

## Emniyetli Seyir Ve Sefer Planının Önemi

Günümüzde her ne kadar gemilerde teknolojinin imkân verdiği ölçüde en gelişmiş yardımcı elektronik seyir cihazları kullanılıyor olsa da bu durum maalesef deniz kazalarını tam olarak önleyememektedir.



Deniz kaza risklerinin asgariye indirilebilmesi ağırlıklı olarak;

- Seyir emniyeti açısından yerel ve uluslararası kurallara uyulması,
- Gemilerde bakımları bir plan dahilinde devam ettirilen ve sağlıklı çalışan cihazların kullanılması ve
- Gemide çalışan ekiplerin eğitimi ve konularına hâkim personelden oluşturulmasıyla ilgilidir.

Bilindiği üzere sefer planı; bir geminin kalkış noktasından varış noktasına kadar emniyetli bir şekilde seyrini tamamlayabilmesi için hazırlanan, pek çok farklı kaynaktan bilgilerin derlenerek bir araya getirildiği, sefer boyunca titizlikle takip ve riayet edilmesi gereken en önemli kaynaktır. Ancak sefer planının da aynı şekilde ilgili yönetmeliklere uygun ve doğru bilgiler ışığında hazırlanması gerekir. Sefer planının ne şekilde ve hangi içeriklerle hazırlanacağı Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi<sup>1</sup> (SOLAS) ve Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW) Konvansiyonunun<sup>2</sup> ilgili maddelerince belli bir standart altına alınmıştır. İlave olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) diğer yardımcı yayın ve kaynakları<sup>3</sup> da sefer planının doğru ve etkin bir şekilde hazırlanabilmesini sağlar.

Özetle; sefer planının hazırlanması dört aşamadan meydana gelir:

1. **Değerlendirme:** Seyirle ilgili elde mevcut tüm bilgilerin bir araya getirilerek kalkış limanından varış limanına kadar olan sefer bölgesindeki hem mevcut hem potansiyel tüm risk ve tehlikelerin değerlendirilerek, seyir emniyeti açısından en uygun olan pasaj üzerinde karar verme aşamasıdır. Bu aşamada, gemi karakteristiği, taşınan yük, çevresel ve meteorolojik faktörler, seyredilecek bölgelerdeki yerel ve uluslararası kurallar, şirket kural ve yönetmelikleri ve seyir emniyetini etkileyebilecek diğer etkenler göz önünde bulundurulmalıdır.

2. **Planlama:** Bu aşamada karar verilen seyir planı uygun ölçekli haritalara çizilir ve gerekli olan diğer tüm bilgiler de haritalara işlenir. Harita haricinde, diğer notik yayınlar da vardiya zabitlerinin kolay ulaşımına açılmalıdır. Planlama mutlaka rıhtımdan rıhtıma yapılmalı ve pilotlu seyir bölgelerini de içermelidir. Özellikle bu konu (seyir planlarının rıhtımdan rıhtıma çizilmesi) çok uzun yıllardır gündemde olmasına rağmen pilotlu seyir esnasında eksik ve/veya hatalı sefer planları yüzünden halen farklı ölçekte kazalar yaşanmaktadır.



**Kaptan Cankut Küçüktürk**  
Underwriter

+90 850 420 81 36 (D:232)  
cankut.kucukturk@turkpandi.com

Kaptan Cankut Küçüktürk, 1999 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Türkiye'nin çeşitli denizcilik firmalarında 12 yıl boyunca Güverte Zabiti ve Uzakyol Gemi Kaptanı olarak görev aldı. Ardından Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak P&I ve Tekne Makine Sigorta Kulüpleri adına risk önleme ve çeşitli gemi kazaları ile hasar konularında sövreyörlük ve hasar yöneticiliği görevlerinde bulundu. Ayrıca bazı bayrak devleti sövreylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. 2018 yılında Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği firmasında Plasman Departmanında deniz sigortaları konusunda kıdemli müdür olarak çalışmaya başladı. Ağustos 2020 tarihinde Underwriter olarak kurumumuza katılmıştır.



**TURKP&I**

3. **Uygulama:** Seyir vardiyasından sorumlu vardiya zabitlerinin sefer planını uygulama aşamasıdır. Plan, uygulama boyunca gemi kaptanı ve sorumlu zabitler tarafından mevcut hâkim şartlar göz önünde bulundurularak uygulanmalıdır. Gemi kaptanı planın her daim yürürlükte ve kullanımda olduğunu denetlemekle mükelleftir.

