



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

Görevimiz önce bilinçlendirmek

Deniz araçlarının ihtiyaçları ve artan bilinç çerçevesinde gelişen Türk Su Araçları Sorumluluk Sigorta Sektöründe faaliyetlerini geliştiren Türk P&I Sigorta A.Ş., her geçen gün sektördeki gücünü artırıyor. Sektörün son dönemde hareketli bir dönem yaşadığını belirten Türk P&I Sigorta A.Ş. Genel Müdürü Ufuk Teker, önemli açıklamalarda bulundu.

Türk Bayraklı gemilerin artırılması için yeni düzenlemeler geldi. Konu ile ilgili bir değerlendirme alabilir miyiz?

Türkiye’de yaklaşık elli üç tane marina var. Bu tesislerin kaba bir hesap ile 500 tekne bağlama kapasitesi olduğunu kabul edersek 20 000’in üzerinde özel amaçlı tekne olduğunu söyleyebiliriz. Bunların düzenleme yapılmadan önce %90’ının yabancı bayraklı olduğunu görüyoruz. Türk Bayrağının tercih edilmemesindeki ana nedenlerden birisi Vergisel nedenlerdir. Bu durum doğal olarak hem Maliye hemde Ulaştırma Bakanlığı idareleri de rahatsız ediyordu. Rahatsızlığın nedeni bu teknelerin sahiplikleri ile konu ve teknik denetlemelerinin düzenli yapılamaması konusundaydı. Bu çerçevede vergisel anlamda yapılan yeni düzenlemeler sonucunda an itibari ile 4371 tekne Türk Bayrağı’na geçmiş durumda. Sürenin sonunda mevcut filonun yarısının Türk Bayrağına geçeceğini düşünüyorum. Böyle bir sonucunda başarılı olacağını söyleyebiliriz. Sürenin sonunda yabancı bayraklı teknelerin ülkemizde kalış süresini kısaltarak başka bir önlem alacaklar. Bu düzenlemede

geçişleri artıracaktır diye düşünüyorum.

Vergisel sebepler ile Yabancı bayrak kullanımı konusu sadece özel amaçlı kullanılan gemilerde değil ticari gemilerde de bulunmaktadır. Aslında bu konu genel denizcilik pratiğinde bulunan bir durumdur. Örneğin sahibi bir Türk olan ancak yabancı bayraklı bir geminin farklı bir coğrafyada sorun yaşaması ve sonrasında bu sorunların çözülmesi noktasında da önemli sıkıntılar yaşanıyor. Şöyle ki geminin bayrağının yabancı bayrak statüsünde olması Türk Denizcilik otoritesinin armatör ve işletmeciye destek olması noktasında bir takım engeller ortaya çıkmasına sebep vermektedir.

Gemi ile yapılan Uluslararası deniz taşımacılığında armatör ve işletmeciler çok ağır sorumluluklara tabi olmaktadır. Türk P&I olarak bizim sağladığımız teminatlar ise sorumlulukları teminat altına almaktır. Gemi nedeni ile ortaya çıkan bir hadisede milyonlarca dolarlık sorumluluklar ortaya çıkabiliyor. Armatör yaptığı iş gereği her bir gemisi için ayrı bir şirket kurabiliyor ve olası sorunlar için sadece o şirketle sorunu sınırlandırmak isteyebiliyor. Bu durum ticari bir teamül olarak denizcilik içerisinde sıkça karşılaşılan bir durum olarak karşımıza çıkıyor. Hal böyle olunca sorumlulukların teminat altına alınmasında da değişik durumlar ortaya çıkıyor. Yine ticari ve vergisel avantajlar armatörlerin gemilerinin bayraklarını hangi ülkeden olacağını kendi durumlarına göre değerlendirerek belirliyorlar.

Türk Bayrağı'na geçişler sigorta sektörünü de pozitif anlamda etkiledi mi?

Türk Bayraklı gemilerin Türkiye'de sigortalanma mecburiyeti var ve bu gelişmeler Deniz Sigortacılarını pozitif anlamda etkilemektedir. Önümüzdeki dönemde de etkilemeye devam edeceğine tahmin ediyoruz.

