

Gönül rahatlığıyla gezmek için

Biz amatör denizcilerin ortak paydası, denizlerde tekne gezdiriyor olmamız. Bunu yaparken elbette herkes maddi gücüne ve imkanlarına uygun teknelerle denize açılıyor. Gelgelelim teknelerimizin boyutları, fiyatları farklı olsa da mesuliyetlerimiz birbirine paralel... Hele hele bazen hesapta olmayan öyle olaylarla karşılaşabiliyoruz ki maddi açıdan en rahat olanımız bile karşılamakta zorlanabilir. Bu konuyu dünya denizlerdeki en önemli mali mesuliyet sigortası kuruluşunun ülkemizdeki birimi Türk P&I Genel Müdürü Remzi Ufuk Teker ile konuştuk. Sayın Ufuk Teker röportajında amatörlerimiz için çok önemli ipuçları verdi.

YAZI: TURGAY NOYAN



Türk P&I Genel Müdürü Remzi Ufuk Teker

Türk P&I Genel Müdürü R. Ufuk Teker'le röportajımıza başlamadan önce yaptığımız sohbette söz, geçenlerde Alaçatı Marina'da yaşanan yangın olayından açılınca, ister istemez söyleşimiz bu konu ile başladı:

Hepimizin ortak kabusu 'Allah korusun' marina yangınları. Bu konu marinacılar için de büyük bir risk olmalı.

Elbette yangın büyük bir risk. Hatta marinacıların en önemli riski bu diyebiliriz. Tecrübeli marinacılar, bünyelerinde misafir ettikleri tekneleri klâse ederek riskleri azaltma yoluna gidiyorlar. Örneğin kıymeti yüksek, klasik değerlerde vs teknelerle sahipsiz, donanımsız, bakımsız tekneleri ayrı bölgelerde topluyorlar. Ayrıca fiber teknelerdeki yangınların çok çabuk ilerlediğini göz ardı etmemek lazım. Hoş ahşap yangınlarında da bir çivinin mermi gibi başka tekneye saplanıp yangını taşıdığını biliyoruz... Özetle marinacıların tıpkı bir otopark yönetimi gibi kendilerine emanet edilen tekneleri korumak, kollamak ve gözetim altında tutmak sorumlulukları var.

Kendi inisiyatifleri ile bulundurdıkları ekipmanla risklerini azaltmıyorlar mı?

Aslında gerekli-yeterli ekip ve ekipman bulundurmak zorundalar. Bu mükellefiyetlerini yerine getirmezlerse, zaten belge alamazlar. Bu konu çok net... Her türlü kıyı tesisinin gerekli tedbirleri alması dışında Çevre Yasal Sorumluluk Sigortası yaptıрма sorumluluğu var. Bu olmadan işletme belgesi alamazlar.

Teknelerde bu durum nasıl?

Gemilerin 'Groston'* hesapları, sorumluluk sınırlarını da belirliyor. Gemilerde 300 grostonda bu sorumluluk başlıyor. Bin grostonluk gemilerde bu sigortaya ek olarak 'yakıt kirlenmelerine karşı sorumluluk' sigortası da zorunlu oluyor.

Çevre kirliliklerinin temizlenmesi bayağı maliyetli bir iş olmalı.

Aynen öyle. Önce alan daraltıp, kirliliğin yayılmasının önüne geçilmesi gerekiyor, sonra da hem enkaz kaldırma, hem de çevre temizlenmesi yapılıyor. Size ilginç bir örnek vereyim. Şimdi bir marinada yangın oldu, yanan teknenin enkazı, çevre temizliği vs yapıldı diyelim. Yine de temizlik tamamlanmış olmuyor. Oradaki diğer teknelerin gövdelerinin de silinmesi gerekir. Çünkü bunlar denize çıktıkları an gövdelerindeki kirlilikleri denizlere taşıyacaklar.

Amatör denizciler bu işin neresinde? P&I'ın yaptığı sigortayı nasıl niteleyebiliriz?

