

Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker: “Yerli sigortacılığın rekabet zenginliğini ve gücünü arttırıyoruz”

Geçen yıl Şubat ayında etkinliğe başlayan Türk P&I Sigorta, sigortacılık literatüründe “P&I” (protection and indemnity - koruma ve tazmin) olarak bilinen gemi sorumluluk sigortası dalında çalışan ilk yerli sigorta şirketi. Şirket, daha önce Türkiye’de yerli sigortacılar tarafından verilemeyen bir teminatı sağlayarak hem bu alanda Türk sigorta sektörünün deneyim alanını genişletmeyi hem de yurtdışına giden primin en azından bir bölümünü ülkeye geri kazandırmayı hedefliyor. Türk P&I Sigorta’nın kurucu genel müdürü, İTÜ Denizcilik Fakültesi mezunu Ufuk Teker hem denizcilik hem de sigortacılık deneyimi olan bir yönetici olarak görevi için adeta biçilmiş kaftan. Teker, altı yıl uzun yol kaptanlığı yaptıktan sonra iş değiştirip sigortacı olmuş, Oyak Sigorta ve Işık Sigorta’da çalışmış, oradan denizcilik sigortaları dalında etkinlik yürüten bir brokerlik şirketine geçip uzun yıllar görev yapmış.

Türkiye’nin ilk yerli P&I sigortacısı

Türk P&I Sigorta’nın kuruluş öyküsü ve P&I sigortacılığını konuştuğumuz Genel Müdür Ufuk Teker, şunları aktardı: “Uluslararası dilde ‘P and I’ denen gemi sorumluluk sigortası Türkiye’de yerli sigortacılar tarafından satılmayan bir üründü. Şirketimizin kuruluş amacı da Türk denizcilik sektörüne bu teminatı sağlamaktır. Piyasada, özellikle de denizcilik camiasında böyle bir şirkete ihtiyaç olduğu 10-15 yıldır konuşuluyordu. Ama gerek denizcilik filusunun yeterli büyüklükte olmaması, gerekse de yeterli sermaye oluşturulamaması nedeniyle fikir bir türlü hayata geçememişti. Yeni Türk Ticaret Kanunu’yla deniz taşımacılığına zorunlu sigorta getirildiğinde Ulaştırma Bakanlığı Türkiye’de bunu sağlayacak sigorta şirketinin olmadığını fark etti. Zaten ondan sonra böyle bir şirket kurulması fikri üzerinde yoğunlaşıldı. 2013

“Gemi işletmecilerinin üçüncü şahıslara, kendi gemisindeki personele, çevreye, ve taşıdığı yüke/yolculara karşı olan sorumluluklarını karşılıyoruz.”



yılıın Ağustos-Eylül aylarında dönemin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım’ın talebiyle Türkiye’nin 2023 hedefleri arasında bir P&I sigortacısı olması fikri ortaya çıktı. Akabinde çalışmalar başladı, sektörde bu konuda uzman olan şirketlerle ve Deniz Ticaret Odası’yla bir dizi görüşme yapıldı. Türkiye’de P&I kulüp temsilcisi yetkilileriyle yapılan uzun müzakereler sonunda şirkete bu P&I kulüp temsilcilerinin de yüzde 50 oranında ortak olması sağlandı. Ortaklığın diğer yarısını da Ziraat Sigorta, Halk Sigorta ve Güneş Sigorta oluşturdu. Kamu ortaklığındaki üç sigorta şirketi ve P&I kulüp temsilcisi üç firmanın bir araya gelmesiyle Türk P&I Sigorta kuruldu. Halk Sigorta’nın daha sonra özelleştirme sürecine girilmesiyle onun paylarını Halk Bankası devraldı. Ortaklıkta yer alan kuruluşlar sıklet olarak birbirinden çok farklı olmasına rağmen uyum içinde çalıştılar. Şirketimiz bu şekilde 2013 yılının sonunda kuruldu, 2014’ün Şubat ayında da ilk poliçemizi düzenledik.”

Türk P&I adının isim babasının eski Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım olduğunu söyleyen Ufuk Teker, bu dalda çalışan yabancı şirketlerin de genelde buna benzer isimler aldığını, yarısı Türkçe yarısı İngilizce bir isim almalarının bir nedeninin de uzun vadede uluslararası bir şirkete dönüşme hedefi olduğunu belirtiyor.

