

UFUK TEKER: RUSYA İLE UKRAYNA ARASINDAKİ SAVAŞ KARMAŞIK BİR DURUM YARATİYOR

Barış denizi olarak adlandırdığımız ve bunun ana sebebinin Montrö Konvansiyonu olduğuna inandığımız büyü, maalesef Karadeniz'e kıyısı olan, yoğun ve çok yönlü ilişkilerimiz olan iki ülke arasında uzun süredir devam etmekte olan gerilim sonunda sıcak geçen ay çatışmalara dönüşerek bozuldu. Bilindiği üzere, bölgede hali hazırda yüksek olan gerilim Rusya'nın 23-24 Şubat 2022 tarihlerinde efektif olarak Ukrayna topraklarına askeri müdahalede bulunmasıyla uluslararası medya ve dünya liderleri tarafından da belirtildiği üzere tam olarak bir savaş durumuna dönüşmüştür. Bu durum başta bölgede yaşayan Ukrayna halkı olmak üzere tüm etkileşimde bulunan çevrelere ciddi etkileri oluşmaya başlamıştır. Bu sürecin politik ve siyasi tarafını değil, ama denizcilik ve özellikle deniz sigortaları perspektifinden incelemek isterim.

Denizcilik ve deniz sigortaları boyutundan incelendiği takdirde Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan çatışma durumu oldukça karmaşık bir durum ortaya koymaktadır. Mümkün olduğunca basitleştirmeye gayret edeceğim. Denizde yük ve yolcu taşıyan armatörler ve gemi işletmecileri yaptıkları seferlerin başında yükünü taşımak isteyen taraflar ile bir taşıma sözleşmesi yapmaktadırlar. Bu taşıma sözleşmeleri genellikle belli formlarda oluşturulmuş tip sözleşmeler vasıtası ile olmaktadır. Savaş durumu başladıktan sonra Ukrayna limanlarına gitmek üzere yola çıkmış olan veya çıkmak üzere olan birçok gemi bulunmaktadır. Taşıma sözleşmelerinde genellikle bulunan "force majeure" diye ibare vardır ki, bu sözleşmeyi geçersiz kılar. Genel olarak bakıldığında, "force majeure" yani "mücbir sebep" kavramı sözleşme kurulduktan sonra ortaya çıkan, önceden tahmin edilemeyen ve ifayı etkileyen durumlar olarak açıklanabilir. Rusya Ukrayna savaşı kapsamında Ukrayna limanlarından yükleme yapılamaması bu kapsamda değerlendirilmektedir. Öyle ki, savaş riski sebebiyle armatör ve gemi kaptanları bu bölgeye girmekten kaçınılabileceği gibi uluslararası hukukta da Ukrayna limanları



UFUK TEKER
TÜRK P&I SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

an itibarıyla "hukuken güvensiz" kabul edilmektedir. Benzer olarak Ukrayna'nın limanlara girişi engelleyen uygulamaları olduğu gibi Rusya'da Kerç Boğazı'ndan giriş ve çıkışı kapatmıştır.

Bu süreç esnasında bir başka konu yine denizde yük taşıyan armatör/gemi işletmecisi ve deniz sigortacılarını çok doğrudan etkilemektedir. Rusya için tüm dünya ülkeleri tarafından peşi sıra ilan edilmiş olan ambargo duyuruları sigorta şirketlerini teminat vermek esnasında çok doğrudan etkilemektedirler. Verilecek olan teminatların ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler ambargo listesinde bulunan taraflar ile ilintili olmamasına azami dikkat gösterilmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere aşağıdaki ülkeler deniz ticaretinde yaptırım (sanction) uygulanan ülkeler arasında bulunmaktadır;

- İran
- Suriye
- Venezuela
- Kore Demokratik Cumhuriyeti
- Kırım
- Küba
- Belarus

Yoğun ticari ilişkiler bulunduğumuz komşularımızın ambargo kapsamında ciddi yaptırımlara tabi tutulması bizleri de doğrudan etkileyeceği bir süreç

girmiş bulunmaktayız. Hele Rusya ile ilgili ambargo kapsamının genişletilmesi bizleri Türkiye olarak çok yoğun bir şekilde etkileyecektir. Deniz sigortacıları mevcut süreci değerlendirirken şu durumları sorgulayacaklardır. Savaş süreci öncesinde Ukrayna limanlarına gitmiş olan gemiler ve sonrasında bu limanlara gidecek gemiler farklı değerlendirmeye tabi tutulabilecekler. Zira sürecin öncesinde sefer sahasında bulunan bu limanlara gitmiş gemilerin durumu değerlendirirken bakış açısı ile çatışmaların başlaması sonrasında yapılacak olan seferler aynı değerlendirmeye tabi olmayacaktır. Şu anda Ukrayna limanlarına 94 adet yabancı bayraklı gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin yaklaşık ¼ oranındaki gemi Türk sahiptir.

