

KASIM 2019

B.' Enerji Notları BEN. 34

Türk Boğazları Ve Çevreye Verilecek Olası Zararlara Karşı Alınacak P&I (Protection & Indemnity) Sigortalarına Yönelik Bir Çalışma

Muhammed İkbal Uzun

mikbaluzun61@gmail.com

Kübra Aygöl

kubraaygul6@gmail.com

İlayda Açikgöz

ilaydaacikgoz@gmail.com

Su İlayda Başegmez

llaydaacikgoz@gmail.com

Beliz Küçükosman

belizkucukosman@gmail.com

TÜRK BOĞAZLARI VE ÇEVREYE VERİLECEK OLASI ZARARLARA KARŞI
ALINACAK P&I (PROTECTION & INDEMNITY) SİGORTALARINA YÖNELİK
BİR ÇALIŞMA*

MUHAMMED İKBAL UZUN
KÜBRA AYGÜL
İLAYDA AÇIKGÖZ
SU İLAYDA BAŞEĞMEZ
VE
BELİZ KÜÇÜKOSMAN

B.' Enerji Notları BEN. 34

<http://berument.bilkent.edu.tr/BEN>

Bilkent Üniversitesi
İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi
Bilkent 06800, Ankara-Türkiye

KASIM
2019

* Bu çalışma İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi 2018-2019 Bahar Döneminde Hakan Berument ve Serkan Şahin tarafından verilen ECON 318 dersi kapsamında geliştirilmiş olup Su İlayda Başegmez, Muhammed İkbal Uzun, Kübra Aygöl ve İlayda Açıkgöz tarafından hazırlanmış ve Beliz Küçükosman tarafından kontrol edilmiştir. Çalışmanın bir kısmının ayrıntılarına <http://econ318-eay2.bilkent.edu.tr/> adresinden ulaşılabilir.

Dünya ham petrol ticaretinin %3 ile %8'i Türk Boğazlarından geçmektedir (Küçükosman & Bilgin, 2019). Boğazlar bölgesi uluslararası sular olduğundan Türkiye'nin buradan geçen ticari gemilere Montreaux Boğazlar Sözleşmesi şartları kapsamında müdahale etmesi mümkün değildir. Dolayısıyla yalnızca Montreaux Boğazlar Sözleşmesi kapsamında bakıldığında, bildirimsiz, kılavuz kaptansız ve gece gündüz uğraksız geçiş yapabilecekleri bahsedilen ticari gemiler, Türkiye için tehlike teşkil edebilmektedir. Bu yüzden Türkiye, Boğazlarda oluşabilecek kaza risklerini azaltmak için egemenlik haklarını kullanarak bahsedilen Boğazlar bölgesini "iç sular" olarak düzenleyip denetleyebilmektedir.

1994 ve 1998 yıllarında düzenlenen Boğazlar Geçiş Tüzükleri (TBDDT) ile Türkiye boğaz geçişlerine bazı kısıtlamalar getirmiştir. Trafik ayırım şemaları, boy ve tonaj kısıtlamaları, hız sınırlamaları ve seyir planları bu iki tüzük ile düzenlenmiş ve boğazlarda oluşabilecek herhangi bir kaza riski en aza indirilmeye çalışılmıştır. Yapılan son düzenlemelere göre;

- Teknik yeterliliklerini, denize elverişliliğini kaybeden gemiler ve arıza veya kaza yapan gemilerin boğaz geçişlerini tamamlamaları liman başkanlıkları, ilgili idare (Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü) veya TBGTH (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) tarafından usulünce belirlenmektedir. Ayrıca, arıza, kaza ve benzeri durumlarda ilave geçiş kuralları uygulanmaya başlanmıştır.
- Gemiler boylarına, cinslerine ve taşıdıklarına bağlı olarak Boğaz geçişlerinden belirli bir süre önce geçişleri hakkında gerekli belgeleri doldurarak liman başkanlıklarına başvurmakta ve TBGTH Merkezine bildirim yapmaktadır.
- LNG/LPG taşıyan gemilere römorkör ve kılavuz kaptan almak zorunlu hale getirilmiştir ve LNG gemilerinin geçişi için direkt olarak İdare'den izin alınmaktadır.
- Boyu 100 metre ve üzerindeki tehlikeli yük taşıyan gemilerin yalnızca gündüz periyodunda, tek yönlü trafikte, kılavuz kaptanlı ve uygun römorkörlerle geçiş yapabileceği de yeni düzenlemeyle gelmiştir. Ayrıca, İstanbul ve Çanakkale Boğazları için yalnızca gündüz geçebilecek gemilerin geçiş şartları, farklı boy ve tiplerine (tanker, konteyner, Ro-Ro vs.) göre belirlenmektedir.
- Tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler, 300 gros ton ve üzeri gemiler ve yedek çeken gemiler P&I poliçesine sahip olmak zorundadır.
- Akıntı ve hava olaylarına bağlı olarak gemi geçişleri düzenlenmektedir.
- TBGHT tarafından, deniz trafiğini tehlikeye düşürecek mekide bulunan gemiler; liman başkanlığı tarafından ise boğaz içerisinde trafik ayırım düzeninin sağlandığı bölgede arıza yaparak demirmek zorunda kalan gemiler resen emniyetli bir bölgeye alınması sağlanmaktadır.
- İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile tüzükte belirtilen demir alanlarında meydana gelen çatma, karaya oturma, yangın gibi durumlarda Liman Başkanlığı resen kurtarma hizmeti vermektedir. Adli ve idari tedbirler kaldırılmadan, idari tahkikat tamamlanmadan, kurtarma bedeli ile çevreye verilen zararlar ödenmeden veya teminat alınmadan geminin seferine müsaade edilmez (TBDDT Uygulama Talimatı).

