



Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker:

Hedefimiz uluslararası anlamda bir pazar payı almak üzerine kurulmuştur

Dünyada yaşanan iklim değişikliği birçok sektörde kendini hissettiriyor. En son Alaçatı'da yaşanan hortumla birçok kişinin teknesinde ve limanda yaşanan doğal afetle ilgili bilgi aktaran Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, sadece 2017-2018 yıllarında dünyada yaşanan doğal afetler nedeniyle 225 Milyar Dolarlık hasar oluştuğuna dikkat çekerek sorularımızı yanıtladı.

Türk P & I Sigorta olarak 2020 yılıyla ilgili bir değerlendirme yapabilir misiniz?

Türkiye ve Dünya adına 2020 yılı tam bir felaketler yılı olarak tarihte yerini aldı. Maalesef yüz yüze geldiğimiz Covid-19 nedeniyle tüm dünya ulusları çok kötü etkilendi ve milyonlarca insan sağlığını ve hayatını kaybetti. Bu süreç hiç alışkın olmadığımız şekilde sosyal ve iş hayatını da derinden etkiledi. Neredeyse son bir yıldır ofisten çalışma hayatımızı askıya aldık. Sigortacılık sektöründe faal olan bizim gibi şirketler duruma çok hızlı adapte olabildiler. Bu konuda dijital alt yapı sorunu yaşamadığımızı söyleyebilirim. Şu anda tam kapama du-

rumunda ofise uzaktan bağlanarak hem günlük işlerimizi hem de ihtiyaç durumunda toplantılarımızı uzaktan gerçekleştirmekteyiz. Mutlulukla söyleyebilirim ki 2020 yılı hem karlılık olarak hem de üretim anlamında bizim için başarılı bir yıl oldu. Üretimimizi USD bazında %50 oranında arttırmayı başardık.

Denizcilik perspektifinden bakacak olursak ise bence sürecin görünmeyen kahramanları denizcilerdir. Pandemi kapanmalarda biz kendimizi korumak için evlerimize kapandığımız süreçte, tüm uçaklar yere inip havaalanları kapalıyken, trenler kamyonlar durmuş sınır kapıları kapanmışken denizciler işlerine devam ettiler. Tüm limanlar, tersaneler eskisi gibi çalıştı ve dünya ticareti sekteye uğramadı. Gerçi gemide çalışan personel normal çalışma sürelerinin hilafında çok uzun süre gemilerde kapalı kaldılar. Uluslararası uçak seferleri yapılamadığı için gemi personeli kontrat süreleri dolmasına rağmen ailelerine sevdiklerine kavuşamadı ve zor şartlarda çalışmak durumunda kaldı. Bütün bu zor şartlara rağmen bizlere ihtiyacımız olan

tüm taşımacılığı eksiksiz yerine getirdiler.

Son dönemde başta İzmir depremi ve Alacati'da yaşanan hava şartları deniz araçlarına zarar vermiştir. Bu konuda yaptığınız çalışmaların aktarır mısınız?

Dünyanın bu son dönemlerde felaketler ile karşılaşma oranı gittikçe artmaya başladı.

Sigortacıları tedirgin eden risk faktörü bence iklim değişikliği ve deprem tsunami gibi felaketlerdir. Dünyayı ve insanlığı en derin etkileyecek olan sorun henüz günlük hayatımıza en sert şekilde darbe vurmaya başlamadı. Umarım bir şey olur tüm süreç iyileşir ama bu konuda pek ümitli olunmadığını bilim adamları ve istatistikler göstermeye başladı.

Birkaç sayı paylaşmak isterim. Her bir derece ısı artışı %12 oranında yıldırım düşmesini arttırmaktadır.

Kötü senaryoya göre Kuzey Kutbu 2040 yılında tamamen erimiş olacaktır. Dünya genelinde 2017-2018 yılında 394 doğal felaket meydana gelmiştir. 2017-2018 yılına isabet eden hasar ise 225 milyar Dolar oldu. Doğal afetlerin aynı dönemde tüm sigorta hasarları içerisindeki payı ise %6-8 seviyesinden neredeyse %15 seviyesine çıkmış durumda.

