

ÇATMA HALİNDE ÖDENECEK TAZMİNAT BAKIMINDAN TEKNE VE P&I SİGORTACISININ SORUMLULUKLARI

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

1.Genel olarak çatma kavramı

Deniz Hukuku terminolojisi bakımından iki gemisinin çarpışması “çatma” olarak isimlendirilmektedir. Yazımızın konusunu bu sırada sorumluluğun tayini hususu oluşturmasa da, kısaca belirtmemiz gerekir ki,

- gemilerden birinin kusuru ile meydana gelen çatma “*tek taraflı kusurlu*”,
- her iki geminin kusuru ile meydana gelen çatma ise “*müşterek kusurlu*” olarak (böyle bir durumda ölüm ve yaralanma gibi hallerden dolayı donatanların sorumlulukları müteselsildir; diğer bir ifadeyle belirtilen konulardan tazminat alacaklısı olan bir şahıs alacağının tamamı için donatanlardan birine başvurabilir, bu durumda tazminatın tamamını ödeyen donatanın yapması gereken kusuru oranında diğer donatana rücu etmektir. Belirtilen hallerin dışında ise müteselsil sorumluluk bulunmamaktadır; dolayısıyla zarara uğrayan şahıs kusurları oranında her bir donatana ayrı ayrı başvurmak durumundadır.)
- umulmayan bir hal veya mücbir sebep yüzünden kaynaklanan ya da sebebi belli olmayan çatma ise “*kusursuz çatma*” şeklinde (ki bu durumda çatma sebebiyle zarar gören taraflar tazminat talep edememekte ve zararlarına katlanmak zorunda kalmaktadırlar.)

ifade edilmektedir.

Kusurun tek taraflı olması durumunda, bu geminin donatanı karşı geminin (ve bu yüklü ise yükün) uğradığı zararın tamamından sorumlu olurken, müşterek kusurlu çatma halinde karşılıklı olarak donatanların birbirlerine (ve aşağıda belirtilen diğer zarar bakımından) karşı sorumlulukları tayin edilecek bir oran dahilinde (“*cross liabilities*”) belirlenmekte, dolayısıyla her bir donatan kusuru oranında karşı gemi ve burada bulunan yükün uğradığı zarardan (ve diğer zarar ile masraflardan) sorumlu olmaktadır.

Fiili bir temas olmaksızın bir geminin diğer bir gemiyi normal şartlar altına yapmayacağı bir manevra sonucunda zarara uğramasına sebep olması da “*kıyasen çatma*” olarak nitelendirilmektedir.

Türk Ticaret Kanununun çatma ile ilgili son bölümünde de, donatanın sorumluluğunun deniz serveti ile sınırlandırılması ve navlun sözleşmeleri ile gemi adamlarının hizmet

sözleşmelerine ilişkin diğer bölümlerdeki hükümler mahfuz tutulmakta, dolayısıyla çatma bakımından da atıfta bulunulan kanun hükümlerinin uygulanma kabiliyetleri sona ermemektedir.

2. Deniz sigortası bakımından çatma ve sigortacılara ilişkin terminoloji

Ekonomik değerlerinin çok yüksek olması sebebiyle gemilerin ve bunların içinde taşınmakta olan yüklerin sigortasız olacağı düşünülemeyeceğinden dolayı, her çatma' da karşımıza birden fazla sigortacı çıkmakta ve genellikle bunlar (tekne sigortacıları) yapmış oldukları tazminat ödemeleri sonucunda TK.md.1361 gereğince kanunen halef olarak çatmaya ilişkin olarak görülen davalarda aktif olarak yer almaktadır ya da (P&I sigortacıları) donatanların hemen arkasında yer alarak bunlara savunma ve tazminat talepleri bakımından destek vermektedirler.¹

