

Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşunda Kurtuluş Savaşı ve takiben imzalanan Lozan Antlaşması ile bağımsızlığını ve egemenliğinin uluslararası hukuk nezdindeki temel dayanaklarını oluşturmuş; ardından 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları üzerindeki egemenliğini teyit ederek Karadeniz'in dünya denizlerine açılan kapısının yönetiminde çok önemli bir konuma sahip olmuştur. Montrö Sözleşmesi'nin 90 yıldır tarafsızlık, şeffaflık ve titizlikle uygulanması, Karadeniz'de barış, güvenlik ve istikrarın korunmasına önemli katkı sağlamıştır. Sözleşmenin savaş gemilerinin geçişine getirdiği kuralları ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin deniz gücünün bu denizdeki varlığını sınırlayan hükümleri, Karadeniz'deki güç dengesinin korunmasına önemli bir rol oynamıştır. Ancak içerisinde bulunduğumuz günlerde, bir zamanlar barış ve ticaret denizi olarak görüldüğümüz Karadeniz, maalesef sivil denizler için adeta bir kabus denizi haline gelmiş durumdadır.



KAPTAN UFUK TEKER
TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ

operasyonları zaman zaman sekteye ugramakta; ticari gemiler, varış limanlarında veya seyir rotaları üzerinde hava ve deniz saldırılarına maruz kalabilmektedir. Ticari aktivite açısından baktığımızda, Karadeniz limanları tahıl, petrol, taze sebze ve meyve başta olmak üzere çok sayıda ürün grubunun dünya pazarlarına taşıdığı, son derece stratejik bir bölgedir. Üstelik Karadeniz'in stratejik önemi yalnızca kıyıdaş ülkelerle sınırlı değildir. Bazı Karadeniz limanlarının geniş hinterlandları sayesinde Avrupa'nın doğusu ve Orta Asya'nın Orta Koridoru, Karadeniz üzerinden dünya deniz ticaretine bağlanmaktadır.

Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerin büyük bölümü için dünya denizlerine açılan en önemli deniz yolu ise Türk Boğazları'dır. Türkiye'nin Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan ile gerçekleştirdiği ticaretin toplam büyüklüğü yaklaşık 80 milyar dolar seviyesindedir. Bu rakam, Karadeniz'in Türkiye'nin dış ticareti açısından ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Karadeniz'in stratejik önemini yalnızca ticaret hacmiyle değerlendirmek de yeterli değildir.

Özellikle Rusya ve Ukrayna'nın dünya tahıl ihracatındaki yüksek payı dikkate alındığında, Karadeniz'in küresel gıda güvenliği açısından da kritik bir merkez olduğu görülmektedir.

Türk denizcilik filosu da doğal olarak çevresindeki coğrafyanın ticaret yapısına ve limanların kapasite ve limanların derinliklerinin mûsade ettiği özellikler uygun şekilde gelişmiştir. Yıllar içerisinde, ağırlıklı olarak 10.000 GRT'nin altında faaliyet gösteren ve Türk Koster Filosu olarak adlandırıldığımız önemli bir filo oluşmuştur. Bu filo, personelinin işletme kültürüne, bakım ve tutum anlayışından operasyonel kabiliyetine kadar önemli bir uzmanlık birikimi yaratmıştır. Türk Koster Filosu, ağırlıklı olarak Karadeniz çığışı yükleri Akdeniz ve Avrupa'nın kıta limanlarına taşımaktadır. Dolayısıyla Karadenizde yaşanan savaşın etkilen, bu filo ve bu filonun arkasındaki sigorta ekosistemi'nin doğrudan etkilenmektedir. Savaşın ardından, başta Türk Koster filosu olmak üzere, uluslararası tanker filosuna mensup çok sayıda geminin de hedef alındığı olaylara karşı alarması kaldık. Burada gemilerin hedef alınması korunu'nun biraz daha açmak ve zaman içerisinde riskin nasıl değiştiğine bakınak gerekiyor.

