu kanun maddesinden hareketle günümüzde de uygulanmaktadır.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Tekne ve Makine sigortalarında, sigorta poliçesi altında teminat sağlanan varlığın ne olduğunun tam olarak belirlenmesi ve bu varlığın sigortalanan bedelinin neye göre tespit edildiğinin belirginleştirilmesi açısından, bu maddenin rolü son derece önemlidir.

Bu hususların sigortacılıkta lider olan İngiliz sigorta piyasasında kanunlar vasıtası ile tespit edilmesi neticesinde, denizcilik sigortalarında, arkasında belirgin bir sigortalı varlık olmayan "kıymeti kendinden menkul" poliçelerin (P.P.I. - Policy Proof of Interest) kullanımını giderek azalmaya başlamış, özellikle "Chinaman" ve "Tonner" gibi belirli tanıma sahip risklerin sigortacıya transferi esası ilkesi ile bağdaştırmayacak, hatta bu yüzden sigorta anlaşmasından ziyade neredeyse bahisvari olarak addedilebilecek anlaşma çeşitleri ise yavaş ama kesin bir düşüşe geçmiştir.

Tekne ve Makine bütünlüğünün rayiç bedeli üzerinde devreye girmek üzere, farklı sigorta piyasaları ve farklı sigorta kurallarına göre varlığı kabul gören "Increased Value & Disbursements" "Hull Interest" ve "Freight Interest" gibi, mal varlığı yerine poliçenin kendisinin sigortalı menfaatin karşılığı olduğu poliçe türleri ise, armatörlerin gemilerinde özellikle tam ziya hasarları sonra tekne ve makine bütünlüğünün kaybı sonrasında Tekne ve Makine sigorta bedelinin üzerinde yaşadıkları ilave maddi zararların bulunabildiğini uzun süren çabalar sonucu ispatlayabilmeleri neticesinde sigorta piyasalarında kullanılmaya başlamış, böylece P.P.I. kavramının Tekne ve Makine sigortalarında belirli limitler ve çerçeveler dahilinde itibarını geri kazanması mümkün olmuştur.

Tüm mal varlığı sigortalarında olduğu gibi Tekne ve Makine sigortalarında da, sigorta bedelinin sigorta kurallarına uygun olarak ne eksik ne de fazla olarak sigortacıya beyan edilmesi, malını sigortalatan taraf olarak sigortalının sorumluluğundadır.

Sigorta poliçesindeki bedelin olması gerekenden fazla beyan edilmesi "aşkın sigorta" (overinsurance) olarak tanımlanan bir kusur olup, sigortalanan varlığın aslında olması gereken sigorta değerinin üzerinde sigortalıymış gibi bir hasar sürecine konu olmasına müsaade etmez. Sigorta sözleşmesi, prensip olarak zenginleşmeye yönelik bir araç olarak kabul edilmediğinden, aşkın

sigorta durumunda hasar süreci, sigortalanan varlık sanki olması gereken değerde sigortalıymış gibi kabul edilerek yürütülür, ve sigortanın olması gereken değeri ile aşkın sigortalanan bedeli ile arasındaki prim farkına tekabül eden prim tutarı, sigortaya çoğu uygulamaya göre iade edilir.

Sigorta sözleşmesi düzenlendikten sonra sigorta bedelinin aşkın olduğunun ispatı her ne kadar sigortacının sorumluluğunda olsa bile, bu tür mutabakatsızlıkların olası bir hasarda gündeme gelmesi hem armatörün tazminat sürecinin en kısa zamanda tamamlanması, hem de sigortacının hasarsürecindeki performansı için olumsuz bir etken olduğundan, sigorta bedelinin "Tekne ve Makine Sigortası" poliçesinde olması gereken değerden daha yüksek olmasından imtina etmek her zaman armatörün menfaatindedir.

Hem toplam sigorta prim maliyetinin optimizasyonu, hem de doğru sigorta uygulamaları açısından, tekne ve makine bütünlüğünü aşan bir değer için sigortanın yapılması isteniyor ise, bu ilave değer için teminatın "tekne ve makine" sigortası değil, "artan değer ve masraflar" veya muadili bir sigorta türü ile sağlanması doğru olan tercihtir.

Tekne ve makine sigortaları üzerinde çalışan bu tür sigortalar için özellikle altı çizilmesi gereken bir husus, bu sigortaların tamamen tekne ve makine sigortası için olması gereken değer üzerinde çalıştığına sigorta kurallarında açıkça ve yazılı olarak tespit edilmiş olduğudur, dolayısı ile bu tür ilave değer sigortaları, kesinlikle tekne ve makine sigortalarının muadili değildir.

Başka bir deyişle, eğer bir tekne ve makine bütünlüğünün piyasa rayiç ve dolayısı ile tekne ve makine sigortasına konu olması gereken değeri zaten biliniyor ise, artan değer sigortaları sadece bu tekne ve makine sigortası bedelinin üzerine ilave bir sigorta olarak uygulanabilir. Sadece sigorta maliyetlerini düşürmek amacı gözetilerek, tekne ve makine sigortasına konu olması gereken değer kısmen artan değer teminatı ile ikame edilmeye çalışılması, her iki sigortanın da prensibine aykırı bir uygulama olacak, hatta olası bir hasar sürecini olumsuz etkileyebilecektir.

Aşkın sigortanın tam tersine, sigorta bedelinin sigorta prensiplerine göre tanımlı sigorta değerinden daha az olması olarak tanımlanan "eksik sigorta" (underinsurance) ise, olası bir hasarda tekne ve makine poliçesi altında tazmin edilebilir hem hususi, hem de



müşterek avarya hasar ödemelerinin, eksik sigorta edilen bedelin geminin sigorta değerine oranı nezdinde azaltılmasına imkan vereceğinden, eksik sigorta uygulaması özellikle yüksek tutarlı tazminat süreçlerinde sigortalılar için yıkıcı sonuçlar doğurabilmektedir.

Eksik sigorta ve aşkın sigorta terimlerinin Türk kanunlarına göre uygulama esasları ise TTK'nın 1462. ve 1463. maddelerinde yer almaktadır.

Sigorta bedelinin poliçede tespit edildiği esasların değerlendirilmesinde, bedelin poliçede mutabakatlı bedel olarak not edilmesi veya edilmemesi de büyük önem taşımaktadır. İngiliz kanun ve kurallarına göre düzenlenen tekne ve makine sigorta poliçeleri, bu konuya çoğunlukla Marine Insurance Act 1906 çerçevesinden yaklaşmaktadır. Söz konusu kanunun 27. maddesi, sigorta poliçelerinde sigorta bedelinin "mutabakatlı" olarak yer almasına cevaz vermekte olup, bu durumda sigortaya konu tekne ve makine bütünlüğünün sigorta bedeli, sigortalı ve sigortacı arasında önceden anlaşarak sabitlenmiş hale gelmekte, böylece hasar anında sigortacının sigorta bedeline itiraz edebilmesinin önündeki bir çok olasılık bertaraf edilmektedir. Bu tür poliçeler söz konusu kanunda "valued policy" olarak tanımlanmaktadır.

Aynı yasanın 28. maddesine göre ise, sadece "sigorta bedeli" veya "sigorta limiti" ifadeleri kullanılarak, sigortaya konu bedel mutabakatlandırılmaksızın sigorta poliçesinin yürürlükte olması halinde, sigorta bedeli "mutabakatsız" olarak tanımlanmakta, "unvalued policy" olarak tanımlanan bu tür poliçelerde sigortaya konu menfaatin bedelinden ziyade, sadece poliçenin hasar ödemesine esas teşkil edecek üst limit tespit edilmiş gibi ilgili kanun nezdinde değerlendirilmektedir.

Konuya Türk kanunları açısından da bakılır ise, TTK'nın 1461. maddesi "Sigortacının sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlıdır" ifadesini kullanmaktadır. Buna rağmen kanunun 1462. Maddesi "Sigorta bedeli, sigorta değerinden az olduğu takdirde, sigorta edilmiş menfaatin bir kısmının zarara uğraması hâlinde sigortacı, aksine sözleşme yoksa, sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranına göre tazminat öder." hükmünü içermektedir. Dolayısı ile, ancak sigortalının sigortacı ile sigorta bedelini mutabakalandırması, 1462. maddenin "aksine sözleşme" hükmünün oluşmasını sağlayabilmekte ve poliçenin "mutabakatlı bedel" poliçesi olarak değerlendirilmesine imkan vermektedir.

Burada özellikle altı çizilmesi gereken husus, sigorta bedelinin olması gereken sigorta değerinden yüksek tutularak "mutabakatlı" bir poliçe düzenlenmesi ve böylece olası bir hasarda sigorta değerinden yüksek bir bedel ile sigorta tazminatı alınmasının kesinlikle muteber bir yöntem olarak kabul edilmediğidir. Sigorta bedelinin mutabakatlandırılmasındaki uygulamalarda, sigorta şirketleri bu tür olumsuzlukların önüne geçmek için istisnalar haricinde muhakkak kıymet takdir sövreyi talep etmekte ve bu olasılık zaten pratikte neredeyse imkansız hale gelmektedir. Ayrıca Türk Borçlar Kanunu'nun "yanılma"ya dair hükümleri, bu tür bir olasılıkta sigortacıya, bedelin yanılığının neticesinde mutabakatlandırıldığı bahanesi ile, sigorta sözleşmesine bağlı olmadığına dair kuvvetli savunma imkanları tanıyacağından sigorta poliçesine hâle gelmesi kuvvetli bir olasılıktır.

Gemilerin kıymetini tespit eden tarafsız sövreyi firmalarının ise yine sigortacı ve sigortalı tarafından atanmış ve iki tarafın da mutabakatı olan bir kurum olmasının ayrıca önem arz etmektedir. Gemilerin tiplerine ve çalışma sahasına hatta faaliyet gösterdikleri coğrafi bölgeye göre dahi kıymetlerinde değişiklik arz ettiği gerçeğinden yola çıkarak, atanmış olan tarafsız kurumun tespiti yaparken geminin bulunduğu yerde ve çalıştığı coğrafi bölgeyi de dikkate keskin farklılıklar ortaya çıkartmaktadır.

Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde, tekne ve makine sigortalarında geminin sigorta bedelinin, "sigortalı bedel" olarak kabul gören geminin poliçe başlangıç tarihindeki güncel piyasa rayiç değeri ile bire bir aynı olmasını, ve sigorta bedelinin poliçeye mutabakatlı bedel olarak not düşülmesini tavsiye etmenin uygun olacağı kanaatindeyiz.



Hague-Hague Visby tahtında yük hasarlarında ispat külfeti Güncel gelişmeler

Kısa bir süre önce, 05.Aralık 2018 tarihine İngiliz Supreme Court yargılamasında, Court of Appeal kararını bozarak, Hague ve Hague Visby Kuralları tahtında, kargo hasarlarında ispat yükünün kime ait olduğunun tartışıldığı ve bu kurallar bütünüünün yerleşik yorumuna aykırı bir karara hükmedildiği bir içtihat oluşmuştur. (Volcafe v. CSAV [2018] UKSC 61). Bu karar Türk armatörler için de önemli, zira deniz taşımacılığı ve sigorta konularının İngiliz hukukuyla yakın ilişkisi bir yana, konşimento ve charterpartilere eklenebilecek bir "jurisdiction clause" ile konşimentodan doğan uyuşmazlıklarda İngiliz hukuku rahatlıkla uygulanabiliyor.



Bahse konu davada, taşıyanın IIV.2 no'lu kuraldaki özen yükümlülüğü ile IV.2 no'lu kuralda sayılan ve taşıyan açısından sorumluluğun define cevaz veren durumların bağlantısının analiz edildiği istisnai bir inceleme yapılmıştır. Supreme Court, davacıların temyiz başvurusunu onaylamak suretiyle, taşıyanın "bailee" sıfatıyla(vedia alan), söz konusu hasar ve ziyain kendisinin Kural IV.2'de yer alan özen yükümlülüğüne aykırı herhangi bir ihlalinden kaynaklanmadığını ispat etmesi gerektiğini öne sürmüştür. Başka bir deyişle, IV.2 no'lu kuraldaki kusursuzluk durumdan faydalanabilmek için, taşıyan hasarın kendi ihmali yahut ihlalinden kaynaklı olmadığını ortaya koyması gerekmektedir. İşbu karar, aksi yöndeki bir çok içtihat aykırı bir durum oluşturmaktadır.(Aksi yönde verilen kararlar için bakınız: The Glendarroch [1894] P 226, Albacora SRL v Westcott & Laurence Line Ltd 1966 SC(HL) 19 ve Great China Metal Industries Co Ltd v Malaysian International Shipping Corpn Bhd (The Bunga Seroja) [1999] 1 Lloyd's Rep 5.).

Davanın esasına ve davaya konu detaylara bir göz atmak gerekirse, Volcafe hadisesi konteyner içerisinde taşınan kahve çekirdeği yükünün nem dolayısıyla hasarlandığı bir hadiseden doğmaktadır. Aslen konteynerler arasına kağıt yahut kart ile bariyerler yapılırsa idi, hasarın oluşmayacağı yahut azalacağı belirtilmektedir. Taşıyan nemden doğan bu hasarın, yükün doğasından ileri gelen bir kusur olduğu iddiasıyla



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Kural IV.2(m)'de düzenlenen "Inherent defect, quality vice of good" sorumsuzluk def'ine dayanmak istese de, yük tarafı yukarıda bahsi geçen kağıt/kart koyma önleminin alınmadığından bahisle taşıyanı sorumlu tuttu.

İlk olarak yerel mahkeme, sunulan delillere istinaden hasarın taşıyanın Kural III.2. tahtında yükümlülüklerini yerine getirmediğine dair kaanat oluştuğunu ve taşıyanın işbu kanaati çürütecek bir kanıt ortaya koymadığından sorumluluktan kurtulamayacağını hükme bağlamıştır. Court of Appeal ise yargıcın kararını bozarak, yerleşik bir içtihat olan "The Glendarroch, Flaux J" kararına dayanarak, taşıyan yalnızca nemi kanıtlamak suretiyle "prima facie" olarak yükün doğasından kaynaklandığını iddia ettiğinde, ispat külfetinin yük tarafına geçtiğine ve bu halde kendilerinin taşıyanın ihmali ispat etmeleri gerektiğine hükmetmiştir.

Supreme Court, ispat yükünün taşıyanda olmasının hakkaniyetli olduğuna karar vermiştir. Çıkış noktası ise Hague Kuralları'ndaki hiçbir hükmün, ispat külfetinin "bailee" yani vedia alan kişi olan taşıyana geçişini bertaraf eder bir niteliği olmadığını öngörmüştür. Bu durumda taşıyanın, herhangi bir diğer emaneti tevdi alan kişi gibi, aksini ispat etmediği sürece, kendi zilyetliğindeki yüklere gelen hasar dolayısıyla sorumlu olacağına kanaat getirmiştir. Aksini ispat etmek derken kastedilen ise, taşıyanın konu hasarın kendisinin standart özen yükümlülüğüne aykırılık teşkil eder bir davranışından ileri gelmediğinin yahut kendisinin herhangi bir defa ileri sürebilecek durumda olduğunun ispatıdır.

Lord Sumption'ın bu kararın önemli etkisi, Hague ve Hague Visby Kuralları'nın uygulandığı taşımalarda yük hasarlarında fazlaca tartışılan ispat külfeti meselesinin, Supreme Court tarafından İngiliz "Common law of bailment" hükümleri ile doldurulmak suretiyle açığa kavuşturulması ve taşıyana "İhmali olduğu

savını bertaraf etmesi" yükümlülüğü getirmiş olmasıdır. ("Burden on the carrier to disprove negligence") Başka bir deyişle, evvelden taşıyanın kusurunu ve neden sorumluluktan kaçınmasını sağlayacak def'ilerden faydalanamayacağını ispatı yük tarafında iken, bu kararla ispat yükü aksi yöne geçmiştir.

Tüm bu gelişmeler ve hukuki trend, taşıyanın aleyhine görünse de, yer değiştiren bu ispat külfeti, uygulamada yüklenme öncesi alınması gereken önlemlerin altını çizmektedir. Yükün durumunda gözlemlenen herhangi bir kusurun, derhal tespiti ilerisi için koruyucu olacaktır.



Özel Faaliyetler Teminatı (Specialist Operations)

Bir limandan diğerine seyir yapan gemiler ağırlıklı olarak deniz risklerine tabi olduklarından, bu tekneler için klasik P&I teminatı yeterli olup ihtiyacı karşılamaktadır. Ancak denizde rutin seyir dışında bir faaliyette bulunan gemiler, deniz riskleri dışında yaptıkları faaliyet sebebiyle ilave risklere tabi olmaktadır. Bu riskleri sigortacılar 'Özel Faaliyetler Teminatı' altında toplamışlar ve klasik P&I teminatı dışında bırakmışlardır.



Rıhtım inşaatı, köprü inşaatı, su altı kablo döşeme, çevre kirliliğine müdahale gibi özellik gerektiren işler yapan gemi, römorkör, duba, yüzer vinç gibi su araçları bu teminata ihtiyaç duymakta ancak teminatın içeriğini, neden bu teminatı aldıklarını veya almaları gerektiğini, klasik P&I teminatlarından farkını tam olarak bilememektedirler.

Sigortacılar için önemli olan geminin tipi değil, yaptığı faaliyettir. Örnek vermek gerekirse, geminin bir inşaat sahasına malzeme götürmesi P&I teminatı altında değerlendirilmekte, ancak bu inşaatta çalışması Özel Faaliyetler Teminatı kapsamına girmektedir.

P&I sigortacıları Özel Faaliyetler kaynaklı riskleri 3 başlık altında toplamış ve bunları klasik P&I teminatından hariç tutmuşlardır. Ancak oluşan bir hasarın P&I teminatına mı yoksa Özel Faaliyetler Ek teminatına mı girdiği bazı durumlarda net olmayabilmektedir. Konu sonuçlanana kadar geçen zamanda mağduriyet oluşmaması adına, P&I sigortacıları yapılan faaliyete bakılmaksızın zamanın önem arz ettiği konular olan hastalık, yaralanma, ölüm gibi insani konular ile enkaz kaldırma, tekne kaynaklı çevre kirliliği gibi toplumsal konuları klasik P&I teminatı altında değerlendirmektedir.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Londra merkezli Zodiac Shipping gemilerinde deniz hayatına başladı. ABD Georgia State University Risk Yönetimi ve Sigorta bölümünde MBA yaptı. Zurich Sigorta Tekne ve Nakliyat Departmanında underwriter olarak çalıştı. OMNI Brokerlik 'de sigorta ve reasürans brokeri olarak 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Ulusal ve uluslararası medyada birçok makalesi yayınlandı. Exposhipping dahil, Risk Yönetimi ve Deniz Sigortaları üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Ancak burada da ince bir çizgi bulunmaktadır. Örneğin su altı kablo döşeme işi yapan bir tekne, bu faaliyeti esnasında çevredeki bir balıkçı teknesini veya dalgıç botunu batırırsa, batan tekne üzerindeki personel ve 3. şahıslara gelen zararlar standart P&I teminatı dışındadır. Yukarıda bahsi geçen ve yapılan faaliyete bakılmaksızın P&I teminatına alınan konular sigorta konusu gemide (örneğinizde, su altı kablosu döşeyen tekne) meydana gelen hadiseler ile ilgilidir.

Özel Faaliyetler kaynaklı riskler ana hatlarıyla :

- 1) Özel Faaliyet sebebiyle üçüncü taraflarca yapılan tazminat talepleri
- 2) Yapılan işin kalitesi sebebiyle oluşan tazminat talepleri
- 3) Yapılan işin kendisine verilecek zarar neticesinde oluşan tazminat talepleri olarak değerlendirilir.

Sigortacılar, özel faaliyette bulunan tekneye, talep durumunda, bu ilave teminatları sağlasalar dahi sağladıkları teminat yukarıda 1 numaralı maddede belirtilen sorumluluklar için olup, 2 ve 3 numaralı maddeler birçok sigortacı tarafından her durumda hariç bırakılmıştır.

Bu maddeleri detaylı olarak inceleyecek olursak :

Özel Faaliyet sebebiyle üçüncü taraflarca yapılan tazminat talepleri : Özel Faaliyetler teminatının standart ve şartlarının belirlenmesine sebep olan ana maddedir. Chicago hadisesi sonrası ortaya çıkmıştır.

1992 yılında Chicago nehrinde, bakım amaçlı kazık çakma işi ile uğraşan bir teknenin çaktığı kazık, zeminin altından geçen eski bir metro tünelinin delinmesine yol açmıştır. Tünele boşalan nehir suyu, metro ağı vasıtasıyla neredeyse tüm Chicago şehir merkezinde ulaşımının aksamasına , elektrik sistemlerinin çökmesine, binaların zemin katlarının su altında kalmasına sebep olmuştur. Neticede oluşan hasar 2 milyar doları aşmıştır.

Sigortacılar bu yüksek risk sebebiyle teminat vermeden önce teknenin nerede ve ne iş yaptığını sorgulamakta, değerlendirmelerini bu doğrultuda yapmaktadırlar.

Yapılan işin kalitesi sebebiyle oluşan tazminat talepleri : Performans garantileri ile yapılan işin niteliği, eksik ve kusurlu olması ile ilgili talepler teminat dışıdır. Kalitesiz malzeme kullanımı, işin zamanında bitirilememesi sebebiyle oluşan talepler teminata girmez. Oluşan bir tekne makine arızası sebebiyle işin süresinde bitirilememesi de bu madde altında değerlendirilir.

Yapılan işin kendisine verilecek zarar neticesinde oluşan tazminat talepleri : Yapılan işin kendisine verilecek zararlar teminat dışıdır. Burada zararın yapılan iş sebebiyle olup olmadığı aranmaz. İşin yapılma esnasında olması yeterlidir. Bir köprü inşaatında çalışan teknenin, çalıştığı köprüye çarparak verdiği zarar teminat dışıdır. Sebebi navigasyon hatası dahi olsa yine kapsama girmez.

Yukarıda kısaca anlatılmaya çalışıldığı üzere Özel Faaliyetler teminatı, adından da anlaşılacağı üzere teknenin rutin seyir dışında bulunacağı özel operasyonların teminat altına alınması için dizayn edilmiştir. Böyle bir faaliyette bulunacak gemi armatörü mutlaka sigortacısı ile temasa geçerek gerekli bilgilendirmeyi yapmalıdır.



“Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü” ‘nün Yenilenen Uygulama Talimatıyla 16 milyon İstanbullu Daha mı Rahat?

İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hem Türkiye, hem de Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler bakımından stratejik önemini hepimiz biliyoruz. Karadeniz ülkeleri için ana ticaret güzergâhı olan Türk Boğazları fiziksel özellikleriyle seyir koşulları en zor suyollarından biridir. Fiziksel yapısının yanı sıra özellikle İstanbul Boğazı'nın meteorolojik koşulları, keskin dönüşleri, ters ve güçlü akıntı özelliği, boğazlardan geçiş yapan pek çok gemi kaptanının korkulu rüyasıdır.



Boğazlardan geçiş yapan ticari gemilerin yanı sıra hem Çanakkale hem de İstanbul Boğazı'nda ayrıca yoğun yerel deniz trafiğine ve trafik ayırım düzene riayet etmeyen çok sayıda balıkçı teknesi ve özel deniz araçları da mevcuttur.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre, 2018 yılı içerisinde, 41.103'ü İstanbul Boğazı'ndan 43.999'u ise Çanakkale Boğazı'ndan olmak üzere toplamda 85.102 gemi geçiş yapmıştır.. İstanbul Boğazı'ndan geçen 41.103 adet geminin 23.565 tanesi, Çanakkale Boğazı'ndan geçen 43.999 adet geminin 19.958 adedi kılavuz kaptan hizmeti almıştır.

1936 yılında İstanbul Boğazı'ndan günde 17 gemi geçmekteydi, 2018 yılı verilerine göre ise bu sayı günde ortalama 114 gemi olarak kayıt edilmiştir.

Deniz trafiğinin artması bir yana teknolojinin gelişmesi sonucu gemilerin boyutları büyümüş ve taşınan yüklerinin niteliği değişmiştir. Denizyoluyla taşınan tehlikeli madde miktarı her yıl artmaktadır. Her iki boğazdan geçen gemilerin tiplerine bakıldığında gemilerin yaklaşık %20'si kimyasal yük taşıyan tankerdir. Boyu 200 metreden büyük olan gemilerin toplam geçen gemiler arasındaki oranı ise her iki boğazda da %10 - %15 dolayındadır.

1979 yılında İstanbul semalarını ve İstanbul Boğazı'nı siyaha boyayan “Independenta” isimli tankerin başka bir gemiyle çatışması sonucu meydana gelen patlamayı hatırlayalım. Patlama sonucu yangın 27 günde söndürülebilmüş, gemi mürettebatından 43 kişi hayatını kaybetmiş, deniz canlılarının %96'sı ölmüş, patlama nedeniyle sahildeki yapılarda maddi hasarlar meydana gelmiştir. Kimyasal çıkışın havaya verdiği zararın boyutundan o dönemlerde hiç bahsedilmemiştir. Buna benzer başka bir hadisenin herhangi bir zaman meydana gelmeyeceğini kim garanti edebilir?



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer/post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin artırılması ve düzenli kontrolünün sağlanması amacıyla Türkiye Cumhuriyeti bir dizi önlemleri uygulamaya koymuştur. Bu önlemlerden birisi olan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı" revize edilmiş ve yeni talimat 01 Eylül 2018 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Hem değişikliğe uğrayan, hem de yeni talimatla ilave edilen maddelerin bazılarında bu yazımızda paylaşmak istedik.

Değişikliğe Uğrayan Maddeler

- ✳ Uğraksız geçiş yapan gemilerin TBGTH Merkezleri tarafından yapılan trafik organizasyonu ve/veya olumsuz hava ve deniz şartları nedeniyle demir yerlerinde bekleme süreleri 48 saatten 168 saate çıkarılmıştır. Diğer bir deyişle, gemilerin 168 saate kadar bekletilmeleri durumunda uğraksız geçişleri bozulmayacaktır. Esasen demir yerini meşgul eden gemilerin demir yerinde bekletilmemesi ve gerçekten geçişi yaklaşmış olanların beklemesi bu alanda gerekli olan gemilerin bekletilmesine özen göstermek uygun olacaktır. Gemileri uzun süre demirlemeye özendirilmemek beklerken karşılaşılabilecek olası riskleri de önlemiş olacaktır.
- ✳ LNG gemilerinin boğazlardan geçişi sadece **gündüz ve kılavuz kaptan**lı olarak yapılacaktır. Bu gemiler geçişlerini çeki gücü / güçleri 60 tondan az olmamak kaydıyla toplam 150 ton olan römorkör / römorkörler refakatinde yapacak ve **Boğaz karşı yönden trafiğe kapatılacaktır**.
- ✳ LPG gemilerinde ise tam boyları 150 m. ve üzerindeki Boğaz geçişlerini **gündüz, kılavuz kaptan**lı ve römorkör eşliğinde yapacaklar. Eski talimatta tam boy sınırı 200 m. idi.
- ✳ P&I sigortası poliçesi taşıma zorunluluğu tehlikeli yük taşıyan gemilerde 500 GT' den 300 GT' ye inmiştir.

İlave edilen maddeler

- ✳ Tam boyu 300 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemilerinin Boğaz geçişleri, komisyon tarafından belirlenen ilave geçiş şartlarının sağlanması kaydıyla, planlanan ilk geçişlerinden (aynı şartları sağlamak kaydıyla) itibaren 1 takvim yılı boyunca

komisyon kurulmadan aynı koşullarda sağlanır. Konteyner ve yolcu gemileri hariç tam boyu 300 metre ve üzeri gemiler ile **tam boyu 400 metre ve üzeri konteyner ve yolcu gemileri** Boğaz geçişlerinden en az **10 gün önce** ilgili liman başkanlığına, geçiş her iki Boğazdan olacaksa İstanbul Liman Başkanlığı'na başvurur. Bu gemilerin boğaz geçişleri **idarenin** iznine tabidir.

- ✳ P&I sigorta poliçelerinin varlığı ve poliçenin geçerli olduğunun tespitinden artık **gemi acenteleri** sorumlu olacaktır.
- ✳ İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile tüzükte belirtilen demir alanlarında arıza, karaya oturma / kıyı şeridine temas ve diğer kaza durumlarına ilişkin ilave madde eklenmiştir. Eski uygulama talimatında belirtilen hallerde gemi kaptanlarına arızanın giderilmesi için süre verilirdi. Yeni uygulama talimatında ise ilgili liman başkanlığı tarafından re 'sen kurtarma hizmeti verileceği ve KEGM'nin su altı sörveyleri dâhil kurtarmaya yönelik tüm tespit ve incelemeler yapacağı öngörülmüştür.
- ✳ Adli ve idari tedbirler kaldırılmadan, idari tahkikat tamamlanmadan, kurtarma bedeli ile çevreye verilen zararlar ödenmeden veya bu konularda teminat vermeden geminin seferine müsaade edilmez.
- ✳ İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler gemi acentesiyle temas kurarken demir yerine inmeden temas kurup trafik düzenini aksatabiliyordu. Bunu önlemek amacıyla ilave bir madde eklenmiştir. Şöyle ki;

Acente İle Buluşma Yerleri;

(1) İstanbul Boğazı'nda seyreden gemiler; demir yerleri dışında acente ile temas kuramazlar. Ancak zorunlu hallerde, TBGTH Merkezinden izin alınarak, kendi trafik ayırım düzenlerinin en sancak tarafında, trafik ayırım düzenine uyararak ve seyir şartlarını bozmadan; (a) Güneyde 1 saati aşmayacak şekilde, Ataköy Marina'dan geçen boylamın batısında, (b) Kuzeyde 15 dakikayı aşmayacak şekilde; Hamsi Limanı ile Fil Burnu'nu birleştiren çizginin kuzeyinde, acente ile teması kurabilirler.