Bu incelememizin ağırlıklı olarak konusu çatma sırasında sigortalı donatan bakımından meydana gelecek olan sorumluluk hallerine ilişkin sigortacıların durumudur. Zira (sigorta hukuku ve poliçesinden kaynaklanan her hangi bir eksikliği bulunmayan) donatanın tekne sigortacısından çatma ile ilgili zararlarını talep ve tahsil etmesi içerisinde karmaşık bir yapı barındırmamaktadır. Daha açık bir ifade ile çatma meydana geldikten sonra, aşağıda daha ayrıntılı olarak görüleceği üzere donatanın sorumluluğunu doğurabilecek bir çok zarar meydana gelebilmekte ya da aynı paralelde masraf yapılabilmektedir. İncelememiz bakımından

- Donatanın çatma sebebiyle uğrayacağı aktif zararları himaye edecek olan sigortacı "*tekne sigortacısı*" ("*Hull & Machinery*", *H&M*) olarak ifade edilecek,
- Donatanın çatma sebebiyle uğrayacağı pasif zararları (sorumluluk halleri) himaye edecek olan sigortacı da (uygulamada "*koruma ve himaye sigortacısı*", "*kulüp sigortacısı*", "*sorumluluk sigortacısı*" olarak da isimlendirilmekte olan "*P&I sigortacısı*" şeklinde ifade edilecektir

3. Çatma sebebiyle meydana gelen zararların sınıflandırılması

Çatma sebebiyle meydana gelebilecek olan zararlar;

¹ Bu mali destek tazminat taleplerine karşı savunma sırasında ("*costs of defence*") sorumluluk sigortacısı olarak ifade ettiğimiz P&I kulüp sigortacısı tarafından sağlanırken, donatanın tazminat talepleri bakımından ("*costs of attack*") ancak primi ödenmiş olduğu takdirde P&I sigortacısı tarafından sunulan diğer bir kuvertür olan F,D&D ("*Freight, Demurrage & Defense*") himayesi sayesinde mümkün olabilmektedir.

- çatışmaya karışan gemilerin uğradıkları zararlar, (tekne ve P&I sigortacısı tarafından aşağıda ortaya konulduğu üzere himaye edilirler.)
- söz konusu gemi donatanlarının çatma sebebiyle uğramış oldukları kar kayıpları, (“*eyyam-ı muattala*”, “*loss of earning*”) (bu riziko ayrı bir poliçe ile himaye altına alınmamışsa, donatan bu zararını kusuru oranında diğer gemi donatanından talep edebilir, bu sırada ortaya koyması gereken -genellikle TC birimi üzerinden- çatmanın meydana gelmiş olduğu andaki navlun ölçüsü ve bunun yanında çatma sebebiyle geminin ne kadar bir süre atıl kaldığıdır)
- bunların içinde taşınmakta olan yüklerin uğradıkları maddi ve ekonomik zararlar, (gemi içinde taşınmakta olan yükler bakımından TTK –özellikle seyir kusuru bakımından mutlak sorumsuzluk halini öngören TK.md.1062/2 ve sis, fırtına gibi deniz tehlikeleri bakımından muhtemel sorumsuzluk halini düzenleyen TK.md.1063 ile mücbir sebebi öngören genel hükümlerin getirdiği sınırlara tabi olmak üzere- ve yabancılık unsuru taşıyan haller bakımından La Haye, La Haye-Visby Kurallarına tabidirler, buradan bir şekilde sorumluluk meydana geldiği takdirde -örneğin TK.md.1019- buna ilişkin himaye bu gemide yüklerle ilgili P&I sigortacısına aittir; diğer gemide taşınmakta olan yükler bakımından himaye –aşağıda görülecek olan oran dahilinde- P&I ve tekne sigortacıları tarafından sağlanmaktadır.)
- bu sırada çevreye gelen zararlar, hatta bu konudaki her hangi bir tehdit, söz konusu zararları önlemek veya azaltmak amacıyla alınan tedbirlere ilişkin masraflar (bu bakımdan himaye P&I sigortacısına aittir. Buna karşılık çevreye gelen ya da gelebilecek olan zararları önlemek amacıyla alınan tedbirler sırasında gemiye gelen zararlardan dolayı sorumluluk tekne sigortacısına aittir. ITCH Cl.7)
- çatma sebebiyle yapılması gereken masraflar (gerektiği takdirde -gemi yüklü ise müşterek avarya mahiyetindeki- kurtarma ücreti, bununla ilgili tahkim yoluna başvurulacaksa, hakem ücretleri, enkazın kaldırılması masrafları, tespit masrafları, hukuki harcamalar, v.b.) (bu masraflardan bir kısmına tekne sigortacısı katlanırken, aşağıda görüleceği üzere büyük bir kısmı P&I sigortacısının himaye kapsamına dahil olur.)

