



# TURKP&I

## KAPT. UFUK TEKER

We made an interview with Captain Ufuk Teker, General Manager of Turkish P&I, a new P&I club which has made a quite brilliant entrance into the sector.

Oldukça iddialı bir şekilde sektöre giren Türk P&I Kulübünün kuruluşu ve bu güne kadar yaptığı çalışmaları hakkında, Türk P&I Genel Müdürü Kaptan Ufuk TEKER ile bir röportaj gerçekleştirdik.

By Nermin İstikbal Ocaklı

■ **SeaNews: Sayın Ufuk Teker, Türk P&I kulübü kısa bir süre önce kuruldu. Türk P&I'ı neden kuruldu? Kurulma aşaması ve bugüne kadar yapılan çalışmalar ile ilgili bilgi verebilir misiniz?**

**Kapt. Ufuk Teker:** Başlangıç sürecimizden söz edersek, 31-12-2013 tarihinde Ticaret Sicilde resmi kuruluşumuzu yaptık. Lisans çalışmalarımız ise Şubat ayının sonlarına kadar devam etti. İlk poliçemiz 18 Şubat 2014 tarihli, Solar denizcilğin Emre Omur isimli bir römorkörüyle yaptık. Sonra İstanbul Deniz Otobüsleri, Şehir Hatları İşletmesi, GESTAŞ, DENTUR

■ **SeaNews: Dear Mr. Ufuk Teker, the Turkish P & I club was founded recently. Why has the Turkish P&I Club been founded? Could you give us some information on how it was established and the work it has done so far?**

**Capt. Ufuk Teker:** I will start by telling about the process of formation , the Club was founded officially by entering the Commercial Register on 31-12-2013. Our work to obtain a license continued until the end of February.

If we go into the details of this establishment process; the Ministry of Transport has played a role here. The Minister, Mr. Yıldırım, revealed and brought the first idea; and accordingly

with his directives; the General Director of Maritime Commerce at that time; Mr. Barış Tozar followed. Mr. Tozar demonstrated superior organizational skills. The Industry was not ready yet. He first introduced the idea within the sector and subsequently brought the partners together, which were in fact different from each other by classification. The mass of knowledge and P & I Club representatives, on one hand, and three leading insurance companies in Turkey with public shares on the other hand. Ziraat Insurance, Güneş Insurance and Halk Insurance had 50% of the share. Metropol Denizcilik, Omur Marine and Vitsan had the other 50%.

Parallel efforts have also been carried out in the reinsurance



field. Reinsurance constitutes the most important tier in an insurance company. In this regard, other than the reinsurance that conventional insurers provide; we seek to create reinsurance pools with P&I Clubs and we have two partners for this purpose. Standard P & I Club is one of them and the other is Ship Owners P & I Club. These two P & I Clubs created a special reinsurance pool which we could use. We can provide P&I coverage here based on a fixed premium.

The significant difference of Turkish P & I Club from other foreign P & I Clubs is that it is established in Turkey. We have important privileges. It is subject to the Insurance Law No 5684. We have important privileges such as being audited by independent auditors

Avrasya ile devam eden oldukça yoğun bir taleple poliçelerimize devam ettik.

Bu kuruluş sürecini biraz detaylandırarsak Ulaştırma Bakanlığı bu süreçte bir takım roller aldı. Burada fikri olgunlaştıran, ortaya çıkartan Sayın Binali Yıldırım'ın talimatları ile dönemin Deniz Ticareti Genel Müdürü olan Barış Tozar'dır. Barış Bey çok üstün bir organizasyon yeteneği sergiledi. Sektör de hazır değildi. İlk etapta sektörü bu fikre alıştıran ve arkasından da sermaye yapısının oluşması için sıklet olarak çok birbirinden farklı olan ortakları bir araya getirdi. Bir tarafında bilgi birikimi olan kitle, P&I Kulüp

temsilcileri, öbür tarafında ise sigortacılık konusunda Türkiye'de önde gelen kuruluşlar olan ama devletin hissedar olduğu 3 tane sigorta şirketi. Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Sigorta, bu üç ortak %50 hisseyi temsil ediyor, Metropol Denizcilik, Omur Marine ve Vitsan ise diğer %50 hisseyi temsil ediyor.

