

# Deniz sigortacılığında emin adımlarla ilerliyoruz

*Türk Su Araçları Sorumluluk Sigorta Sektöründe faaliyet gösteren Türk P&I Sigorta A.Ş. 2014 yılından bu yana yaptığı çalışmalar ve uygulamalarla sektörün güvenini kazanmış durumda.*

**Türk P&I'nın kuruluş amacından ve faaliyetlerinden kısaca söz eder misiniz?**

Şirketimizin kuruluşu 2014 yılının başında gerçekleşmiştir. Fakat bu şirketin eksikliği ve kurulması ile ilgili gereklilik yıllardır sektörümüzün ileri gelenleri tarafından dile getirilmekteydi. Filomuzun mevcut şartları, bölgemize has özelliklerimiz, denizcilik yöntemlerimiz, finansal özelliklerimiz gibi birçok sebepten dolayı milli sermayemiz ile oluşturulmuş filomuzun Batı Avrupalı standartları sağlayamaması büyük sorunlar yaratmaktaydı. Günümüz deniz ticaretinde donatanın prestijli bir P&I sigortacısı yoksa ticaretin içerisinde yer alma şansı olmaması da ayrıca büyük bir gereklilik olarak önümüzde durmaktaydı. Yerel bir P&I kuruluşu hem sigortalanma oranını arttıracak bir unsur hem de donatılarımızın ticari imkanlarını arttırıcı bir unsur olarak devreye girmesi planlandı. Bunların ötesinde özel bir konu P&I Sigortacılığı konusunda elde edilecek uzmanlık bizi bölgemizdeki diğer denizci ülkelerden küçük bir farklılık yaratmak suretiyle öne çıkartacağı amacı ile şirketimiz kurulmuştur.

**2014 yılında kurulmanıza rağmen bu kadar kısa bir sürede yakaladığınız başarıyı neye bağlıyorsunuz?**

Şu anda sahip olduğu pazar payı ile Türk P&I yerel olmanın avantajlarını kullanarak kuvvetli bir yapıya kavuşmuş-



Türk P&I Sigorta  
A.Ş. Genel Müdürü  
Ufuk Teker

tur. Yolcu taşıma konusunda faal düzenli sefer yapan deniz araçlarında nerede ise yüzde 100 oranında bir pazar payı ile açık ara liderliğinin yanı sıra Türk Bayraklı tonajımızın büyük bir bölümünün P&I sigortacısı olmuş durumda. Bu hedefe ulaşırken elimizden geldiğince sektör ile içiçe hareket etmeye gayret ettik. Sektörün sorunlarını not edip, çözümler ile

geriye dönüşler sağladık. Ama herşeyin ötesinde uluslararası alt yapımıza aşırı derecede önem verip Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa ülkeleri tarafından tanınma çalışmalarımızı tamamladık. Bunun da ötesinde 145 ülkede 370'in üzerinde temsilciden oluşan bir ağ oluşturup her yerde sigortalılarımıza hizmet vermeye başladık. Bizim yapmaya gayret ettikle-



rimizi ise sektörümüz çok iyi bir şekilde anlayıp bize açık destek vermese tabii ki şu an bir başarıdan söz etmek mümkün olmayacaktı.

**Yaptığınız sigortalarda teminat miktarlarından ve kapsamlarından söz eder misiniz?**

P&I sigortacılığında sağlanan teminatlar ve teminat limitleri sigortalı profilini belirleyen önemli unsurlardan birisidir. Biz şirketin kuruluşu öncesinde teminatlarımızın öngörülebilir, alışılmış ve olabildiğince armatör ve mağdur lehine olmasına dikkat ettik. Bu bağlamda Uluslararası Grup Kulüplerinin kurallarına uygun olarak kendi kurallarımızı oluşturduk. Hatta Türk Ticaret Kanununda Deniz Taşımacılığını ilgilendiren hususlarda kurallarımıza ilaveler yaparak daha geniş bir teminatı donatanlarımıza sunmaktayız. Her yeni çıkan Uluslararası kural ve Konvansiyonu yakından takip edip sigortalılarımıza ihtiyaçları olan teminatları sağlamaktayız. Teminat limiti olarak ise yine dünya çapında yeterli olan bir teminat limiti olan 1 milyar dolar ka-

dar teminatı sağlayabilmekteyiz.

