

Deniz Sigortacılığının Dünü ve Bugünü

içerisinde bulunduğumuz Covid-19 sürecinde hepimiz olabildiğince evlerimizde kaldık ve işlerimizi mümkün olan en üst düzeyde ofise gitmeden devam ettirdik. Bu anlamda sigortacılık sektörünün oldukça hızlı adapte olduğunu söyleyebiliriz. Karşıdan esen bu sert rüzgârlı günlerde birçok işletme ciddi zorluklara göğüs germek zorunda kaldı. Bu kriz diğer krizlere pek benzemiyor. Tüm dünya aynı gemide olduğu için geminin içerisinde aksi istikamete koşsanız da sonucun pek değişmeyeceği hakikati ile maalesef yüzleşilmesi gerekecektir. Tek tek şirketler bu kriz durumundan sert bir şekilde etkilenmese bile piyasadaki inanılmaz talep daralması her şirketi bir ölçüde etkileyecek gibidir.

Bu dönemde denizcilik nasılgünler geçirdi? Denizciler sanayi tarafındaki talep daralması, bireysel tarafta hayatın durma noktasına gelmesi sonucu ortaya çıkan tüketim azalması ve hizmet sektörünün kapanması sebebiyle taşımacılığın olumsuz etkilenmesi du-

rumları ile karşı karşıya kalmıştır. Yolcu gemileri salgından ilk etkilenen gemiler olmuştur. Şu sıralar tüm yolcu gemileri faaliyetlerini askıya almış durumda, gelecekte yapmaları gereken tamir ve bakımları yaparak zaman kazanmaya çalışmaktadırlar. Konteyner taşımacılığı yine krizden en sert şekilde etkilenen sektörlerden biridir. Sektör, hem talep azalması hem de konteyner döngüsündeki yavaşlama sebebiyle konteyner gemilerinde çok ciddi miktarda bir tonaj seferlerine ara vermeyi daha avantajlı görmüş ve faaliyetlerini durdurmuştur. Şu içerisinde bulunduğumuz günlerde ise denizcilik sektörünün olumsuz etkilenmeyen tarafı maalesef kalmamıştır. Fakat yine de hepimizin evlerimize kapandığımız dönemde şayet evimize yiyecek, aracı-mıza yakıt geldi ise bunu taşımacılığı durdurmadan devam eden denizcilere borçlu olduğumuzu unutmamamız gerekmektedir.

Denizcilikten bahsederken yine bir Temmuz ayında yürürlüğe girmiş olan Kabotaj

Kanunu'ndan bahsetmeden geçmek olmayacaktır. Kabotaj Kanunu'nun ne kadar önemli olduğunu birçok yurttaşımız maalesef bilmemektedir. Kabotaj, yüzyıllardır Osmanlı'yı sömüren kapitülasyonlar kapsamında yabancılara Türk limanları arasında deniz taşımacılığı yapmasına izin verilmesi anlamına gelen bir hakkın adıdır. Verilen bu imtiyaz ile sadece yabancılar Osmanlı limanları arasında deniz taşımacılığı yapabiliyorlardı. Ulu Önder Atatürk'ün sayesinde 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile yabancılardan elinde bulunan Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı, deniz inşaatı, su altı çalışma, kılavuz kaptanlık ve diğer tüm denizcilik aktivitelerini yapma hakkı Türk vatandaşlarına hediye edilmiştir. Bu kanunun sadece denizcileri değil tüm ticari hayatı derinden etkileyen bir kanun olduğunu belirtmek gerekir.

Birçok sigortacılık branşının çıkış noktası olan Deniz Sigortacılığının çok eski dönemlerde Babillilere kadar uzanan bir tarihçesi bulunmaktadır. Bu

makalede nispeten yakın dönemden bahsederek günümüz Deniz Sigortacılığının gelişimini anlatmaya gayret edilecektir.

