



Türk P&I Sigorta'dan Denizcilik Sektörüne Özel Hasar Yönetiminden Risk Önlemeye Kadar Stratejik Çözümler



Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker

Türkiye'de P&I sigortacılığının öncülerinden olan Türk P&I Sigorta, hem ulusal hem de uluslararası denizcilik piyasasında önemli bir güç haline geldi. Güçlü reasürans yapısı, geniş uluslararası temsilcilik ağı ve inovatif ürünleriyle kısa sürede dikkat çeken Türk P&I Sigorta, 17 farklı ülkede hizmet sunuyor. Türk P&I Sigorta'nın, vizyonunu, gelecek hedeflerini, denizcilik sektörüne sundukları çözümleri konuştuğumuz Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, "Türk P&I Versiyon 2.0" vizyonunun detaylarını, sürdürülebilirlik politikalarını, hasar yönetimi ve risk önleme stratejilerini anlattı.

Türk P&I Sigorta, 2013 yılında kurularak Türkiye'de P&I sigorta alanında faaliyet gösteren ilk ve tek şirket oldu. Güçlü reasürans yapısı, uluslararası temsilcilik ağı ve kısa sürede elde ettiği geniş müşteri portföyü ile sektörde önemli bir konuma geldi. Rö-

portajımıza Türk P&I'ın kuruluş hikayesini konuşarak başlamak isteriz. Kuruluş sürecinden bugüne gelişimini, ulusal ve uluslararası pazarda yarattığı farklılıkları, vizyon ve misyonunu kısaca anlatır mısınız?

Türk P&I Sigorta 2013 yılının son günü, 31 Aralık'ta kuruldu. Aslında bundan çok

daha önce, Türkiye'de gemi sahiplerinin sorumluluk teminatı sağlayabilecek bir Türk P&I sigortasının kurulmasına yönelik sektörün talepleri vardı. Dünyada bu tür sigorta şirketleri genellikle armatörler kulübü olarak kurulmuş, armatörlerin sorumluluklarını karşılamak üzere yüksek



teminat ve uzun süreli güvenceler sağlayan yapılardır. Ağırlıklı olarak Batı Avrupa ve İngiltere merkezli kurulan bu sigortacılar, ülkelerinin isimleriyle anılıyordu. Örneğin; UK P&I Club, West of England, North of England, Standard Club, Swedish Club gibi kulüpler ülke denizciliğine büyük prestij kazandıran kuruluşlar olarak öne çıkıyordu.

Türkiye’de de bu fikir gündeme geldikten sonra kuruluş sürecine en büyük desteği dönemin Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım verdi. Kendisi motive etti, bizleri yükleldirdi ve önümüzü açtı. Ardından, o dönemde Türkiye’de faaliyet gösteren Omur Marin, Metropol ve Bitsan olmak üzere üç P&I kulüp temsilcisi ile devletin sahip olduğu üç sigorta şirketi Halk Sigorta, Güneş Sigorta ve Ziraat Sigorta bir araya getirildi.

Peki devlet neden böyle bir motivasyona ihtiyaç duydu? Çünkü Türkiye, ambargolarla çevrili bir bölgede yer alıyor. Örneğin İran; Amerikan ambargosuna tabi olduktan sonra, o dönemde yanlış hatırlamıyorsam 15-16 milyon DWT büyüklüğünde bir filosu vardı. Ancak ambargo sürecinde finansal kısıtlamaların yanı sıra sigorta ambargosu nedeniyle de gemileri limanlara hapsedi. Zira 300 grostonun üzerindeki her geminin uygun sorumluluk sigortası teminatına sahip olması gerekiyor. İran kendi sigortacısını kuramadığı ve uluslararası ambargoya tabi olduğu için filosu hareket edemez hale geldi. Bu da hem ticari hem de ekonomik anlamda büyük kayıplara yol açtı. İşte bu örnek, Türkiye için böyle bir sigortanın ne kadar stratejik olduğunu net bir şekilde gösterdi. Kuruluş kararının ardından işlemler hızla başladı. Öncelikli ihtiyaç, çok güçlü ve konservatif bir reasürans yapısı oluşturmaktı. Bu doğrultuda yoğun seyahatler gerçekleştirildi, uluslararası reasürörlerle görüşmeler yapıldı ve anlaşmalar sağlandı. Sonrasında Bakanlar Kurulu’nda yapılan değerlendirmeler neticesinde şirketin adına Türk