Paralelinde reasürans çalışmaları yürütüldü. Reasürans çalışmaları sigorta şirketinin en önemli ayağını oluşturmaktadır. Bu konuda da klasik sigortacıların sahip olduğu reasüransın dışında biz bir P&I Kulüpleri reasürans havuzları oluşturmak yoluna gittik ki burada kendimize



**KAPT. UFUK TEKER**

**Ufuk TEKER 1971 yılı İstanbul doğumlu. 1992 yılında İTÜ Yüksek Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Denizcilik hayatında ilk olarak TDİ Deniz Yolları İşletmesine ait yolcu gemilerinde ve sonrasında kimyasal tankerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 1997 yılında yerli bir sigorta şirketinde sigortalama uzmanı (underwriter) olarak çalışmaya başladı. Sonrasında Teknik Müdürlük, Satış Müdürlüğü ve Grup Müdürü olarak görev yaptı. 2003 yılında Omni Brokerlikte çalışmaya başladı ve 11 yıl boyunca Omni de her türlü Denizcilik sigortalarının temini hususunda brokerlik yaptı. Omni de 2007 – 2014 yılları arasında Genel Müdürlük ve Yönetim Kurulu üyesi olarak görev aldıktan sonra ise Türk P&I Sigortanın Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu üyesi görevini yürütmektedir.**

iki tane partner belirledik. Bunlardan bir tanesi Standart P&I Kulüp, diğeri de Ship Owners P&I Kulüp. Bu iki P&I Kulüp bizim kullanabileceğimiz, bize özel bir reasürans havuzu oluşturdu. Biz buradan sabit prim esasına dayalı olmak üzere P&I teminatını sağlayabiliyoruz.

Türk P&I Sigortanın diğer yabancı P&I Sigortalarından önemli bir farklılığı varsa Türkiye’de kurulmuş olmasıdır. 5684 sayılı sigortacılık kanununa tabi olmasıdır. Türkiye’de hem hazineye bağlı olan Sigortacılık Genel Müdürlüğünün bağımsız denetçileri tarafından denetleniyor olması, hem bağımsız denetime tabi şirketler kategorisinde olduğu için ayrıca denetleniyor olması, iç denetimi olması, sermaye yapısının tamamıyla hazine tarafından kontrol edilmesi önemli ayrıcalıklarımız.



of the General Directorate of Insurance which is connected to the Treasury. Being a company which qualifications are being controlled on a daily basis, we can say that its credibility is in a separate category compared to an ordinary foreign P&I Club. We, as the Turkish P & I Insurance, have created a structure which is more reliable and robust.

**SeaNews: In the beginning, you set a target of 1000 ships as a minimum. Have you achieved this goal?**

**Capt. Ufuk Teker:** Yes, we obtained a goal of 1000 ships. By the end of this year, we hope it will be much higher. Currently our primary areas of activity are tankers carrying usual cargoes, dry bulk carriers and dry cargo ships. We target all Turkish Flagged ships up to 5000 Gross Tonnage and are trying to grow our company in this segment. This was one of our primary objectives and on achieving this objective; we are in a pretty good position. We have to redirect the path of our company accordingly with the needs of the market.

Within this period, we have successfully insured about 400 cargo and passenger vessels.

However, there are about 2 to 3 thousand boats that are used for passenger transportation. There are boats that organize tours to Greek Islands. There has been a need to insure these boats and we are able to provide insurance to these boats in accordance with the limits set by the Turkish Commercial Code.

Currently, we are concentrating on meeting the demands from there. We have given offers to about 1000 boats. The feedback is very positive, the point we focus on is that; we do not want you to take coverage from abroad for use in our country

We produce tailor made policies in accordance with the needs of the sector. We have unique tour boats in the South which are not

common in other parts of the world.