4. **İzleme (Takip):** Emniyetli bir seyir ancak planın yakından ve sürekli takibi ile mümkündür. Bu nedenle, sefer boyunca geminin ilerlemesi izlenmeli, planlanan şartlar ile seyir sırasında karşılaşılan mevcut şartlar karşılaştırılmalı ve tutarsızlık durumunda da plan derhal buna göre tekrar yorumlanmalı ve gerekli görüldüğü noktalarda değişikliğe gidilmelidir.

Yukarıda bahse konu aşamalarda gösterilecek en küçük bir ihmal ve/veya hata, diğer olumsuz faktörlerin de bir araya gelmesi ile ciddi can ve mal kayıplarına, ayrıca deniz çevresinin de geniş çaplı zarar görmesine neden olabilir. Geçmişte yaşanmış pek çok vaka bizlere sefer planındaki aksaklıkların seyir emniyetini ortadan kaldırmak suretiyle arzu edilmeyecek pek çok olumsuz sonuçlara yol açtığını göstermiştir.

Mayıs 2011'de Çin'in Xiamen Limanından yaklaşık 8,950 TEU yük ve 8,000 ton yakıtla kalkan bir konteyner gemisinin liman kalkışından hemen sonra oturması neticesinde meydana gelen 13 milyon dolarlık masraf nedeniyle müşterek avarya ilan edilmiştir. Yapılan tahkikat neticesinde mevcut bölgedeki seyir haritasının son denizcilere ilanlara uygun olarak güncellenmediği ve bu bağlamda sefer planının noksan olduğu tespit edilmiştir. Kendilerine müşterek avaryaya dahil olma talebi gelen bir kısım yük ilgilileri konuyu mahkemeye taşımış ve ilgili mahkeme sefer planındaki hatanın geminin denize elverişli olmadığı anlamına geleceğini ve dolayısıyla müşterek avaryaya dahil olmamak konusunda haklı olabilecekleri kararına varmıştır. Konu halen Hague-Visby Kuralları tahtında tartışılmakta ve yetkili mahkemelerce değerlendirilmektedir. Yasal sürecin tamamlanmasına müteakip, bu hususta benzer şekilde sigortalının bahse konu sebepten teminat altında sayılmaması ve zararlarının karşılanması aşamasında bir mağduriyet yaşaması da ihtimal dahilinde olarak değerlendirilebilir.

Bunun yanı sıra sefer planındaki aksaklıklar, bizzat vuku bulmuş olayların haricinde herhangi bir kaza / kayıp yaşanmadığı hallerde bile gemilerin ticari faaliyetlerine zarar verebilmektedir. Örneğin bazı Liman Devleti Kontrolü Mutabakatını (MOU) kabul etmiş ülkelerde özellikle trafik ayırım bölgelerinde gemilerin rota izleri takip edilmekte ve Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne (COLREG) aykırı hareket eden gemiler ilk varış limanlarında Liman Devleti Kontrollerine tabi tutulmaktadır. Kontrollerde sefer planında bir aksaklık görülmesi halinde gemilerin tutuklanma riski ve kaptanların kişisel olarak para cezasına çarptırılmaları ihtimali doğmaktadır.

Yukarıdaki örnekler sefer planında yapılan hataların gemilerin tutuklanması ve para cezalarına çarptırılmasından, gemilerin denize elverişli olup olmadığının tartışmaya açılmasına kadar çok geniş ölçekte sorunlara neden olabileceğini net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Pek tabii ki konu sigorta tekniği açısından da oldukça önem arz etmektedir. Emniyet seyir ihlalinin ve sefer planında oluşan aksaklıkların neden olduğu kazalar sigorta maliyetlerini de artırmakta, sigortalılara ve sigorta şirketlerine ciddi maddi külfetler getirmektedir. Bu bağlamda, öncesinde bu tür hasarlar yaşamış olan filoların risk değerlendirmelerinde bu durum da ayrıca göz önünde bulundurulmaktadır.

Bu bağlamda TPI Sigorta olarak, sigortalılarımızın seyir güvenliğinin temel taşlarından olan seyir cihazlarının her daim çalışır durumda olmasına özen göstermelerini, tüm seyir cihazları ve seyir yardımcılarının bakım tutum ve servislerini zamanında gerçekleştirmelerini, her türlü notik yayın güncellemelerini zamanında takip etmelerini, özellikle yukarıda bahsedilen sefer planlamalarının temel taşı olan seyir haritalarının yeni ve uygun şekilde tashih edilmiş olmalarına özen göstermelerini tavsiye etmekteyiz.

<sup>1</sup> SOLAS Chapter 5, Annexes 24 & 25

<sup>2</sup> STCW Convention, Section A-VIII/2, Part 2 (Voyage Planning)

<sup>3</sup> IMO RESOLUTION A.893(21) adopted on 25 November 1999 (Guidelines for Voyage Planning)