P&I ismi verildi. Tıpkı North of England, UK Club, The American Club, Japan P&I Club, Korea P&I Club gibi artık Türkiye’nin de kendi P&I sigortacısı olmuştu. Bugün geldiğimiz noktada, yalnızca Türk denizcilerine değil, 17 farklı ülkede ürünlerimizi sunuyoruz.

Türk P&I olarak, daima ileriye bakıyor ve dış pazarlara odaklanıyoruz

Türk P&I Sigorta, denizcilik sektörünün ihtiyaçlarına yönelik özelleştirilmiş hizmet ve çözümler sunuyor. Sigortalılarınız için geliştirdiğiniz ürün ve hizmetlerin kapsamını, sunduğunuz çözümlerin sektöre sağladığı avantajları ve bu alandaki farklılaşma stratejinizi bizimle paylaşır mısınız? Her ülkenin yakın deniz sahasında faaliyet gösteren ve uluslararası sefer yapan filoları vardır. Türkiye’de denizcilik sektörü özellikle son 25-30 yıl içinde önemli bir ivme kazanarak gelişimini sürdürmüştür. Bugün Türkiye denizciliği yalnızca armatörlerle sınırlı kalmamış; gemi işletmeciliği, deniz personeli, deniz eğitimi, tersanecilik ve hatta balıkçılık alanlarında da kayda değer bir büyüme göstermiştir. Balıkçılık faaliyetlerimiz ülke sınırlarını aşmış, Türk balıkçıları Batı Afrika’da, Moritanya’da, Uzakdoğu’da ve Arap Körfezi’nde avcılık yapar hale gelmiştir. Denizcilik sektörümüz gelişmeye başlayınca, Batılı sigortacıların Türkiye’deki denizcilerden beklediği standartların karşılanmasında zaman zaman zorluklar yaşandı.

Biz Türk P&I olarak, Türkiye’nin yerel koşullarına uygun standartları belirleyerek istatistikler oluşturduk ve tekrar eden hasarların frekansını ölçtük. “Türk armatörü hangi tür hasarlara daha sık maruz kalıyor?” sorusuna yanıt arayarak, buna uygun ürünler geliştirip öncelikle Türk armatörlerine hizmet sunmaya başladık. Bununla birlikte daima ileriye bakıyor, dış pazarlara odaklanıyoruz. Amacımız sadece ulusal ölçekte değil uzak coğraf-

yalarda da aktif bir sigortacı olarak yer almaktır.

Çevre politikamızı oluştururken Birleşmiş Milletler’in belirlediği ESG kriterlerini esas aldık

TÜRK P & I olarak, sürdürülebilirlik gelişme felsefesini tüm iş süreçlerinizin odağına alıyorsunuz. Bu çerçevede; sürdürülebilirlik ve kalite yaklaşımınızı nasıl tanımlıyorsunuz? Bu anlayışın hem kurum kültürünüze hem de sigortacılık sektörünün gelişimine katkılarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Son dönemde en çok benimsediğim kavramlardan biri “sürdürülebilirlik” tir. Bunun İngilizce’deki karşılıkları “sustainability” ve “continuation” da bir yabancıyla muhatap olduğumuzda en çok duyduğumuz kelimeler olmaya başladı. Bugün artık bu kavramlar sadece denizcilikte ya da sigortacılıkta değil, tüm sektörlerde ön plana çıkmış durumda. Sürdürülebilir bir ekonomi, sürdürülebilir bir kârlılık ve çevre hassasiyetini hem bireylerin hem şirketlerin hem de ülkelerin dikkate alması gerekiyor.

