

Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker:

Kıyı tesislerindeki sigorta teminatlarının artırılması gerekiyor

Deniz kirliliği ile ilgili yürek burkan haberler, konunun ne kadar ciddi olduğunu anlamamızı sağladı. Kazalar neticesinde ortaya çıkan kirliliğin ve kirliliğe bağlı zararların giderilmesi noktasında ortaya koyulacak güvencenin önemi büyük. Bu noktada kıyı tesislerini ve deniz araçlarını sigortalayan Türk P&I Sigorta, alanında deneyim sahibi bir kuruluş olarak karşımıza çıkıyor. Deneyimlerinden yararlanmak ve yakın bir dönemde Dilovası'nda gerçekleşen kazanın bir sigortacı gözüyle değerlendirmek amacı ile bir araya geldiğimiz Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, önemli açıklamalarda bulundu.

Dilovası'nda bulunan bir limanda akaryakıt tankerinden kaynaklanan bir sorundan dolayı Dilovası, Kocaeli ve Yalova'da deniz kirliliği meydana geldi. Bu tür tesislerin sigorta işlemleriyle ilgili bilgi verir misiniz?

Denizlerimiz üç şekilde kirlenmektedir. Birincisi

kaynağı belli olmayan şekilde kirlilik, ikincisi gemiden kaynaklı kirlilik ve üçüncüsü de kıyı tesislerinden dolayı kirlenebiliyor. Kaynağı belli olmayan kirlilik farklı bir konu olduğu için bir kenara bırakıyoruz. Gemi kaynaklı ve kıyı tesisi kaynaklı kirlilik konusunda da ise bunların hepsinin deniz kirliliğine karşılık sigortası olması gerekiyor. Gemi kaynaklı sigortayı ele aldığımızda, geminin o bölgeye verdiği tüm zararları sigorta firmaları karşılıyor. Örneğin kıyı kenarında bir turizm tesisi var ve gemiden kaynaklı kirlilikten dolayı tesis artık iş göremez hale gelirse, bu turizm tesisi sahibi sigorta firmasından zararları nedeniyle tazminat talebinde bulunabilir. Bunun dışında balıkçılar balık tutamadığı için dahi dava açıp hakkını arayabiliyor ve sigorta firması da bu zararların 1 milyar dolara kadar karşılayabiliyor. Bu çok büyük bir güvencedir. Bu nedenle de her ülke kendi limanına gelen gemilerde bu sigortayı zorunlu hale getiriyor. Kıyı tesislerine geldiğimizde



durum böyle değildir. Burada yasal zorunluluk sigortası bulunuyor. Fakat bu sigortanın limiti, o bölgedeki eleme kapasitesine ve tesisin türüne bağlı olarak 500 bin TL ile 4 milyon TL arasında bir teminat var. Bu sadece çevre temizlik masraflarını karşılıyor bir de ölüm ve/veya yaralanma hadiseleri varsa bunlardan kaynaklanan tazminat taleplerini karşılamış oluyor. Fakat bu sigorta da üçüncü kişilerin kirlilik sebebi ile doğan dolaylı zararlarını karşılamıyor. Burada zarar gören üçüncü şahıslar ancak kirliliğe neden olan firmaya başvuru yapıyorlar ama sigorta kapsamında tazminat alamıyorlar.

Büyük liman işletmecilerimiz var. Bu teminatları daha kapsamlı tutup, öngörülü davranmazlar mı?

