

Hamburg Kuralları ve Deniz Sigortasına Etkileri

Birleşmiş Milletler'in 1978 tarihli Deniz Yolu ile Eşya Taşıma Sözleşmesi — yaygın adıyla Hamburg Kuralları — deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen hukuki çerçeveyi modernize etmek amacıyla kabul edilmiştir. Sözleşme, taşıyanı görece kayırdığı düşünülen önceki Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ndaki dengesizliği giderme hedefini taşır. Her ne kadar Hamburg Kuralları'nı onaylayan ülke sayısı sınırlı kalsa da, daha katı sorumluluk standardı ve daha geniş sorumluluk süresi nedeniyle, deniz sigortacıları, taşıyanlar ve yük ilgilileri açısından yüksek derecede önemini korumaktadır.



Hamburg Kuralları'nın Başlıca Özellikleri

1. Daha Geniş Sorumluluk Süresi

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu, eşyanın taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu tüm süreyi kapsar: yükleme limanında teslim alınmasından boşaltma limanında teslimine kadar. Bu yaklaşım, Lahey ve Lahey-Visby rejimlerindeki "palangadan palangaya" (tackle-to-tackle) anlayışının yerine geçer.

2. Taşıyanın Varsayılan Sorumluluğu

Hamburg rejiminde taşıyan, eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesinden sorumludur; aksi için, olayın ve sonuçlarının önlenmesi adına makul olarak gerekli tüm tedbirleri aldığını ispat etmek zorundadır. Böylece ispat yükü tersine dönmüş; gönderene/alıcıya kıyasla taşıyanın dikkat ve özenini kanıtlama görevi güçlenmiştir.

3. Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Uluslararası taşıma sözleşmelerinde ilk kez gecikme başlı başına tazmin sebebidir. Gecikme tazminatı, geciken eşya için ödenen navlunun 2,5 katı ile sınırlıdır. Makul teslim süresini 60 gün aşan gecikmelerde eşya ziyaa uğramış sayılabilir.



Umut CAN

Teknik Grup Müdürü

+90 850 420 81 36 (D.1101)

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Erkek Lisesi'nin ardından İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olan Umut Can, nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki kariyerine 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlamıştır. Ardından Aon ve Omni şirketlerinde sigorta ve reasürans brokeri olarak görev yapmıştır. 2014 yılında, Türk P&I Sigorta'nın kuruluş döneminde ilk çalışanlardan biri ve şirketin ilk underwriter'ı olarak ekibe katılmıştır. Kariyeri boyunca çeşitli sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleler kaleme almıştır. Hâlen Teknik Grup Müdürü olarak görev yapan Umut Can; şirketin iş kabul esasları ve fiyatlandırma yapılarının belirlenmesi, underwriting ve reasürans dahil olmak üzere farklı teknik ekiplerin yönetimi, yeni ürünlerin geliştirilmesi, ayrıca trete reasürans anlaşmalarının yapılandırılması ve yönetilmesi süreçlerinden sorumludur.



TURKP&I

4. Daha Yüksek Parasal Sınırlar

Sorumluluk sınırları paket başına 835 SDR veya brüt kilogram başına 2,5 SDR (hangisi yüksekse) olarak belirlenmiştir. Taşıyanın kasıtlı ya da zararın muhtemel olduğunu bilerek pervasızca davranması hâlinde sınırlandırma hakkı kaybedilebilir.

5. Bazı Def'ilerin Ortadan Kaldırılması

Lahey/Lahey-Visby'de yer alan "seyir veya gemi idaresindeki kusur" (nautical fault) savunması Hamburg'da kaldırılmıştır; taşıyan, seyir/idare hatalarına dayanarak sorumluluktan kaçınamaz.

6. Aşağıya Çekici Hükümlerin Geçersizliği ve Uygulama Birliği

Konşimentoya veya sözleşmeye, taşıyanın Hamburg standartlarındaki sorumluluğunu aşağıya çeken her hüküm hükümsüzdür. Ayrıca, talepler için iki yıllık zamanaşımı öngörülür ve davacılar açısından daha geniş yetkili mahkeme seçenekleri tanınır.

