

“Yerel olmanın avantajlarını sunuyoruz”



TURKP&I

Türk P&I Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Üyesi Ufuk Teker, Deniz Ticareti Dergisi'ne dört yıl gibi kısa bir sürede denizcilik sigortası konusunda aldıkları mesafeyi anlattı ve yerel olmanın avantajını kullanarak çok yüksek sorumluluk limitleri sunduklarını vurguladı. 2017'de yaşanan felaketler nedeniyle önemli hasarlar ödeyen dünya reasürans piyasasının denizcilik sigortalarına yansımalarından da bahseden Teker, armatörler için öngörülerde bulundu.

UFUK TEKER/Türk P&I Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Üyesi

Deniz sigortacılığı açısından 2017'yi değerlendirebilir misiniz?

Deniz sigortacılığı açısından 2017 hasarların yoğunlaştığı bir yıl olarak kayıtlara geçti. Deniz sigortacılığını dolaylı yoldan etkilese de dünya reasürans pazarını direkt etkileyen çok

önemli iki hadise meydana geldi. Bunlar Amerika kıtasını etkileyen iki büyük kasırgaydı. Dünya reasürans pazarı çok ciddi hasarlar ödedi ve bu miktarın sadece Lloyd'a düşen kısmı 98,5 milyar dolardı. Dolayısıyla bu, daha önce çok büyük kapasiteler kullanan denizcilik piyasasının kapasite daralmasıyla karşı

karşıya kalacağı anlamına geliyor. Henüz etkilerini tam olarak yaşamasak da geçtiğimiz günlerde Londra'da yaptığım görüşmelerde piyasaların sertleşeceği izlenimini edindim. Reasürans pazarında sigorta primleri maliyet olarak artacak. İlk etapta çok yüksek maliyetler olmasa da katman katman giderek

artışının gündeme geleceği günlere doğru gideceğimizi ve yumuşak piyasa şartlarının hafif hafif geride kalacağını söyleyebilirim.

Tekne makine sigortacılığı alanında neler öngörüyorsunuz?

Armatörlerimizin gemilerini teminat altına alan tekne ve makine sigortası alanında ciddi bir kapasite daralması var. Örneğin İtalyan piyasasının çok önemli oyuncularından biri uluslararası iş yazmaktan vazgeçti ve grup kulüplerinin sendikalarından biri mevcut işlerinin yarısını yenilemeyeceğini açıkladı. Sonuçların kötülüğü sebebiyle Lloyds'da underwriter'lar hızlı bir şekilde görevden alınıp yerlerine daha tutucu underwriter'lar görevlendiriliyor. Bunlar tekne makine piyasası açısından armatörlerin lehine haberler değil. Şu an Lloyds ve İngiltere piyasasında bunlar yaşanıyor ancak Türkiye gibi yerel pazarlar bu durumdan bilahare etkilenecektir.

Bu süreçte Türk P&I'ı ne durumda?

Türk P&I'ı 2014'te kuruldu. O tarihten günümüze dört yıllık süreci tamamladık.

Kuruluşumuzla birlikte iki yıllık bir zarar süreci öngörmüştük. Şirketi son

iki yıldır ise karlı kapattık. Tamamıyla fizibilitemize uygun gidiyoruz. Ardışık yıllarda kar etmek bizim için çok önemli. Bunu sağlamış durumdayız. 2018 yılının sonunda da bir kar bütçeledik. Şirketimiz P&I konusunda hem bilgi birikimi açısından hem de pazar oluşturmak adına yeni görev ve sorumluklar üstleniyor. Belli gemi tiplerinde yerel tonajın yüzde 90'ı üzerinde bir pazar payına ulaşmış durumdayız. Yolcu taşımacılığında, römorkörde, barch ve yüzer kreynler gibi ünitelerde, deniz inşaat araçlarında ve çeki sigortalarında pazar payımız yaklaşık yüzde 50'nin üzerinde. Bazı gemi tiplerinde ise yüzde 100'e varan pazar paylarına erişmiş durumdayız.

Bu bizim hedeflemiş olsak da ulaşmayı çok ummadığımız bir durumdu. Ama sektörün açık desteği ve rekabetçi şartlar oluşturma konusundaki hareketliliğimiz ile başardık. Son 1,5 yıldır tekne makine sigortası da yapmaya başladık. Bu branşta da Türkiye'de ilk beş şirket arasında yerimizi aldık.

Deniz sigortacılığı konusunda lider olmak tek hedefimiz. Zaten P&I'da tekiz. Yabancı şirketlerle herhangi



bir ekstra avantajımız olmadan açık rekabet yapıyoruz. Hatta yerel olmanın dezavantajlarını yaşıyoruz. Eşit şartlarda dahi biz yüzde 5 banka sigorta muamele vergisine tabiyiz. Dolayısıyla rekabete yüzde 5 eksi ile başlıyoruz. Açıkçası haksız bir durum mevzu bahis ama bu durumu bertaraf etmeye çalışıyor ve açık rekabetle kendimize bir pozisyon açıyoruz.

