



*Türk P&I Sigorta
Genel Müdürü
Ufuk TEKER*

“Sigortalılarımızla aynı hukuk sistemine tabiyiz”

TÜRK P&I projesi nihayet hayata geçirildi. Dünyada saygın bir yere sahip olan Türk denizcilik sektörünün yıllardır milli bir P&I sigortasının bulunmaması önemli bir prestij eksikliği idi. Ayrıca kabotaj hattında çalışan Türk bandıralı gemiler, bugüne kadar sigorta satın almaları için uluslararası sigorta piyasalarına yüksek miktarlarda ödemeler yapmaktaydılar. Sigorta sektörümüzün bu önemli

pastadan pay almaması hem devlet kurumlarını hem de özel sektördeki girişimcileri harekete geçirdi. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nün teşvik ve koordinasyonu ile kamu ve özel sigorta firmaları ortaklığında Türk P&I kuruldu. Hem bugüne kadarki sigorta serencamını hem de kuruluş çalışmalarını Türk P&I Sigorta Genel Müdürü **Ufuk TEKER** ile konuştuk.



Türk P&I Sigorta'nın kuruluş amacını açıklar mısınız?

Türk P&I sigorta şirketinin kuruluş amacını birkaç açıdan değerlendirmenin faydalı olacağı kanaatindeyim. Öncelikle, yürürlükte olan Türk Ticaret Kanunu ve yine yürürlükte olan yönetmelikler ve diğer düzenlemelerle denizde uygulanması zorunlu olan sigortalar belirlenmiştir. Bu sigorta zorunluluklarının bir kısmı da Uluslararası Anlaşmalar ile ortaya çıkmaktadır. Devletimizin yapmış olduğu kanuni düzenlemeler ile ortaya çıkan bu zorunluluklar Türk Kabotaj hattında çalışan gemilerde idare tarafından aranmaya başlamıştır.

Sigorta teminatının elde edilmesi hususu ise, başlı başına bir sorun teşkil etmektedir. Yerli sigorta piyasasından alımlı P&I teminatı temin edilemediği için, bilâistisna tüm Türk menfaati içeren gemiler P&I teminatlarını uluslararası sigorta piyasalarından elde etmektedirler. Bazı sigortalılar kendileri için seçkin ve operasyonel ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri sigortalar temin edebilmektedirler. Türk P&I Sigorta şirketinin pazara katılımı ile rekabette çeşitlilik sağlanacağı açıktır.

Bu çeşitlilik muhakkak fakat uluslararası sigorta piyasalarından teminde sıkıntılar da yaşanıyor mu?

Türk P&I Sigorta piyasasında faaliyet gösteren sigortacılar doğal olarak kendi teminat-

larını kendi hukuk sistemlerine uygun olarak dizayn etmişlerdir. Sigortalı ve sigortacı arasında oluşabilecek uyumsuzluklarda ise yetkili mahkemeler genellikle sigortalının ön gördüğü mahkemeler ve hukuk sistemleri olmaktadır. Bu hukuk sistemleri genellikle İngiliz Mahkemeleri ve Kanunları olmaktadır. Zaman zaman Rus, Romen, İskandinav ve Alman kanunlarının uygulandığı teminatlarla da karşılaşmaktadır. Buradan kastımız, kesinlikle bahse konu kanunların bizim kanunlarımıza nazaran artı ve eksilerini değerlendirmek değildir. Sadece Türk denizcilerinin ve P&I teminatı sebebi ile mağdur olan tarafların uyumsuzluklarını çözümü noktasında karşılaştıkları sorunlara dikkat çekmektir. Herhangi bir sorun anında, sigortalılar sigortalının hukuk sistemi üzerinden sorunlarını çözmek durumunda kalacaklar ki bunun da hiç kolay olmadığını kesinlikle söyleyebilirim.