Tankların olduğu limanlarda her bir tankın etrafında etek denilen yani bir taşma olduğu zaman koruyucu bir katman olmuş oluyor. Bunun da bir alarm sisteminin olması gerekiyor. Burada bir basınç değişikliği olduğunda alarm hemen devreye girer ve haber verir. Bu tesislerin hepsi de yüksek teknoloji gereken yatırımlardır. Sıvı depolama tesislerinin hepsinde yüksek teknolojiyi yapılmış olabilir ama yine de kaza olmaz diye bir anlayış olamaz. Çünkü her zaman kaza olabilir ve kaza olduğu an çevre bundan etkilenir. Bugün Amerika'da Okyanusta bulunan Deep Horizon isimli bir tesiste de sorunlar oldu ve ham petrol kirliliği yaşandı. Bu her yerde olabilir. Tesislerin sigortalı olmasının bir avantajı şu oluyor. Eğer sigortalarını biz yapmış olsaydık o zaman tesise gidip riziko analizi yapma imkanımız olurdu ve eksik gördüğümüz nokta-

lar var ise onları düzeltmelerini işletmelerden talep ederdik. Bugün madenlerde zorunlu sigortalar bulunuyor ve bunların denetimini de yine sigorta şirketleri yapıyor. Sigorta şirketleri de uluslararası standartları firmalardan talep edebiliyorlar. Kıyı tesisleriyle ilgili üstünde duracağımız en önemli husus, şu anda 500 bin TL'den başlayıp 4 milyon TL olan limiten çok düşük ve yetersiz olduğunu belirtebiliriz. Sadece bu kazadan 20 tane tesis etkilendi. Ortalama 100 gemi bu olay nedeniyle limandan hareket edemediler. Limanlardaki gemiler temizlendi, liman sahaları temizlendi. Limanlardaki bütün ayakların temizlenmesi gerekiyor. Üç dört gün Körfez kapatıldı ve gemiler giriş yapamadılar. Körfez'den ürün almayı bekleyen firmalar veya ihraç edecek firmaların hepsi beklemek zorunda kaldı. Bunların hepsini değerlendirdiğinizde hasarın büyüklüğünün görüldüğünden daha yüksek olduğunu fark edeceksinizdir.

Deniz temizliği için de bir ekip ayırdığı belirtildi. Bu ekipler yeterli tecrübeye sahip mi?

Bu konuda Türkiye'de 8-10 tane deniz temizliğiyle ilgilenen lisanslandırılmış firma var. Bunlar devlet tarafından lisanslı firmalardır ve tüm ekibinin eğitilmiş olduğunu düşünüyorum. Deniz temizliği genel itibarı ile zor bir iştir. Denizin içerisinde ve zaman zaman elle dahi temizlik yapılabilir.

Bu büyüklükteki limanlarda teminatların artırılması gerekiyor, sanırım.

Teminatlar ülkemizde çok yetersiz. Özellikle bu büyüklükteki tesisler için çok yetersiz. Aynı şekilde boru hatlarındaki sigortalarda aynı sigorta limitleri ile sigor-



talanmaktadır. Bugün Botaş'ın birçok boru hatı var ve hepsinde çok yüklü petrol aktarımları sağlanmaktadır. Eğer o boru hatlarında bir sorun yaşanırsa anında akacak ham petrol miktarı İzmit Körfezine akan petrolden çok daha yüksek miktarda olacaktır. Onlarında teminat limitleri çok düşük. Bu nedenle idarenin yaşanan bu olaylardan ders çıkartarak bu sigorta kapsamını en az 50 milyon dolar çıkararak bu sigorta kapsamını en az 50 milyon dolar civarlarına çıkarması gerekmektedir. Gemilerde 1 Milyar dolar iken tesislerde 500 bin TL olabiliyorsa arada çok ciddi farklar bulunuyor. Mutlaka bu maksadın belli ölçüde kapatılması gerekiyor. Yaşanan bu olayda şanslı olduğumuz bir yan var. Havaaların soğuk olması ham petrolün katı kalmasını sağladı ve bu durumda kaba temizliğin erken bitmesine imkan sağladı. Fakat havalar sıcak olsaydı, deniz suyu sıcak olsaydı, ham petrol yayılırdı ve daha geniş bir alan bu durumdan zarar görmüş olurdu.