These are tours that are done with special boats that are unique to our geography. They were created by our own marine entrepreneurs. Therefore they do not have much of custom-made insurance coverage. With the study that we carried out, every risk is taken into coverage starting on the pier before boarding the boat end includes all incidents on the boat that could happen, including the risks related to food and beverages. Even the risks while swimming near the boat within the tour itinerary are covered. We have designed such products. Such products did not exist in our country before.

I want to give another example; we have designed a completely different policy for diving boats. We have put forward a product which includes all risks that can occur while



### CAPT. UFUK TEKER

**Ufuk Teker was born in Istanbul in 1971. He graduated from the Deck Department of Merchant Marine Academy. During his sea service, he worked as a deck officer on-board passenger ships owned by Turkish Maritime Lines first; and then as deck officer and chief officer on-board chemical tankers. In 1997, he started working with a domestic insurance company as an underwriter. Afterwards, he has served as Technical Manager, Sales Manager and Group Manager with the same company. In 2003, he started working at Omni Brokerage and worked at Omni for 11 years as a broker for all kinds of marine insurance. After his service at Omni as General manager and as a Member of the Board of Directors from 2007 – 2014, he now continues at the Turkish P&I Club as General Manager and Member of the Board.**

under the supervision of a diving instructor. We have issued an exclusive P & I insurance scheme for fishermen. Now, we have designed custom products for yachts that are used for private purposes.

We might be a little diverted from our route of dry cargo and tanker vessels but, in order to meet the demands of the sector correctly and respond accordingly, we do slight corrections on our routes.

We are also working on the needs of tugboats and tugboat operators very seriously.

### SeaNews: Do you have concerns about compensations reaching very high?

**Capt. Ufuk Teker:** Insurance is a very special and technical subject. The risks which can leave insurers sleepless at nights are being bought in exchange for a premium. There are some measures that insurers take to meet these risks. It is based on the logic of so-called re-insurance. The insurance over a certain limit has no risk potential therefore they need to keep the pools

Hazinenin yeterliliklerini güncel olarak birebir kontrol ettiği bir şirket olması, şirketin güvenilirliğini sıradan bir bilinmedik bir yurtdışı P&I sigortacılığından ayrı bir kategoriye koymaktadır. Biz Türk P&I sigorta olarak daha güvenilir ve sağlam bir yapı oluşturduk.

### SeaNews: Başlangıç için en az 1000 tekne gibi bir hedefiniz vardı. Kuruluştan bugüne kadar geçen süre zarfında hedefleriniz gerçekleşti mi?

**Kapt. Ufuk Teker:** Evet 1000 tekne diye bir hedef söylemiştik. Yılsununa kadar bunun çok daha üzerine çıkacağız diye umuyoruz. Şu anda bizim birinci derece faaliyet alanımız normal yük taşıyan tankerler kuru yük, dökme yük gemileri. 5000 gros ton'a kadar olan Türk bayraklı bütün yük taşıyan gemilere talibiz ve o segmentte şirketimizi büyütme çalışıyoruz. Birincil hedeflerimizden bir tanesi buydu ve bu hedefimizde oldukça iyi bir pozisyona geldik. Bu arada piyasanın ihtiyaçlarına göre şirketimizin yolunu yönlendirmek durumundayız.

Süreç içerisinde yaklaşık 400 civarında yük ve yolcu taşıyan deniz aracını sigortalama başarısını gösterdik. Kuruluş sürecinin devamında olan performans oldukça iyi.

Fakat turistik yolcu taşıyan yaklaşık 2- 3 bin adet deniz aracı var. Gezinti yapan Yunan Adalarına sefer yapan tekneler var. Bunlarla ilgili ortaya çıkan bir zorunlu sigorta uygulaması için Türk Ticaret Kanununa uygun olarak bulundurmaları gereken limitler bazında sigorta sağlama durumuna geldik.

Şu anda bütün konsantrasyonumuzu oradan gelen ihtiyacı, oradan gelen talebi karşılamak üzere yönlendiriyoruz. Şu anda 1000 kadar tekneye teklif vermiş durumdayız. Geri dönüşler de gayet olumlu, bizim yoğunlaştığımız konu şu; yurtdışından bir teminatı alıp tercüme edip onu ülkemize uygulamaya çalışmak değildir.

