



TARİHTEN GÜNÜMÜZE DENİZ SİGORTALARI

Denizcilik hayatına giren siz meslektaşlarıma, denizcilik piramitinin önemli öğelerinden birisi olan deniz sigortacılığından bahsetmek istiyorum. Aslında deniz sigortacılığı modern dünya da sigortacılığın başlangıcı ve anasıdır. Şu anda karşımıza çıkan ana sigorta branşları hep deniz sigortacılığından türetilmiştir. Deniz sigortacılığı denildiğinde aklımıza P&I sigortası gelir.

Sizlere P&I Sigortasının tarihçesinden ve Türkiye' de deniz sigortacılığından bahsetmek istiyorum. P&I sigortacılığı denizcilerin sorumluluk sigortalarını kapsayan ve en büyük güvenceleri durumunda olan bir sigorta teminatıdır. Modern sigortacılığın en eski örneklerinden birisidir. Gemi sahipleri ve gemi işletmecileri iştigal konularına ve gemilerinin tiplerine bağlı olarak karşılaştıkları sorumlulukları karşılamak üzere ortak bir sandık kurmak durumunda kalmışlardır. Bu yardımlaşma sandığına P&I Kulüp ismi verilmiştir. Kulüp kar amacı güdülme ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Mutual özellikte olan bu sigortacıların zaman içinde sabit prim esaslı olanları da kurularak piyasa derinliği sağlanmıştır.

Tarihçesine baktığımızda birkaç hadise P&I kulüplerin doğmasında etken olmuştur. İlk P&I sigortacısı 19. Yüzyılın başında ortaya çıkmıştır. 1836 yılında gerçekleşen ve 'De Vaux v Salvador' hadisesi olarak bilinen ve iki geminin çatışması olayında deniz sigorta poliçeleri, armatörü kendi gemisinde oluşan hasarlar için korumuş, fakat diğer gemiye verilen hasarlarda bulunan sorumlulukları kapsamamıştır. Bu hadise neticesinde armatörler, kendilerinin bu risklere karşı da teminat altında olması ihtiyacının farkına varmışlardır. Bu hadiseden sonra tekne sigortacıları ile bir araya gelen armatörler, 3. şahıslara karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak anlaşmış çatışma sorumluluğunun tekne makine sigortacıları ile P&I sigortacıları arasında bölüştürülmesine karar verilmiştir.

Diğer yandan, üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek başka sorumluluklar da armatörlere yüklenmekteydi. mürettebatların başına gelebilecek hasarlar ve ölümle sonuçlanan vakaların akabinde mürettebata bağlı kişiler (eş, ebeveyn ve çocuklar gibi) ile ilgili tazminatlar işverenlere yüklenmekteydi. Bu risklerin artması ile birlikte P&I sigortacıları gemi personel ile ilgili donatan ve işletmecilerin üzerine düşen sorumlulukları da teminat altına almaya başlamışlardır. Bu esnada da ilk P&I sigortacısı olan Shipowners Mutual P&I Club Association 1855 yılında kurulmuştur.

1870 yılında Cape Town' da meydana gelen bir gemi hadisesinde ise gemi ve yükün birlikte batması neticesinde armatörün yüke karşı taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan sorumlulukları gündeme gelmiş ve armatör sorumlu tutulmuştur. Zaman içerisinde yük sahiplerinin taşıyanlardan tazminat beklentilerin artması ve yük tazmin bedellerinin yükselmesi sebebi ile armatörler bir araya gelerek yük tazmin kulübü olarak faaliyet gösteren The Steamship Owners Mutual Indemnity Association kurulmuştur. Daha sonrasında ise ilk koruma ve tazmin kulübü olan The North of England Protection and Indemnity Club kurulmuştur.