- ✳ İki geminin birbirini geçmeye çalıştığı hallerde, kaçınma manevrası yapmak zorunda kalan köprü ayağına çarpabilir ve daha büyük bir tehlike yaratabilir. Bu riskler öngörülerek



madde 20 ilave edilmiştir. Şöyle ki;
Köprü Ayakları; (1) Yerel trafik de dâhil olmak üzere köprü ayaklarında;

(a) Gemiler birbirini geçmeyecektir.
(b) Köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşılmayacaktır.

- ✳ İdari Yaptırım maddesi eklenmiştir. Şöyle ki;
Bu Uygulama Talimatına aykırı hareket edenler hakkında ilgili mevzuat uyarınca idari yaptırım uygulanır.
- ✳ Ayrıca SP1 raporu formuna aşağıdaki bölümler ilave edilmiştir.
 - CLC BUNKER 2001 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ
 - CLC 92 SERTİFİKASI NO/GEÇERLİLİK TARİHİ
 - GEMİ BATIKLARINI ÇIKARTMA SERTİFİKA NO/GEÇERLİLİK TARİHİ *

Son bölüm "Nairobi Konvansiyonu" 'na tabii olmadığımızdan, doldurulması isteğe bağlı bırakılacaktır.

- ✳ Boğazlardan geçecek gemilerin teknik durumlarına yönelik kontrol listesi olarak ilave bir EK 3 formu eklenmiştir.

Görüş ve Öneriler

Sigorta perspektifinden bakıldığında, değişikliklerin ve ilave maddelerin eklenmesi seyir güvenliğinin artırılması bakımından Lehe gözükmemektedir. Ancak hasar önleme ve risk değerlendirme açısından boğaz trafiğini daha da güvenli hale getirecek birkaç önerimizi paylaşmak isteriz. Kim bilir bir sonraki revizyonda bu öneriler de yerini bulur;

- ✳ Kuzey / Güney trafik dönüşümünü pik saatlerin başında durdurmak.
- ✳ Tehlikeli yük taşıyan gemilerin demirlediği C bölgesinde ve 48 saatten fazla demirde bekleme yapacağı beyan edilen gemiler ile sahipsiz, terkedilmiş veya atıl halde bulunan ya da hacizli gemilerin demirlediği D bölgelerinde iki gemi arasındaki mesafeyi korumak için aşırı hassasiyet göstermek ve transit geçen gemiler ile yerel trafiğin bu bölgelerde daha dikkatli kontrol edilmesi.

- ✳ Özellikle İstanbul Boğazı özelinde yerel trafiğin geçiş şartları, trafik ayırım düzenine uyum ve takip mesafesi bakımından kendine has operasyonu olduğunu gözlemliyoruz. Bu nedenle yerel trafiğin ayrı bir operatör tarafından takip edilmesi ve düzenlenmesi VTS' e görüşün kısıtlı olduğu, kuvvetli orkoz akıntısı ve rüzgârın bölgeyi olumsuz etkilediği dönemlerde yerel trafik sisteminin VTS ile koordinasyonun sağlanması.
- ✳ Kuzey- Güneyli geçişlerde boğazın görüşünün fiziki yapı nedeniyle göz teması kurulamayan yerlerde (Örneğin; Kandilli Burnu civarı) trafik ayırım düzeni içerisinde seyir yapan gemilere sıkıntı yaratabilmektedir. Özellikle bu noktalar için yerel trafiğin düzenlenmesi.
- ✳ Sabah ve akşam iş saatlerinde Beşiktaş-Kızkulesi-Eminönü-Karaköy arası trafik yoğunluğu herhangi bir özensizliği ya da kurala uymamayı tolere edemeyecek durumdadır. Bu saatlerde belirtilen bölgede yerel trafiği denetleyecek ve seyir emniyet bilincini arttıracak eğitimler yapılması.

Umarız yeni düzenlemeler, boğazlarda çok daha emniyetli seferlere vesile olur.



Contaminated Bunker Issues Within Scope of Marine Insurances

Marine insurances, which are indispensable for marine industry as much as bunker does, are frequently applied by ship-owners and compensations are claimed due to problems arising from the bunkers.



Bunker-related problems can lead to individual incidents, and depending on how high the level in the supply chain where this problem originates, there may be problems that may reach to epidemics on a regional or even global scale.

The most recent examples of large-scale bunker-related incidents are the problems that bunker fuel from Houston had caused worldwide last year. Even in Singapore, which is an important base of global trade in the Far East, the negative effects of Houston off-spec bunker were felt. Based on this supply chain alone, it is estimated that approximately 200 ships had suffered financial losses and/or commercial losses in Singapore and around the world.

The source of the problem cannot always be determined with certainty as the chain from the production of bunker fuel to supplying to the final consumer, which is the vessel, passes through a number of chemical processing and storage processes. However, if the bunker acquires chemical and physical properties, which are not compatible with the vessel, as the result of changes, which take place at any stage of the supply chain and can be identified as "contamination", this may lead to problems with different natures and severities.

Some problems caused by a basic need for the ship, such as bunker, in the functioning of the ship, can cause problems that can be solved relatively easier, such as the necessity of replacement of fuel filters or the temporary deactivation of fuel injection systems. In more serious cases, it is possible that the ship will collapse and consequently the shipowner's ship will suffer serious physical damage and even very serious claims of liability may be made for the damages that may be given to the third parties by the uncontrolled ship.

Compliance with the ISO 8217 standard, which is a reference source for bunker fuel trade worldwide, is an important milestone to ensure that the ship does not encounter bunker-related problems. However, the tests performed in accordance with ISO 8217 are not always sufficient to ensure that the bunker is not contaminated. Especially non-carbon



Umut CAN

Asst. Technical Manager

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

Following his graduation from Istanbul Technical University with a degree in Mathematics Engineering, Umut started his marine risks insurance career in 2005 at Anadolu Insurance Company. He later joined Aon ve Omni as an insurance and reinsurance broker. In 2014 he took the position as Underwriter of Turkish P&I. Umut's responsibilities include establishment of Company's risk and business acceptance criteria, review and guidance of rating practices and application of these practices to both prospect business and portfolio, and ensuring smooth and continuous run of the Company's reinsurance treaty programmes. His articles on various insurance related topics continue to be published in maritime and insurance sector periodicals.



TURKP&I

based contaminants cannot be detected during ISO 8217 compliance tests. The tests which take longer to complete and cannot be conducted in most places due to lack of infrastructure may be far from being practical.

Even if the defect in the bunker can be detected before the it is delivered to the ship, the steps taken by the ship-owner at this point are of great importance for the ship's seaworthiness and the continuity of trade. Although elimination of some defects in the bunker by using additives is considered as the practical implementation in some incidents, it is often not possible to remove the contamination in the bunker and risks and physical damages to the ship may be increased.

Furthermore, when these interventions to be made on the bunker without obtaining approval from the bunker supplier, this may lead to the accusation by the "supplier that the bunker supplied had been deteriorated by the ship-owner" and prejudices primarily the right of recourse of the ship-owner that can be used against the bunker supplier.

In cases where the charterer is responsible for the bunker supply, the right of the ship-owner to assign the responsibility to the charterer may be possible on a contractual basis and in accordance with the legal regulations binding the contract. In this case, defueling the vessel, supplying new bunker and compensating the commercial and financial losses that the shipowner will suffer in this process by the charterer are among the most frequently communicated requests. At this point, the most important step that the shipowner needs to take in order to form its own defense is to take multiple samples from the pipe where the bunker is supplied to the ship before the fuel enters the tanks and to keep these samples in a secure manner that they constitute evidence in the future within the framework of the agreement between the charterer.

In cases where the charterer does not assume responsibility in the supply of bunker, some notations in the content of the shipowner's contract with the bunker supplier are critical in solving the problem. In such incidents where the shipowner is left alone with the bunker supplier, the most important issues are whether the contract includes any financial compensation limit that falls below the shipowner's loss, and whether damages arising from the loss of rent and freight of

the ship can be claimed from the bunker supplier. In addition, the notification period, which is an important basis for the exercise of almost any legal right, is a factor to be observed both when submitting the protest of the shipowner to the bunker supplier regarding the incident and starting to seek his remedies within the legal order.

Again, if the ship-owner puts provision that will limit the right of recourse of the insurers against the bunker supplier, in the contracts to be signed with the bunker suppliers, this will prejudice the rights of the ship-owner under the insurance.

It is important that the shipowner discusses the matter with their insurers if he is aware of any uncertainty in the contracts to be signed with the bunker suppliers.



Sigorta ettirenin beyan yükümlülüğünü ihlali ve sonuçları

Sigorta sözleşmesinin hukuki niteliğine basitçe baktığımızda taraflara yüklenen asli edimlerin “prim ödeme borcu” ve “sigorta himayesi temin etme borcu” olduğu düşünülmektedir. Aslen bu edimlerin icrası sözleşmeyi ayakta tutsa da, bir takım hususların işlerliği yani hak edilmesi, öngörülen bir takım görevlerin yerine getirilmesi şartına bağlıdır. Sigorta sözleşmesi, taraflara temelini Türk Medeni Kanunu madde 2’deki hüsnüniyet kaidesinden alan bir takım yükümlülükler vermektedir.



İşbu yükümlülüklerin yerine getirilmesi, tarafların sözleşme şartlarına ilişkin tüm unsurları revize etmesini gerektireceğinden iki taraf için de yüksek önem taşır. Zira sigortacı rizikonun her hangi bir şekilde ağırlaştığına yahut sigorta konusu menfaate ilişkin esaslı değişikliklerin hasıl olduğuna kani olur ise, tüm anlaşma şartlarının baştan müzakere edilmesi gerekir. Gerekli bildirimlerin yapılmadığı halde ise, sigorta ettiren himayenin devam ettiğini düşülecek ancak hasar gerçekleştiğinde ve tazminat alacağı muaccel olduğunda, sigortacının çekince ve itirazlarına bir anlam veremeyecektir. Tüm bu nedenlerle, makalemizin konusunu sigorta ettirenin beyan yükümlülüğü oluşturmaktadır.

TTK madde 1412’ye göre, “Kanunda sigorta ettirenin bilgisine ve davranışına hukuki sonuç bağlanan durumlarda, sigortadan haberi olması şartı ile sigortalının, temsilci söz konusu ise temsilcinin, can sigortalarında da lehtarın bilgisi ve davranışı da dikkate alınır.” Bu durumda, sigortalı ve lehtar yanında, deniz sigortalarında yoğunlukla çalışılan temsilcinin de kanunla tanınmış beyan yükümlülüğü önem kazanmaktadır. Herhangi bir bilginin “önemli” kabul edilmesi için, TTK 1435 hükmü bu bilginin “Hiç bildirilmemiş olması yahut eksik veya yanlış bildirilmesi sözleşmenin yapılmasını yahut değişik şartlarda kurulmasını gerektirecek nitelikte olması” gerektiğini belirtmektedir.

İlave olarak aynı hükümde “Sigortacı tarafından yazılı veya sözlü olarak sorulan hususlar, aksi ispat edilinceye kadar önemli sayılır.” denilmektedir. Bu kısım aslen sübjektif ve ispata muhtaç bırakılmıştır, ancak sigorta pratiğinde yüksek önem taşır.



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştirak eden NSN Hukuk Bürosu’nda tamamlayarak, İstanbul Barosu’ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere’ye taşındı, Kingston Üniversitesi’nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu’nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ’ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Marine sigortaları özelinde kullanılan bilgilendirme formu da, işbu hükmün icrası niteliğinde olup, sigortalı ve sigortacı arasında doğacak herhangi bir ihtilaf halinde derhal rücu edilecek başlıca belgelerdendir. Uygulamada, her teminat tipi için olası riskler ve özellikli durumlar gözetilerek farklı başvuru formları kullanılmaktadır. Örneğin deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası başvuru formu münderecatında istenen bilgiler ile yat sigortası başvuru formu birbirlerinden farklıdır. Sorulan sorular çeşitlilik göstermekle birlikte, başlıca geminin sigorta dönemlerine ait evvelki hasarlara, geminin işletmesine, fiziki özelliklerine, üzerindeki takyidatlara, mürettebata ilişkin hususlardan ibaret olmaktadır. Sigorta ettiren kanundan doğan beyan yükümlülüğü görevini bu formlar eliyle yerine getirmektedir. İletilen bilgiler sigortalama departmanlarınca nazara alınıp, risk boyut ve muhteviyatının ve buna bağlı olarak da primlerin belirlenmesini sağlar.

TTK madde 1436'da, bahse konu başvuru formunda yer alan listenin dışında kalan sorular nedeniyle, sigorta ettirene herhangi bir sorumluluk yüklenemeyeceği belirtilmekte olup, sigorta ettirenin bu hususu suiniyetle saklamış olduğu haller elbette ki müstesna bırakılmıştır.

Sigorta ettirenin beyan görevini ihlali yahut gerçek dışı bilgi vermesinin yaptırımı, TTK m. 1439'da düzenlenmiş olup, buna göre sigortacı 1440. maddede belirtildiği üzere 15 gün içerisinde süre içinde sözleşmeden cayma veya ilave prim tahsili haklarını kullanabilir. Riziko gerçekleşikten sonra ise bu durum, yani beyan yükümlülüğüne aykırılık rizikonun oluşmasına etki etmiş ise, sigortalının tazminattan indirim yapabilmesine ve hatta bazı durumlarda (kusurun kasta olduğu durumlarda) tazminat ödemekten imtina dahi edebilmesine cevaz vermektedir. Tüm bu nedenlerle, her aşamada sigortacı ve sigorta ettiren/temsilcilerinin yüksek kooperasyonu ve olağandışı hususları beyan etmesi çok önemlidir. Nitekim ispat hukuku

bakımından, sözleşmenin kuruluşuna ve şartlarına etki edebilecek özellikli hususların "sigortacı tarafından biliniyor olduğuna" dair ispat külfeti de, yine TTK madde 1438 uyarınca sigortalı üzerine bırakılmış olduğundan, bu yükümlülüğe riayet edilmesi ve esaslı bilgilerin yazılı olarak iletilmesi ileride sigortalının lehine olacaktır. Hayatın diğer her alanında olduğu gibi sigorta alanında da doğru, etkin ve eksiksiz iletişim öngörülemeden aleyhe durumları peşinen bertaraf edecektir.



Sigortacı Gözünden Kondisyon Sörveylerinin Gerekliliği ve Diğer Kurumların Sörveyleriyle Olan Farklılıkları

Günümüz denizciliğinde gemi adamları artık gerek günlük seyir rutinlerinin, gerekse limanda gerçekleştirdikleri operasyonel görevlerinin dışında farklı denizcilik otoritelerinin ve kurumlarının kontrol ve denetlemelerine tabi kalmak ve bu talepleri karşılamakla yükümlü oluyorlar. Bunların arasında bayrak devleti ve klas kurumu kontrollerini ile şirket içi bazda da gerçekleştirilen “Emniyetli Yönetim Sistemi” (SMS) ve “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu” (ISPS) kontrollerini sayabilir ve hemen her gemi adamının “Her limanda bir sörvey geçiriyoruz” serzenişlerine dahil ettikleri bu sörveylerden birinin de sigorta sörveyleri olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.



Genel anlamda sigorta şirketinin “Gemiye iyi tanıyarak muhtemel teminat ve bunun kapsamıyla ilgili fikir sahibi olabilmesi” maksadıyla yaptığını söyleyebileceğimiz bu sörveylerin gerekliğiyle ilgili en temel yanılgılardan birinin, özellikle işletmeler tarafından “Geminin klası ve/veya “Denize Elverişlilik” belgesine zaten sahip olduğu algısı” olduğu söylenebilir. Sigortalılarımızdan talep ettiğimiz sörvey beklentilerine karşı ortaya konulan bu argümanla ilgili sigortacıların bakış açılarının ve diğer kurumlarının sörveyleriyle olan temel farklılıkları izah etmenin bir gereklilik olduğu düşüncesindeyiz.

Kabaca dökümantasyon kontrolü anlamında daha detaylı olan PSC/Flag State kontrollerinden ya da nispeten operasyonel detaylara daha önem veren klas kurumu/ISM/ISPS sörveylerinden farklı olarak sigorta sörveyleri ağırlıklı şekilde yük emniyeti, deniz ve çevre kirliliği ve elbette diğer sörveylerin de ana teması olan personel/yolcu güvenliği konularına önem vermektedir. Temel anlamda benzer konuları içermekle beraber bu konu başlıklarının atanan sörveyörler tarafından farklı bakış açılarıyla değerlendirildiği unutulmamalıdır. Temel bir örnek olarak, bir sigorta sörveyörü bir geminin jeneratörünün uygun şekilde çalışıp çalışmadığını (Diğer kurumların sörveyleri gibi) kontrol eder, ancak aynı jeneratörden oluşan bir yağ kaçağının nihayetinde bir muhtemel kayma sonucunda gemi adamının yaralanmasıyla sonuçlanabilecek bir hadiseye dönüşme riskini de değerlendirir.



Kapt. Değer PAMUK

Teknik Müdür

+90 216 545 0300 (D.230)

+90 533 795 54 02

deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sörveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

Sigorta sörveyleri, eğer teminat başlangıcı öncesi bir sörvey değilse, teminat sağlanmasına engel teşkil edecek ana bir sebep olmadığı sürece (Yine diğer kurumlardan farklı olarak) geminin ticaretine engel olacak bağlayıcı hükümler içermemektedir, ancak diğerlerinden farklı olarak eksikliklerin giderilmesi anlamında daha çabuk ve hızlı çözümler talep eder. Bu çözüm işletme için zaman zaman operasyonel ve maddi anlamda zorlayıcı şartlar oluştursa da, sigortalı günün sonunda yapılacak her ekstra çalışmanın sonucunun geminin, yükün, çevrenin ve personelin genel emniyetine yönelik bir katma değer olduğunu göz ardı etmemelidir.

Bu bağlamda gemiye atanan sörveyör işletmenin genel yapısını, gerek gemiyle işletme arasındaki, gerekse personelin kendi arasındaki iletişimini, personelin acil durumlara vermiş olduğu reaksiyonları ve doğal olarak görevlerinde olan yetkinliklerinin seviyesini görme şansı bulur. Bu bulgulara sahip olan sigortacılar (Yine diğer sörvey çeşitlerinden farklı olarak) bir firmaya ait filodaki gemilerin tamamını sörveye tabi tutmak istemese de çeşitli kriterlere bağlı olarak (Yaş, bayrak, tonaj, geçmiş ve/veya mevcut hasar durumu) bazı üniteleri filo içinden seçerek kontrol etme ihtiyacı hissedebilirler. Aynı sigortalıya ya da işletmeye ait farklı gemilerin görülmesi, filoya ait diğer gemilerde çalışan gemi adamlarının da sigortacıların bakış açılarını görmelerine ve anlamalarına yardımcı olacaktır. Unutulmamalıdır ki, bir klas kurumu ve bir bayrak devleti kontrolü altında bulunan her gemi rutin periyotlarda (Yıllık sörveyler, 2.5 yılda bir yapılan ara sörveyler ve 5 yılda bir yapılan yenileme sörveyleri) kontrol edilir ancak sigortalı her deniz aracının sigorta gerekliliklerini taşıyıp taşımadığına yönelik bir sörveye tabi tutulması mümkün değildir.

Özellikle operasyonel anlamda diğer kurumların sörveylerinden daha detaylı olarak yapılan bazı testler (Ambar sintine kuyularının vakum testleri, ambar kapaklarının gemi tiplerine bağlı olarak yapılan sızdırmazlık

testleri, balast tanklarının hidrostatik taşıma testleri) aslında gemi personelinin günlük rutin içerisinde ihmal edebileceği bakım ve tutumların layıkıyla yerine getirilebilmesi için bir fırsat olarak düşünülebilir. Günün sonunda yük, çevre kirliliği ya da personel yaralanmalarıyla sonuçlanabilecek ve armatörün ticari faaliyetlerini sekteye uğratabilecek her türlü olumsuz durum ortaya çıktığında, teminata sahip olan gemi armatörü ve işletmecisinin menfaatlerini koruyacak ve kollayacak ilk kurum yine sigortacı olacaktır.

Bu bağlamda Türk P&I Sigorta olarak, tüm sigortalılarımıza açık şekilde internet sitemizde de bulunan P&I Kondisyon Sörvey formlarının (Bir sörvey talebi olup olmadığına bakılmaksızın) takip edilmesinin, gereken çalışmaların uygun şekilde gerçekleştirilebilmesi ve gemilerin standartlarının bir nebze de olsa arttırılabilmesi için bir rehber teşkil edeceği düşüncesindeyiz. İlerleyen dönemlerde bu sörveylerin hangi bazda gerçekleştirildiği (Teminat başlangıcı öncesi, teminat sağlanması sonrası, Takip Sörveyleri ve yenileme sörveyleri gibi), sonuçlarının istatistiksel analizi ve yoğunlukla rastlanan problemlerin çözüm yöntemleri üzerinde bilgilendirmeler yapmaya çalışacağız.

Bir zincirin, onun en zayıf halkası kadar güçlü olduğunun unutulmaması umuduyla ..



FD&D

(Freight, Demurrage and Defence)

Navlun, Demoraj ve Savunma Sigortası

FD&D teminatı, genelde P&I sigortacıları tarafından sağlanan bir teminat olup, hukuksal koruma sigortası olarak da tanımlanabilir. İçeriğin ve sağlanan teminatın sigortalılarca tam olarak bilinmemesi ve teminatın sübjektif yanları olması sebebiyle sigortalıların beklentileri tam olarak karşılanamamaktadır. Diğer taraftan sigorta şirketlerince de konunun izahı sıkıntı yaratmakta ve bazı durumlarda reputasyon kaybına sebep olmaktadır.

Konu teminatın anlaşılmasında aşağıdaki bilgilerin biraz da olsa yardımcı olacağını umarım.



FD&D temel olarak, P&I veya diğer bir sigorta tarafından teminat sağlanmayan anlaşmazlıklarda hukuki danışmanlık sağlayan ve yargı masraflarının da bir kısmının üstlenildiği bir sigorta türüdür.

Anlaşmazlığın denizcilik ile ilgili olması esastır. Teminat ilk ortaya çıktığı zamanki adıyla kalsa da, günümüzde Navlun ve demorajın çok ötesinde bir alanda destek sağlamaktadır. Kiracı ile yaşanan anlaşmazlıklar, alım-satım işlemleri, yeni inşa ile ilgili sorunlar, navlun, demoraj, yakıt ile ilgili yaşanan anlaşmazlıklar, hatta sigorta şirketi ile yaşanan anlaşmazlıklar ve daha bir çok denizcilik ile ilgili anlaşmazlık FD&D teminatına dahildir.

Burada dikkat edilmesi gereken üç önemli ayrıntı bulunmaktadır:

1) P&I sigortası, teminat altına giren bir hadiseden kaynaklanan tazminat taleplerini, cezaları ve hukuki masrafları karşılamakta iken FD&D bir tazminat sigortası olmayıp, P&I teminatının aksine, anlaşmazlığın sebep olduğu kayıpları karşılamaz. Sadece konunun çözümü için hukuki danışmanlık sağlar ve konu mahkemeye intikal ederse yargı masraflarını karşılar.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

+90 533 200 2818

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

2) Hukuki masrafların karşılanmasında da ince bir çizgi bulunmakta olup, her yargıya taşınan anlaşmazlık için masrafların karşılanacağı düşünülmemelidir. Burada teminatın sübjektif tarafı devreye girmektedir. FD&D teminatı sağlayan sigorta şirketi, ancak sigortalının tamamen haklı olduğuna inanır ve mahkemenin de kazanılıp sigortalısına bir getirisi olacağını değerlendirirse hukuki masrafları ödemeyi kabul eder.

Diğer bir deyişle; sigortacı, eğer sigortalısının konu anlaşmazlıkta tamamen haklı olmadığına veya hukuki masrafların anlaşmazlık tutarından yüksek olduğuna kanaat getirirse bu masrafları üstlenmeyi kabul etmeyebilir. Burada sigortalının kendisini haklı görmesi değil, sigortacının değerlendirmesi önemlidir.

3) FD&D sigortasının, anlaşmazlığa konu işlem yapılmadan önce geçerli olması gerekmektedir. Örneğin yeni bir gemi alınması durumunda; P&I teminatı geminin teslimi ile başlarken (bazı durumlarda gemiyi teslim almaya giden personel için önceden teminat sağlanabilir), bu alım sözleşmesinden kaynaklanan anlaşmazlıkların teminat altında olması için FD&D sigortasının MOA veya inşa sözleşmesi imzalandığında yürürlükte olması gerekir.

FD&D sigortalarında teminat limiti ve muafiyet uygulaması farklılık göstermekte olup, bu konuya da dikkat edilmesi yerinde olacaktır. Bazı sigortacılar sabit bir muafiyet uygularken, bazıları sabit muafiyete ilave olarak belirli bir tutarın üstü için masrafların belirli bir yüzdesi oranında destek olmaktadır.

FD&D teminatı alınmasına karar verildiğinde, poliçe primi kadar, ilgili sigortacının konulara hakimiyeti, finansal yapısı ve ekibindeki avukatlar da dikkate alınmalıdır. Denizciliğin uluslararası yapısı sebebiyle, dünyanın çeşitli yerlerinde

karşılaşılabilecek anlaşmazlıklarda, yerel hukuk ile ilgili de bilgi sahibi olan ve uluslararası bağlantıları olan sigorta şirketleri tercih edilmelidir.



Gemilerde Planlı Bakımın Önemi

Gemide yapılan bakımın kalıcılığı ve başarısı, gemi işletmecisinin düzenli kontrol/bakım disiplinine ve mevcut kaynaklara bağlı olarak değişecektir, sınırlı fon ve işgücünün olduğu dönemlerde, bakım performansını her zaman tatmin edici bir seviyede tutmak gemi işletmecilerini çok zorlayabilir...



Bu bakımdan, geminin işleyişi için kritik olan malzeme ve teknik sistemlerin güvenilirliğini arttırmayı amaçlayan prosedürlere, önlemlere ve düzeltici bakımlara öncelik vermek önemlidir. Teknik arızalar, mürettebatın, çevrenin ve geminin güvenliği için ciddi sonuçlara yol açabilir, aynı zamanda geminin bu gibi hatalardan kaynaklanan zaman kayıpları veya Bayrak/Liman Devleti makamları tarafından kontrolleri neticesinde tutulması da geminin ticari faaliyetlerini sürdürmesi açısından bir kayıp olacaktır. İlave olarak unutulmamalıdır ki Bayrak/Liman Devleti kontrolleri sırasında ortaya çıkan eksiklikleri/sorunları gidermek için mevcut ticari faaliyetleri aksayan gemi normalden çok daha fazla zaman kaybı yaşayacaktır.

Teknik bir hasarın fiili onarım maliyeti her zaman yüksek olmasa da, deneyimlerimiz toplam onarım, off-hire, tekne-makine poliçesindeki mevcut muafiyetler ve ilgili diğer tüm maliyetler toplandığında, hasar masraflarının oldukça yükselme eğiliminde olduğunu ve gemi işletmecilerine büyük sıkıntılar yarattığını göstermektedir. En basit anlatımı ile bu işletme giderlerinin artmasıdır.

Bu gibi hasarların kök nedeni gemilerde düzenli planlı bakımın yapılmamasıdır ve biz Türk P&I olarak, zaman zaman gerek sirkülerlerimiz ile gerekse sigortalı gemilerimizde yapmış olduğumuz kondüsyon sörveyleri neticesinde sigortalılarımıza yetersiz bakımdan kaynaklanan zarar veya ziyanın sigorta teminatlarını zedeleyebileceğini hatırlatmaktayız . Sigorta teminatı haricinde, bu gibi hasarların devamında oluşacak zaman ve iş kayıpları, gemi sahiplerinin ticari itibarlarını da etkileyecektir.



Kaptan Kaan Özerk

Grup Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.233)

+90 533 643 98 35

kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Bu nedenlerden ötürü, bu sirküleri yayınlama amacımız; gemi işletmecilerimize, zor ekonomik dönemlerde bile, planlı ve etkili bir bakım rejiminin, gemileri için iyi bir yatırım olacağını hatırlatmaktadır.

Bugüne kadar tarafımıza ihbar edilen çoğu hasardaki ortak sorun, makine üreticilerinin bakım aralıklarıyla ilgili özel tavsiyelerinin takip edilmemesi veya yanlış takip edilmesidir. Zorlu ekonomik dönemlerde, bakımın asgari düzeyde tutulduğunu ve/veya klas ve bayrak devleti zorunlulukları ile sınırlı kaldığını görmekteyiz. Bakım genellikle havuz dönemlerine ertelenmekte, havuzlama esnasında da işler bütçe kısıtlamaları nedeniyle asgaride tutulmaktadır. Oysa ki ertelenen ve/veya geçici bakımlar, sefer esnasında oluşabilecek yüksek risk içeren hasarlara sebebiyet vermeden, uygun bir planlama ile çok daha güvenli ve hesaplı bir şekilde tersanede yapılabilir. Ayrıca, sefer esnasında geminin ticari faaliyetlerini aksatmamak adına zorunlu olarak kullanılan ikinci el yedek parçalar, orijinaleri ile tersane süresi esnasında yenilenerek ileride oluşabilecek yüksek risklerin önüne geçilmiş olur.