şeklinde sıralandırılabilmektedir.

4.Çatma sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından tekne ve P&I sigortacısının himaye kapsamı

a.Genel olarak

Çatma sebebiyle ortaya çıkabilecek olan zararları yukarıdaki gibi ortaya koyduktan sonra, bu durumu gemilerin uğradıkları zararlar bakımından inceleyecek olursak, öncelikle donatanın kendi gemisinde meydana gelen zararlar ile diğer gemideki zararları ayırdetmemiz gerekmektedir.

a.1.Donatanın kendi gemisinde meydana gelen zarar bakımından

Donatan gemisi bakımından meydana gelen zararı, (sigortacının sorumluluğunu bertaraf edecek elverişsizlik gibi her hangi bir husus bulunmadığı takdirde)

- çatma tek taraflı kusurlu ise ve donatanın gemisinde hiç kusur yoksa kusurlu olan diğer gemiden, donatanın gemisi kusurlu ise kendi tekne sigortacısından talep edebilmekte,
- müşterek kusurlu çatma halinde ise karşı geminin kusuru oranında bunun donatanından tazminat talep edebilmekte, kendi gemisinin kusuru oranında da tekne sigortacısına başvurabilmektedir.

Yukarıda belirtilmiş olduğu üzere, donatanın gemisinde bulunan yükler bakımından sorumluluk her ne kadar ilgili TK ve yabancılık unsuru bulunan hallerde La Haye Kuralları gereğince ortadan kalkmakta ise, elverişsizlik gibi bir sebepten dolayı (TK.md.1019) sorumluluk meydana gelmiş ise, bu riziko P&I himayesine dahil olmaktadır.

a.2.Diğer gemideki zararlar

Tek taraflı kusurlu bir çatma halinde kusurlu geminin donatanı ve müşterek kusurlu çatma halinde kusur oranında her bir geminin donatanı diğer gemi bakımından meydana gelen zararı ise ("*third party -collision- liability*") aşağıdaki şekilde sigorta himayesi uygulamada genellikle tekne sigortası poliçesinde bulunan RDC ("*Running Down Clause*") klozu ile kısmen tekne sigortacısı tarafından karşılanmakta, geriye kalan kısım ise P&I sigortacısı tarafından himaye edilmektedir.²

² Burada önemle belirtilmesi gereken husus, RDC klozunun devreye girebilmesi ve sonuçlarının meydana gelebilmesi için bir çatmanın söz konusu olması gerektiğidir, dolayısıyla geminin bu vasıfta olmayan diğer bir cisimle çarpışması halinde kloz geçerli hale gelmemektedir. Cisim ile ne kastedildiği ise açıktır, buna göre gemi olmayan her türlü nesne bir cisim olmaktadır. Bu bakımdan karadaki her türlü bina, rıhtım, iskele bu anlamda bir cisim olarak sınıflandırılmaktadır. Batık bir geminin ne şekilde değerlendirileceği hususunda İngiliz Hukukunda bazı testler uygulanmakta ve buna göre karar verilmektedir. Testlerden biri, batık haldeki geminin sonradan denizden çıkarılıp seyrü-sefer yapabilecek bir hale getirilip getirilemeyeceğidir. Buna olumlu cevap veriliyorsa, çarpışma çatma olarak değerlendirilebilmektedir. Bu konudaki diğer bir test ise, incelenenden bir adım öteye gitmekte ve çıkarılabilecek ve tekrar seyrü-sefer yapabilecek olan gemi batığının tamire değer olup olmadığını belirlemektir. Dolayısıyla ilk test sırasında sadece teorik olarak bir inceleme söz konusu iken, ikincisinde bu

b. Tekne sigortacısının çatma sebebiyle diğer gemiye gelen sorumluluğu

Uygulamada hemen daima tekne sigortası poliçesi İngiliz Hukukuna tabi Enstitü klozları temel kullanılmak suretiyle yapıldığından dolayı, buradaki düzen inceleme konusundaki uygulamayı da belirlemektedir. Buna göre zaman üzerine Enstitü Klozlarına göre³ tekne sigortacısının çatma ile ilgili olarak meydana gelen üçüncü şahıslara karşı (özellikle diğer gemi ve burada bulunan yükler) tazminata ilişkin himaye payı,