Amatör denizcilik benim hobi alanım. Yani ben de sizler gibi bir amatör denizciyim. Bu nedenle bir takım sigorta önlemleri ile amatör denizcilerin rahatça denize çıkmasını istiyorum. Bizim yaptığımız sigortayı 'Tekne Trafik Sigortası' olarak niteleyebiliriz. Otomobilinize kasko yaptırıyorsunuz. Ama nasıl trafik sigortası olmadan trafiğe çıkmanız mümkün değilse, denizde de bunun muadili olarak düşünün. İlerde bunu biraz daha açarız.

Aklımıza gelen, gelmeyen ne gibi risklerimiz var?

Amatörler ağırlıklı olarak sığ sularda sefer yapıyor. Bu yüzme alanlarına, serbest dalış yapan kişilerin bulunduğu yerlerle iç içe olmamız demek.

Dalanlara motor çarpması dışında ne gibi riskler olabilir?

Bedeni zararlar sanıldığından da fazla. Güneyde geçen yıllarda bu tür akla hiç gelmeyecek bir olay yaşandı. Büyük balık tutmak için sırtı çekerken koy içine de girmişler. Serbest dalan iki balıkadam zokalarına takıldı. Sürat motoru büyük güçle çektiği için birisi maalesef aldığı yaralarla hayatını .

**Groston denizcilikte (karadaki bilinenin aksine) kilogram gibi bir ağırlık ölçüsü değil bir hacim ölçüsüdür. Bazı istisnalar dışında bir geminin bütün kapalı yerlerinin hacminin 100 feet³ veya 2,8317 m³'e bölünmesiyle elde edilen 'ton' cinsinden değerdir. Aslında buna gros tonaj denilmektedir.*

kaybetti, diğeri ağır şekilde yaralandı. Sadece bu tür kazalar aklınıza gelmesin. Amatör denizciler arasında eleman çalıştıranların da ağır mesuliyetleri var. Çok yüksek bedellere mal olabiliyor.

Sigorta vs yetmiyor mu?

Bununla sosyal güvenliği kastediyorsanız elbette kanuni yükümlülüklerini yerine getirmek gerek. Yat sigortası bu işe yeterli değil. Ayrıca bu sigorta mutlaka yapılmalı. Yine bir olayla örnek vereyim: Nomad adlı eski bir tugboat trawler'a çevrilmişti. Bu teknenin iki gemicisi, benzinli servis botu ile giderken büyük bir patlama oldu. Gemicilerden önde olanı patlamayla denize düştü ve yara almadan kurtuldu. Tekneyi kullanan ise o kadar şanslı değildi. Patlama sırasında üzerine bulaşan benzinin de etkisiyle vücudunun %30'u yandı. Hava ambulansı ile aldırıldı. İngiltere'den özel giysi getirtildi ve hâlâ tedavi altında. Şu ana kadar harcanan 60-70 bin euro gibi bir meblağ. İnşallah şifa bulana kadar da daha ne kadar gerekiyorsa harcayacağız. Feda olsun, insan sağlığı para ile ölçülmez. Bunu vurgulamamın nedeni sadece işin maddi boyutlarını göz önüne sermek.

Yat sigortası pek çok şeyi karşılamaz. Parmak koptu, eli kırıldı gibi... Gerçekten de akla hayale gelmedik pek çok tazminat karşınıza çıkabilir. Yine bir örnek vereyim: Bir denizcimiz, ABD bayraklı yelkenlisi ile Alman misafiriyle yelkene çıkmıştı. Tramola sırasında bumba misafirin kafasına şiddetli bir şekilde çarpmış. Adamın kafatası

çatladı. Bu kişi tekne ABD bayraklı olduğu için gitti ABD'de tekne sahibine tazminat davası açtı. Biliyorsunuz o ülkede bu gibi tazminatlarda çoklu milyonlar telaffuz ediliyor.

P&I teminatı içinde çevre kirliliği ile ilgili olanlar da var. Örneğin yakıt alıyorsunuz, taşıtı kirlenme yarattı. Çevre için bir ceza yediniz, teminatınız karşılanıyor.

Bunları sıralasak mı?

