



Türk P&I Sigorta Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü
Ufuk Teker: "Denizcilerimiz teknelerini sezona hazırlarken umarım sigortalarını da düşünüyorlardır."

Denizle Oyun

Deniz turizmini düzenleyen yasalar arasında oluşan bir boşluk tur teknelerinin sigortalanmasında zafiyet yaratıyor.

ERSUN ERDİNÇ

Bodrum, mavi yolculuk için başlangıç noktası. Gulet tipi teknelerle özdeşleşen mavi yolculuk, Bodrum'a turist çeken önemli bir etkinlik olduğu kadar yörenin de turizm geliri kaynaklarından. Bunun için bölgede 6 bin yolcu kapasiteli 500 gulet var. Günübirlik turlar için de 8 bin yolcu kapasiteli 200 tekne. Bu teknelerin son bakımları şimdiden yapılıyor zira Bodrum DTO Şube Başkanı Orhan Dinç, 2019 rezervasyonlarında önceki yıla göre yüzde 30 ila 40 artış gözlemlediklerini söylüyor ve geçen yıl nisanda başlayan sezonun bu yıl 20 Mart'ta açılacağını belirtiyor.

Daha geniş bir ölçekte bakıldığında ise 61 marina ve 25 bin yat bağlama kapasitesine sahip Türkiye'nin turizm başkentleri sayılan Antalya, Bodrum, Marmaris gibi merkezlerinde faaliyet gösteren yaklaşık 2 bin 500 gezi teknesi ve gulet bulunuyor. Bu sezon 20 milyon yerli-yabancı turist bu gezilere katılmasının beklendiğini ifade eden Türk P&I Sigorta Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Ufuk Teker önemli bir noktaya dikkat çekiyor. Bu teknelerin yüzde 95'i denizlerde sigorta teminatı olmadan yol alıyor. Yani sadece 125 kadar tekne uygun sigorta teminatına sahip. Teker, "Özellikle Bodrum gibi dünya turizminin ilgisini çeken lokasyonlarda gerek risklerin ortadan kaldırılması gerekse güvenli denizcilik ve yolcu güvenliği, ciddi öneme sahip" diyor.

100 yolcu taşıyan bir günlük gezi teknesinin ihtiyacı olan teminat limiti yaklaşık 40 milyon dolar, kişi başına 400 bin dolar üzerinden. Karşılığında ödeyeceği prim tutarı yıllık bin 500 dolar. 125 teknenin prim tutarlarıyla pazar şu anda 1 milyon lira civarında. Tüm tekneler sigortalanabilseydi pazar büyüklüğü 20 milyon liraya ulaşabilirdi.

Herhangi bir hasarda tek kişinin ölüm tazminatı 400 bin dolara kadar çıkabiliyor. 125 tekne üzerinden bu 250 bin dolarlık bir prim havuzu oluşturuyor. 250 bin dolarlık prim karşılığında sigortacı her bir yolcu başına 400 bin dolarlık risk taşıyor. Yani Türk P&I Sigorta doğru bir ha-

vuz, doğru istatistik ve geniş data ile frekansı sağlayıp havuzu geliştirmek zorunda. Aksi takdirde bu servisi bu fiyatlarla çok uzun süre sağlamak mümkün olmayacak.

Deniz trafiğinde hasar frekansının epeyce düşük olduğunu belirten Teker bunun, işletmeleri biraz rahatlatığına ve sigortalanma oranlarının düşük olduğuna dikkat çekerek yurtdışı seferlere giden tekneler gibi zorunlulukla karşılaşanların dışında kalanların doğru limitlerle sigorta teminatına sahip olmadıklarını söylüyor. Şu anda işletmecilerin hiç sigortası yok değil, 3-4 milyon liralık bir sigorta teminatı var ama bunun alt limitlerine bakıldığında, örneğin yolcu başına 20 bin lira-yı geçmediği görülüyor. En üstte de 4 milyonluk başka bir limit daha koyarak bir teminat satıyorlar. İşletmeci, ölüm veya yaralanmada kişi başına 20 bin lirayla sınırlıyor kendini. Dolayısıyla hasarlar bir işletmenin ortadan kalkmasına bile neden olabiliyor.

Yapılan araştırmalar guletlerle haftalık tura çıkanların yüzmeye bilme oranları yüzde 80'lere kadar çıkarken günlük gezi teknelerinde bu oranın yüzde 50'lere kadar düştüğünü gösteriyor. Korsan tabir edilen teknelerin personel ve teknik yetersizlikleri bir sorun olarak varlığını sürdürüyor. Örneğin teknelerde yaygın kullanılan denetimsiz maddelerin ayrıca yangın riski yaratması da söz konusu.