Geminin makine ve ekipmanı ile ilgili deneyim eksikliği, özellikle geminin kıdemli zabıtlarının özensizliği ve genelde seferde olması sebebi ile gemi işletmesinin gemi ile irtibatının kısıtlı olması hasarların oluşumuna katkıda bulunan faktörlerdir. Ayrıca kıdemli zabıtların sık sık değiştirildiğinde, özellikle aynı gemiye/şirkete tekrar katılmayacağı durumlarda, siparişi verilen yedek parçaların ve yapılan işlerin düzenli yerine gelen zabıtlarce takip edilmediği ve müteakip seferlerde gemiye getirilen yedek parçaların kontrol ve/veya herhangi bir itiraz olmadan kabul edildiğini görmekteyiz. Elbette, kıdemli zabıtların gemide kalış süreleri kısa olabilir, bu gibi durumlarda gemide yüksek standartlarda bir bakımın sürdürülmesinde için gemi işletmesinin, gemi ile irtibatının çok güçlü olması gerekmektedir.

Tecribelerimizi örneklendirmek gerekirse; gemi personeli tarafından yapılan tamirler

sırasında ana makine x numaralı silindir piston kol (krankpin) yatağını açmadan gözle ve elle kontrol etmeleri, sağlam olduğuna kanaat getirmeleri ve işletmeciyi yanlış yönlendirmeleri neticesinde aslında ilk hasar anında muhtemelen sarmış olan yatağı tespit edemedikleri dolayısı ile ana makineyi tekrar çalıştırarak zaten sarmış olan yatağın üzerinde ana makineyi yaklaşık 1 saat daha çalıştırdıkları, normal koşullar altında piston, segman, layner ve kol yatağı değiştirilerek giderilebilecek olan hasarın hasarlı yatağın krankşafta zarar vermesi neticesinde ciddi şekilde arttığı ve hasarın büyüdüğü görüşüne varılmıştır.

Başka bir hasarda ise ana makine krankşaft web ağırlığını krankşafta bağlayan 2 saplamanın kopması neticesinde, web ağırlığının yerinden çıkarak, hızla bedpleyt tabanına vurması ile, döküm olan tabanı kırıldığı tespit edilmiştir. Söz konusu saplamalar hareketli krankşaft üzerinde web ağırlıklarını bağlamak için kullanılan sabit parçalar olduğu için saplamalar üzerinde aşınma meydana gelmesi mümkün değildir. Saplamaların sadece moleküler yapısındaki bozulmaya bağlı olarak metal yorgunluğundan bahsedilebilir. Sonuç olarak Krankşaft web ağırlık saplamaları düzenli bir bakım olmadığından ötürü kontrol edilmediği için web ağırlığının kopması ve silindir bloğuna ve krankşafta zarar vermesi kaçınılmaz olmuştur.

Yine bir başka hasarda, aşınan parçaların zaman içinde kullanılmaya devam edilmesine ve daha az aşınan parçalar ile parça değişimi yapıldığı tespit edilmiştir. Üreticinin maksimum kabul edilebilir limitleri ve kabul kriterleri dışındayken, birkaç gömlek ve piston kolu kullanılmış gibi görünmektedir.

Son olarak, çalışmayan/körlenmiş ve/veya devrinde çalıştırılmayan separatörler nedeniyle yağlama yağı sistemini temizlemeden makinenin aylarca çalıştığı bir dosyada, yağlama yağı pompası aşınmış ve bu da makine yağlanmasının yetersiz olmasına ve yatakların parçalanmasına ve krankshaftın zarar görmesine neden olmuştur.



Yukarıda belirtilen dosyaların hepsi, zayıf bakım planlaması, yanlış yapılan bakım ve/veya gemide mevcut uygun yedek parça eksikliği ile ilgili olabilecek yüksek hasar onarım maliyetleri doğuran örneklerdir. İlave olarak bu örnek dosyaların hepsinde hasar maliyetleri USD500.000 üzeri olmuş ve gemiler ticari faaliyetlerine en az iki ay ara vermek zorunda kalmışlardır.

Öneri olarak; Gemideki bakımları optimize etmek ve limit dışı kullanım sürelerine yol açan hasar riskini en aza indirmek ve bu nedenle gelir kaybını azaltmak için, gemi sahipleri ve işletmeciler mevcut risk değerlendirme prosedürleri hazırlamalı ve bunları düzenli olarak gözden geçirilmelidir. Kontrol, denetim ve kayıt tutma dahil olmak üzere bu tür makine, ekipman veya sistemlerin güvenilirliğini arttırmayı amaçlayan önlemlere ve düzeltici faaliyetlere öncelik verilmelidir.

Özetle - kağıt üzerinde- her şey yolunda demek yerine, kaynaklar sınırlı ve bütçe kısıtlamaları olsa dahi, hasarları ve hasara yol açabilecek aksaklıklarının önüne geçebilmek adına planı bakım düzen ve disiplin içerisinde geminin vazgeçilmezi olmalıdır.



Brexit ve Sigorta Sektörü Açısından Getirdiği Tehlikeler

İngiltere, acı Brexit sürecinin son aşamasına doğru ilerlerken, sigorta piyasasını bekleyen yeni gerçekler gündün güne yaklaşıyor. Brexit ile ilgili politik değişim bu makalenin kapsamı dışında kalsa da, İngiliz sigorta piyasası ve Lloyds sendikaları ile yakinen mali çıkarları bulunan multi-milyarlık sigorta endüstrisi, bir bütün olarak bu ateşten gömleğin etkisini en aza indirmek için uzun zamandır tedbir almaktadır.



Brexit'in etkileyeceği yasal ve finansal alanların gerçek büyüklüğü ve dikkate alınması gereken devasa karmaşıklıklar nedeniyle, Brexit'in deniz sigortası endüstrisi üzerindeki etkilerini tüm detaylarıyla incelemek neredeyse imkansız olacaktır. Bununla birlikte bu konudaki bazı pratik düşünceler dikkate değerdir ve uygulamadaki bazı kilit noktaların altını çizmek yararlı olabilir.

Brexit'in deniz sigortası endüstrisi üzerindeki kısa ve uzun vadeli etkileri; hasar yönetimi, ilgili düzenleyici makamlar ve uygulamaları, yaygın olarak benimsenmesi gereken sigortalama ve sigorta sözleşmelerinin prensipleri gibi sektörü oluşturan tüm ana alanlarda hissedilecektir ancak işin özünün ele alınması açısından bir elmanın iki yarısı olan mevzuat ve sigortalama yönlerine odaklanalım.

Avrupa Birliği'nin ününün altında yatan belki de en önemli neden AB üyeleri arasındaki tek pazardır ve bu aynı zamanda sigorta piyasası için de geçerlidir. Halihazırda yürürlükte olan Brexit öncesi düzenlemelere AB üye ülkeleri arasında sigorta ve reasürans hizmetlerinin serbestçe sağlanabilmesini sağlamaktadır. Bu özgürlük, bir süre önce Solvency II'ye yer açmak için yürürlükten kaldırılan AB Sigorta Direktiflerinde ve Reasürans Direktifinde öngörülmektedir. AB'nin Sigorta Arabuluculuk Yönergesi de bu özgürlüğün hayata geçirilmesinde rol oynamaktadır. Özetle bu düzenleyici metinler, AB sigorta piyasasındaki herhangi bir sigortacı veya oyuncunun merkezleri ile birlikte herhangi bir AB üye devletinde sigorta hizmeti vermeye otomatik olarak yetkilendirilmesine yönelik hakları bünyesinde barındırmaktadır. Bu genel olarak tüm AB için geçerlidir ve değiştirilmiş düzenlemeler AET üyesi olan ancak AB üyesi olmayan ülkeler için bağlayıcıdır.

Brexit'in ardından bir zamanlar birleşmiş olan pazanın çatallaşmasının eli kulağında olması sigorta şirketlerini acil durum planlarını hazırlamaya zorlamaktadır. Bu acil durum planlarının destek noktaları, sigorta şirketlerinin AB ile Birleşik Krallık arasındaki operasyonel yetkinliklerini genişletmelerini, yani;



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

- Birleşik Krallık sigorta şirketlerinin AB ülkelerinde iş yapmak için yasal yetkileri ve operasyonel yeterlilikleri olan şubeler, yan kuruluşlar ve/veya diğer tüzel kişilikleri açmalarını ve benzer şekilde,

- AB sigorta şirketlerinin Birleşik Krallıkta iş yapmak için yasal yetkileri ve operasyonel yeterlilikleri olan şubeler, yan kuruluşlar ve/veya diğer tüzel kişilikleri açmalarını içermektedir.

Kanalın her iki tarafındaki sigortacılar tarafından alınan önlem amaçlı tedbirlere uygun olarak, süreç halihazırda bu tür ofislerin kurulmasına yönelik işlemektedir ve yasal engellerin üstesinden gelme girişimleri devam etmektedir.

Ele alınması gereken bir diğer soru da, Birleşik Krallık ile AB ülkeleri arasındaki Brexit öncesinde yürürlüğe giren ve Brexit sonrasında da yürürlükte kalacak olan sigorta sözleşmeleri kapsamındaki hizmetlerin birikmesidir. İngiltere'deki sigorta şirketlerinin mevcut sigorta sözleşmelerinin değişken süreler boyunca yürürlükte kalmaları ve uygulanabilir olmalarını sağlamak için geçici düzenlemeleri yürürlüğe koymak üzere birçok AB üyesinin düzenleyici organları nezdinde yasal hazırlıklar devam etmektedir. Maalesef çoğu AB üyesi, mutabık kalınan veya başka türlü Brexit'in olumsuz etkilerini en aza indirmek için karşı tedbirlerin alınması konusunda hâlâ sona gelmemiştir. Nihayetinde hangi senaryonun sergileneceğinden bağımsız olarak, hizmetin sürekliliği hayati öne taşımakta olup, bunun sağlanamaması halinde tüm sektörde rahatsızlıklara yol açacaktır.

Bu adımlar önemlidir, zira Birleşik Krallık menşeli sigorta şirketleri AB ülkeleri tarafından AB dışı (yani üçüncü taraf) kuruluşlar olarak kabul edilecektir ve bu nedenle, yeni sözleşme imzalamalarında veya mevcut sözleşmelere hizmet vermelerinden bağımsız olarak izin almak durumunda kalacaklardır. Brexit döneminde sona erdirilmiş veya iptal edilmiş / süresi dolmuş sigorta poliçeleri bile hem sigorta şirketlerine hem de teminat sahiplerine hak ve / veya yükümlülükler getirebilecek olup, bu nedenle mevzuat çerçevelerde sorunsuz bir geçişi sağlamak hayati öneme sahip olacaktır.

Brexit sonrasında Birleşik Krallık Solvency II'ye uymaya zorlayacak genel bir yasa olmayacaktır. Öte

yandan, hâlihazırda geçersiz olan FSA'nın iki yan ürünü olan FCA ve PRA, kısa bir süre önce Solvency II'ye taraf olmuştur. Aynı zamanda, yasal yetkileri olan bu tür makamların bu direktiflerin hazırlık aşamaları sırasında boş oturmadıklarını ve aslına bakılırsa yaratmalarına aktif olarak dâhil olduklarını göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Brexit'e rağmen, İngiltere'nin sigorta piyasalarında ekonomik olarak olumlu ve ticari olarak uygulanabilir ilişkileri sürdürmek isteyeceğini varsaymak için oldukça İngiltere'de bu konuda yapılacak herhangi bir düzenleme, Solvency II ile benzer etkilere yönelik hazırlanmış ifadeleri koruyacaktır.

Göz önünde bulundurulması gereken bir başka husus da veri güvenliği ve gizliliğin korunması ile ilgili AB düzenlemeleridir. Bu bağlamda özellikle belirtilmesi gereken iki temel metin, AB Ağ ve Bilgi Güvenliği Direktifi (NISD) ile AB Genel Veri Koruma Yönetmeliği'dir (GDPR). GDPR, 25 Mayıs 2018 tarihinde AB genelinde yürürlüğe girmiş olup, sigorta dâhil çeşitli sektörlerde büyük değişikliklere yol açmıştır. NISD'nin AB ülkelerinde uygulamasına daha birkaç yıl olsa da, uygulamaya geçildiğinde GDPR ile ikili bir mekanizma olarak çalışacaktır. Her iki düzenlemenin de birincil amacı, AB vatandaşlarının ve kuruluşların mahremiyet haklarını güçlendirmektir, ancak bazı durumlarda siber saldırıların ve veri ihlallerinin yetkili yasal makamlara rapor edilmesini zorunlu kılar. İngiltere'nin AB'den ayrılması, İngiltere'nin bu metinlerin genel olarak işletmelerini ve toplumu nasıl etkilediğini ve nasıl etkileyeceğini ve bu metinlerin sağladığı güçleri sınırlamak için olası bir değişiklik yapıp yapmamayı yeniden değerlendirmekte özgür olacağı anlamına gelecektir. Bu tür metinlerdeki ifadeleri gevşetmek ve kapsamını kırmak, siber riskleri net bir şekilde artırarak muhtemelen daha fazla tahrip edici sonuçları olan daha fazla sayıda siber saldırıya veya her ikisi de neden olabilir. Bu gelişmeler, muhtemelen şu anda genel olarak dışlanan ya da kapsanan kapsam ve / veya limitler dahilinde ciddi şekilde kısıtlanan deniz sigortalarındaki siber risklerle ilgili bir tartışmaya neden olabilir.

Finans sektörünün bir parçasını teşkil eden sigorta sektörü, nesnel olarak değerlendirilmeleri ve karşılarında korunma sağlanması zor olduğundan bilinmeyen risklere karşı hassastır. Sigorta sektörünün Brexit'in zararlı rotasından kaçabilmesini sağlamak için dahil olan tarafların sayısının fazla olması da bu riskleri artıran başka bir faktördür. Sigorta şirketleri ve sigorta piyasaları Brexit'ten kaynaklanan potansiyel riskleri en aza indirmek için çabalarırken, düzenleyici tarafların ve kanun koyucuların istekliliği ve gerekli çözümlerin tam olarak anlaşılması konuları hâlâ muğlaktır.



“Mahkemelik” Olmak ya da Olmamak: Alternatif Uyuşmazlık Çözümleri(ADR)

Ticari yaşamda ihtilafların kaçınılmaz olduğu göz önünde bulundurulduğunda, mevcut problemlerin en az hasarla aşılması önemlidir. Bu bakımdan, uyuşmazlığın çözümü için mahkeme nezdinde dava açmak, çeşitli hukuk düzenlemeleri tarafından genel olarak “ADR” olarak kısaltılan alternatif uyuşmazlık çözüm mekanizmalarına kıyasla nispeten zahmetlidir. Alternatif uyuşmazlık çözümü yöntemleri, tarih boyunca dünya üzerindeki çeşitli topluluklarda yaygın olarak kullanılmıştır. Örneğin İslam Hukuku'nda (Şeriat) arabuluculuk tavsiye edilirken, antik Roma tarihinde arabulucular “Aracı, ara yapıcı, şefaatçi, insancıl kişi, enterpolatör, uzlaştırıcı, barıştırmacı, yorumlayıcı”, ve “arabulucu” olarak anılmaktadır. (530-533 CE'de Roma Kanunu).



Uluslararası deniz hukuku anlaşmazlıklarının çözümü için genel olarak İngiltere ve Galler Mahkemeleri seçilmekte ve/ veya herhangi bir anlaşmazlığın Londra'da Tahkim yoluyla çözülmesi kararlaştırılmaktadır. Deniz ticaretiyle ilgili olarak charter parti, konşimento, navlun sözleşmesi, gemi satış sözleşmesi şartlarında anlaşılabilmesi ya da çatma gibi diğer hadiselerden kaynaklanan birçok ihtilafların çözümü için, ilgili sözleşmelerde karşılıklı olarak anlaşıldığı şekilde Londra Tahkimi 'ne başvurulmaktadır

Nitekim İngiliz hukuku ihtilaflı tarafları uzun süren mahkeme işlemlerinden ziyade alternatif sistemlere başvurma konusunda güçlü bir şekilde motive etmektedir. Bu bağlamda çeşitli mekanizmalar olmasına rağmen, en yaygın ADR yöntemleri müzakere, arabuluculuk ve tahkim olarak özetlenebilir. İngiliz 1996 Tahkim Kanunu'nun lafzına göre, bu süreç “Gereksiz bir gecikme veya masraf olmaksızın, tarafsız bir tahkim heyeti tarafından adil bir karar alınmasını” amaçlamaktadır. Taraflar tahkim mekanizması yoluyla bir uzlaşmaya varmayı seçtikleri durumda, belirli prosedürlere karar vermek için geçici (Ad hoc) bir anlaşmayı yahut Uluslararası Ticaret Odası (ICC) Uluslararası Tahkim



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Mahkemesi veya Londra Denizcilik Tahkim Derneği (LMAA) gibi mevcut tahkim organizasyonlarının standart kurallarının uygulanmasını tercih edebilirler. Tahkim, ihtilaflı taraflar için hızlı ve bağlayıcı bir yol olsa da, bu yöntemin en önemli olumsuz tarafı, ilgili tarafların tahkime başvurmadan önce iki kez düşünmelerine neden olan maliyetidir. Tahkim kararının icrası mahkemede bazı ilave işlemler de gerektiğinden, bu kararlar taraflar için bir mahkeme kararına kıyasla nispeten karmaşıktır.

Adalet Bakanlığı'nın istatistiki verilerine göre, deniz ticareti alanındaki uyuşmazlıkları çözen ticaret mahkemelerinden kesin karar alınması yaklaşık 4 seneyi bulmakta olup, bu nedenle mevcut problemlerin çözülmesinde alternatif yollara gidilmesi pratik olacaktır. Aslen, 14.06.2007 tarihinde yürürlüğe giren Sigortacılık Kanunu'nun 30.maddesi ile Sigorta Tahkim Merkezi kurulmuştur. Bu kurum sigorta bağlantılı uyuşmazlıkların çözümünde ciddi anlamda hızlı ve başarılı olmuşsa da, deniz uyuşmazlıklarının fazlaca teknik bilgi gerektirmesinden dolayı, bu alanda eksik kalmıştır. İlave olarak, bu yola başvurulması için uyuşmazlık taraflarından birinin "sigortacı" olması gerektiğinden, başvuran taraflar sınırlı kalmaktadır.

Ek olarak İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) ve İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi ("İTOTAM") de diğer iki tahkim kurumudur ancak bunlar da özel olarak denizcilik alanında çalışmamakta olup, yine İTOTAM'a başvuru için taraflardan birinin İstanbul Ticaret Odası üyesi olması gerektiğinden limitleyici bir sistem öngörmektedir.

ISTAC verilerine göre, deniz uyuşmazlıkları bu kurumda çözümü için başvuru alanlarının yüzde 7'sini ihtiva etmektedir. Bu merkez, hızlı çözüm için kurallar öngörmekteyse de ve bu durum denizcilik ruhuna uygun ve zaman kazandırıcı olsa da, beklenen sıklıkta

kullanılmamaktadır. Aslen, mevcut sistemde denizcilikle bağlantılı uyuşmazlıklarda mahkeme bilirkişilerinin görüş ve yorumları hâkimler tarafından çoğunlukla takip edilmektedir. Hal böyle iken, bizlere göre Türkiye'de spesifik olarak bir deniz uyuşmazlıkları tahkim merkezinin kurulması ve hakemlerin alanında uzman kişilerden oluşturulması gerektiği kanısındayız.

Arabuluculuk sürecine baktığımızda, bu ADR yöntemi daha hızlı, kullanışlı ve pratik görünmektedir, ancak arabulucu davanın esasına derinlemesine girmediğinden, bu çözüm yöntemi istenenden "çok daha esnek" olabilmektedir. Başka bir deyişle, aşırı esnek ve ihtirazı kayıtlarla dolu arabuluculuk doğası, uygulanacak kesin bir karar olmadığından bazı kapıları muğlak bırakabilir. Türkiye'de, Medeni Hukuk Anlaşmazlıklarında Tahkim Kanunu ("Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu") 2012 Haziran ayında kabul edilmiş ve Aralık 2018 itibarıyla Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) yapılan revizyonla ticari davalarda zorunlu arabuluculuk dava şartı yürürlüğe girmiştir. Yeni durumda, tarafların dava öncesi arabuluculuğa başvurmaması davanın usulden reddini gerektirmektedir. Keza bu zorunluluk, iş hukuku alanında 12.10.2017 tarihli "İş Mahkemesi Kanunu" düzenlemesi nedeniyle bir süredir mevcut idi. Mahkemelerin ağır iş yükünün yanı sıra, uyuşmazlık çözümü için harcanan zaman ve para dikkate alındığında, bu gelişmeler tüm ilgili taraflar için oldukça lehedir.

Özetle, uzun süren hukuki prosedürlere hızlı ve tarafsız bir muadil sağlayan alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemleri hem ulusal, hem de uluslararası ticari yaşamda "En kötü şartlarda yapılan anlaşma dahi, anlaşmazlıktan iyidir" mantığıyla, gün geçtikçe artarak kullanılmaktadır.





2020

Ambar Kapaklarından Kaynaklanan Yük Islaklıkları

Deniz sigortacılığında kuru yük ve dökme yük gemilerinde en sıklıkla karşılaştığımız hasar kalemlerinden biri hiç kuskusuz yük ıslaklıkları konusudur. Toplam P&I hasarlarının 3'te 1'ine denk gelen yüke yönelik hasarlar içerisinde ilk sırada yük eksikliği/yük kalitesiyle ilgili kalemler bulunur, hemen ardından ise yük ıslaklıkları gelir, ancak hasarların maddi karşılıkları söz konusu olduğunda en yüksek meblağlı hasarlar büyük farkla yük ıslaklıkları hasarları olmaktadır. Ve hiç şüphesiz bu hasarların en büyük sebebi ambar kapaklarının sızdırmazlık konusundaki deformasyonlarıdır.



Aslında konuyla ilgili armatör/işletme ve hatta personel bazında yaşanan temel düşünce farklılığı, geminin herhangi bir klas kurumu ya da yerel otorite tarafından "Denize Elverişli" kabul edilmesiyle geminin "Yüke Elverişli" olması arasındaki ayrımın farklı algılanmasıdır. Otorite tarafından sertifikalandırılan ve Load Line Sertifikasına sahip bir geminin aslında "ticarete uygun olduğunun" düşünülmesi karşılaşılan en büyük yanlışlardan biri olmaktadır.

Çünkü yüke elverişlilik denizcilik içerisindeki farklı otoritelerin hemen tamamının regülasyonlar ve uygulamalar anlamında en uzak kaldığı konu başlığıdır, ister istemez burada sigorta şirketleri konuyla ilgili en detaylı uygulamaları gerçekleştiren taraf olmak zorunda kalmaktadır.

Buradaki en önemli referans da doğal olarak ambar kapaklarının sızdırmazlık anlamında yeterli olup olmadığıdır. Bunlar için temel anlamda talep ettiğimiz ve tercih edilen test ultrasonik sızdırmazlık testleridir. Çünkü bilinen diğer tüm metotların gösterdiği veriler farklı sonuçları gösterir, örneğin tebeşir testi kapakların daha çok tamir ya da tersane periyodu sonrasındaki hizalanmalarını görebilmek için yapılır. Su basınç testi daha çok kapak lastiklerinin lastik kanallarla ya da



Kapt. Değer PAMUK

Teknik Müdür

+90 216 545 0300 (D.230)

+90 533 795 54 02

deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sorveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

mezernalarla kontağını görmek maksatlıdır ama nihayetinde ultrasonik testi sızdırmazlıktan daha ileri seviyede yeterli kompresyonu ve baskıyı görmek için yapılan testlerdir, hiç kuskusuz en güvenilir olanıdır da diyebiliriz. Unutulmamalıdır ki uluslararası konvansiyonlar, kuruluşlar, klas otoriteleri bir geminin ambar kapaklarının “su geçirmez” değil “hava geçirmez” olmasını talep eder.

Ancak bu testler sigortalı her gemiye uygulanamaz, maalesef zaman ve lojistik anlamda bu mümkün değildir. Bu sebeple birkaç yılda bir sadece bir kez ve Kondisyon Surveyi sırasında uygulanan testin sonucunun geminin ticaretine devam ettiği diğer zamanlarda uygulandığında muhtemelen aynı olamayacağı da bir gerçektir. Bu sebeple kısa da olsa ambar kapaklarından kaynaklanan yük ıslaklıklarıyla ilgili tavsiye/bilgi paylaşımı olarak bazı hususları sizlerle paylaşmak istiyoruz.

Gemi ambarları bilindiği şekliyle ambar kapaklarıyla kapatılsa dahi, istisnai olarak üstüne branda serilen kapak tipleri de mevcuttur, burada yükü esas koruyan madde olan brandalarla ilgili çeşitli önlemler alınabilir. Örneğin bunların en bilinenleri kapak üstünde en az iki kat branda kullanılması, bunlardan daha yeni ve sağlam olanının mutlak surette altta yer alması, tercihan bir set hiç kullanılmamış brandanın gemide tutulması ve son kat branda üzerine bir ilave tel serilmesi gerekliliği olarak sayılabilir.

Bilinen tip kapaklardaki en önemli ıslaklık sebep noktaları ise istatistiksel olarak kapak lastikleridir. Bu lastiklerin içinde buldukları kanallardan daha büyük ya da küçük olmaları, aşırı baskı sebebiyle işlevsiz kalmaları, panellerdeki yapısal düzensizlikler sebebiyle mezerna üzerindeki kanallara düzensiz oturması, parça halinde kopmuş veya aralıklı halde olması, özellikle köşe noktalarda orijinaline uygun olmayan ve 1 metreden küçük kesilmiş son parça ilaveleriyle sonlanması klasik problemlerdir.

Bu problemlere karşı kalıcı tamir çözümlerinin anlık olarak olmadığı durumlarda genelde “get lastiği” tabir edilen ince lastik ilaveleri en bilinen yoldur. Bunların ancak kısa süreli ve geçici çözümler olduğu unutulmamalıdır, buna rağmen bir uygulama yapılacaksa 5-10 mm aralığından fazla olmayan ilav lastiklerin mutlak surette mevcut lastikle lastik kanalları arasına konması tavsiye edilen bir durumdur.

Kapak lastiklerinin yenilenmesi için mutlaka ciddi deformasyonların görülmesi beklenmemelidir, özellikle yapısal olarak lastik kalınlığının maksimum yüzde 25'ine kadar olması tercih edilir, ancak baskıya maruz kalmış ve yüzde 50 oranında çökmüş bir lastik mutlaka yenilenmelidir, unutulmamalıdır ki aşırı kompresyon sonucunda oturmuş bir kapak hareket edemeyecek konuma gelebilir. Tıpkı ambar kapak lastikleri gibi yük ıslaklık risklerinin özellikle güverte üzerindeki ambar menhol girişlerinde olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır, bu lastiklerde maksimum 5 mm'lik baskı kayıpları değişim için yeterli limitlerdir.

Bazı gemi armatörlerinin ambar kapaklarında köpük uygulaması yaptığı herkesçe bilinen bir durumdur. Bu uygulamalar kapaklar üzerinde uygulandığında “koruyucu ilave önlem” olarak kabul edilebilir ancak asla kalıcı çözüm olarak düşünülmemelidir. Unutulmamalıdır ki yüksek denizler ve kuvvetli rüzgârda bu köpükler kifayetsiz kalabilir, kopabilir, bunun yanında özellikle kış mezerna köşelerinde bulunan dreyn kanallarını tıkayabilir.

Ambar kapak mekanizması kaynaklı ıslaklık problemlerinden bir diğeri de kapakların üzerine oturduğu mezernalardan kaynaklı yapısal problemlerdir. Özellikle köşe noktalarından başlayan sac incelmeleri ve delikler ilerleyerek çatlaklar haline dönüşebilir, sadece kapak bakım tutumuna odaklanan personelin bu bölgeleri gözden kaçırdığı durumlarla sıkça karşılaşılmaktadır.



Ambar kapak sızdırmazlığına yönelik donanımlardan biri de dreyn valfleridir. Bu kanalların içlerindeki toprakların bulunmaması veya yangın hortumu tarzı uzatmaların kısa tutulması bu bölgeden ıslaklık riskini arttırabilir. Bunun yanında özellikle yangın tapalarının bulunmaması da olası bir ambar içi yangınında oksijen kontağının devamına sebep olup mevcut yük/yangın riskini arttırabilir, bunun yanında yükleme sonrası yapılan yük ilaçlamalarını kifayetsiz kılabilir.

Sabit donanımlar dışında bulunan hareketli ambar kapak ekipmanlarından bazıları da baskı sigilleri ve emniyet pimleri gibi sabitleme mekanizmalarıdır. Bunların mümkün mertebe orijinallerinin ve aynı ölçüde olanlarının kullanılması önem taşır, bu durum kapağın eşit derecede baskılanmasını ve mezerna üzerine eşit oturmasını sağlar, özellikle yan baskıların lastik contalarının eşit sayıda olması da önemli konulardan biridir. Üst baskı sigillerinin muz formatına gelmesi, içinde bulunduğu yuvalarda sıkışmış durumda ya da tamamen boşta kalması ve komşu kapakların üst taban saclarına yapısal zararlar vermeyecek durumda olması önem taşır.

Unutulmamalıdır ki ambar kapakları operasyonel olarak sıkça kullanılmaları sebebiyle gemiden daha hızlı yaslanan mekanizmalardır. Bu sebeple gemiler herhangi bir klas kuruluşunun kontrolü altında veya bir ISM sistemi içerisinde olsun ya da olmasın, tüm gemi sahiplerinin bir ambar kapak bakım tutum programını hayata geçirmeleri gerektiğine inanmaktayız.