Tüm yabancı bayraklı gemiler yurtdışından sigortalı mıydı yoksa yurt içinden sigortalanabiliyor muydu?

Yabancı bayraklı gemi olmasına rağmen bir kısmı yerel sigortacılarımız tarafından sigortalanıyordu. Şimdi tamamıyla ülkemizde sigortalanıyor. Tekne sigortalının ilk 6 aylık prim üretimine baktığımızda reel büyüme oranı %13,5 gibi bir orana tekabül etmektedir. Bu büyümenin büyük bir kısmının Türk Bayrağına geçiş sebebi ile oluştuğunu söyleyebiliriz.

Denizcilik sektörünün gelişmesi ve dolayısıyla bu alandaki sigorta sektörünün gelişimi denizcilik alanındaki finansman olanakları ile doğrudan ilgili olduğu gözlemleniyor. Bu konudaki tıkanıklıklar ülkemiz ölçeğinde düşünüldüğünde aşılabilir mi?

Dünyada denizcilik finansmanı konusunda öne çıkan birkaç ülke var. Ülkemiz ölçeğinde bakıldığında Batı Avrupa'lı finans kuruluşlarının ülkemizde bu konuda daha aktif olduğunu gözlemliyoruz. Türkiye'nin denizcilik ile ilgili uzmanlaşmış bir finans kuruluşu henüz yok. Ayrıca denizcilik finansmanı uzmanlık gerektiren bir konudur ve bu konuda da gelişme ihtiyacı olan birçok konu olduğunu söyleyebiliriz.

Bu alandaki sigortacılığın gelişimi finansman alandaki gelişime de etki eder mi?

Finansman konusu güven ile alakalıdır ve zaman içerisinde bizim sektördeki varlığımız finans sektörünün de gelişimini sağlayacaktır. Sigorta ve finansman birlikte hareket etmektedir. Finans kuruluşlarının varlığı ile sigortacıların varlığı ve sağlanan teminatın kalitesi birbirini etkileyen unsurlardır. Pozitif sonuçları en kısa zamanda göreceğimizi düşünüyoruz.

Bu konuda ülkemizde öne çıkan banka var mı?

Birkaç finans kuruluşu yüklü miktarda kredi desteği sağlamıştır. Sektör paydaşlarının işletmecilerin tersanelerin ve armatörlerin bu konuda ana beklentileri finansman desteğinin süreklilik sağları nitelikli olmasıdır ve sektörün dinamikleri ile finans kuruluşlarının taleplerinin birbiri ile örtüşmemesi durumunun ortadan kalkmasıdır.

Liman başkanlıklarına son dönemde verilen yetkiler, sektörde bazı şeylerin değişmesini sağladı mı?

Liman Yönetmeliğinde yapılan değişikliklerle liman başkanlıklarına çevre etkili konular ile ceza kesme yetkisi verildi. Bu durum liman başkanları açısından önemli bir güç-

tür. Rakamın beş milyon TL olması da caydırıcılık açısından çok önemlidir. Bu durum sigorta kuruluşları özellikle P&I sigortacıları açısından çok büyük bir etki yaratabilir. Cezaların bu kadar yüksek miktarda olması çevre konusundaki hassasiyeti bir üst seviyeye çıkartacaktır. Şu anda bildiğin kadarı ile uygulaması olmadığı için çok kesin bir yorumda bulunmak pek mümkün değil kesilen bir ceza da bulunmuyor. Normal şartlarda çevre olayı ile karşılaştığınızda Çevre Koruma Dairesi bir ceza kesiyor, liman başkanlıkları da ayrıca ceza kesecektir. Liman başkanı Türk denizlerini neden kirlettin diye ceza kesecek ve tutarı da kendisi belirleyecektir. Dilovası sahilinde yaşanan olaydan sonra bu yönetmelik yayınlandı ve ayrıca bakanlık Türkiye sahillerini birkaç bölümde değerlendirip çalışmalara başladı. Denizlerde üç çeşit kirlilik meydana gelebiliyor. Birincisi liman sahası içindeki kirlilik, liman sahası dışındaki kirlilik ve kaynağı belirsiz kirlilik şeklindedir. Bakanlık liman sahası dışındaki kirlilik ve kaynağı belirsiz kirlilikle ilgili yakında bir bir düzenleme yapacağını duymuş bulunmaktayız. Bunun alt yapı çalışmalarını hazırlıyorlar. Acil müdahale sistemi oluşturup sahilleri de belirli bölgelere bölerek, anılan bölgeden sorumlu olacak ekipler oluşturuyorlar. İki tane de acil müdahale merkezi oluşturuldu. Bunlardan biri Tekirdağ, diğeri de Antalya'dadır. Buralarda da gerek eğitim çalışmaları, gerekse acil müdahale ile ilgili ön hazırlıklar ve bir takım çalışmalar yaparak acil müdahale için gerekli ekipmanları oluşturuyor. Bu alandaki bilinç giderek artıyor. Gemi kaynaklı kirlilikte ise sigorta teminatları çok yüksek olduğu için orada sigorta koruması anlamında ülke riskin azaldığını söyleyebiliriz. Fakat kıyı tesislerinde bu teminat miktarı çok yetersizdir. Bu konuda kıyı tesislerindeki sigorta limitlerinin de artırılması gerekmektedir. Bu yön- de bizim de çalışmalarımız bulunuyor.