Bizim için de çevreye karşı sorumluluk ve hassasiyetlerimiz kadar, şirketimizi uzun yıllar ayakta tutacak sağlam bir yapıya sahip olmak öncelikli bir konu. Bu doğrultuda çevre politikamızı oluştururken Birleşmiş Milletler’in belirlediği ESG (Environmental, Social, Governance) kriterlerini esas aldık. ESG; temiz sudan cinsiyet eşitliğine, iyi yönetimden ırkçılıkla mücadeleye, çevresel hassasiyetlerden sosyal sorumluluğa kadar çok geniş bir çerçevede yol gösterici ilkeler sunuyor. Biz Türk P&I olarak yapımızı bu prensipler üzerine inşa ettik.

Yakın gelecekte çevreye duyarlı olmayan bir denizcilik firmasının sigorta bulabilmesi mümkün olmayacak



Bu yıldan itibaren sürdürülebilirlikle ilgili düzenli raporlama yapmaya başladık. Öncelikle mevcut durumumuzu tespit ettik: Ne kadar enerji harcıyoruz, çevreye karşı ne kadar duyarlıyız, kadın istihdamımız ne seviyede, ırkçılığa karşı duruşumuz ne kadar güçlü? Tüm bu başlıkları ölçtük. Bundan sonra ise bu verileri ölçülebilir hale getirip her yıl kamuoyuna raporlayarak şeffaf bir şekilde paylaşacağız.

Çevre konusu sigortacılar için de büyük önem taşıyor. Özellikle denizcilikte 2050 yılı için belirlenen "sıfır emisyon" hedefi doğrultusunda sektörün sorumluluğu giderek artıyor. Çünkü ambargoların kontrolünden çevresel regülasyonlara kadar birçok husus artık sigortacılar ve finans kurumları üzerinden yürütülüyor. Yakın gelecekte çevreye duyarlı olmayan bir denizcilik firmasının sigorta bulabilmesi mümkün olmayacak. Sigortacılar, armatörlerin çevresel hassasiyetlerini ölçüp raporlamalarını isteyecek ve buna göre teminat sağlayacak.

Bu alanda da çeşitli uluslararası inisiyatifler geliştiriliyor. Biz Türk P&I olarak süreci yakından takip ediyoruz. Hem IMO'ya yapılan raporlamalar hem de sigortacıların kendi aralarında geliştirdiği, "Poseidon Principles" olarak bilinen prensipler bizim için son derece önemli. Çevre ve sürdürülebilirlik, öncelikli olarak üzerinde durduğumuz konular arasında yer alıyor.

Ekibimiz deniz hukukunda uzman, denizcilik eğitimi almış kıymetli profesyonellerden oluşuyor

Deniz kazalarının türleri ve frekansı, P&I sigortasının risk yönetimi stratejilerini doğrudan etkiliyor. Son yıllarda Türk P&I üyeleri arasında en sık görülen kaza tipleri ve hasar senaryoları nelerdir? Bu kaza verileri, risk sınıflandırması ve poliçe tasarımı süreçlerine nasıl yansıyor?

Aslında bizim ürünümüzün özünde hasar yönetimi yer alıyor. Çok geniş ve de-

Türk P&I olarak gemiyi risk perspektifinden ele alıyor, oluşabilecek risklerin önüne geçebilmek için önleyici faaliyetler geliştiriyor ve uzmanlarımızı gemilere yönlendiriyoruz.

neyimli bir hasar ekibimiz bulunuyor. Ekibimiz deniz hukukunda uzman, denizcilik eğitimi almış kıymetli profesyonellerden oluşuyor. Hasar yönetimi sigorta şirketleri için hayati bir unsur. Biz sigorta şirketi olarak gemilerdeki riski hem gerçekleştirmiş hasarlar hem de gerçekleşme potansiyeli olan olaylar üzerinden ölçüyoruz. Burada "İsviçre Peyniri Teorisi" önemli bir kavramdır. Yani bir hasarın meydana gelmesi için, peynirin delikleri gibi birçok zafiyetin aynı anda örtüşmesi gerekir. Biz bu teoriyi esas alarak hem gerçekleşen hasarların frekanslarını hem de tekrar etme ihtimallerini analiz ediyor, aynı hasarların yeniden yaşanmaması için armatörlerimizi bilgilendiriyoruz. Bu kapsamda çeşitli duyurular, sirkülerler ve makaleler yayımlayarak süreci yönetmeye çalışıyoruz.

