

Küresel Deniz Sigortasında Yeni Dönem: Jeopolitik Riskler

Deniz sigortacılığı, küresel ticaretin sürekliliği açısından deniz taşımacılığını güvence altına alan en kritik sistemlerden biridir. Dünya ticaretinin büyük bölümü deniz yoluyla gerçekleştiği için gemi, yük ve üçüncü kişi sorumluluklarına ilişkin risklerin sigorta yoluyla yönetilmesi yalnızca sektör aktörleri için değil, uluslararası ekonomi için de zorunludur. Fırtına, çatma, makine arızası, korsanlık, savaş, çevre kirliliği ve yaptırım kaynaklı riskler, deniz sigortacılığını klasik bir tazmin mekanizmasının ötesine taşımaktadır.



Son yıllarda küresel deniz sigortası piyasasını etkileyen başlıca gelişmeler arasında Hürmüz Boğazı'ndaki gerilim, Kızıldeniz'de artan saldırılar, Karadeniz'de savaş riski, yaptırım uygulamalarının genişlemesi ve reasürans maliyetlerindeki artış yer almaktadır. Bu gelişmeler, sigorta primlerini yükseltmekte, teminat kapsamlarını daraltmakta ve özellikle savaş riski teminatlarında daha sıkı şartlar getirilmesine yol açmaktadır. Hürmüz Boğazı, dünya enerji taşımacılığı açısından stratejik öneme sahiptir. Petrol, LNG, petrokimya ürünleri, amonyak ve gübre taşımalarının önemli bir kısmı bu güzergâhtan geçmektedir. Bu nedenle bölgede yaşanan siyasi veya askeri gerilimler, yalnızca güvenlik sorunu yaratmamakta; aynı zamanda sigorta maliyetlerini, navlun fiyatlarını ve küresel tedarik zincirini doğrudan etkilemektedir. Özellikle tanker saldırıları, gemi alıkonulmaları ve askeri hareketlilik nedeniyle bölge birçok sigortacı tarafından yüksek riskli savaş alanı olarak değerlendirilmektedir.



Av. Elif KAÇAR, LLM

Hasar Grup Müdürü

+90 850 420 81 36 (Pbx: 1201)

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi mezuniyeti sonrası, İstanbul Barosu'ndan ruhsatını alarak deniz ticareti alanında meslek hayatına başladı. Akabinde Londra, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayarak, avukatlığa devam etti. Mart, 2016'dan beri Türk P&I hasar departmanında görev yapmaktadır.



TURKP&I

Sigorta şirketleri yalnızca geçiş yapan gemileri değil, bölgede bekleyen veya demirde bulunan gemileri de yakından takip etmektedir. Çünkü Hürmüz çevresinde bekleyen tankerler sabotaj, füze saldırısı veya mayın riskiyle karşı karşıya kalabilmektedir.

Bu nedenle birçok sigorta şirketi, gemilerin bölgede gereğinden uzun süre beklemesini istememekte ve kaptanlardan mümkün olan en kısa sürede güvenli rotalara yönelmelerini talep etmektedir. Bazı durumlarda sigortacılar, gemilerin belirli koordinatlarda beklemesini yasaklayabilmekte veya bekleme süresi uzadığında ek prim talep edebilmektedir. Bu çerçevede sigortacılar, standart poliçelere ek olarak savaş riski primi uygulamakta, bazı durumlarda geminin bölgede bekleme süresine sınırlama getirmekte ve ilave güvenlik şartları talep etmektedir. Günlük raporlama, rota bildirim, güvenli geçiş koridorlarının kullanılması ve özel güvenlik önlemleri bu uygulamalar arasında yer almaktadır. Sigorta şirketleri açısından burada temel amaç, riskin kontrol edilebilirliğini artırmak ve olası hasarlarda müdahale süresini kısaltmaktır, ancak bununla birlikte, bu ek primler normal sigorta maliyetlerinin birkaç katına kadar yükselmiştir.

Hasar perspektifinde ise bu tür hadiseler çok daha karmaşık bir yapı taşır. Fiziksel hasarın yanında gemi alıkonulması, mürettebat talepleri, çevre kirliliği, kurtarma masrafları, yük teslim uyuşmazlıkları ve yaptırım kontrolleri aynı dosyada birlikte ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle hasar değerlendirmesinde yalnızca zararın boyutu değil, olayın hangi teminat altında inceleneceği de kritik hale gelir. Bir olayın savaş riski, korsanlık, terör veya adi deniz tehlikesi olarak nitelendirilmesi, sigortacının sorumluluğunu doğrudan etkiler.

Hukuki açıdan bakıldığında deniz sigortacılığı çok katmanlı bir yapıya sahiptir. Poliçede uygulanacak hukuk seçimine bağlı olarak, Türk Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu hükümlerinin yanında Institute Hull Clauses, savaş riski klostları, P&I kulüp kuralları ve taşıma sözleşmeleri birlikte değerlendirilir. Özellikle yüksek riskli bölgelerde bildirim yükümlülükleri, denize elverişlilik, yaptırım uyumu ve poliçe istisnaları sıkça uyuşmazlık konusu olmaktadır. Çevre kirliliği ve gemi tutuklanması gibi durumlarda ise teminat mektupları, kulüp desteği ve hızlı hukuki koordinasyon büyük önem taşır.

Sonuç olarak deniz sigortacılığı, günümüzde yalnızca gemi ve yükü koruyan bir sigorta türü değil; jeopolitik riskleri, hukuki uyuşmazlıkları ve operasyonel krizleri aynı anda yöneten stratejik bir alan haline gelmiştir. Hürmüz Boğazı gibi yüksek riskli bölgelerde yaşanan gelişmeler, sigorta sektörünün risk analizini ve hasar süreçlerini yeniden şekillendirmektedir. Bu ortamda etkin risk yönetimi ve uygun sigorta güvencesinin temini, sektörün sürdürülebilirliği açısından belirleyici olmaktadır.