İşletmelere daha kapsamlı bir sigorta neden yapılmıyor diye sorduğumuzda ihtiyaç yok şeklinde cevap alıyoruz.

Bu tür konularda özellikle çevre konularında kişilerin inisiyatifine bırakılmamalıdır. Bir liman işletmesi bu konuda çok hassastır ve teminatlarını daha yüksek bir bedelden yaptırabilir ve bir hadise gerçekleştiğinde de sorun sigorta kapsamında giderilir. Bir başka liman ise bu konuya hiç önem vermeyebilir. Hadise meydana gelir benim bu kadar bütçem yok bu kirliliğini temizleyemem diyebilir. Sonrasında da kirlilik yayılır ve çok geniş bir alan bundan etkilenebilir. Sonucu daha vahim ve birçok kişiyi etkileyecek bir hal alır. Sigorta kapsamında olan hadiselerde, önce kirliliklerin kaynağını tespit edilir ve hemen kaynağa müdahale edilir. Aynı zamanda kirlilik en uygun şekilde hapsedilir. Sonrasında da bütünüyle temizlenene kadar çalışmalar devam eder. Fakat bazı kirliliklerde kirlilik burada benden kaynaklandı, senden kaynaklandı şeklinde açık-



TURKP&I

malarla vakit kaybedilip kirliliğin etkilerinin artmasına sebep olunabiliyor. Bu aşamadan sonra kesilen ceza pek bir anlam ifade etmiyor. Çünkü kirlilik yayılmış oluyor. Buradaki ana amaç kirliliği anında müdahale edip ve bölgenin olabildiğince temizlenmesidir. Kıyı tesislerindeki sigortayı işletme lisanlı almak için evraklardan bir tanesi olarak görüyorlar. Aslında iş o kadar basit değildir. Böyle hadiselerle öğreneceğiz fakat faturası daha ağır olacaktır.

Tüm bu yaşananlara rağmen devlet açısından ve halk açısından bilinç artıyor mu?

Kesinlikle bilinç artıyor. Denizcilik sektöründe çevre bilinci zaten hep üst seviyelerdedir. Kara tarafındaki işletmelerde de her geçen gün bu bilinç artmalıdır. Yanlış anlamaya mahal vermemek gerekiyor, sigorta teminat limiti firmaların sorumluluklarını limitlendirmemektedir. Kıyı tesislerinin çevre hadiselerinde sorumluluklarının herhangi bir üst limiti bulunmamaktadır. Sadece sigortacının bu konuda ödeyeceği tazminatın üst limitini belirlemektedir.

Yerel yönetimlerde deniz temizliği açısından çalışmalar yapıyor, denizlerimizin değerini anlamaya başlıyoruz, sanırım.