Biraz karanlık bir tablo çizdim farkındayım ama eskiden averaj risklere göre yatırım yapan girişimciler artık olağanüstü durumları da hesaba katmak zorundadır. Daha sonra geri dönülmeyecek yatırımlar yapmamak ve pişman olmamak için yatırımcıların felaket senaryolarına göre de konumlanmak zorunda olduğumuzu unutmamalıyız. Bu grup içerisinde hem yatırımcıları hem de sigortacıları koymanın doğru olacağı düşüncesindeyiz. Kendi konumumuzu buna uygun olarak ayarlamaya çalışıyoruz.

Yurt dışında Türk gemilerine korsanlar tarafından el konuldu ve ciddi oranlarda pazarlıklar yapıldı. Bu noktada Türk P & I Sigorta olarak gemi sahiplerine önerileriniz ve sigorta şirketi olarak bu hususlarda yaptığınız çalışmaların aktarır mısınız?

Türkiye ve Dünya denizcilik gündemini korsanlık faaliyetlerinde ki artış son zamanlarda meşgul etmeye başladı. Maritime Bureau's of Piracy Reporting Centre (IMB) tarafından yayınlanan istatistiklere göre 2020 yılında 130 personel kaçırma hadisesi 22 değişik hadise de meydana gelmiştir. Dünya üzerinde meydana gelen hadiselerin %95 oranının Gine Körfezi'nde meydana geldiğini göstermektedir.

Dünya üzerinde deniz haydutluğu faaliyetlerinin hali hazırda devam ettiği 3 ana bölge bulunmaktadır.

Mallaka Boğazi, bilindiği üzere Büyük Okyanusa açılan kanal niteliğindeki bu bölgede otorite boşluğu

bulunmakta olup, genellikle gemilerden malzeme, yük ve nakit çalmak gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Hatta rahmetli Sadun Boro çesi ile yaptığı ilk Dünya seyahatinde 1967 yılında bu bölgede korsanların saldırısına uğramıştı. Bu içerisinde bulunduğumuz dönemde de bölge hala benzer durumdadır. Kore, Çin ve Pasifik bölgesine özellikle Petrol ve konteyner taşıyan gemilerin rotası bu bölgeden geçtiği için çok yoğun bir gemi trafiğine sahip bir bölgedir.

Aden Körfezi, ilk başlangıcında Sokotra adasından itibaren Somali kıyıları boyunca karşımıza çıkan korsanlık faaliyetleri zaman içerisinde Hindistan kıyılarına kadar uzanmış, Kızıldeniz içerisinde de korsan faaliyetlerine rastlanmıştır. Bu bölge de korsan faaliyetleri genellikle gemi ve personeli birlikte kaçırmak suretiyle Somali' de bir bölgede gemiyi alıkoyarak fidye talebinde bulunmak yönündeydi. Geçtiğimiz 10 yıl içerisinde 3 önemli hadisede Türk sahipli gemiler alıkonulmuş ve fidye ödenmesi suretiyle gemiler serbest bırakılmıştı. Bu bölgede yine Kızıldeniz ve Süveyş kanalı ile Kıta Avrupası ile Asya ve Arap körfezini birleştiren en önemli ticari rota üzerinde bulunmaktadır.

Gine Körfezi' nde ise diğer iki bölgeden farklı olarak bir uluslararası ticaret rotasından ziyade Okyanusa açık ve çok geniş bir bölge olması önlem almayı güçleştirmektedir. Bölgenin şu aralar korsanlık faaliyetlerinin %95 oranına sahip olduğunu görmekteyiz. Bu bölgede ilk başlarda korsanlar malzeme ve yük çalmak suretiyle başladıkları korsanlık faaliyetlerine daha sonraları gemiden personelin kaçınarak genellikle Nijerya' da ormanlık alanda alıkonulması yöntemi şeklinde denizciliğin başına bela olmaktadır.