Peki, ne tür hasarlar öne çıkıyor? Bu noktada dünya ölçeğine de bakmak gerekir. Geçtiğimiz yıl Dünya Deniz Sigortacıları Birliği'nin bir toplantısına katıldım ve orada paylaşılan verilere göre, küresel ölçekte en büyük hasarları konteyner gemileri ve Ro-Ro gemilerinde çıkan yangınlar oluşturdu. Etkisi son derece yüksek olan bu hasarlar yüz milyonlarca dolarlık kayıplara yol açtı. İkinci sırada makine hasarları yer aldı; gemilerdeki teknik ekipman ve makinelerde meydana gelen arızalar büyük maliyetlere neden oldu. Üçüncü sırada ise yük hasarları ve yolcuyla ilişkin hasarlar geliyor. Bunun yanı sıra, gemi personelinin ölüm ve yaralanmaları da sigortacılar açısından çok önemli ve hassas bir gündem maddesi. Ne yazık ki frekansı oldukça yüksek olan bu tür hasarları azaltmak için tüm gücümüzle çalışıyoruz. Deniz, doğası gereği çok zorlu bir çalışma ortamı. Bugün denizcilikte ya-

şanan hasarların yaklaşık %80'i personel kaynaklı. Bu nedenle iş güvenliği kadar, personelin mental sağlığı da son dönemde çok daha fazla önem kazandı. Özellikle genel sigortacıların gündeminde artık yalnızca çalışanların fiziksel sağlığı değil, aynı zamanda ruhsal ve psikolojik kondisyonu da yer alıyor. Çünkü gemi personeli, ailesinden uzakta, izole bir ortamda uzun süre kapalı bir alanda görev yapıyor. Geçmişte internet veya telefon imkânı dahi olmayan bu koşullar psikolojik açıdan büyük zorluklar yaratıyordu. Bu nedenle günümüzde sigortacılar ve işverenler, çalışanlarla daha yakın temas kurarak onlara sadece iş güvenliği değil, aynı zamanda psikolojik destek de sağlamaya yönelmiş durumda.

Türk P&I'da sigortalı bir gemi, dünyanın neresinde olursa olsun yanında bir temsilci bulabilir

Etkin ve hızlı tazminat süreçleri, armatör güvenliğini artırır ve operasyonel aksaklıkları minimize eder. Kaza sonrası hasar tazmin süreçlerinde Türk P&I, hasar tespiti, ekspertiz ve ödemeler aşamalarını hangi prosedürlerle yönetiyor? Karmaşık veya çoklu taraflı kazalarda süreç nasıl yürütülüyor?

Denizcilikte hiçbir hadise birbirinin tamamen aynısı değildir; her olay farklı dinamikler içerir. Türk P&I olarak sigortaladığımız gemiler bugün Uzakdoğu'dan İskandinavya'ya, Rusya'dan Birleşik Arap Emirlikleri'ne kadar dünyanın her yerinde sefer yapıyor. Doğal olarak bu geniş coğrafyada pek çok farklı hadise yaşanabiliyor ve armatörler, gemi sahipleri ile personel bu noktalarda bize ihtiyaç duyuyor. Kazanın meydana geldiği yerde hızlıca



bulunup müdahale edebilmek işimizin ayrılmaz bir parçası. Bu yalnızca sürecin etkin yönetilmesini değil, aynı zamanda maliyetlerin kontrol altında tutulmasını da sağlıyor. Gemilerin vakit kaybetmeden seyrine devam etmesi için denizcilikte her dakika çok kıymetlidir.

Bu nedenle biz de 145 ülkede 370'in üzerinde yerel temsilci ile faaliyet gösteriyoruz. Çin'den Japonya'ya, Nijerya'dan Singapur'a kadar geniş bir ağıımız var. Türk P&I'da sigortalı bir gemi, dünyanın neresinde olursa olsun yanında bir temsilci bulabileceğini bilir. Biz her yerde yerel. Türkiye'deki hadiselerde lisanslı ve onaylı eksperlerle çalışırken, yurtdışında ise konuya özel uzmanları gemilere yönlendiriyoruz.

