



TURK P&I

ARET TAŞCIYAN

Interview By Eda Aldemir

Kendisine 'Deniz Sigortacılığının Yaşayan Tarihi' de deniliyor. Tarih tabiri yanlış anlaşılmasıın. Fotoğraflarından göreceğiniz gibi, o hala gen ve dinamik. İstanbullu, Zeynep Kamil Doğumevinde dünyaya gülerlerini açmış. Çocuk yaşlarından bu yana bisiklet ve motosiklete tutuk. Robert Colej ve ODTÜ İşletme Fakültesi mezunu. Moda'da geçen çocukluk dönemini sonrası elbette bir deniz sevdalısı. Ama denizcilikle profesyonel anlaında tanışması, 1976 yılında P&I Kulüp Muhabirliği ve Lloyds Acenteliği ile olmuş. 1981 yılında Meri Hanım ile evlenmiş. 14 Şubat 1983 tarihinde babasını kaybetmiş. 10 Şubat 1984'te ise oğlu Michael doğmuş. Türk P&I kuruluşunda en çok emeği geçenlerden biri. Hatta, kendisine, Türk ismini almak zor, Türkua olsun diye öneilmiş. O ise, Japon P&I, İngiliz P&I, Amerikan P&I İsveç P&I var; neden Türk P&I olmasın? demiş. Türk isminde israrçı olmuş. Dönemin UDH Bakanı, Binali Yıldırım'ı ve Müsteşarıyla da yardımlarıyla Bakanlar Kurulundan onay çıkmış ve Türk P&I doğmuş. Halen Türk P&I Yönetim Kurulu Başkanı'nı da yürütümkte olan Sayın Aret Taşçıyan ile son gelişmeler ışığında denizciliğimizi konuşuyuk.

He is also called as the 'Living History of Marine Insurance'. Do not misunderstand the term "history". As you can see from our photos, he is still young and dynamic. He is from Istanbul. Opened his eyes to the world in Zeynep Kamil Hospital. Since childhood, he has been passionate about bicycles and motorcycles. He is a graduate of Robert College and ODTÜ Business Administration. Having his childhood passed in Moda district of Istanbul; he is a sea enthusiast as well. His professional introduction to maritime business was in 1976 with P&I Club Correspondent and Lloyds Agency. In 1981 he married with Meri Hanum. On February 14, 1983, he lost his father. His son, Michael was born in 10 February, 1984. He was one of the people who made the most efforts during the foundation of Turk P&I. Due to strict formalities to use the "Turk" before P&I, "Turquoise" was proposed initially. He said, "There are Japan P&I, UK P&I, American P&I, Swedish P&I. Why not Turk P&I?" and insisted it to be "Turk". With the help of Minister of Transportation, Maritime and Communications of the time, Mr. Binali Yıldırım and his Undersecretariat, the approval was obtained from the Council of Ministers, and Turk P&I was born. Aret Taşçıyan, who is still the Chairman of the Board of Directors of Turk P&I, told us about the maritime issues in the light of recent developments.



"Şu anda Türk denizciliği küreselleşmiş durumda mı? Tabii hayır, ama o yolda güzel, sağlıklı adımlarla ilerliyoruz."

- ARET TAŞCIYAN

Sayın Aret Taşçıyan, okurlarımız için Türk denizciliğinin küresel anlamda değerlendirilmesini yapar mısınız? Artıları eksileri nelerdir?

Aret Taşçıyan: Soru güzel ve güncel bir konu. Küreselleşme deniz ticaret filosunun bütünlüğüne, küçükliklere olumlu. Küreselleşme bir kültür sorunu. Her seyden önce bir ulkenin, denizcilikle küreselleşmesi için o ülkenin öncelikle denizi ilke olması gerekiyor. Bir ülke nasıl denizi ilke olur? Bir ülke deniz ticaret filosunun bütünlüğünde denizi olur. Eğitimle, kültürle, balıkçılıqla, yelkençilikle, su sporlarıyla, denizaltı kültüründe olur. Fertler ve devletler bir araya geterek denizcilik kültüründen ilkokuldan ibareten başlatıp, geliştirecek olsun ki denizci olur. Benim hep söyleğim bir söz var ortaokullarda, ilselerde futbol, basketbol, voleybol turnuvalarının olması çok güzel bir sey olası gibi ki de... Fakat neden bu okullarda kireç takımları yok, neden bu okullar arasında yüzme yarışmaları yapılmaz? Bugün İstanbul'u dışından, dünyamı incisi, iki kuyu bir araya getiren tek şehir, her tarafını deniz, fakat İstanbul nüfusunun yüzde kaçı denizi kullanıyor? Ama iyi bir ivme var. Türkiye son yıllarda özellikle bir takım sivil toplum kuruluşları sayesinde, denizci olma yolunda bir ivme yakaladı.