Kendi pazarını oluşturan bir sigorta şirketi

Temel etkinlik alanlarının gemilerin sorumluluk sigortaları olduğunu söyleyen Teker sözlerini şöyle sürdürdü: “Gemi işletmecilerinin üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunu, kendi gemisindeki personele karşı sorumluluğunu, çevreye karşı sorumluluğunu ve taşıdığı yüke veya yolculara karşı olan sorumluluklarını karşılıyoruz. Dünyada hiçbir gemi P&I sigortası yaptırmadan sefere çıkmayı tercih etmez, çünkü çok ağır sorumlulukları vardır. Türkiye’de bu sigorta Türk P&I kurulana kadar yurtdışında yaptırılabilir sigortalar kapsamındaydı. Türk P&I Sigorta, bu kapsamda Türk sigorta paza-

rından bir dilim bölmek gibi bir hareket yerine kendi dilimini oluşturan bir sigorta şirketi oldu, ki şu an biz gerçek piyasasına da henüz ulaşmadık. Ulaştığımız zaman Türkiye sigorta pazarına yeni bir ürün tanıtmış olacağız. Yerel çözümlerle sigortalama oranlarını arttırmaya çalışıyoruz. Bu da deniz kazası kaynaklı mağduriyetleri azaltacak bir şeydir. Türkiye’de Türk kanunlarına göre dizayn edilmiş bir ürün satıyoruz. Diğer sigortacıların sattığı ürünlerse genellikle İngiliz kanun hükümlerine göre geçerli olan ve bireylerin hakkını araması pek kolay olmayan poliçelerdi. Bizim sayemizde bu tarz zorluklar kademe kademe ortadan kalkacak.”

Hedef, uluslararası alanda iş yapan bir P&I şirketi olmak

Türk P&I Sigorta uzun vadede uluslararası alanda iş yapan tanınmış bir P&I sigortacısı olmayı hedefliyor. Ancak öncelikli hedefi Türk karasularında sefer yapan Türk sahipli Türk bayraklı deniz araçlarını sigortalamak; şirket bu alanda şimdiden yüzde 90’lık pazar payına ulaşmış durumda. Yolcu taşımacılığı dışındaki küçük deniz araçları olarak tanımlanan römorkörler, deniz inşaatlarında kullanılan yüzer vinçler, dubalar gibi araçların segmentinde de yüzde 50’nin üzerinde paya sahip. Genel olarak birinci aşama hedeflerinin önünde olduklarını açıklayan Ufuk Teker, Güney Ege’de deniz turizminde kullanılan gezi teknesi, gulet gibi deniz araçlarının sigortalanmasında ise henüz istedikleri başarıya ulaşamadıklarını söylüyor.

Türk P&I Sigorta’nın ikinci aşamadaki hedefi, uluslararası sefer yapan, Türk bayrağı taşımayan ama Türk sahipli gemileri sigorta kapsamına almak. Son aşamada ise uluslararası düzeyde iş yapan bir şirket olmayı hedefleyen şirket, bunun altyapısını oluşturma çalışmalarına şimdiden başlamış. P&I sigortacılığında çalışan bir şirketin uluslararası düzeyde tanınırlığının çok önemli olduğunu söyleyen Teker, komşu ülkelerden başlamak üzere şirketin tanıtımını yaptıklarını, bu kapsamda Yunanistan, Karadeniz ülkeleri ve Akdeniz’e kıyısı olan Avrupa Birliği ülkelerinin ilgili otoriteleriyle

onay için görüşmelerini açıkladı.

Milyar dolarlık teminatlar

Deniz sorumluluk sigortalarında teminat limitlerinin çok yüksek olduğu, özellikle tanker gibi riskli ve ağır tonajlı gemilerde teminat miktarının milyar dolarlar düzeyine çıkabildiği için Türk sigorta piyasasında bu teminatın verilemediğini ifade eden Teker, “Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası antlaşmalar Türk Ticaret Kanunu’na olduğu gibi adapte edilmiştir, mesela Türkiye’deki bir yolcunun sorumluluk limiti yaklaşık 400 bin Amerikan dolarıdır. 2 bin yolcu taşıyan bir geminin yaklaşık 800 milyon dolarlık bir teminat limitine ihtiyacı var. Dolayısıyla yerli sigortacıların gemi başına, olay başına böyle yüksek limitleri kendi mevcut treteleri kapsamında karşılamaları mümkün değil, bunun için ayrı birtakım reasürans korumaları satın almaları lazım. Dolayısıyla bu üründe Türkiye yabancı sigortacılar için açık pazar durumundaydı. Biz şu anda dünyadaki P&I sigortacılarıyla bire bir rekabet halindeyiz. Tekel değiliz ama Türkiye’de tekiz. Bu pazara Türk P&I Sigorta’nın katılmasının yerli sigortacılığın rekabet gücünü rekabet zenginliğini arttırdığını söyleyebiliriz” diyor.