Deniz Kirliliğinin Engellenmesi için Gemiler Tarafından Alınabilecek Önlemler

Dünya denizlerindeki kirliliğin % 80'i her ne kadar kıyı tesisleri kaynaklı olsa da, gemi kaynaklı kirlilik oranı %20' dir. Gemi kaynaklı deniz kirliliği, sadece Türkiye için değil, uluslararası bir sorun oluşturmaktadır. Bu doğrultuda imzalanan uluslararası sözleşmeler mevcuttur ve çoğuna Türkiye taraftır.



Bu sözleşmeleri iki ana başlık altında toplayabiliriz.

a. Uluslararası Sözleşme olarak IMO sözleşmeleri; Marpol 73/78, OPRC 90, CLC92, FUND 92

b. Bölgesel Sözleşmeler; Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi), Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Basel Sözleşmesi), Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması (Barcelona Sözleşmesi)

Gemi kaynaklı illegal deşarjların kontrol edilmesi maksadıyla: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarına 06/06/2011 tarihli ve 2011/9 sayılı Genelge ile yetki devri yapılmıştır. Bu Genelge, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin tespiti için, Bakanlıkça yetki verilmiş kurum ve kuruluşları, bu kurum ve kuruluşların yetki alanlarını, yetki konularını, Türkiye'nin yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi, tespit edilen ihlallere uygulayacakları idari yaptırımları, ihlalin tespiti için sürekli olarak havadan, karadan ve denizden kontrol ve izlemenin yapılma usullerini, yetki devri çerçevesinde yapılan işlemler hakkında Bakanlıkça bilgilendirme yöntemini kapsamaktadır.

Mevzuat gereği; Liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri, 150 GRT ve üstündeki petrol tankerleri, 400 GRT ve daha büyük gemiler ve 15 veya daha fazla personel taşıyan her gemi atık bildirimini yapmakla yükümlüdürler.



Kaptan Kaan Özerk

Grup Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.233)

+90 533 643 98 35

kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Gemi Atık Takip Sistemi (GATS) üzerinden yapılması gereken atık bildirimleri; geminin donatısı, işleticisi veya yetkilendirilmiş acentesi tarafından; gemilerin limana varışlarından en az 24 saat önce, 24 saatten az sürecek olan yakın seferlerde gemiler kalkış limanından ayrılır ayrılmaz ilgili atık alım yükümlüsüne ve Liman Başkanlığına yapılır.

Gemilerde biriken atıkların ve bunlardan doğabilecek olası deniz kirliliğinin boyutları; geminin yaşı, geminin ve makinesinin tipi, yakıt tüketimi, taşıdığı insan sayısı, taşıdığı yüke ve seyir /liman kalış süresine göre doğru orantılı olarak artış gösterir.

Gemi kaynaklı deniz kirliliklerini sigorta boyutunda incelediğimizde; hasar ihbarı yapılan cezaların çoğunun;

- * Sintine, balast, ambar veya tank yıkama sularının denize basılması,
- * Çöp ve katı atıkların denize atılması,
- * Güvertenin yıkanması veya yağmur veya taşan balast sularının taşıntı tavalarında biriken yağ/yakıt ve atıklar ile yıkamada kullanılan deterjanlı suyun denize gitmesi,
- * Gemi bordasında denizi kirletecek ölçüde raspa ve boya işlerinin yapılması,
- * Yük atıklarının denize dökülmesi,
- * Yakıt transferi ya da yük olarak yükleme-tahliyesi esnasında kazara ya da insan hatası nedeniyle taşma, sızma ya da devre patlaması sonucu yakıtın denize taşması,
- * Makine soğutma suyu devresine yağ/yakıt karışarak soğutma suyu ile denize akması,
- * Stern tube ve dümen rodundan yağ sızması,
- * Güvertedeki hidrolik hortum veya devrelerin patlayarak, akan yağın açık frengilerden denize gitmesi,
- * Kapalı özel denizlerde 15 ppm in üstündeki sintine suyunun denize tahliyesi,

- * Yaşam mahalli atık sularının insinatörde arıtmaksızın direkt denize verilmesi,
- * Çatma/çatışma nedeni ile yakıt tanklarının hasarlanarak denize yakıt kaçağı,

kaynaklı olduğu görülmektedir.

Bu sebeplerden kaynaklı hem operasyonel kusurların azaltılması, hem de sertifikasyonların tamamlanması hayati önem taşımaktadır. En basit örneği ile Oil ve/veya Garbage Record Book'lardaki kayıt ile gemide mevcut yağ ve çöp miktarının uyumlu olmaması (Gerçeğe aykırı beyanlar) ve/veya yükün uygun olmayan bir şekilde imha edilmesi kirlilik cezalarına tabidir.

Peki, sonu geminin seferden men edilmesine kadar varan ciddi yaptırımlar ve yüksek para cezaları ile karşılaşmamak için alınabilecek önlemler nelerdir?

- * Yağ separatörünün(OWS) , alarm ve otomatik durdurma sisteminin sorunsuz çalışması, bypass edilmemesi,
- * Yağ Kayıt Defterinin (Oil Record Book) gerçeğe uygun tutulması,
- * Çöp Kayıt Defterinin (Garbage Record Book) gerçeğe uygun tutulması, Çöp Yönetmeliğine uygun çöp ayrımı ve toplanması, karaya verilen çöpler için mutlak makbuz alınması,
- * Yük atıklarının doğru imhası ve doğru belgelenmesi,
- * Yakıt Kirliliğini Acil Önleme Plan'ının (SOPEP) mutlaka güncel olması,
- * Gemideki tüm yakıt kirliliği ile ilgili sertifikaların eksiksiz ve geçerli sürenin olması, (Oil Pollution Prevention, Sewage Pollution Prevention, Dangerous Goods, Air Pollution, Engine Air Pollution Prevention, Anti-fouling, OWS, 15 ppm alarm, Oil discharge monitoring and control system, Oil/water interface detector, Sewage treatment or comminuting system, Incinerator, Exhaust gas treatment system Sox ve Nox, Ballast water treatment system gibi)



- * Yağ/yakıt filtreleme ekipmanları, 15 ppm alarm sistemi ve standart sahil bağlantısının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Tankerlere özel; yağ/yakıt/su dedektörlerinin, tank/ambar yıkama sistemlerinin, ODME ve yük/balast tahliye sistemlerinin, yük ısıtma sistemlerinin, havalandırmaların çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Atık su arıtma sistemi, bekleme tanklarının, bunlara ait devre ve ekipmanın, tahliye bağlantılarının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Incineratör mevcut ise çalışır ve iyi kondisyonda olması, kayıtlarının doğru tutulması,
- * Çöplerin doğru seperasyonu ve depolanması, uygun tüm işaret ve etiketlerin tam ve eksiksiz olması,
- * Ballast Water Management Plan ve Balast Kayıt Defterinin güncel ve eksiksiz doldurulması,
- * Güvertedeki tüm frengilerin kapalı olması,
- * Tüm hava firarlarının ve yakıt taşıntı tavalarının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Oil Spill Kit'deki mevcut malzemenin kurallara uygun sayıda ve iyi kondisyonda olması,
- * Bayrak Devleti kurallarına uygun Kirlilik talimlerinin yapılması sayılabilir.

Bilindiği üzere, gemilerimiz uğradığı yerli ve yabancı limanlarda farklı denetimlere tabidirler. Bu denetimlerin şeklinin ve sıklığının uğrak yapılan limana göre değiştiği düşünüldüğünde, riskleri minimize etmek ve ticaretin sorunsuz devamını sağlayarak, bir tacir olarak başarıyla bu denetimlerden geçmenin yalnızca gemi maliki/işletmecisi bazında değil, ülkesel düzeyde bir kazanımı olduğu aşikârdır.

Türk gemilerinin ve filolarının standartlarının arttırılması, yerli ve yabancı limanlarda karşılaştıkları kontrolleri başarıyla tamamlıyor olması, bizler için milli bir gurur olacaktır.

Not:

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Resmi Gazete 'de yayınlanan; 2872 sayılı çevre kanunu uyarınca verilecek idari para cezalarına ilişkin tebliğe aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz.

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191231-17.htm>



Gemi Kiracılarının Sorumluluk Sigortası

Gemi Kiracılarının Sorumluluk sigortası, gemi kiracılarının bir kira kontratı kapsamındaki akdi ve yasal yükümlülüklerini teminat altına almaktadır.

Genellikle kiralanan gemiye, yüke ve üçüncü şahısların mallarına verilen hasar, vefat ve kişisel yaralanma, kirlilik, enkazın kaldırılması, para cezaları ve hukuki masraflar, müşterek avarya, alıkoyma ve gecikme, savaş ve terörizm açısından teminat sağlanmaktadır. Kiralayanın talebi üzerine ek riskler de teminat kapsamına alınabilir.



P&I Sigortasının aksine, Gemi Kiracılarının Sorumluluk Sigortası zorunlu değildir, ancak tıpkı gemi sahiplerine yönelik H&M sigortasında olduğu gibi, Kiracıların böyle bir teminat almaları şiddetle tavsiye edilir.

Özellikle küçük gemi kiralayıcıları, kargo, P&I ve H&M sigortalının varlığı sebebiyle yeterli korumaya sahip olduklarına dair yanlış izlenime sahip olmakta, bu sebeple de maliyetleri düşürmek adına teminat satın almak konusunda isteksiz davranmaktadırlar.

P&I sigortası geminin donatanı içindir ve gemi donatanının sorumluluklarını teminat altına almaktadır. H&M sigortası gemiyi teminat altına alırken Kargo sigortası, kargo ile ilgili talepler için teminat sağlamaktadır. Tüm bu sigortalar yeterli koruma sağlıyor gözükse de, Kiralayanlar için durum böyle değildir.

Söz konusu teminatlarda sigortacının rücu hakkı, Kiracılar açısından Demokles'in kılıcı gibidir. Armatör tarafından ödenen herhangi bir sigorta muafiyeti veya sigortacı tarafından reddedilen hasarlar Kiracı tarafından ödenmek zorunda kalınabilir. Gemi donatanı tarafından sigorta sözleşmesi açısından anlaşmazlık veya ihlale düşülmesi Kiracının karşılaşılabileceği ek risklerdendir.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Bir gemi kiracısı, sözleşme süresi boyunca gemiye verilen hasarlardan sorumlu olabilir. Kiracı çalışanları tarafından gemiye verilen hasarlar veya taşınan yükün, emniyetsiz rıhtım, kusurlu yakıt nedeniyle geminin maruz kalabileceği hasarlar, Kiracının nihai olarak sorumlu tutulabileceği kalemlerden sadece birkaç tanesidir.

Kiracılar ayrıca, eksiklik, teslimat yapılmaması, kiracı çalışanlarının neden olduğu hasar, istifleme ile ilgili talepler nedeniyle Kargo kaybı veya hasarından da sorumlu tutulabilir.

Her ne kadar Donatanın P&I sigortası kapsamında değerlendirilebilse de, kirlilik, Kiracıların karşılaştığı bir başka risktir. Bazı yargı bölgelerinde (özellikle ABD'de), geminin zaman esaslı kiracısı aynı zamanda geminin işletmecisi olarak kabul edilebilir ve yükümlü tutulabilir. Yakıt ikmali sırasındaki kirlilik de benzer şekilde ele alınabilir.

Bir alt kiracı varsa ve karşılıklı kiralama sözleşmesi mevcut ise, alt kiracının iflas etmesi durumunda veya herhangi bir anlaşmazlık durumunda, gemi Kiracısı büyük meblağların söz konusu olabileceği yasal bir takım taleplerle karşılaşabilir.

Kiracıların karşı karşıya olduğu çok çeşitli riskler ve denizciliğin özelliği nedeniyle dahil olunan farklı ülke ve yetki alanları dikkate alındığında, Gemi Kiracılarının Sorumluluk Sigortası Teminatı satın almaları şiddetle tavsiye edilmektedir.

Nihayetinde Demokles'in başının üstünde sallanan kılıç pamuk ipliğine bağlıdır!



Covid-19'un Deniz Sözleşmeleri Üzerindeki Etkisi

Küresel Covid-19'un salgını nedeniyle birçok iş insanı, bu durumun mevcut sözleşmeler üzerindeki hukuki sonuçları ve ticari etkisi konusunda endişe duymaktadır. Karşılaşılabilecek esas soru, "mücbir sebep" ve "imkansızlık" durumlarının tanımlanması ve tatbiki olacaktır. Bu koşullar altında, tanımlama ve yorumlamaların netliği şüphesiz çok önemli olacaktır. İşbu makale, muhtelif charter partilerdeki istisnamaddeleri üzerinden yasal haklarınızı korumanızı sağlamak için sizlere bir fikir vermek amacıyla hazırlanmıştır. Denizcilikle ilgili birçok uyuşmazlığın İngiliz hukukuna göre çözümlendiği ve yorumlanması gerektiği göz önünde bulundurularak Bimco'nun tavsiyelerini temel aldık.



İngiliz Hukuku kapsamındaki mücbir sebep hükümleri açısından, "Mücbir Sebep" in ilgili sözleşmede açıkça tanımlanması şartıyla kabul edilebileceği bilinmektedir. Bu nedenle donatanların, taşıma sözleşmelerini yeniden kontrol etmeleri ve " BIMCO Sefer Charter Partilere Yönelik Enfeksiyon Oluşturan ve Bulaşıcı Hastalık Klozu 2015'i ve "Zaman Sınırlı Charter Partilere Yönelik Enfeksiyon Oluşturan ve Bulaşıcı Hastalık Klozu 2015'i " charter partilere dahil etmeleri şiddetle tavsiye edilmektedir. Aksi takdirde, sözleşmenin ifasını engelleyen öngörülemeyen olaylar olmasına rağmen, sözleşme yükümlülükleri otomatik olarak sona erdirilemeyecektir. Başka bir deyişle, "mücbir sebep" yalnızca zarar gören tarafça ancak buna açıkça izin verilmesi halinde hüküm ifade edecek olup, uygulaması sadece sözleşmede açıkça tanımlanan şekliyle sınırlı olacaktır.

Türk Hukukuna baktığımızda, ancak ifanın imkânsız olduğunun ispatlanabildiği hallerde, sözleşmedeki edim yükümlülüğünden kaçınılabileceğini gözlemliyoruz. Türk kanunlarının herhangi birinde "Mücbir Sebep" tanımı mevcut değildir, bu terim Yargıtay tarafından



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı-Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında işgal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

ortaya koyulan emsal kararlar ve doktrin gibi diğer hukuki kaynaklar temel alınarak tanımlanır ve uygulanır. Türk Borçlar Kanunu, sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça, fesih hükümleri haricinde yükümlülükten otomatik olarak kurtulmaya değil, koşulların yeni duruma uyacak şekilde mahkeme huzurunda revize edilmesine izin vermektedir. Dolayısıyla, bir kez daha, sözleşme sürelerinin revize edilmesinin, bu dönemde karşılaşılabilecek yasal zorlukları önlemenin anahtarı olduğunu vurgulamaktayız.

Son olarak, bu konuyu P&I teminatı kapsamında değerlendirmek gerekirse, pek çok P&I kurallarında karantina ve dezenfeksiyon masrafları dahil olmak üzere gemide bulaşıcı bir hastalığın ortaya çıkmasının doğrudan bir sonucu olarak maruz kalınan masraflar kapsam dahiline alınmaktadır ancak, geminin kiraya verildiği tarihten veya sigortalının veya geminin sigortacının talimatıyla geminin karantinaya alınacağı bilindiği veya sigortacıya göre öngörülebildiği bir limana gitmesi halinde herhangi bir teminat sağlanmayacaktır. Basiretli ve iyi niyetle hareket eden donatanın uygun şartlarda her zaman ilgili risklere karşı teminat altında olacağı iyi bilinmelidir. Bununla birlikte rotanın riskli/karantinaya konu limanlara doğru çevrilmesi halinde, donatanın gerekli tedbirleri almaması ve bildirimlerin zamanında yapılmaması halinde, geçerli herhangi bir kanun veya P&I teminatı koruma sağlamayacaktır.

Emniyetli seferler dileriz!

COVID 19'un Denizcilik Sigortalarına Etkisi

Covid 19'un yarattığı şok dalgaları tüm dünyada bir çok iş sahasında hissedilmektedir. Denizcilik sigortaları da bundan nasibini almaktadır. Salgının denizcilik sigortaları sektöründeki ilk etkileri halihazırda kruvaziyer gemilerinde hissedilmiş, bu gemilerden bir çoğu mürettebat ve yolcu enfeksiyonları ile mücadele eder durumda kalmıştır.



Covid 19'un öncelikle üçüncü şahıslar arasındaki sözleşmesel ve yasal sorumlulukları etkilemesi beklenmektedir, ve hastalığın doğrudan malvarlığına gelecek zararlar yerine sorumluluk hasarlarından kaynaklı tazminat taleplerini meydana getirmesi olasıdır. Kargo sigortalarının operasyonel gecikmelerden dolayı bozulan mallar sebebiyle doğrudan tazmine mücadele eden mal varlığı sigortaları arasında en çok etkilenen sigortalardan birisi olması beklenmekle beraber, bu tür hasarların da gemilerin P&I sigortalarına rücu etmeleri beklenmektedir.

Mürettebat, yolcu ve yük sorumluluklarının deniz sorumluluk sigortaları arasında en çok etkilenen alanlar olması beklenmekle beraber, virus nedeniyle yük ve gövde menfaatleri tarafından, seferin güvenliği için yapılan fedakarlıkların Müşterek Avarya taleplerine yol açması da olasıdır. Bu durumda bir fiziksel zarar veya kayıp olmamasına rağmen, Tekne ve Makine Sigortalarında da bir etki olması beklenebilir.

Taşınan yükün ilave forwarding masrafları ile karşılaştığı hallerde (mesela, orijinal tahliye limanının hasatlık nedeniyle kapanması, ve tahliyenin daha yüksek maliyetle başka bir fasilitede yapılması gibi) yine P&I sigortacılarının devreye girmesi gerekebilir. Yine de, bu tür masraflar nihayetinde yük sigortaları kapsamında kalacaktır.

Kar / kira / navlun kaybı gibi poliçelere değinecek olursak, bu poliçeler geleneksel olarak geminin başına gelebilecek fiziksel zararlardan sonra ortaya çıkabilecek kayıpları tazmin edecek şekilde dizayn edilmişlerdir. Bununla birlikte deniz ticaretinde virüsten kaynaklı gelir kayıplarına sahip olması halinde bu tür poliçelerin de tazminat ödemesine konu olması beklenebilir.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Pandemi Sürecinde Unutulanlar, Gemilerde Mahsur Kalan Denizcilerimiz!

Deniz taşımacılığının ne kadar önemli olduğu bu pandemi dönemi boyunca ortaya çıkmış durumda. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı, çalışma yaşamındaki iki milyon denizci sayesinde, deniz taşımacılığı yoluyla yürütülüyor.

Normal zamanlarda bir aylık bir periyotta yaklaşık 100.000 denizci gemiden ayrılır ve yerlerine yeni gemi adamları gelir. Ancak COVID-19 ile ilgili liman ve dünyadaki seyahat kısıtlamaları nedeniyle bu mürettebat değişiklikleri askıya alındı. Biz sevdiğimizle evlerimizde güvendedyken, gemilerde süresi dolmuş iş sözleşmeleri nedeniyle evlerine gitmek için bekleyen yaklaşık 150.000 denizci var.



Birçok denizci haftalardır ve aylardır ailelerini göremedi. Evlerine gitmek istiyorlar ancak çalışmaya devam etmek zorundalar. Aileleri için çaresiz ve ne yazık ki yararsız hissediyorlar çünkü aralarındaki mesafe her zamankinden daha keskin hissediliyor. Denizcilerin Mutluluk Endeksi raporunun özel COVID-19 sayısına göre, denizcilerin toplam mutluluk seviyesi 2020'nin ilk çeyreğinde 2019'un 4. çeyreğinden bu yana 6,39'dan sağlık ve refahla ilgili endişelerle 6,30'a düştü. Gemide mutluluğu etkileyen birçok faktör olmasına rağmen, bu öngörülemeyen günlerin ana nedenleri izin kısıtlamaları, sosyal mesafeyi korumak için diğer denizcilerle sınırlı sosyal aktivite ve temas ve sevdiğilerine ulaşamamak.

COVID-19 hareket kısıtlamaları denizcilerin gemilerde uzun süre kalmaları nedeniyle gemideki yaşam yerlerinin temizliği ve dezenfeksiyonu gibi yükledikleri ilave iş yükleriyle karşı karşıya kalmalarına neden oluyor.

Normal zamanlarda bile, gemide sosyal etkileşim için genellikle çok az fırsat varken bu zorlu günlerde denizcilerin eğlenecek veya birlikte vakit geçirecekleri bir şeyleri yok. Sadece çalışıyorlar, yemek yiyorlar ve sonra kamaralarında dinleniyorlar. Herkesin kendi kişisel iletişim cihazlarıyla aileleriyle sohbet ediyorlar ya da kabinlerinde film izliyorlar. Kendilerini mutsuz ve yalnız hissediyorlar. Karaya çıkıp rahatlayacakları, zihinlerini dağıtacakları ortamların olmaması ruhsal durumlarını olumsuz etkiliyor.

Yapılan araştırmalarda, düzensiz ve uzun çalışma saatlerinin fiziksel, duygusal ve zihinsel yorgunluk üzerinde olumsuz etkileri olduğu açıkça belirtilmiştir. Gemi işletmecileri çalışma saatlerinde esneklik uygulamalı ve denizcilerin ruh sağlığını ve refahını dikkate almalıdır. Artan iş yükü, uzatılmış kontratlar ve izolasyonu sağlamak için artan stres, denizcilerin stresli, endişeli ve ev hasretiyle kötü hissetmelerine neden olur. Olumsuz ruh hali geminin güvenliği ve iş kalitesi için risk haline gelir.



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik'te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik'te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye'de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Sigortalılarımıza tavsiyelerimiz ;

- ✳ Covid 19 salgınının doğası göz önüne alınarak denizciler arasındaki farkındalığın artırılması, böylece risklerin, virüsün nasıl yayılabileceğinin ve alınacak önlemlerin farkında olmaları çok önemlidir.
- ✳ IMO, mürettebat değişikliklerinin önündeki engelleri kaldırmak için tasarlanmış yeni protokolleri onayladı. Sigortalılarımızın IMO'nun 07/05/2020 tarihli Brifingini incelemelerini tavsiye ederiz.
- ✳ ICS' de gemi operatörleri için bir rehber doküman yayınladı, Covid 19 salgını için doğru koruma önlemlerini ve gemide bir vaka meydana geldiğinde nasıl hareket edileceğini açıklıyor. ICS ayrıca bilgi amaçlı olarak gemilere yerleştirilebilecek posterler de yayınladı. Gemi işletmecileri, mürettebatı hastalıklarla nasıl başa çıkacakları veya gemide şüpheli bir durum sonda bilgilendirmeli.
- ✳ IMO, ICS ve ITF' in yayınladığı kılavuzların gemide uygulanması.
- ✳ Gemide hazır bulunan Covid 19 acil durum planının hazırlanması
- ✳ Salgın önleme ve kontrolü hakkında gemide zamanında eğitimlerin yapılması
- ✳ Denizcilerin aileleriyle kesintisiz haberleşebilmesi için iletişim kanallarının kolaylıkla kullanılabilir olmasının sağlanması
- ✳ Gemilerde artan internet bant genişliğinin ayarlanması ve telefon kartları / krediler sağlanması
- ✳ Yemek ve kumanya standardının mümkün olduğunca yükseltilmesi
- ✳ Denizcilerin gelişmelerden sürekli haberdar olabilmesi ve endişelerinin azaltılması için her zaman açık iletişimin sağlanması
- ✳ Gemide gerektiği durumda yeterli ve kullanılabilir ilaç tedarikinin sağlanması
- ✳ Gıda ve kişisel koruma için gerekli olan koruyucu ekipman (KKD) ve dezenfektan gibi malzemelerin gemide yeterli miktarda bulunmasının sağlanması
- ✳ Geminin şüpheli bir COVID-19 vakasına cevap verme kapasitesini kontrol etmek için COVID-19 acil durum tatbikatı yapılması
- ✳ Gemi adamı değişim planının oluşturulması

- ✳ Salgın bulaşma riskini en aza indirmek için gemide detaylı bir risk değerlendirmesi yapılması
- ✳ Denizcilerin ateşinin günde iki kez (sabah ve akşam) almak üzere ölçülmesi için gemide bir kişinin görevlendirilmesi. Ölçüm sonuçları kaydedilmeli ve arşivlenmelidir.

Mevcut durum, denizcileri mutlu ve refah içinde tutma konusunda ciddi zorluklar olduğunu göstermiştir. Denizciler bu salgın sırasında yalnız değiller ve kendileri ve aileleri için birçok yardım hattı oluşturulmuş durumda.

Sigortalılarımızın yukarıdaki tavsiyelerimizi gözden geçirip değerlendirmelerini öneriyoruz. Bu fırtınalı günlerde sakin ve güçlü kalmak çok önemli, Türk P&I olarak denizdeki gizli kahramanlarımız olan denizcilerimize teşekkür ediyor ve sabırlarını takdir ediyoruz.



Çevre Kanunu ve Limanlar Yönetmeliği ışığında güncel çevre cezası uygulamaları

Son yıllarda Türk liman otoritelerinin çevre cezalarını sert bir şekilde uyguladığını açıkça gözlemleyebiliyoruz. Gemiden denize bırakılan yahut atılan her hangi bir madde dolayısıyla oluşan sorumlulukların, herhangi bir P&I teminatı kapsamındaki en başlıca ve en maliyetli rizikolarından biri olduğu düşünüldüğünde, bu gelişmeleri bizler de yakından takip etmekteyiz.

2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında gemilerin petrol ürünleri, kirli balast suyu, çöp yahut atıkları denize boşaltmak suretiyle deniz kirliliği oluşturmaları halinde kirlilik cezasına çarptıracakları hüküm altına alınmıştır.



Kayda değer bir gelişme ise, bu cezaların Ocak 2020 itibarıyla geçtiğimiz yıldan %22.58 arttırılmış olarak uygulandığıdır. 1 Ocak 2020'den itibaren bir sene boyunca tatbik edileceği hüküm altına alınan çevre cezaları tarifesiz Resmi Gazete' de ve denizcilik sektörünün muhtelif paydaşlarının sirküle ettiği yayınlar içerisinde rahatlıkla bulunabilir. Kısaca belirtmek gerekirse, tarife kirliliğe sebebiyet veren su aracının grostonu ve kirliliğe sebebiyet veren materyale göre ayırım yapmakta, petrol ve petrol ürünlerinin, kirli balastın tankerden deşarj edilmesi, çöp ve atıkların, petrol ve petrol ürünlerinin gemi yahut başkaca su aracından boşaltılması şeklinde değerlendirme yaparak cezaların tatbiki sağlamaktadır. Konu düzenlemede, kirliliğe konu maddenin tehlikeli atık olması ve/veya bir tüzel kişilik olması ve/veya cezaya konu eylemi mükerrer olarak yapması halinde cezanın ağırlaştığını gözlemliyoruz.

Tecrübelerimize göre, liman otoriteleri garanti mektupları yerine nakden yapılan ödemeleri tercih etmektedir. Ceza tutarı, cezanın muhataba tebliğinden itibaren 30 gün içerisinde ödendiğinde ¼ indirimli olarak kabul edilmektedir. Önemle not edilmesi gerekir ki, her ne kadar ilgili cezaya karşı 30 günlük süresi içerisinde İdare Mahkemesi'nde itiraz edilmiş olsa dahi, otoriteler Uygun bir teminat konulmaması yahut ceza tutarının ödenmemesi halinde gemiyi tutuklamaktan imtina etmeyeceklerdir. Bu nedenle Türk karasularına uğrayan gemiler için kirlilik cezası oldukça önemli bir risk oluşturmaktadır. Buna karşın Çevre Kanunu'nda geminin sebep olduğu kirliliği kendi imkânlarıyla ortadan kaldırdığının tespiti halinde cezanın yalnızca 1/3 oranında uygulanacağına dair açık bir düzenleme mevcuttur, ancak otoriteler bu düzenlemeyi uygulamamaktadır. Türk P&I olarak sigortalılarımız adına hükmün uygulanması için otoritelerde farkındalık uyandırabilmek adına girişimlerde bulunmuş olsak da, bu durumun yerleşik bir uygulama haline gelmediğini gözlemledik.

Yukarıda bahsolunan kirlilik cezalarına ek olarak mevcut Limanlar Yönetmeliği'nde yapılan değişiklik ile liman başkanlara, kendi ihtiyarlarında olmak üzere, ilgili yönetmelikte detayları belirtilen hal ve şartlar oluştuğu takdirde 5,000,000 Türk Lirası'na kadar para cezası kesme yetkisi verilmiş olduğunun da altını çizmek gerekmektedir. Diğer bir taraftan ise, kirlilik hadiselerinin idari boyutuna ilave olarak, cezai boyutu yani kirlilik nedeniyle kaptan aleyhine kamu davasının başlatılabileceği durumlar da nazara alınmalıdır.

Türk Pandi * Temmuz 2020



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Departmanı - Yönetmen

+90 216 545 0300 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Gözlemlerimize göre, kirlilik dolayısıyla ortaya çıkan bir idari yaptırım kararına karşı itiraz edildiğinde başarı şansı pek yüksek olmamaktadır, bu durum ise bize hasar önleyici tedbirlerin (Örneğin balast boşaltma operasyondan kaçınılması, deşarj valflerinin kapalı olduğundan emin olunması gibi) ne denli hayati önem taşıdığını anlatmakta. Türk P&I olarak sigortalılarımıza her zaman önleyici tedbirler konusunda elimizden geldiğince tavsiyelerde bulunmaya hazırız. Hasar tarafında ise haksız bir şekilde cezaya yaptırma konu olmanız halinde, bunu tevsik eder resim, kayıt, beyan ve video gibi sağlam delillerin her zaman kurtarıcı olacağını belirtmek isteriz.

