

# 5 SORU CEVAP

**Türk Denizciliğinin eksik halkalarından olan Türk P&I şirketinin kurulma kararının açıklanmasının ardından Genel Müdür Ufuk Teker ile Marine Deal News'a özel bir röportaj gerçekleştirdik**

**1. Türk P&I şirketinin kuruluş hikayesini anlatabilir misiniz?**

Türk P&I konusu aslında çok uzun yıllardır Türk denizciliğinin gündemine çeşitli defalar gelmiş ama sonrasında bir şekilde gündemden düşmüştür. Ancak bunun sebebi kesinlikle Türk Denizciliğinin böyle bir kuruma ihtiyacı olmaması değildi. Sadece daha uygun şartlar oluşana kadar ertelenmişti demek, daha doğru olacaktır.

Nihayet 2012 yılının son çeyreğinde P&I projesi tekrar gündeme geldi. Ancak bu kez Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bu konuyu en üst düzeyde ele aldı. Kuruluş ortamının oluşması için üstün gayret ve organizasyon yeteneklerini kullanarak kıymetli destekçilerden bahsedip teşekkür etmek uygun olacaktır. Öncelikle projenin isim babası olan ve her türlü desteği sağlayan eski Bakanımız Binali Yıldırım'a, şirketin yönetim kurulunda da kıymetli destekler vermeye devam edecek olan Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka'ya teşekkür ediyorum. Projenin yeniden doğmasında hiçbir desteği esirgemeyen ve bir kısmı ezeli rakip olan ortakları bir araya getiren Deniz Ticareti Genel Müdürü Barış Tozar ve Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Azman'a ve tüm Ulaştırma Bakanlığı ekibine teşekkür etmek isterim. Bu ekip ile birlikte proje yeniden ele alınmış ve projenin içerisine Türkiye'de mukim ve pazarın büyük bölümüne servis veren P&I Kulüp temsilcileri ve Devletin hissedar olduğu sigortacılar bir araya gelerek çok çeşitli modeller içerisinden Sabit Prim esasına göre çalışacak bir Sigorta Şirketi kurulmasına karar verilmiştir. Bu şirkette Türkiye'deki tüm sigorta şirketleri gibi Hazine Müsteşarlığına bağlı Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından halihazırda yürürlükte bulu-

nan mevzuata ve denetimlerine tabiidir. Hatta kuruluş aşamasında dahi her bir adımını Sigortacılık Genel Müdürlüğü talimat ve uyanları doğrultusunda atmış, nihayet kuruluş onayını almış bir şirkettir. Şu anda Türkiye'de bu konuda faaliyette bulunan bir P&I sigorta şirketi bulunmadığı için yabancı şirketler bu görevi üstlenmekte ve bu şirketler de Sigortacılık Genel Müdürlüğü denetiminde değillerdir. Türk P&I'nın faaliyete geçmesi bu anlamda da büyük bir önem arz etmektedir.

**2. Sektörde faaliyet gösteren birçok önemli kuruluşun katkı sunduğu şirketin ortaklık yapısı hakkında bilgi verebilir misiniz?**

Biraz önce bahsettiğim gibi Ulaştırma Bakanlığı temsilcileri sayısız temaslar sayesinde birbirine uzun yıllardır rakip olan Metropol Denizcilik, Omur Marine ve Vitsan'ı öncelikle masanın bir tarafına oturtmayı başardılar. Mutlulukla belirtmek isterim ki, bu birliktelikten inanılmaz bir sinerji ortaya çıktı. Bir taraftan çok geniş bir pazar payına sahip olan 3 şirketin bir araya gelmesinin yanı sıra, her 3 şirket sahip oldukları konuyla ilgili bilgi birikimlerini birleştirme imkanına kavuşmuşlardır.

Öte yandan bu 3 şirkete ilave olarak, bu sefer Türk Sigortacılığında her birisi ayrı ayrı birer büyüklük olan ve arka planında Türkiye'nin en güçlü bankaları bulunan Halk Sigorta, Güneş Sigorta ve Ziraat Sigorta bu projede sermayedar olmuşlardır.

Özetlemek gerekirse Türkiye'nin Sigortacılık alanında faaliyet gösteren 3 dev sigorta şirketi ile asil konuda işteğal eden 3 P&I Kulüp temsilcisi bir araya getirilmiştir. Bu kadarla da kalmayıp bir Yönetim Kurulu Üyesi, Ulaştırma Bakanlığı tarafından atanmıştır. Bu sayede şirketin en uygun yönetim yapısına kavuşması sağlandığı düşünülmektedir.