Boğaz’ın simgelerinin sigortacısı

İstanbulular olarak her gün binip Boğaz’ın bir yakasından diğerine geçtiğimiz Şehir Hatları vapurları, Dentur, Tur-Yol gibi işletmelere ait özel tekneler Türk P&I Sigorta’nın müşterisi. Düzenli yolcu taşımacılığı seferi yapan, 12 ve üstünde yolcu kapasitesi olan her deniz aracının sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu var. 300 grostonu aşan yük gemileri de Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar gereği P&I sigortası yaptırmak zorunda.

Deniz taşımacılığının çok sayıda ve ciddi riskler içeren bir sektör olduğuna dikkat çeken Ufuk Teker, bu nedenle denizcilik işletmelerinin sorumluluk sigortalarını yaptırmalarının büyük önem taşıdığını hatırlattı. Teker şunları söyledi: “Bir deniz aracı kaza yaptığında yolculara zarar verebilir, çevreye zarar verebilir, sonrasında bu zararların tazmini için çok



“İkibin yolcu taşıyan bir geminin yaklaşık 800 milyon dolarlık bir teminat limitine ihtiyacı var.”

büyük zorlukları ortaya çıkıyor. Bir çevre kirliliği yarattığını düşünün, bir P&I sigortacısının arkasında bulunmadığını düşünün. Kıyı devleti burada çok ciddi zorluklarla karşı karşıya kalabilir, o yüzden her devlet karasularına giren her deniz aracının güvenilir bir P&I sigortacısından poliçesi olduğuna emin olmak ister. Dolayısıyla 300 grostonun üzerinde, 12 ve üzerinde yolcu taşıyan bütün deniz araçlarının sorumluluk sigortası yaptırması zorunludur. Deniz otobüsleri, şehir hatları vapurları, iki yaka arasında yolcu taşıyan Dentur, Avrasya, Tur-Yol gibi şirketlerin yolcu teknelerinin hepsi bizim müşterimizdir. Şu anda, bunların sorumluluk sigortalarını biz sağlıyoruz. Daha önce çoğu İngiliz kökenli birtakım P&I sigortacılarından hizmet alıyorlardı.”

80-90 milyon dolarlık bir pazar

Türkiye’de tahminen 80-90 milyon dolarlık bir P&I pazarı bulunduğunu belirten Teker, Türk P&I Sigorta’nın kısa vadede bu pazarın tümüne ulaşma olanağının bulunmadığını, çok büyük tonajlı gemileri hedeflemediklerini, orta tonaj diye tanımlanan 10 bin grostona kadar tüm gemilerin sigortacısı olmayı hedeflediklerini açıkladı.

Dünyada P&I sigortacılığı

Dünyadaki P&I sigortacılığı konusunda da bilgisine başvurduğumuz Ufuk Teker şu bilgileri verdi: “Tonaj anlamında

dünyadaki gemilerin yüzde 90'ının P&I sigortasını International P&I Club denen bir grup yapar. Bunlara sigortacı değil 'kulüp' denir, çünkü aslında bir armatörler birliğidir. Bunlar kâr amacı gütmeyen işletme giderlerini primlerden keser, kalan kısmıyla da armatörlerin sorumluluklarını yerine getirir, tazminatları öder. Bu 13 kulüp bir reasürans havuzundan beslenir. Dünyada ayakta kalabilmiş çok az sayıdaki kartel yapılarından biridir. Genelde ülke isimleri taşır, UK P&I Club, The Swedish Club, North of England, West of England gibi kulüplerdir bunlar. Türkiye'deki gemi sahiplerine de bunlar servis verir. Bunlar birinci kategori kulüplerdir, en saygın olanlarıdır. Bizim bildiğimiz anlamda mütüel sigortacılar; bir kooperatif mantığıyla çalışırlar, kâr elde ederlerse yedek akçe olarak ayırırlar ya da üyelerine dağıtırlar, zarar ederlerse de üyelerinden ek prim isteyebilirler. Oldukça katı kuralları vardır. Bizim reasürörlerimizden biri de bu 13 kulüpten biridir. İkinci gruptaki sigortacılar genelde 'managing agency' diye tanımlanır, bunlar 'underwriting' yetkisine sahip, arkasında bir kapital tarafından desteklenen, ilk gruba göre daha zayıf güvenceye sahip şirketlerdir. Bunlara sabit primli sigorta şirketleri deniyor. Bu grupta da 6-7 tane P&I sigortacısı bulunmakta. Üçüncü grupta ise Rusya, Romanya gibi ülkelerde kurulu, finansal belirliliği nispeten daha az olan sigorta şirketleri var. Bu üç kategorinin primleri de farklıdır."