Kaza risklerinin azaltılması, sigorta maliyetlerini düşürür ve güvenliği artırır. Türk P&I, üyelerinin kazaları önlemesi için hangi denetim programlarını, teknik güvenlik danışmanlıklarını veya eğitimleri uyguluyor? Özellikle yüksek riskli gemi tipleri için özel önlemler var mı?

Şirketimizde şu anda özel bir Hasar Önleme Departmanı bulunuyor. Bu departmanda görev yapan ekip arkadaşlarımız son derece teknik bilgiye sahip uzmanlardan oluşuyor. Elbette bayrak devletleri ve liman devletleri gemilerde düzenli denetimler gerçekleştiriyor. Ancak biz Türk P&I olarak gemiyi risk perspektifinden ele alıyor, oluşabilecek risklerin önüne geçebilmek için önleyici faaliyetler geliştiriyor ve uzmanlarımızı gemilere yönlendiriyoruz.

Bu çalışmalar kapsamında çevreyi, ülkeyi ya da personel güvenliğini tehdit edebilecek riskleri tespit ederek bunların giderilmesi için çalışmalarımızı gerçekleştiriyoruz. Teminat başlamadan önce yaptığımız bu denetimlere "pre-entry condition survey" adını veriyoruz. Yani geminin kondisyonunu sigorta teminatı başlamadan önce inceliyor, uygun bulursak teminat altına alıyoruz. Eğer eksiklik-

ler varsa, bunların giderilmesini armatörden talep ediyoruz.

Bu süreç, bizim için işimizin ayrılmaz ve çok önemli bir parçası. Ayrıca benzer eksiklikler veya riskler tespit edildiğinde, bunları yalnızca ilgili gemiye değil, tüm armatörlere sirkülerler aracılığıyla duyuruyoruz. Böylece sektör genelinde benzer risklerin önlenmesine katkıda bulunuyoruz.

Dijitalleşmeyi sürdürülebilirliğin ayrılmaz bir parçası olarak görüyor ve tüm sistemlerimize entegre ediyoruz

Otonom gemiler, LNG/LPG ve hibrit tahrik sistemleri, yeni risk profilleri yaratıyor. Türk P&I, bu yeni nesil gemi teknolojilerine bağlı kaza ve sorumluluk risklerini nasıl değerlendiriyor? Gelecekte artacak çevresel ve teknolojik riskler için hangi sigorta stratejilerini planlıyorsunuz?

Gelecekte artacak risklerin başında teknolojik riskler geliyor. Bu kapsamda "high risk order" stratejileri üzerinde planlamalar yapılıyor. Özellikle yapay zekâ, günümüzde hayatın her alanına girmiş durumda. Biz de Türk P&I olarak dijitalleşmeyi sürdürülebilirliğin ayrılmaz bir parçası olarak görüyor ve tüm sistemlerimize entegre ediyoruz. Bugün geldiğimiz noktada şirketimiz, anlık olarak tüm operasyonlarını görebildiğimiz bir dijital raporlama sistemine sahip. Verilerimizi merkezi bir veri tabanında topluyor, buradan günde yaklaşık 100'e yakın rapor çekerek şirketin o andaki durumunu net biçimde görebiliyoruz.

Yakın zamanda hasar önleme faaliyetlerimiz için de yeni bir dijital raporlama sistemi geliştirdik. Bu sistem sayesinde, gemilerde yapılan survey işlemlerinde tespit edilen tüm eksiklikler parametrik olarak ölçülebiliyor. Gemiye gönderdiğimiz uzmanlarımız, online olarak sisteme bağlanıp eksiklikleri anında yükleyebili-

yor. Böylece hangi gemilerde hangi tür eksikliklerin tekrarlandığını ölçebiliyor, istatistiksel olarak analiz edebiliyoruz.

2025 yılının son çeyreğine girdik. 2025 yılı Türk P&I için nasıl geçti? Bundan sonraki süreç için beklenti, hedef ve planlarınız nelerdir?

