

Sigortacı Gözünden Kondisyon Sörveylerinin Gerekliliği ve Diğer Kurumların Sörveyleriyle Olan Farklılıkları

Günümüz denizciliğinde gemi adamları artık gerek günlük seyir rutinlerinin, gerekse limanda gerçekleştirdikleri operasyonel görevlerinin dışında farklı denizcilik otoritelerinin ve kurumlarının kontrol ve denetlemelerine tabi kalmak ve bu talepleri karşılamakla yükümlü oluyorlar. Bunların arasında bayrak devleti ve klas kurumu kontrollerini ile şirket içi bazda da gerçekleştirilen “Emniyetli Yönetim Sistemi” (SMS) ve “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenliği Kodu” (ISPS) kontrollerini sayabilir ve hemen her gemi adamının “Her limanda bir sörvey geçiriyoruz” serzenişlerine dahil ettikleri bu sörveylerden birinin de sigorta sörveyleri olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.



Genel anlamda sigorta şirketinin “Gemiye iyi tanıyarak muhtemel teminat ve bunun kapsamıyla ilgili fikir sahibi olabilmesi” maksadıyla yaptığını söyleyebileceğimiz bu sörveylerin gerekliliğiyle ilgili en temel yanılgılardan birinin, özellikle işletmeler tarafından “Geminin klaslı ve/veya “Denize Elverişlilik” belgesine zaten sahip olduğu algısı” olduğu söylenebilir. Sigortalılarımızdan talep ettiğimiz sörvey beklentilerine karşı ortaya konulan bu argümanla ilgili sigortacıların bakış açılarının ve diğer kurumlarının sörveyleriyle olan temel farklılıkları izah etmenin bir gereklilik olduğu düşüncesindeyiz.

Kabaca dökümantasyon kontrolü anlamında daha detaylı olan PSC/Flag State kontrollerinden ya da nispeten operasyonel detaylara daha önem veren klas kurumu/ISM/ISPS sörveylerinden farklı olarak sigorta sörveyleri ağırlıklı şekilde yük emniyeti, deniz ve çevre kirliliği ve elbette diğer sörveylerin de ana teması olan personel/yolcu güvenliği konularına önem vermektedir. Temel anlamda benzer konuları içermekle beraber bu konu başlıklarının atanan sörveyörler tarafından farklı bakış açılarıyla değerlendirildiği unutulmamalıdır. Temel bir örnek olarak, bir sigorta sörveyörü bir geminin jeneratörünün uygun şekilde çalışıp çalışmadığını (Diğer kurumların sörveyleri gibi) kontrol eder, ancak aynı jeneratörden oluşan bir yağ kaçağının nihayetinde bir muhtemel kayma sonucunda gemi adamının yaralanmasıyla sonuçlanabilecek bir hadiseye dönüşme riskini de değerlendirir.



Kaptan Değer PAMUK

Teknik Müdür

+90 216 545 0300 (D.230)

+90 533 795 54 02

deger.pamuk@turkpandi.com

1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden mezun oldu. Türkiye'nin en büyük denizcilik firmalarından birinde yaklaşık 12 yıl boyunca zabıt ve Gemi Kaptanı, 6 yıl boyunca da sırasıyla Emniyetli Yönetim Sistemi Müdürü, Operasyon Müdürü ve Genel Müdür olmak üzere toplam 18 yıl görev yaptı. 2008 yılında Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak özellikle risk önleme, karaya oturma, çatma/çatışma ve bazı bayrak devleti sörveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. Aynı firmada 2009 yılından itibaren uluslararası P&I kulüplerinin pek çoğunun temsilciliğini yaptı ve akabinde P&I Departman Müdürlüğünü üstlendi. Kaptan Değer Pamuk Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Teknik Müdür olarak katıldı.