En büyük risklerden biri petrol kaynaklı çevre kirliliği

Ufuk Teker, P&I sigortacılığında hasar yönetimi ve Türk P&I Sigorta'nın hasar rasyoları konusunda ise şunları aktardı: "Şu anda bizim rasyolarımız oldukça ümit verici, yüzde 25 civarında bir hasar/prim oranımız var; ama sorumluluk sigortalarında gerçek hasar/prim oranı beş yıllık bir periyotta belli olur. Bu branşta hasar frekansı düşüktür ama hasarın miktarı büyüktür, o yüzden reasürans korumaları çok önemli. Petrol kaynaklı çevre kirliliği bizim en büyük risklerimizden biri, çok maliyetli bir risk. Bu riskin yönetilmesinde uluslararası bir fir-

madan danışmanlık alıyoruz. Türkiye'deki bütün çevre temizliği şirketleriyle de işbirliği halindeyiz, acil müdahale planlarını baştan yapıyoruz ki petrol kaynaklı bir deniz kirliliği meydana geldiğinde buna doğru bir şekilde müdahale edebilelim. İkinci büyük riskimiz ise dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip yerlerden biri olan Boğaz hattında karşıdan karşıya yolcu taşımacılığı. Bir yolcu gemisinin bir tankerle çarpışması gibi en kötü senaryolarda çoklu ölüm meydana gelebilir. Şirketin kuruluşunu takip eden günlerde yaşadığımız bir olay vardı, İstanbul Deniz Otobüsleri'ne ait bir feribottan denize düşen küçük bir kardeşimiz ve anneanesi vefat etmişti, o hadisenin de sigortacısı bizdik. Çok kısa bir sürede tazminatlarını ödedik."

Türkiye karasuları içinde sigortası olmadığı için çıkarılmayan 160 gemi enkazı var

Zorunlu sigortalarda sigortalılık oranının genelde düşük, denetimin de yetersiz olduğu bir gerçek. Deniz sorumluluk sigortalarında da aynı sorun gözlemleniyor. Bu konuda bir örneği anımsatan Genel Müdür Teker, Türk karasuları içinde halen batmış ve sigortası olmadığı için enkazı kaldırılamamış, çevreye zarar vermekte olan yaklaşık 160 tane gemi enkazı olduğunu, eğer bunların P&I sigortası olsaydı şimdiye dek temizlenmiş olacağını söyledi. Teker, P&I sigortasında denetim kurallarını şöyle özetledi:

"Türkiye'de bu konuları düzenleyen denizcilik organizasyonları var, Türkiye'nin de taraf olduğu anlaşmalar, konvansiyonlar var. Bunlardan biri limitasyon konvansiyonudur, bu 300 grostonun üzerindeki bütün gemilerin P&I teminatını ve hangi limitlerle olacağını tanımlayan bir konvansiyondur. Türkiye de buna taraf durumunda. Dolayısıyla Türk limanlarına gelen her geminin P&I teminatı bulundurma zorunluluğu var, bunların belli bir düzeyde teminat alma zorunluluğu da var. Bunun denetimini, takibini yapmak liman otoritesinin görevi olmakla birlikte tam anlamıyla yapıldığı söylenemez. Bir de bu sigortada hasar oluştuğundan sonra çeşitli sebeplerle sigortacı hasar ödemekten kaçınabilir. Gemi uygun personelle donatılmamış olabilir, primini ödememiş olabilir. Sörvey zorunluluğu vardır, o yerine getirilmemiş olabilir. Biz bütün bu sorunları bir paket haline getirip çözüm üretmeye gayret ediyoruz. Bu konuda ulaştırma ve sigortacılık otoritesiyle birlikte ürün dizayn etmeye çalışıyoruz."

CELAL ÇELİK
celal@sigortadunyasi.com.tr

"Petrol kaynaklı çevre kirliliği bizim en büyük risklerimizden biri, çok maliyetli bir risk. Bu riskin yönetilmesinde uluslararası bir firmadan danışmanlık alıyoruz."