Diğer bir husus ise, sigorta poliçesini temin noktasındadır. Sigortacıların yabancı olması kendi kriterlerine göre risk kabulünü belirlemesi sebebi ile armatörlerimiz ve gemi işletmecilerimiz ciddi sorunlar yaşamaktadırlar. Bu aşamada belirteceğim mevcut piyasa şartları ile ilgili son ana sorun ise, yabancı sigortacıların, hangisinin ne derecede güvenli olduğu hususudur. Türkiye'de mukim sigortacılar Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı'na bağlı Sigortacılık Genel Mü-

Türk P&I Sigorta şirketinin pazara katılımı ile rekabette çeşitlilik sağlanacağı açıktır.

dürlüğü ve Sigortacılık Denetleme Kurumu tarafından çok sıkı bir şekilde denetime tabi tutulmaktadır. Öte yandan yabancı sigortacıların bu anlamda denetlenmesi ve finansal durumlarının yerli bir otorite tarafından kontrolü fiziken mümkün değildir. Bu konuda armatör tarafından atanmış sigorta brokerinin aktardığı bilgiler en önemli değerlendirme kriteri olmaktadır. Brokerlerimizin ise iyi niyetli bir şekilde hazırladıkları bilgiler doğal olarak sigortacılar tarafından sağlanmış olan bilgilerin yorumlanması şeklinde olmaktadır. Diğer bir deyişle, herhangi fiziki denetleme yapmaları tabii ki mümkün olamamaktadır.

Tüm bu hususlar sebebi ile yerli P&I Sigortasının kurulması artık elzem bir hale gelmiştir. Denizcilik piyasasında eksik olan P&I sigorta halkası bu hamle ile doldurulmuş olmaktadır. Umut ederiz ki ilerleyen dönemde, sadece Türkiye sınırları ile kısıt-



lı kalmayıp bölgesel olarak faaliyet gösteren bir servis sağlayıcı haline gelebiliriz.

Türk bayraklı gemilerin neden sizi tercih etmek isteyeceklerini düşünüyorsunuz? Yerel firma ile çalışmanın avantajları nelerdir?

Kesinlikle Türk gemilerinin armatör ve işletmecilerinin P&I sigortacısı olarak bizlerle çalışmayı tercih edeceklerini düşünüyoruz. İlk olarak biz aynı dilde iletişim sağlayacağız. Aynı hukuk sistemine tabi olacağız. Bilindik kurumlar tarafından denetleneceğiz. Türk Denizcilik sektörünü tanıyoruz. Denizcilik sektörü de bizleri tanıyor ve bu durumdan ortaya büyük bir sinerji çıkacağından eminiz.

Peki, yönetim yapılanmanız nasıl şekillendi?

Türk P&I Sigorta şirketinin ortaklık yapısı 3 kamu ortaklığı bulunan sigorta şirketi (Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Sigorta) ile P&I Kulüp temsilciliği konularında uzmanlıkları bulunan 3 P&I Kulüp Temsilcisi (Metropol Denizcilik, Omur Denizcilik ve Vitsan Denizcilik) ortaklığı ile kurulmuştur. Bu şirketler yönetim kurullarında kendi ortaklıkları nispetinde temsil edilmektedirler. Ayrıca yönetim kuruluna Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında bir üye de katılmıştır. Burada altını çizmemiz gereken husus, bugüne kadar Türkiye'de mukim bir şirket tarafından denizcilik piyasasında bilinen anlamda P&I teminatı verilmiş olması ve bilgi birikiminin bu yeni ürünün oluşturulması noktasında bir araya getirilebilmiş olmasıdır. Bu ortaklık yapısının oluşturulmasında başta Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının üstün gayretlerine teşekkür etmek isteriz. Özellikle Sn. Müsteşar Yardımcımız Suat Hayri Aka,

Türk P&I ile birlikte piyasaya verilecek en önemli hizmetlerden biri bugüne kadar güvenceden yoksun nispeten küçük sayılabilecek gemilere sağlanacak teminattır.

Sn. Genel Müdürümüz Barış Tozar, Sn. Genel Müdür Yardımcımız Mustafa Azman'a teşekkürü bir borç biliriz. Tabii ki ortaklığın tarafı olan tüm ortaklar olabildiğince işbirlikçi davranarak süreci koşulsuz desteklemişlerdir.

Bugüne kadar güvenceden yoksun küçük tekne ve gemiler için ne tür avantajlar sunacaksınız?