Tertemiz sularda, güvenli seyirler dileriz!

Dökme yüklerin gemilerde doğurabileceği ortak tehlikeler.

Deniz Taşımacılığı, uluslararası ticarete önemli bir rol üstlenmektedir, büyük hacimli yükleri ve nihai ürünleri taşımak için en elverişli, çoğu zaman da tek yöntemdir. Dünya ticaretinin %85' inin Denizyolu ile yapıldığı ve mevcut kriz dönemimde de bu oranın %90'lara tırmandığı düşünülür ise bunun önemi daha da net anlaşılacaktır. Deniz Taşımacılığının önemli bir bölümünü de dökme yükler oluşturmaktadır. Katı dökme yükler geniş bir ürün yelpazesini kapsamaktadır. En sık kullanılan kuru dökme yüklerin bazıları kömür, çimento, tahıl, kükürt, gübreler, demir cevheri ve şekerlerdir. Bu ürünler genellikle ayrı olarak paketlenmez, gemi ambarlarında büyük tonajlarda taşınır.



Birçok kuru dökme yük, gerek yükleme, nakliye , gerekse tahliye esnasında özel dikkat gerektiren önlemler içermesinden ötürü "tehlikeli madde" olarak sınıflandırılmaktadır. Katı dökme yüklerin taşınması potansiyel tehlikelere sahiptir ve bu nedenle hassas ve güvenli elleçleme ve istif gerektirir.

Gemilerde dökme yüklerden kaynaklı en yaygın tehlikeler aşağıdaki ana başlıklar altında belirtilmiştir;

- **Yük Kayması :** Her zaman dökme yük gemilerinde en büyük tehlikelerden biridir. Bu sorun, tahıl yükü taşıyan gemilerde daha fazla rastlanır. Tahıl yükleri genelde hacminin yaklaşık % 2'si kadar çökme gösterir. Bu çökme nedeniyle, gemi ambarları içerisinde serbest yüzey oluşur. Dökme tahıl yükü kayıcı hatta sıvı denebilecek özelliklere sahiptir. Bundan dolayı, gemilerin denizde yapacağı ağır yalpalar sırasında, buldukları ambarların içerisinde daima yer değiştirme eğilimindedirler. Bu eğilim yeterli şartlar oluştuğunda ambar içinde yer değiştirme hareketine dönüşür ve dökme tahıl yükü bir yerden diğer bir yere kaymaya başlar. Tahılın bu yer değiştirmesi önemli boyutlara ulaştığında, gemiyi tehlikeli açılara yatrabileceği gibi alabora olmasına da yol açabilir. Bunun önüne geçebilmek için yükleme esnasında trimming yapılması gerekmektedir.

- **Yüksekten düşme:** Demir cevheri, kuvars ve hurda gibi yükler yüksek yoğunluklu, dolayısı ile ağır yüklerdir. Yükleme esnasında konveyörlerden hızla ve yüksekten ambarlara yüklenen yük güverteye düşerek, güvertedeki insanları yaralayabilir, hatta ölümlerine neden olabilir. Özellikle ilk yükleme esnasında yine yüksekten gelen ağır yükler ambar tabanına zarar vererek, hasara neden olabilir. Yük operasyonu daima sorumlu Zabitler tarafından izlenmeli ve güverte yük operasyon alanında personel bulunmamasına dikkat edilmelidir. Yük operasyonunda yer alan kişiler, baret, güvenlik ayakkabısı ve fosforlu yelekleri içeren koruyucu giysiler giymelidir. Ayrıca ambar tabanına zarar vermemek için ilk yükleme öncesinde yükün düşeceği yere ahşap paletler konularak önlem alınabilir.



Kaptan Kaan Özerk
Grup Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.233)
kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

- **Yükten kaynaklanan toz:** Toz dökme yük gemilerinde en yaygın tehlikelerden biridir. Birçok dökme yük doğası gereği tozudur. Toz partikülleri solunacak kadar küçüktür ve solunması sağlık üzerinde olumsuz etkilere neden olabilir. Yük operasyonu esnasında güvertede bulunan herkes yüksek oranda toza maruz kalabilir. Hapşırma ve gözlerde tahrişe neden olabilir. Mümkünse her zaman yük tozundan kaçınmak gerekir veya koruyucu yüz maskeleri giyilmelidir. Tozlu bir yük yüklenirken veya tahliyesinde güvertede bulunması gereken herkes uygun bir solunum cihazı / maske takmalıdır. Filtreler kirlendiğinde yenilenmelidir. Güverte bulunan işler gemi aksamı da tozdan olumsuz etkilenebilecekleri için uygun şekilde korunmalıdır.

- **Yük Sıvılaşması:** Sıvılaşma katı dökme yüklerin aniden katı bir durumdan neredeyse akışkan bir duruma dönüşmesi olayıdır. Demir cevheri, nikel cevheri ve çeşitli maden konsantreleri gibi birçok yaygın dökme yük, sıvılaşabilecek yüklerle örneklerdir. Sıvılaşma, makine titreşimleri, deniz etkisi ile geminin baş-kıç, sancak-iskele hareketi neticesinde, yükün sıkışması sonucu oluşur. Sıvılaşmanın gelişmesi ile birlikte yükte bir akışa neden olur. Bu, yükün bir yönde kaymasına izin verir, böylece serbest yüzey etkisi yaratır ve GM'yi azaltarak, gemi dengesini negative etkiler. Herhangi bir dökme yük, yüklenmeden önce 2. Kaptan tarafından kapsamlı bir şekilde araştırılıp, incelenmelidir. Yüklenecek yük nem oranının, yolculuk sırasında sıvılaşmayı önlemek için taşınabilir nem sınırını aşmayacağından emin olmalıdır. Gerekirse sefer esnasında düzenli aralıklarla ambarlarda ölçüm yapılmalıdır.

- **Yapısal hasar:** Zaman içerisinde ağır yükler, gemi yapısına aşırı yük bindirir ve yapısal hasarlara neden olabilir. Ağır yüklerin, düşük Stowage Factor'ü olması sebebiyle, büyük bir ağırlık için küçük bir alanı işgal eder. Bu nedenle ambar tabanı taşıma kapasitesinin, demir cevheri, nikel cevheri, boksit vb. ağır yükleri taşımak için yeterli mukavemete sahip olması önemlidir. Ambar tabanı taşıma kapasitesi, gemilerin Stability Kitapçığında yer almaktadır. Bir geminin ambarlarının herhangi birinde veya fazlasında konu taşıma kapasitesinin geçilmesi durumunda, tekne yapısının aşırı stres ile yüklenmesine neden olacaktır. Zaman içerisinde bu gibi kapasite aşımaları nedeni ile zarar gören tekne yapısında, batmaya kadar varabilecek yapısal hasarlar oluşacaktır.

- **Oksijen tükenmesi:** Ahşap, kağıt hamuru ve tarım ürünleri gibi organik nitelikteki dökme yüklerin deniz yoluyla taşınması, ambarlarda veya yük ile ilgili kapalı bölümlerde hızlı ve ciddi oksijen tükenmesine ve karbondioksit oluşumuna neden olabilir. Böylece görünüşte zararsız yükler potansiyel olarak hayatı tehdit eden koşullar yaratabilir. İnsanlar havalandırılmayan bu gibi alanlara girdiğinde birçok ölümcül kaza meydana gelebilir. IMSBC kodu; kömür, doğrudan indirgenmiş demir, sünger demir, sülfür konsantreleri, amonyum nitrat bazlı gübreler, çizgili pamuk tohumu gibi yükleri, potansiyel olarak oksijen tüketen yükler olarak listeler. Bu yüklerden karbon monoksit, karbon dioksit, hidrojen sülfür ve hidrokarbonlar dahil çeşitli zehirli gazlar oluşur. Personelin kapalı alanlara girişine, sadece yeterli havalandırması ve kalibrasyonu yapılmış uygun aletlerle ölçüm yapılması durumunda izin verilmelidir. Acil giriş SCBA ile yapılabilir.

- **Korozyon:** Kömür ve kükürt gibi bazı yükler korozyon nedeniyle ciddi hasara neden olabilir. Dökme olarak kükürt yükleri normalde açık alanlarda depolanır ve özellikle kötü hava şartlarına maruz kalan yüklerin nem oranının artar. Islak kükürt potansiyel olarak oldukça aşındırıcıdır. Sülfür yüklendiğinde, ambarlarda biriken su, sefer esnasında ambar sintinelerine süzülürse, tabanda kalan su, kükürt ile reaksiyona girerek, ambarlarının korozyonuna neden olan sülfürik asidin salınmasına yol açar. Tatlı su ile yıkanarak yüklemesi yapılan kömür yükleri, genellikle yüksek nem ve kükürt oranına sahiptir. Bu tip kömür su ile reaksiyona girebilir ve geminin bazı kısımlarını aşındırabilecek asitler üretebilir.

- **Kontaminasyon:** Bir sonraki planlanan taşıma için yük ambarlarının hazırlanması, dökme yük taşımalarının kritik bir operasyondur. Uygun hazırlık yapılmaması kontaminasyon, deniz suyu teması veya yük kaybı gibi yükün kalitesini etkileyebilecek nedenlere yol açabilir. Önceki yükün kalıntıları ve tozu, mevcut yükü kirlitebilir ve alıcı tarafından kabul edilemeyecek lekelerle neden olabilir. Çimento yükü betonlaşabilir veya rafine olmayan şeker şuruplaşabilir. Ambar kapaklarının ve ambar içerisindeki ballast tankı menhollerinin sızdırmazlığı, sintine valflerinin geri döndürmezliği ve ambar içerisinden geçen tank iskandil ve hava fırar devrelerinin sağlamlığı düzenli aralıklarla kontrol edilmelidir.

- **Yangın:** Dökme yüklerin büyük miktarda yangın tehlikesi oluşturduğu kabul edilir. Birçok dökme yükün, yolculuk sırasında meydana gelen oksidasyon nedeniyle ısınma eğilimi vardır. Kömür, kükürt, pamuk, balık unu gibi yaygın yükler kendiliğinden ısınmaya yatkındır. Kömür ayrıca yanıcı bir gaz olan metan yayar. Hava ile karıştırıldığında patlayıcı bir karışım oluşturabilir. Kükürt tozu kolayca tutuşabilir ve patlamaya neden olabilir. Pamuk balyaları arasındaki sürtünme kendiliğinden yanmaya neden olabilir ve ısı üretebilir. Dökme yük gemilerinde yangın önlemlerine kesinlikle uyulmalıdır.

Hague Visby Kuralları'nın da dahil bulunduğu uluslararası hukuk rejimlerinde öngörüldüğü üzere, taşıyanın yükü nitelik ve nicelik bakımından yüklendiği kondisyonda teslim etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu çerçevede, IMSBC kodu dökme yükün selameti ve iyi denizcilik kaideleri çerçevesinde sıkı bir şekilde tatbik edilmelidir.

GEMİ İNŞA SİGORTASI

(Sigorta süresi ve sigorta bedeli)

Gemi İnşa Sigortası (Builders' Risk Insurance) kısaca özetlemek gerekirse teknenin inşaatının başlaması ile birlikte inşaat sırasında meydana gelecek rizikoları, denize indirilmesi ve deneme seferlerini de kapsayacak şekilde teminat altına alan bir sigorta türüdür. Buradaki "inşaat" kelimesi sadece yeni inşaları kapsamayıp, boy uzatma, gemi tipi değiştirme gibi teknede yapılacak yapısal değişiklikleri de kapsamaktadır.

Tekne Gövde teminatında olduğu gibi, Gemi İnşa Sigortalarında da German Marine Insurance Conditions , Nordic Marine Insurance Plan ve American Institute Builders' Risk Clauses gibi farklı sigorta klozları kullanılsa da ülkemizde yaygın olarak kullanılan İngiliz Institute Clauses for Builders' Risk 1.6.88 Cl.351 sigorta klozlarıdır.



Gemi İnşa Sigortasında gemi bedeli, diğer sigorta türlerinden farklı olarak, yapılan her iş, eklenen her bir ekipman ile sürekli bir artışa tabi olup, alıcısına teslim edilmesi ile nihai bedeline ulaşmaktadır. Bu durum inşa projesi sahipleri tarafından sigorta bedeli tespitinde yanlış algılamaya sebep olmakta, benzer şekilde teminatın ne zaman başlatılması gerektiği yönünde de yanlış varsayımlara sebebiyet vermektedir.

Örnek olarak, başlangıçta tersanede neredeyse hiç riski olmayan gemi sacları varken proje sahibi teminatın başlatılmasına anlam verememekte ve inşaatın ilerleyen safhalarında, risk ciddi oranda artınca sigorta yaptırmaya yönelmektedir. Oysa bu işle uğraşan sigortacılar da işleri gereği risk analizi yapabilecek düzeyde teknik bilgiye sahip olup, bu süreci bilmekte ve inşa projesindeki safhaları değerlendirerek fiyatlamayı buna göre yapmaktadırlar.

Gemi İnşa Sigortalarında her ne kadar poliçede sigorta bedeli nihai bedel yani projenin alıcıya teslim bedeli (FCV- Future Contract Value veya CCP- Completed Contract Price) olarak alınsa da fiyatlamada, projenin süresi ve safhaları dikkate alınarak teknik bir hesaplama karşılığı ortalama bir fiyat/prim belirlenmektedir. Konuyu biraz daha açacak olursak, yeni bir inşa projesinin başlangıçta sigorta riski sıfıra yakın iken, teslimine yakın riskin en yüksek düzeye ulaştığı sigortacı tarafından da değerlendirilmekte ve buna göre bir fiyatlama yapılmakta, tespit edilen ortalama fiyat/prim müşteriye sunulmaktadır.

Proje süresi, poliçe süresi olarak dikkate alınmakla birlikte her zaman projenin uzayabileceği ihtimali de dikkate alınmakta ve belirlenen aylık uzatma fiyatı poliçelere dahil edilmektedir. Uzatılma durumunda, bu uzatma süresi inşa edilen geminin riskinin en yüksek olduğu zamana tekabül ettiğinden aylık uzatma fiyatı da proje fiyatına göre oldukça yüksek olabilmektedir. Bu da yukarıda açıklandığı üzere sigortacının yaptığı risk fiyatlamasının bir yansımasıdır.

Gemi İnşa sigortalarında farklı prim hesaplama modelleri olmakla birlikte genel mantık yukarıda açıklandığı gibi olup, projenin ileri safhalarında sigorta yaptırılması, hem projeye sigortacı ilgisini azaltmakta ve teminat bulmakta zorluğa yol açmakta, hem de fiyatlama açısından proje sahibine bir fayda sağlamamakta, aksine bu aşamada sigorta poliçesi yaptırarak ödediği prim, proje başlangıcından itibaren yaptıracağı sigorta primi ile hemen hemen aynı olmaktadır. Diğer bir deyişle, proje sahibi, projenin başlangıcındaki riski gereksiz yere üzerinde taşımış olmaktadır.

Yeni İnşa projelerinden farklı olarak teknede yapılacak yapısal değişiklikler için alınan sigorta teminatı değerlendirme ve fiyatlanması, proje başlangıcında da ciddi bir risk bulunduğundan bu durum dikkate alınarak yapılmaktadır.



Kaptan Halil Solak, MBA

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.236)

halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Emniyetli Seyir Ve Sefer Planının Önemi

Günümüzde her ne kadar gemilerde teknolojinin imkân verdiği ölçüde en gelişmiş yardımcı elektronik seyir cihazları kullanılıyor olsa da bu durum maalesef deniz kazalarını tam olarak önleyememektedir.



Deniz kaza risklerinin asgariye indirilebilmesi ağırlıklı olarak;

- Seyir emniyeti açısından yerel ve uluslararası kurallara uyulması,
- Gemilerde bakımları bir plan dahilinde devam ettirilen ve sağlıklı çalışan cihazların kullanılması ve
- Gemide çalışan ekiplerin eğitimi ve konularına hâkim personelden oluşturulmasıyla ilgilidir.

Bilindiği üzere sefer planı; bir geminin kalkış noktasından varış noktasına kadar emniyetli bir şekilde seyrini tamamlayabilmesi için hazırlanan, pek çok farklı kaynaktan bilgilerin derlenerek bir araya getirildiği, sefer boyunca titizlikle takip ve riayet edilmesi gereken en önemli kaynaktır. Ancak sefer planının da aynı şekilde ilgili yönetmeliklere uygun ve doğru bilgiler ışığında hazırlanması gerekir. Sefer planının ne şekilde ve hangi içeriklerle hazırlanacağı Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi¹ (SOLAS) ve Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW) Konvansiyonunun² ilgili maddelerince belli bir standart altına alınmıştır. İlave olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) diğer yardımcı yayın ve kaynakları³ da sefer planının doğru ve etkin bir şekilde hazırlanabilmesini sağlar.

Özetle; sefer planının hazırlanması dört aşamadan meydana gelir:

1. Değerlendirme: Seyirle ilgili elde mevcut tüm bilgilerin bir araya getirilerek kalkış limanından varış limanına kadar olan sefer bölgesindeki hem mevcut hem potansiyel tüm risk ve tehlikelerin değerlendirilerek, seyir emniyeti açısından en uygun olan pasaj üzerinde karar verme aşamasıdır. Bu aşamada, gemi karakteristiği, taşınan yük, çevresel ve meteorolojik faktörler, seyredilecek bölgelerdeki yerel ve uluslararası kurallar, şirket kural ve yönetmelikleri ve seyir emniyetini etkileyebilecek diğer etkenler göz önünde bulundurulmalıdır.

2. Planlama: Bu aşamada karar verilen seyir planı uygun ölçekli haritalara çizilir ve gerekli olan diğer tüm bilgiler de haritalara işlenir. Harita haricinde, diğer notik yayınlar da vardiya zabitlerinin kolay ulaşımına açılmalıdır. Planlama mutlaka rihimden rihime yapılmalı ve pilotlu seyir bölgelerini de içermelidir. Özellikle bu konu (seyir planlarının rihimden rihime çizilmesi) çok uzun yıllardır gündemde olmasına rağmen pilotlu seyir esnasında eksik ve/veya hatalı sefer planları yüzünden halen farklı ölçekte kazalar yaşanmaktadır.



Kaptan Cankut Küçüktürk
Underwriter

+90 850 420 81 36 (D:232)
cankut.kucukturk@turkpandi.com

Kaptan Cankut Küçüktürk, 1999 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Türkiye'nin çeşitli denizcilik firmalarında 12 yıl boyunca Güverte Zabiti ve Uzakyol Gemi Kaptanı olarak görev aldı. Ardından Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak P&I ve Tekne Makine Sigorta Kulüpleri adına risk önleme ve çeşitli gemi kazaları ile hasar konularında sövreyörlük ve hasar yöneticiliği görevlerinde bulundu. Ayrıca bazı bayrak devleti sövreylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. 2018 yılında Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği firmasında Plasman Departmanında deniz sigortaları konusunda kıdemli müdür olarak çalışmaya başladı. Ağustos 2020 tarihinde Underwriter olarak kurumumuza katılmıştır.



TURKP&I

3. Uygulama: Seyir vardiyasından sorumlu vardiya zabitlerinin sefer planını uygulama aşamasıdır. Plan, uygulama boyunca gemi kaptanı ve sorumlu zabitler tarafından mevcut hâkim şartlar göz önünde bulundurularak uygulanmalıdır. Gemi kaptanı planın her daim yürürlükte ve kullanımda olduğunu denetlemekle mükelleftir.

4. İzleme (Takip): Emniyetli bir seyir ancak planın yakından ve sürekli takibi ile mümkündür. Bu nedenle, sefer boyunca geminin ilerlemesi izlenmeli, planlanan şartlar ile seyir sırasında karşılaşılan mevcut şartlar karşılaştırılmalı ve tutarsızlık durumunda da plan derhal buna göre tekrar yorumlanmalı ve gerekli görüldüğü noktalarda değişikliğe gidilmelidir.

Yukarıda bahse konu aşamalarda gösterilecek en küçük bir ihmal ve/veya hata, diğer olumsuz faktörlerin de bir araya gelmesi ile ciddi can ve mal kayıplarına, ayrıca deniz çevresinin de geniş çaplı zarar görmesine neden olabilir. Geçmişte yaşanmış pek çok vaka bizlere sefer planındaki aksaklıkların seyir emniyetini ortadan kaldırmak suretiyle arzu edilmeyecek pek çok olumsuz sonuçlara yol açtığını göstermiştir.

Mayıs 2011'de Çin'in Xiamen Limanından yaklaşık 8,950 TEU yük ve 8,000 ton yakıtla kalkan bir konteyner gemisinin liman kalkışından hemen sonra oturması neticesinde meydana gelen 13 milyon dolarlık masraf nedeniyle müşterek avarya ilan edilmiştir. Yapılan tahkikat neticesinde mevcut bölgedeki seyir haritasının son denizcilere ilanlara uygun olarak güncellenmediği ve bu bağlamda sefer planının noksan olduğu tespit edilmiştir. Kendilerine müşterek avaryaya dahil olma talebi gelen bir kısım yük ilgilileri konuyu mahkemeye taşımış ve ilgili mahkeme sefer planındaki hatanın geminin denize elverişli olmadığı anlamına geleceğini ve dolayısıyla müşterek avaryaya dahil olmamak konusunda haklı olabilecekleri kararına varmıştır. Konu halen Hague-Visby Kuralları tahtında tartışılmakta ve yetkili mahkemelerce değerlendirilmektedir. Yasal sürecin tamamlanmasına müteakip, bu hususta benzer şekilde sigortalının bahse konu sebepten teminat altında sayılmaması ve zararlarının karşılanması aşamasında bir mağduriyet yaşaması da ihtimal dahilinde olarak değerlendirilebilir.

Bunun yanı sıra sefer planındaki aksaklıklar, bizzat vuku bulmuş olayların haricinde herhangi bir kaza / kayıp yaşanmadığı hallerde bile gemilerin ticari faaliyetlerine zarar verebilmektedir. Örneğin bazı Liman Devleti Kontrolü Mutabakatını (MOU) kabul etmiş ülkelerde özellikle trafik ayırım bölgelerinde gemilerin rota izleri takip edilmekte ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne (COLREG) aykırı hareket eden gemiler ilk varış limanlarında Liman Devleti Kontrollerine tabi tutulmaktadır. Kontrollerde sefer planında bir aksaklık görülmesi halinde gemilerin tutuklanma riski ve kaptanların kişisel olarak para cezasına çarptırılmaları ihtimali doğmaktadır.

Yukarıdaki örnekler sefer planında yapılan hataların gemilerin tutuklanması ve para cezalarına çarptırılmasından, gemilerin denize elverişli olup olmadığının tartışmaya açılmasına kadar çok geniş ölçekte sorunlara neden olabileceğini net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Pek tabii ki konu sigorta tekniği açısından da oldukça önem arz etmektedir. Emniyet seyir ihlalinin ve sefer planında oluşan aksaklıkların neden olduğu kazalar sigorta maliyetlerini de artırmakta, sigortalılara ve sigorta şirketlerine ciddi maddi külfetler getirmektedir. Bu bağlamda, öncesinde bu tür hasarlar yaşamış olan filoların risk değerlendirmelerinde bu durum da ayrıca göz önünde bulundurulmaktadır.

Bu bağlamda TPI Sigorta olarak, sigortalılarımızın seyir güvenliğinin temel taşlarından olan seyir cihazlarının her daim çalışır durumda olmasına özen göstermelerini, tüm seyir cihazları ve seyir yardımcılarının bakım tutum ve servislerini zamanında gerçekleştirmelerini, her türlü notik yayın güncellemelerini zamanında takip etmelerini, özellikle yukarıda bahsedilen sefer planlamalarının temel taşı olan seyir haritalarının yeni ve uygun şekilde tashih edilmiş olmalarına özen göstermelerini tavsiye etmekteyiz.

¹ SOLAS Chapter 5, Annexes 24 & 25

² STCW Convention, Section A-VIII/2, Part 2 (Voyage Planning)

³ IMO RESOLUTION A.893(21) adopted on 25 November 1999 (Guidelines for Voyage Planning)

Denize Elverişliliğe Dair Taşıma Sözleşmesi Yükümlülükleri

Günümüzde deniz taşımacılığına dair armatör ve kiracılar arasında düzenlenen sözleşmelerde kiracılar, armatörün seferin tamamına dair denize elverişliliği taahhüt etmesine yönelik şartların yer almasını talep edebilmektedirler.



Bu tür şartların taşıma sözleşmelerinde yer alması halinde, armatörün P&I teminatına hanel gelebileceği unutulmaması gereken bir husustur. P&I sigorta piyasalarında her sigortacının kendine münhasır sigorta kuralları olmak ile beraber, P&I sigortacıları çoğunlukla taşıma sözleşmelerinde armatörün Hague-Visby kurallarını aşan sorumluluklar üstlenmemesini şart koşmaktadırlar.

Hague-Visby kuralları incelendiğine bu hususa atıfta bulunulan en önemli madde 3. başlığın, 1. paragrafıdır. Bu paragrafta belirtilmektedir ki;

Taşıyan, sefer başlangıcından önce ve sefer başlangıcında:

- Gemiyi denize elverişli halde bulundurmak;
- Gemide uygun sayı ve nitelikte mürettebat bulundurmak, donanım ve tedarik ihtiyacını uygun şekilde karşılamak;
- Ambarları, dondurucu ve soğutucu bölümleri, ve gemide mal taşınacak diğer diğer tüm alanları, alım, taşıma ve koruma için uygun ve güvenli tutmak;

için gerekli ihtimamı göstermekle yükümlüdür.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.231)
umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

Hague Visby kuralları kapsamında, gerekli ihtimamı göstermek, planlanan sefer için geminin uygun halde olması maksadı ile makul tüm önlemlerin alınması olarak değerlendirilmektedir. Bunun ötesinde, armatöre, yani taşıyana, gemi için mutlak bir denize elverişlilik taahhüdünde bulunması yönünde bir sorumluluk yüklenmemektedir ve geminin sadece sefer başında denize elverişli olması yeterli görülmektedir.

Dolayısı ile, eğer taşıyanın, sefer sefer başlangıcından önce ve sefer başlangıcında gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için gerekli ihtimamı göstermediği yük menfaattarları tarafından ispat edebilir ise, bahse konu ihtimam eksikliğinden kaynaklanan zararların P&I sigortaları kapsamında değerlendirilebileceği düşünülebilir.

Bununla birlikte, yüke karşı gelebilecek bir zararın, sefer sırasında geminin denize elverişliliğini etkileyebilecek bir hadiseden dolayı meydana gelmesi halinde, Hague Visby kurallarının 3. Başlığının 1. Paragrafına göre, bu durumda taşıyanın sorumluluğu oluşmayacaktır. Elbette yine aynı paragrafta göre, armatörün gerekli ihtimamı sefer başlangıcında göstermiş olması gerekmektedir.

Taşıyanın sefer süresince denize elverişlilik taahhüdünü taşıma sözleşmelerinde kabulü, taşıyana sefer süresince gemiyi denize elverişli tutma sorumluluğu yükleyeceğinden, bu durum taşıyana Hague-Visby kurallarının ötesinde sorumluluk yüklemektedir. Dolayısı ile böyle bir sözleşmeye tabi yapılacak taşımada, taşıyanın P&I poliçesinin tabi olduğu kurallar gereği, teminat açısından istisnai bir durum meydana gelebilir.

Geminin sigortalarını ilgilendirebilecek her türlü sözleşmenin armatör adına imzalanmasından önce, konunun sigorta teminatı açısından da değerlendirilmesini önemle tavsiye etmekteyiz.

Yargıtay'ın güncel içtihatları ışığında kaptanın yükleme ve boşaltmada özen yükümlülüğü ve FIOS kayıtlarının geçerliliği

Kaptan geminin sevk ve idaresi görevlerinin dışında, gemideki en üst amir ve donatan temsilcisi olarak ayrıca hukuki bağlayıcılığı olarak sayısız yetkiyle donatılmış, kanunen bir dizi sorumluluk yüklenmiştir.



6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1088 ila 1118.maddeleri arasında kaptanın sorumluluklarına dair düzenlemeler yer almaktadır. Kaptan TTK madde 1088'e göre bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. Aksi halde, 1089 uyarınca kendi kusuruyla yol açtığı zararlardan yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur, öyle ki donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmayacağı gibi, durumu bilerek kaptana emir vermiş olan donatan da sorumlu addedilecektir. TTK madde 1090'da kaptanın, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorunda olduğu düzenlenmektedir. Yukarıda sayılan asli sorumluluk bir yana, işbu makalemizin konusu kaptanın temelini Hague ve Hague Visby Kuralları (Madde 3, Kural II) alan yükleme, elleçleme, istif, taşıma, gözetim ve tahliyeye ilişkin yükümlülükler olacaktır. TTK madde 1091'de düzenlenmiş olan, kaptanın geminin yükleme ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme yükümlülüğünü kısaca güncel bir Yargıtay içtihadı ışığında ele almaya çalışacağız.