Önceki Rejimlerle Karşılaştırma

Lahey ve Lahey-Visby Kuralları ile kıyaslandığında, Hamburg Kuralları deniz taşımacılığında sorumluluk ve korumaları esaslı biçimde yeniden dengeler. Eski konvansiyonlarda taşıyanın sorumluluğu "palangadan palangaya" dönemle sınırlıyken, Hamburg rejimi eşyanın taşıyanın zilyetliğinde olduğu tüm limandan limana süreci kapsar. Sorumluluğun temeli, çok sayıda taşıyan def'ini barındıran kusur esaslı yaklaşımdan, taşıyanın özen gösterdiğini ispat etmesi gereken varsayılan sorumluluk sistemine dönüşmüştür. Hamburg, seleflerinden farklı olarak gecikmeyi açıkça sorumluluk sebebi sayar ve tazminatı navlunun 2,5 katı ile sınırlar. Parasal sınırlar da Lahey-Visby'deki paket başına 666,67 SDR veya kg başına 2 SDR seviyesinden, Hamburg'da paket başına 835 SDR veya kg başına 2,5 SDR düzeyine çıkarılmıştır. Ayrıca zamanaşımı süresi bir yıldan iki yıla uzatılmış; seyir/gemi idaresi kusuru savunması kaldırılmış ve taşıyanın yükümlülüklerini düşüren sözleşme hükümleri kesin biçimde yasaklanmıştır. Bu yönleriyle Hamburg, göndereni ve alıcıyı daha güçlü şekilde koruyan bir çerçeve sunar.



TURKP&I

Deniz Sigortacıları İçin Sonuçlar

1. Daha Yüksek Sorumluluk Maruziyeti

Varsayılan sorumluluk standardı ve yükseltilmiş sınırlar nedeniyle taşıyanlar ve taşıyan sorumluluk sigortacıları (P&I dâhil) daha yüksek maruziyetle karşılaşır. Poliçe klozları, prim yeterliliği ve reasürans korumaları bu çerçevede yeniden değerlendirilmelidir.

2. Gecikme Riskinin Dahil Oluşu

Gecikme artık bağımsız bir tazmin sebebi olduğundan, mevcut yük (emtia/cargo) veya taşıyan sorumluluğu poliçelerinde gecikmenin kapsamı netleştirilmelidir. İhtiyaca göre özel kloz, dışlama ya da alt limit belirlenmesi uyuşmazlıkları azaltır.

3. Dokümantasyon ve Hasar Yönetimi

İspat yükünün taşıyana geçmesi, operasyonel kayıtların önemini artırır. Taşıyanlar; istif, bakım, elleçleme ve seyir koşullarına ilişkin ayrıntılı kanıtları tutmalıdır. Hasar birimleri, 15 günlük ihbar kuralı ve iki yıllık zamanaşımı konusunda disiplinli olmalıdır.

4. Yük ve Sorumluluk Sigortacıları Arasında Koordinasyon

Hamburg'un risk dağılımı, çifte sigortalama/çifte ödeme riskini artırabilir. Rücu/halefiyet süreçleri açık ve işletilebilir olmalı; taşıyandan veya üçüncü kişilerden tahsilât (subrogation recovery) mekanizmaları netleştirilmelidir.

5. Yetki ve Uyuşmazlık Riskleri

Lahey, Lahey-Visby, Hamburg ve hatta Rotterdam rejimlerinin birlikte varlığı, uygulanacak hukuk ve yargı yeri seçimlerini kritik kılar. Hamburg'u benimseyen devletlerle temas eden hatlarda istenmeyen sürprizlere karşı sözleşmesel düzenlemeler titizlikle yapılmalıdır.



TURKP&I

Sigortalılar ve Paydaşlar İçin Öneriler

- Uygulanacak konvansiyonu taşıma ve sigorta sözleşmelerinde açıkça belirtilmelidir.
- Sigorta kapsam şartları gözden geçirilmeli ve genişletilmiş sorumluluğun sigorta teminatına girip girmediği netleştirilmelidir.
- İstif, eşya durumu ve seyrüsefer kayıtları uygun şekilde tutularak hukuki savunma imkanları desteklenmelidir.
- Hamburg Kuralları uyarınca ihbar ve dava sürelerine riayet edilmelidir.
- Rücu/halefiyet süreçlerinde yük ve sorumluluk sigortacıları arasında koordinasyon sağlanmalıdır.
- Uygulamalara dair gelişmeler ve Rotterdam Kuralları'na dair yeni bilgilendirici literatürün takip edilmesi yararlı olacaktır.

Sonuç

Hamburg Kuralları, deniz taşımacılığında daha geniş sorumluluk ve daha güçlü yük koruması ile hesap verebilirliği artıran bir dönüm noktasıdır. Deniz sigortacıları açısından özellikle gecikme ve yükseltilmiş sorumluluk sınırları yeni risk boyutları yaratır. Bu hususlar underwriting, poliçe şartları ve hasar uygulamalarında da dikkate alınmalıdır ve alınmaktadır.

Sözleşmenin tarafı olmayan devletlerde dahi, Hamburg prensiplerini bilmek önem taşımaktadır; zira Hamburg Kuralları'na taraf devletler ile yapılan ticaret, veya Hamburg Kuralları'na atıf yapan sözleşmeler ticaretin esaslarını etkileyebilir.



TURKP&I