

Mürettebat İhmalı Mi? Yetersizliği Mi?

Son zamanlarda mürettebat ihmalinden kaynaklanan hasarların sayısında sürekli bir artış gözlenmektedir. Fakat, mürettebatın bir şey yapması veya yapmaması nedeniyle meydana gelen tüm hasarlar her zaman mürettebat ihmalı olarak mı kabul edilmelidir?

Konuya girmeden evvel sigortacılar açısından hasar nedenin tespitinin neden çok önemli olduğunun altını çizmek gerekir. Burada tespit edilmek istenen husus ,hasarın ani ve beklenmedik bir nedenden mi yoksa gemiyi denize elverişsiz hale getirecek bir nedenden dolayı mı meydana geldiğidir. Bu tespit özellikle mürettebat kaynaklı hasarlar için önem arz etmektedir. Çünkü mürettebat ihmalı nedeniyle meydana gelen hasarlar kapsam altında değerlendirilirken işletme kusuruna atfedilebilecek hasarlar kapsam altında değerlendirilmez.



Bu noktada mürettebat ihmalı tanımına bakmak gerekmektedir. Mürettebat ihmalı bir mürettebat üyesinin yeterliliği doğrultusunda kendisinden beklenen özen standartlarının altına düşmesidir. Gemilerdeki özen standartları belirli mürettebat üyesinin gemideki görevine ilişkindir. Bir gemi adamının özen standardının, o rütbede bulunan makul bir gemi adamının sahip olması gereken bilgi, beceri ve deneyimleri doğrultusunda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle bir kaptandan beklenen bakım standardı ile bir stajyerden beklenen bakım standardı aynı değildir.

Örneğin ikinci kaptanın görevi olan yükleme ve tahliye operasyonlarına nezaret sorumluluğunun bir stajyer tarafından yapılması beklenemezken günlük valf operasyonlarının tüm mürettebat üyeleri tarafından gerçekleştiriliyor olması beklenmektedir.

Peki baş mühendisin (tam sertifikalı ve kalifiye) ana makinede hasara neden olan bir hata yapması gemi adamının ihmalı olarak değerlendirilebilir mi? Çevre kirliliği cezalarının çok yüksek olduğu bir liman sahasında tüm tahliye valflerinin kapalı konuma getirilerek sabitlenip/mühürlenmesi gerekmesine rağmen kontrol edilmeyen valflerden sızıntı meydana gelmesi nedeniyle kesilen çevre kirliliği cezasında sızıntının meydana gelme nedeni mürettebat ihmalı midir? Ya da balast tanklarını kontrol etmeden yükleme operasyonu esnasında kirli balast suyu tahliyesi yaparak çevre kirliliğine sebebiyet veren mürettebatın ihmalı var diyebilir miyiz?



Av. Çıdam YILDIRIM

Hasar Departmanı,
Yönetmen

+90 850 420 81 36 (D.245)

cidam.yildirim@turkpandi.com

2017 yılında İstanbul Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldu. Öğrencilik dönemi süresince Denizcilik alanında hukuk bürosu ve kurumsal şirketlerin hukuk departmanında staj yaptı. Mezuniyetinin ardından Ersoy Bilgehan Hukuk Bürosu'nda yasal stajını tamamladı. Ruhsatını almasının ardından Kuzey Sigorta ve Reasürans Brokerliği Hasar Departmanında çalışmaya başladı. Kuzey Sigorta Brokerliğinde'ki Hasar Uzmanı görevinden Aralık 2022 yılında ayrılarak Türk P&I Hasar Departmanı ekibine Hasar Yönetmeni olarak katıldı. Yıldırım, İstanbul Young Shipping Professional (YSP) ve WISTA Turkey Derneklerinde aktif rol almaktadır.



TURKP&I

Burada değerlendirmemiz gereken başka bir konu daha ortaya çıkıyor; mürettebat yetersizliği. İhmal ve yetersizlik kavramlarını birbirinden ayırmamız için ise yetersizliğin nelerden kaynaklanabileceği İngiliz Mahkemelerince aşağıdaki şekilde sıralanmıştır;

- (a) kalıtsal bir yetenek eksikliği;
- (b) yeterli eğitim veya öğretim eksikliği;
- (c) belirli bir gemi ve/veya sistemleri hakkında bilgi eksikliği;
- (d) işi gerektiği gibi yapma isteksizliği;
- (e) fiziksel veya zihinsel engellilik veya yetersizlik (örn. sarhoşluk, hastalık).

Kaptan ve mürettebatın beceriksizliği veya yetersizliğinin gemiyi denize elverişsiz hale getirip getirmediğinin tespiti ise yine İngiliz Mahkemelerince aşağı aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır; Makul basiretli bir donatan, ilgili gerçekleri bilerek, gemisinin bu kaptan ve mürettebatla birlikte denize açılmasına izin verir miydi? (bilgi, eğitim ve öğretim durumlarıyla)

Yukarıdaki tanımdan anlaşılacağı üzere mürettebat yetersizliği, gemi adamının yalnızca sertifika yeterliliği olarak o işe uygun olup olmaması anlamına gelmemektir. Gemi adamının görevi esnasında sahip olduğu bilgi, eğitim ve deneyimleri de yeterince kullanabiliyor durumda olması gerekmektedir. İki kavramı birbirinden ayırmak görüldüğü kadar kolay olmasa da kanaatimce Balast operasyonunun planlanmasının ardından -planlamanın ikinci zabıt tarafından yapıldığı da göz önüne alındığında- tankların kontrol edilmemesi nedeniyle kirli balast suyu tahliyesi yapılması çok ani ve beklenmedik nedenlerle balast suyu tahliyesinin gerektiği nedenler dışında mürettebat ihmali olarak değerlendirilemez. Orada ya bir talimat eksikliği ya da işi gerektiği gibi yapma isteksizliği olmalıdır. Bu doğrultuda, mürettebat yetersizliğine gidilebilecek ve mürettebat yetersizliği geminin denize elverişsiz olarak değerlendirilmesine yol açabilecektir. Bununla birlikte, gemiyi uygun mürettebat ile donatma sorumluluğu olan armatör/işletmeye kusur atfedilebilecek ve bunların sonucunda armatör/işletmeci başka bir tarafa karşı kullanabileceği bazı haklarını kullanmaktan mahrum kalabilir. (örneğin sigorta).

Sonuç ve Tavsiyeler;

- Yukarıda açıklanan nedenlerle, her mürettebat kaynaklı kaza/olay Mürettebat ihmali olarak değerlendirilemez. Olayın nedenleri detaylı olarak incelenmelidir.
- Mürettebat yetersizliği geminin denize elverişsiz olması olarak değerlendirilir ve işletmeye kusur atfedilebilir.
- Yetersizliğin tespit edildiği kaza/olaylarda sigortalılar bazı haklarından mahrum kalabilecektir.

Bu nedenle sigortalılarımıza, mürettebat seçimlerinde; sertifika kontrollerini yapılmasını, var ise önceden çalışmış olduğu gemilerdeki tecrübeleri ile ilgili referans alınmasını, mürettebata çalışacağı gemi ve sistemleri ile ilgili detaylı ön eğitim verilmesini, gemi mürettebatına düzenli olarak eğitim verilmesini ve son olarak, geminin sıklıkla uğradığı limanların yerel düzenlemeleri hakkında da kısaca bilgi/bilgi verilmesinin önemli olduğunu düşünüyoruz.