P&I sigortaları açısından konuya bakıldığında, geminin P&I sigortacısının başlıca sorumlulukları yüke karşı olan sorumluluklar, personele karşı olan sorumluluklar, çevreye karşı olan sorumluluklar ve 3'üncü şahıs sorumlulukları olarak ana başlıklar olarak ifade edersek. Olası bir bombalama neticesinde yüke ve çevreye karşı oluşacak sorumluluklarda gemi işleteni hukuken sorumlu tutulamayacağını farz edebiliriz. Örnek vermek gerekirse; gemiye bombalı bir saldırı yapılması neticesinde gemide bulunan yükün hasar gördüğünü farz edersek, bu kapsamda geminin bir sorumluluğu bulunmayacaktır. Burada yük üzerinde oluşacak olan hasar yük sigortacısının savaş riskleri klozu altında ödenebilecektir. Gemi personelinin ölüm ve yaralanmasında yine donatan/gemi işleteni kusurlu olmasa bile P&I sigortalarında bulunan War P&I teminatı devreye girebilecektir. Ölüm ve tedavi masrafları bu kloz altında ödenebilecektir.

Çok teknik detaylara girmeden Gövde Sigortaları açısından konu değerlendirilirse; bir gemide bulunması gereken "Tekne Makine Sigortası Teminatı" ve "Harp Grev Riskleri" teminatı bulunmalıdır. Bu sigortalar P&I sigortaları gibi zorunlu sigorta teminatları değildir. Armatörlerin isteklerine göre yapılan sigorta tipleridir. Bu süreçte isminden de belli olacağı üzere Harp ve Grev Sigortaları teminatı devreye girecektir. Klasik harp ve grev sigortası sefer sahalarının Londra' da bulunan Joint War Komite isimli bir kurum dünya üzerinde

bulunan politik riskleri değerlendirerek oluşan durumlara göre sigortacılara ve ilgili tüm kurumlara sefere savaş riskleri açısından uygun olmayan bölgeleri ilan ederler. Rusya Ukrayna gerginliği esnasında da 15 Şubat 2022 tarihli JWLA-028 numaralı sirküleri ile riskli bölgeler olarak adlandırılan listeye “Rusya ve Ukrayna Devletlerine ait Karadeniz ve Azak Denizi limanlarının” eklendiği duyurulmuştur. Bu ek riskli bölgeye teminat verip vermemek ve verilecekse ne kadar prim verileceği konusu artık sigortacı ve reasürörlerin risk değerlendirmesi ile belirleyeceği bir tutar olacaktır.

Riskli bölgelere seferler için sigortacılar genellikle 7 günlük teminat vermektedirler. Anlaşılmış prim tutarı üzerinden gemi 7 gün müddetince harp ve grev riskleri teminatı altında olmaktadır. Teminata konu prim gemi bedeli üzerinden hesaplanmaktadır. Son Karadeniz’ de suların ısınması neticesinde bu 7 günlük teminatın primi gemi bedelinin %5’i gibi çok yüksek oranlara kadar yükselmiş olup, teminat bulmakta güçlükler çekilmiştir ve hala çekilmektedir. Gemilerin ise taraflarca vurulmaya devam ediyor olması da primlerin yüksek seyretmesine sebep olmakta olduğu açıktır. Şu ana kadar birisi Türk sahipli olmak üzere 4 gemi vurulmuştur. Bu süreç içerisinde sigorta temininin mümkün olmaması veya fahiş prim seviyeleri sebebi ile teminat almanın imkansız olması sebebi ile Türkiye Hazinesi bağlısı bulunan Özel Riskler Yönetim Merkezi Türk sahipli gemilerde uygulanmak üzere bir teminat geliştirme çalışmaları başlatmıştır. Çalışma ilk öncelikle Toprak Mahsülleri Ofisi’nin ithal etmekte olduğu yükler için geliştirilen bir ürün ile başlamış sonrasında hava ve deniz araçlarının gövde harp risklerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Henüz resmi gazetede yayınlanmamış olsa bile elde edilecek Hazine garantisi ile Türk armatörlere sigorta teminatı daha makul prim şartları ile sağlanarak Türk Denizciliğinin desteklenmesi hedeflenmektedir. Umarım bu proje en kısa zamanda vücuda gelir ve ağırlıklı olarak Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren Türk armatörlerine sahip oldukları sefer bölgesinde hakimiyet sağlamak şansı doğar. Sağlıklı ve barış dolu günler dilerim...