- kendisinin sigortacısı bulunduğu gemiye ilişkin sigorta değerinin $\frac{3}{4}$ oranını aşmamak (ön) şartıyla,
- sigortacısı bulunduğu geminin kusuru oranında belirlenecek olan tazminat miktarının $\frac{3}{4}$ oranına eşittir.

Dolayısıyla bu şekilde sağlanan himaye sonucunda tekne sigortacısının sorumluluğunun bulunmadığı kapsam aşağıdaki gibi olmaktadır:

- kendisinin sigortacısı bulunduğu geminin sigorta değerinin $\frac{3}{4}$ oranını aşan kısım
- sigortacısı bulunduğu geminin kusuru oranında belirlenecek olan tazminat miktarının $\frac{1}{4}$ oranı.⁴

Bu kapsam ise aşağıda inceleneceği üzere, deniz hukuku uygulamasında donatanın P&I sigortacısı tarafından karşılanmaktadır.⁵

Tekne sigortacısının sorumluluğun meydana gelmesi bakımından çatma'ya kaptan ya da diğer gemi adamlarının kusur ya da ihmallerinin sebep olması ile olmaması

hal değişmektedir. Bizce ikinci test bakımından bir batığın “*ctl*” (“*constructive total loss*”) olarak kabul edilmiş olması soruya olumsuz vebap verebilmek için yeterlidir.

³ Uygulamada inceleme konusu sorumluluğun $\frac{4}{4}$ oranını tekne sigortacısının himayesine sokan poliçeler bulunmaktadır. Buna karşılık çoğunlukla düzen yukarıda açıklandığı gibi ($\frac{3}{4} - \frac{1}{4}$) ortaya çıkmaktadır.

⁴ Söz konusu $\frac{1}{4}$ oranının gerekçesi, kuralın uygulanmaya konulduğu andaki şartlar itibarıyla, sigortalıyı özen ve dikkat göstermeye yönlendirmektir, ancak bu oranın sonradan sorumluluk sigortacısı tarafından himaye edilmeye başlanması belirtilen gerekçenin anlamını ortadan kaldırmıştır.

⁵ Örnek: Sigorta değeri 1.000.000 USD olan A adlı gemi diğer bir gemi ile çatışıyor. Diğer gemi batıyor ve bu suretle 2.000.000 USD miktarında zarar meydana geliyor. Sonradan A gemisinin kusuru %70 olarak belirleniyor. Bu durumda tekne sigortacısının sorumluluğunun azami miktarı 750.000 USD, zira ilgili kloz sigorta değeri üzerinden de $\frac{1}{4}$ oranında bir indirim öngörmekte. Kusurun zarara oranlanması sonucunda A gemisi donatanının sorumluluğu 1.400.000 USD; dolayısıyla bu durumda zararın 750.000 USD'lik bölümü tekne sigortacısı tarafından, 650.000 USD'lik bölümü ise sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanıyor.

bakımından her hangi bir fark bulunmamaktadır⁶; buna karşılık çatma donatana izafe edilmesi mümkün olan bir elverişsizlik ya da personel yetersizliğinden ileri gelmiş bulunduğu takdirde, sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır.

