



FORGOTTEN MARINERS

UNUTULAN DENİZCİLER

The International Maritime Bureau, the industry watchdog, has reported an all-time peak in pirate activity and hijackings. Its latest figures show that Somali pirates hold 746 hostages and 32 merchant vessels - truly, the forgotten mariners.

Uluslararası Denizcilik Bürosu, korsanlık ve kaçırma olaylarının tüm zamanların en üst noktasına çıktığını bildiriyor. Son rakamlara göre, Somali korsanlarının elinde 746 rehine ve 32 ticaret gemisi var, bunlar unutulmuş denizciler...



Norway's Ole Wikborg, a leading hull underwriter in that market and president of the International Union of Marine Insurance, called for governments of maritime nations to take urgent, cohesive and decisive action, whether through the United Nations or not, to rid the seas of the scourge of piracy. "There has been too much prevarication for too long," he remarked.

"Those who suffer the most are the seafarers and efforts must be increased to ensure their safety," he said: "Politicians and bureaucrats seem to care little about the unrelenting increase in pirate activity and the threat faced by crews when their ships pass through the piracy infested areas, most notably the Indian Ocean and the Gulf of Aden. It would appear that scant regard was paid to the IMO's 'Year of the Seafarer'. It is worth repeating yet again that merchant ships and those who sail them are vital to our very existence. The International Maritime Bureau, the industry watchdog, has reported an all-time peak in pirate activity and hijackings. Its latest figures show that Somali pirates hold 746 hostages and 32 merchant vessels - truly, the forgotten mariners. Many of the captive

Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği Başkanı ve piyasanın önde gelen tekne sigortacılarından biri olan Norveçli Ole Wikborg, denizci ülkelerin hükümetlerini, denizleri korsanlık felaketinden Birleşmiş Milletler yoluyla ya da bir başka yolla temizlemek için acil, birleştirici ve kararlı önlemler almaya çağırdı. "Çok uzun bir süredir, son derece kaçamak yanıtlar verildi." dedi.

Wikborg; "En çok sıkıntı çekenler denizciler olmuştur ve denizcilerin güvenliklerini sağlamak için daha çok çaba gösterilmelidir. Politikacılar ve bürokratlar, korsanlık eylemlerinin sürekli artmasına ve gemiler korsan kaynaklı alanlardan, özellikle de Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nden geçerken gemi mürettebatının tehlike içinde kalmasına aldırmıyorlar. IMO'nun 'Denizcilerin Yılı'na gösterilen ilgi de yetersiz. Ama ben, ticaret gemilerinin ve bu gemileri kullananların bizim var oluşumuz için son derece önemli olduklarını söylemeden geçemeyeceğim." dedi ve devam etti; "Uluslararası Denizcilik Bürosu, korsanlık ve kaçırma olaylarının tüm zamanların en üst noktasına çıktığını bildiriyor. Büro'nun verdiği son rakamlara göre, Somali korsanlarının elinde 746 rehine ve 32 ticaret gemisi var, bunlar unutulmuş denizciler. Tutsak subay ve denizcilerin birçoğu aylardır korsanların elinde. Kimbilir bu tutsaklar ve aileleri neler yaşıyorlar? Arka planda ise, hadi kargo sahiplerini saymayalım, elbette gemi sahipleri ile sigortacılar; fideye, ticari kayıplar ve kâr kayıpları nedeniyle büyük bedeller ödüyorlar."

Wikborg en kötünün daha gelmediğini söylüyor. Korsanlar tam dolu tankerler ve gaz taşıyıcılar dahil, her türden gemiye saldırıyor ve hat-

officers and seamen have been held for many, many months. What must they and their families be going through? In the background, of course, the shipowners involved, not to mention a lot of cargo owners, along with insurers, are paying a very high price because of ransoms and loss of trade and profits."

The worst may be yet to come, he claimed. The pirates were attempting to capture vessels of any type, including fully-laden tankers and gas carriers, and had succeeded early on in one high-profile hijacking of a VLCC. And just recently a cruiseship was in their sights but the master skilfully outsped the pirate boats, and it is reported that other cruiseships have previously been targeted.

But recent news was encouraging when a South Korean naval vessel tracked a ship in the Arabian Sea that had been hijacked a week earlier. Korean commandos stormed the ship and rescued all 21 crew, killing eight pirates and capturing several others. It must be hoped that this incident will deter those pirates searching the seas for a sitting duck from pursuing their intentions.

A big worry was that the piracy nightmare was deterring many young people from going to sea. Official figures released last week, he said, revealed that 1,200 people were taken hostage by pirates in 2010. Somali pirates had extended their operations to include most of the Arabian Sea and a significant part of the Indian Ocean down the east coast of Africa. And the total cost was estimated at a staggering \$238 million. Marine underwriters were bearing the brunt of these costs, but they continued to provide the financial cushion and security for shipowners trading in dangerous waters.

