



UFUK TEKER
TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ

Öncelikle kulübünüz hakkında genel bir bilgi verebilir misiniz?

Türk P&I çalışması yaklaşık 3 yıl kadar önce başladı. Onun öncesinde 20 yıldır Türkiye'deki denizciliğin bütün bileşenlerinin büyük oyuncularının aklında Türkiye'de tıpkı bir yerli otomotiv, yerli uçak üretmek istediğimiz gibi yerli bir P&I sigortacısının olması vardı. P&I, çok özel ve teknik bir konudur. Yani sigortacılığın sorumluluk tarafı gerçekten üst boyuttadır.

Hem denizcilik, hem sigortacılık konusunda now how dediğimiz bilgi birikimini barındırması gerekiyor P&I sigortacılığının. Aksi takdirde yurtdışına bağımlı olunacağından yola çıkarak, dönemin Ulaştırma Bakanı ki şu anda yine Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız olan Sayın Binali Yıldırım'ın motivasyonu ve teşvikleriyle kuruldu Türk P&I. Dönemin Deniz Ticareti Genel Müdürü Barış Tozar da, kuruluşta çok üstün bir organizasyon yeteneği sergiledi gerçekten. Çok değişik ortak gruplarını bir araya getirdi. Yüzde 50 hissesini; devletin de hissedar olduğu sigorta şirketleri olan Halk Sigorta, Ziraat Sigorta ve Güneş Sigorta kuruluş itibarıyla şirketin eşit oranda hissedarı oldular. Diğer ortak grubu da özel



TÜRK P&I

TÜRK P&I SİGORTA

sektörden oluştu. Bunlar Türkiye'de P&I klüp temsilciliği yapan üç tane şirketten oluşuyor. Bunlar da hisseleri karşılığı sermayelerinin yanı sıra bilgi birikimlerini ortaya koydular. Hazineye başvurular yapıldı ve 2014 yılının başı itibarıyla şirketin ilk temellerini attık. 2014 yılının şubat ayının ortalarında da ilk poliçelerini tanzim etti. Çok kısa bir sürede şirketi aktif hale getirdik. Türkiye'de artık bir P&I sigortacısı olmanın ayrıcalığını yaşıyoruz. İlk etapta çok zorlu bir dönem geçirdik. Şirketin teknik altyapısının oluşturulması, nitelikli personel bulunması kolay olmadı. Bir sigorta şirketi gibi de değerlendirildiğimiz için Türkiye kanunlarına göre, sigorta, finans şirketi kurmanın da şartlarını yerine getirdik. Bağımsız denetime tabi olan, Hazine denetimine tabi olan, bütün mali yapısı, belirlenen kurallara tabi olan bir şirket oluşturduk. Şu an tam bir yılımızı tamamladık. Hedeflerimizle paralel giden bir süreç yaşadık şu ana kadar.

Hangi tür sigortaları yapıyorsunuz?

Biz ana ürün olarak P&I sigortası yapıyoruz. Bunun içinde de ülkenin kendi ihtiyaçlarına göre ki yerli P&I sigortacısı olarak yerelde bulunan ihtiyaçlar için buna göre ürünler dizayn etmeyi tercih ettik. Örnek olarak, balıkçılarımız için ayrı bir sorumluluk sigortası yaptık. Bu alanda da pazar payımız neredeyse yüzde 100 gibi. Mesela turistik taşımacılık yapan Mavi Tur tekneleri için ayrı bir teminat oluşturduk. Normalde ticari gemilerde şnorkelle dalma, güverteden denize atlama teminat altında değilken, biz bunlara ek yemekten zehirlenme, sahile inip yaralanmalarda bile geçerli

