

# “Tamamlayıcı bir P&I teminatının zorunlu olarak sağlanması gerekiyor”

**Türk P&I Genel Müdürü** **Ufuk Teker** sektörü her zaman P&I sigortası hakkında aydınlatıyor.

**Tıpkı Vira’ya verdiği röportajda olduğu gibi.**





## P&I sigortacıları çevreci midir? Yoksa çevre kirliliği içeren, gemi kaynaklı kirliliklerin temizlenmesi konusunda finansman sağlamakta mıdır?

Aslında bu sorulan incelemiden önce kaza neticesinde oluşan deniz kirliliğinin kaynağından nelerdir? Bu hadiselerin sigorta perspektifinden incelemesini yaparak, "Ülkemiz kıyılarının genel durumu nedir?" biraz incelemek gerektiğini düşünüyorum. "Olası hadiselerle müdahale ve sigorta teminatları açısından ne kadar hazırız?" bu açıdan bakarak görüşlerimi paylaşmak isterim. Deniz kazaları sebebi ile oluşan hadiselerin üç ana sebebi bulunmaktadır. İlk gemi kaynaklı kirlilikler, diğer kıyı tesis kaynaklı kirliliklerdir. Diğer ise, kaynağı belli olmayan kirliliklerdir. Bu kirliliklerin ilk kişi sigorta edilebilir ve temizlik masrafları ile etkilerinin önlenmesi en üst düzeyde sağlanabilir.

Gemi kaynaklı kirlilikler açısından değerlendirme yapmak gerekirse, limanlarımız hatta karasularımıza giren transit geçen gemilerin sebep verdikleri kirlilikler en ağır ve vurucu etkileri oluşturmaktadır. Yıllık olarak son beş yıl içerisinde limanlarımıza gelen gemilerin sayısına baktığımızda 37.000 geminin ziyaret ettiğini gözlemliyoruz. Coğrafi olarak petrol yollarında bulunan ülkemiz, en çok tankerlerin kirliliğe tabii olmak riski altında bulunmaktadır. Ayrıca önceki olarak yüksek tonajlı gemiler gemi tipine bakılmaksızın, sahip oldukları yakıt miktarı sebebi ile ayrıca çevresel risk oluşturmaktadır. Denizcilik organizasyonları hem CLC (Liability and Compensation) Konvansiyonu, hem de Bunker Konvansiyonu ile sigortacılar tarafından alınan garantileri bayrak devletleri kanak ile sağlamışlardır. Bayrak devletleri kayıtlı olarak bulunan gemilerin P&I sigortacılarından aldıkları tipik garantiler üzerine kendi sertifikalarını yayınlamak sureti ile diğer liman devletlerine garanti sunmaktadır. Bayrak devletleri ayrıca bu sağlanan garantilerin polise iptal edilebile 90 gün geçerli olması yönünde de garantiyi ellerinde bulundurmaktadırlar. Bu sayede P&I teminatının geçerliliği konusunda bir genişleme sağlanmış olmaktadır.

## Tüm maddi kayıplar P&I sigortacılarının teminatı altındadır

Gemi kaynaklı kirliliklerin temizlenmesi, doğrudan ve dolaylı etkileri sebebi ile kıyı bölgelerinde oluşan tahribat sebebi ile ortaya çıkan maddi kayıplar da, P&I sigortacılarının teminatı altındadır. Hatta kalko ediler ile ilgili yerel otoritelerin belirlediği ceza/tazminat tutarları da P&I sigortacılarının teminatı altında bulunmaktadır. Teminatın limiti ise milyar dolar mertebesinde sağlanmaktadır. Burada yerli gelişmiş bir yarınlığın önüne geçmek isterim. Sağlanan teminat her ne kadar milyar dolar seviyesinde ise de, geminin sorumluluğu LLMC Konvansiyonu (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) ile sınırlanabilir. Bu limitasyon hesabı LLMC Konvansiyonu'nda geminin tipi ve tonajı ile hesaplanabilmektedir. Bu limite kadar olan masraflar kurulacak zarar tespit komisyonu vasıtası ile mağdurlara teminat olarak ödenebilmektedir. Örneğin

"Gemi kaynaklı kirliliklerin temizlenmesi, kıyı bölgelerinde oluşan tahribat sebebi ile ortaya çıkan maddi kayıplar, P&I sigortacılarının teminatı altındadır."

kıyılar etkilenmiş bir tatil yöründeki otel, restoranı veya balıkçılar; hatta belki çiftlikleri gibi doğrudan etkilenen mağdurlar taleplerini tazminata çevirebilmektedirler. Denizcilik organizasyonları LLMC limitasyon konvansiyonu üzerinde yıllar içerisinde limit artışlarına giderek gemilerin sorumluluklarını genişletmişlerdir.

Şayet petrol kirliliği LLMC limitlerini aşarsa ne olmaktadır? Tazminat talepleri ortada mı kalmaktadır? Bu sorunun cevabı hayırdır. Bu durumda petrol taşıyan ülkelerin neredeyse tamamının üye olduğu ve kayıtlı olan eleçlenen yitki petrol hacimlerine göre hesaplanarak ödenen primlerden oluşan bir fon olan IOPC Fonu bu teminatları ödemektedir. Ülkemiz de bu fona taraf olan ülkeler arasında yer almaktadır. IOPC fon ile ilgili birkaç rakamı sizler ile paylaşarak bu konuda tabii olarak oluşan riskleri göz önüne sermek isterim. Dünyada yıllık 1,5 milyar ton petrol deniz yolu ile taşınmaktadır. Bu teminatta yaklaşık 7.000 adet tanker kullanılmaktadır. Dünya denizleri genelinde 1978 yılından itibaren 149 kaza IOPC fon tarafından yönetilerek, toplam aynı dönemde 580 milyon Pound teminatı ödemmiştir. IOPC fona hali hazırda 114 ülke üyedir. Tazminat konusu petrol kirliliklerinde LLMC limitlerine kadar olan bölümü amattır/P&I külliyer ödedikten sonra aşan kısmını 203 milyon SDR (285,6 milyon USD'ye kadar kısmını IOPC fon karşılar. Bu tutarı aşan hasarları ise yine ülkemizin de üyesi olduğu