Daha sonrasında ise sayıları artan ve 6 şirkete ulaşan P&I Kulüp sigortacıları 1899 yılında bir ortak havuz oluşturup sağladıkları teminatları arttırıp daha sağlıklı bir yapıya kavuşmuşlardır. Hali hazırda bu yapı devam etmekte olup, 13 P&I kulüpten oluşan bir organizasyona havuz kulüpleri adı verilmektedir. Bu kulüp sigortacıları yıllar içerisinde değişkenlik gösteren konservasyon limitleri ile çalışıp aşan kısmın reasüransını birlikte satın almaktadırlar. Kendi konservasyonlarını aşan hasarlarda ise çok sağlıklı bir yapı ile servis vermeye devam etmektedirler.

Mutual bir P&I kulübü, üyeleri adına yönetim kurulu tarafından yürütülen müşterek bir birliktir. Üyeler, gemilerinin tonajları nispetinde hesaplanan olası en düşük prim (Advance Call) karşılığı gemilerini kulüp teminatı altına sokarlar. Kulüp kar amacı güdülme ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Üyeleri, çoğunlukla gemi armatörlerinden oluşan kulüplerde poliçe süresince üyeler tarafından hasarların ve ödemelerin kulübe sunulması gerekmekte ve poliçe vadesi sonunda herhangi bir açık hesabın kalmaması gerekmektedir. Gemilerin kulübe girişinde ilk prim ödemesi yapılmakta olup, kulüpler ilave prim ödenmesi amacıyla poliçe süresince veya daha sonra üyelerini çağırabilmektedirler. Genellikle Uluslararası Grup P&I Kulüpleri (International Group P&I Clubs) uygulamakta olduğu bu durum P&I kulüpleri tarafından 'çağrı'(call) olarak adlandırılmaktadır.

P&I kulüpleri dünya üzerinde bulunan tüm kıyı devletlerindeki belli başlı limanlarda bulunan temsiler zincirine ilave olarak yerel survey şirketleri ve hukuk bürolarından oluşan çok geniş bir ağa sahiptirler.

Bazı IG kulüpleri, sigorta yılı içerisinde gerçekleşen aşkın hasarlar veya bilançolarının ödemeler dengesini karşılamaması durumunda, üyelerinden ek prim talebinde bulunabilir. Bu prim çağrılarına Ek prim (Supplementary Call) denmektedir.

Üyeler bir anlamda P&I sigortacılarına sahip oldukları geminin tonajı nispetinde ortak olduklarını söylersek yanlış ifade etmiş olmayız. P&I kulüpleri mali dönemlerini 3 yıl gecikme ile kapatırlar ve hesapları kapanan dönemler itibarı ile zarar etmeleri durumunda üyelerinden ek prim alma şansına sahiptirler.

Günümüzde deniz taşımacılığı dünya ticareti içerisinde %90 gibi bir oranda pay sahibi olmaktadır. Genel bir deyişle, şayet deniz taşımacılığı olmasaydı dünyanın yarısı açlıktan ölerken diğer yarısı soğuktan donardı. P&I sigortacıları da bu kapsamda deniz taşıyanlarının sorumluluklarını düzenleyen bir organizasyondur. Bugün Dünya Denizcilik Örgütleri tarafından ortaya konulan tüm sorumluluk içeren düzenlemelerde P&I sigortacıları ve onlar tarafından sağlanacak teminatlara atıflar bulunmaktadır. Son yüzyıl içerisinde hem ticari, hem personel hem de çevresel etkileri olabilecek tüm düzenlemelerde P&I sigortacıları tarafından sağlanacak teminatlar belirlenmiş ve armatörler ve gemi işletmecileri tarafından bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir.

P&I kulüpleri dünya üzerinde bulunan tüm kıyı devletlerindeki belli başlı limanlarda bulunan temsiler zincirine ilave olarak yerel survey şirketleri ve hukuk bürolarından oluşan çok geniş bir ağa sahiptirler. Bu çalışma sistemi sayesinde oluşan hasarların yönetilmesi ve etkilerinin azaltılması noktasında derin çalışmalar yapmaktadırlar. Ayrıca tekrar eden hasar tipleri üzerinde yaptıkları analizler ve istatistikler ile birlikte dünya denizcilik örgütlerine data sağlayarak yeni kuralların konulması ve gemilerin standartlarının oluşmasında çok önemli etkileri bulunmaktadır.