Gemilerin sigortalanması ve denetlenmesi hakkında yönetmelik, Avrupa Parlamentosunun 2009/20/EC direktifi dayanak alınarak 14.11.2010 tarihinde hazırlanmıştır. Bu yönetmelikle 300 gros ton üstü tüm gemilere sigorta zorunluluğu getirilmiştir. “Yönetmelik uyarınca, liman tesislerine gelen 300 gros ton üzeri tüm gemilerin, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına (P&I), LLMC (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi 1976 ve 1996 Protokolü) sorumluluk alanlarında ve limitlerinde sorumluluk sigortasına sahip olmaları zorunlu tutulmuştur” (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2013).

Fakat alınacak sigortalarda birtakım sorunlar vardır. Birincisi, P&I sigortalarının kapsamı, kaza sonrasındaki yetkileri, verebilecekleri güvenceleri gibi bir takım önemli konular kontrol edilmemektedir. İkincisi bir kaza anında bu tazminat alınamamaktadır, hatta bazı durumlarda müdahale yetkimiz bile kısıtlı olabilmektedir. Yani, bu durumları açıklığa kavuştursak bile bir kaza yaşandığında bu sigortalar kağıt üzerinde mi kalıyor yoksa gerçekten güvence veriyor mu, asıl problemin incelenmesi gerekmektedir. Örneğin, 2002 yılında Malta bandıralı Gotia isimli bir gemi Emirgan iskelesine bindirmiş ve denize dökülen 25 ton petrol Boğaz’da çevre kirliliğine yol açmıştır. Kirlilik Iodos ve akıntı sebebiyle yayılmış ve ilk müdahalede petrol yayılmasının önüne tam olarak geçilememiştir ve tüm masrafların geminin P&I sigorta şirketinin Türkiye temsilcisi Omur Marine tarafından karşılanması beklenmiştir. Fakat açılan 150 bin TL’lik tazminat davası 2010 yılına gelindiğinde hala sonuçlanamamıştır (Hürriyet, 2002; Haberler.com, 2010). Yine benzer şekilde 2004 yılında Kamboçya bayraklı Hera gemisi şiddetli fırtına sebebiyle batmış ve karaya çıkarılamayan geminin mazotu Boğaz girişine yayılmıştır. Geminin çıkartılmama sebeplerinden birisi ise geminin İngiliz sigorta şirketinin, gemiyi çıkarma maliyeti olan 1.5 milyon USD ödemeyi yapmamış olmasıdır (Sabah, 2004).

P&I Kulüplerinin sigorta primleri, sigortalanacak geminin tonajına göre düzenlenmektedir. Çatmada meydana gelen deniz kirliliği, kirliliğin temizlik masrafları, hasar gören diğer gemi, 3. Şahıs malları, rıhtımlara verilen zararlar, personel yaralanması, enkaz yüzdürme, yer değiştirme, yük kaybı gibi birçok konu P&I tazminatı kapsamındadır. Ülkemizde 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun kapsamında kaza ya da kirlilik gibi bir konu olduğunda zarar tespit komisyonu toplanır ve zararın boyutları ve istenecek tazminat tutarı konusunda görüşmektedir. Bahsedilen P&I kulüpleri 1 milyar USD’ye kadar sigorta yaparken, belirli kriterlere sahip P&I kulüplerinin üye olduğu International Group of P&I (IGP&I) 3.1 milyar USD’ye kadar sigorta yapabilmektedir (IGP&I).

Oluşabilecek kazalarda Türkiye’ye verilecek zararların tazmini için egemenlik haklarını kullanabilir. Bu yetkiler çeşitli olup her birinin çok farklı ciddi etkileri olacaktır.

Bu konuda;

1. Boğaz geçişlerinde geçerli olmak üzere Türk Boğazları özelinde bir sigorta istenebilir
2. P&I Kulüplerinin Türk sigorta ve reasürans sistemi kaydını isteyebiliriz
3. Kulüplerden Türkiye’de bir teminat göstermeleri istenebilir

4. Türkiye’den ya da belli bir grup sigorta ya da belli kulüplerden alınmasını isteyebiliriz-ki bizce bunu yapmak her zaman faydalı olmayabilir.