Sn. Taşçıyan ile röportajı arkadaşımız Eda Aldemir yaptı.

Bunu beceribedilmiş takırdırı
küreselleşme kolay. Şu anda Türk
denizciliği küreselleşmiş durumda mı?
Tabii hayır, ama o yolda güzel, sağlıklı
adımlarla ilerliyoruz. Ben gelişmelerden
memnunum, umutuyuz.

**Son çkarılan torba kanunu ile
yabancı bayraklı teknelerin
Türk bayrağına geçişte
vergi ve rüsumları sıfırlandı.
Bunun Türk toplumundaki,
yatarların lüks ve ulaşımaz
olma algısını yıkmasına
neden gibi bir zarar var size?
Yani katıksız olduğu mu size bu
çikan kanun tekel ve yatları
daaha ulaşılabilir kııldı mı?**

Buna ulaşılabilirlik değil de,
doğallık, olasılık gibi bir yaşam
tarzı gerekliliği diyebiliriz. Bu
kanunun uzun yıllar önce çıkmazı

gerekiyordu zaten. Geç kalılmış bir harketti. Biraz önce de aynı konuya
değindik su sporları, denizcilik...
Şimdi yatçılık dediğiniz zaman illa
konuya lüks, mega yollar yüzünden
bakımayalım. Bugün denizlerinize
çıkın, 8-10 metrelük yataklar arasında
bile Amerikan, Delaware, bayrağı
görürsünüz. İnsanlar bir hobi olarak,
spor olarak 10-11 metrelük bir yelkenli
almış, 5-10 kumuya, birkimbeni
bir araya getirmiş, bunu bir keyif
olarak alıp oynamış yapıyor, bir
de onun üstünde sei yüklü bir vergi
getirmeye kalkarsan, adam gidiş
yabancı bayrağı çekti tabii ki. Şimdi
bu kanun sayesinde bu tür amatör
denizcililik ilkeye kazandırıldı. Bence
bu kanun, amatör denizcililer daha
faza cesaretlendirecektir. Bu sayede
artık insanlar yurtdışında bayrak tescili
arayacaklarına, teknelerine rahatlıkla
Türk Bayrağı çekebileceklerdir.

**Dear Mr. Aret Taşçıyan; would
you make a review of Turkish
maritime sector on global scale?
What are the pros and cons?**

Aret Taşçıyan: This is a good and
contemporary question. Globalization
does not address the size of the
commercial fleet of a country, or how
large or small it is. Globalization starts
with cultural orientation it is a cultural
issue rather than commercial. First of
all, for any country to become global
in shipping, that country must first be
a maritime country in nature and in its
culture. How can a country become a
maritime country? The deciding factor is
certainly not the size of its commercial
fleet. It develops through education and
culture; the cultures of fishing, sailing,
water sports and marine archaeology.
Individuals and the states come together
to develop the maritime culture starting

from the elementary school level and
the maritime nation comes out as such.
I have been repeatedly saying in
most of my interviews that it is
very nice to have soccer, basketball,
volleyball tournaments in high schools
and in secondary schools ... We should
of course have such activities, but
why don't we have rowing teams in
these schools, why not swimming
competitions being held among these
schools? Think of Istanbul today,
the Pearl of The World, the only city
that brings two continents together,
surrounded by sea all around, but what
percentage of Istanbul's population is
utilizing the sea? However, there is a
good momentum. In recent years,
Turkey has gained a considerable
momentum to become a maritime
nation, especially through the help
of a number of non-governmental
organizations. If we can manage this

cultural handicap , Globalization is then
easy to achieve. Is the Turkish Shipping
globalized enough at present? Of course
not, but as I said we are going on that
path with steady steps. I am pleased
with the developments, and hopeful.

