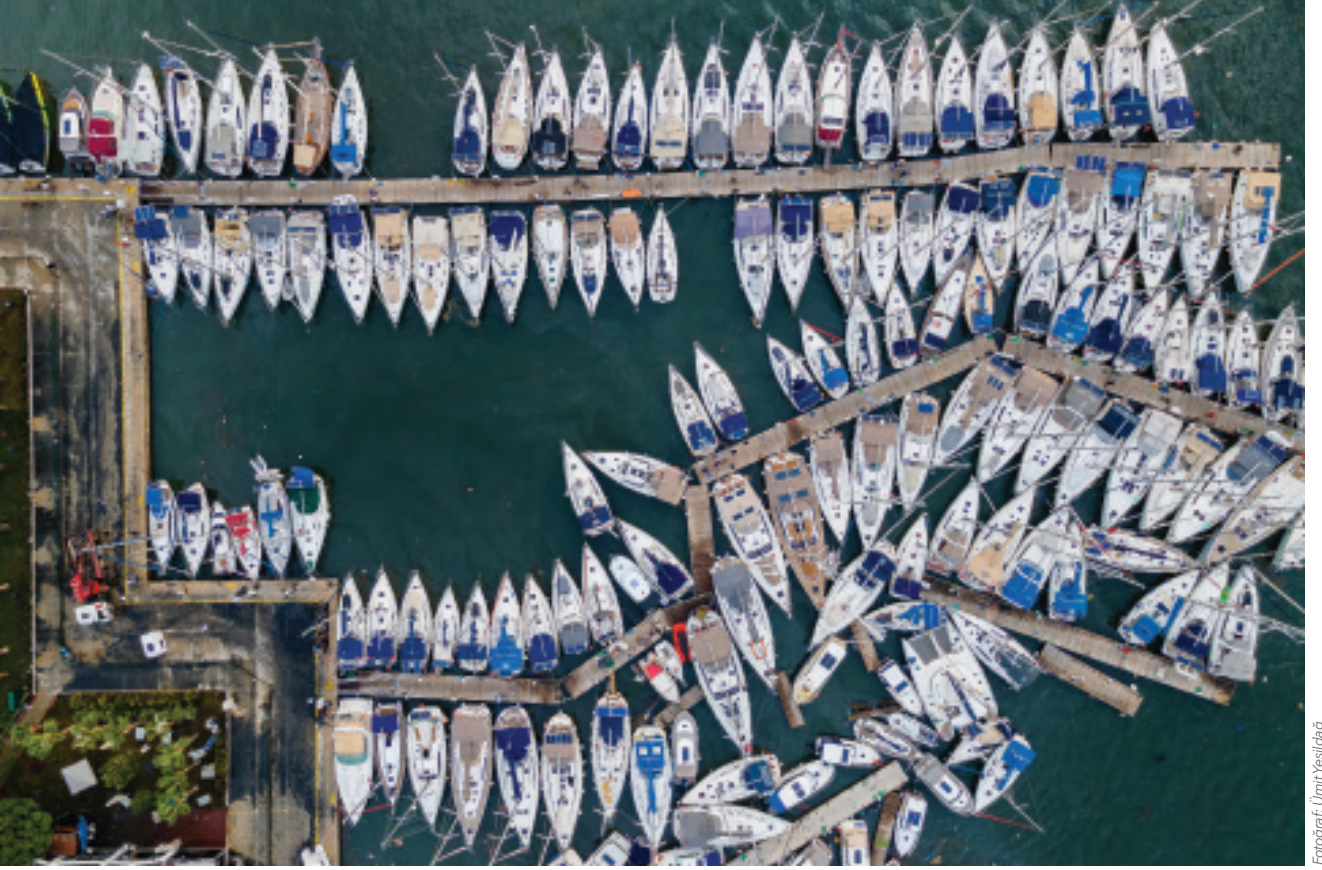




Fotoğraf: Ümit Yeşilbaş

SIĞACIK'TA TSUNAMİ

Ege Denizi açıklarında gerçekleşen depremde en çok yara alan yerlerden biri de Sığacık'ta bulunan Teos Marina oldu. Ülkemiz kıyılarında ilk kez görülen tsunaminin etkileri hasar tespit çalışmalarından sonra ortaya çıktı.