Yeni dönemde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, doktor Ahmet Bey ve mühendis Mehmet Bey'in tekneleri gibi özel amaçlı küçük teknelerde Türk bayrağına geçişi özendiren çok önemli bir atak yaptı. Bu sayede ciddi miktarda deniz aracının Türk bayrağına geçtiğini gözlemledik. Türk bayrağına geçen deniz araçları yerli sigorta şirketlerini tercih ediyorlar. Daha öncesinde değişik bayraklar dalgalandırıp deniz araçlarını yabancı şirketlere sigortalatsalar da Türk pazarına dönmeye başladılar. Bunun etkisini de yaşıyoruz.

Türk P&I'nın onlar için avantajları nelerdir?

Birçok avantajı var. Örneğin deniz aracınız Türkiye'de ama sigorta şirketiniz Fransız, dalgalandırdığınız bayrak ise Amerikan bayrağı. Deniz aracı üçüncü şahıslara karşı sorumluluk doğuran bir sorun yaşadığınızda, yetkili hukuk sistemine bakan mağdur size hem Türkiye'de hem Fransa'da, hem de ABD'de dava açma hakkına sahip. Tamamen birbirinden farklı hukuk rejimlerinden bahsediyoruz. Doktor Ahmet Bey'in bunu bilinçli olarak yaptığını düşünüyorum.

Bir tarihte bir yatta yaşanan ölümlü bir hadisede, yabancı mağdur, bayrağın ABD bayrağı olduğunu görünce davayı ABD'de açtı. Türkiye'de tabi olunacak sorumluluk miktarı 10 TL ise, ABD'de 1000 TL olarak tekne sahibin karşısına çıktı.

Biz Türk P&I olarak çeşitli farklılıklar ortaya koyuyoruz. Sorumluluk sigortası alanında yüksek bir bilgi birikimine sahip denizci bir sigorta şirketi olduğumuz için üçüncü şahıslara karşı çok yüksek sorumluluk limitleri sağlayabiliyoruz. Yatın kendisine,



mürettebatına sağladığımız sigortanın yanı sıra turizm alanında tekne kiralayan turizm acentelerinin kontratsal sorumluluklarını alıp turistleri daha deniz aracına binmeden, bilet kesildiği andan itibaren gezinti için teknedan çıktıkları veya denize daldıkları süre de dahil olmak üzere rizikolara karşı çok geniş bir teminat zinciri ile koruyoruz.

DTO Meclis toplantısında Mavi Marmara Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sina Şen, yaşadıkları bir vakayı anlatırken Türk P&I'dan övgüyle bahsetti. Bu konuda ne söyleyeceksiniz?

Elbette gurur duyuyoruz. Kendilerine yerel olmanın verdiği avantajı sunduk. Gereğesi şuydu aslında; gece intihar eden bir yolcu olmuştu ve şirket doğrudan bana ulaşabildi, 10 dakika içinde Mavi Marmara'ya bir hukuk firması atadık. Biz hasarlarda çok proaktif davranıyoruz.

Gece intihar eden Mavi Marmara'daki yolcunun ve armatörün bize ihtiyacı vardı ve biz de oradaydık. Tekne sahile

vardığında kendilerini karşıladık. Gemi kaptanının ifadesinin alınması, olayın kontrolden çıkmadan takip edilerek adli makamlara iletilmesi gibi aşamalarda konuyu bilen hukukçumuzla birlikte Mavi Marmara'nın yanındaydık. Tüm bunları yerel olmadan sağlayabilmenin ihtimali yok. İngiliz bir sigorta şirketiyle bunların sağlanması pek mümkün değil.

Çevre konusunda da oldukça duyarlı olduğunuzu biliyoruz...

Çevre konusunda da çok aktifiz. Örneğin Bandırma Limanı'nda P&I sigortacısı olduğumuz Aliağa isimli gemi yükleme esnasında battı. Çevreye yayılan yağ ve yakıtı bir gecede temizledik, espirili tabir ile ifade etmek gerekirse liman başkanı bile sabah gözlerine inanamadı.

Yaklaşık 40 gün gibi bir sürede bütün yükü tahliye edip gemiyi yüzdürdük ve limanı boşalttık. Başka bir sigortacının gemisi dokuz yıldır yeni bir heykel olarak orada içindeki bozulmuş yükleriyle duruyor. Çevre tehlikesi had safhada. Biz Türk P&I olarak çevre konusundaki duyarlılığımızı üst seviyede tutuyoruz.

İzmit'te geçen yıl yaşanan çevre felaketi hakkında ne düşünüyorsunuz?

Güzel bir noktaya değindiniz. Belirli konularda Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafında tesis edilmiş Kıyı Tesisleri Zorunlu Sorumluluk Sigortası var. Liman, marina, boru hattı, rafineri, tersane gibi rıhtım düzeneğine sahip olan bütün kıyı tesislerinin sahip olması gereken bir sigorta bu. Fakat teminat limitleri çok düşük, gerçekçilikten uzak ve deniz kirliliğinde oluşacak zararları tazmin edecek boyutlarda değil.

Bu limitlerin yükseltilmesi gerektiğini biz daha önce de seslendiriyorduk. Hatta bu konuda hem Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı hem de Hazine'yi ikaz ettik. Mevcut limitlerin yanına minimum bir "0" daha konarak 1 milyon doların 10 milyon dolar olmasının, limitlerin acilen çıkartılmasının ülke menfaatine olacağını söyledik. İnanılmaz bir kirlilik yaşandı İzmit'te ve ne düzeyde temizlendiği belli değil.