Through the recent omnibus,
the taxes and duties of the
foreign flagged vessels has been
lifted provided they change
their flags to Turkish. What
is the benefit of this in the
Turkish society, in the wake
of the luxury and unreachable
perception of yachts? So do
you think this bill will help to
make yachts more reachable?

We rather not to call this as
accessibility or to be reachable but
as a matter of ordinary way of living.
This bill had to be passed many years
ago. It was a delayed action. We
have just touched upon this a while
ago; water sports, marine culture
etc... Now speaking of yachting
in other words sailing , we should
not immediately think of the mega
yachts. Today look at our coasts,
even 8-10 meter boats fly American,
Delaware flag. Any individual may
own a 10-15 meters long sailboat as a

**"Is the Turkish
maritime
globalized at
present? Of
course not, but
we are going on
that path with
nice, healthy
steps."**

- ARET TAŞCIYAN



Bence cesaretlendirici bir olay. Bu arada Marinalarımız yetersiz durumda, o altyapıyi da geliştirmemiz gereklidir. Yeni kanun sayesinde artacak olan amatör denizcilerin cevap verebilecek alt yapıya henüz sahip değiliz. Gönlüm ister ki Türkiye'de yatçılık, yelkencilik, kükrek gibi su sporları daha üst düzeylere ulaşın. Bu kanun bence bunu destekleyecektir. Ayrıca bu kanunun bir başka yararı da bugüne kadar yatlar yabancı bayrak altında olduğu için, çeşitli nedenlere dayanarak sigortaları da yurtdışında yapılmıştı. Şimdi, bu yatlar Türk bayrağı çekmeye başlayınca ne olacak, hepsi sigortalarının Türkiye'de yapturnacak. Bunun da, Türk P&I dahil olmak üzere

Türk sigorta sektörüne çok iyi bir katkısı olacak. Konuşduğumuz binlerce yat var bu şekilde. 30.000 civarı yat olması lazımlı kesin rakam bilmemiştim sonda. Halkın, denizciligi, yatçılığı, deniz sporlarına yönlendirilip cesaretlendirmesinin yanı sıra Türkiye'ye sigorta primi açısından ek bir gelir kaynağı da yaratılacaktır. Marinacılığı geliştirecek, marina gelirleri artacak. Bence yararları sonsuz...

hobby, with his/her savings, and if a large amount of tax is enforced on it when she flies The Turkish Flag then foreign flag becomes inevitable. Now, thanks to this bill, will bring amateur sailors back to our national flag again. I think this bill will encourage more amateur sailors towards the sea under the Turkish Flag. On this point, people will be able to fly Turkish flag easily to their boats instead of searching for a flag of convenience abroad. I think it's encouraging. In the meantime, our marinas are not adequate, we need to improve them by way of numbers and infrastructure. Thanks to this new law the number of amateur boats will increase but there is not enough infrastructure to accomodate this increased demand. I wish that yachting, sailing, water sports could reach to higher levels in Turkey. I think this law will support it. In addition, another benefit of this law will be that the insurances of most of these yachts will be written locally by Turkish Insurance Companies once they start to fly The Turkish Flag. Foreign flag yachts were being insured abroad by foreign insurance companies so far, based on various reasons. Now, what will happen is that when they begin to return to Turkish flag, most of them will buy their insurances in Turkey. This will be a very good contribution to the Turkish insurance industry, including Turk P & I. We are talking about thousands of yachts. I do not know the exact figure but there should be around 30,000 yachts owned by Turkish Interests and flying foreign flags. In addition to encouraging people to sailing/yachting and marine sports, an additional source of income will be created in terms of insurance premiums to Turkey. Marina sector will expand by way of increased revenues.... I think the benefits are endless...

**"Türk P&I da
zamanla kendini
Uluslararası
Arena'da kabul
ettirecektir bu
konuda gönlümüz
rahat, iddialıyız."**

— ARET TAŞCIYAN



Mr. Aret Taşçıyan and his son Michael at office.

Türk P&I beklediğiniz ilgiyi gördün mü, şu anki durumu nedir? Türk P&I'nın kurulması Türk denizciligine nasıl bir katkı sağlayacak?