YAZI: Kadir Pirasoğlu

Ege Denizi açıklarında Sisam Adası ile Sığacık arasında meydana gelen 6.8 şiddetindeki deprem, İzmir'in birçok semtinde yıkıma ve can kaybına neden olurken Sığacık da denizin önce çekilip sonra geri gelmesiyle sular altında kaldı. Sığacık'ta yaşanan bu doğa olayıyla birlikte en çok zarar gören yerlerden biri de Teos Marina oldu.

Çekilen sular önce sahilde bağlı duran teknelerin karaya oturmasına yol açtı, oluşan güçlü akıntı kuvvetiyle birlikte marınadaki pontonlar birbirinden ayrıldı. 100-150 ton ağırlığındaki beton tonoz bloklar ana hat zinciriyle birlikte grup olarak suyun şiddetiyle zeminde sürüklendi. Tsunami sırasında beş tekne

battı, dört tekne karaya oturdu, 112 tekne marina dışına sürüklendi. Altı yüzer iskeleden dördünün tonoz sistemlerinin büyük kısmı zarar gördü.

TEKNELER ÜZERİMİZE GELDİ

Teos Marina sakinlerinden Erdem Tunçelli deprem anında marınada olaya yakından tanıklık eden kişilerdendi. "Öğleden sonra teknemde dinleniyordum. Depremi hiç fark etmedim fakat bir süre sonra yan teknemden gıcırtilar gelmeye başlayınca önce bir teknenin yanaşmaya çalıştığını düşündüm. Fakat dışarıya çıktığımda yan teknenin direğinin üzerime geldiğini fark ettim. Deniz suyu önce çekildi, sonra geri

geldi. Bu sırada 1,5-2 metreye ulaşan yükseklik farklılıkları oluştu. Özellikle elektrikli pasarellası olan teknelerin kışları gel-gitle birlikte pontonlara çarparak ya koptu ya da bağlı olduğu tekneye zarar verdi. Olaylar başlayınca tekneden hemen uzaklaştım. Bu sırada rıhtıma çıkan, tonozların kopmasıyla marina dışına sürüklenen tekneler oldu. Marina ofisi ve restoranlar su altında kaldılar."

Marina ofiste depremi yaşayan Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü, "Depremden hemen sonra tüm marina ekibi herhangi bir yaralanma ve binalarda hasar olup olmadığını tespit etmeye çalışırken tekne halatlarından gelen kopma sesleri olağan dışıydı. Daha sonra



Siğacak'ın sığ olması sebebiyle su kütlesi daha yıkıcı bir etki yaratmış olabilir.

Fotoğraf: Ümit Yeşildag

Deniz Turizm Birliği'ne bir çağrıda bulunan Faruk Günlü, ilk şok atlatıldıktan sonra dayanışma ve işbirliğiyle felaketin yaralarını sardıklarını, marinanın dışına sürüklenen 112 adet teknenin sahil güvenlik helikopterleriyle yerlerinin tespit edildiğini, yaklaşık 60 teknenin aynı gece marina içerisine bağlandığını ve gece liman dışında kalan 50 teknenin de yağmаланmaması için marina personeliyle sahil güvenlik ekiplerinin sabaha kadar nöbet tutup devriye attıklarını belirtiyor.

Olayın ardından hasarlı teknelerin karaya çekilmesi, bazı teknelerin bakım için karadan götürülmesi, hasarsız teknelerin diğer marinalarla yapılan iş birliği sayesinde ücretsiz bağlanma imkânı sağlanmış. Tsunami üzerinden geçen üç hafta sonrasında denizdeki tüm tekneler yeniden düzenlenmiş ve güçlendirilmiş tonozlara bağlı, elektrik ve su gibi hizmetlerini tekrar alabiliyor hâle gelmişler. Eksik iskelelerin de aralık ayında monte edilmesiyle marinanın eskisinden daha güçlü hâle gelmesi hedefleniyor.

rıhtımlarda bağlı teknelerin halatları kopup tekneler marina zeminine düşmeye başladı. Marina içinde suyun çekilmesi ve bazı bölgelerde marinanın içinde su kalmadığını, teknelerin ve iskenenin zemine oturduğu görüldüğünde tsunaminin olacağı anlaşılmıştı." diye anlatıyor ilk şoku atlatıp neler olduğunu anlamaya çalıştıkları anları...

Marinadaki köprüye giderek durumu gözlemleyen Günlü, personeline telsiz anonsuyla herkesin önce kendini güvene almasını istiyor. Afetin boyutları, kopan iskeleler, çarpışan ve sürüklenen tekneler göz önüne alındığında, can kaybı ve yaralanma olmaması büyük bir mucize.