Piracy is one problem disrupting shipping and global trade, albeit a very significant one. Elsewhere, the excess capacity that is now rampant in the shipping industry and in the marine insurance market is challenging underwriters' efforts to achieve some stability in their business, allied with underwriting discipline.

2011 AND 2012 WILL BE CHALLENGING

While new ships are leaving shipyards in a steady flow, old tonnage going for scrapping is still but a trickle by comparison. With fluctuating sums insured, underwriters' exposure also fluctuates and which we must respond to. There is always the issue of over/underinsurance, although conditions generally take care of this, which means that underwriters must be ever more vigilant in their appraisal and rating of the risks shown to them.

Wikborg says; "Looking ahead, all shipping sectors, perhaps with the exception of boxships, will face challenges in 2011 and 2012. Tankers seem to be highly exposed and, in my opinion, unlikely to recover in the near future. The bulk trades are somewhat dependent on China, where things are slowing down, but not China alone. India, for instance, is a big destination for bulk cargo. The tragic floods in Queensland, along with other freak weather events around the world, have highlighted how vulnerable the global economy is to disruptions in the supply chain. The flooded mines in Queensland have stopped all chartering activity and will continue to do so until the mines have dried out. However, the biggest threat to bulk shipping is the oversupply of new tonnage.

t a
b i r
VLCC'yi
kaçırmayı
başarmaları da
büyük olay oldu.
Kısa bir süre önce de
bir gezinti gemisi kor-
sanlara rastladı fakat kap-
tan, korsan gemilerini atlatmayı başardı ancak başka gezinti gemile-
rinin de hedef olarak seçildikleri bildiriliyor.

Kısa bir süre önce sevindirici bir haber geldi. Güney Kore Deniz Kuvvetleri'nin gemisi, Umman Denizi'nde bir hafta önce kaçırılmış bir gemi tespit etti. Kore komandoları gemiye saldırdılar ve 21 tayfanın hepsini kurtarıp, sekiz korsan öldürdüler ve birçok korsanı da yakaladılar. Bu olayın denizlerde kolay hedef arayan korsanların cesaretini kırmasını umut edelim.

Önemli kaygılardan biri de, korsan kabusunun gençlerin denize açılmalarını engellemesi. Wikborg, geçtiğimiz günlerde açıklanan resmi rakamların 2010 yılında 1,200 kişinin korsanlar tarafından rehine alındığını gösterdiğini belirtti. Somali korsanları operasyonlarını genişletiyor, Umman Denizi'nin çoğu, Hint Okyanusunun Afrika doğu kıyısına doğru büyük bir bölümünde kol geziyorlar. Toplam bedel sarıncı; 238 milyon dolar. Bu bedelin ağır bir kısmını deniz sigortacıları taşıyor ve tehlikeli sularda ticaret yapan gemi sahipleri için mali destek ve güvenlik sağlamaya devam ediyorlar.

Korsanlık nakliye işini ve küresel ticareti çökerten bir problem ve ne yazık ki, çok önemli bir problem. Başka yerlerde yaygın olan nakliyat endüstrisindeki ve denizcilik sigortası piyasasındaki fazla kapasite, sigortacıların iş ortamlarında stabilite sigortacılık disiplini sağlama çabalarını zorluyor.

2011 VE 2012 ZOR GEÇECEK

Tersaneler sürekli yeni gemi üretirken, hurdaya çıkan eskiler bunun yanında damla kadar kalıyor. Sigortalanan tutarlar dalgalandıkça, sigortacıların risk limiti de dalgalanıyor. Buna bir çare bulunmalı. Her zaman aşırı/eksik sigorta sorunu var ancak koşullar genelde buna çare bulabiliyor. Ama bu da sigortacıların karşılaştıkları riskleri değerlendirip, fiyatlandırırken daha dikkatli olmaları gerektiği anlamına geliyor.

Wikborg; "Tüm nakliye sektörleri, belki konteyner gemileri hariç, 2011 ve 2012'de güçlük çekecekler." dedi ve devam etti; "Tankerler büyük riskle karşı karşıyalar ve bana göre bunun yakın gelecekte düzelmeye olasılığı düşük. Yoğinsal ticaretler biraz işlerin yavaşlamakta olduğu Çin'e bağlı, ama sadece Çin değil. Örneğin Hindistan yoğinsal ticaret için büyük bir varış noktası. Queensland'deki trajik seller ve tüm dünyadaki diğer anormal hava olayları küresel ekonominin arz zincirindeki bozulmalara ne kadar açık olduğunu vurguladı. Queensland'de sel altında kalan ocaklar tüm chartering aktivitelerini



"Hull business has shown an overall technical loss for 14 consecutive years. Underwriters are always at the mercy of changes. They need to be aware of the changes in the global economic dynamics that will impact their claim costs. For example, the price of steel that can affect repair costs and repair yard capacity. Volatile exchange rates and falling or rising commodity prices are other exponential factors.