Türk P&I'yi benim uzun yıllardır riyalımda canlandırdım, yaşadığım bir olaydı. Sağolsun dönemin Sayın Ulaştırma Bakanı, şimdiki Başbakannızın bizleri cesaretlendirmesi ve Sayın Müsteşarlık Ekibinin gayretleri ile buna gereklilikleridir. Bu bir kere ıluslu bir hareket. Şimdi "dünya kureselleşmeye" gidiyor

siz ulusalEEK'tan bahsediyorsunuz?" diyeceksiniz fakat bir yerde adımı atacağınız ve bu adımı ulusal temellere dayanarak atacağınız ondan sonra kureselleşmeye gitecediksiniz. Ulusalık olmadan kureselleşme olmaz, beceremesin. Biraz önce denizcilikte ne dedik, her seyden önce denizci ülke olmamız gerekiyor ki denizcilikte kureselleşmeye sağlanabilelim. Malumumunuz geçen yıl mesleke 40. Yılumu doldurdum, Allah üzüm ömür versin daha fazla hizmet edebilelim sektörde. 40 yıldır Türk denizciligi, yabancı P&I şirketlerinin iki dutuğunu arasındaki. Hele bu işe başladığım

ilk günlerde, İngilizceye hakim denizi sayısı çok azdı. Şimdiki gibi değil. Şimdi çoğu denizçimiz, armatörlerimiz yüzünden eğitim görüyor, kültür sahibi, sigortaya bizer kadar hakimler, denizcilik bilgisine hakimler. O zaman öyle değildi. P&I'da bir kurallar kitabı vardı o kurallar kitabını hiç biri anlamıyordu, içinde ne yazdığını ne demek istedigini bizer bile zor anlayabilirdi. Bir takım yabancı kulüp yöneticileri geliyordu buradan sigortalarını alıp gidiyorlardı. Ondan sonra içi ucuzlaşmak için bir takım başka ülkeler devreye girdi. Rus,

What do you say regarding the current status of Turk P & I and its perception by the shipping community? How has the establishment of Turk P & I contributed to Turkish maritime life?

Türk P & I was in my dreams during many years as well as it was the dream and ambition of our major shareholders such as Korkut Onay. Thanks to The Minister of Transport of the prevailing time, today's Prime Minister, Mr. Binali Yıldırım, for his encouragement and leadership and to the efforts of the Undersecretariat, we were able to bring it to life. First of all this is a national achievement.

Now you may say that, "the world is going to globalization, you are talking about being localized" but somehow you have to take the first step and carry this step on national level first and then you should take steps forward to globalization. Without a sound national foundation, there would be no globalization. What we just said about shipping is that, first of all, we have to become a maritime country so that we can provide globalization in shipping. I have completed my 40th year in this profession last year, I wish I can serve to this sector during the rest of my life. For 40 years, the fate of Turkish maritime remained between the two lips of foreign P & I Clubs. In the early days when I started to this work, the number of shipowners speaking English language were very few in number. It is not like that now. Now almost all of our shipowners/managers, are educated abroad or have a member of their family who had foreign education. Particularly the younger generation is quite sophisticated and have a maritime and insurance knowledge as much as we do. The situation was different about 30 years ago. There was a P & I Rule Book, nobody could understand the contents of it. The whole coaster fleet was insured by foreign Pandi Clubs. Most of these were British originated Pandi Clubs, thereafter a number of other countries joined in order to create competition but unfortunately by the introduction of certain insurance facilities the quality of Pandi insurance is considerably diminished and in this issue, the shipowners have eventually suffered. The biggest contribution of Turk P & I to the smaller size, cabotage-trading industry, has been the adaptation of P & I rules into the Turkish Commercial Code. Today, when our fishermen want to buy P & I coverage or "pandi" as they call it, they pay a visit to Turk P & I center or give a ring after which a Turk P&I representative goes to their office, and by talking to each other in native language the insurance can be easily arranged. The rules are ready in Turkish and everybody knows which law to apply and what to do in case of a claim. I think this is the biggest service to the Turkish maritime industry. The establishment of Turk P & I also filled this gap. Meeting the compulsory insurance needs of water crafts in the cabotage trade. If you ask me if all these small crafts have now been insured, I can easily say that up to 90% is covered. Now there is a maintenance period. Turk P & I is not in a race, so we do not want to run faster than we need to. We do not need to be aggressive. We will approach to our goal with steady steps. Turk P &