TTK madde 1091'de kaptanın açıkça, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorunda olduğu hükme bağlanmıştır. İkinci fıkrada kaptanın denizcilikte geçerli olan



Av. Elif KAÇAR

LLM Hasar Departmanı - Yönetmen

+90 850 420 81 36 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta A.Ş.'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etme sorumluluğundan bahsedilmektedir. Kaptanın yükümlülüğü, yükleme ve boşaltmanın başka bir firma tarafından (stevedore) ifa edildiği hallerde nasıl etkilenir, bu hususa ilişkin şayet charterparty'de kiracılara sorumluluk atfını müsait kılacak ibareler mevcut ise durum ne olacaktır, tüm bunlar mahkemelerimizde ihtilaf konusu olarak sıklıkla karşımıza çıkmaktadır.

TTK madde 1112 uyarınca kaptan yolculuk esnasında yükle ilgili olanların menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür, ancak yükle ilgili operasyon üzerinde denetiminin olmadığı, yükün tamamen bağımsız, uzman kişiler (Kanundaki deyimıyla "istifçi") tarafından elleçlendiği hallerde, şayet charterpartide FIO/FIOS ve/veya L/S/D'ye dair kayıtlar da yer alıyor ise, durum nasıl değerlendirilecektir, Yargıtay'ın bu konudaki güncel bir içtihadına kısaca değinelim.

Yargıtay 11.Hukuk Dairesi'nin 25.02.2020 tarihli en yeni kararlarından birinde (Bknz: 2018/4517E, 2020/2010K sayılı karar) nakliyat sorumluluk sigortacısının, ilgili navlun sözleşmesi tahtında Birleşik Arap Emirliklerinden Marmaris'e taşınması kararlaştırılan motoryatın hasarlandığının tahliye sırasında anlaşılması sonrasında sigortalısına ödediği hasar bedelinin tahsili istemi söz konusudur. Yargıtay, yerel mahkeme kararını söz konusu ticari ilişkide istif yapan firma tespit edilememesi ve bu firmanın hukuken "ifa yardımcısı" olup olmadığı anlaşılabilmesi nedeniyle bozmuştur. Konu dava dosyasında donatan vekili, konşimento tahtında uygulanacak hukukun Genova/İtalya hukuku olduğu ve buna göre müvekkilinin güvertede taşınan yükten kaynaklı olarak sorumlu tutulamayacağını belirtmişse de, mahkeme donatanın her hâlükârda 1178.madde tahtında gözetim yükümlülüğünün devam ettiğine ve 1243. maddeye istinaden buna ilişkin donatanın sorumluluğunu sınırlandıran yahut ortadan kaldıran kayıtlara itibar edilmeyeceğine ve ayrıca konşimentonun arka yüzü temin edilemediğinden yetki şartının ispatlanamadığına hükmetmiştir.

Özetle, kaptanın nezaret yükümlülüğünü denizcilik usullerine uygun bir şekilde yerine getirmesi, yanlış istif ve lashing hatalarından kaynaklı yük hasarlarında donatanın sorumluluğunu sınırlandırmada yüksek önem arz edecektir. Bu bakımdan kaptanların yüke ilişkin operasyonlarda dikkat ve özeni elden bırakmamaları gerekmektedir.



2021

Gemilerde Lay-Up uygulamaları, minimum standartlar ve sigorta teminatına etkileri

Türk bayraklı gemiler ve aynı zamanda sahibi, donatanı ve işleteni Türk olan yabancı bayraklı gemiler için geçerli hükümleri düzenleyen "Servis Dışı Bekleme İşlemlerinde Takip Edilecek Usul ve Esaslara İlişkin Yönerge" içerisinde yer alan 14 numaralı maddede "Servis dışı bekleme durumuna geçecek gemiler, servis dışı bekleme süresince kulüp (P&I) sigortası kapsamında olacaktır. Sigorta güvencesi liman risklerine (deniz kirliliği, batık çıkarma, kurtarma giderleri vb.) yönelik olacaktır" ibaresi bulunmaktadır.



Maalesef COVID-19 pandemisinin deniz ticareti üzerindeki önemli etkilerinden biri de gemi sahiplerinin mevcut ticaretin sekteye uğraması sonucunda tasarruf tedbiri olarak gemilerini/filolarını servis dışı bekletmek (lay-up) yoluna yönelmeleri oldu. Bu durum, sahip oldukları poliçeleri içerisinde lay-up durumlarına çeşitli atıflarda bulunmuş gemi sahiplerinin mevcut lay-up teminatlarını daha dikkatli sorgulamalarına ve doğal olarak da lay-up koşullarını uygun şekilde sağlamak adına daha dikkatli ve sorumlu davranmaya itiyor. Biz de bu yazımızda mevcut lay-up koşullarını, uyulması gereken minimum şart ve standartları sigorta şirketi bakışıyla paylaşmaya çalışacağız.

Lay-Up Planı, Lokasyon ve Makine Gücü: Lay-Up, şirketimizin kural kitaplarına göre geminin hareketsiz konumda geçirdiği minimum 30 günlük sureyi işaret eder. Bu sebeple daha da uzun sürmesi muhtemel lay-up koşulları için bu sureyi emniyetle geçirecek koşulları içeren bir Lay-Up Planının hazırlanması gereklidir. Bu planın ilk ve en önemli noktası lay-up lokasyonudur, bu lokasyon belirlenirken özellikle dikkat edilmesi gereken husus hava ve deniz koşullarıdır. Lay-up lokasyonunun öncelikle lokal otoriteler tarafından onaylanması gereklidir, yüksek rüzgâra veya yoğun trafikten kaynaklı dalga/deniz etkilerine sahip lokasyon seçimlerinden kaçınılması özellikle göz önünde bulundurulması gereken hususlardır. Bu planın önemli detaylarından biri de geminin önceden öngörülebilir tehlikeli durumlara karşı makine kuvvetine sahip olup olmadığının ve/veya bölgede bir römorkör yardımı alıp alamayacağını belirtmesidir.

Bağlama/Demirleme Düzenlemeleri: Bağlama (halatlar) ve demir ekipmanlarının bakım tutumları, sayıları, yedekleri ve diğer gemilerle/sahil ile olan mesafelerinin tanımlamaları yapılmalı ve tercihen geminin bağlı bulunduğu klas kurumları ve diğer partiler (bulunulan lokasyondaki liman başkanlığı) tarafından da onaylanmalıdır. Kullanımdaki halatların, demir ırgatlarının ve tamburlarının her daim uygun şekilde kullanıma hazır olduklarından emin olunacak şekilde testlerinin

RKP&I



Kaptan Değer Pamuk
Teknik Müdür

+ 90 850 420 81 36 (D.230)
deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sorveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

ve bakımlarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Günlük rutin kontrollerini gerçekleştiren gemi personeli halatların deste durumunda ve kullanıma hazır olduğunu kontrol etmelidir. Gemi bordasında kullanılan usturmaçalar (eğer gerekiyorsa) yeterli sayıda ve gerekli lokasyonlarda bulunmalıdır.

Klas Durumu ve Teminata Etkisi: TPI Sigorta gemilerin lay-up kaynaklı teminat kapsamı değişikliği ve prim iadeleri konusunda, mevcut konularının bağlı bulunduğu klas kurumu nezdinde "servis dışı " olarak değiştirildiklerinin onayını gerekli görmektedir. Buna göre yıllık ve diğer zorunlu surveylerin klas kurumları kurallarına göre zamanında gerçekleştirilmiş olması gereklidir. Tüm klas kuralları ve yönetmelikleri lay-up süresince de takip edilmeli ve klasın herhangi bir sebeple askıya alınmasının aynı zamanda teminatın sona ermesi anlamına geleceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Her türlü koşul altında, armatörün geminin mevcut koşullarında oluşabilecek değişiklikler konusunda P&I şirketine bilgi vermek yükümlülüğünde olduğu, buna bağlı olarak sigorta şirketi geminin yeniden ticaretine başlamasından önce geminin kondisyonunu görebilmek adına bir survey gerçekleştirilmesi talebinde bulunabileceği unutulmamalıdır. Salimen tamamlanmış lay-up periyotlarından sonra yatma prim iadesine hak kazanmak için, yatma periyodunun kanıt niteliğinde resmî belgelerle (güverte / makine jurnalleri, klas yazısı, vb.) doğrulanması gerekmektedir.

Personel Donatımı ve Rutin Görevler: Bayrak otoritesinin istediği şartlara ve sertifikalara uygun minimum sayıda gemi personelinin farklı lay-up koşullarına uygun şekilde gemide bulundurulması gereklidir. Eğer lay-up planı içerisinde belirtilmiş rutin bakım tutum ve vardiya gözetimleri üçüncü partilere devredilmişse bunlar da lay-up planı üzerinde belirtilmelidir. Bağlama halatlarının, usturmaçaların, gemi draftlarının, tank ve ambar sintine iskandillerinin planlanmış periyodik kontrolleri gerçekleştirilmeli ve güverte/makine jurnallerine kaydedilmelidir. Mevcut personelin geçiş için kullandığı tüm geçiş noktaları dışındaki tüm su geçirmez kapılar ve kompartımanların kapalı durumda tutulması, bunun yanında gemi giriş çıkış noktaları acil çıkışları engelleyebilecek tüm ilgisiz materyalden temizlenmelidir. Vardiyaclar acil durumlar için gereken cep telefonu veya gemi içi telsiz cihazlarına sahip ve kullanabilecek durumda olmalı, acil durumda ulaşılabilecek tüm gerekli numaralar görünür olarak asılı durumda bulundurulmalıdır. Tüm jurnaller ve kayıt defterleri vardiyaclar tarafından uygun şekilde doldurulmalı ve lay-up periyodunda ulaşacak atıklar belirli periyotlarla atık alım kuruluşlarına verilmelidir.

Yangın Riskleri: Lay-up periyodu boyunca tüm yük tankları, koferdamlar ve yük devreleri genel bir kural olarak gazdan arındırılmış olmalıdır. Sıcak çalışmalar ancak geçerli gazdan arındırma sertifikalarına sahip olduğu takdirde gerçekleştirilmelidir. Tüm yangın alarm sistemleri aktif, gemilerin normal yangın söndürme sistemleri kullanıma hazır, sayıca yeterli durumda ve ekipmanların servisleri gerçekleştirilip sertifikaları geçerli durumda olmalıdır. Herhangi bir sebeple sabit yangın söndürme sistemleri kullanılamayacak durumdaysa bu sistemin yerine görevini yapacak yangın söndürme sistemleri klas onaylı olarak faal durumda bulunmalıdır. Genel bir çalışma prensibi olarak yeterli sayıda yangın hortumu (en az 2 adet) yangın söndürme aparatlarıyla serili ve hazır durumda bulunmalıdır. Ancak hepsinden önemlisi gemi acil durum yangın pompası rutin periyotlarda kontrol edilmeli, testleri gerçekleştirilmeli ve bakımları yapılmalıdır.

Makine Dairesi ve Ekipmanların Bakımları: Gemi yangın söndürme ekipmanlarına ve gemi jeneratörleri soğutma sistemlerine servis veren valfler dışında su seviyesi altında kalan tüm borda çıkış ve deniz valflerinin kapalı durumda olması sağlanmalıdır. Makine dairesi ve pompa dairelerinin sintine seviyelerinin rutin kontrolleri gerçekleştirilmeli ve sintine alarm sistemlerinin rutin testleri yapılarak çalışır durumda olduklarının yönelik kontrolleri gerçekleştirilmelidir. Bunun yanında lay-up planları içinde, makine dairesindeki ekipmanların uzun süre kullanılmamasından kaynaklı muhtemel hasarlara engel olabilecek ve ekipman üreticileri tarafından sağlanmış spesifik bakım tutum tavsiyelerinin de içinde bulunduğu bilgiler de yer almalıdır.

Yazı içeriğinde bahsettiğimiz lay-up koşullarına yönelik çeşitli ana tedbirler ve uyulması tavsiye edilen çalışmalarla ilgili, TPI Sigorta olarak her türlü teknik yardımı lay-up periyotları öncesinde ve sırasında gerçekleştirebileceğimizi özellikle belirtmek isteriz.

Dönemsel olarak zor geçen bu periyotta tüm gemi sahiplerine ve çalışanlarına kazasız ve emniyetli günler diliyoruz.



Kurtarma Sözleşmeleri ve SCOPIC

Bazı deniz hadiseleri karmaşık ve çetrefillidir ve bunlar genellikle ani ve beklenmedik şekilde gerçekleştiklerinden hızlı kararların alınmasını gerektirir. Bu nedenle, donatanlar, olası bir acil durum karşısında koordineli, hızlı ve etkili bir şekilde müdahale etmeyi sağlayacak acil durum planlarını önceden hazırlamalı ve gemi personelinin bu planlara intibakını sağlamalıdır.

Bu yazıda denizde karşılaşılabilecek önemli konulardan biri olan kurtarmadan bahsedeceğiz.



Kurtarma Nedir?

Bir deniz kazası veya batma hadisesi sonrasında geminin, mürettebatının ve yükünün kurtarılması için yapılan eyleme "kurtarma" denir. Kurtarma hadisesinde aşağıdaki unsurların varlığı aranır;

❖ Deniz tehlikesinin varlığı, örneğin;

- Geminin alabora olması
- Batma
- Çatma / çatışma
- Karaya oturma
- Yangın
- Makine arızası
- Ağır hava koşulları

- Kurtarma hizmetinin mevcut bir görev veya sözleşme tahtında değil gönüllü olarak verilmesi

- Kurtarma hizmetinin kısmen veya tamamen başarılı olması

Kurtarma girişiminde resmi bir sözleşme yapılması illa ki gerekli değildir. Zira buradaki varsayım gemisinin ve yükünün kaybı tehlikesi ile karşı karşıya kalan basiretli bir donatanın, zaman yukarıda sayılan durumların müzakeresine izin vermemiş olsa bile, önerilen kurtarma koşullarını kabul edeceğidir. Başka bir deyişle kurtarma, gemiyi ve yükü bir tehlikeden kurtarmak için gönüllü olarak yardım eden üçüncü tarafın talebidir. Ancak yine de donatan yardım teklifini reddetme hakkına sahiptir ve kendi seçtiği profesyonel bir kurtarmacıyla anlaşma yapabilir.



Burcu Berrak
Hasar Müdürü

+90 850 420 81 36 (D. 240)
burcu.berrak@turkpandi.com

Burcu Berrak 2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik'te gemi kiralama departmanında stajyer / post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik'te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye'de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKPS

Kurtarma durumu gemisi tehlikede olan donatanın kurtaranın kurtarma teklifini kabul etmesiyle başlar ve bu kapsamda, düzenleme sözleşmeye bağlıdır. Yani kurtarma sözleşmesi önceden belirlenmiş bir ücreti olan hizmetler için yapılan sözleşme değildir. Bunun yerine hizmetin tamamlanmasının ardından kurtarana ödenecek olan ödüle ilişkin bir mahkeme veya hakemin aşağıdakileri dikkate alarak bir karar vermesini gerektirir:

- Kurtarma girişiminin başarısının derecesi
- Kurtarılan malın (gemi, yük, eşya v.s.) değeri
- Çevrenin korunması için makul çabaların sarf edilip edilmediği
- Kurtarma esnasında kurtaranın karşılaştığı potansiyel tehlikelerin derecesi
- Kurtarma işinin tamamlanması için verilen zamana uyulup uyulmadığı
- Deniz ve hava koşulları
- Etrafta başka alternatif kurtarmacı olup olmadığı
- Kurtarılan geminin kurtarılmazsa başına gelebilecekler
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin (1989) (International Salvage Convention 1989) ilgili bölümlerinde listelenen tüm maddeler

❖ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin (1989) Önemli 2 maddesi

• Madde 13 – Kurtarma Ödülü

Kurtarma ödülü hem gemi hem de taşınan yükün ilgilileri tarafından kurtarılan değerle orantılı olarak ödenir ve sırasıyla H&M ve yük sigortacıları olan mal sigortacıları tarafından sigortalanır. Önemli bir ilke, ödül miktarının geminin ve diğer mülkün kurtarılmış değerini geçemeyeceğidir. Eğer kurtarılan bir değer yoksa ödeme de yoktur. “no cure no pay” prensibi. Bu madde kurtaranların enkazı kısmen kurtarmasına rağmen ödülün tamamını talep etmesini önlemek için uygulanır.

• Madde 14 – Özel Tazminat

Özellikle petrol taşımacılığının artmasından sonra deniz kazalarının çevre felaketine de yol açmalarıyla “no cure no pay” prensibinin etkisizliğinin farkına varılmıştır. Bu madde, öncelikle çevresel zararı önlemek için kurtarılacak bir mülk kalmazsa dahi kurtaranlara ödeme yapmakla ilgilidir. Özel tazminat talep etmek için, geminin kendisinin veya yükünün çevreye zarar verme tehdidinde olduğu da ispatlanmalıdır.

Ancak bu madde bazı belirsizliklere yol açmıştır. Şöyle ki;

- Çevre zararı tehdidi olmayan açık denizdeki bir gemiyi kurtarmak için müdahale edildiğinde tazminat ödenmemesi kurtaranların bakış açısından tatmin edici değildir.
- Kurtaranların göreceli olarak düşük bir kirlilik riski veya nispeten az bir kirlenme durumunda dahi çevreye yönelik tehdidin ne derece korunduğuna bakılmaksızın 14. Maddeyi uygulamak için yeterli görmeleri nedeniyle gemi sahipleri ve P&I sigortacıları özel tazminat ödeme yükümlülüğü durumlarıyla beklenenden daha sık karşılaşmaya başladılar.
- Özel tazminat taleplerinin değerlendirilmesinde ve kurtarana hizmeti karşılığında ödenecek olan “adil oran” miktarının belirlenmesindeki belirsizlikten tüm taraflar da rahatsızdı.

❖ SCOPIC Şartı (Special Compensation P&I Club Clause)

Yukarıda bahsedilen belirsizlikler üzerine SCOPIC maddesi, Kurtarma Sözleşmesi (1989)'nin 14. Maddesine alternatif bir araç olarak 1999 yılında kabul edildi.

Temelde, SCOPIC, gerçekleştirilen kurtarma hizmetleri ve kurtaranın operasyondaki masrafları için tazminat olarak tarife üzerinden bir ücretin belirlenmesi ilkesine dayanır. Yani SCOPIC maddesi kurtarana ödenecek olan özel tazminatın belirleme yöntemidir. Eğer bu madde LOF sözleşmesine dahil edilirse kurtaran bu durumda 14. Madde hükmünü talep edemez ve ücret SCOPIC tahtında belirlenir. Bu maddenin sözleşmeye dahil edilmesinden sonra yapılan hizmetler SCOPIC tarife üzerinden değerlendirilmeye başlar ve bu andan önce yapılan hizmetler 13. Madde kapsamında değerlendirilir.

❖ Lloyd's Açık Formu (LOF)

Resmi olarak "Lloyd'un Standart Kurtarma Anlaşması Formu" olan ve genel olarak LOF olarak anılan Lloyd's Açık Formu, kurtarma operasyonlarında kullanılan önemli bir sözleşmedir. Resmi başlangıcı 1908 yılı olan ve Lloyd's of London tarafından yayınlanan bu form standarttır ve kurtarma işi için belirli bir toplam belirtmediği için "açık - open" olarak adlandırılır. Nitekim yukarıda da bahsettiğimiz gibi "kurtarma" bir hizmet sözleşmesi değildir ve "ödül" ümidiyle bir hizmet sağlama anlaşmasıdır ve "fayda yoksa ödeme yok" (no cure no pay) prensibiyle çalışır.

Zaman ilerledikçe değişen koşullar ve gelişen hassasiyetler dikkate alınarak çalışmalar yapılmış ve formun 2000 yılında daha sade yeni versiyonu yayınlanmıştır. Şu anda LOF 2020 kullanılmaktadır ve sözleşme İngiliz Hukukuna tabidir.

Yüzyıllar boyunca kurtaranların birincil rolü gemi ve yükünü kurtarmaktır. Ancak günümüzde kurtarma operasyonunda kurtaranın en önemli görevi (hayat kurtarmanın ötesinde) çevresel zararın önlenmesidir.

❖ H&M ve P&I Sigortacıların Kurtarmadaki Rollerini

H&M sigortacıları, kurtarma sürecini takip ederler, çünkü genellikle gemi sahiplerini tazmin etmekten sorumlu onlar olacaktır. Sorumluluk (P&I) sigortacılarının sorumluluğu kurtarma esnasında üçüncü şahıslar tarafından donatana karşı ileri sürülebilecek potansiyel taleplerin varlığında ortaya çıkacaktır. (örneğin, çevre kirliliği). Hadise bir kurtarma durumuysa, sorumlu olan H&M sigortacısıyken, hadisenin enkaza dönmesi durumunda, enkazın kaldırılmasının maliyetinden sorumlu olacak olan P&I sigortacısıdır.

SCOPIC klozunun derç edildiği sözleşmelerde, gemi sahipleri veya P & I sigortacıları 2 iş günü içinde 3 milyon dolarlık teminat sağlamalıdır. Eğer teminat tutarı gemi ilgilileri tarafından çok yüksek veya kurtaran tarafından çok düşük olarak değerlendirilmişse, miktar daha sonra da kararlaştırılabilir. Teminat mektubunun belirtilen süre içerisinde kurtarana verilememesi durumunda kurtaran SCOPIC'ten çekilme ve kurtarma operasyonuna LOF tahtında SCOPIC anlaşması yapılmamış gibi devam etme hakkına sahiptir.

Burada donatanlar bakımından bir uyarıda bulunmak isteriz. P&I sigortacıları primlerin ödenmemesi, teminat kurallarının ihlali veya başka ihlaller v.s. nedenlerle kurtarana sunulacak olan teminat mektubunu vermeyi reddedebilir. Neticede SCOPIC maddesi donatanların yükümlülüğüdür ve sorumluluk sigortacısının şart ve hükümlerine tabiidir.

Maalesef kazalar her zaman başkalarının başına gelmez, donatanlara tavsiyemiz olası durumlara karşı her zaman hazır ve hazırlıklı olmalarıdır.

GEMİ İNŞA SİGORTASI (Refit ve Conversion (Dönüştürme ve Donatma İşlemleri))

Ana teminat olarak teknenin inşaatının başlaması ile birlikte inşaat sırasında meydana gelecek rizikoları, denize indirilmesi ve deneme seferlerini de kapsayacak şekilde teminat altına alan Gemi İnşa Sigortası, Refit ve Conversion işlemleri gibi inşası bitmiş gemilerde yapılacak yapısal değişikliklerin teminat altına alınmasında da kullanılmaktadır.



Refit işlemi: Genel olarak, ömrünü doldurmuş ekipmanların gemiden sökülmesi ve yerine yeni ekipmanların montajını içermektedir. Yeni emisyon standartlarını sağlamak için ticari gemilere Scrubber takılma işlemleri de refit olarak değerlendirilmesi gerekirken, bu işlemler sigortacılar tarafından planlı bakım tutum ve/veya tersane sorumluluk sigortası altında değerlendirilmekte olup refit günümüzde daha çok yatlarda yapılan dekorasyon değişiklik işlemleri için kullanılmaktadır.

Conversion: Bu işlem teknenin farklı bir operasyonda kullanılması amacıyla materyal değişimi, yeni ekipman ilavesi, boy değişimi gibi operasyonları içermektedir. Roro gemisinin Livestock taşıyıcı gemiye çevrilmesi, bir tankerin kuruyük gemisine çevrilmesi, yolcu veya konteyner gemisinin kapasitesinin artırılması için ortadan kesilip ilave bir parça ile boy verilmesi gibi işlemler Conversion işlemi olarak değerlendirilmektedir.

Hem refit işlemi, hem de Conversion işlemi, yeni inşadan farklı olarak yüksek bir mühendislik ve planlama gerektirmekte olup, ciddi riskler içermektedir. Sigortacılar değerlendirmelerini bu riskleri de dikkate alarak yapmaktadır.

Bir yeni inşaat projesinde , proje başlangıcında risk daha düşük olduğu için, inşaat belirli bir aşamaya gelene kadar sigortacı belirli bir miktarda prim rezervi oluşturabilmektedir. Conversion ve refit işlemlerinde ise yapılan işlem zaten faaliyette olan bir tekneye yapıldığından, teknenin mevcut bedeli karşılığı bir riski oluşmakta, sigortacılar prim rezervi oluşmadan bu riski daha başlangıçta yüklenmektedirler. Fiyatlandırma yapılırken sigortacılar bu durumu dikkate alarak fiyatlandırma yapmakta, ilave olarak sigorta süresinin yeni inşaya göre çok daha kısa süreli olacağını da göz önünde bulundurmaktadırlar.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D. 236)
halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Bu şekilde yüksek teknik bilgi içeren bir işlemin yapılmasını teminat altına almak için sigortacılar ilave bir dizi faktörü de dikkate almaktadırlar. İşlemin yapılacağı tersanenin bu yöndeki tecrübesi en önemli faktör iken, inşa projelerindeki en büyük risk olan yangın riski refit/conversion işlemlerinde daha da artmakta bu sebeple tersanenin en yakın itfaiye istasyonuna yakınlığı, aldığı yangın önlemleri dikkatle analiz edilmektedir. Bu sebeple konusunda uzmanlaşmış eksper firmalar durum tespiti ve tersanenin yeterliliğini değerlendirmek için görevlendirilmektedirler.

Verilecek ilave sigorta teminatlarına göre deprem riski, geminin suya indirilmesi için kullanılan sistemler, deneme seferleri de dikkatle değerlendirilen diğer noktalardır.

Piyasa şartları ve rekabet ticari değerlendirmede etkin olsa da, teknik değerlendirmeden taviz verilmemesi hem sigorta şirketleri için hem de projeyi üstlenen tersaneler için vazgeçilmezdir. Bu şekilde oluşacak maddi ve daha da önemlisi çalışanların başına gelebilecek riskler minimize edilebilecektir.

RO-RO Taşımacılığına Özel Riskler ve Önlemler

Günümüzde ticaretin Ro-Ro taşımacılığı, sağladığı birçok avantaj dolayısıyla tercih edilen güvenli, ucuz ve pratik bir taşıma şeklidir. Bu taşıma şekli, taşıma maliyetlerini düşürdüğü gibi, gemiler limanda daha kısa süre kaldığından ticari hayatta ihtiyaç duyulan hıza da hizmet etmektedir.



Ro-Ro terimi, "Roll on-Roll off" kelimelerinin kısaltılmış hali olup, bu taşımanın konusu otomobil, tır, kamyon ve hatta tren gibi diğer vasıtaların gemi üzerinde taşınmasıdır. RO-RO taşıması genellikle layner denilen düzenli hatlarla yapılmaktadır. Bu taşıma şeklinin başlıca avantajları, ambar üstü istifleme yapılmadığından yükleme ve boşaltma sırasında hasar riskinin, bekleme sürelerinin ve maliyetlerin düşük olmasıdır.

Yukarıda sayılanlar Ro-Ro taşımacılığına ilişkin avantajlardır, ancak bu taşımacılığa özgü bir takım dezavantajların da mevcut olduğu aşıkardır. Bu makalemizde özellikle, P&I perspektifinden bu taşımacılığa özgü hasar tiplerinden bahsetmek isteriz. Nitekim pratikte, Ro-Ro taşımacılığı yapan sigortalılarımız bulunmakta olup, sık karşılaşılan hasar tiplerinden bahsedeceğiz. Ro-Ro gemileri, yolcu ağırlıklı da olabildikleri için, bu gemiler hem yolcuya hem de yüke ilişkin dair riskleri ihtiva ederler.

Yolculara dair risklerin minimuma indirilmesi adına aşağıdaki genel uygulamalara özen gösterilmelidir.

Her ne kadar gemi sahipleri tarafından donanımına ilişkin gerekli tedbirler alınsa da yolcular kayma, düşme, takılma v.s. gibi nedenlerle ciddi yaralanmalarla karşılaşmaktadır. Bilhassa yaz aylarında seyahat eden yolcuların ayaklarına giydikleri terliklerin kayma özellikleri olması unutulmamalıdır. Bu nedenle merdivenler, kapı eşikleri, kapak üzerleri veya basamaklara ekstra hassasiyet gösterilmeli, bu gibi bölgelerin kaydırmaz boya ile boyanması sağlanmalıdır. Bu bölümlere ayrıca dikkat çekici uyarıcı posterler asılmalıdır.

Yolcular gemilere bindiği anda kalkış öncesi ve yanaşmadan önce tüm anonsların yapılması gerekmektedir. Bu anonslar önemli güvenlik mesajlarını ve yolculuk esnasında karşılaşılabilecek olağanüstü durumlar hakkında bilgileri içermelidir. Yolculara dair güvenlik bilgilendirme posterleri yolcuların bulunduğu alanlara asılmalı ve eğer mümkünse koltuk ceplerine iliştilmelidir.



Kaptan Kaan Özerk
Grup Hasar Müdürü

+90 0850 420 81 36 (D.233)
kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2. Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.S. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Yolcuların geçiş yaptığı bölümlerde (merdivenler, merdiven boşlukları, yürüyüş yolu) aydınlatma uygun ve yeterli olmalı. İlave olarak, görüşün yeterli olmaması ihtimaline karşılık uyarıcı tabela ve posterler asılmalıdır.

Yolcuların girişinin yasak olduğu alanların kapıları kilitli tutulmalıdır. Bu bölümlere girişin yasak olduğunu belirten uyarıcı posterler asılmalıdır.

Servis esnasında dökülen sıcak içecek nedeniyle kol, el ve vücutta yanıklar meydana gelebilmektedir. Bu gibi hadiseleri önlemek amacıyla içeceklerin koruyucu kapakla servis edilmesi önerilir.