TURKP&I

Sigorta sörveyleri, eğer teminat başlangıcı öncesi bir sörvey değilse, teminat sağlanmasına engel teşkil edecek ana bir sebep olmadığı sürece (Yine diğer kurumlardan farklı olarak) geminin ticaretine engel olacak bağlayıcı hükümler içermemektedir, ancak diğerlerinden farklı olarak eksikliklerin giderilmesi anlamında daha çabuk ve hızlı çözümler talep eder. Bu çözüm işletme için zaman zaman operasyonel ve maddi anlamda zorlayıcı şartlar oluştursa da, sigortalı günün sonunda yapılacak her ekstra çalışmanın sonucunun geminin, yükün, çevrenin ve personelin genel emniyetine yönelik bir katma değer olduğunu göz ardı etmemelidir.

Bu bağlamda gemiye atanan sörveyör işletmenin genel yapısını, gerek gemiyle işletme arasındaki, gerekse personelin kendi arasındaki iletişimini, personelin acil durumlara vermiş olduğu reaksiyonları ve doğal olarak görevlerinde olan yetkinliklerinin seviyesini görme şansı bulur. Bu bulgulara sahip olan sigortacılar (Yine diğer sörvey çeşitlerinden farklı olarak) bir firmaya ait filodaki gemilerin tamamını sörveye tabi tutmak istemese de çeşitli kriterlere bağlı olarak (Yaş, bayrak, tonaj, geçmiş ve/veya mevcut hasar durumu) bazı üniteleri filo içinden seçerek kontrol etme ihtiyacı hissedebilirler. Aynı sigortalıya ya da işletmeye ait farklı gemilerin görülmesi, filoya ait diğer gemilerde çalışan gemi adamlarının da sigortacıların bakış açılarını görmelerine ve anlamalarına yardımcı olacaktır. Unutulmamalıdır ki, bir klas kurumu ve bir bayrak devleti kontrolü altında bulunan her gemi rutin periyotlarda (Yıllık sörveyler, 2.5 yılda bir yapılan ara sörveyler ve 5 yılda bir yapılan yenileme sörveyleri) kontrol edilir ancak sigortalı her deniz aracının sigorta gerekliliklerini taşıyıp taşımadığına yönelik bir sörveye tabi tutulması mümkün değildir.

Özellikle operasyonel anlamda diğer kurumların sörveylerinden daha detaylı olarak yapılan bazı testler (Ambar sintine kuyularının vakum testleri, ambar kapaklarının gemi tiplerine bağlı olarak yapılan sızdırmazlık

testleri, balast tanklarının hidrostatik taşıma testleri) aslında gemi personelinin günlük rutin içerisinde ihmal edebileceği bakım ve tutumların layıkıyla yerine getirilebilmesi için bir fırsat olarak düşünülebilir. Günün sonunda yük, çevre kirliliği ya da personel yaralanmalarıyla sonuçlanabilecek ve armatörün ticari faaliyetlerini sekteye uğratabilecek her türlü olumsuz durum ortaya çıktığında, teminata sahip olan gemi armatörü ve işletmecisinin menfaatlerini koruyacak ve kollayacak ilk kurum yine sigortacı olacaktır.

Bu bağlamda Türk P&I Sigorta olarak, tüm sigortalılarımıza açık şekilde internet sitemizde de bulunan P&I Kondisyon Sörvey formlarının (Bir sörvey talebi olup olmadığına bakılmaksızın) takip edilmesinin, gereken çalışmaların uygun şekilde gerçekleştirilebilmesi ve gemilerin standartlarının bir nebze de olsa arttırılabilmesi için bir rehber teşkil edeceği düşüncesindeyiz. İlerleyen dönemlerde bu sörveylerin hangi bazda gerçekleştirildiği (Teminat başlangıcı öncesi, teminat sağlanması sonrası, Takip Sörveyleri ve yenileme sörveyleri gibi), sonuçlarının istatistiksel analizi ve yoğunlukla rastlanan problemlerin çözüm yöntemleri üzerinde bilgilendirmeler yapmaya çalışacağız.

Bir zincirin, onun en zayıf halkası kadar güçlü olduğunun unutulmaması umuduyla ..