Evet daha rahat anlaşılabilmesi için P&I teminatı neleri kapsıyor kısaca sıralayalım.

- 1- Çatma, yüzer veya sabit cisim hasarları,
 - 2- Misafir, personel, tüm yolcular ve otorite dahil teknede oluşabilecek bedeni zararlar,
 - 3- Rotadan sapma masrafları,
 - 4- İdari para cezaları,
 - 5- Dava ve say masrafları,
 - 6- Kirlilik ve çevresel yükümlülükler,
 - 7- Karantina masrafları,
 - 8- Kaçak yolcu, sığınmacılar ve hayat kurtarma ile ilgili zararlar,
 - 9- Yarış zararları,
 - 10- Su sporları, çeki olayları vs,
 - 11- Enkaz kaldırma masrafları,
- Bir de size karşı doğabilecek sorumluluklara ilişkin teminatlar var:
- 1- Sözleşmelerden doğan teminatlar,
 - 2- Korsanlık,
 - 3- Sigortasız veya sigorta teminatı kısıtlı teknelerin verdikleri zararlar.

Teknede oluşabilecek otoritenin bedeni zararları kısmına aklım takıldı. Yani bir güvenlik elemanı tekneye kontrole çıktı. Kaydı kolunu kırdı. Sorumlusu ben mi oluyorum?

Aynen öyle. Bakın yine bir örnek vereyim: Sigortalı bir gemimizde ambar kapakları kapalıyken yangın çıkıyor. Kapaklar kapalı olduğu için yangın fark edilemiyor, için için ilerliyor. Güneyde bir ülkenin limanına bağlanıyor. Kapak açılınca yangın birden harlıyor. Hemen itfaiye geliyor. İtfaiye müdürü ve yardımcısı ambar kapağının yanında durup bakıyorlar. Müdür telsizle su topunu açıp püskürtmeleri için emir

veriyor. Püsküren su, müdüre ve yardımcısına çarparak ikisini de ambara atıyor. Allah'tan yanmıyorlar. Ancak ikisinin vücutlarında da büyük kırıklar oluşuyor. Emri veren kendisi, suyu sıkın kendi adamı yine de tazminat ödendi, tüm masrafları karşılandı. Çünkü kanunlar böyle diyor.

Çok ilginç... Bir çatışma sırasında karşıya vereceğimiz zararda bir farklılığınız var mı?

Evet. Klasik yat sigortasında teminatınız sizin teknенizin değeri kadardır. Diyelim marınada 100 bin liralık teknенizle dümen kitledi daha değerli bir tekneye ortadan girip 200 bin liralık hasar verdiniz. Sizin teminatınız kısa kalabilir. Bizde ise böyle bir sıkıntı olmaz.

En can alıcı noktayı sorayım. Benim zaten bir şirkette kasko sigortam var. Sizde de bu konuları kapsayan bir mali sigorta yapmak istiyorum. Bunun yıllık bedeli ne kadardır?

15 grostonluk bir yatta 300-400 dolar civarında. Elbette tekne büyüdükçe mega yatlarda bu ücret katlanıyor ama katlanılmaz bir boyutta değil.. Ayrıca o kadar farklı kapsama alanları var ki!

Mesela neler?

Batan teknedeki şahsi eşyalar, arama kurtarma teminatları.

Arama kurtarma bedava değil mi?

Bizim ülkemizde öyle ama pek çok ülke bu hizmetlerinin karşılığını alıyor. Size yine ilginç bir uygulama örneği vereyim: İspanya. Durduk yerde bir kaza vs olmadan da "Denizlerimizi tehlikeye uğratabilir" diye beğenmediği teknelere ceza kesiyor.

P&I ne kadar yaygın?

En önemli özelliğimiz bu. 145 ülkede 370 temsilcimiz var. Bizde olduğu gibi, her yerde yerel temsilcilerle çalışıyoruz. En ufak bir sıkıntıda, başınızı ağrıtabak bir durumla karşılaştığınızda anında sizinle ilgilenecek, 24 saat hizmet veren bir kuruluş...⚓



Fotoğraf: Naviga arşivi