Otomatik açılıp kapanan kapılara çocukların sıkışmaları, yolcuların kapıya tutunurken kapının kapanması ve parmaklarının kopması hadiselerine sıkça rastlanmaktadır. Kapıların ani kapanmasını önleyici donanımsal koruyucular koyulmalıdır. Bu hadiselere ayrıca yolcu salonlarında bulunan açılır kapanır pencerelerin mekanizmalarının sağlam ve çalışır olmasına dikkat edilmelidir. Küçük çocuklara her zaman gemi içerisinde eşlik edilmeli, yalnız bırakılmamalıdır.

Gemilerin yanaşma veya kalkış manevrası esnasında yolculara halat çarpması, ayaklarının kapak altında ezilmesi, sert yanaşmalarda dengelerini kaybedip düşmeleri gibi kazalar ile karşılaşmaktadır. Yolculara uyarıcı anonslar yapmanın yanında bu bölümlere uygun bariyerler (halat, zincir veya kapı gibi) koyarak kalabalığın arabaların geçtiği ve tehlikeli durumlara karşılaşmaları engellenmelidir. Hatta yanaşma veya kalkış esnasında en az bir gemi personeli bu bölümde bulundurularak, yolcu ve/veya araç karışıklığına sebebiyet vermemek adına, geminin yükleme veya tahliyesini organize etmesi önerilir.

Ro-Ro gemilerinde karşılaşılan yük hasarları en fazla lashing kaynaklı olmaktadır. Lashing (araç sabitleme) işlemleri uluslararası emniyetli bağlama standartlarına uygun olarak yapılmalı ve tüm araçlara istisnasız olarak uygulanmalıdır. Aynı zamanda yükleme ve boşaltma operasyonlarını icra eden personelin tecrübeli ve işinde uzman olması elzemdir. Aynı zamanda istifleme planlarına riayet edilmesi de büyük önem taşımaktadır.

Yük hasarlarına sebebiyet verebilecek risklerin minimuma indirilmesi adına aşağıdaki genel uygulamalara özen gösterilmelidir.

Gemi içerisindeki park alanlarının tamamının yükseklik markaları tam olmalıdır.

Gerek gemi varışında gerekse kalkışta tüm kapakların ve/veya rampaların neta olduğundan emin olunması gerekmektedir. Neta olmadan giriş ve/veya çıkışa izin verilmemelidir.

Gemi araç girişleri esnasında belirli sürelerde anonslar yapılarak araçların motorları stop edildikten sonra el frenlerinin çekiliği olduğunun sürücüleri tarafından kontrolü sağlanmalı, bu yönde tabela ve posterler park alanlarına asılmalıdır.

Araç geçişlerinin olduğu gemi içerisindeki alanlarda yolcu geçişlerine müsaade edilmemelidir.

Yüklü araçların gemi içi lashinglerinin tam yapılması gerekmektedir.

Yükü havaleli araçların gemiye girişine izin verilmemelidir.

Özellikle şasisi alçaltılmış ve/veya modifiye yapılmış ve/veya araç orijinali dışında ilave aksesuar (özellikle çamurluk, ön, alt panel ve arka, alt panel gibi) monte araçların rampa geçişlerinde hasarlanacaklarından, gemi girişine izin verilmemelidir.

Motosikletler devrilmeye karşı uygun şekilde emniyete alınmalıdır.

İçerisinde bulunduğumuz bu zor süreçte, tüm denizcilerimize emniyetli ve sakin denizler dileriz.

Dar Kanallarda Seyir Riskleri

23 Mart 2021 tarihinde Süveyş Kanalı geçişi sırasında 151. km şamandırası hizasında karaya oturan dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biri olan EVER GIVEN tüm dünya ticaretini etkileyen boyutlarda bir gecikmeye ve zarara yol açmıştır. 23 Mart'ta sabah erken saatlerde kum fırtınasının neden olduğu ve 40 knot'ı aşan ani ve sert rüzgarlar nedeniyle kanalın her iki yakası arasına sıkışmıştır.



Lloyd's List verilerine göre bu hadise nedeniyle kurtarıldığı 29 Mart 2021 tarihine kadar, kanalın kapalı olduğu her saat ortalama 400 milyon dolar değerinde yükün geçişine engel olmuştur. Halen Süveyş Kanal Otoriteleri tarafından Great Bitter Lake'de bekletilen gemiye kanal seyrine engel olması nedeniyle 916 milyon dolarlık bir ceza kesilmiştir.

Dünya ticaretini sekteye uğratan bu hadise vesilesiyle, dünyanın farklı noktalarında deniz yolu seyrini kısaltarak, deniz ticaretindeki maliyetleri düşüren dar kanal ve boğazlarda seyrin risklerinden kısaca bahsetmek istiyoruz.

Dar Kanal Seyrinde Göz Önünde Bulundurulması Gereken Etkenler:

- **Trafik yoğunluğu:** Dar kanallarda seyir esnasında, trafik yoğunluğunun doğal olarak açık denizde olduğundan çok daha yoğun olması beklenmelidir. Bu durum, görece daha büyük boyutlarda gemilerin daha dar alanlarda çatışma riskini de artıracaktır. Kanal seyri boyunca Kaptan, vardiya zabıtları ve gözcüler çevre gemilerin hareketlerine karşı azami dikkati göstermelidirler.

- **Seyir ve Kumanda Uygulamaları:** Şartlar elverdiğince, ARPA radar, elektronik haritalar, Otomatik Tanımlama Sistemi, eko-iskandil gibi emniyetli seyre yardımcı olacak tüm elektronik cihazlar kullanımda olmalıdır. Unutulmamalıdır ki, ilgili personel cihazlar üzerinde bilgi ve tecrübeye sahip olmadığı sürece cihazlardan faydalanılamayacaktır. Kanal geçişi sırasında, mevcut derinliği ve emniyetli seyre engel teşkil edecek diğer unsurları tespit ve kaçınma amacıyla çok kısa aralıklarla mevki koyarak geminin tam konumunu belirlemek çok önemlidir.

Bir diğer dikkatli olunması gereken ve seyir konusunda yetkinlik ve tecrübe gerektiren husus da kanal içerisindeki dönüş noktalarıdır. Pilotlu seyirde bile olursa, gemi kaptanı dönüşü başlatmak için her zaman doğru zamanlamayı gözetmelidir. Kanalın özellikleri de göz önünde bulundurularak emniyetli hızda seyredilmeli, makineler daima



Kaptan Cankut Küçüktürk
Underwriter

+90 850 420 81 36 (D:232)
cankut.kucukturk@turkpandi.com

Kaptan Cankut Küçüktürk, 1999 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Türkiye'nin çeşitli denizcilik firmalarında 12 yıl boyunca Güverte Zabiti ve Uzakyol Gemi Kaptanı olarak görev aldı. Ardından Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak P&I ve Tekne Makine Sigorta Kulüpleri adına risk önleme ve çeşitli gemi kazaları ile hasar konularında sorveyörlük ve hasar yöneticiliği görevlerinde bulundu. Ayrıca bazı bayrak devleti sorveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. 2018 yılında Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği firmasında Plasman Departmanında deniz sigortaları konusunda kıdemli müdür olarak çalışmaya başladı. Ağustos 2020 tarihinde Underwriter olarak kurumumuza katılmıştır.



TURKP&I

hazır konumda tutulmalıdır. Diğer bir deyişle, dar kanallarda seyir esnasında, emniyet açısından ve ileride doğabilecek bir takım yasal sorumluluklarla karşılaşmamak adına çatışma tüzüğü kurallarına özellikle de -kural 6 (Emniyetli Sürat) ve kural 9 (Dar Kanallar)- titizlikle uyulmalıdır.

- **Haberleşme:** İstenmeyen hadiselerin önüne geçebilmek adına dikkat edilmesi gereken konulardan biri de kanal geçişi yapan gemileri takip eden ve o anki seyir bilgilerine sahip olan bölgedeki Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) ile kusursuz bir iletişim içerisinde olmaktır. GTH talimatlarına uymak ve taleplerini yerine getirmek, sorunsuz ve emniyetli bir geçiş operasyonu gerçekleştirilmesini sağlar. Aynı şekilde çevredeki diğer gemilerin, özellikle kanal geçiş güvenliğine potansiyel tehlike arz eden gemilerin niyet ve hareketlerini tespit edebilmek için gemiden gemiye yapılan haberleşme de hayati önem arz etmektedir.

GTH ve diğer gemilerle olan iletişimin yanı sıra, gemi içerisinde Kaptan ve seyirden sorumlu zabıtların kanal pilotu ile kurdukları iletişim de daima açık ve sarıh olmalıdır. Herhangi bir lisan sorunu, iletişimde kopukluk veya yanlış anlama kolaylıkla bir kazaya neden olabilir.

- **Çevresel Faktörler:** Gemi mevki ve rotasını kolaylıkla etkileyebilecek olan akıntı faktörü kanal seyri sırasında daima hesaba katılmalıdır. Baştan gelecek akıntılar, geminin süratini düşürmesine neden olabileceği gibi, çoğu zaman geminin daha iyi dümen tutmasına da yarayabilir. Ters durumda, kıç taraftan gelen akıntılar geminin dümen dinlemesinde sorunlara neden olabilir. Bu gibi kritik etkenler dar kanal geçişlerinde her zaman değerlendirmeye alınmalıdır.

Rüzgâr, gemileri hem seyir hem manevra sırasında etkileyen bir dış etmendir. Yolcu gemileri, konteyner gemileri gibi gemiler rüzgâr alanları geniş olan dolayısıyla sapma momentleri büyük olan gemilerdir. Bu nedenle özellikle bu tip gemilerle kanal geçişleri sırasında rüzgâr kuvveti daima göz önünde bulundurulmalıdır.

Yukarıda bahsedilen etkenlerin dışında, bank etkisi, emme etkisi ve çökme etkisi olarak adlandırılan hidrodinamik olaylar da mevcuttur. Basitçe anlatmak gerekirse, bank etkisi ve emme etkisi nispeten büyük gemilerle kanal kenarına yakın seyrederken, su derinliğinin kısıtlı olduğu durumlarda karşılaşılan bir hidrodinamik etkidir. Bu etki, geminin baş tarafını banktan uzaklaştırarak kıç tarafının sahile doğru savrulmasına neden olur. Çökme etkisi de özellikle sığ sularda ve yüksek süratlerde geminin kıç tarafındaki su çekiminin azalmasına ve buna bağlı olarak oturma veya çatışmayla sonuçlanabilecek manevra hatalarına neden olabilir.

Kılavuz kaptanların bölgedeki yerel şartları iyi bildiğini farz ediyor olsak da, asıl sorumlu ve basiretli davranması gereken tarafın gemiler olduğu, emniyetli bir kanal seyri için bu tür etkileri kılavuz kaptanlarla koordineli bir şekilde değerlendirmeleri gerektiği unutulmamalıdır.

Yeni yönetmelik çerçevesinde hurda teşvikinin şartları ve sigorta meselesi

Geçtiğimiz günlerde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenerek, 28.04.2021 tarihinde Resmî Gazete’de yayınlanan “Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik” in, yürürlüğe girmesini takiben Türk denizcilik sektöründe hizmet veren armatörlerin yanında, sivil toplum kuruluşları, brokerler, deniz hukukçuları ve akademisyenler arasında sıklıkla tartışılmaya başlandığını görmekteyiz.



Yeni düzenlemeye göre, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gemisi 20 yaş ve üzerinde olan armatörlere hurda teşviki vererek, belli şartların yerine gelmesiyle yeni gemi inşa etmelerini sağlayacak. Yönetmeliğin içeriğine göre düzenlemenin amacı kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek olarak belirtilmektedir.

Yönetmelik kapsamında olan gemilerin, “Milli Gemi Sicili” veya “Türk Uluslararası Gemi Sicili”ne kayıtlı olması, 1.000 GT ile 5.000 GT arasındaki büyüklükte ve tip olarak da sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük ve özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan 20 yaş ve üzeri gemilerden olması gerekmektedir. İlave olarak yeni inşa edilen geminin Türkiye’de inşa edilmesi şartının yanında, inşaat sürecine işçilik de dahil olmak üzere %50 oranında bir yerel katılım olması öngörülmüştür. Yeni geminin, sicil kayıt tarihinden itibaren beş yıllık süre içerisinde Türk bayrağı altında işletilmesini engelleyecek şekilde kiralanması, satılması, devir veya temlik olunması yasaklanmıştır. Düzenlemenin bu detayları, yerel ekonomiye bir canlılık getirmeyi hedeflemektedir.

Düzenlemeye göre gemi donatanı (Yönetmelikte anılan ismiyle “yararlanıcı”) idareye üç çeşit sigorta teminatı sunmakla yükümlü tutulmuştur. Bunlardan biri, yaygın olarak bilinen ve ayrıca ilgili yönetmelikte de sayılan belli başlı inşaat rizikolarını (Örneğin; kusurlu çizim, kızıktan iniş sırasında oluşabilecek hasarlar) kapsayan bir inşaat sigortasıdır. İbrazı zorunlu tutulan diğer bir sigorta tipi ise, geminin inşasını takiben 5 yıl boyunca ve yıllık olarak yenilenmek üzere yararlanıcının bulundurması gereken gövde (H&M/tekne makine) sigortasıdır. Yönetmelik içerisinde belirtilen ve yararlanıcının idareye



Av. Elif KAÇAR, LLM
Hasar Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.243)
elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu’nda tamamlayarak, İstanbul Barosu’ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere’ye taşındı, Kingston Üniversitesi’nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu’nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta A.Ş.’ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

sunmak zorunda olduğu diğer teminat tipi ise, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1352'nci maddesinin birinci fıkrasında sıralanan deniz alacaklarını teminat altına alan bir koruma ve tazmin sigortası veya mali sorumluluk sigortasına tekabül eden bir sigorta teminatıdır. Bu poliçenin de geminin denize indirilmesinden itibaren beş yıl boyunca yıllık olarak yenilenmesi zorunluluğu getirilmiştir.

Sonucu sigorta tipinin teminine ilişkin bir yararlanıcıları bekleyen takım sorunlar olması muhtemeldir, zira yönetmelik içeriğinde bahsi geçen teminat içeriği hali hazırda onlarca yıldır süregelen deniz sigortası pratiğinde mevcut olan tipik P&I sorumluluğuna kıyasla çok daha kapsamlı ve limitsiz bir teminata işaret etmektedir. İlerleyen günlerde, sektörün bu düzenlemeye nasıl cevap vereceğini hep birlikte gözlemleyeceğiz; sektörden gelen talep ve eleştirilere istinaden bu hükmün tipik bir P&I sigortası teminatına tekabül eder şekilde daraltılması söz konusu olabilir, ya da bu durum sigorta şirketlerinin ihtiyaca binaen yeni teminat tipleri dizayn etmelerine yol açabilir, bunu hep birlikte takip izleyeceğiz. Her hâlükârda, filoların gençleştirilmesi ile ilgili devletimizin bir adım atmış olması Türk deniz ticareti açısından sevindirici bir gelişme olarak kabul edilmelidir.

Neptün Deklarasyonu

COVID-19 salgını sonrası deniz ticaret hacmi, bazı endüstri dallarındaki yıkıcı düşüşlere maruz kalmasa bile, dünyadaki emtia taşımada en çok kullanılan bu yolu ayakta tutan insan faktörünün daha yakından değerlendirilmesi gerekmektedir.



Bu değerlendirmede dikkate alınması gereken kesim ise, elbette denizcilerdir. Denizciler, en zor şartlarda bile gemilerin güvenli şekilde sefer yapmalarını hem COVID-19 öncesi, hem de COVID-19 salgını süresince temin etmişlerdir.

Salgın, birçok denizci için, zaten zor olan çalışma şartlarının, insani olarak kabul edilmesi imkansız seviyelere gelmesine neden olmuştur.

Pandeminin denizciler üzerindeki etkilerinin en önemli göstergelerinden birisi, yaklaşık 400.000 denizcinin salgın kaynaklı seyahat kısıtlamaları yüzünden gemilerinden ayrılamaz durumda kalmalarıdır.

Salgının denizcilerden kaynaklı olarak daha fazla yayılmasından çekinen yetkililer, denizcileri gemilerden ayrılmasını engelleyici önlemler almışlar, mürettebat değişikliklerini ise ciddi anlamda zorlaştırıcı uygulamalara gitmişlerdir. Bu uygulamaların temelinde, COVID-19'un yayılmasının engellenmesi hedefi bulunmaktadır.

Bu durum, sözleşmelerini tamamlayan çok sayıda denizcinin evlerine dönmesini imkansız hale getirmiştir. Denizcilerin gemiden ayrılabilirdiği haller bile, hava yolu taşımacılığında yaşanan sıkıntılar, pratikte denizcilerin gemide uzun süre mahzur kaldığı durumlara neden olmuştur.

Deniz ticaretinin birincil faktörü ve itici gücü olan denizciler için, istihdam edildikleri gemilerde haddinden uzun ve zorunlu olarak kalmanın, fiziksel ve zihinsel sağlıklarını zora sokacak durumlar yaratabileceği aşikardır.

Denizcilerin çalışma şartlarının çoğu zaman ideal olmakta uzak olduğu bilinen bir faktördür. Bazı hallerde bazı denizciler haftada yedi gün, günde on iki saate varan vardiyalarda çalışmaktadırlar. Bu ezici iş yükünün iş kontrat süresini kapsayan aylarca devamı, sadece denizcilerin değil, denizcilerin yorgunluğundan kaynaklı olarak çevreyi ve diğer üçüncü şahısları da tehlikeye sokmaktadır.



Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.231)
umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



TURKP&I

- Denizcilerin kritik öneme sahip çalışanlar olduğunun tanınması, ve COVID-19 aşısına öncelikle erişim verilmesi
- Denizcilerin sağlığının korunması amacı ile, en iyi uygulamalara dayalı, en yüksek standartta protokollerin meydana getirilmesi.
- Gemi işletmecileri ve kiracılar arasında, mürettebat değişimlerini kolaylaştıracak işbirliğinin arttırılması.
- Denizcilik için anahtar nitelik taşıyan bölgelerin, hava yolu iletişimlerinin sağlanması.

Türk P&I, Neptün Deklarasyonu'nu imzalayanlar arasında yer almaktan memnuniyet duymaktadır.

Yatınızla Güvenli Seyir İçin...



Yaz aylarının kendini iyice hissettirmeye başladığı, her an yatınızla seyahate çıkmak isteyeceğiniz bu sıcak günlerde riskli durumlardan kaçınmanıza yardımcı olmak için yat sahiplerinin karşılaştığı en yaygın hasar türlerini bir araya getirdik. Yatınız en pahalı yatırımınızdır.



Tavsiyelerimiz denizde geçireceğiniz eğlenceli vaktinizde sorunla karşılaşmadan keyifli bir tatil geçirmenize, birikiminizi korumanıza yardımcı olabilir.

Aşağıda bahsedeceğimiz rizikolar yatınızı korumak için doğru teminata sahip olup olmadığınızdan da emin olmanıza yardımcı olabilir.

Yangın

Çok sık rastlanmasa da maliyet anlamında yüksek meblağlara ulaşabilecek hasar tipidir yangın. Böyle bir kabusla hiç karşılaşmamanızı dileriz.

Yatın yaşının artmasıyla doğru orantılı olarak yangın riski de artış eğilimindedir. Yangın hasarları tecrübelerimize göre yaygın olarak hatalı kablolama, korozyon, yakıt doldurma esnasında karşılaşılabilecek sorunlar, hortumların eskimesi / yıpranması gibi nedenlerle meydana gelebilir.

Yangına müdahale ekipmanının periyodik olarak kontrolünü her gezi öncesinde mutlaka yapılması gereken işler listenize ekleyin. Yakıt deponuzu, tüm hortumları ve bağlantıları düzenli olarak kapsamlı bir şekilde kontrol edin ve gerekirse teknik uzmanları bu işler için görevlendirin. Yakıt sisteminin düzenli kontrollerinin yapılması çok önemlidir. Eski yakıt tankları, devreleri ve bağlantıları korozyon nedeniyle sızıntılara dolayısıyla yangına sebep olabilir.

Yatınızda bir sıkıntının yanı sıra bulunduğunuz marinede bağlı bulunan



Burcu Berrak
Hasar Müdürü

+90 850 420 81 36 (D. 240)
burcu.berrak@turkpandi.com

Burcu Berrak 2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik'te gemi kiralama departmanında stajyer / post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik'te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye'de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKPS

başka bir teknede çıkabilecek yangından da etkilenmeniz olasıdır. Böyle durumlar için teknelerin marinada bağlanma mesafesi, marinanın yangına müdahale hızı ve kapasitesi hakkında önceden bilgi almanızı tavsiye ederiz. Ayrıca çok önemli bir nokta daha özellikle bir sonraki başlıkta bahsedeceğimiz kötü hava koşulları kaynaklı hasarlar bakımından da bağlı bulunduğunuz marinanın hangi sınıflandırmaya tabii olduğuna dikkat edin. Ek olarak marina ile yapacağınız sözleşmeyi gözden geçirirken sorumluluklar bölümünü dikkatli inceleyin.

Kötü Hava Koşulları

Küresel ısınmanın mevsimler üzerindeki etkisi nedeniyle olumsuz hava şartlarının daha sık aralıklarla ve eskiye nazaran daha kuvvetli olarak görmeye başladık. Ülkemizden örnek verecek olursak geçtiğimiz Mayıs ayında Ayvalık'ta ve daha öncesinde kış mevsimi boyunca yurdumuzun değişik kesimlerinde farklı şiddetlerde meydana gelen hadiseler göz ardı edilemeyecek boyutlarda maddi hasara yol açtı. Her ne kadar tektonik hareket neticesinde oluşmuş olsa da pek tabii ki İzmir depremi sonrası oluşan küçük ölçekli tsunami de bu doğal olaylar içerisinde sayılabilir.

Fırtınayı durduramazsınız, ancak onun için hazırlıklı olabilirsiniz. Yatınızın çekek yeri veya marinada düzgün bir şekilde sabitleyerek dalgalarla kaymamasına veya sallanmamasına dikkat edin. Bu, yatınızın tekrar tekrar rıhtıma veya kıyıya çarpmasını önlemeye yardımcı olacaktır. Yatınızın özellikle yoğun fırtınalar sırasında şiddetli dalgalara ve sudan gelen rüzgâra daha az maruz kalması için bir tekne kaldırma veya süspansiyon sistemi düşünebilirsiniz.

Hava raporlarıyla önceden haberiniz olacağından böyle dönemlerde yatınızın diğer yatlarla ve rıhtımla temas eden noktalarına ilave tamponlar yerleştirmek de sürtünmeye karşı koruma sağlayacaktır.

Denize çıkmadan önce daima hava durumunu kontrol edin. Bazen güneşli olarak başlayan bir gün, hızla karanlık bir öğleden sonra fırtınasına dönüşebilir. Bir anda artan rüzgâr ve dalgalı sular oluşuyorsa bu yaklaşan bir fırtınanın habercisi olabilir ve mümkün olan en kısa sürede kıyıya doğru yola çıkın ve demirleme yerine sağlam bir şekilde bağlayın.



Karaya Oturma / Deniz Dibiyle Temas

Deniz dibiyle temas en sık karşılaşılan hasar tiplerinden biridir. Elbette sürekli izlediğiniz rotalarda bu riskle karşılaşmayabilirsiniz ancak yeni gidilecek bir bölge için kaptanınızın izlenecek rotayı bildiğinden emin olun. Eğer daha önce gidilmeyen bir rotaysa, yerel tekne sahiplerine ve bölgeyi bilen kaptanlara danışmanızı tavsiye ederiz. Mümkünse konaklanacak bölgeyi daha iyi anlamak için kaptanınız önceden daha küçük bir tekneyle ön inceleme yapabilir. Eğer önceden bilgi sahibi olmak mümkün değilse, bilmediğiniz yol üzerinde yatınıza zarar verebilecek birçok engel veya yanlış işaretlenmiş kanal olabilir, bu gibi durumlar için farklı bir rotayı düşünmenizi tavsiye ederiz. Sigorta poliçenizin seyahat etmeyi düşündüğünüz coğrafi bölgeleri kapsadığından emin olun.

Şiddetli fırtına ve hava koşulları sonrasında denizde yüzen enkazlar oluşabilir bu nedenle bu gibi havalardan hemen sonra denize çıkmayın, denizin açılmasını bekleyin.

Çatma / Çatışma

En yaygın çatışma hadiseleri hızları nedeniyle ve genellikle kör noktalarda saklandıkları için jet ski ve motorbotlarla meydana gelir.

Seyir sırasında görüşün azalması durumunda, yavaşlayın ve seyir ışıklarınızın çalışır durumda olduğunu ve yatınızda bulunan diğer nesnelere tarafından engellenmediğini kontrol edin. Yatınızda en azından, bir işaret fişegi, seyir feneri, ses üreten bir cihaz (düdük, korna veya siren gibi), ilk yardım çantası, demir ve teknedeki her kişi için bir can yelegi bulundurun.

Hırsızlık

Neyse ki, yatınızın ve/veya yardımcı botların çalınmasını önlemek için alınabilecek birkaç önlem var. Aynı evimizdeki gibi yatınıza güvenlik alarmı kurabilirsiniz. Ayrıca tekneden önemli alanlarına kamera sistemi yerleştirmenizi ve kamera kayıtlarını düzenli bir şekilde kaydedilip saklamanızı tavsiye ederiz.

Yatınızı 7 gün 24 saat sıkı güvenlik tedbirleri alınan ve düzenli bir şekilde kontrol edilen marinalarda / çekek yerlerinde tutmaya özen gösterin.

Yatın hırsızlığına neyse ki sık rastlamıyoruz, daha yaygın olarak botun, deniz bisikletinin, navigasyon sistemlerinin, güvenlik ekipmanlarının çalınmasıyla karşılaşyoruz. Mal kaybına karşı tam koruma sağlamak için yatınızdaki malların eksiksiz bir envanterini ve içerik listesini oluşturmalı, sigorta acentenize ayrıca fotoğraflarıyla birlikte poliçenin imzalanmasından önce iletmenizi önemle tavsiye ederiz.

Makine Hasarları

Genel olarak, makine hasarlarından korunmada en etkili yöntem düzenli bakım tutum yapmaktır.

Her bir gezi öncesinde ve sonrasında ayrıca düzenli aralıklarla;

- Yağ filtrelerini düzenli kontrol edin
- Motor yağı seviyesini kontrol edin
- Yakıt hortumlarının yıpranmış olmamasına dikkat edin
- Pervane ve motor kayışlarında aşınma olup olmadığını kontrol edin ve gerektiğinde değiştirin
- Su girişinin temiz olup olmadığını kontrol edin
- Pervaneye takılan ağ, misina v.b. olmadığından emin olun
- Yakıt deposu havalandırmasını kontrol edin
- Sintine pompası hortumlarının tıkanmaya neden olabilecek birikintilerden temizlenmiş olduğunu kontrol edin
- Hidrolik sıvı ve soğutma suyu seviyelerini kontrol edin

Makine aksamalarının eskimesi ve aşınması da sık karşılaşılan bir durumdur ve bu nedenlerden kaynaklı hasarlar sigorta teminatı kapsamı dışındadır. Uzun bir seyire çıkmadan önce bir "check list" listesi üzerinden yapılacakları kontrolle ilerlemeniz kolaylık sağlayacaktır.

Yaralanma Hadiseleri

Yatınızda harika bir tur için keyifle vakit geçireceğiniz arkadaşlarınız ve aileniz muhtemel tehlikelere karşı sizin gibi tecrübeli olmayabilir. Kaygan güverte yüzeyi dengeyi kaybedip takılmalara ve düşmelere sebep olabilir ve yaralanma durumlarında tedavi masraflarından siz sorumlu olabilirsiniz. Seyahat boyunca güvertenin sürekli kuru

tutulması, can simidi ve can yeleği gibi malzemelerin bakımlı ve kullanıma hazır halde saklanması ve muhakkak yeterli miktarda malzemeye sahip ilk yardım çantası bulundurulması önemlidir. Yat sahibi olarak ilk yardım kursu almanız da hayat kurtarabilir.

Yat yolda iken (seyahat esnasında) sıcak içeceklerin servis edilmemesi ve içilmemesi, atal bıçak kullanılacak yemeklerin yenmemesi, yolcuların pruva yerine yatın arkasına doğru oturmaya teşvik edilmesi denizde dalgalar nedeniyle savrulma ve yaralanma durumlarına karşı daha emniyetli olacaktır.

Umarız hiçbir sorunla karşılaşmazsınız ancak bir hadise olursa da sigorta acentenize zamanında haber vermeyi unutmayın. Sigortacının görevlendireceği teknik uzmanlar gelene kadar hadiseyle ilgili elinizden geldiğince delil toplamaya çalışın. Örneğin yatınız başka bir tekneye arptıysa, diğer teknedeki hasarlı bölgenin fotoğraflarını çekmeyi, video kaydını almayı, karşı tarafın iletişim ve sigorta bilgilerini ve tekne sahibinin kimlik bilgilerini almayı ihmal etmeyin. Sigortacınız uzman ekibiyle hasarın uygun bir şekilde giderilmesi konusunda yardımcı olacaktır.

Sevdiklerinizle birlikte sorunlardan uzak keyifli seyirler yapmanızı dileriz.

Pruvanız neta, rüzgarınız kolayınıza olsun.

Otomatik Tanımlama Sistemi-OTS (Automatic Identification System - AIS) AIS kapama maddesi (AIS switch-off Clause)

AIS, IMO (International Maritime Organization- Uluslararası Denizcilik Örgütü) teknik komitesi tarafından geliştirilen, 2000 yılında gündemimize gelen, SOLAS (Safety of Life at Sea-Denizde Can Güvelliği) chapter V ile düzenlenen ve 2004 yılından itibaren gemilerde (bazı istisnalar hariç) bulunması zorunlu tutulan bir elektronik tanımlama/takip sistemidir.