I's future goal should be to expand it's insurance services into the international waters and fly The Turkish Flag as an Insurance Company. If our five span allow us, we will accomplish this if not this is a duty for the next generation to accomplish. We all serve on this objective. We received some reactions right after the establishment of Turk P&I which is quite normal. I also remember the first days of Turk Loydu, leaders said that they were not accepted by the foreign Hull and Machinery underwriters and by Pandi Clubs, even the Turkish owners were refusing to register their ships with the Turk Loydu. But we went to London, New York with our files in our hands, we went to international markets to explain the purpose and the serious knowhow behind Turkish Loyd to the insurers in America and today every insurer accepts the vessels registered by Turkish Loyd. It's still not an IACS member, but it's a different topic, something that goes beyond me. But today there is no Turkish shipowner who is not accepted by foreign insurers due to the classification by Turkish Loyd. Turkish Loyd, Turk P & I will also find acceptance in the International Arena over time, and we are comfortable and ambitious in this regard. At present, all European countries have approved TurkP & I policies and there are our correspondents in 370 ports. We are spreading this around the World.

"I have completed my 40th year in this profession last year. I wish I can serve to this sector for the rest of my life."

- ARET TAŞÇIYAN



Romen, Bulgar, Uzak doğu şirketleri girdi ve bu konuda ufak çapta, zaman zaman büyük capitā aratırın canı yandı. Türk P&I'ın bu küçük çapta, yani kaptajı ticareti yapan sektörde her seyden önce en büyük katkısı, P&I kurallarını Türk Ticaret Kânunu'na uyarlaması ve bunu uyarladığı gibi kuralları da Türkçe yazması oldu. Bugün bir balıkçımız, P&I sigortası ya da kendi tabirleriyle "pandi" sigortası almaya kalktıkları zaman, Türk P&I merkezine gidiyorlar veya telefon ediyorlar Türk P&I yetkilisi gidiyor ayaklarına, karşılıklı konuşarak, Türkçemiz burada, kurallar burada, kanun burada, her şey açık seçik şekilde sigortalarını yaptırabiliyorlar. Bir hasarları olduğu zaman hangi kanun çerçevesinde, nereye başvuracaklarını gayet iyi biliyorlar. Bence Türk denizciliğine en büyük hizmet bu. Türk P&I'nin kuruluş gayesi de bu boşluğu doldurmaktır. Kaptajı ticaretede seyreden suna araçlarının zorunlu sigorta ihtiyaçlarını karşılamak. Bunu doldurdu mu derseniz, %90'a varan bir oranalı bunu doldurdu. Şimdi bunun bir hazırlıtmeye süreci var. Yani İngilizcede "maintain" etme, koruma süreci var. Türk P&I'ı bir yaşa içinde değil, yani bir yere koşturma peşinde değil. Ağır adımlarla bunu hazırlıtmışken sonra Türk P&I'nın gelecek nesillerde gayesi, Türk P&I'ını uluslararası

The Baltic dry index saw the lowest levels in 2016, you know the freight market was significantly dropped. Due to the excessive number of ships the freight earnings have fallen. Well, how was the effect of this on the insurance sector?

The number of ships has increased unreasonably and this has been the main cause of the crisis. Many analysts are trying to explain the maritime crisis with complex graphics, and sometimes they make it more complicated by doing this. But this crisis has a very simple reason, supply and demand. The reason of maritime crisis since 2008 was that, while the increase in world trade volume was around 4% - 4.5%, the merchant fleet increased 14.5% over a couple of years. As a result of this increase in the number of ships, there was a sharp drop in freight rates and consequently drop in ship values. So insurers.. yes, they started to insure more ships, but their revenues dropped by around 20% per year during the recent years. This decline is still going on. There is also an overcapacity problem in the shipbuilding market as well as overcapacity problems in the international insurance markets which fuels the competition. Revenue declines due to lower ship values and revenue declines resulting from competition altogether caused a significant decline in premium incomes. This has served, in fact, to the benefit of the shipowners. In such a devastating period, it helped a little bit. This situation is slowly starting to recover. I think this year, even if we will not see an increase in the premium levels there will be a stagnation period.