**Özellikle denetlenmesi açısından sıkıntı olan günübirlik gezi teknelerinin sigortalanması konusundaki mevzuatın ne gibi eksiklikleri var? Bu konuda önerileriniz nedir?**

Türkiye cennetten farksız koyları ve deniz altı canlılarının yırtıcı olmaması sebebi ve iklimi ile deniz turizmi açısından rakiplerinden önde bir ülke olduğu hep-

mizin malumudur. Turizmin en önemli cazibe merkezlerinden birisi ise deniz turizmidir. Bu konuda yıllar içerisinde ciddi yatırımlar ile bölgemizde açık ara bir liderliğimiz bulunmaktadır. Öte yandan 12'nin üzerinde yolcu taşıyan deniz araçları Türk Ticaret Kanunu'nda oldukça yüksek sayılabilecek yolcu sorumluluk limitleri ile koruma altına alınmıştır. Yolcu başına kanunen bulundurulması gereken teminat limiti 250,000 SDR (yaklaşık





400,000 USD) olarak belirlenmiş hatta işletmecinin açık kusuru bulunmakta ise bu sorumluluk 400,000 SDR tutara kadar yükselmektedir.

Yukarıdaki tespitten sonra konuyu iki açıdan da ele almak uygun olacaktır. Yolcular açısından bakıldığında uygun teminata sahip olunmaması olası kazalarda yaşanabilecek ölüm ve maluliyette yolcuların mağdur olmalarına sebep verebilir. İşletme açısından bakıldığında ise yolcuların haklarını aramaları durumunda tabi olacakları sorumlulukları karşılamaları imkanı bulunmamaktadır. Bu tarz yüksek limitlerin altında işletmelerin ezilmeleri muhtemel olacaktır.

Geçtiğimiz yıl içerisinde birçok hadisede ölümler ve yaralanmalar meydana gelmiştir. Bunlardan en çarpıcısı Bodrum ve Antalya'da olan olaylardır. Hayatını kaybeden turistlerin TTK uyarınca tazminat talepleri bulunması durumun-

da işletmecilerin bunu ödemekte güçlük çekeceği kanaatindeyiz.

Bu gerçekler ışığı altında deniz turizm sektörünün sigorta koruması altına alınması mutlaka gereklidir. Mevzuat aslında uygun limit olmaksızın teknelerin liman çıkışlarına müsaade edilmemesini emretmekle birlikte şu ana kadar bu denetimler yapılmamaktadır. Umarız ki deniz turizm araçları da sigortalı yaşama sezon öncesinde geçerler.

**2016 yılını hem sizin açıınızdan hem de sektör açısından değerlendirir misiniz? 2017 yılından beklentileriniz ve hedefleriniz nedir?**

Şirketimizin sağlamış olduğu ürünlerin evrensel olması sebebi ile Uluslararası dağıtım konusunda çok hevesli ama bir o kadarda ihtiyatlıyız. İlk hedefimizde olan bölge Hazar Denizi ve kıyısı ülkelerdir. Ama hedeflerimiz arasında, Birleşik Arap

Emirlikleri ve coğrafyamıza yakın olan komşularımızda bulunmaktadır.

2016 yılı şirket olarak yüzde 50'nin üzerinde büyüme sağladığımız bir yıl oldu. Kendi ölçeğimizde başarılı bir yıl olarak kayıtlarımıza aldık. Öte yandan armatörlerimizin denizcilik sigortaları ihtiyaçlarında Tekne Makine Sigortası ürünümüzü sisteme aldığımız bir yıl oldu. Bu branşta da hedeflerimizin üzerinde bir gerçekleşme sağladığımızı ifade edebiliriz. Sahip olduğumuz filolarımızdaki hasar prim oranları açısından bakıldığında ise yine başarılı bir yıl geçirdik. 2017 yılı bizce denizcilik krizinin sebebi ile ciddi anlamda küçülme yaşanan son yıllara nazaran dünya ortalamasında tonaj artışını yakalayacağımız bir yıl olacağı kanaatindeyiz. Özlediğimiz patlama bu yıl olmasa bile dünya ortalamalarının yakalandığı bir piyasa şartında bizde kendi payımızı almayı hedefliyoruz.