MERKEZ ÜSTÜNE ÇOK YAKINIZ

Depremi merkez üssüne çok yakın olmaları ve faydaki kırılma yönünün marinaya doğru bir açıda olma olasılığı ve Siğacak'ın sığ olması sebebiyle su kütlesinin daha yıkıcı bir etki yaratmış olabileceğini belirten Günlü, marinaların son 100 yıllık dalga, rüzgâr ve akıntı hesaplarına göre kıyı yapı mühendisleri tarafından tasarlandığını, Ulaştırma Bakanlığı'nın 2003'te marina yapılırken daha önce böyle bir felaket olmadığı için tsunami olasılığını hesaplamamalarının çok doğal olduğunu söylüyor. Ancak iskeleler kazıklı sistem de olsa, beton iskele de olsa bu gücün karşısında durmak güç.

2003 yılında devlet tarafından yapılan Siğacak Yat Limanı, 2008'de yap işlet devret modeliyle tamamlanıyor ve Haziran 2010'da da Teos Marina ismiyle faaliyetlerine başlıyor.

2020'nin ilk dört ayında marinadaki

tüm zincirlerin yenilenmesine rağmen koptuğunu belirten Günlü, iskelelerle birlikte 100-150 ton ağırlığındaki beton tonoz blokların, ana hat zinciriyle birlikte grup olarak suyun şiddetiyle zeminde sürüklendiğine dikkat çekiyor. Tsunaminin ardından yönetim kurulu üyesi olduğu

TEKNE SİGORTASININ ÖNEMİ

Yaşanan tsunaminin tekne sahiplerine verdiği zarar yapılan hasar tespitinden sonra poliçeler incelendiğinde ortaya çıktı Marina'da 400'ün üzerinde dosya açıldığı belirtiliyor. Özellikle belli büyüklüğün altındaki teknelerin Türk Lirası bedeli üzerinden sigorta yaptıkları için kayıplar olacak. Oysa ki denizcilik sigortalılarında hasar maliyetleri çıktığında tekne sahibinin olumsuz etkilenmemesi için değerlendirme genellikle yabancı para biriminden yapılıyor.

Denizcilik sigortacılığının sürekli gelişen ve uzmanlık gerektiren bir branş olduğunu söyleyen Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, sigortaların genellikle belirgin teminatlar sağladığını, özellikle yatlar için Enstitü Yat Kızları ile kullanıldığını belirtiyor.

İngiliz ekolünce dizayn edilen poliçe şartları yat branşında sigortacılar tarafından büyük bir oranda tercih ediliyor. Deniz sigortacıları teminatlarını klotun içerisinde listelenmiş rizikolara karşı sağlıyor ve bu rizikolar haricindekiler teminat dışında kalıyor.

Siğacak bölgesinde meydana gelen sismik deniz dalgası bir deprem ve uzantısı rizikosu olarak değerlendirileceğini söyleyen Ufuk Teker, bu yüzden Enstitü Yat Kızları'nın



9'uncu maddesindeki "deprem rizikosu" ibaresinin bu hasarları da kapsam altında tutacağını işaret ettiğini söylüyor.

1987 yılında oluşturulan Yat Sigorta Klotu bir teminat formu ve o günden bugüne hukuki, sorumluluk alanında

birçok değişiklikle olurken teknelere de yeni ekipman ve donanımlar eklendi. Buna bağlı sigortacılar da ek teminatlarla teminatlarını şekillendirdiler.

"Teknelerimizin başına gelebilecek kaza, makine arızası, yangın ile çatma, gemi adamı, misafir ve diğer kişilere karşı sorumluluk, savunma ve cezai soruşturma masrafları, korsanlık, kirlilik ve çevresel yükümlülükler, yarış teminatı, kaçak yolcu, sığınmacı ve hayat kurtarma giderleri, sigortasız veya sigorta teminatı kısıtlı olan gemilerin verdiği zararlar, su sporları, teknede bulunan nakit para ve ziynet eşyasının teminat altına alınması ve enkaz kaldırma masrafları ilk akla gelen teminatlar. Megayatlarda bu teminatlar daha detaylandırmak mümkün. Sağlanacak olan teminatlar tekne tiplerine göre ve hatta kullanım amacına göre büyük farklılıklar göstermekte. Bu konuda mutlaka uzman olan sigortacı ve brokerlerle çalışılmalı."