Türkiye' de denizcilik son 25 yıl içerisinde hızlı bir ivme ile gelişim göstermiş ve dünya çapında ilk 13 büyük denizcilik filosuna sahip olmak gibi önemli bir ünvana kavuşmuştur. Bu gelişimi göstermesinde en önemli faktörlerden birkaç önemli mihenk taşıyı sıralamak gerekirse; Denizcilik eğitimi sayesinde sahip olunan kalifiye gemi personeli ve gemi inşa mühendislerini, tamir ve yeni inşa konusunda faaliyet gösteren tersanelerimizi, gemilerin belirgin standartlara uygun sertifikalandırılmasını sağlayan klas kuruluşumuzu, denizciliğe sigorta teminatı sağlayan ve kredi imkanı

sunan finans kuruluşlarımızı, ülkemiz kanunlarını dünya denizcilik kuralları ile paralellik arz edecek şekilde düzenleyen idareimizi sayabiliriz. Son dönemde denizci kökenli bürokratlarımızın vizyonları sayesinde ise Türkiye' de bir P&I sigorta şirketi bulunmasının ne kadar önemli olduğu hususu dile getirilmeye başlanması ise nerede ise son 20 yılın başlıca konuları arasında yer almaktaydı. Türk P&I sigortanın doğuşu da tam bu noktada olgunlaşan düşüncelerin dönemin Ulaştırma Bakanı Sn. Binali Yıldırım ve kıymetli ekibi tarafından hayata geçirilmesi girişimleri sağlanmıştır.

Türk P&I Sigorta 2004 yılı başına %50 kamu hissedarı olan Sigorta Şirketleri ve Bankası (Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Bankası) hissedarlığı ve diğer %50 ortaklığı ise Türkiye' de mukim P&I Kulüp temsilcileri (Omur Denizcilik, Metropole Denizcilik ve Vitsan Denizcilik) tarafından kurulmuştur.

Türkiye' de sigortacılık kanununun yabancı P&I sigortacılarına satış ve servis verme konusuna bir istisna sağladığı ortamda doğrudan bir destek almaksızın ilk etapta iç pazardan hisse almak hedefimiz bulunmaktaydı. Bu çalışmaları yaparken sigortalı deniz aracı sayısını arttırmak ve primlerin yurt içerisinde kalmasına gayret ederek ciddi bir Pazar payı oluşturduk. Özellikle gemi tipleri ve faaliyet konularına göre hedef müşteriler oluşturup kendi alanlarımızı tespit ettik. İlk aşamada hedefimiz olan dahili yolcu taşımacılığında %90 üzerinde bir Pazar payı oluşturmayı başardık. Aynı zamanda deniz inşaat araçları, romorkörler ve dahili kabotajda sefer yapan deniz araçlarından oluşan deniz araçlarında ise %70' in üzerinde bir Pazar payına ulaştık. Son 2 yıl içerisinde faal olduğumuz tekne makine sigortası branşında ise Türkiye' de Su Araçları branşında lisans sahibi şirketler arasına en büyük 2. Portföye sahip olmayı başardık.

Denizciliğimiz ve Sigortacılık sektörümüz adına eksik olan bir branşta ve ilave olarak tekne sigortalarında uluslararası alanda faaliyet gösteren bir şirket olma hedefimize ulaşmak ve Türkiye' de kurulu yerli sermayeye sahip bir şirketin denizcilikte evrensel bir marka haline gelmesini sağlamak için yapmamız gerekenleri sırası ile yerine getirmeye çalışıyoruz. Umarım bu hedefimize en kısa zamanda ulaşmayı başarırız.



Ufuk TEKER
TÜRK P&I SİGORTA
Genel Müdürü