

UFUK TEKER
Türk P&I Genel Müdürü



“Türk denizcileri dünya şirketleri tarafından gittikçe daha fazla tercih ediliyor.”

Dünya denizcilik sahnesindeki krizler, özellikle Kızıldeniz’deki çatışmalar ve Panama Kanalı’ndaki iklimsel kısıtlamalar, sektörü etkiliyor. Bu durum, sigortacıların risk değerlendirmesini karmaşılaştırıyor ve primlerde artışa neden oluyor. Türk P&I, bu zorlu süreçte sektördeki liderliğini sürdürerek sektöre güven ve prestij sağlıyor. Ufuk Teker ile Fitch Ratings’in not artırımını ve diğer gelişmeleri konuştuk.

Fitch Ratings’in geçtiğimiz günlerde yayınladığı açıklamayla başlayalım isterseniz. Açıklamada önemli bir not artışı var. Bunun ne anlama geldiğini açıklar mısınız?

Öncelikle Türk P&I sigorta neden Finansal Derecelendirme kurumundan bir derecelendirme çalışması yaptırarak bundan bahsedeyim. Bizim kuruluş amaçlarımızın başında sağladığımız teminatımızı uluslararası piyasalarda da satmak vardı. Bu kapsamda şirketimizi uluslararası pazarlara hazırlarken yapmamız gereken işlerin başında gelen finansal durumumuzun ispatı olan “Financial Rating” sertifikamızı

almak olacaktı. Bu yönde çalışmalarımızı yaparken aldığımız kredi derecelendirme notunun hak ettiğimiz not olmayacağı gerçeği bize hep bir burukluk yaratsa bile biz bu çalışmamızdan vazgeçmedik. Aslında bize verilen not hiçbir zaman ülke derecesini geçemeyecekti. Başka bir deyişle, bizim notumuz hep ülke notu ile aynı olacaktı. Normalde bu şirketimizin notu “A” olması gerekirken şimdi “B” pozitif olarak tescil edilmiş durumdadır.

Türkiye’nin etrafı ateş çemberi. Rusya-Ukrayna savaşı sürerken, üstüne güneyde de İsrail’in Gazze’de sürdürdüğü katliam-

lar Kızıldeniz’de denizcilik açısından büyük bir krizi beraberinde getirdi. Bu ortamda denizcilik sigortaları nasıl etkileniyor?

Jeopolitik anlamda etrafımız tam bir ateş çemberi halinde. Rusya - Ukrayna, İsrail - Gazze, İran, Libya, Suriye, Kızıldeniz, Kırım derken nerede ise sorunlu bölgeden geçmeden birkaç yüz deniz mili sefer yapmak mümkün olamıyor. Bu durum riski arttırdığı kadar prim tutarları üzerinde de ciddi bir artışa sebep olmuştur. Dünya deniz sigortacıları bir sorunu fiyatlarırken başka taraftan farklı ve yeni bir sorun ortaya çıkmaktadır. Risk değerlendirmesi

her zaman olduğundan çok daha fazla zorlaşmış durumdadır.

Sigortacılık açısından bakıldığında en riskli bölgeler nereler? Yani her poliçede muhakkak ihtimam gösteriyorsunuz fakat riskli bölgelerle ilgili özel bir değerlendirme ve mevzuatınız var mıdır?

Sigorta sözlüğüne bakarsanız risk ve gelir yani riskin karşılığı prim paralellik gösterir. Sigortalılar bariz risklerden kaçmak amacı ile risk değerlendirmesi yaparlar ama bu son birkaç yıl içerisinde Gine Körfezindeki korsan saldırılarından Pandemiye, küresel ısınma sebebi ile oluşan düzensiz hava şartlarından tsunamiye, mega güçlerin komşuları ile savaşından drone lar ile sivil gemilerin vurulmasına kadar çok çeşitli hasarların baskısı sigortacıların üzerinden gezmektedir.

Bence en sıkıntılı olan süreçler savaş süreçleri ve korsanlar tarafından kaçırılan gemiler diyebilirim. Bu süreçlerde hasar yönetimini yaparken karşılığında insan hayatının masada olduğu zamanlar ile karşılaşmak istenmemelidir. Bu ise sigortacılar için kolay yönetilebilir süreçler olmaktan çıkmaktadırlar.

Daha spesifik bir düzeye indirgeyecek olursak, sayılan çatışma bölgelerinde hasar alan bir gemi ile ilgili sigortacının sorumlulukları nelerdir?

Deniz Sigortalarının birçok çeşidi bulunmaktadır. Gövde Sigortaları savaş rizikolarını teminat altına almazlar. Fakat "Harp ve Grev Rizikoları" teminatı almış olan bir armatör gemilerin savaş neticesinde başlarına gelebilecek fiziki hasarları teminat altına alabilmektedir. Şayet personel ölüm ve yaralanmaları savaş rizikolarına karşı teminat altına alınmak istenirse mutlaka War P&I teminatı alınmalıdır. Harp Grev teminatının ek teminatlarının en bilinenlerinden biri ise "Blocking and Trapping" klozu ile geminin bir bölgede sıkışıp kalma rizikosuna karşı teminat altına alınmasıdır. Bir başka ek teminat ile gemi kira veya gelir kayıpları da teminat altına alınabilmektedir.