Terzi dikimi, sektörün ihtiyacına uygun olarak poliçeler tanzim ediyoruz. Bizim güneyde gezinti amaçlı tur yapan teknelerimizin Dünya'da çok fazla örneği yok.

Bizim coğrafyamıza, buraya özel, bizim denizci girişimcilerimizin oluşturduğu ve Türkiye'ye özel tekne tipleri ile yapılan seferler bunlar.

Dolayısıyla buna özel yapılmış sigorta teminatları pek yok. Bizim yapmış olduğumuz çalışma ile, örneğin günlük tekne turuna çıkan yolcularımıza iskelenin üzerinde daha vapura binmeden başlayan ve teknede başına gelebilecek her şey, yediğinden içtiğinden kaynaklanan rizikolar teminat içerisine alınmıyor. Teknenin dışında ve tur süresi dâhilinde yüzerken bile yaşanabilecek olumsuzluklarda teknenin sorumluluğu varsa onları karşılamak sigorta teminatı içerisindedir. Bu tür ürünler dizayn ettik. Bu tarz ürünler daha önce ülkemizde yoktu.

Yine bir örnek vermek istiyorum; dalış botları için tamamıyla farklı bir poliçe dizayn ettik. Dalış hocasının gözetimi altında, olabilecek rizikoları içeren bir ürün ortaya çıkardık. Balıkçılara özel bir P&I sigortası düzenledik. Şimdi ise özel amaçlı kullanılan yatlar için de özel ürünler dizayn ettik.

Kuru yük ve tankerler rotamızdan birazcık dışarıya çıkmış olabiliriz ama sektörün ihtiyaçlarını doğru anlamda karşılayabilmek, onlara doğru cevap verebilmek adına rotamızda hafif tashihler yapıyoruz.

Bu arada römorkör ve römorkör işletmecilerinin ihtiyaçları üzerinde de ciddi çalışmalar yapıyoruz.

### SeaNews: Yüksek limitlerin karşılanması konusunda endişe yaşandı mı?

**Kapt. Ufuk Teker:** Sigortacılık çok özel ve teknik bir konu... Sigortalıların risk olarak tanımladıkları, uyuklarını kaçırarak rizikoları prim karşılığında satın alıyorlar. Sigortacıların da bu riskleri karşılamak için aldıkları önlemler var. Reasürans denilen tekrardan sigortalama mantığına dayanıyor. Belli limitlerin üzerinde sigortalıların risk taşıması sermayeler açısından pek mümkün değil, bu nedenle havuzları çok geniş tutmak zorundalar. Biz bölüştürmeli reasürans anlaşmaları yolu ile örneğin 500 milyon dolarlık riski -ki Dünya'nın her yerinde önemli bir rakamdır bu-bile bir gemiye sağlayabiliyoruz. Bu büyük bir imkân. Bu tip bir teminatı ülkemizin önde gelen kuruluşları uluslararası pazardan çok rahatlıkla temin edebiliyor.



Fakat bireysel gemi işletmecileri, ya da az önce bahsettiğim güneydeki tekne işletmecilerinin gidip 50 milyon dolarlık bir P&I sigortası temin etmeleri çok mümkün değil.

**SeaNews: Siz Türk P&I Kulüp olarak burada ne gibi bir rol aldınız?**

**Kapt. Ufuk Teker:** Uluslararası sigortacıların egemenliğinin dışına çıkarak, bu piyasaya yerel bir sigortacı olarak, bu teminatları elde etme lüksünü sağladık. Tekrar başka bir açıdan söylersek kanuni bir takım zorunluluklarla, işletmecilerimiz ve gemi donatanlarımız, P&I teminatı almak mecburiyetindedir. Bunlar ortaya çıktıktan sonra Türk P&I'nın rolü sadece yerli bir oyuncu olarak;

- Ürünleri yerli ihtiyaçlara göre tasarımılamak;
- Sigortalama oranını artırmaya çalışmaktır.