Enstitü Tekne –Zaman- Klozlarına (ITCH) göre tekne sigortacısının çatma sorumluluğu aşağıdaki şekilde düzenlenmektedir:

6^{3/4} ÇATMA SORUMLULUĞU

6.1 *Sigortalananın diğer bir gemi ile çatışması sonucunda, sigortalının aşağıdaki zararlar sebebiyle hukuken sorumlu olmasından dolayı ödemiş olduğu meblağın 3/4'nü sigortacı sigortalıya tazmin eder:*

6.1.1 *Diğer bir gemi ya da buradaki değerlere verilen zıya veya hasar*

6.1.2 *Diğer bir gemi ya da buradaki değerlerin gecikmesine sebep olunması ya da kullanılmasının engellenmesi*

6.1.3 *Diğer bir gemi ya da buradaki değerlerin müşterek avarya'ya iştirak payları ile bunlar adına bir sözleşme olsun ya da olmasın ödenecek kurtarma ücretleri*

6.2 *Bu kloz ile sağlanan himaye işbu sigortanın diğer şart ve klozları ile sağlanmakta olan himayenin yanında yer almakta ve aşağıda yazılı olan hususlara tabi olmaktadır:*

6.2.1 *Donatanlardan birinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmamış olduğu sürece, bu kloz gereği müşterek kusurlu bir çatma ile ilgili tazminat karşılıklı sorumluluk esası üzerinden her bir donatanın kusuru oranında diğerine ödemesi gereken zarar belirlendikten sonra yapılacak olan mahsup sonucunda sigortalının çatma sebebiyle ödeyeceği meblağ üzerinden hesaplanır.*

6.2.2 *8.1 ve 8.2 klozları gereğince beher çatma başına sigortacıya düşen sorumluluk sigortalanan geminin sigorta değerinin 3/4'nü aşamaz.*

⁶ Bu durum 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigortası Kanununun 55 maddesinde aşağıdaki şekilde ortaya konulmaktadır: "55.Kapsamda yer alan ve almayan zıya halleri: (1) Bu kanun hükümlerine tabi olmak kaydıyla ve poliçede aksi yönde bir hüküm olmadığı takdirde, sigortacı himaye kapsamında yer alan rizikoların etkin bir şekilde doğumuna sebep olduğu zararlardan dolayı sorumludur; ancak, yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, himaye kapsamında yer almayan rizikoların etkin olarak doğumuna sebep olmadığı zararlardan dolayı sorumlu değildir. (2) Özellikle; (a) Sigortacı, sigorta ettirenin kasten meydana getirmiş olduğu zararlardan dolayı sorumlu değildir; ancak, poliçede aksi yönde bir hüküm olmadığı takdirde, kaptan veya diğer gemi adamlarının kusur ya da ihmali ile himaye kapsamındaki bir rizikonun etkin bir şekilde doğumuna sebep olduğu zararlardan sorumludur." Aynı şekilde Enstitü Tekne- zaman / sefer üzerine- Klozları da bu durumu sarıh bir şekilde ortaya koymaktadırlar. (6.2, 4.2)

- 6.3 *Yazılı olarak bildirilmiş olduğu takdirde, sigortacı ayrıca sigortalının yapmış olduğu hukuki masraflar ile sorumluluğun varlığına ya da miktarına ilişkin olarak yaptığı başvurular ile ilgili harcamaların ¾'nü öder.*

Bu şekilde tespit edilen tekne sigortacısının himaye kapsamından aşağıdaki hususlar istisna edilmektedirler:

İSTİSNALAR

- 8.4. *Sigortalının aşağıda belirtilen hallerle ilgili olarak ödeyeceği meblağlar işbu klozun kapsamına girmemektedir:*
- 8.4.1 *Engel, enkaz yük ya da diğer hangi bir cismin bulunduğu yerden alınması ya da yok edilmesi*
- 8.4.2 *Diğer gemi ve burada bulunanlar hariç olmak üzere, her türlü eşya ya da bu kapsamda değerlendirebilecek kalem*
- 8.4.3 *Sigortalanan gemideki yük ya da eşya ya da bu gemi ile ilgili olarak verilmiş olan taahhütler*
- 8.4.4 *Can kaybı, yaralanma ve hastalık*
- 8.4.5 *(Sigortalananın çatıştığı gemi ve buradaki eşyalar hariç olmak üzere) Eşya ya da bu kapsamda değerlendirilebilecek olan kalemlerin kirlenmesi ya da bulaşma suretiyle vasıfları-nın bozulması ya da bunların olma ihtimali ile 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonunun 13.paragraf 1(b) maddesinde atıfta bulunulduğu üzere, çevreye gelen zararların engellenmesi ya da azaltılması bakımından kurtarıcının göstermiş olduğu özen ve çaba göz önünde tutularak ödenecek olan meblağ haricinde, çevre zararı ya da bunun olma ihtimali*

