

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 ayırım, 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.şahıslara 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 Sigortacıları 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.