P&I Sigortasının Tarihçesi

P&I sigortacılığı denizcilerin sorumluluk sigortalarını kapsayan ve en büyük güvençeleri durumunda olan bir sigorta teminatıdır. Modern sigortacılığın en eski branşlarından birisidir. Sorumluluk rejimleri oluşmaya başladıkça, gemi sahipleri ve gemi işletmecileri işteğal konularına ve gemilerinin tiplerine bağılı olarak karşılaştıkları sorumlulukları karşılamak üzere ortak bir sandık kurmak durumunda kalmışlardır. Bu yardımlaşma sandığına P&I Kulübü ismi verilmiştir. P&I Kulübü kâr amacı gütmeyen ve gemilerin tazminat sorumluluklarını yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Mütüel özelliğe olan bu kuruluşların zaman içerisinde sabit prim esaslı olanları da kurularak piyasa derinliği sağlanmıştıır.

Tarihçesine baktığımızda P&I kulüplerinin doğmasında etken olan birkaç önemli hadiseyi saymak mümkündür. İlk P&I sigorta kulübü 19. yüzyılın başında ortaya çıkmıştır. 1836 yılında gerçekleşen ve "De Vaux v Salvador" hadisesi olarak bilinen iki geminin çatışması olayında deniz sigorta poliçeleri, armatörü kendi gemisinde oluşan hasarlar için

korumuş, fakat diğer gemiye verilen hasarlarda bulunan sorumlulukları teminat harici tutarak ödeme yapmamıştır. Bu hadise neticesinde armatörler, kendilerinin sorumluluk risklerine karşı da teminat altında olması ihtiyacının farkına varmışlardır. Bu hadiseden sonra gövde sigortacıları ile bir araya gelen armatörler, 3'ncü şahıslara karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak çatışmadan kaynaklanan sorumlulukların gövde ve makine sigortacıları ile P&I sigortacıları arasında bölüştürülmesine karar vermiştir.

Diğer yandan, geçmişte üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek başka sorumluluklar da armatörlere yüklenmekte olup, mürettebatın başına gelebilecek kazalar ve ölümle sonuçlanan kazaların akabinde eş, ebeveyn ve çocuklar gibi mürettebata bağımlı kişilerden kaynaklanan tazminat yükümlülükleri işverenlere yüklenmekteydi. Bu risklerin artması ile birlikte P&I sigortacıları gemi personeli 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 kazasında 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 beklentilerinin artması ve yük tazmin bedellerinin yükselmesi sebebi ile armatörler bir araya gelerek yük tazmin kulübü olarak faaliyet gösteren The Steamship Owners Mutual Indemnity Association'ı kurmuşlar, 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 oluşturarak sağladıkları teminatları arttırıp daha sağlıklı bir yapıya kavuşmuşlardır. Hali hazırda bu yapı devam etmekte olup, 13 P&I kulübünden oluşan bu 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.

Mütüel bir P&I kulübü, üyeleri adına yönetim kurulu tarafından idare edilen müşterek bir birliktir. Üyeler, gemilerinin tonajları nispetinde hesaplanan olası en düşük prim (Advance Call) karşılığı gemilerini kulüp teminatı altına sokarlar. Kulüp kâr amacı güdülmeyen ve sorumlulukları

yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Üyeleri, çoğunlukla gemi armatörlerinden oluşan kulüplerde poliçe süresince gerçekleşen hasarlar ve ödemelerin üyeler tarafından 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 Kulüplerinin (International Group P&I Clubs) uygulamakta olduğu bu durum P&I kulüpleri tarafından “çağrı”(call) olarak adlandırılmaktadır.

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

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

Günümüzde deniz taşımacılığı dünya ticari taşımaları içerisinde %90 gibi bir oranda pay sahibidir. 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 mürettebat hem de çevre kirliliği sorumluluklarına ilişkin tüm düzenlemelerde P&I sigortacıları tarafından sağlanacak teminatlar belirlenmiş ve armatörler ve gemi işletmecileri tarafından bu teminatların bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir.