**SeaNews: Deniz Ticaret Odası Meclis toplantılarında Türk P&I'nın bazı durumlarda**

very large. We, for example, by means of proportional reinsurance agreements, can cover a risk of \$ 500 million-which is a significant amount anywhere in the world- for a single ship. This is a great opportunity. The leading shipping companies of our country can easily find such a guarantee from the international market.

But individual ship operators or boat operators in the South are not likely to find \$ 50 million P & I insurance.

**SeaNews: What has your role been at the Turkish P & I Club?**

**Capt. Ufuk TEKER:** By competing against international insurers, we provided the luxury of obtaining such insurance coverage in the market as a local insurer.

It is a legal obligation for our ship owners and ship managers to obtain P&I coverage. With regard to this, the role of Turkish P & I as a domestic player is:

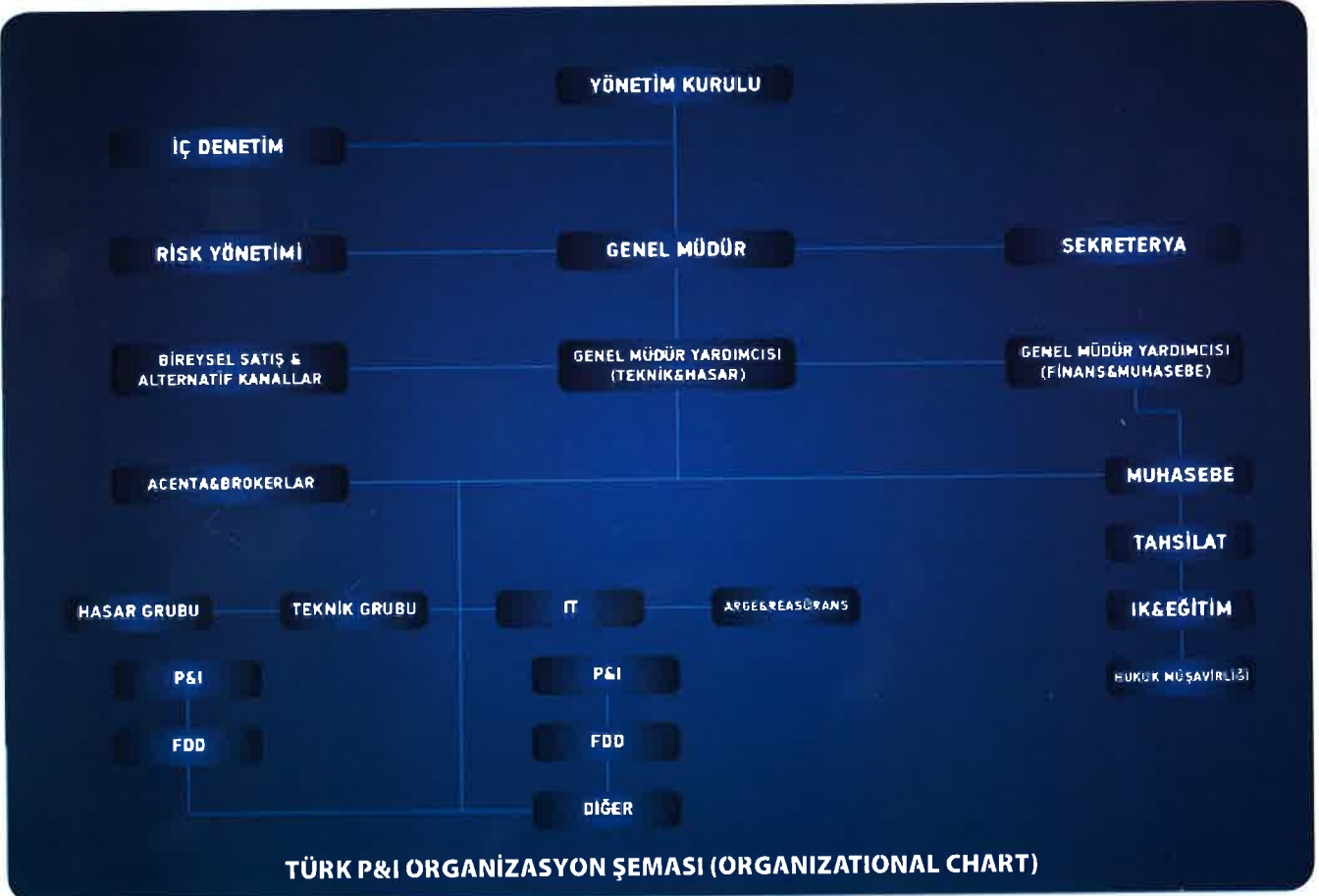
- To design the product in accordance with domestic needs;
- To try to increase the ratio of

