



Gemi yalıya çarptı akıllara sigorta geldi

İstanbul Boğazı geçen ay yine büyük bir tehlike atlattı. Malta bayraklı "Vitaspirit" adlı kuru yük gemisi, Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı'na çarptı. Hayatımız Sigortalı olarak kazanın sigorta boyutunu araştırdık.

EDİP OZAN ÜÇOK

edip@sigortamedia.com

Dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip yerlerden biri olan İstanbul Boğazı, bu yönüyle büyük tehlike altında. İstanbul Boğazı'ndan resmi rakamlara göre yaklaşık 125 gemi geçtiği dikkate alınırsa riskin ne kadar yüksek olduğu ortaya çıkıyor. Geçtiğimiz ay Malta bayraklı "Vitaspirit" adlı kuru yük gemisi, Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı'na çarpınca Hayatımız Sigortalı olarak kazanın sigorta boyutunu araştırdık...

Dünyanın ikinci büyük sigortacısı

Zararı karşılanması için nasıl bir yol izleneceğini konunun uzmanlarına sorduk. Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, kaza yapan gemiyi sigortalayan UK P&I Kulübü'nün dünyanın ikinci büyük sigorta şirketi olduğunu ve Vitaspirit'in, P&I sigortasının teminatının ise 1 milyar dolar olduğunu belirtti. Teker, "Gemiler kıyılarımıza, boğazlarımıza veya limanlarımıza yaklaşırken bir form ile kendilerini rapor etmektedirler. Bu rapor kapsamında geminin özellikleri ve menşei ile taşınan yük miktar ve çeşitliliği rapor edilir. Bu raporun bir maddesi de 300 GRT üzerindeki gemilerde mecburi olan P&I sigortasıdır. Kazaya kaşan geminin P&I



Türk P&I Sigorta
Genel Müdürü
Ufuk Teker



İLTER MUTLU TÜRK

Oto Dışı Sigorta Ekspertleri
(ODESD) Başkanı

Geminin sahibi de sorumluluk altında

Oto Dışı Sigorta Ekspertleri (ODESD) Başkanı İter Mutlu Türk, çarpma sonucunda yalıda ve çevresinde oluşan zararın ilk karşılayıcısının gemiyi sigortalayan İngiliz UK P&I Club olduğunu söyledi. Poliçede yazandan daha büyük bir zararın oluşması halinde geminin bağlı

bulunduğu şirketin kapısının çalınacağını belirten Türk, "Geminin P&I Sigortası, maddi manevi kayıpları poliçe limitine kadar karşılayacaktır. Geminin 225 m olduğu dikkate alındığında milyon dolar seviyesinde bir limit olduğunu düşünüyorum. Ancak yetmeyebilir. Kalanı gemi sahibi tarafından karşılanacaktır" dedi. Türk, geminin sigorta şirketi olan İngiliz UK P&I Club'ın zarar bedelini ödememek için Türkiye'nin de imzaladığı Uluslararası Sorumluluğu Sınırlandırma (USS) antlaşmasına sığınamayacağını belirterek "USS anlaşması kapsamında ödeme reddi için öngörülemez bir kayıp oluşması gerekir. Oysa burada böyle bir durum yok" diye açıklama yaptı.

kulübü UK P&I kulüptür. Dünyanın tonaj olarak ikinci büyük sigortacıdır. Yani kaza sonucu Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı'nda oluşan tüm zararın İngiliz sigorta şirketi UK P&I Club karşılayacak" dedi.

Uygulanacak yöntem

Teker, hasar yönetiminde uygulanacak aşamaları ise şöyle sıraladı:

- ▼ UK Pandi ilk etapta yerel bir temsilci atayacaktır. Türkiye de bulunan ve bu işi yapan uzman kuruluşlardan bir tanesi olaydan haberdar olunur olunmaz atanır ki bu hadisede de atandığını duyduk.
- ▼ Yerel temsilci vasıtası ile bir Ekspert ekibi oluşturulmuş.
- ▼ Ayrıca bir hukuk firması atanmış durumdadır.