c. P&I sigortacısının çatma sebebiyle sorumluluğu

Yukarıda belirtildiği üzere P&I sigortacısının (diğer gemi ve bunun içinde bulunan yükler bakımından) ödenecek olan tazminat sebebi ile sorumluluğu

- toplam miktarın ¼ ("*one fourt collision liability*") ile
- tekne sigortacısının sigorta değerini aşması sebebiyle sorumlu olmadığı miktar oranına ("*excess collision liability*")⁷

⁷ "*Excess collision liability*" bakımından sorumluluk sigortacısı kurallarında genellikle bir sınırlama getirilmektedir. Şöyle ki, her hangi bir sebeple sigortalının gemisini tekne sigortası bakımından düşük

eşittir.

Uygulamada tekne sigorta poliçelerinde genellikle birden fazla sigortacı bulunduğundan, bu durum inceleme konusu bakımından P&I sigortacısını en büyük menfaati himaye eden sigortacı konumuna getirmekte ve tekne sigortacıları gerek bu durum, gerek P&I sigortacısının bu konudaki tecrübesi sebebiyle P&I sigortacısından tazminat talebi ile ilgili işlemleri (savunma, avukat tayini v.b.) kendi adlarına da yürütmesini talep etmektedirler. Bunun dışında sigortalı adına gerekli teminatların sağlanması hususu da P&I sigortacısı tarafından yerine getirilmektedir.

Tekne sigorta poliçesinde ilgili klozdan da görüldüğü üzere, çatma ile ilgili olarak tekne sigortacısının sorumluluk kapsamı dışında bıraktığı husus sadece ¼ tazminat ödeme sorumluluğu değildir. Bunun yanında çatma sonucunda meydana gelen diğer zararlar ve masraflar tekne poliçesi haricinde bırakılmakta ve bunlar P&I sigortacısı tarafından himaye edilmektedirler:

- Örneğin gemilerden biri ya da her ikisinin çatma sonucunda enkaz haline gelmesi durumunda bunun olduğu yerden kaldırılması (“*wreck removal*”) P&I sigortacısının himaye alanına dahil olmaktadır.
- Bunun gibi yine çatma sebebiyle gemi dışında meydana gelen diğer zararlar, örneğin çevre kirlenmesi, ölüm, yaralanma gibi rizikolar da P&I sigortacısı tarafından himaye edilmektedirler.
- Bunların yanında sigorta himayesi altındaki gemide bulunup zarara uğrayan yükler⁸ aynı kapsamda bulunmaktadır.

göstermesi durumunda (“*menfaat değeri altında sigorta*”), bu hakkaniyete aykırı olarak sorumluluk sigortacısının sorumluluğunun artması anlamına geleceğinden, bu sigortacının geminin gerçek değerini tespit ettirip sorumluluğunu bu meblağ üzerinden belirleme imkanı bulunmaktadır.