**'It is a legal obligation for our shipowners and ship managers to obtain P&I coverage'**

– KAPT. UFUK TEKER, TÜRK P&I coverage.

**SeaNews: There has been some criticism at the Assembly meetings of the Turkish Chamber of Shipping with regard to mandatory use of Turkish P&I in some cases. For instance, the SULİM chairman. What would you like to say on that matter?**

**Capt. Ufuk Teker:** Laws, regulations and expectations for a P&I insurer is complicated in our country. Insurance requirements are





**zorunlu hale getirilmesi ile ilgili eleştiriler oldu. Örneğin SULİM Komite başkanı. Siz ne demek istersiniz bu konuda?**

**Kapt. Ufuk Teker:** Kanun ve yönetmelikler konusunda tartışmak ile P&I sigortacısından beklenenler ülkemizde birbirinin içerisine geçmiş durumda.

Sigorta zorunlulukları ortaya çıkıyor.

SULİM’inde konusu olan, deniz araçları ile yeni bir düzenleme ortaya çıktığını takip ettik.

Hatta bizden de görüş soruldu. Biz de sadece sigortacılık konusu ile ilgili kendi yorumumuzu gönderdik. Uygulamada yer alıp almadığı ayrı bir değerlendirme konusu. Benim anladığım kadarıyla toplantıda bir serzenişte bulunulmuş. Türk P&I’ı sentezinde sigorta zorunlulukları tartışılıyor. Fakat bu zorunlulukları koyan Türk P&I’ı değil. Öyle bir gücü ve yetkisi yok. Birçoğu Türk Ticaret Kanunu’ndan ve uluslararası anlaşmalardan gelen zorunluluklar. Sektörün bu gibi sigorta zorunluluklarının doğuşunu piyasanın sadece küçük bir parçasını oluşturan sigortacının üzerinden tartışmasını ben doğru bulmuyorum. Biz doğan zorunluluklar karşısında, elimizden geldiğince, sektöre olumlu katkılar yapabilmek adına gayret gösteriyoruz. Bu gayretleri artırarak devam ettireceğiz. Ama yapılan serzenişleri de ben ciddiye alıyorum.

Bu konuda karşı tarafın açısından eksiklik olarak görünen konuları da konuşup tamamlamaya çalışacağız. Tartışma ortamı yaratmaktan ziyade sorun neyse onun çözümüne gitmenin doğru olduğunu düşünüyorum.



emerging. We noticed that a new regulation has come about with regard to boats which were also related with SULİM. Even our opinion was asked. We sent our view on the subject of insurance. It is another point whether that point of view had existed in practice or not. As far as I understood a complaint was registered at the meeting. The insurance requirements were being discussed in the synthesis of Turkish P & I. But these requirements were put in to effect by the Turkish P & I. It does not have such a power and authority. Many of these requirements have risen from the Turkish Commercial Code and from international conventions. I do not find it appropriate that the sector discusses the emergence of a requirement based on an Insurer which constitutes only a small part of the market. We do our best in order to contribute positively to the sector when the requirement arises. We will increase these efforts. But I take the complaints that have been made seriously. We will take into account the issues which are seen as shortages by our counterparts and we will try to complete them. Instead of creating such an environment I believe it would be better to directly concentrate on solving the problem.