In the biography book of yourself, which was edited by Ms. Yeşim Yeliz Egeli, while talking about your memories of military service, you say "If you create opportunities and work hard, then the chance will follow", which means, everyone creates their own luck. I think this is the main motivation behind your success. In this direction, what advice do you have for those who are interested in marine insurance and are interested in this business?

Yeşim has done a great job in that book but She has also exaggerated a bit! The point you made is extremely correct, that you should create your own chances and your own destiny. If you

"Turkish P & I will find acceptance in the international arena over time, and we are comfortable and ambitious in this regard."

—ARET TAŞÇIYAN

sularda ticaret yapan, uluslararası gemilere de sunarak, uluslararası sularda Türk bayrağını sadece gemi bandıralarında değil de sigorta şirketi olarak dalgalandırmak. Bu da ömrümüz müsaade ederse bize, yoksa bizden sonraki nesillere nasip olacak. Tüm gayemiz O. Kuruluşun hemen kabakbine bir takım teknilere karşılık buntar normaldir. Ben Türk Loydu'nun kurulduğu ilk günlerde bilirim bırakın yurtdışı sigortacının kabul etmesini Türk Armatörleri dahil gemilerini Türk Loydu'na kaydetmemiştik. Ama ellerimize dosyalı Londra'yı gittil, uluslararası piyasalarla gittil, Amerika'daki sigortacılarla gittil, Türk Loydu'nun tantık ve bugün her bir sigortacı Türk Loyd'undaki gemileri kaptı kabul ediyor. Hala bir IACS üyesi değil fakat o farklı bir konu, beni de aşan bir konu. Fakat bugün Türk Loydu'na klasik diye yurt dışı sigortacılarından kabul edilmeyecek bir armatörümüz yok. Türk P&I da zamanla kendini Uluslararası Arena'da kabul ettirecektir bu konuda gönülümüze rahat, ıddialıyız. Su an itibarı ile

"Şansları kendiniz yaratmalısınız. Hayatınızı bir şansa bağlı kılsanız, şansa yaşıyorsunuz demektir. Siz yürüyüşünüz devam edin, şans siz takip edecek."

- ARET TAŞCIYAN

tüm Avrupa Ülkeleri Türk P&I polisiçini onaylamış durumda 370 limanda muhabiri mevcut. Gayemiz bunu dünya çapında yapmak.

Baltic dry index 2016
yılında en düşük seviyeyi
gördü, biliyoruzsunuz navlun
piyasası baya düşü. Gemiler
çok arttı dolayısıyla da
armatörün kazançları düştü.
Peki, bu sizin sektörünüzü,
sigortaya nasıl yansırınız?

Gemi sayısı arttı zaten krizin ana nedeni de o. Birçok istatistikçiler karmaşık grafiklerde denizcilikteki krizi anlatmaya çalışıyorlar ve bazen de daha karmaşık hale getiriyorlar. Fakat bu kriz çok basit bir nedeni var, arz ve talep meselesi. Denizcilik krizi 2008'lerden bu yana ana nedeni dünya ticaret hacminin artışı %4-4,5'lardayken, dünya deniz ticaret filosu %14,5'larda artış gösterdi bir kaçıylı tıste. Tabii ki gemi sayısında artı olduğunu fakat kriz nedeniley, navlunların düşmesi nedeniley gemi değerlerinde de aşın düşüller oldu. Dolayısıyla sigortacılar evet, daha fazla gemi sigorta etmeye başladilar ama gelirlerini %20'lere varan oranlarda düşüş gösterdi. Bu düşüş hala devam ediyor. Gemi piyasasında aşın kapasite sorunu olduğunu gibi uluslararası sigorta piyasasında da aşın kapasite sorunu var. Bunun da körtüklediği bir rekabet var. Hem gemi fiyatlarındaki düşüldürden kaynaklanan gelir düşüleri, hem rekabetten kaynaklanan gelir düşüleri, primlerde de ciddi bir düşüş nedeni oldu. Bu da bir yerde armatörlerin yararına oldu aslında. Bu kriz döneminde nehzede de olsa yarar dokundu. Bu durum yavaş yavaş kendini toparlamaya başladı artık. Bu sene bence bu primlerdeki düşüpler bir artış gösteremeye, durağanlaşma sürecine girecektir.