"Kazaları sıfırlamak imkânsız"

"Boğazlarda kazalara her zaman rastlamak mümkündür" diyen Teker, şunları söyledi: Hatta 2017 yılında toplam 127 hadise yaşanmıştır. Geçen ay meydana gelen yalıya geminin çarpması hadisesi, medyanın ilgisini çekmekle beraber, küçük büyük birçok hadise meydana gelmektedir. Kaza meydana gelmesi ihtimalini sıfırlamak imkânsızdır. Ama etkilerini azaltmak için gayret göstermek ana hedef olacaktır. Olası kaza hallerini kategorize edersek;

- ▼ İnsan hataları
- ▼ Dömen problemleri
- ▼ Makine Arızası

- ▼ İletişim Sorunları
- ▼ Elektrik arızaları olarak sıralayabiliriz. Yukarıda sıralanan sebepler ile gemiler
- ▼ Çatışma
- ▼ Karaya Oturma
- ▼ Yangın
Ana başlıklı hadiselere katılmaktadır. Bu hadiseler sebebi ile de
- ▼ İnsan ölümü ve yaralanması
- ▼ Çevre kirliliği ve ekolojik düzenin bozulması veya sekteye uğraması
- ▼ Bina ve kıyı yapılarının bozulması
- ▼ Gemilerin enkaz haline gelip trafiği engellemesi veya tamamen tıkaması söz konusu olabilir.

Gerekli tedbirler alınmış durumda...

Boğazda gelecekteki kazalara karşı da gerekli tedbirlerin ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından alındığına dikkat çeken Teker, "Tüm bu sorunlar tabii göz korkutucu ama engel olmak veya azaltmak konusunda büyük gayret sarf edildiği ve başarılı organizasyon ve yatırımlar olduğunu da belirtmek lazım. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kapsamında Uzaktan Gemi Trafikini kontrol eden VTS (vessel Traffic System) bir radar sistemi, gemilerde fiziken bulunan kılavuz kaptan ekibi ve 70 civanna deniz aracı ve romorkör bulunmaktadır. Umanz ki benzer hadiseler yaşanmaz ve yaşananların boyutları da abildigince küçük olur" diye konuştu.



JLT Türkiye CEO'su Servet Gürkan "İstanbul Boğazı yine de şanslıydı"

JLT Türkiye CEO'su Servet Gürkan, kendi blogundan yayınladığı makalede yalı kazası gibi büyük hasarlı kazalarda meydana gelecek çevre ve 3. şahıs sorumluluk hasarlarına dikkat çekti. Risk yönetiminin en önemli aşamalarından birisinin geçmiş hasarlardan tecrübe edinmek olduğunu belirten Gürkan, "Kazanın en iyi kısmı herhangi bir can kaybı yaşanmamış olması. Maddi kayıp tabii ki göreceli olarak büyük ancak en önemlisi maddi olmayan kayıplar. Çok eski ve değerli bir ahşap yalı şimdi yıkılmak zorunda. Belki daha modern/gelişmiş teknik uygulamalar ve malzemelerle yeniden daha sağlam ve aslı gibi inşa edilecek (umanm!) ama o eski kokan havasını, kaybolan değerli eşyaları, ahşap duvarlara, döşemelere sinmiş hatıraları yerine koymak mümkün değil" dedi.

İndependenta kazası dün gibi hafızalarda

Gürkan, "Her şeye rağmen İstanbul Boğazı yine şanslıydı. Yalıya çarpan gemi kuru yük gemisi yerine dolu büyük bir petrol tankeri olabilirdi. Bir patlama veya yangın meydana gelebilirdi. İşte o zaman bir felaket yaşanabilirdi. 1980'li yılları Independenta tanker kazasını ve meydana gelen patlamanın büyüklüğü yaşayanların hâlâ zihinlerinde duruyor. İstanbul yine şanslıydı ki kaza boğazın dışında Marmara Denizi'nde meydana gelmişti" diye yazdı.

Büyük dersler çıkarılmalı

Gürkan, yazısını şöyle tamamladı: "Tarihin ve tabiatın o çok değerli mirası İstanbul Boğazı bugün gerçekten risk altında. Her gün onlarca petrol tankeri iki tarafı boğazdan geçiyor. Her an büyük bir hasar yaşanması olasılığı mevcut. Meydana gelebilecek Çevre ve 3. şahıs sorumluluk hasarlarını tam olarak hesap etmek imkânsız olmasa dahi çok zor. Risk Yönetiminin en önemli aşamalarından birisi "geçmiş hasarlardan ve "near mis"lerden edinilen tecrübe ve bilgilerle riskin azaltılması ve şiddetinin düşürülmesidir. Dilerim bu hasardan da hem gemi taşımacılığı ve gemi inşa sektörleri için ve de gemi sigortacıları için büyük dersler çıkarılır."