Orada da bilinç artıyor. Çünkü denizlerimizi kirletiyoruz. Şimdi ise nasıl temizleriz diyoruz. Belirli körfezlerimiz var. Buraları önce otellere teslim ettik, lağımaları denizlere depoladık. Şimdi ise bu körfezler nasıl temizlenir diyoruz. Marmara denizi aslında dünyada doğal olarak en güzel denizlerden bir tanesiydi. Geçmiş yıllarda Avşa Adası'nın denizinin berraklığı inanılmazdı. Şimdi ise denizin mevcut durumu hepimizin malumudur. Bunu gören belediyeler şimdi önlem almaya çalışıyorlar. Ben bunları geç kalınmış olduğunu düşünüyorum. Çünkü bazı değerler tüketildikten sonra geri döndürmek zordur. Yine de yapılan çalışmalar önemsizdir denilemez hatta çok önemlidir. Geçmişte olanlardan tabi ki mevcut yönetimler sorumlu değildir. Ama tüm bu değerler bizlerin hatta çocuklarımızın değerleri olduğu için öncelikle tüketmemeyi öğrenmeliyiz.

Bu ay yine tekne kazaları oldu ve ölüm de oldu. Bu kadar ölümlü kazalar sonrasında bu alanda sigorta bilinci oluşuyor mu?

Sigorta bilinci küçük teknelerde nispeten düşüktür. Özel amaçlı Yatlar gövde sigortalarını yaptırmaktadırlar. Fakat ticari teknelerde sorumluluk sigortaları (P&I) bulundur-

ma oranları halen çok düşük seviyededir. Önümüzdeki yıldan itibaren bu alanda da bir dönüşüm bekliyoruz. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka, sigorta olmadığı takdirde ticari deniz araçlarının çalışmalarına müsade edilmeyeceğini belirtti. Çünkü kaza oldu, teknenin sahibi öldü, geriye kalanlarda yaralanmalar olabilir. O yüzden ticari deniz araçlarının sorumlu sigortası olmadan denize açılmaması gerekmektedir.

Bu konuda siz bilinçlendirme toplantıları yapıyor musunuz?

Bilinçlendirme toplantıları yapıyoruz. 2017 yılında 3-4 defa belirli bölgelerde toplantılar yaptık. Marmaris'te, Antalya ve Bodrum'da gerçekleştirdik. Bizim görevimiz önce bilinçlendirmek daha sonrasında da hizmet etmektir. Bu konudaki çalışmalarımıza devam edeceğiz. Şuanda başlayan sezon olduğu için geri dönüşler olmadı ama bilinç düzeyi gittikçe artmaktadır.

2017 yılı Türk P&I sigorta açısından nasıl bir yıl oluyor?

Bu yıl bizim açımızdan gayet başarılı bir yıl olarak geçti. %50'in üzerinde bir artışla devam ettik. Deniz sigortalarında lider olmak istiyoruz. Diğer sigorta şirketlerine oranla bizim uzmanlık alanımız olduğu için yaklaşımlarımız daha farklı. Bizden sigortasını yaptırmış bir müşterimizin yatta Yunanistan'da yangın çıktı. Gemi kaptanı ikinci ve üçüncü derece yanıklara maruz kaldı. Biz hemen Yunanistan'da ilk tedavisi yaptırttuk. Sonrasında da ambulans helikopter ile Türkiye'ye naklini gerçekleştirdik. Nakil edileceği hastaneye kadar her şey yapıldı. Açıkçası bu konular bizim konularımızdır. Dünyanın her yerinde yerel bir firma gibi hareket ediyoruz. Çünkü denizcilik sektöründe böyle hareket etmeniz çok önemlidir. Bugün kaskoda veya başka bir sigorta alanında bu konu önemli değildir, fakat denizcilikte yerel olmayı başarmak zorundasınız. Her bölgede anında müdahale edebiliyoruz. O yüzden normal sigorta firmalarının temsilci ağı bulunmuyor. Bizim ise her ülkede her bölgede yerel temsilcilerimizle anlaşmalarımız var. Siz deniz aracınızla nereye giderseniz gidip başınıza bir şey geldiğinde anında size ulaşıyoruz ve müdahale edebiliyoruz. Bir de bizdeki temsilciler denizcilik sektöründe uzman ve belirli kriterlere göre seçilmiş insanlardır.

Hepimize hasarsız seferler ve mutlu günler dileriz. ■