"Due to the potential accumulation of risk (hull and cargo), marine insurers are warily watching the leap in the size of vessels. For example, some owners are reported to be discussing possible orders with Korean yards for a series of 18,000teu mega boxships. The biggest cruiseship in service now can accommodate nearly 6,000 passengers, and just recently we have seen machinery accidents to two of these vessels, including the Carnival Splendor. The challenge with these big vessels is their technical complexity and how to call the 'right' premium. But the market will provide sufficient capacity, provided the premium is right, to cover these vessels, even if the exposure is very high."

"Because of the values involved, the loss of one of these floating small towns would blow a devastating hole in the worldwide marine insurance market."

Another area of concern for underwriters, the IUMI president continued, was the fact that the maritime industry is undergoing a digital revolution which is putting huge pressure on mariners, especially bridge teams who have to cope with digital navigation and automated systems for every part of the vessel. "Is enough time being given to training mariners for this new world," he asked, adding that the industry was also facing a shortage of officers.

"It could be said that today's youngsters are well equipped to handle the electronics, but the problem is that they rely heavily on the information provided by the electronic devices as opposed to looking out of the window to observe. We need seafarers with practical experience gained through time at sea and not at fancy colleges on shore. Seetime is important and should be made attractive.

Turning to the offshore energy market, the IUMI president said that the Deepwater Horizon disaster would cost in excess of US\$2 billion, and it would make an impact on the 2009 and 2010 underwriting years. It was a very volatile business, he said, and results depended strongly on the impact of hurricanes, though the absence of these did not mean there were no losses. There were no regular claims patterns, in fact, and claims reserves were individually assessed. ☒

durdurdu ve madenler kuruyana kadar da bu durum sürecektir. Ama yığinsal nakliyenin karşısındaki en büyük tehdit, aşırı yeni tonaj arzı. Tekne işi 14 yıl boyunca genel bir teknik kayıp sergiledi. Sigortacılar hep değişimlerin insafına kalmıştır. Küresel ekonomik dinamiklerde sigorta taleplerini etkileyecek değişikliklerin farkında olmaları gerekir. Örneğin, çelik fiyatı onarım masraflarını ve onarım tersanesi kapasitesini etkileyebilir. Hareketli döviz kurları ve mal fiyatlarındaki artış ya da düşüşler de diğer faktörlerdendir.

Potansiyel risk birikimi (tekne ve kargo) nedeniyle, denizcilik sigortacıları gemi büyüklüklerindeki sıçramayı dikkatle izliyor. Örneğin, bazı gemi sahiplerinin Kore tersaneleri ile bir dizi 18,000 teu mega konteyner gemisi siparişi olasılığını görüştükleri bildiriliyor. Günümüzde hizmetteki en büyük gezinti gemileri 6,000 civarında yolcu barındırabiliyor ve çok kısa bir süre önce bu gemilerden Carnival Splendor dahil, ikisinde makine kazaları oldu. Bu büyük gemilerin tehlikesi, teknik açıdan karmaşık olmaları ve "doğru" primi belirlemek. Primin doğru olması kaydıyla, risk limiti yüksek de olsa, piyasa bu gemileri kapsayacak yeterli kapasiteyi sağlayacaktır."

"Denizcilikteki değerler nedeniyle, bu yüzen küçük kentlerin birinin bile kaybı dünya çapında denizcilik sigortası piyasasında korkunç bir gedik açar."

IUMI Başkanı Ole Wikborg, sigortacıların kaygı duydukları bir başka alanın, denizcilik endüstrisinde yaşanan dijital devrimle alakalı olduğunu belirterek, bunun dijital seyir ve geminin her tarafında otomatik sistemlerle boğuşmak zorunda kalan denizciler, özellikle de kaptan köprüsü ekibi üzerinde büyük bir baskı yarattığını söyledi ve; "Bu yeni dünyada denizcilerin eğitimi için yeterli zaman ayrılıyor mu?" sorusunu sorarak, endüstride subay eksikliği de yaşandığını belirtti; "Günümüz gençlerinin elektronikle arasının iyi olduğunu söyleyebiliriz, ama problem camdam dışarı bakıp gözlemek yerine, tümüyle elektronik aletlerin sağladığı bilgiye dayanmalarında. Oysa bizim ihtiyacımız, kıyıdaki lüks okullarda değil, denizle zamanla pratik deneyim kazanmış gemiciler. Denizde geçirilen zaman önemli ve çekici hale getirilmeli."

Offshore enerji piyasasına geçen IUMI Başkanı, Deepwater Horizon afetinin bedelinin 2 milyar doları geçeceğini ve 2009 -2010 sigortacılık yıllarına etki yapacağını söyledi. Wikborg, bunun çok çabuk etkilenerek değişen bir iş olduğunu ve sonuçların fırtınaların etkisine son derece bağlı olduğunu, fırtına olmamasının da kayıp olmayacağı anlamına gelmediğini söyledi. Düzenli talep görüntülerinin olmadığını ve talep rezervlerinin tek tek değerlendirildiğini belirtti. ☒

Dedicated to safer
cleaner seas