Peki nasıl oluyor da, yeterli teminata sahip olma oranı yaklaşık 2 bin 500 teknenin hala yüzde 5'iyle sınırlı? Teker, "Deniz turizm araçları bir hukuki doktrin tartışmasına saptandı kaldı, doğruyu söylemek gerekirse" diyor. Bu araçların işletme belgelerini veren Turizm Bakanlığı. Fakat deniz turizm araçlarını teknik olarak denetleyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. Bu iki bakanlık arasında biri turizm işletme ruhsatını verirken hiçbir şarta tabi tutmuyor. Diğer tarafta da teknik yeterlilikleri inceleniyor. Deniz turizm araçlarının tabi olduğu Turizm Teşvik Kanunu birtakım istisnalar getiriyor. Örneğin taşıyanlar hukuki olarak yolcu statüsünde değil (oysa ki İstanbul'da faaliyet gösteren ŞHİ, Dentur ve Turyol araçları yolcu taşımacılığı statüsü ile bu teminatlara ve sıkı denetime tabi). Türk Ticaret Kanunu (TTK) 12'den fazla yolcu taşıyan her bir deniz aracının yaklaşık kişi başı 400 bin dolar (250 bin SDR, Özel Çekme Hakkı karşılığı) 'yolcu başına sorumluluk sigortası' bulundurmasını zorunlu tutuyor. İki bakanlık arasındaki bu

hukuki boşluk ya da "ortada kalmış durum" bir istisna yaratıyor ve sektör bu istisna sebebiyle sigorta almaktan kaçınıyor.

Sigortalılık oranı Yunanistan'da yüzde 100. Uluslararası yolcu taşımacılığını düzenleyen Atina Konvansiyonu'nun bütün maddeleri TTK'ya adapte edilmiş durumda. Turizm Teşvik Kanunu'nda söz konusu istisna olmazsa TTK'daki maddeler uygulanacak yani Atina Konvansiyonu'nun şartları yerine getirilecek ve standardize olmuş olacak Türkiye.

Türkiye'deki yüzde 5'lik sigortalı tekne ise zaten Yunan limanlarına gidenler. Evrakı tamamlayabilmek için gidiyorlar. Sigorta bilinci yükseldiği için alanlar bir yana genellikle bürokratik işlemlerin gerektirdiği evrak yığını tamamlayabilmek için sigorta satın almıyor.

Ufuk Teker, Türkiye'nin, deniz turizminin genel turizmin yüzde 20'den fazlasına karşılık geldiğini hatırlatıyor ve turistlerin büyük bölümünün mavi yolculuğu önemseydiğini belirterek "Turizm gelirleri içinde deniz turizmi önemli pay almasına rağmen bu alanda sigorta teminatları çok düşük. Buna karşılık risk faktörü ise çok yüksek. Deniz turizminin sektöre uğramaması açısından sigorta önemli. Hedefimiz bu yıl sigortalı tekne sayısını artırmak" diyor.

Beş yıl önce kurulan Türk P&I Sigorta, güvenceleri yeterli olmayan sigortalarla ticaret yapan binlerce küçük tekne ve gemi için koruma ve tazminat (Protection & Indemnity) sağlayacak bir sigorta şirketi. Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta, Türkiye Halk Bankası ile üç P&I muhabiri şirketin, Ömür Marine, Metropole ve Vitsan'ın biraraya gelerek oluşturmuş. Türk P&I Sigorta'nın tüm anlaşmaları Hazine ve Maliye Bakanlığı kanalıyla denetleniyor. Şirketin sermaye ve mali yeterlilikleri Sigorta Denetleme Kurumu tarafından anlık kontrol ediliyor. P&I sigortası "su araçlarının" sorumluluk sigortası anlamına geliyor. Armatörlerin hem kontratlardan doğan sorumluluklarını karşıladığı hem de sahiplerinin üçüncü şahıslara, çevreye, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türü.

Yılbaşına kadar sadece Türk bayraklı, Türk sahipli gemileri sigortalayan şirket, 1 Ocak'tan itibaren de uluslararası arenada, sahibi Türk olmayan gemilere de hizmet vermeye başladı. İlk etapta hedef Yunanistan, Hazar havzası ve Azerbaycan... 

TURİZM FİLOSUNDA GENELDE GENÇ GEMİLER YER ALIYOR. EN YAŞLISI 1990 ÜRETİMİ. TÜRK P&I SİGORTA'NIN HEDEFLEDİĞİ ŞEYLERDEN BİRİ, YÜKSEK STANDARTLI FİLOLUN RİSK İYİLEŞTİRMESİNİ YAPMAK. DÜNYADA FİLOLARIN YENİLENME ORANI YÜZDE 10 SEVİYESİNDE. YÜZDE 10 YENİ ARZ VAR, YÜZDE 5-6 İŞE HURDAYA AYRILIYOR.

