

## ÇEKİ OPERASYONLARINDA P&I TEMİNATI

Bir teknenin çekilmesinin çeşitli sebepleri olabilir. Tüm çekilerin mevcut P&I teminatı altında olduğunu değerlendirmek, tekne sahibini yanılgıya düşürebilir ve gerek otoriteye gerekse üçüncü taraflara karşı zor durumda bırakabilir.



Genel olarak aşağıdaki çeki durumlarında kurulan sözleşmesel sorumluluklar P&I teminatı altındadır :

1-Bir limana yanaşma, limandan ayrılma veya limanda manevra yapılması amacıyla seferin olağan akışı içinde gerçekleştirilen çekiye ilişkin sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklar.

2-Yük barçlarının çekisine ilişkin sözleşmelerden kaynaklanan sorumluluklar.

3-Sigortacı tarafından onaylanmış bir sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklar.

Buradaki önemli husus, 3. Maddede belirtilen 'sigortacı tarafından onaylanmış' kısmıdır. Sigortacı tarafından görülüp onaylanmayan ve ilk iki maddeye girmeyen her türlü çeki sözleşmesinden kaynaklı sorumluluklar teminat haricidir. Teminat dışı çeki sözleşmelerine, hurdaya gönderme amaçlı yapılan çekiler ile hasar sonrası yapılan çekiler dahil edilebilir.

Hurda çekilerinde bir aciliyet söz konusu olmadığı için, çeki sözleşmesi prim ve şartları üzerinde pazarlıklar yapılabilmekte, bu da P&I sigortacısının teminat sağlamasını kolaylaştırmaktadır. Ancak hasar sonrası yapılan çekilerin büyük çoğunluğunda aciliyet söz konusu olduğundan ve taraflarca ağır riskler yüklenildiğinden, çeki sözleşmesi şartları yeterince müzakere edilememektedir.

Hasar sonrası çekiler, genelde teknenin kendi gücüyle hareket edebilme kabiliyetini kaybetmesi veya bu şekilde hareket etmesinin riskli bulunması sebebiyle yapılmaktadır. Bu durum çoğunlukla bir Tekne&Makine hasarı sebebiyle olduğundan; çekinin organizasyonu, çeki şartlarının belirlenmesi ve masrafları tekne sahibi ile tekne&makine sigortacısı arasında belirlenmektedir. P&I sigortacısının hasardan haberdar edilmediği durumlar dahi oluşabilmektedir.

Hasarlı teknenin çekilmesinin amacı, tekneyi güvenli bir bölgeye veya tamir edilebileceği bir tersaneye götürmektir. Ancak çekilen tekne hasarlı olduğu için, çeki esnasında tekneye veya varsa taşıdığı yüke daha fazla hasar verilebileceği durumlar oluşabileceği gibi, teknenin batması, çevre kirliliği veya üçüncü şahıslara zarar verme olasılığı da vardır. Bu durum, başlangıçta teknenin ticari amaçlı kullanımı amacıyla teminat sağlayan P&I sigortacısının yüklediği sorumluluğu ciddi oranda arttırmaktadır. Yine hasar sonrası yapılacak çekinin sözleşmesi, özellikle bir kurtarma içeriyorsa, tekne sahibine ilave sorumluluklar yükleyebilir.



**Kaptan Halil Solak, MBA**  
Teknik Müdür

+90 850 420 81 36 (D.236)  
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**

Bu ilave sözleşmesel sorumluluklar bazı durumlarda ek prim ve/veya ek teminatlar ile P&I sigortacısı tarafından kapsam altına alınabilirken, bazı durumlarda P&I sigortacısı bu riskleri taşımak istemeyebilir.

Bu durumda armatör farklı piyasa ve sigortacıardan teminat arayışında bulunmak zorunda kalabilir. Bu teminatlara örnek olarak P&I geri alım (buy-back) teminatı olarak da nitelenen SOL (Shipowners' Liability Insurance) örnek gösterilebilir. SOL sigortası kısmi P&I teminatı gibi düşünülebilir. P&I sigortasından hariç tutulan teminatlar, ilave şartlar ve prim ile tekrar satın alınabilir. SOL sigortaları ihtiyaç duyulan teminat ve şartlara göre temin edilebilmektedir.

Genel olarak hasar anında ve hasar sonrasında standart P&I teminatı devam etmektedir. Ancak hasarın tekneye verdiği zararın boyut ve riskine göre yapılacak çeki ve bu amaçla yapılan sözleşme, P&I sigortacısının risklerini ağırlaştırabilir. P&I tarafında teknenin normal işleyişi için sağlanan teminatın dışına çıkan risk ve sorumluluklar oluşabilir. Bu sebeple :

a) P&I sigortacıları, yukarıda ilk iki maddede belirtilen teknelerin olağan işleyişi için gereken çekiler dışındaki çeki sözleşmelerinden kaynaklı sorumlulukları teminat harici bırakmışlardır. Teminat altına alınabilmesi için bu sözleşme ve şartlarının sigortacı tarafından onaylanması gerekmektedir.

b) P&I sigortacısının onayı alınmadan yapılan çeki operasyonu esnasında oluşan bir P&I hasarında, P&I sigortacısı, çeki operasyonunun P&I teminatı açısından rizikoyu ağırlaştırıcı durumlar içerdiğini belirterek operasyonun tehlikeli ve güvensiz olduğuna karar verebilir ve hasarın ödenmesinden imtina edebilir.

Yukarıda belirtilen durumlar ile karşılaşmamak için , ticaretin olağan akışına aykırı her türlü çeki işleminde mutlaka tüm sigortacıların bilgilendirilmesinin sağlanması, oluşabilecek olumsuz durumları büyük ölçüde engelleyecektir.