Savaşın ilk günlerinde, özellikle Ukrayna limanlarında sıkışan gemiler, hem armatörleri: hem de sigortacıların ara gündem maddesi haline geldi. Bu süreçler oldukça maliyetli olsa da takip eden dönemde, gemi sahipleri, işletmeciler ve sigortacılar arasında yürütülen müzakereler sonucunda, limanlara sıkışan gemilerin önemli bir bölümü için çözüm üretildi. Bunun ardından, Türkiye Cumhuriyeti'nin diplomatik girişimleri Tahrir Koridoru olarak acıldırılan önem i bir inisiyatif hayata geçirildi. Bu girişim son erdiklen sınırn dahil, adı konulmuş veya konulmamış farklı mekanizmalarla Ukrayna ve Rusya limanlarına yönelik ticari seferlerin devam ettiğini gözlemledik. Ancak 2022 yılının Temmuz ayı itibarıyla hıznalan saldırılar, ticari denizcilik açısından yeni ve çok daha tehlikeli bir dönemi başladığını gösterdi. Ticari gemiler artık yalnızca limanlarda sıkışık kalmaya riskliye değil; seyir sırasında drone, füze, insansız deniz arac ve diğer savaş unsurlarının doğrudan hedef olma riskiyle de karşı karşıya. Bu saldırılar

yalnızca gemilerde maddi hasara yol açmadı. Aynı zamanda sivil denizcilerin hayatını kaybetmesine ve yüzlerce denizcinin yaralanmasına neden oldu.

Burada artık yalnızca gemilerden veya yüklerden bahsetmiyoruz. Her saydığımız merkezinde, evinden ve ailesinden binlerce kimseyle uzaktaki, denizin ortasında görev yapan bir denizci var. Deniz ticaretinin en büyük güvencelerinden biri Gövde ve Makine ile P&I sigortalıdır. Bu sigortalı olmadan ticari bir geminin sefer yapması, günümüz deniz ticaret sisteminde neredeyse düşünülemez hale gelmiştir. Ancak bu sigortalının ortak özelliklerinden biri, savaş riskleri için genel olarak teminat dışında bırakılmıştır. Bu nedenle, Londra merkezli Joint War Committee tarafından yüksek riskli olarak değerlendirilen bölgelere sefer yapacak armatörler ve işletmeciler, bölgeye giriş yapmaları önce savaş risklerini ce teminat altına alacak şekilde sigortalıyalara mutabakatla sağlanmaları gerekir. Aksi halde mevcut polisenin sağladığı standart teminatın bu riskleri karşılaması söz konusu değildir. Riskin arttığı bölgelere savaş riski primleri, geminin değeri, tipi, bayrağı, yöresi, gidilecek liman, bölgedeki saldırı yoğunluğu ve geçmiş hasarlar gibi çok sayıda parametre dikkate alınarak belirlenmektedir.

Sigorta fiyatlamasının temelinde iki ana unsur vardır: Riskin gerçekleşme ihtimali ve aynı frekans ve gerçekleşme halinde ortaya çıkabilecek zararın büyüklüğü, yani hasanın şiddeti. Karadeniz bugün bu iki parametrenin de aynı anda yükseldiği bölgelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası piyasalarda halen teminat bulunuyor olması önemli bir güvence olmakla birlikte, artan savaş riski primleri artı ticari faaliyetlerin ekonomik sürdürülebilirliğini ciddi şekilde zorlamaktadır. Son birkaç yıl içerisinde sivil denizcilik, artık klasik deniz rizikolarını neredeseyse özer hale geldi. Eskiden ana gündemimiz kaskınan makine arızası, karaya oturma, çatışması, yük hasarı veya çevre kirliliği gibi klasik denizcilik riskleriydi. Bugün

se ve hepimizin ana işi, bölgedeki politik gelişmeleri takip etmek... hangi limanın güvenli olduğunu, değerlendirilmek, harici rotanın kullanılabilirliğini analiz etmek ve geminin taşıdığı yükün herhangi bir yapıtım veya ambargo riski yaratıp yaratmadığını anlamaya çalışmak haline geldi. Bir şekilde böyle sefer yapılabildiğinde ise bu kez ambargo ve yapıtım riskleri masanın üzerine geliyor. Yani denizci, artık yalnızca denizi değil; savaşın kendisini de takip etmek zorunda. Çısa baş denizcilik denizi severiz. Denizin insanları birbirinden ayırmasını değil, birbirine bağlamasını isteriz. Karadeniz'in yeniden ticaretin, iş birliğinin ve barışın denizi olduğu gürlü özelemler bekliyoruz. Çünkü Karadeniz'in ihtiyacı daha fazla savaş gemisi değil; daha fazla ticaret gemisi, daha fazla ticaret ve daha fazla barışdır. Ve inanınımı ki Türkiye, geçmişte olduğu gibi bugür de diplomasi, denizciliği ve Montrö Sözleşmesi'nin sağlığı dengeli yaklaşımla Karadeniz'in yeniden bir barış ve ticaret denizi haline gelmesine katkı sağlayabilecek en önemli ülkelerden biridir.