

Sapma Nedir? ve Sapmanın P&I Teminatı Üzerindeki Etkileri Nelerdir?

Genel tanımıyla, bir geminin sözleşmede kararlaştırılan rotasından ayrılmasına sapma (deviation) denilmektedir. Belirlenen güzergâh, koniementodan veya taşıma sözleşmesinde kararlaştıran rota olarak tanımlanabilir.

Sapmanın sonuçları, haklı veya makul bir sapma ve haksız veya makul olmayan sapma şeklinde iki başlık altında incelenebilir.



Bir sapma haksız veya makul değilse, hem C/P hem de Bs/L kapsamında ve aynı zamanda P&I teminatı açısından ciddi sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle, sapmanın haklı veya makul olup olmadığına hangi şartlar altında değerlendirileceği önemli bir husustur.

Haklı/makul sapmayı Lahey Visby Kuralları Madde IV, kural 4 şöyle tanımlamaktadır;

“Denizde can veya mal kurtarma veya kurtarma girişiminden kaynaklı herhangi bir sapma veya herhangi bir makul sapma, bu Sözleşmenin veya taşıma sözleşmesinin ihlali olarak kabul edilmeyecektir ve taşıyan bundan kaynaklanan herhangi bir kayıp veya hasardan sorumlu olmayacaktır.”

Bu doğrultuda, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca, üç durumda taşıyanın sorumsuzluğundan bahsedilmektedir.

- Denizde can veya mal kurtarma
- Kurtarma girişiminden kaynaklı herhangi bir sapma
- Herhangi bir makul sapma

İlk iki madde, 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (ICS) ve Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) hükümleri doğrultusunda düzenlenmiştir. Üçüncü olarak düzenlenen ‘herhangi bir makul sapma’ maddesi ise ucu açık bırakılarak her hadise için özel olarak konunun doğasına ve yerel hukuk kurallarına göre değerlendirilmesi gereken bir madde olarak düzenlenmiştir.

Örneğin, Lahey ve Lahey Visby Kuralları doğrultusunda, taşıyıcının yüke özen borcu bulunduğundan gemiyi veya yükü kurtarmak amacıyla yapılan sapmalar haklı bir sapma olarak kabul edilecektir.



Av. Çıdam YILDIRIM

Hasar Departmanı,
Yönetmen

+90 850 420 81 36 (D.245)

cidam.yildirim@turkpandi.com

2017 yılında İstanbul Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldu. Öğrencilik dönemi süresince Denizcilik alanında hukuk bürosu ve kurumsal şirketlerin hukuk departmanında staj yaptı. Mezuniyetinin ardından Ersoy Bilgehan Hukuk Bürosu’nda yasal stajını tamamladı. Ruhsatını almasının ardından Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği Hasar Departmanında çalışmaya başladı. Kuzey Sigorta Brokerliğinde’ki Hasar Uzmanı görevinden Aralık 2022 yılında ayrılarak Türk P&I Hasar Departmanı ekibine Hasar Yönetmeni olarak katıldı. Yıldırım, İstanbul Young Shipping Professional (YSP) ve WISTA Turkey Derneklerinde aktif rol almaktadır.



TURKP&I

Yine üçüncü madde doğrultusunda, charter party veya konşimentoda bir 'liberty' klozunun yer aldığı durumlarda maddenin içeriğine bakılarak sapma, sözleşmeye aykırılık yaratmayacak bir sapma olarak değerlendirilebilecektir.

Bununla birlikte, P&I sigorta teminatı altında değerlendirilen makul sapma halleri de mevcuttur. Bunlar genel olarak, bir gemi adamının hastalanması/yaralanması/vefatı, kaçak yolcuların iadesi nedeniyle ortaya çıkabilecek sapma halleridir. Sapma için P&I sigorta teminatı genellikle yalnızca bu tür bir sapma sırasında dolaylı olarak veya doğrudan bu tür bir sapmadan kaynaklanan net masrafları içerecektir. Bunlar genellikle şunları içerir: yakıt, erzak; maaşlar, ; yalnızca zorunlu olan yerlere sapma halinde ek sigorta; acente ücretleri; pilot ve ulaşım maliyetleri; ve liman ücretleri. Ancak sağlanan kulüp teminatı kayıp kira veya navlun kapsamına girmez. Fakat, yukarıda belirtildiği üzere kira sözleşmesinde ya da konşimentoda liberty klozu eklediği durumlarda taşıyan kendisini kira/navlun kaybı yaşamaktan koruyabilecektir.

Kısacası P&I Sigortaları,yukarıda sayılı teminat altında olan bir hasar nedeniyle sapma yapılmasının zorunlu olduğu hallerde bu sapmadan kaynaklı oluşabilecek makul net işletme maaliyetini karşılayacaktır.

Doğrudan coğrafi veya alışlagelmiş rotadan herhangi bir sapma ise , taşıma sözleşmesine aykırı sapmanın bir sonucu olarak Sigortalının aksi takdirde mevcut olabilecek herhangi bir savunma veya sınırlama hakkından mahrum kalması durumunda, kargo talepleri için P&I teminatına hanel getirebilir.

Bu tarz P&I sigorta kapsamında değerlendirilmeyen diğer sapma durumları için ise ek bir sigorta teminatı olan Shipowners Liability Insurance ("SOL") ile ek teminat sağlanabilmektedir.

Yukarıdakilerin ışığında, güncel bir konu olan Kızıldeniz veya Panama Kanalı'ndan kaçınmak için bir geminin rotasını değiştirme kararının P&I sonuçlarını değerlendirmek için, bu sapmanın haksız/haklı bir sapma olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu doğrultuda, geminin sözleşmede kararlaştırılan güzergahından ayrılması söz konusu olduğunda mevcut P&I sigortacılarıyla iletişime geçilerek sapmanın genel P&I kapsamı altında değerlendirilip değerlendirilmeceği veya ek bir teminata gerekli olup olmadığı hususunda bilgi alınmasını tavsiye ederiz.

Yine aynı şekilde sapmanın söz konusu olduğu bir seferde, geminin mevcut sigortacılarıyla iletişime geçilerek sapma yapılan bölgenin poliçe sefer sahası içinde olup olmadığının kontrolünün yapılmasını ve gerektiğinde ek prim ile sefer sahasının genişletilmesini tavsiye ederiz.

Son olarak, sapmanın yapılacağı bölge/ülkelerin Müsterek Savaş Komitesi (Joint War Committee/JWT) tarafından yayınlanan sirküler ile tehlikeli/riskli bölgelere dahil olup olmadığı ve bu doğrultuda ek savaş rizikosu teminatının gerekli olup olmadığı hususlarının da kontrol edilmesini tavsiye ederiz.

Kaynak: T.C. ANKARA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI "KULÜP SİGORTASI (P&I) ÇERÇEVESİNDE EŞYANIN ZİYAI VEYA HASARI HALİNDE TEMİNATIN KAPSAMI"
Yüksek Lisans Tezi : GÖKTUĞ BURUCUOĞLU

Kaynak : LAHEY KURALLARINA GÖRE TAŞIYANIN SINIR SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME -AR. GÖR. ÖZLEM GÜRSES

