

RİSKLERE KARŞI AKILLI ÇÖZÜMLER

Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, İstanbul Boğazı'ndaki deniz kazalarından, amatör denizcilerin sigorta ihtiyaçlarına kadar geniş bir yelpazede önemli bilgiler paylaştı.

RÖPORTAJ: Selcen Tanınmış Işıldar



Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker

D

enizcilik sektörü, hem amatör hem de profesyonel denizciler için keyifli olduğu kadar riskli bir alan. Tekne kazalarının

artışı, sigorta bilincinin önemini bir kez daha gündeme taşıdı. Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker ile deniz kazalarının nedenlerini, sigorta sektörünün mevcut durumu ve geleceğiyle ilgili alınması gereken önlemleri konuştuk.

Ufuk Teker ile gerçekleştirdiğimiz bu keyifli sohbet, denizcilik sektöründe risklerin yönetimi ve sigorta bilincinin artırılmasının önemini bir kez daha gözler önüne seriyor. Denizciliği güvenli bir hobi ve meslek haline getirmek için alınması gereken çok sayıda önlem olduğu bir gerçek.

Son dönemde çok sayıda tekne kazası yaşandı. Bu durumun nedenlerini ve sigorta sektörüne yansımalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Kazalar denizcilik dünyasının bir gerçeği. Ancak medya ve sosyal medya, bu olayları daha görünür hale getiriyor. Örneğin, geçtiğimiz günlerde Boğaz'da büyük bir kazanın eşiğinden dönüldü; iki gemi çatıştıktan sonra Üsküdar sahiline kadar geldi ve neyse ki ucuz atlatıldı. Motoryat ve yelkenlilerde de büyük, sansasyonel kazalar meydana geldi. Türkiye'de de dünyada da maalesef bu tür olaylar yaşanıyor. Sigorta sektörü olarak önlemleri artırmak ve risk yönetimini geliştirmek için çalışıyoruz.

Kazaların önlenmesi için tekne sahiplerine ve kaptanlara düşen sorumluluklar neler?

Türkiye'de en çok karşılaştığımız ve bize yansıyan kaza tipleri, çatışma hadiseleri. Ayrıca bağlama yeri sorunları nedeniyle meydana gelen olaylar ve üçüncü sırada yangın olayları yer alıyor. Geçtiğimiz yıl sert fırtınaların yaşandığı zorlu günler geçirdik. Özellikle Antalya ve Bodrum >>>



Sigorta sektörü olarak önlemleri artırmak ve risk yönetimini geliştirmek için çalışıyoruz.

bölgelerinde tekneler bağlı buldukları yerlerde birbirlerine zarar verdiler. Bu durum, Türkiye'nin bağlama yeri sorununu bir kez daha gündeme getirdi. Pandemi döneminde çoğu insan teknelere yatırım yaptı ve amatör denizciliğin desteklenmesi bu yatırımı teşvik etti. Ancak bu durum, bağlama yeri planlama eksikliği nedeniyle sorun yarattı. Marina kapasitemiz yetersiz olduğu için tekneler geliş güzel bağlanıyor. Bu da kuvvetli rüzgârlarda teknelerin birbirine çarpmasına, güvenlik ve hırsızlık sorunlarının artmasına neden oluyor. Teknelerin düzenli bakımlarının yapılması çok önemli. Metal aksamların kontrolü, su sızdırmazlık ve yangın önlemleri gibi konular da ihmal edilmemeli.

Çatışma kaynaklı kazalara sık rastlıyoruz dediniz... Denizde trafik düzenine neden karadaki gibi uyum sağlanamıyor?

Çünkü deniz araçları suyun üzerinde kayarak gidiyor. Çok tecrübesi olmayan biri için hesaplanamayan bir durum. Tekneyi kullananın bu bilince ulaşması ve teknesini nerede durdurabileceğini, hangi mesafede döndürebileceğini hesaplayabilmesi gerekiyor. Ayrıca görüş alanının iyice düştüğü alacakaranlık saatlerde, teknelerin görülebilir olması, seyir ışıklarının doğru şekilde konumlandırılmış olması gerekiyor. Özellikle küçük dingi botlarda bunlara hiç uyulmuyor. Geç saatlerde tekne sahipleri

restoranlara götürülüp getirilirken bunlara hiç riayet edilmiyor. Çokça ölümlü kaza oluyor maalesef. Bu konuda düzenleme gerekiyor.

Bu kazalarda ana sorun eğitim eksikliği mi?

Denizcilik, sürekli eğitim gerektiren bir alan. Deniz kültürü ve trafik düzenine uyum sağlanması, bakım-tutumun doğru yapılması gibi konular çok önemli. Su alarak batan tekneler veya alacakaranlık saatlerde meydana gelen görüş kaybı nedeniyle oluşan kazalar, eğitim eksikliğinden kaynaklanıyor. Küçük teknelerde seyir ışıklarına ve güvenliğe dikkat edilmemesi de ölümlü kazalara yol açıyor. Eğitim ve düzenlemeler şart.

Dingi botlar ayrı bir mesele. Son yıllarda hızları, motor güçleri artan botlar olmaya başladılar. Bu konuda sigorta sektörü ne tür zorluklarla karşılaşiyor?

Dingiler artık dingi statüsünden çıktı. Dediğiniz gibi hem süratleri hem de boyutları büyüdü. 15-16 metre uzunluğunda, kendi sicil kayıtları olan deniz araçlarına dönüştüler. Bu botları, bağlı oldukları teknelerden bağımsız birer deniz aracı olarak değerlendirmek gerekiyor.

Tekne sahiplerine ve kaptanlara risk yönetimi açısından neler önerirsiniz?

Tekne sigortaları kapsamına P&I sigortasını da dahil ettik. Bu sayede

sigortalılarımıza yüksek sorumluluk limitleriyle teminat sağlıyoruz. Bu kapsamda en önemli risklerden biri, personel ölüm ve yaralanmalarıdır. Bu konu bizim öncelikli gündemimizde yer alıyor ve iş güvenliği kurallarına sıkı bir şekilde uyulması gerektiğine inanıyoruz. Çok fazla gündeme gelmese de, kalıcı sakatlıklara kadar varabilecek yaralanmalar sıkça yaşanıyor. Özellikle ıssız koylarda teknelerin manevraları sırasında meydana gelen açık yaralanmalar, çabuk müdahale edilemediği için ciddi sorunlara yol açabiliyor. Bu konuda bilinçlendirme çalışmalarımız devam ediyor ve personelin düzenli olarak seminerlerle eğitilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Amatör denizciler ise genellikle deniz kültürü ve trafik kurallarını tam anlamıyla öğrenmeden denize açılıyor. Harita okuma becerilerindeki eksiklik, çatışmalara ve karaya oturmalara neden olabiliyor. Bu noktada, sivil toplum kuruluşlarının ve yayın organlarının bilinçlendirme çalışmalarına daha fazla ağırlık vermesi büyük önem taşıyor.

Son olarak, denizcilik sektörünün geleceğiyle ilgili öngörüleriniz neler?

Denizcilik sektörü büyümeye devam ediyor. Ancak eğitim, marina kapasitesi ve sigorta bilinci gibi alanlarda iyileştirmeler yapılmalı. Sürdürülebilirlik için tüm paydaşların iş birliği içinde çalışması gerekiyor.