İçinde bulunduğu geminin adı, MMSI (Maritime Mobile Service Identity - Deniz Seyyar Servis Tanıtım Numarası), IMO numarası, pozisyonu, çağrı işareti, hızı vb. bilgileri düzenli olarak yayınlamakta ve almaktadır.

AIS, denizciliğin birçok alanına katkı sağlamıştır. Seyir güvenliği açısından büyük avantajlar getirmiş; çatışmayı önleme, seyir yoğunluğunu kontrol etme, ülkeler açısından kıyı güvenliği ve karasulardaki yoğunluğu gözlemlenme, işletmeler için filolarını takip edebilme, yardım kuruluşları için acil durumda müdahale, yasal merciler ve sigorta şirketleri için hasar tespiti ve analizi, istatistikçiler için dünya ticareti analizi gibi daha bir çok alanda gerçek zamanlı bilgiye ulaşım sağlamıştır.

AIS, asli olarak bir seyir yardımcısı olduğundan sürekli olarak açık tutulması, veri bildirimini sürekli olması gerekmektedir. Sadece belirli durumlarda AIS cihazının kapatılmasına müsaade edilmekte olup, bu amaçla da AIS ile ilgili detaylı bilgi içeren IMO Resolution A.1106 (29) yayınlamıştır. Örnek olarak gemi kaptanının, gemisinin ve/veya personelinin ani bir tehlikeye maruz kaldığını düşünmesi durumunda AIS'in kapatılabileceği belirtilmiştir.

Ancak AIS'in, izin verilen durumlar dışında, tespit ve takip edilmeyi kısıtlamak, ambargoları delmek, yasal olmayan yük/yakıt transferleri gibi operasyonlar yapabilmek amacıyla da kapatıldığı tespit edilmiştir. Bu durumu engellemek amacıyla ABD Hazine Bakanlığı Yabancı Varlıkları Kontrol Ofisi (OFAC-Office of Foreign Assets Control) Denizcilik sektörüne yönelik; düzenlenen tüm Kira Sözleşmelerinin (Charter Party) IMO/ SOLAS'a aykırı olarak kapatılması durumunda sözleşmenin iptaline izin veren AIS kapatma maddesi içermesini tavsiye etmiştir.



Halil Solak

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D. 236)
halil.solak@turkpandi.com

1977 yılı İstanbul doğumludur. Darüşşafaka Lisesi'nden 1995 yılında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden 1999 yılında mezun oldu. Zodiac Shipping'de deniz hayatına başladı. İTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinde yüksek lisans dersleri aldı. ABD Georgia State University'de Risk Yönetimi ve Sigorta alanında MBA yaptı. ABD Hartsfield Atlanta hava alanında ve Türkiye'de bazı önemli sigorta şirketlerinin Nakliyat Departmanlarında çalıştı. OMNI Brokerlik'te 9 yılın ardından 2015 yılında Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Lojistikte Risk Yönetimi üzerine seminerler verdi.



TURKP&I

Bu tavsiye kararı uyarınca Kira Sözleşmelerine AIS kapatma maddesi eklenmeye başlanmış, ancak standart bir madde olmayışı, tarafların kendi menfaatlerini gözeterek maddeler yazmalarına sebebiyet vermiştir. Bu durumun da tavsiyenin amacına aykırı olarak haksız sözleşme iptallerine ve anlaşmazlıklara neden olduğu görülmüştür.

BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi - Baltic and International Maritime Council) oluşan ihtiyacı karşılamak ve bir seyir yardımcısı olan AIS'in farklı amaçlara hizmet etmesini engellemek için AIS Kapama maddesi -'AIS Switch-Off Clause' yayınlamıştır. Böylece Kira sözleşmesine yazılacak bu madde ile oluşan karışıklığın engellenmesi amaçlanmıştır.

Gemi sahipleri, Kiracılar, P&I sigortacıları ve uzmanların katkılarıyla oluşturulan bu maddeye BIMCO web sayfasından ulaşılabilir. Böylece hem kiracı hem de gemi sahiplerine bazı yükümlülükler getirilmiş, tarafların keyfi olarak AIS kaynaklı sözleşme iptallerine gitmesinin önü kapatılmıştır.

Teknelerde Yangın Güvenliği

Bazı basit güvenlik adımlarını izleyerek teknenizde yangın çıkma riskini azaltabilirsiniz. Tekneniz denizde veya yat limanına iken yangın çıkarsa ne yapacağınızı bilmeli ve hazırlıklı olmalısınız.



Teknelerde yangına sebebiyet veren yaygın nedenler aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Tekne kapalı bölümlerinde sigara içilmesi
- Kuzine ocaklarının ve/veya fırınların açık kalması
- Sintinelerde butan veya propan gazı birikmesi
- Hatalı kablolama
- Totor bölmesinde benzin/benzin buharı birikmesi
- Yanıcı boyalar ve solventlerin doğru istiflenmemesi

Bu gibi nedenlerden çıkabilecek yangınlar için alınabilecek önlemleri sıralamak gerekirse;

Sigara

Çöp tenekelerine atılmış sigara izmaritlerinin söndüğünden emin olunmalı ve tekne içerisinde özellikle kamaralarda sigara içilmesinden kaçınılmalıdır.

Duman alarmı takması

Bir duman alarmı, teknenizde yangın çıkma riskine karşı sizi uyarabilir ve kaçmanız veya acil servisleri uyarmanız için size zaman tanıyabilir.

Karbon Monoksit (CO) ve gaz dedektörlerinin takılması

Bir CO dedektörü, teknenizdeki zehirli karbon monoksit konusunda sizi uyaracaktır. Gemide yakıt ve/veya gaz yakan herhangi bir cihazınız, bir motorunuz veya jeneratörünüz varsa, ilave bir güvence için uygun bir sesli karbon monoksit alarmı takılabilir.

Bir teknede gaz tüpü kullanıyorsanız: mümkünse bir gaz algılama sistemi kurun. Gaz tüplerini değiştiren, bağlantıyı kesmeden önce tüm tüp valflerinin kapalı olduğundan emin olun. Bu gibi tüplerin depolandığı dolap, kapalı alan, sintine gibi bölümlerin, potansiyel butan veya propan gazı birikmesini engellemek için sıklıkla havalandırın.

Yemek pişirme güvenliği

Yemeklerinizi pişirirken asla başından ayrılmayın - ayrılmamız gereken durumlarda geri dönene kadar ocak veya fırınızı kapatın.



Kaptan Kaan Özerk
Grup Hasar Müdürü

+90 0850 420 81 36 (D.233)
kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında ITÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2. Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.S. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Elektrik güvenliği

Elektrikli ürünler, ısıtıcılar satın alırken daima deniz tipi olmasına dikkat edin. Teknenizde, elektrikli parçaları monte etmek, bakımını yapmak ve/veya kablolama için eğitimli bir deniz elektrikçisi tercih edin, adaptörlerinizi aşırı yüklememeye dikkat edin - aşırı ısınmayı önlemek için her sokete, tek fiş kullanın, birden fazla fiş veya çoklayıcılar kullanmayın ve doğru sigortayı veya devre kesiciyi kullandığınızdan emin olun.

Akü kutup başlarının doğru bağlandığına ve çevrede kutup başlarının temasına neden olabilecek iletkenlerin olmadığına dikkat edilmeli; akülerin sıvı seviyesi düzenli kontrol edilmeli ve aşırı şarj nedeniyle fazla ısınmalarına müsaade edilmemelidir.

Yakıt yangınları

Özellikle sıcak havalarda, tekne motoru kullanırken, çalıştırmadan önce ve/veya herhangi bir bakımdan sonra motor bölmesini havalandırmalısınız. Ayrıca herhangi bir çatlak veya sızıntıya karşı yakıt devrelerini ve depolarını düzenli olarak kontrol etmelisiniz, çünkü bölmede biriken yakıt buharı veya devrelerden sızan yakıt, akü başları ve/veya marş motorundan çıkabilecek bir kıvılcım ile alev alabilir. Motor bölümünde yağlı bez veya üstübu bırakılmamalı, sintinesi her daim temiz tutulmalı ve düzenli kontrol edilmelidir. Yakıt alımından önce motoru durdurun ve tüm yangına sebebiyet verebilecek cihazların kapalı olduğundan emin olun.

Boya ve solvent yangınlar

Boya ve solvent gibi malzemeler teknede bulundurulmak zorunda ise ağızlarının tam kapatıldığından, iyi istiflendiğinden ve havadar bir bölümde muhafaza edildiğinden emin olunmalıdır.

Teknede yangın çıkar ise dikkat edilmesi gereken önemli noktalar şunlardır:

Yat limanında ise;

- Bağırarak teknedeki herkese haber verin.
- Güvenliyse, yangının çıktığı yere göre gaz, yakıt veya elektrik kaynaklarını kesin.
- Yangının çıkış noktasına göre en yakındaki yangın tüpü veya yangın battaniyesi ile müdahale edin.
- Yanan bölümü duman nedeni ile göremiyorsanız, tüm ilgili giriş çıkışları kapatmak sureti ile duman bulunan bölümün hava ile temasını kesin.
- Mümkün ise dışarıdan deniz suyu ile soğutma yapın.
- Adi yangınlar dışındaki elektrik ve yağ, yakıt yangınlarında kesinlikle su kullanmayınız.
- Tüm mürettebatın can yelekleri giydiğinden emin olun.
- İtfaiye ve Kurtarma Servisini arayın.
- Komşu tekneleri uyarın.

Denizde ise;

- Bağırarak teknedeki herkese haber verin.
- Sadece güvenliyse yangına müdahale edin.
- Güvenliyse, yangının çıktığı yere göre gaz, yakıt veya elektrik kaynaklarını kesin.
- Yangının çıkış noktasına göre en yakındaki yangın tüpü veya yangın battaniyesi ile müdahale edin.

- Yanan bölümü duman nedeni ile göremiyorsanız, tüm ilgili giriş çıkışları kapatmak sureti ile duman bulunan bölümün hava ile temasını kesin.
- Mümkün ise dışarıdan deniz suyu ile soğutma yapın.
- Adi yangınlar dışındaki elektrik ve yağ, yakıt yangınlarında kesinlikle su kullanmayınız.
- Mümkün ise yangın kaynağını denize atın.
- Mümkün ise rotanızı ve hızınızı en yakın kara parçasına göre ayarlayın.
- Sahil Güvenlik/İtfaiye ve Kurtarma Servisleri ile iletişime geçin ve konumunuzu iletin.
- Tüm mürettebatın can yelekleri giydiğinden emin olun.
- Acil durum çantası (işaret fişekleri, VHF telsiz, pusula) ve can salı hazırlayın.
- Motor panelini açmayın, mümkün ise yanan bölümün hava ile temasını kesin.

Kurallara göre; (17.11.2009 tarihli Resmî Gazete'nin 27409 nolu Gemilerin Teknik Yönetmeliği)

- Bir yada daha fazla makinesi ve sabit yakıt tankı bulunan teknelerde; makina başına 1 adet 6 kg'lık yangın söndürme tüpü bulundurulmalıdır.
- Kamarası olmayan, dıştan takma makinalara sahip ve taşınabilir yakıt tankı olan teknelerde 1 adet 2 kg'lık yangın söndürme tüpü olmalıdır.
- Kamaralı teknelerde 1 adet 2 kg'lık yangın söndürme tüpü kamarada olmalıdır.
- Kuzinesi bulunan teknelerde 1 adet 2 kg'lık yangın söndürme tüpü olmalıdır.
- Ticari teknelerde, makina dairesi, kuzine, salon ve köprü üstünde bulundurulmak üzere toplam dört adet, 6 kg. portatif yangın söndürme tüpü bulundurulmalıdır.
- Yangın söndürme tüplerinin mutlaka sertifikalarının bulunması ve son kullanma tarihlerinin dolmamış olması gereklidir.
- Yangın battaniyesi, kuzinede ocağa yakın, el altında bir yerde bulundurulmalıdır.

Keyifli seyirler...

P&I ve Tekne Makine Kondisyon Sörveylerinde Gerçekleştirilemeyen İncelemelerle İlgili Kayıtların ve İbraz Edilemeyen Dökümanların Sigortalı Tarafından Temini

TPI Sigorta olarak kuruluşumuzdan bu yana geçen yaklaşık 7,5 yıllık süre içerisinde 900`den fazla geminin P&I ve H&M Kondisyon Sörveylerini gerçekleştirmiş durumdayız. Ulaştığımız bu sayı ve edindiğimiz tecrübelerle birlikte bu sörveyler sırasında karşılaştığımız eksikliklerin sınıflandırmalarını yaparak sayısal analizlerini gerçekleştirebiliyoruz.



Bu analizler sonucunda da üretim, risk önleme ve hasar yönetimi anlamında kriterlerimizi yeniden gözden geçirme fırsatı bulabiliyor, bunun yanında hem sigortalılarımızı hem de sörveyörlerimizi uygulamalardaki aksaklıklar konusunda bilgilendirmeye çalışıyoruz.

Ancak bu sörveyler sırasında karşılaşılan eksiklikler kadar, sörveyler esnasında çeşitli sebeplerle gerçekleştirilemeyen testler/incelemeler ve bunun yanında gemi personeli ve/veya işletme tarafından sörveyörlere ibraz edilemeyen raporlar/dökümanlar da önemli bir yer tutuyor. Bu yazımızda, sörvey sonrası ilk uygun fırsatta gemi personeli tarafından gerçekleştirilebilecek bu test/incelemeler konusundaki prosedürlerimizi anlatmaya ve bunun yanında eksik rapor ve dokümantasyon konusundaki beklentilerimizi mevcut/muhtemel sigortalılarımızla paylaşmaya çalışacağız.

1. Fiziksel Test ve İncelemeler

Ambar Kapak Ultrasonik Sızdırmazlık Testleri:

Bilindiği üzere ağırlıklı olarak kuru yük gemilerinde ve ro-ro gemilerinde ambar kapaklarının sızdırmazlık seviyesini görmek amacıyla gerçekleştirilen bu testin (spesifik olarak ambar kapaklarında muşamba kullanılmak üzere dizayn edilmiş gemiler dışında) herhangi bir sebeple gerçekleştirilememesi durumunda, geminin poliçe teminatı üzerine “yük ıslaklıklarından kaynaklanabilecek muhtemel hasarların teminat kapsamı altında bulundurulmayacağı” şeklinde teminat kapsamını daraltıcı bir rezervasyon Akonulmaktadır.



Kaptan Değer Pamuk
Teknik Müdür

+ 90 850 420 81 36 (D.230)
deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sörveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

Bu rezervasyonun herhangi bir doküman beyanıyla kaldırılması söz konusu olmadığı için ancak sigortacı tarafından onaylanmış bir sörvey firmasının gerçekleştireceği ikinci bir ambar kapak US testi yaptırılması gerektiği unutulmamalıdır.

Yük Ambarları/Tankları İç İncelemeleri:

Gemi ambarlarının yüklü olması, ambar kapaklarının hava şartları sebebiyle açılmaması veya gazdan arındırılmamış olması gibi durumlar sonucu ambarların/tankların iç incelemelerinin yapılamaması durumunda, bu maddeyle ilgili olarak gemi personeli tarafından ambarlar içerisinden alınmış ve iç elemanları gösteren (ambar mezernaları , postalar, braketler, iskandil boruları, muhafazaları, sintine kuyuları, ambar taban sacları, varsa hareketli perdeler gibi) yaklaşık 18-20 kadar resmin tarafımızla paylaşılması durumunda gerekli değerlendirmeler yapılabilir.

Gemi tipine bağlı olarak gazdan arındırılmanın mümkün olmadığı durumlarda, bahse konu yük tanklarının yakın tarihte (tercihan son 2,5 yıl içinde ve/veya yenileme/ara surveyler sırasında gerçekleştirilmiş) klas sörveyörleri tarafından görüldüğünü gösteren klas raporları yeterli bulunabilir.

Ambar Sintine Kuyuları Çektirme Testleri:

Bu testin çevre kirliliği endişesi veya mevcut yük durumu gibi sebeplerden gerçekleştirilememesi durumunda, ambarlara ait tüm sintine kuyularından alınacak kuyu başına 1-2 dakikalık bir video kaydı yeterli olabilir. Bu videoda, öncelikle bahse konu sintine kuyusunun tamamen dolu olduğu görülmeli ve akabinde çektirme operasyonu tamamlanıp kuyudaki suyun sonuna kadar çektirildiği gözlemlenebilmelidir.

Balast Tank İç İncelemeleri:

Tankların mevcut balast durumu sebebiyle incelenememesi durumunda, uygun olan ilk fırsatta gemi personeli tarafından minimum 3 balast tankından (biri Baş Pik Tankı ve diğerleri de tercihan iki farklı dip tankından olmak şartıyla) tank başına yaklaşık 6-7 resmin tarafımıza gönderilmesi sonrasında gerekli incelemeler gerçekleştirilebilir.

Bunun yanında balast tanklarının iç kontrollerinin geminin klas otoritesi tarafından gerçekleştirildiğine dair bilgilerin yer aldığı "Klas Durum Raporunun" ibraz edilmesi (tercihan son 2,5 yıl içinde ve/veya yenileme/ara surveyler sırasında gerçekleştirilmiş) de yine tankların kondisyonuyla ilgili bilgi sahibi olunmasına yardımcı olabilir.

Balast Tank Taşırma Testleri:

Bu testin mevcut balast durumu veya çevre kirliliği riski sebebiyle gerçekleştirilememesi durumunda, gemi personeli tarafından mümkün olan ilk fırsatta (tercihan köprü üstünden ya da ambar kapak üstlerinden çekilmiş) 1-2 dakikalık genel bir video kaydının ulaştırılması yeterli olabilir. Bu video içerisinde tüm tankların hava fırarlarından taşırıldığı görülebilmesi önemlidir. Bu videonun yanında, bahse konu testin yapıldığı günün güverte jurnal sayfasına "tüm tankların taşırma testlerinin gerçekleştirildiği ve komsu kompartımanlara (tanklara, ambara veya borda sacından dışarıya) herhangi bir kaçak olmadığına" dair gemi kaptanı tarafından düşülen notun olduğu sayfanın bir kopyasının da sigortacıya ulaştırılması gerekmektedir.

Acil Durum Yangın Pompası Testleri:

Testin teknik bir sorun, yetersiz su çekimi/basınç veya çevre kirliliği endişesi sebebiyle gerçekleştirilememesi durumunda yine mümkün olan ilk fırsatta tercihan 1-2 dakikalık bir video kaydının gönderilmesi gerekmektedir. Bu videoda sırasıyla yangın pompasının, pompa göstergelerinin, pesinden devreye bağlı olarak döşenmiş hortumların ve son olarak da yeterli basınçın olduğu su çıkışının nozuldan görülebilmesi önemlidir.

2. Eksik Rapor ve Dokümanlar

Son Klas Survey Durum Raporu:

Klaslı gemilerin klas sertifikaları geçerliliklerini sürdürüyor olsa da geminin son klas sörvey tarihlerini, gelecek klas sörvey tarih aralıklarını ve hepsinden önemlisi en son klas sörvey sonrasında herhangi bir klas tavsiyesi ya da uygunsuzluğu bulunup bulunmadığını gösteren “Son Klas Sörvey Durum Raporunun” sağlanması önemlidir. Bu raporun geminin yıllık/ara/yenileme sörveyleri arasından en son yapılan sörvey sonrasında düzenlenmiş bir rapor olması yeterlidir.

Sac Kalınlık Ölçüm Raporu:

Sörveyler sırasında geminin ara ve yenileme sörvey periyotlarında gerçekleştirilen bu ölçüm raporlarının temininde güçlük yaşanmaktadır. Hem bir üstteki maddede belirtilen son klas durum raporunun hem de sac kalınlık ölçüm raporunun aynı anda ibraz edilmemesi teminatın devamı konusunda ciddi sorunlar yaratmaktadır. Bu sebeple sörvey sırasında temin edilemeyen bu raporun “klas onaylı tam kopyasının” PDF formatında tarafımıza gönderilmesi gerekmektedir. Dokümanın tamamı yerine sadece kapak sayfalarının gönderilmesi maalesef yeterli bulunmamaktadır.

Ana ve Yardımcı Makineler Yağ Analiz Raporları:

Özellikle ana makine basta olmak üzere, yardımcı makineler, dümen donanımı, stern tüp, hidrolik ambar kapakları gibi ekipmanlarda kullanılan yağlama yağı ve hidrolik yağların belirli periyotlarda (tercihan 6 ay içinde ya da Emniyetli Yönetim Sistemi içerisinde belirtilen aralıklarda) analizlerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Zaman zaman sigortalılarımız tarafından sistem içerisine yeni konulan yağların analiz raporu gerektirmeyeceği düşünülse de bu analizlerin esas amacının yağların sistem içerisinde sorunsuzca dolaşım dolaşmadığının ve herhangi bir kontaminasyona maruz kalıp kalmadığının anlaşılması olduğu unutulmamalıdır.

Ana Makine Performans Raporu:

Tekne Makine Kondisyon Sörveyleri kapsamında özellikle geminin tamir ve tersane periyotlarında talep edilen bu doküman, ana makinenin farklı devirlerde farklı deniz/hava koşullardaki performansı ile ilgili gerekli verileri göstermesi açısından (sıcaklıklar, basınçlar, yakıt harcamaları gibi) önemlidir ve sörvey sırasında ibraz edilememesi durumunda sörveyi takiben mümkün ilk fırsatta hazırlanarak sigorta şirketine ulaştırılabilir.

Ana ve Yardımcı Makine Bakım Raporları:

Özellikle gemilerin tersane/tamir periyotları döneminde bazen özel firmalar bazen de gemi personeli tarafından gerçekleştirilen bakım tutum çalışmalarını gösteren bu raporlar ekipmanların son durumları ve gereken bakım tutumların yapılıp yapılmadığı konusunda önemli referanslar vermektedir. Bu raporların mümkün olan en detaylı bilgileri içerecek şekilde tarafımıza ulaştırılması gerekmektedir.

Çeşitli Ölçüm Raporları:

Ana makine krank şaft deflekşin, silindir layner, piston ring, krank pin, megger test ölçümleri gibi özellikle pek çoğu tersane/tamir periyotları sonrasında gerçekleştirilen ölçüm raporlarının sörveyler sırasında olmasa da mümkün olan en kısa zamanda temin edilmesi sigortacı için önem arz etmektedir. Bu bilgiler özellikle bahsedilen makine parçalarındaki muhtemel aşınmaların görülebilmesi, bu aşınmaların ve yapılan muhtemel tamirlerin (taşıma gibi) klas/üretici firmalar tarafından kabul edilebilen limitler içerisinde olup olmadığının anlaşılabilmesi açısından fikir vermektedir.

Sonuç itibarıyla, yukarıda kısaca özetlemeye çalıştığımız bu destekleyici çalışmaların gerçekleştirilmesi, uygun rapor/resim/video/belgelerin sağlanması ve şirketimizle paylaşılması önem arz etmektedir.

Bu detaylı bilgiler doğru kullanıldığında, can ve mal emniyeti açısından hem gemi personeli hem işletmeler hem de bizler için risk önleme anlamında hiç şüphesiz önemli bir rehber olacaktır.

Denizcilik Psikolojisi ve Mürettebat Hasarları

Denizcilik, dünya üzerindeki en meşakkatli mesleklerden biridir. Deniz sergüzeşti üzerinde karşılaşılabilecek beklenmedik hadiselerin zorlukları bir yana, denizcilerin sosyal hayattan ve sevdiklerinden aylarca izole olmalarını gerektiren çalışma şartlarının sebebiyet verdiği psikolojik rahatsızlıklar da denizciliğin kolay olmamasının nedenlerindedir.



Türk P&I Hasar ekibi olarak, çetin şartlar altında çalışan mürettebatın psikolojik durumundaki değişimlerin personel kaynaklı hasarlara etkisinin de azımsanamayacak boyutta olduğuna şahit olmaktadır. Ruh sağlığındaki bozulmalar; gemi adamının işyeri olan gemilerde, dikkat bozuklukları, yetersiz performans, işi yapamama, uzun süre ortadan kaybolma, ani patlamalara yatkın olma, düzensiz davranışlar ve öfke nöbetleri sebebiyle istenmeyen neticelere sebep olmaktadır. Artan rekabet, operasyonel süreçlerin hızlanması, liman sürelerinin kısalması gibi deniz insanlarının iş yoğunluğunu ve stresini arttıran değişimlerle kazalardaki insan faktörünü de artırmaktadır. Örneğin yük gemilerindeki kaza istatistikleri, deniz kazalarının %80'inin insan kaynaklı olduğunu göstermektedir (Muslu, 2020). Sadece insan temelli meydana gelen kazaların, denizcilik endüstrisine yıllık maliyeti yaklaşık olarak 541 milyon dolardır (Etman ve Halawa, 2007).

The Mental Health of Seafarers International Maritime Health verilerine göre gemi adamı intiharları geçen yıllar içerisinde artış göstermektedir. İlave olarak depresyon, anksiyete, panik bozukluk, travma sonrası stres bozukluğu, öfke kontrol problemleri, alkol bağımlılığı, maddenin kötüye kullanımı, dürtüsellik, takıntılar, intihar düşünceleri ve eylemleri çoğalmaktadır. İlave olarak Covid 19, gemi adamlarının psikolojik durumuna olumsuz etki etmiştir. 14 gün karantina süreci, gemilerin kumanya/malzeme ve benzeri ihtiyaçların tedarikinde yaşanan sıkıntılar, personel değişim planlarının aksaması yahut gerçekleşmemesi, planlanan uygulamalı eğitimlerin ve sertifikalandırmaların yapılamaması, gemi insanların liman çıkışı yapamadan uzun periyotlarla gemide çalışmak zorunda kalmaları bunlara örnek gösterilebilir. The International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) isimli, dünya çapında gemi adamlarının refahı için çalışan derneğe(charity) göre de yine son 4 yılda, yardım çağrısında bulunan gemi adamı sayısı ciddi anlamda artmıştır. Tüm bu nedenlerle, gemi insanların ruh sağlığını desteklemek ve önleyici müdahale programları ile ilerlemek önem arz etmektedir.



Av. Elif KAÇAR, LLM

Hasar Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.243)

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta A.Ş.'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



TURKP&I

Yukardaki gelişmeler ışığında, yeni bir alan olan “Denizcilik Psikolojisi” alanı uluslararası mecralarda daha fazla önemsenmeye başlanmış, IMO, EMSA gibi organizasyonlar bu alanda daha fazla çalışma yapma eğilimine girmiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren MLC Konvansiyonu dahi, (The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)) bir yandan gemi adamlarının işçilik haklarının korunmasına yönelik düzenlemeler getirirken, diğer bir taraftan onların çalışma şartlarını iyileştirmeye yönelik fazlaca bölüm ihtiva etmekte olup, mürettebatın iyi oluşlarını korumak üzere atılmış en büyük ve somut adımlardan biridir.

Denizcilik Psikolojisi, denizcilik sektöründe çalışan bireyleri ve deniz ortamının çalışanlar üzerine etkisini inceleyen bir disiplindir. Çalışma alanları arasında; denizcilik alanına özgü fiziksel ve psikolojik stres faktörleriyle etkili biçimde başa çıkmayı sağlamak, insan kaynağının bilimsel yöntemlerle seçimi, yerleştirilmesi ve gelişiminin sağlanması, denizde insan kaynaklı kaza ve ölüm risklerini düşürmek, gemi insanların psikolojik iyi oluşlarını desteklemek, maliyetleri düşürmek ve riskleri kontrol edip yönetmek yer alır. Gemi ortamını daha huzurlu hale getirerek denizcilerin sürdürülebilir koşullarda çalışmasını sağlamak öncelikli amaçlarındandır.

Ülkemizde bu kapsamda, Türk psikologlar ve denizcilerce kurulmuş “Marine Mental Management” adlı şirket denizcilik psikolojisi alanında uygulamalarda bulunmaktadır. Konu firma, işe alım sürecinde adaylara testler ve mülakatlarla psikolojik değerlendirmeler yapmak suretiyle, adayın şirkete, pozisyona ve denizciliğin doğasında var olan zorluklarla baş etmeye uygun olup olmadığı değerlendirme hizmeti sunmaktadır.

İlave olarak, personele psikologlar tarafından ihtiyaca göre öfke yönetimi, etkili liderlik, kriz yönetimi, psikolojik ilk yardım gibi eğitimler verilmesi, personelin kontrat süresi boyunca psikolojik sağlığının ara kontrollerinin yapılması ve ihtiyaç durumunda psikoterapi desteğinin sunulmasının yanı sıra, kriz anlarında da şirkete, personel ve yakınlarına psikolog ve psikiyatrlarca danışmanlık verilmesi hizmetlerini vermektedir.

Bizler Türk P&I olarak, mürettebat hasarlarına ilişkin tecrübelerimize istinaden ve önleyici hekimlik hizmetlerinin önemine inandığımızdan, yukarıda bahsi geçen firmayı bu makalemizde tavsiye niteliğinde siz okurlarımızın dikkatine sunmak istedik.

Herkese güvenli seferler dileriz.

Referanslar:

Rathi, S. (4 Mart 2017). The business case for prioritising employee mental health. [Blog post]. Retrieved from <https://blogs.lse.ac.uk/management/2017/05/04/the-business-case-for-prioritising-employee-mental-health/>)

Etman, E., Halawa, A. (2007). Safety Culture, The Cure for Human Error: A Critique, World Maritime Excellence 8. IAMU Annual General Assembly.

Muslu, A. (2020). Denizcilik işletmelerinde gemi adamlarının bireysel iyi oluşu (1). Deniz Ticareti, 56-59.



TURKP&I