Yeşim Yelit Egeli'nin hazırladığı ve sizin anlatığınız kitapta askerlik anılarınızı paylaşırken bir söz söyleyorsunuz,
"Fırsatlara yaratıp çalışırsan, şans arkandan



Capt. Ahmet Taşçıyan, Mr. Aret Taşciyan and Mrs. Nihan Taşciyan during Turkish Naval Power workshop at Koç Museum.

geliyor" yani aslında bu, herkesin şansını kendisinin yaratlığını dair bir söz. Sanırım sizin başarılarınızın arısında da bu motivasyon yatıyor. Bu doğrultuda, deniz sigortacılığına ilgi duyan, bu işe meraş sarmsız gençlerne gidiş tavrılarda bulunurunuz?

Yeşim Yelit Egeli'nin kitabı askerlik anılarınızı paylaşırken bir söz söyleyorsunuz,

"Fırsatlara yaratıp çalışırsan, şans arkandan

make your life dependent on chance only, you live by chance. The world is moving fast. Life is moving faster than the World is turning. We are physically left behind as long as we remain as a follower. We should always be in leading position and be in front line.

If you take the right steps, do the right things with the right people, and if you are at the right places, you are already creating your own chances. So unless there is a big setback, the chance follows you. Speaking of younger generation who wish to become marine insurers, I would recommend them initially to adopt the maritime culture. They cannot become marine insurers unless they

adapt themselves to this culture. First embrace the maritime culture then complete your education. As I said, experience and chance will follow.

There are over 100 ghost ships in our seas, and this poses a great risk. Can we get your views and suggestions in this regard as Turk P & I?

As far as I know, the vessel M/V Bereket which came to agenda most recently, did not have any hull and P&I insurance since 1984. According to most conservative estimations, there are at least 50 ships which are abandoned to their fate in Turkish Coasts. These

abandoned vessels are either under the foreclosure of their creditors, or their owners went bankrupt, unable to pay their insurance premiums, or lost their seaworthiness. Abandoning a vessel to her fate also means abandoning the environment to it's fate as it poses a danger to the whole area. Especially in Aegean coasts, these ships can well be stranded in touristic beaches and the leakage of fuel from the tanks creates environmental disaster and challenges the tourism as well as natural life.

What can be done?

When an injunction is granted against such a vessel; the relevant court must either allocate a specific place for her or impose its responsibility for the maintenance of that ship to the claiming party. You need to take care of the ship that you have claims for. For example; such a law can be promulgated that the ship for which injunction is being granted should be set on sale and sold within 3 months. So the pollution and the dangerous ghost ships issue will come to an end. There are 160 such wrecks at the coasts of our country. Removing these wrecks does belong to the Government, but it is a costly operation and the Government cannot allocate the necessary funds for this purpose. We prepared a project as Turkish P & I, simply to say that; foreign vessels calling Turkish Ports

"You must create your own chances. If you tie your life to a chance, you are living with luck. You go on your way, luck will follow you."

- ARET TAŞCIYAN

daha fazla ilerliyor. Biz bu hızın arkasında kaldığımız sürece fiziksel olarak geriliyoruz demekti. Doğu adımlar attığınız, doğru insanlarla, doğru işleri yaptığınız, doğru yerlerde bulundugunuz takdirde zaten şansınızı kendiniz yaratıyorsunuz. Yani büyük bir aksilik olmadığı sürece sans arkanızdan gelir, sizi takip eder. Deniz sigortacılığının soyanın gençlere gelince, her seyden önce benin onlara tavrıyem denizci olsunlar. Denizci olmadan deniz sigortacısı olmaz. Denizci olsunlar, deniz kültürünü benimsinler, eğitimlerini sağlam bir şekilde tamamlasınlar. Dediğim gibi şans arkalarından gelir.

Denizlerimizde 100'ün üzerinde sahibi belli olmayıya gemi olduğu belirtiliyor ve bu büyük risk oluşturuyor. Türk P&I olarak bu konudaki görüş ve önerilerinizi alabilir miyiz?

Bildiğim kadaryla, en son gündeme gelen Bereket Gemisini 1984'te bu yana P&I tekne sigortaları yoku. Kaderine terkedilmiş şekilde orada bırakılmış bugünkü sonucu bekliyordu.

