

TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ UFUK TEKER:

6 günlük kapatmanın etkisi 9,6 milyar dolar

Deniz sigortacılarının salgın hastalıklara çok yabancı olmadığını belirterek açıklamalarına başlayan Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, “Özellikle gemi sorumluluk sigortalarında karantina teminatı kapsamlı olarak teminat altına alınmıştır. Bu teminat ile geminin personelinin sağlık giderlerinin yanında karantina sürecince gemi sahibinin tabi olacağı günlük giderler ve ekstra masraflar teminata dahil edilmiştir. Bu anlamda çok fazla bir ürün geliştirme ihtiyacı deniz sigortacıları için doğmamıştır. Gövde sigortaları ise reasürans tarafında bulaşıcı hastalıklar klozu ile teminatlarında kısıtlamalara gitmişlerdir. Bu anlamda gövde sigortacılığı yapan tüm sigorta şirketleri bu kloz ile birlikte teminatlarına sınırlama getirmişlerdir” diye konuştu. Pandemi sonrasında nakliyat branşından yaşanabilecek

değişiklikler ile ilgili Teker, şunları söyledi: “Pandemi tüm iş kollarında büyük bir etki yarattığını her gün tüm insanlıkla birlikte yaşıyoruz. Nakliyat sigortalarında da teminat kapsamlarındaki değişikliklerin yanı sıra hasar maliyetlerinde de oldukça ciddi oranda artışlar meydana gelmiştir. Özellikle gemi gövde sigortalarında ortaya çıkan hasarlarda sigortacılar eksper atamakta, yedek parça temini ve gemiye ulaştırılmasında, yetkili tamir ekibinin gemiye ulaştırılmasında ciddi gecikmeler ve sıkıntılar yaşandı ve yaşanmaktadır. Bu süreç üzerindeki olumsuz etkiler gemilerin kira kaybı sigortaları ve hukuksal koruma sigortaları (FDD Sigortası)

üzerinde olumsuz etkiler yarattı. Tüm bu olumsuz etkilerin yansıması sigortacılara ya prim artışı veya teminat daralması olarak yansıtacağı düşüncesindeyiz.” Teker, “Bu tip konteyner taşımacılığı son yıllarda genel taşıma modülleri içerisinde ciddi bir oranda artış göstermektedir. Artma sebebi ise kapalı kutular (konteyner) içerisinde küçük miktarlarda ithalat ve ihracat imkanı tanıdığı için dünya ticaretinin gelişmesinde büyük bir olanak ortaya koymaktadır. Küçük ölçekli konteyner gemileri ara limanlardan topladıkları konteynerleri ana limanlara getirmekte ve oradan da Ever Given gibi gemiler kıtalararası seferler ile ticaretin işlemesine büyük

katkı sağlamaktadırlar. Geminin Süveyş Kanalı’nı sadece 6 günlük kapatmasının hasar etkisinin 9,6 milyar dolar olduğu bilgisini de paylaşmak isterim. Bu hadise sebebi ile dünya ticaret hacminde %0,2 ila %0,4 olumsuz etki olacağı yine uluslararası raporlarda yer almıştır. Konteynerler içerisindeki yüklerin çeşitliliği o kadar yüksektir ki kimyasal maddelerden, makine yedek parçalarına, gıda maddelerinden tekstile kadar binlerce çeşit yük yerine geç ulaştığından bozulma veya ticari kayıplar ortaya çıkacaktır. Geminin sorumluluk sigortacı ile Süveyş Kanal otoritesi arasında tazminat görüşmeleri devam etmekte ve Süveyş Kanal otoritesi 900 milyon dolar tazminat talep etmektedir. Bu tutar veya benzeri bir tutarı gemi sorumluluk sigortacı (UK P&I Club) ödemek zorunda kalması durumunda kanal geçişlerinden ek prim istemesi bile gündeme gelebilir. Deniz sigortacıları üzerinde bir baskı oluşturacağı kesindir. 2021 içerisinde hayat dışı sigortalar içerisinde %1’in üzerinde bir paya ulaşılmasını beklemekteyiz. Küresel taşımacılıkta gemi tonajlarında bir büyüme görülmektedir. Küçük parçalar halinde ticarete müsaade eden konteyner taşımacılığı bile dev gemilerle yapılarak sigortacıların kümülatif risklerini artırmaktadır” şeklinde konuştu.



GEMİNİN SÜVEYŞ KANALI’NI SADECE 6 GÜNLÜK KAPATMASININ HASAR ETKİSİNİN 9,6 MİLYAR DOLAR OLDUĞU BİLGİSİNİ DE PAYLAŞMAK İSTERİM. BU HADİSE SEBEBİ İLE DÜNYA TİCARET HACMİNDE %0,2 İLA %0,4 OLUMSUZ ETKİ OLACAĞI YİNE ULUSLARARASI RAPORLARDA YER ALMIŞTIR.