**SeaNews: Is seeking acceptance in the world market among your goals? Can you tell us if any steps have been taken towards this purpose?**

**Capt. Ufuk Teker:** We put a target

period of 2 years in front of us for this purpose. Our primary concentration is to increase the insurance ratios of ships in cabotage voyages. We aim to enlarge the market share of Turkish P&I here as much as possible. We are thankful that the sector is also supporting us on this matter. There are a few different opinions, we take these seriously and try to provide necessary explanation.

In order to provide coverage to ships engaged on international voyages, an additional dual insurance study needs to be done. As we have already completed our one-year term reinsurance study, on the next reinsurance period, we will discuss this matter with our reinsurers and start to provide coverage to ships on international. Currently we are able to provide this guarantee to Turkish flagged ships engaged on international voyages. Our efforts continue to take ships which are Foreign flagged.

**SeaNews: What is the situation in other countries? Do other countries have their own P & I Clubs?**

**Capt. Ufuk Teker:** No, not every country has its own P & I club. Turkey is one of the few countries that has its own. Mainly the Nordic countries, the UK, America, China, Japan and Korea have their own. There are poor examples in Russia and Romania. The system we follow is the Western European system.

P & I insurance is compulsory in the world. It does not mean that it will cover every small boat or



### SeaNews: Dünya piyasalarında kendinizi kabul ettirme hedefleriniz arasında mı? Bu konuda yapılan/yapılacak çalışmalar varsa bize anlatabilir misiniz?

**Kapt. Ufuk Teker:** Bunun için 2 yıl gibi bir süre tanıdık kendimize. İlk konsantrasyonumuz kabotaj hattındaki deniz araçlarının sigorta oranını artırmak. Burada Türk P&I'nın Pazar payını olabildiğince geniş tutmaya çalışmak. Sektör de sağ olsun bizi bu konuda destekler niteliktedir. Birkaç farklı görüş var ve onları da önemsiyor gerekli açıklamalarda bulunmaya gayret ediyoruz.

Uluslararası sefer yapan gemilerle ilgili teminatın sağlanması için ilave bir ikili sigorta çalışması yapılması gerekiyor. Biz bir yıllık reasürans çalışmamızı yaptığımız için, önümüzdeki reasürans döneminde bu konuyu reasürerlerimizle tartışıp elde edebildiğimiz oranlarla uluslararası sefer yapan deniz araçlarına da teminat sağlamaya başlayacağız. Şu anda ise Türk Bayraklı olup uluslararası sefer yapan gemilere bu hizmeti sağlamaktayız. Türk menfaati olup yabancı bayrakta olanlarla ilgili çalışmalarımız devam ediyor.

### SeaNews: Diğer ülkelerde durum nedir? Her ülkenin P&I sigorta şirketi var mı?

**Kapt. Ufuk Teker:** Hayır her ülkenin kendi P&I kulübü yok. Türkiye özel ülkelerden bir tanesi...Ağırlıklı İskandinav ülkeleri ve İngiltere'de, Amerika'da, Çin'de, Japonya'da, Kore'de var. Rusya ve Romanya'da zayıf örnekleri var. Bizim takip ettiğimiz ekol Batı Avrupa ekolü.

Dünya'da P&I sigortacılığı mecburi. Her branşta, her küçüklükte kayıklara kadar incek şekilde bir mecburiyet yok. Türkiye'de 300 Gros Tonun üzerindeki tüm deniz araçlarına zorunlu...

Ama yolcu taşımacılığı yapan deniz taşıtlarına daha fazla özen gösteriliyor.

Bir taraftan da bazı ülkeler başlarına çevresel felaketler gelince ve bu felaketlerin kaynağı olan deniz aracının P&I sigortasının olmadığını hadiseden sonra fark edince çeşitli önlemler alıyorlar. Dünya'da bununla ilgili örnekler var. Bunlardan biri

