



Türk P&I Sigorta A.Ş. Teknik Müdürü Kaptan Değer Pamuk:

Türk P&I hedefi uluslararası piyasadaki armatörlere teminat sağlamaktır

Istanbul Boğaz'ında yaşanan gemi kazası sonrasında deniz sigortacılığın önemi tekrar gündeme gelirken, bu konuda halen yeterli bilincin oluşmaması ülkemiz açısından üzücü bir durum olarak karşımıza çıkıyor. Deniz sigortacılığında bilincin artması ve sektörün büyümesi adına çaba harcayan Türk P & I Sigorta Teknik Müdürü Kaptan Değer Pamuk, yaptıkları çalışmalarla ilgili bilgi verdi.

Türk P&I Sigorta olarak yaptığımız çalışmaları aktarır mısınız?

Türk P&I Sigorta, 145 ülkede 370'in üzerinde temsilciden oluşan ekibimizle dünyanın dört bir yanında hizmet vermektedir. 4 yılda Türk bayraklı gemiler arasında ki pazar payını yüzde 90'lara taşımıştır. Yolcu taşımacılığında, römorkörde, barç ve yüzer kreynler gibi ünitelerde, deniz inşaat araçlarında ve çeki sigortalarda pazar payı yaklaşık yüzde 50'nin üzerinde. Bazı gemi tiplerinde ise yüzde 100'e varan pazar paylarına erişmiş durumdadır. Son 2 yıldır tekne makine sigortası da yapmaya başlayan Türk P&I bu branşta da Türkiye'de ilk beş şirket arasında yerini almıştır. Hedefleri ise ilk 3 şirket arasına girmektedir. Müşteri memnuniyeti açısından % 90'ın üzerinde yenileme oranı bulunmaktadır. Bugün iti-

bariyle 2200 civarında deniz aracına sigorta sağlayan Türk P&I Sigorta, Türk armatörün ihtiyaçlarını, batı standartlarında ama Türk kanunlarını sağlayarak hizmet vererek ve her zaman hızlı, etkin çözümler üretmektedir.

2016 yılında özel amaçlı tekne ve yatlar için çıkarılan Yat Trafik Sigortası ürününü özellikle lüks ve mega yatlar tarafından tercih ediyor. Prim tutarı yıllık 300-400 dolardan başlayıp teknelerin gross ton büyüklüklerine göre fiyatlama değişebiliyor. Herkese uygun paketler hazırlanabiliyor. Yat sigortası anlamında büyüyen pazarda, yabancı sigorta şirketlerinin yerini artık Türk şirketleri almaya başladı. Önceden sigortasını yurt dışında yapanlar bayrağı değiştirdikçe Türk sigorta şirketlerine dahil oldu. Bu da yat pazarının büyümesini sağlamıştır.

Türk P&I hedefi uluslararası piyasada yabancı armatörlerin gemilerine teminat sağlamak. Kendi geliştirdiği ürünleri yurtdışına da satmak isteyen şirketin öncelikli hedefleri arasında Hazar Bölgesi ve Birleşik Arap Emirlikleri üzerinde çalışmaları var. Yerel uzmanlığı kullanıp, değişik bölgelerde yerel partnerlerle büyümek isteyen Türk P&I, Kazakistan ve Türkmenistan gibi bölgelerde kendilerini gösterebileceklerini düşünüyor.

İstanbul boğazında yaşanan kazayla ilgili dü-

güncelerinizi alabilir miyiz?

İstanbul Boğazı'nda yaşanan kaza her ne kadar tarihi bir değeri bulunan bir binanın neredeyse tamamen yıkılmasıyla sonuçlanmış olsa da, can kaybı ve çevre bilinci ile sonuçlanmadığı için çok ucuz atıldığı söylenebilecek bir hadisedir. Özellikle Türk Boğazlarında 1998 yılında devreye giren Gemi Trafik Hizmetlerinin varlığına, bu hizmetler bünyesinde konuşlanan acil müdahale istasyonlarına ve deniz araçlarına, ayrıca gemide kılavuz kaptan bulunuyor olmasına rağmen bu kazanın gerçekleşmiş olması, ileride muhtemel can kayıplarıyla ve çevre felaketleriyle sonuçlanabilecek her türlü riskin Türk Boğazlarında devam ediyor olduğunun bir göstergesidir.

Yaşanan kaza sonrasında bu konuda ülke genelinde bilincin arttığı ve sigorta yaptırma oranında bir değişim var mıdır?

Yaşanan bu kaza ilk etapta güncel bir hadise olarak yer almış ve su araçlarının muteber P&I sigortası sahibi olmalarının önemi bu kaza sonucunda tekrar anlaşılmıştır. Geminin uluslararası anlamda muteber kabul edilen bir sigorta şirketi tarafından sigortalanmış olması konuya hem teknik hem hukuksal anlamda çabuk ve etkin şekilde müdahale edilmesine yol açmıştır. Bahse konu geminin sigorta şirketi, 1 milyar USD tutarında teminatları dahi sağlayabilen bir sigorta şirketi olması sebebiyle yetkin ve tecrübeli temsilcileri kanalıyla konuyla ilgilenen otoritelerle zaman geçirmeden kontak kurmuş ve uygun prosedürler takip edilmiştir.