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

Türkiye’de denizcilik sektörü son 25 yıl içerisinde hızlı

bir ivme ile gelişim göstermiş ve dünya çapında ilk 13 büyük denizcilik filosundan birine sahip olmak gibi önemli bir unvana kavuşmuştur. Bu gelişimi göstermesinde en önemli faktörlerden birkaçını sıralamak gerekirse; denizcilik eğitimi sayesinde sahip olunan kalifiye gemi personeli ve gemi inşa mühendislerini, tamir ve yeni inşa konusunda faaliyet gösteren tersanelerimizi, gemilerin standartlara uygun sertifikalandırılmasını sağlayan klas kuruluşumuzu, denizciliğe sigorta teminatı sağlayan ve kredi imkanı sunan finans kuruluşlarımız ve ülkemiz kanunlarını dünya denizcilik kuralları ile paralellik arz edecek şekilde düzenleyen idaremizi sayabiliriz. Son dönemde denizci kökenli bürokratlarımızın vizyonları sayesinde ise Türkiye’de bir P&I sigorta şirketi bulunmasının ne kadar önemli olduğu hususunun dile getirilmeye başlanması ise son 20 yılın başlıca konuları arasında yer almaktaydı. Dönemin Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri tarafından tam bu noktada olgunlaşan düşüncelerin hayata geçirilmesi girişimleri Türk P&I Sigortasının doğuşunu sağlamıştır.

Türk P&I Sigorta, 2014 yılı başında %50 kamu (Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Bankası) ve %50 ortaklığı ise Türkiye’de mukim P&I Kulüp temsilcileri (Omur Denizcilik, Metropole Denizcilik ve Vitsan Denizcilik) ortaklığı ile kurulmuştur.

Türk P&I Sigorta'nın Türkiye'de Sigortacılık Kanunu'nun yabancı P&I sigortacılarına faaliyet gösterme konusunda bir istisna sağladığı ortamda doğrudan bir destek almaksızın ilk etapta iç pazardan hisse almak hedefi bulunmaktaydı. Bu çalışmalarını yaparken sigortalı deniz aracı sayısını arttırmaya ve primlerin yurt içinde kalmasına gayret ederek ciddi bir pazar payı oluşturulmuş, özellikle gemi tipleri ve faaliyet konularına göre hedef müşteriler tespit edilmiştir. İlk aşamada hedef olan dahili yolcu taşımacılığında %90'ın üzerinde bir pazar payı elde etme başarısı gösterilmiştir. Aynı zamanda deniz inşaat araçları, römorkörler ve dahili kabotaj-

da sefer yapan deniz araçlarından oluşan deniz araçlarında ise %70'in üzerinde bir pazar payına ulaşılmış, son 2 yıl içerisinde faal olunan tekne makine sigortası branşında ise Türkiye'de su araçları branşında lisans sahibi şirketler arasında en büyük 2. portföye sahip olunmuştur.

Denizciliğimiz ve sigortacılık sektörümüz adına eksik olan bir branşta ve ilave olarak tekne sigortalarında uluslararası alanda faaliyet gösteren bir şirketimizin bulunması çeşitlilik ve prestij anlamında sektörümüze katma değer sağlayacaktır. Son bir yıl içerisinde uluslararası piyasalarda tekne makine sigortacılarının sertleşen piyasa şartları ve kapasite

ihtiyacının artması sebebi ile çeşitli avantajlı durumlardan faydalanma şansı doğmuştur. Bu bağlamda parçalı plasmanlardan hisse almak yöntemiyle sektörümüze ilave prim geliri sağlanmaktadır.

Denizciliğin evrensel özelliklerinden faydalanarak deniz sigortacılığında dünya genelinde hizmet veren ülkeler arasına girmemiz hem sigortacılık sektörümüz hem de denizcilik adına stratejik bir önem arz etmektedir.

Ufuk TEKER
Genel Müdür
Türk P&I Sigorta A.Ş.