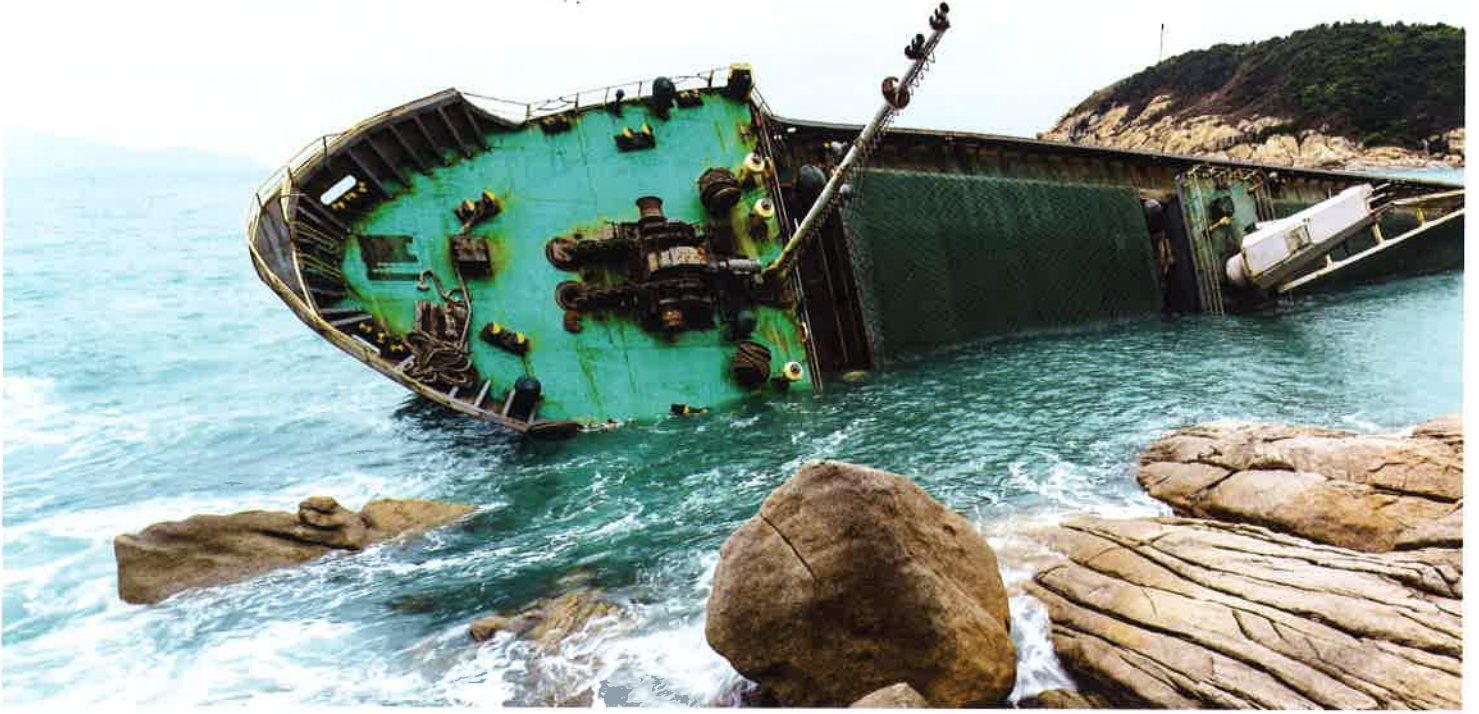
olacak teminatlar oluşturduk. Türkiye'de sigortanma oranını arttırmak ve bilincin yükselmesi anlamında elimizden geleni yapıyoruz. Deniz araçları ile ilgili olan tüm sorumlulukları teminat altına alıyoruz.

Teminat limiti olarak ilk başlangıç yılımız 2014'te 500 milyon dolara kadar teminat sağlarken, 2015 yılında hadise başına 1 milyar dolara kadar teminat sağlayabiliyoruz. Bu dünyadaki emsal şirketlere baktığımızda oldukça iyi yerdeyiz. Amacımız zaten 1800'lü yıllarda kurulmuş yabancı şirketlerle rekabet ederek hak ettiğimiz yere gelmek. Şu ana kadar başarısız olduğumuzu söyleyemem, avantajlarımız çok çünkü.

Biraz da tekne makine sigortasından bahsedebilir misiniz?

Tekne makine sigortası ile P&I sigortası birbirini tamamlayıcı gibi gözükse de, çok farklılar. Tekne makine sigortası karadaki kasko, P&I sigortası ise zorunlu trafik sigortası gibi düşünülebilir. Yani bir denizcilik şirketinin tekne makine sigortası ve P&I sigortası olmadan ticaretine devam etmesi teknik olarak çok mümkün değil. Gemi sahibi zaten çok zor bir iş yaparken, risklerini minimuma indirmeye çalışırken o yatırımı yapma cesaretini bulamayabilir. İyi sigortacılar varsa, yatırımcılar da yatırım yapmada imtina etmeden piyasaya girebilirler.

Tekne makine sigortası konusunda bir çalışma yapıyoruz. Umut ediyorum ki, yeni yıl itibarıyla tekne makine



konusunda kendi müşterilerimizden başlayarak çalışmaya başlayacağız. Tekne makina konusundaki iş planımız özellikle belirli büyüklükteki firmalardan başlayarak bunu yapmak. Armatörün ihtiyacı olan tekne makina sigortasını ticari bir karar olarak tek yerden, tüm sigortaların tek yerden alınmasını sağlayacak şekilde başlatıyoruz. Gene kombine ürünlerde yerelde yolcu taşıyan gemilerde kullanılmak üzere hem yolcu sigortası, hem de tekne makine sigortasını yapabilecek paket ürünler üzerinde çalışmalar yapıyoruz. Tekne makina konusunda çok agresif olmamakla birlikte bir politikamız var. Ana işimiz olan P&I'nın yanında bunu da yürütüyoruz.