⁸ *Both to Blame Klozu*: Çatma sebebiyle yük ile ilgili donatan (bu bakımdan taşıyan) yönelttiği tazminat talebi TTK.md.1061 ve devamındaki maddeler ile La Haye ve La Haye/ Visby Kurallarındaki teknik kusur def’i ile bertaraf edildiğinden, bu şahsın müracaat edebileceği şahıs çatmanın meydana gelişindeki kusuru oranında diğer geminin donatanı (dolayısıyla bunun sorumluluk sigortacısı) olmaktadır. Buna karşılık Amerikan Hukukunda ise bu halde, yük ile ilgili zararının tamamını adı geçen şahıstan talep edilmektedir. Bununla bağlantılı olarak tazminat ödeyen diğer geminin donatanı taşıyana rücu ederek ödemiş bulunduğu tazminatın yarısını talep edebilmekte ve her iki tarafın da kusurlu olduğu hallerde teknik kusur def’ini kullanılamaz hale gelmektedir. Buna karşılık yükün taşındığı geminin tek taraflı kusurunun bulunması halinde bu alternatif söz konusu olmamakta, zira yük sahibi karşı geminin donatanına tazminat talebini hiç yöneltmemektedir. Dolayısıyla Amerikan Hukuku uygulanırsa yükün taşındığı geminin çatmaya tek taraflı kusuru ile sebep olduğu hallerde taşıyan hiç sorumlu tutulamazken, her iki tarafın da kusurlu olduğu hallerde taşıyan meydana gelen zararın yarısı için sorumlu tutulmak gibi anormal bir sonuç meydana gelmektedir. Bu anormal hali bertaraf etmek amacıyla çarterpartilere ve konişmentolara inceleme konusu olan “*both to blame*” adlı kloz konulmakta ve bununla diğer gemi donatanının ödemiş olduğu tazminat sebebiyle donatana rücu etmesi halinde, taşıyan

P&I sigortacısının çatma sorumluluğu genellikle aşağıdaki gibi düzenlenmektedir:

ÇATMADAN KAYNAKLANANLAR DAHİL OLMAK ÜZERE MALA GELEN ZIYA YA DA HASAR

(a) *Aşağıda yer alan hallerde zararların karşılanması, tazminat ya da masrafların ödenmesi*

1.Sigortalının tekne poliçesi tarafından himaye altında olmayan eşyaya ya da üçüncü şahıslara verilen zararlar sebebiyle hukuki sorumluluk (muafiyet halleri hariç olmak üzere)

2.Petrol ya da diğer zararlı maddeler sebebiyle kirlenme

3.Kirlenme tehdidi

4.Kirlenmenin önlenmesi

5.1980 tarihli “Lloyd’s Standart Form of Salvage” sözleşmesinin 1(a) klotunda belirtildiği üzere faydalı sonuç (“no cure no pay”) istisnası üzerinden bir tankerin kurtarılması

Aşağıda yer alan şartlara uyulması kaydıyla

- (i) *Bütün masraf ve harcamaların makul bir şekilde yapılmış olması ve şirket tarafından kabul edilmesi gerekmektedir.*
- (ii) *Kirlenme zararı için sorumluluk GBP ya da yöneticilerin karar vereceği diğer bir meblağ ile sınırlıdır.*
- (iii) *Yöneticiler geminin tekne poliçesinde uygun bir değer üzerinden sigorta edilmiş olup olmadığını belirleyeceklerdir. Bunun sonucunda fiilen sigortalanan meblağın uygun değerden az olduğunun tespit edilmesi durumunda, sigortalı sadece uygun değere kadar olan farkı talep edebilecektir.*
- (iv) *Tekne sigortası Londra Enstitü Zaman Klotları (Tekne) üzerinden yapılmamış olduğu takdirde, tekne poliçesinin türü şirkete buraya giriş öncesi bildirilecektir.*
- (v) *Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluk halleri, ancak bu sözleşme şirket tarafından kabul edilmişse, himaye edilecektir.*

aleyhine meydana gelecek tazminat miktarının taşıtan tarafından ödeneceği taahhüt edilmekte ve bu sayede teknik kusur def'i ile ulaşılmak istenen noktaya değişik bir yol ile varılmaktadır. “Both to blame” klotu genel olarak aşağıdaki gibi özetlenebilir: “Gemi, diğer bir gemi ile çatışır ve bunun sebebini diğer geminin kusuru ya da kaptan, gemi adamı, kılavuz ya da taşıyanın yardımcı şahıslarının geminin teknik idaresi ya da yönetimindeki kusur veya ihmalleri teşkil ederse, bu sözleşme ile bağlantılı olarak taşınan yükün ilgilileri (sahipleri) diğer geminin donatanının kendilerine ödemiş olduğu tazminat sebebiyle taşıyana rücu ederek bundan tazminat talep etmesi ya da çatma sebebiyle sözleşme konusu yükün taşınmış olduğu geminin donatanına / taşıyana ödeyeceği tazminattan bu miktarı mahsup etmesi halinde, bu miktarı ödemeyi taahhüt ederler.”

Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, Klot 11

ENKAZIN KALDIRILMASI

- (b) *1. Sigortalanan gemi ya da bununla taşınan yükün kaldırılması, bulunduğu yerden alınması, tahrip edilmesi, hafifletilmesi ya da yerinin belirlenmesi ile ilgili masraf ve harcamalara ilişkin sorumluluk*

Aşağıda yer alan şartlara uyulması kaydıyla

- (i) *sigortalanın menfaatine kadar kurtarılmış olan yük, parça ve diğer maddelerin değeri ile enkazın değeri ve üçüncü şahıslardan tahsil edilen meblağlar bu masraf ve harcamalardan mahsup edilecek ve geri kalan miktar ödenecektir.*
- (ii) *enkazın kaldırılması, bulunduğu yerden alınması, tahrip edilmesi, hafifletilmesi ya da yerinin belirlenmesinden önce yöneticilerin yazılı muvafakati alınmış olmadıkça, sigortalının enkaz üzerindeki menfaatini temlik etmesi (tekne sigortacısına terk beyanında bulunulması haricinde) işbu sigorta kategorisi uyarınca her türlü ödeme yükümlülüğünün sona ermesine sebep olur.*
- (iii) *sözleşmeden kaynaklanan sorumluluk halleri ancak şirketle yapılan bir anlaşma ile himaye altına alınabilir.*

2. Diğer bir gemi enkazının kaldırılması, bulunduğu yerden alınması, tahrip edilmesi, hafifletilmesi ya da yerinin belirlenmesi ile ilgili masraf ve harcamalara ilişkin sorumluluk

MÜŞTEREK KUSURLU ÇATMA SORUMLULUĞU

- (c) *Müşterek kusurlu bir çatma halinde, gemilerden birinin ya da her ikisinin sorumluluğu hukuken sınırlandırılmamış olduğu sürece, bu kloz gereği müşterek kusurlu bir çatma ile ilgili tazminat karşılıklı sorumluluk esası üzerinden belirlenecektir; buna göre bir donatan diğerine zararının yarısını ya da her bir donatanın diğerine ödeyeceği miktar belirlendikten sonra hesabına düşen bir meblağ varsa bunu ödeyecektir.*

The Liabilities of the Hull and P&I Underwriters because of a collision

A collision means an inevitable involvement of the underwriters of the ship. In broad terms, there are generally two underwriters on the side of the owners. As a summary, we can categorize the respective liabilities of those underwriters as follows:

- Hull Underwriter is liable for the damage occurred to the vessel because of the collision. Moreover, according to the Institute Time Clauses for Hulls (ITCH) the hull underwriters are also liable for the amount paid because of the third party liability (to the owner of the other ship involved in the collision, or the cargo interests), which is not for the full amount, but only three-fourths of the sum paid by the assured / owner to the third party. But there remains an overall ceiling up to which the insurer is liable as per ITCH 8.2.2: *“In no case the underwriters’ total liability under cl.8.1 and 8.2. exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the vessel hereby insured in respect of any one collision”*
- P&I Underwriter’s liability:
 - (1) One-fourth collision liability: ITCH requires the ship's hull underwriter to pay three-fourths only of the liability of the insured ship in respect of loss or damage to another ship or her cargo as a result of the collision. The remaining one-fourth of such liability is insured by the shipowners Club.
 - (2) Excess collision liability: Under the terms of the Running Down Clause hull underwriters are not obliged to make payments in respect of collision liabilities beyond a sum representing three-fourths of the ship's insured value under the hull policies. The overspill beyond this limit is picked up by the shipowner's Club.
 - (3) Other risks excluded from the Running Down Clause: There are a number of important exclusions from the liability of the hull underwriters in the Running Down Clause. For instance, wreck removal liabilities are excluded, as is consequent damage to shore side structures or to the cargo in the insured ship herself, and pollution from and loss of life or personal injury on board any ship is involved.
-