

Tekne ve Makine Sigortasında En Sık Karşılaşılan Hasar Sebepleri ve Teminat Dışı Haller

Günümüzde dünya ticaretinin yüzde doksandan fazlası deniz taşımacılığıyla sağlanmaktadır. Bu deniz taşımacılığında kilit rol oynayan gemiler faaliyetleri süresince birçok risk ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu risklerin armatörler tarafından devredilmesinde tekne ve makine sigortası büyük rol oynamakta olup bu riskler Enstitü Müddet Klozları, NMIP, DTV tekne klozları veya benzeri klozlarla sigortacılar tarafından makine arızası, yangın, çatışma, karaya oturma, baratarya gibi birçok riske karşı sigortalıları teminat altına almaktadır. Bu klozlar listelenen tehlikeler (Listed/Named Perils) üzerinden veya tüm riskler (All Risk) kapsamında teminat verir. Türk P&I Sigorta olarak halihazırda yukarıda sayılan klozlarla sınırlı olmamakla birlikte pek çok teminat çeşidi sağlamaktayız. Türk P&I Sigorta olarak bizler, rizikoların teminata girip girmediğine karar verirken her zaman öncelikle hasarın yakın sebebine bakarız. Bu yazımızda da tekne ve makine sigortasında en sık karşılaşılan hasar sebepleri ve bazı teminat dışı kalan halleri ele alacağız.



Personel Kusuru

Birçok alanda olduğu gibi denizcilikte de mevcut risklerin büyük bölümü insan hatasından kaynaklanmaktadır. Konu hasar sebebi, tekne ve makine sigortalarında en çok karşılaşılan hasar sebeplerinden biridir. Fakat böyle durumlarda hasar sebebinin personel kusuru kaynaklı mı ya da personel yetersizliğinden mi kaynaklandığının tespiti teminat açısından büyük önem arz etmektedir. Birçok durumda bu iki durumu ayırt etmek için gemi personelinin hasarın gerçekleşmesine yol açan hatada nasıl bir mentalitede olduğunun anlaşılması gerekir. Yapılan hatanın bir dalgınlık, anlık olarak yapılması gerekenle yapılmaması gerekeni karıştırması, ani harekete geçmesi gerektiği durumlarda yanlış karar alması gibi olaylar personel kusuru olarak değerlendirilebilir. Fakat yapılan personelin doğru olarak kabul ettiği bir yolu uygulayarak hata yapması, olayın personel yetersizliğinden kaynaklandığına dair ipucu oluşturabilir. Bu iki durumun birbirinden ayrılması çok büyük önem arz etmektedir.



Okan Çırakoğlu

Hasar Kıdemli Uzmanı

+90 850 420 81 36 (D.242)
okan.cirakoglu@turkpandi.com

2019 yılında Piri Reis Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında Dp World Yarımca Liman İşletmesi'nde operasyon planlama departmanında stajını tamamladı. 2020 yılında Argemon Denizcilik Survey Gözetim şirketine Surveyor olarak işe başladı. Mayıs 2021 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Uzmanı olarak katılmıştır.



TURKP&I

Gizli kusurlu parça

Gizli kusurlu parçadan kaynaklı tekne ve makine hasarları da yine en çok karşılaşılan hasar sebepleri arasındadır. Poliçede gizli kusurlu parça ile kastedilen teknenin inşasında kullanılan veya daha sonradan eklenen ya da yenilenen parçalar veya sistemlerde hasar gerçekleşmeden önce tecrübeli srveyrlerin yaptığı kapsamlı testlerle tespit edilemeyen materyal veya üretim kaynaklı kusur sebebiyle oluşan hasarlardır. Burada dikkat edilmesi gereken husus, oluşan hasarın teknedeki dizayn hatası kaynaklı olup olmadığının tespit edilmesidir. Nitekim böyle bir durumda üretici firmaya rücu edilmesi imknı olabilir. Gizli kusurlu parçadan kaynaklı hasarlarda oluşan hasarın tamiri ile gizli kusurlu parçanın tamir edilmesi ayrı ele alınmalıdır. Tazmin aşamasında gizli kusurlu parçanın kendisi teminatta değildir, ancak poliçe şartları elverdiğince yol açtığı hasar sebebiyle yapılan tamir masraflarının teminat altında olma ihtimali olabilir.

Aşınma ve yıpranma

Birçok sigortada olduğu gibi deniz sigortalarında da aşınma ve yıpranma teminat dışıdır. Peki aşınma ve yıpranmadan kastedilen şey nedir? Her mekanik parçanın bir kullanım ömrü vardır ve kullanım ömrünü tamamlamalarının ardından yenileri ile değiştirilmesi gerekir. Planlı bakım kapsamında üretici firmalar, bununla ilgili bilgileri verirler ve srveyr incelemeleri ile hasar sebebinin aşınma ve yıpranma kaynaklı olup olmadığı anlaşılabilir. Fakat burada da ayırt edilmesi gereken bazı durumlar vardır. Bir parçadaki aşınma ve yıpranmanın olağan mı ya da olağandan daha hızlı mı oluştuğu tespit edilmesi gerekir. Olağandan daha hızlı gerçekleşen bir aşınma olması durumunda hasarlanan parçanın hasar sebebinin başka bir parçadan kaynaklı olabileceğine işaret edebilir. Buna ek olarak, bu durum gizli kusurlu parça ile de karıştırılabilir. Burada en büyük fark, gizli kusur insan hatasından kaynaklanır fakat aşınma ve yıpranma ticari hayatın normal akışında kaçınılmaz olarak meydana gelir. Bu sebeple srveyrler tarafından hasarın sebebinin netleştirilmesi önem arz etmektedir.



Yetersiz Bakım

Yine en sık karşılaşılan hasar sebepleri arasında yer alan “yetersiz bakım”, tekne ve makine sigortalarında teminat dışında kalan kalan hallerden biridir. Bir hasarın yetersiz bakım sebebiyle oluşup oluşmadığı sövveyörler tarafından yapılan teknik incelemeler neticesinde tespit edilir. Burada sigortalılarımızdan beklentimiz ve basiretli birer sigortacı olarak yapmaları gereken; hasara neden olan tüm parçalar için üretici firmaların önerdiği planlı ve rutin bakımların üreticinin belirttiği periyotlar içinde gecikmeksizin yapılması ve bu bakımların düzenli olarak kayıtlarının tutularak olası bir hasar gerçekleşmesi halinde sövveyörlerle paylaşılmasıdır.

Bir hasarın gerçekleşmesi halinde sigorta tekniği açısından sorunsuz bir sürecin gerçekleşmesi adına ve hasar sebebinin net ve doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için sigortalılarımızdan hadiseyle ilgili tüm bilgileri tam ve eksiksiz bir şekilde paylaşmalarını ve atanan sövveyörlere her zaman gerekli yardım ve desteği sağlamalarını bekleriz. Aksi durumda; hasar tespit, raporlama ve tazmin süreçlerinin uzaması ve karmaşık hale gelmesi kaçınılmaz bir hal alacaktır. Bu süreçte sigorta brokerlerinin de sigortalılara sürecin nasıl ilerleyeceğine dair kesintisiz bilgi aktarımı ve verecekleri destek büyük önem arz edecektir kanaatindeyiz.