İstanbul'da Zeytinburnu'nda sahibi iflas eden bir geminin battığını gördük ve yapılan araştırmalar sonrasında da bu yönde birçok geminin olduğu tespit edildi. Bu konuda nasıl bir çözüm olabilir?

Bu konularda değişik ülkelerde farklı mevzuatlar vardır. Denizde işletmecilik yapan bir firma finansal zorluğa düştüğü zaman gemi alacaklılar tarafından seferinden alı konuluyor. Buradaki amaç alacaklarını tahsil etmektir. Bu konuda da davalar çok uzun sürebiliyor ve firma iflas edebiliyor. İflas açıklandıktan sonra da firma gemiyi terk etmiş oluyor. Dünya denizcilğinde her firmaya sadece bir gemi kayıtlı oluyor. Bu firmalar ise genellikle posta kutusu şirketi diye tabir edilen off shore şirketler oluyor. Yani takip edemeyeceğiniz ve geminin ortaklık yapısına ulaşamayacağınız ve haklarınızı arayamayacağınız bir sistem içindeler. Hem vergisel sorunlardan dolayı hem de yaşanan bir sorunda gemi sahibine ulaşmanın zorluğu nedeniyle firmalar bu yolları tercih ediyorlar. İstanbul'daki gemilerde de durum böyle oluyor. Dava açıldığı için gemi tutuklan-

dığı limanda tutuluyor ve orada çok uzun bir zaman denizin üstünde kalıyor. Bir süre sonra gemideki personelde maaş alamadığı için gemiyi terk ediyor. Bu konuda liman idaresi üzerine çok büyük yük düşüyor. Yaptığımız ama resmi olmayan araştırmalara göre ülkemizde haciz konulmuş bu tarz bekleyen 40'a yakın gemi bulunuyor. Sonuçta bu gemiler metaldir ve aynı yerde çok uzun süre kaderine terk edemezsiniz. Gemi personelinin bu gemi için yapması gerekenler var veya bu gemiler belirli bir alanda tutulup, devletin izniyle bir süre bakımları yapıp daha sonrasında da hurdaya çıkartılması gerekmektedir. Bunları kendi kaderine terk ederseniz sonuçta batan gemi gibi hepsi tek tek batacaktır. Bu konuda devletin bir mevzuat değişikliğine giderek böyle gemilere sahip çıkması gerekmektedir.

Yeni bir yasa çıktı ve gemilerdeki bayrakların artık Türk bayrağı olmasını sağlayacak. Sizce bu yasa yeterli mi?

Türkiye'de özel amaçlı teknelerde yabancı bayrak sayısının çok yüksek olduğunu biliyoruz. Bir marinaya girdiğinizde 100 tekneden 95 tanesi ABD bayrağıdır. Devlet bu alanı giderek zorlamaya ve Türk bayrağı olmasını sağlamaya çalışıyor. Eskiden ikinci el teknelerin ithalatını kontrol altında tutmak ve yerli üreticilerimize destek olmaya çalışılıyordu. Eğer Türkiye'de ikinci el teknelerin satışlarını kontrol altına almazsanız ve hepsi yurt dışından gelirse bizim tersanelerimizin gelişimini engellemiş olursunuz. Şu anda yapılan düzenleme ile bir defaya mahsus teknelerin bayraklarını Türk bayrağına geçmesi kolaylaştırılacaktır. Fakat bu durumun imalat sanayine etkilerini önümüzdeki dönemde görmeye başlayacağız. İmalatçılardan şu ana kadar çok büyük bir tepki gelmedi. Şu anda İtalya'dan bir tekne alın ve Türk bayrağı çekerek ülkeye getirdiğinizde neredede ise hiçbir vergi bulunmuyor ve bu durum çok kolay hale getirildi. 2. el tekne olarak Türk Bayrağı çekmek için büyük bir fırsat oluştu. Burada asıl amacın denizciliğimizi geliştirmek olarak düşünüyoruz. ■