Amerika'daki Exxson Valdez hadisesi. Amerika bu olayı yaşayıp devasa bir çevre kirliliği ile yüz yüze geldikten sonra o yıl çevre kirliliği ve bunun önlenmesi ile ilgili bir kurallar manzumesi yarattular. Buna bağlı olarak kendi kıyılarına yaklaşmakta olan gemilerin sigorta teminatlarını yeniden düzenlediler. Dünya'daki örnekler, hep bir yaşanan hadise, hadiseden sonra ders alma, alınan ders neticesinde de düzenlemeleri değiştirme yoluna gitme şeklindedir. Yine Hindistan'da denetleme çok sıkı değilken, bir limanın çıkışında bir yüklü bir gemi alabora olmak suretiyle battı. Batan geminin poliçesinin sahte olduğu daha sonradan anlaşıldı. Hindistan hükümeti yüzlerce milyon dolarlık bir ödemeye karşı karşıya geldi. Geminin oradan kaldırılması, denizin temizlenmesi ile ilgili ciddi maliyetler doğdu. Bu olaydan sonra Hindistan çok sıkı denetimlere başladı. Olumlu örnekler de var. İtalya'da Costa Concordia kazası yaşandı. Gemi enkaz haline geldi.

Doğru bir P&I sigortasına sahip olan geminin neredeyse 1,5 milyar doların üzerinde maliyet olmasına rağmen, hurda oradan kaldırıldı. Sahiller temizlendi. Bunlar 1,5 yıl gibi kısa bir süre içerisinde tamamlandı. Doğru P&I sigortacısı varsa sağladığı finans, oluşan hadiselerin sonunda, ortaya çıkan felaketlerin kaldırılması için yeterli gelmekte, kolaylık sağlamaktadır.

Ülkemiz kıyılarında 150 kadar sahipsiz, enkaz gemi vardır. Başka bir mal varlığı olmayan kişi çareyi gemiyi terk edip gitmekte buluyor. Burada yerli otorite elindeki enkazla, çevre kirliliği ile yüz yüze kalıyor. Doğru bir sigortası olmayan geminin Türk Limanlarına yaklaşmaması gerektiği bu sonuçlardan ortaya çıkmaktadır.

### SeaNews: Çok teşekkür ederiz. Son olarak ne söylemek istersiniz, bir mesajınız varsa alabilir miyiz? Ve dergimizi nasıl buldunuz?

**Kapt. Ufuk Teker:** Umarım Türkiye'ye Türk denizciliğine kendi perspektifimizden bir katkımız olacak. Temennimiz ve çalışmalarımız bu yönde. Derginizi çok güzel buluyorum. Özellikle kapak dizaynınıza bayılıyorum. Ben teşekkür ederim. ■

even kaiks. In Turkey, it is mandatory for all vessels over 300 gross tons. But boats used for passenger transportation are being paid particular attention.

Another fact is that some countries realize that a ship did not have P&I Insurance only after an environmental disaster and seek solutions. There are many such examples in the world. One example is the Exxon Valdez accident in the United States. After the United States had this experience and faced a major pollution crisis, they have created a serial of regulations on environmental pollution and ways to prevent it. Accordingly, they have re-staged the insurance coverage of vessels approaching their coasts. The examples in the world are always in the form of an accident, lessons taken learnt from them and the amendment of regulations according to the lessons learnt. Another example is that of a laden ship which capsized and sank while departing from a port in India. Afterwards it was seen that the insurance policy of the ship was fake. The Indian Government faced expenses of over millions of dollars. The removal of the ship and cleaning of the sea was very costly. After that event, India started strict controls. There are positive examples as well. The Costa Concordia accident took place and the ship was totally wrecked.

Because she had appropriate P & I insurance, despite a cost of over 1.5 billion dollars, the wreck has been removed and beaches have been cleaned. These were completed within a short period of 1.5 years. If there is a legitimate P&I insurer, the finance it provides after an accident is sufficient to recover the damage that has taken place.

There are about 150 ownerless shipwrecks on the coasts of our country. A person deserts the ship when he is left with no other option. The wreck then remains in the hands of local authorities. It is therefore clear that ships without proper insurance coverage should not be allowed to approach Turkish Ports.

### SeaNews: Thank you very much. Finally, what would you like to say as a last message? And how do you find our magazine?

**Capt. Ufuk Teker:** I hope we will contribute to Turkey and the Turkish maritime sector. Our hope and our work is towards this direction. I find your magazine very nice. I especially love your cover design. Thank you. ■