Savaş teminatı fiziki hasarları ile ilgili gövde sigortasından ayrı olmakla birlikte beraber satılan harp ve grev teminatı vardır. Tekne makina sigorta bedeline kadar harp ve makina teminatı burada işlerlikte. Bunu aşan kısmı da P&I teminatı sağlar. Biz bunu da sağlıyoruz.

2015 yılı sonu itibariyle teminatınız altında kaç gemi bulunuyor?

Hedef kitlemiz tabiki başlangıçta biz şirketi kurarken üç faz olarak rotamızı oluşturmuştuk. Birinci hedef kitlemiz yerel piyasada Türk bayrağıyla çalışan, kabotajda çalışan deniz araçlarına hizmet vermek ve teminat sağlamaktı. Bu anlamda birkaç rakam vermek istiyorum. İstanbul ve Marmara'da dahil olmak üzere buna ek Çanakkale Boğazı'nda sefer yapan, yolcu taşıyan neredeyse yüzde 90'ının üzerinde deniz aracı Türk P&I tarafından teminat altına alınıyor. Örnek vermek gerekirse İDO'dan Şehir Hatları'na, Gestaş'tan İzmit Belediyesi'ne, BUDO'dan İstanbul Lines'a geniş bir spektrumda ciddi bir destek aldık. Asıl önemli olan husus bu servisi verirken yerli bir sigortacının bir avantajı yok aslında, yabancılarla çok açık bir rekabet yaparak bunun sonucunda ticaret olarak uygun şartları sağlıyorsanız yer alabiliyorsunuz. Müşterinizi aldıktan sonra da sağladığınız

hasar servisinde de memnuniyet sağlayabiliyorsunuz. Hasar servisinde de yeterince iyi servis sağladığımızı düşünüyorum. 2015 yılı sonu itibariyle de 1000 civarında gemi teminatımız altında bulunuyor.

Deniz sigortacılığında karşınıza çıkan sorunlar nelerdir?

Deniz sigortacılığında bizim ürünümüz sigortalı ile sigortacının arasındaki hatta bir adım ileri gidersek üçüncü şahıslara verilen zararlardaki üçüncü şahıslara verilen mağduriyetleri de birtadan kaldırmak. Burada yerli bir şirketin yabancı bir sigortacıyla çalışmasında yaşayacağı zorluğa karşı olarak biz, avantajımızı kullanarak Türkçe konuşuyoruz. Bize mahkeme tutanaklarını, ilgili dokümanları hangi dildeyse gönderiyorlar, herhangi bir tercüme ile uğraşmıyorlar. Yerimiz Kadıköy gibi ulaşımı rahat olan bir noktada bulunuyor. Bunlara ek olarak kanundan doğan bir avantajımız var. Dünyadaki tüm sistem ağırlıklı olarak

DENİZ SİGORTACILIĞI



İngiliz sistemine göre dizayn edilmiş durumda. Buralardaki sistem armatör olarak sen ödemeyi yap, ardından ben sana tazminatını ödeyeyim olarak gerçekleşiyor. Siz eğer sigortacıya dava açmak isterseniz, İngiltere’de dava reddedilir. Bu sistemde önde armatör yer alır. Türkiye’deki sistemde sigortalı sigortacı ilişkisinden ziyade bir mağdur var. Mağdur kişi direkt gelip Türk P&I’nı kapısını çalıp doğrudan başvuru hakkını kullanabilir. Şu ana kadar geçen 2 yıllık sürecimizde birçok hadisemiz oldu, fakat an itibariyle tarafımıza açılmış bir davamız bulunmuyor. Bir dava açılmasına gerek kalmadan uzlaşma yöntemi ile gerçek rakamlara en yakın şekilde sorunlarımızı çözüyoruz. Hasar konusunda çok hassasız. Yazılı kuralları ile belirlenen hasarları ödeme konusunda bir an önce dosyalarımızı sonuçlandırmak için çalışıyoruz.

Nasıl bir reasürans yöntemi uyguluyorsunuz?