Bununla beraber konunun genelinde sosyal medya üzerinden güncel ve popüler olmuş olduğu bir gerçektir, bu yüzden de kısa süre içerisinde hafızalardan silindiğini söylemek mümkündür. Bu sebeple ülkemizde sigortalı yaşama geçiş bilincinin henüz gelişmiş ülkelerdekine benzer bir ivmeyi kazandığını söylemek mümkün değildir. Olayın üzerinden 2 aydan fazla bir süre geçmiş olmasına rağmen sigorta yaptırma oranlarında kayda değer bir değişiklik olduğunu söylemek maalesef mümkün değildir.

Ülkemize yurt dışından transit olarak giren gemilerin verdiği zararlar konusunda nasıl önlem alınabilir?

Transit geçen gemilerin P&I sigorta poliçelerinin muteber kurumlardan temin edilmiş ve geçerliliğini koruyor olması muhakkak ilgili idareler nezdinde sorgulanmalıdır. Özellikle P&I sigortası bazında belirli teknik standartların altında kalan gemilerin geçişlerinde alınacak ilave ücretler ile, sigorta anlamında kusurlu gemilerin ve rebileceği muhtemel çevre zararlarını karşılayacak bir fon oluşturulabilir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı, Türkiye'nin Akdeniz'in ön önemli yat ülkelerinden biri yapma hedeflerini aktardılar. Bu alandaki ge-

lişmelerin sigorta sektörüne yansımalarını aktarır mısınız?

Yabancı bayrak taşıyan yatların Türk bayrağına geçiş sürecinin devlet eli ile kolaylaştırılması, ülkemiz bayrağına kayıtlı yat sayısını arttırmış ve yat sektörüne ivme kazanmıştır. Yatçılığın ülkemizde ekonomik anlamda desteklediği yan sektörler de göz önüne alınır ise, sigortacılık sektörünün de büyüyen bu pastadan ayrı tutulması düşünülemez. Yeni marinaların yapılması, marinalardaki binnacık yerli ya da yabancı bayraklı teknelerin her türlü ihtiyacının lokal markette karşılanması ve bulunduğu lokasyonlara katma değerinin olması, yat personeli yetiştirme anlamında ilgili eğitim kurumlarının sayıca artacak olması gibi etkilerin olması kaçınılmazdır. Bu sonuçlar 2018 sezonunun bitiminde daha sağlıklı değerlendirilebilir.

Sektörün daha fazla gelişmesi adına kamudan beklentilerinizi aktarır mısınız?

Türkiye tarihinde çoğu gelişimin merkezi devlet olmuştur. Denizcilik sektörünün gelişmesi ve ülke ekonomisine olan katkısının artmasında da kamu önemli rol oynamaya devam edecektir. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ında rol oynayan deniz taşımacılığı için ülkemizin sağlam ve uzun vadeye yayılan denizcilik politikasına sahip olması, bu politikanın ise uzun vadede başarısının bağımsız bir Denizcilik Bakanlığı ile desteklenmesi faydalı olacaktır. Sigorta sektörü açısından da özellikle yolcu/yat turizmde yer alan özel teknelerin ve bunun yanında tenezzüh teknesi tabir edilen su araçlarının uluslararası konvansiyonlara uygun teminat limitlerine göre sigortalınması ve kamunun bu konuda denetleyici tavır önem arz etmektedir.

Bilgilendirme çalışmalarınızla ilgili bilgi verir misiniz?

Amatör denizcilere deniz ve acil durumları ve ihtiyaçları olan birçok konuyu senaryolaştırarak hazırlanan video serisi ise yakında sosyal medya üzerinden yayınlanmaya başlayacaktır.

Örneğin bu videolarla tersaneye girerken ve çıkarken yapılması gerekenler, teknede güvenli yaşam, tekneyi terk ederken nelere dikkat etmek gerekir? gibi deniz insanının ve yolcusunun bilmesi gereken önemli bilgiler anlatılacaktır.

Hiçbir ticari amacı olmayan bilgilendirme ve sosyal bilgi yayma sayesinde deniz ve denizcilik ile ilgili ülkemizdeki kaynakların artmasına büyük katkı sağlayacağını düşünüyoruz. Bu çalışmalarımızı ticari gemiler ile ilgili yük taşımacılığın çeşitlerinde, personel çalışma standartları ve iş kazaları konularında, çevre hadiselerinde alınacak önlemler ve acil müdahale prosedürleri olarak yaygınlaştırma çalışmalarımız arka planda devam etmektedir. ■