Şirket, tümüyle bir özel teşebbüs firması olarak kurulmaktadır. Yasamını sürdürebilmesi ve kendinden beklenen sosyal sorumlulukları yerine getirebilmesi için kâr amacı gütmek zorundadır. Aynı zamanda da kamu menfaatini gözeterek denizcilik sektöründe mevcut olan sigorta ihtiyaçlarını dolduracak bir şirkettir.

**Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker**



**3. Türk P&I Sigorta Türk Denizciliğinin hangi ihtiyaçlarını karşılayacaktır?**

P&I Sigortasını karşılamamız gerekirse basit şekilde Zorunlu Trafik Sigortası ile benzeştirebiliriz. Tabii ki P&I sigortası ile Zorunlu Trafik Sigortası arasında çok farklılıklar olmasına rağmen ana hatları ile birbirine benzetebiliriz. Her ikisi de üçüncü şahıslara verilen zararları teminat altına alır ve belli büyüklükte (300 grt üstü) olan gemilerde sigorta zorunluluğu vardır. Ayrıca düzenli hat taşıması yapan deniz araçları ile 12 ve üzeri yolcu kapasitesine sahip gemilerde P&I sigortası hali hazırda zorunludur fakat deniz araçlarında sigortalama oranı oldukça düşüktür. Öncelikle sigortalı olma oranının en yüksek seviyeye çıkartılması bu bilincin denizciliğimize tümüyle yayılması gerekmektedir.

Türkiye son yıllarda taraf olduğu veya imza aşamasında olan uluslararası sözleşmeler ile tabi olunan sorumluluk limitlerini dünya standartlarına yükseltmiş durumdadır. Basit bir örnek vermek gerekirse Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda yolcu başı sorumluluk limiti 250,000 sdr (Yaklaşık 385,000 USD) olarak belirlenmiştir. Örneğin 500 yolcu taşıması yapan bir deniz aracının yaklaşık 200 milyon

USD bir teminat limitine ihtiyacı bulunmaktadır. Mevcut duruma baktığımızda bir elin parmağını aşmayacak şirket bu seviyede bir teminat elde edebilmektedir. Diğer gemilerin/işletme şirketlerindeyse; ya P&I teminatları bulunmamakta ya da bu teminatları sağlayan şirketler bilindik güvenilir şirketler değillerdir.

**4. Bu kadar yüksek teminat limitlerini sağlamayı nasıl gerçekleştireceksiniz?**

Türk P&I Sigorta, sağlayacağı teminatın güvencesini dünyada diğer örneklerinde olduğu üzere, Reasürans (tekrar sigortalama) sistematiği ile güvence altına alacaktır. Bu amaçla Türk denizciliğinin ihtiyacını fazlasıyla karşılayabilecek alt yapı çalışmaları nerede ise sonlanmak üzeredir. İhtiyaca yönelik olarak hadise başına 500 milyon USD limite kadar teminat sağlanması planlanmaktadır.

Türk P&I Sigorta Şirketi faaliyete geçtikten sonra, tüm Türk Bayraklı filoya ihtiyaca uygun şartlarda ve teminat limitleriyle P&I sigortası temin etmeyi hedeflemektedir. Ve potansiyel rizikoların gerçekleşmesi durumunda mağdur durumda olan tüm taraflar teminat çerçevesince güvence altında olacaklardır. Armatör ve işletmelerimiz de teminat sağlayıp sağlanmayaca-

ğını bilmedikleri sigortalara prim ödemekten kurtulacaklardır.

**5. Türk P&I Sigortanın Türk denizciliğine ne gibi katkıları olacaktır?**

Türk denizciliğine çok önemli katkıları olacağını özellikle belirtmek istiyorum. Özellikle P&I Sigortacıları sadece hasar olduktan sonra aktif olan şirketler değildir. Ana fonksiyonlarından birisi gemilerin tipleri, çalışma sahaları dikkate alınarak yapılan denetimlerle rizikoların gerçekleşmemesi için alınması gereken önlemlerde armatörleri/işletmeleri uyarırlar.

Sektörün şu an mevcut 30 milyon dolar civarında olan ciro büyüklüğünün 10 milyon dolanı bu yeni kurduğumuz Türk P&I şirketine yöneleceğine inanıyorum. Öncelikli hedefimiz yurt içindeki portföyümüzü genişleterek Türkiye'de söz sahibi bir sigorta şirketi haline gelmektir. Şu an için yurtdışındaki operasyonlarla ilgilenmiyoruz ancak bir buçuk yıl sonra uluslararası alana açılabiliriz için gerekli altyapıya sahip olduğumuzu düşünüyorum.

Önümüzdeki dönemde sizinle Türk P&I şirketinin faaliyetleri ve konunun teknik detaylarıyla ilgili daha çok mülakatımız olacağını söyleyebilirim.