Dünyada sigortacılar bir riski satın aldığında bunun büyük bir bölümünü reasürans yöntemiyle tekrardan sigortalamak durumundadır. Aksi taktirde x bir şirketin her geminin her hadisesinde 1 milyar dolar teminat sağlaması, sağlasa bile güvenilir olma gibi bir durumu yoktur. Bunu sağlayabilmek için reasürans anlaşmaları yaptık. Şirketin kuruluşu itibariyle pool klüplerden biri olan Standart Club

ile hem now how, hem de reasürans anlaşması adına bir işbirliği içerisinde olduk. Yıllık kota share agreement dedüğümüz. Riskin de bir kısmını onlara ödütürüz. Riskin de bir kısmını onlarla paylaşıyoruz, bir kısmını kendimiz üstleniyoruz. 2015 yılı itibariyle artan oranlarla risk taşımaya başladık. Buna ek olarak AMLIN diye bir P&I klüp ile de reasürans anlaşmamız bulunuyor.

Deniz kazalarında hasar tespitini nasıl gerçekleştiriyorsunuz?

Kazalarda kendi uzman ekibimizle tespit çalışmalarını gerçekleştiriyoruz. Aslında bizim ana misyonlarımızdan biri yerel bir sigortacı olarak tekrar eden hasarları görüyoruz. Yani hep aynı basamağa takılan yolcu görüyoruz. Biz bunu tespit edip, armatöre burada sorun olduğunu söylüyoruz. Hatta bir ileri gidip, benzer gemi tipinde benzer basamak varsa bunları da bildiriyoruz. Armatörlerde bu konuda hassas davranıp bunları düzeltiyorlar. Biz buna hasar önleyici faaliyetler diyoruz. Birebir bunu armatörlerimizle paylaşarak, bu tarz kazaları elimizden geldiğince en aza indirmeye çalışıyoruz.

Son olarak Türk P&I şu anda dünyada nerede bulunuyor?

İlk fazda amacımız Türk bayraklı kabotajda çalışın gemilere teminat sağlamaktı. İkinci fazda ise Türk sahipli yabancı bayraklı gemilere teminat

sağlamak olarak planlanmıştı, ilk iki faz gerçekleşti. Üçüncü faz yabancılara teminat sağlamak. Bu konuda aslında oldukça ilgi çekiyoruz. “Biz hazır mıyız?” sorusu ayrı. Özellikle dünyanın belirli bölgelerinden yerel P&I olmanın avantajı nedir, bize bu konuda öncelik yapar mısınız şeklinde talepler alıyoruz. Örneğin Birleşik Arap Emirlikleri yerli P&I ve faydaları hakkında bizden bir seminer talebinde bulundu ve bunu gerçekleştirdik. Bunun yanı sıra çeşitli ülkelerdeki ticari kuruluşlar da bizimle iletişime geçerek, bizim ürünümüzü kendi bölgelerinde pazarlamayı teklif ediyorlar. Bu bir süreç aslında, birden değil kademe kademe olarak bunları değerlendirmeyi düşünüyoruz. Bu sayede daha kalıcı olacaktır.

Türk P & I Sigorta, 31.12.2013 tarihinde 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’na göre Hayat Dışı sigorta branşlarından münhasıran “Su Araçları Sorumluluk Sigortası” konusunda faaliyette bulunmak üzere tescil edilerek çalışmalarına başlamıştır. Su Araçları Sorumluluk branşında faaliyet göstermek amacıyla T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü’ne ruhsat için başvuran Türk P&I, 18.02.2014 tarihinde faaliyet ruhsatı almıştır.

Türk P&I Yönetim Kurulu 13 kişiden oluşmaktadır. A Grubu hissedarı temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, B Grubu Hissedarları temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, C Grubu Hissedarları temsilen 2 Yönetim Kurulu üyesi, D Grubu Hissedarları temsilen 5 Yönetim Kurulu üyesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını temsilen 1 Yönetim Kurulu üyesi ile Genel Müdürü’nden oluşmaktadır.

Türk P&I’nın prim üretimi; T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı tarafından yetkilendirilmiş “Sigorta Brokerleri” tarafından sağlanmaktadır.

P&I Kulüpleri

Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu (Pool Clubs)

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.
- The North of England Protecting & Indemnity Association
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
- The Standard Club Ltd.
- The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
- Sveriges Angfartygs Assurans Forening - The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Sabit Prim P&I Kulüpleri

- TURK P&I
- British Marine
- Navigators P&I
- Hanseatic P&I
- RaetsMarine Insurance B.V.
- S.C. Certasig S.A. Insurance & Reinsurance Co.
- Lodestar Marine Limited
- Noord Nederlandsche P&I Club
- Carina
- Arsenal Insurance Company LLC, Moskova
- Al-Bahriah Insurance & Reinsurance S.A.L.
- Hydor AS

Bu liste Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme 12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı 'Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri Ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge' kapsamında kabul edilen P&I sigorta kuruluşları ve kulüpleri dikkate alınarak hazırlanmıştır.