Aslında Türk P&I ile birlikte piyasaya verilecek en önemli hizmetlerden biri bugüne kadar güvenceden yoksun nispeten küçük sayılabilecek gemilere sağlanacak teminattır. Bu tip gemi işletenlerinin gemilerine uygun bir P&I teminatı sağlamaları pek mümkün bulunmamaktaydı. İşletme kalitesi yüksek olan firmalar kendilerine brokerler aracılığı ile uluslararası piyasalardan teminat sağlayabilmekteydiler. Fakat küçük ve orta ölçekli işletmeler teminat elde etmekte güçlükler ile karşılaşmaktaydılar. Hâlbuki Türk P&I ile birlikte uluslararası standartlara uygun bir teminat artık yerli son kullanıcının hizmetine sunulmaktadır. Bu husus kesinlikle Türk Denizciliği için eksik olan halkanın tamamlanmasıdır.

Nasıl bir ücretlendirme modeli uygulayacaksınız?

Ücretlendirme politikası olarak mevcut piyasa şartları ile uyumlu bir politika takip edilecek. Yerli bir sigortacı olarak ana hedefimiz öncelikle kaliteli bir teminat sağlamak. Bu yönde en uygun Reasürans kurumaları şirket için satın alındı. Sağlanacak teminatların yüksekliği ve işletmecilerimizin üzerinden alınacak olan hukuksal sorumluluklar göz önüne alındığı takdirde

karşılığı primlerin işletmecilerimizin alışkın olduğu primlerden uzak olmayacağını düşünüyoruz.

Yeni Ticaret Kanunu küçük tekne ve gemilere bile ağır yükümlülükler ve tazminatlar öngörürken, siz de ağır bir yükümlülük aldığınızı düşünüyor musunuz?

Biz bu konuyu değerlendirirken özellikle yüksek risk limitlerine ihtiyaç olan gemi tiplerini dikkate aldık. Yolcu gemileri ve tankerler en yüksek teminat limitlerine ihtiyaç duyacaktır. Örnek vermek gerekirse; yolcu gemilerinde yolcu başına en az 250,000 SDR (yaklaşık 385,000 USD) bir teminata ihtiyaç vardır. Bu limitin üzerine ilave edilmesi gereken; yolcu beraberindeki araç ve bagajla ilgili limitler de bulunmaktadır. Dolayısıyla oldukça yüksek limitler kanunen gerekmektedir. Bunun yanı sıra LLMC-96 protokolü ile gelen limitler, Tanker Petrol Kirliliği CLC-92 limitleri, IOPC Fon 92 limitleri, IOPC Ek Fon, Bunker Konvansiyonu, HNS Konvansiyonu gibi teminat limitleri gemi tiplerinin eve tonajlarına göre değişken olmak kaydı ile gemi işleten ve donatanları tarafından ihtiyaç duyulmaktadır. Tüm bu limitleri karşılamaya yeterli bir reasürans anlaşması ile sigortalılarımıza gerekli güvence Türk P&I Sigorta şirketi tarafından sağlanabilmektedir.

Uzun vadede ülke çevresinde dolaşım yapan gemilerle ilgili planlarınız var mıdır?

Şirketin ilk çalışma fazında kabotaj hattında çalışmakta olan Türk bayraklı gemilerin teminat altına alınması planlanmaktadır. Bu süreci olabildiğince kısa tutarak, uluslararası sefer yapan belli bir tonaja kadar olan gemilere teminat verilmesi hedeflenmektedir. Nihai hedefimiz ise coğrafi bölgemizde söz sahibi olacak bir yapı oluşturmaktır. Bu konuda hedeflerimizi küçük tutmadığımızın altını çizmek isterim.

Son olarak eklemek istedikleriniz var ise lütfen belirtiniz?

Ben bu yeni şirketin Türk Denizciliğine, deniz kazaları neticesinde mağdur olan üçüncü şahıslara sağlayacağı faydaların yanı sıra, yapılacak düzenli gemi denetimleri sayesinde gemilerde ve işletmelerde standart artışı olacağını düşünüyorum. Son olarak ilk yıllardan başlayarak artan oranlarda primin yurt içinde kalması sağlanacaktır. ■