Kızıldeniz'deki kriz durumuna özel bir başlık açmak isterim. Gemilere dönük saldırılar ve denizcilik açısından rotaların değişmesi pek çok maliyeti de beraberinde getirdi. Bunun global tedarik zincirini ve son tüketici açısından maliyetleri etkileyeceği aşikâr. Sigortacılık açısından

Deniz Sigortalarının birçok çeşidi bulunmaktadır. Gövde Sigortaları savaş rizikolarını teminat altına almazlar. Fakat "Harp ve Grev Rizikoları" teminatı almış olan bir armatör gemilerin savaş neticesinde başlarına gelebilecek fiziki hasarları teminat altına alabilmektedir. Şayet personel ölüm ve yaralanmaları savaş rizikolarına karşı teminat altına alınmak istenirse mutlaka War P&I teminatı alınmalıdır.

bu durum nasıl bir etki yarattı?

Aslına bakarsanız olan birçok hadiseye bakılırsa korsan saldırıları hariç diğer durumlarda sivil gemilere pek doğrudan saldırı yapılmamaktadır. Fakat bugünlerde Kızıldeniz üzerinde uçak füzeler ve drone'lar öncelikle İsrail bayraklı, İsrail'e sefer yapan yük taşıyan gemiler, İsrail ortaklı gemileri doğrudan hedef alarak başladı, sonrasında koalisyon mensubu ülkelerin gemileri ile genişledi. Hasar gören gemi sayısı çok fazla bu aşamada Kızıldeniz / Süveyş Kanalı geçişli seferlerin sayısında da inanılmaz bir düşüş gözlemlenmektedir. Prim seviyeleri hali hazırda yüksek olup, sigortacılar geçen gemileri korurken prim seviyelerini de zara etmeyecekleri seviyelerde oluşturmaya dikkat etmektedirler.

Benzer bir kriz de iklimsel etkilerden dolayı Panama Kanalı'nda yaşanıyor. Geçişlerde kısıtlamalara gidiliyor. Armatörler açısından olduğu kadar sigortacılık sektörü açısından da zorlu bir dönem sanırım...

İklim değişikliği ile ilgili olarak Panama bölgesi özelinde bir sıkıntı henüz yaşamadık. Fakat bu yaşanmayacağı anlamını taşımamaktadır. Panama kanalı dünya deniz ticareti için çok ama çok önemli bir geçiştir. Olası bir sorun ise dünya ticaretini doğrudan etkileyeceği gibi, sadece bir bölge değil bir kıta bu durumdan olumsuz etkilenecektir. Bu tarz sorunlu dönemden kârlı çıkacak kimse yoktur. İnanın herkes zararlı çıkacaktır.

Yaşanan sorunlar sadece kıtalararası ürün ticaretini etkilemedi aynı zamanda mesela kruvaziyer turizmde de sıkıntılara yol açtı. Bu sanki bir domino etkisi gibi. Gidişatın global ölçekte nereye evrileceği konusunda öngörüleriniz nelerdir? Genel görüş olarak pandemik periyotlar, iklim krizleri gibi olağan üstü durumlardan karlı çıkacak hiçbir taraf olamaz. Sadece anlık gelir artışları yaşayan bir bölge veya zümre olsa dahi sonradan dengelenme yaşanacaktır.

Türk denizcilik sektörüne gelecek olursak, tüm bu küresel gelişmelerden yerel anlamda nasıl etkileniyoruz? Türk denizcilik sektöründe gözlemediğiniz sıkıntılar neler?

Geçtiğimiz yıl Türk denizcileri rekor seviyede yatırım yaparak inanılmaz bir istatistik oluşturdular. Gemi sayısında artışın ana sebebi Rusya ticaretine uygulanmakta olan ambargo ve ticari kısıtlamalar sebebi ile Türk armatörlerin yeni yatırımlar ile bu kısmen riskli alana yatırımı gösterebilmeleri.

Diğer bir gelişim alanı ise Türk denizcilerinin büyük dünya ölçeğindeki şirketler tarafından gittikçe daha fazla tercih ediliyor olmasıdır. Artık Türk denizciler dünya denizlerinde farklı ülkelerin bayrakları ile dünya denizlerinde sefer yapmaktadırlar. Bu durum bizim için oldukça yeni bir durum olduğunu söyleyebiliriz.

Son olarak şu ana kadar konuştuğumuz kriz ortamında Türk P&I olarak sizin hizmetleriniz ve sigortacılık ürünlerinize de değinelim isterseniz...

Türk P&I olarak 2023 yılında kendi ülkemiz haricinde 17 ülkede ürünlerini denizcilik şirketlerine sattığımız bir yılı geride bırakmış bulunuyoruz. Bundan sonra sürekli büyüme hedefimizi sürdürebilmek adına hem yeni yatırımlar hem de personel alımları ile ekibimizi genişletmeye gayret etmekteyiz. Türk P&I büyüdükçe bence sektörümüz sağlanan teminatın sadece sigorta olmadığını bir prestij olduğunu, Türk P&I'nın ise bir sigorta şirketi değil denizciliğimiz için bir kuruma sahip olmaya başladığını söylersek yanlış ifade etmiş olmayız.