Bu bölgelerin ortak birkaç özelliği bulunmaktadır. İlk olarak korsanlık aktivitelerinin bulunduğu bölgeler gelişmemiş ülkelerin sahip olduğu kıyılarda gerçekleşmektedir. Maalesef bölgelerin başta gelen sorunu iç ve dış savaşlar ile açlık, yoksulluk, yolsuzluk ile boğuşan bölgelerdir. Aden Körfezi'nde alınan önlemler ile bir takım çözümler ortaya konmuş ve hadise sayıları azalma göstermiş olmakla birlikte benzer önlemler (Konvoy, Birleşmiş Milletlerin konuşlanması, gemilerde silahlı koruma bulundurma v.b.) Gine Körfezi'nde uygulanması güç konulardır. Özellikle silahlı koruma almak ve tekrar gemiden indirmek Gine Körfezi'nde tam bir bilmece şeklindedir. Öte yandan Bayrak Devletleri ve Uluslararası denizcilik örgütü de silahlı korumaların gemilere alınması konusunda gemi sahipleri tabiri caizse yalnız bırakılmaktadır.

Ben burada önemli bir konunun altını çizmek istiyorum. Korsanlık hadisesi meydana geldiğinde bu hadiselerin akabinde kompo teorisyenleri ortaya çıkararak

Deniz haydutluğu işlerinin arkasında sigorta sektörünün olduğu gibi bir söylem oluşturmaktadır. Dünya Deniz Sigortacılık primleri 2019 yılında yaklaşık 28 Milyar USD ve Genel Sigorta primi ise yıllık 6,3 Trilyon USD mertebesindeydi. Deniz sigorta primleri genel sigortacılık pastası içerisindeki payı %0,5 bile değildir ki bu tutarın içerisinde tüm gövde sigortaları, Nakliyat Sigortaları, P&I sigortaları, Liman terminal Sigortaları, Gemi İnşa sigortaları da dahildir. Prim havuzunu büyütme için sigortacıların korsanlar ile işbirliği yaptığı imasında bulunmak bile ciddi komedi olduğunu düşündüğüm için altını kalın bir şekilde çizmek isterim ki sigortacılar bu hadiselerin mağduru durumundadır faili değil.

Deniz Sigorta şirketleri, hadiselerin artması ile paralel olarak, gemilerden bir takım önlemler almalarını talep etmektedir. Gemilerin küpeştelere dikenli teller ve şimdilerde yeni yeni ortaya çıkan dış bükey tırmanmayı zorlaştıran koruma çitleri, panik odası, silahlı güvenlik görevlileri gibi önlemler artık bölgeye giden gemilerin vazgeçilmezleri haline gelmiş durumda. Ayrıca tecrübeli gemi kaptanları ve işletmeler sahilden 100 milden daha fazla açıklıkta seyrederken bu limiti sigortacıların da talebi ile 2 katına çıkartmışlardır. Buna rağmen korsanlar sürat tekneleri ve üs olarak kullandıkları açıkta bekleyen gemilerden yola çıkarak gemilere saldırılarını maalesef sürdürmektedir.

Sigorta teminatı konusunda ise, gemilerin mevcut gövde sigortaları korsan saldırıları neticesinde gemide oluşan fiziki hasarları karşılamaktadır. Yine gemi personelinin ölüm ve yaralanmaları P&I sigortacılarının teminatı altında bulunmaktadır. Fakat personelin veya geminin fide amaçlı kaçırılması ne gövde ne de P&I sigortası teminatına girmemektedir. Bu hadiselerin artması ile birlikte Kaçırılma ve Fide teminatlarını içeren sigorta teminatları ortaya çıkmıştır. Bu sigortalar geminin veya personelin gemiden kaçırılması veya alıkonulması neticesinde fide ödenmesi, bu sürecin uzman kişilerce yönetilerek fide tutarının belirlenmesi, medya yönetimi, fidyenin teslimi ile ilgili teminatlar, geminin bu dönemde içerisinde beklemesi neticesinde karşılaşılabilecek kazanç kayıplarını ödemek üzere bir paket sigorta bulunmaktadır. Armatörler bu teminatlara sahip olmak isterler ise isteğe bağlı şekilde bu teminatı, Fide sigortası sigortacılarından temin etmektedir.