Son dönemlerde şirketin ikinci versiyonunun ciddi ön hazırlıklarını yapıyoruz. Çalışmalarımıza Türk P&I Versiyon 2.0 adını verdik. Bu kapsamda reasürans yapımızdan personel eğitimine kadar birçok alanda yenilik planlıyoruz. Burada sözünü ettiğim personel eğitimi sadece iç eğitimler değil; uluslararası eğitimleri de kapsıyor. Ayrıca reasürans yapımızı da yeniden şekillendirerek bize daha faydalı bir hale getirmeyi hedefliyoruz.

Ofisimizi İstanbul Finans Merkezi'ne taşıdık. İstanbul Finans Merkezi'nin bize kattığı pek çok avantaj var. Burası, finansal hizmet ihracatı yapan şirketler için bulunmaz bir fırsat sunuyor ve tamamen serbest bölge mantığında çalışıyor. Önümüzdeki dönemde uluslararası P&I sigortacıları arasında bir konsolidasyon yaşanması muhtemel. Biz de piyasayı yakından takip ediyor, yabancı sigortacılarla görüşmeler yapıyoruz. Benzer şirketlerle ilerleyen dönemde farklı iş birlikleri kurabilir, ortak gruplar ve birlikler oluşturabiliriz.

Bizi oldukça aktif bir dönem bekliyor. Şu an yaklaşık 75 milyon dolar prim üretimi ile yılı kapatıyoruz. İlk hedefimiz bu rakamı 100 milyon dolara ulaştırmak ve dünya çapında saygın bir sigortacı olma yolunda ilerlemektir.

Son olarak eklemek istedikleriniz var mıdır?

Kurum milliyetçiliği bizim için çok önemli. Türk P&I, Türk denizciliğine destek veren kuruluşlardan biridir. Şunu unutmamak gerekir ki, prestijli bir filonun mutlaka uygun sigorta teminatına sahip olması gerekir. Biz de bu teminatı en güçlü şekilde sağlamaya gayret ediyoruz.

From Claims Management to Risk Prevention: Strategic Solutions from Türk P&I for the Maritime Industry

As one of the pioneers of P&I insurance in Türkiye, Türk P&I Sigorta has become a significant force in both the national and international maritime markets. With its strong reinsurance structure, extensive global network of correspondents, and innovative products, Türk P&I has quickly distinguished itself and now provides services in 17 different countries. In our conversation with Ufuk Teker, General Manager of Türk P&I Sigorta, he shared the details of the “Türk P&I Version 2.0” vision, the company’s sustainability policies, and its claims management and risk prevention strategies.

General Manager Ufuk Teker summarizes the company’s vision and priorities as follows: “At the core of our business lies claims management. With our broad and highly experienced team, we continuously inform shipowners to prevent recurring incidents, proactively identify risks, and provide effective solutions. At Türk P&I, our ambition is not only to act as an insurer, but also to be a trusted strategic partner of the maritime industry.”

Emphasizing that sustainability is a cornerstone of the company’s culture, Teker notes: “We have built our environmental policy on the United Nations ESG principles. In the near future, shipping companies that are not environmentally responsible will not be able to secure insurance coverage. We are closely monitoring this process and advancing transparently with regular sustainability reporting.”

Highlighting the importance of digital transformation, Teker adds: “We see digitalization



■ Ufuk Teker, General Manager of Türk P&I Sigorta

as an integral part of sustainability. Today, we are able to monitor all our operations through real-time reporting systems. We have digitalized our risk prevention processes and started to develop our pricing models with artificial intelligence. This allows us to build a system that not only keeps the company profitable but also delivers the most competitive solutions to shipowners.”

Speaking about Türk P&I’s future targets, Teker explains: “We are now preparing for

the second version of our company. With Türk P&I Version 2.0, we aim to strengthen not only our reinsurance structure and training programs, but also our international partnerships. Relocating to the Istanbul Financial Center has provided us with significant advantages. Today, we are closing the year with around USD 75 million in premium production, and our next goal is to reach USD 100 million and solidify our position as a globally respected P&I insurer.”