P&I sigortasında yapılacak bazı değişikliklerin hem Boğazlara verilen zararın tazminini kolaylaştıracağı gibi, hem Boğazlardan geçen gemilerin kaza yapma riski daha rahat fiyatlanacağı için kaza riskinin azalması söz konusuysen, hemde Türkiye’nin mali sistemine de ciddi bir katkı yapması da söz konusu olacaktır. Basit bir hesaplama ile 2017 ve 2018 yıllarında İstanbul Boğazı’ndan yaklaşık olarak ortalama 8709 tanker geçmiştir. 2017 yılında sadece resmi tatiller ve haftasonları hesaplandığında, İstanbul Boğazı 112 gün kapalı kalmış ve günde ortalama 35 gemi geçmiştir. Bu sayı 2018 yılı için 34’tür. İstanbul Boğazı’ndan giriş yapan bir gemi, 12 knot hızla giderse, Çanakkale Boğazı’ndan çıkış süresi bekleme süreleri hariç 14 saattir. Boğazlar Tüzüğü’nde yapılan son değişikliklerle gemilerin yalnızca gündüz geçişlerine izin verildiği göz önünde tutulursa, 14 saatin tamamının gün ışığında olamayacağı aşikardır. Dolayısıyla, akaryakıt yüklü bir geminin İstanbul-Çanakkale Boğazı arasını 2 günde geçeceğini ve her bir gemiden 1milyar dolar sigorta alınacağını varsayarsak yaklaşık olarak günde 35milyar doları Türk mali sisteminde tutmaları zorunlu kılınabilir. Şayet teminat mektuplarını Türk Bankacılık Sisteminden istersek ve bankaların %1 komisyon aldığı varsayılırsa elde edilen paranın Türk finansal sistemine katma değeri 350milyon dolar olacaktır.

Tablo 1: İstanbul ve Çanakkale Boğazı’ndan Geçen Gemi İstatistikleri

	İstanbul Boğazı			Çanakkale Boğazı		
	Toplam Geçen Gemi	Uğraksız Geçen Gemi	Geçen Tanker Toplam	Toplam Geçen Gemi	Uğraksız Geçen Gemi	Geçen Tanker Toplam
2017	42,978	26,111	8,832	44,615	26,087	9,478
2018	41,103	25,884	8,587	43,999	25,835	9,251
Ortalama			8709,5			9364,5

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Tablo 2: Boğazların Kapalı Kaldığı Gün Sayısına Göre Boğazlardan Günlük Geçen Gemiler

	Boğazların Kapalı Kaldığı Gün Sayısı*	Günlük Geçen Gemi		Günlük Geçen Tanker	
		Istanbul Boğazı	Çanakkale Boğazı	Istanbul Boğazı	Çanakkale Boğazı
2017	112	169,8735	176,3439	34,90909	37,46245
2018	116	165,0723	176,7028	34,48594	37,15261

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. * hava ve deniz muhalefeti durumları hariç resmi tatil ve haftasonlarına bağlı kalındığında.

KAYNAKÇA

- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. *Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri*. 07 05, 2019 tarihinde https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx adresinden alınmıştır.
- Hürriyet, "Boğazdaki 25 Ton Yakıt Temizleniyor." 8 Ekim. 2002, www.hurriyet.com.tr/gundem/bogazdaki-25-ton-yakit-temizleniyor-102396.
- Haberler.com, "İstanbul Boğazı'nda 8 Yıl Önce Meydana Gelen Kaza." 29 Haziran 2010, <https://www.haberler.com/istanbul-bogazi-nda-8-yil-once-meydana-gelen-kaza-2129006-haberi/>
- IGP&I. (2019). "About the International Group". Retrieved May 07 04 2019, from <https://www.igpandi.org/about>
- Küçükosman, Beliz, and Bilgin, Gökberk. (2019) "Türk Boğazları ve Dünya Ham Petrol Ticareti: 2015-2018 Yılları Arasında Türkiye'den Geçen Ham Petrol Miktarı Analizi ve Petrol Piyasası Üzerine Olası Etkileri." Bilkent Enerji Notları, BEN 8. <https://www.bilkentepc.com/bilkentenergynotes>
- Sabah, "Hera'nın Çıkarılma Maliyeti: 1,5 Milyon \$." 09 Haz. 2004, <http://arsiv.sabah.com.tr/2004/06/09/gnd101.html>
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. *Mali Sorumluluk Sigortaları Hakkında Çalışma*. 07 04, 2019 tarihinde http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130322_164626_64032_1_64480.pdf adresinden alınmıştır.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. *Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı*. 07 04, 2019 tarihinde <https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/132321?AspxAutoDetectCookieSupport=1> adresinden alınmıştır.