Korsan saldırısı gerçekleşikten sonra fidyenin teslim edilmesi ise; tamamen bir psikolojik savaş neticesinde ortaya çıkmaktadır. Yaşanan süreç, sırasıyla kaçırılma hadisesinin duyulmasından sonra sessiz geçen birkaç günlük süre ve sonrasında personelin sağlık durumlarının iyi olduğu ile ilgili bilgilerin korsanlar

tarafından paylaşılması ile pazarlık sürecinin başlaması şeklindedir. Pazarlık sürecinde ise korsanlar personelin hayatlarını tehdit ederek ilk başlangıçta fahiş sayılabilecek tutarlar talep ederek başlar ve armatör veya işletmecisi firma başta olmak üzere, aileleri sürekli çözüm olmazsa olacaklar noktasında tehdit etmektedirler. Fidyeyi ödeyecek taraf üzerinde baskı unsurunun artması ise fide tutarının miktarını etkilemektedir. Şayet olay çok medyatik durumda ise birden çok elden konu yönetilmeye çalışmakta ise maalesef fide tutarı olması gerekenden çok üst seviyelere tırmanmaktadır. Bu gibi süreçlerin mutlaka uzman kişiler tarafından ve bilinçli bir şekilde yönetilmesi gerekmektedir. Sürecin en önemli kısımlarından birinin pazarlık süreci ve medya yönetimi olduğunu belirtmem gerekir.

Korsanlar ile uzlaşıldıktan sonra sürecin tamamlandığını düşünmek büyük hata olur. Zira birçok durumda birden fazla korsan grubu olmakta ve fidyenin kendilerine ödenmesi gerektiğini söyleyen kişi sayısı bir anda artabilmektedir. Bu durumu işin içinden çıkılmaz hale getirebilmektedir. Ayrıca fidyenin ödenmesi ve personelin selametle serbest kalması ise çok meşakkatli bir başka süreçtir. Takdir edersiniz ki fide banka havalesi ile teslim edilmemektedir. Zaman zaman havadan denize valiz içerisinde atılmaktadır. Zaman zaman ise elden teslim edilmektedir. Bu süreç ise kendi kendine bir başak konudur ve yine uzmanlar tarafından yönetilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak umalım ki Korsanlık faaliyetleri süren bu bölgeler istikrara kavuşur ve bu hadiseler olabildiğince aza indirgenir.

2021 yılına su araçları sorumluluk ve gövde sigortalarında lider oldunuz. Bu alanda yaptığınız çalışmalarını aktarır mısınız?

Türk P&I hem ulusal hem de uluslararası alanda faal olduğu için sorunuza ikiye ayırarak cevap vermek isterim. Ulusal pazarda faal olduğumuz iki branşta da sektörün lideri durumunda olduğumuzu belirtmek isterim. Ulusal pazarın büyüklüğü toplandı 80 milyon USD civarındadır. Şirket olarak biz uluslararası alanda markamızı kabul ettirmeye çalışıyoruz ki bu sayede sadece Su araçları branşının toplam büyüklüğü 7 milyar USD' nin üzerinde bir büyüklüktür. Hedefimiz ulusal piyasadan ziyade uluslararası anlamda bir pazar payı almak üzerine kurulmuştur. Bizim açtığımız bu yoldan diğer denizcilik sigortası yapan Türk şirketleri de geleceği konusunda da inancımız tamdır. Amacımız sigortacılığımızın ürün gamı içerisinde deniz sigortacılığının payını arttırarak yurtdışından döviz getirir hale gelmektir. Hedeflerimizi bu anlamda koyduk ve hedefimize ilerlemeye çalışıyoruz. ■