"Bütün dünya kendi sularını koruyor, biz neden bu tedbirleri almamalı? Elimizde artık kullanabileceğimiz Türk P&I gibi bir enstrüman da var."

- ARET TAŞCIYAN

Bereket gibi tutucu bir tahminle İstanbul ve Allıağ'a bölgesinde en az 50 tane gemi vardır. Bu gemiler alacaklarının hazzı altında, armatörleri müflis olmuş, sigorta primleri ödenemediği için veryat deniz elverişliliğini kaybetmiş oralarда kaderine terk edilmiş durumdadır. Bir gemiyi kaderine terk etmekle sadecce o geminin kaderiyle oynamıyorsunuz. Bütün çevreye tehlilek yaratıyor ve çevrenin de kaderiyle oynamış oluyorsunuz. Özellikle Ege sahilimizde turistik bölgelerde bu gemilerin karaya oturması, çevre yakıt tanklarından sızmış olması çevre felaketi oluşturmakta turizmi de engellemektedir.

Peki, ne yapılabilir?

Böyle bir gemiye tedbir konduğunda ilgili mahkeme ya bunlara belbir bir yetahsis edecek, ya da tedbir koyan tarafa o geminin bakım sorumluluğunu yükleyecek. Tedbirin koyması o gemiye sahip çıkması lazımdır. Ornejin; öyle bir kanun çıkarılabilir, 3 ay zarfında tedbir konan geminin satışa sunulması gibi kural koymak kurult ve satacaktır. Böylece kirlilikte tehlilek yaratıcı hale gemiler ortadan kalkacaktır. Ülkemiz sahilimizde böyle yarı batık 160 enkaz var. Bu batıkları kaldırırmak devlete düşüyor ancak maliyetli bir iş bu ve devletin de böyle bir ödeneği yok. Biz Türk P&I başta olark bir proje hazırlıkta, başta olarak anlatmak gereklidir ki; geçen yabancı gemilerden diğer ödediği resmi ücretler yanına cüzî bir miktar "Sahilleri Koruma Fonu" adı altında bir ücret alınınsın. Bu Deniz Ticaret Odası tarafından da organize edilebilir, Vapur Acenteleri tarafından da organize edilebilir, Liman Başkonsulularına da organize edilebilir. Bu ücretler Türk P&I'da bir fon olarak kullanılır. Böyle "Bereket Gemisi" gibi bir facia ile karşılaşılınca Türk P&I hemen devreye girer enkaz kaldırılır varsa kirlilik temizlenir. Projenin yapıktı sunduk, olumlu değerlendirileceğini sanıyorum.

Aret Taşçıyan, his father, Antrak Taşçıyan and their motorbike "Victoria", Üsküdar 1963.

Bunun dünya da örnekleri var mı?

Amerika'da COFAR var, bugün COFR (Certificate of Financial Responsibility) sigortası yapmadan Amerika'nın 30 mil yakınına yaklaşamazsınız. COFR, P&I'ın karşıladığı deniz Uzakdoğu limanlarında da buna benzer uygulamalar var. Bütün dünya kendi sularını koruyor, biz neden bu tedbirleri almamalıyım? Elimizde de artuk kullanabileceğimiz Türk P&I gibi bir enstrüman var.

Sn. Taşçıyan; zaman ayrıldığını içen çok teşekkür ederiz. ■



will be charged a small due and the accumulated funds will then be used to remove the wreck and clean the resulting pollution. This can be organized by the Chamber of Shipping or by the Ship Agents Association and implemented by Turk P & I. When such an incident like "M/V Bereket" is encountered with, Turk P & I will immediately respond to remove the wreck to clean the pollution or take precautions thereof. We have prepared and submitted a draft project to the authorities.

Is there any similar examples in the world?

There is COFR Insurance in USA ,

today you can not get closer than 30 miles to USA coasts without a Certificate of Financial Responsibility (COFR) insurance. COFR meets the sea pollution expenses exceeding that P & I Club limits. There are similar applications in the ports of Europe and Far East. The rest of the world is protecting their own coasts, why should we not take similar protections. We have an instrument like Turk P & I which we can use for such purposes.

Thank you so much for sparing your time for us, Mr. Taşçıyan. ■

"The rest of the world is protecting their own coasts, why should we not take similar protections. We have an instrument like Turk P&I which we can use for such purposes."