

# “Suveyş kazası sigortacıları ürküttü”

**Türk P&I Genel Müdürü Kapt. Ufuk Teker, kanallarda meydana gelen kazaların ekonomileri bile küçülttüğünü bildirdi**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen “Türkiye Denizcilik Zirvesi’ne” katılan Türk P&I Genel Müdürü Kapt. Ufuk Teker, Türk P&I’nın denizcilik için yeni bir kavram olduğunu belirterek, “Türk P&I, 2014 yılında, son yılların belki de en verimli kamu özel sektör işbirliği olarak kurulan bir sigorta şirketi. Deniz araçlarına sorumluluk ve gövde sigortası sağlıyor. Hedefimiz uluslararası bir marka olmak. Kurulduğumuz yıldan bu yana yüzde 65 oranında yabancı sigortalılardan prim elde ediyoruz” dedi.



P&I Sigortacılar Birliği’nin yeni rakamlarına göre 1999 – 2019 yılları arasında dünya çapında yılda ortalama 52 adet büyük ölçekli kaza oluyor. Maliyetleri de ortalama 1 milyon 750 bin dolar. Tabii Suveyş Kanalı geçenlerde tıkanan Ever Given adlı gemi bu istatistiğe dahil değil. Sadece o kazanın milyarlarca dolarlık hasara ulaşması söz konusu. Hala 20 bin konteyner duruyor. Kazanın dünya ekonomisine toplam 6 ile 9 milyar dolarlık negatif etkisi oluşmuş durumda. Dünya çapındaki büyümeyi de yüzde 0.2 ile 0.4 arasında küçülttü”

## **Sigortacılar negatif bakacaklar**

“Bazı meslek dalları sigortacılık ile çok fazla etkileşim içindedir. Denizcilik de öyledir. Bugün uygun sigorta teminatına sahip olmayan gemiler ne bir kanaldan ne bir boğazdan geçebilir, ne de bir ülke o gemiyi karasularına kabul eder. Taşdığı yükün çeşidine ve tonajına göre değişmekle beraber özellikle tankerler gemi başına bir milyar dolar civarında teminat limitine ihtiyacı bulunmaktadır. Ülkemizin de taraf olduğu bir çok sözleşmede gemilerin sahip olması gereken sigorta limitlerini belirliyor. Yük, çevre, bunker kirliliği ve tehlikeli madde gibi değişik limitlere sahip olmak zorundadır. Özellikle Süveyş Kanalı’ndaki kazadan sonra sigortacıların kanallara bakışı negatife doğru ilerliyor. Çünkü maliyet faktörü primi doğrudan etkiliyor. Maalesef kanallar için ek pirim talep edilmesi veya her bir kanalın kendi özelinde riziko yapılması gibi bir durumla karşılaşabiliriz”

## **Ticari büyüklük ve hammadde ayrıntısı**

Ana ticaret yollarında kanal ve dar boğazların stratejik önemi olduğunu belirten Teker, hinterlandın ticari büyüklüğü, hammadde havuzu ve nüfus yoğunluğunun kanalların önemini artırdığını ayrıca yolu kısaltılması ve ekonomik olmasıyla da önem arz ettiğini bildirdi. İki okyanusu birleştiren Panama Kanalı, Malaka Geçidi, Suveyş Kanalı ile Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu ile Avrupa’yı besleyen Bab al-Mandab, Karadeniz ile Akdeniz’i birleştiren Türk boğazları ve Danimarka boğazlarını en önemli geçitler olarak gösteren Teker, “Dar suları sigortacılar çok sevmezler. Çünkü kaza ihtimalini artıran bölgelerdir” dedi.

## **Kaza olasılığı çok azaldı**

Türk boğazlarında 1961 yılında trafik ile ilgili düzenlemeler yapıldığını ve geçiş hatlarının ortaya çıktığını belirten Teker, “Kaza oranlarını azaltmak için düzenlemeler yapılmıştır.

Marmaray Tüneli’nin inşaatı sırasında da deniz trafiğinin çift trafikten teke dönüştürüldü ve sonrasına da İstanbul’un menfaati için aynen devam etti. VTS’ler ve kılavuz kaptanlarla beraber Türk boğazlarındaki kaza oranı çok azaldı. Burada özellikle İstanbullular olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne çok şey borçluyuz” diye konuştu.

Teker şunları söyledi :

## **Kazalar büyümeyi bile etkileyebiliyor**

“Son 20 yıldaki pilotlu kaza istatistiğine baktığımız zaman Uluslararası