

# KLAS KURULUŞLARI



## ARMATÖRLERİN KLAS KURULUŞLARINDAN BEKLENTİLERİ

### Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin klas kuruluşlarından beklentileri...

Armatörler ve klas kuruluşlarının ilişkileri, gelişen teknoloji ve sertleşen kurallar çerçevesinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Fakat gerçekçi olmak gerekirse, armatörün klas kuruluşundan birinci beklentisi, gemi inşa ederken de, gemi işletirken de makul maliyette ve fikir verici, yönlendirici ve destekleyici olmasıdır. Aslında armatörler olarak itiraf etmeliyiz ki, gemilerimizin klasları iyi kuruluşlardan olunca kiracılara karşı duruşumuz değişirken, tersane zamanı gelince de aynı iyi kuruluşun geminin değerini ve emniyetini korumak için işini ciddi yapmasını fakat öteki tarafta, çok büyük masraflara da sebep vermemesini bekleriz. Aslında klas ve armatörün yani gemiyi işleten ticaret erbabı ile geminin bir anlamda ticaretini tasdik eden mühendisin özellikle şu zor günlerde birinci dereceden göz önüne alması gereken husus, gemileri yaşatmadan sektörün yaşayamayacağı gerçeği olmalıdır.

#### **KLAS SÖRVEYİNE GELEN YETKİLİNİN GEMİYİ ÇOK İYİ TANIMASI BEKLENMEKTEDİR**

Gemilerin malumunuz işletme masraflarında en önemli kalem küçük/büyük tamirlerden oluşmaktadır. Armatörlerin önemli bir sorunu özellikle belli yaş üstü gemilerde havuz ve büyük bakımlarda (special survey) hem zaman hem de bütçe olarak doğru /gerekli/ölçek ekonomisine göre planlama yapamamasıdır. Klas sürveyine gelen yetkilinin gemiyi çok iyi tanınması beklenmektedir. Gemiye kuralların gerektirdiğinin alt limitlerini



istemeli/kuralları uygulamada armatör lehine pozitif ayrımcılık yapmalıdır. Örneğin; gemi tersaneye yanaştıktan sonra klas sürveyörü gemi inspektörü ile gemiyi dolaşip yapılacak işleri tespit etmeli ve şayet gerekirse, çözümler için fikir vermeli tespitlerin sonunda da iş bitimini özellikle aynı kişiler tutulan notlara göre kapatmalıdır. Aksi halde her farklı kişi ile farklı konulara geri dönüldüğünde; planlanan süre ve bütçe aşımına neden olmaktadır. Klas kuruluşları tamirden makul süre önce armatör ilgisi ile danışman gibi (gemiyi iyi tanıgını varsayarak) detaylı planlama yapmalı ve daha sonra oluşabilecek ekstra islerden sakınılmalıdır. Yapılacak işler önceden belirlenmeli/planlanmalı, kontrole giden yetkilinin gemiyi kağıt üzerinde iyi tetkik etmiş olması/tanımayaya ve anlamaya çalışması beklenmektedir. Bazı sürveylerin yapılan işleri uygulama

aşamasında kontrol etmek yerine, sonradan beğenmeyip yeniden yaptırmak istemesi zaman ve para kaybına sebebiyet vermektedir.

Ücretlendirme konularında da küçük tonajlı gemilerde navlunların düşük seyrettiği dönemlerde indirimde gidilmesi ve büyük filo sahiplerine olan yaklaşımın küçük tonaj ve kısıtlı sayıda gemi sahibine olan yaklaşımla aynı olması gibi ufak önlemler alınabilir. Klaslar armatörün özellikle kriz dönemlerinde minimum bütçeyle belge yenilemeye çalışmasına saygı duymalı ve buna yardımcı olmalıdır.

Diğer önemli konu; son zamanlarda bazı yabancı bayrak devleti uygulamalarında karşılaşıldığı üzere bayrak devleti adına denetimde bulunan klasın ve limanın geminin kalkışına müsaade

etmesine rağmen, bayrak devletinin anlamsız tavırlar içine girerek geminin kalkışına müsaade etmemesi ve sadece “beni tatmin edeceksin” diye isteklerde bulunması, “Nasıl tatmin edeceğim?” diye sorulduğunda, “Sen armatörsün onu da sen bileceksin” diye tavrı takınmasıdır. Şu an Akdeniz’deki bir bayrak devleti Türk gemilerine karşı, sadece bir memurun şahsi tavrı nedeni ile böyle bir tutum içinde bulunabilmektedir. Bu gibi durumlarda klas kuruluşu, armatörü bayrak devleti memurunun bu gibi şahsi ve sübjektif tavrı ve istekleri karşısında desteklemeli ve baskı unsuru olmalıdır.

Deniz taşımacılığında klas denetimleri yukarıda da söz edildiği üzere hem süre, hem de maliyet açısından önem arz etmektedir. Burada ise koruyucu tamir ve bakım ile sörvey sonucu ortaya çıkan eksikliklerin giderilmesi olarak olay ikiye ayrılmaktadır. birincisi belki klasın işi olmamakla beraber, koruyucu bakım hizmetleri modelinin ve sisteminin armatörlere tanıtılması bunun programlarının yapılması hususunda eğitim verilmesi ve bunu uygulayan firmalara uygun denetim mekanizması oluşturulması gemide tamir edilen parçanın öz geçmişinden, süre içinde bütün tamir kayıtlarının tutulması, her bir parçanın belli bir program tahtında bakımının ve kontrolünün yapılarak kayıtlarının tutulması, tamir gören parçaların maliyet yükünün ortaya çıkarılarak, belki de yenisi ile değiştirilmenin uygun olacağına ortaya konulması, sörvey sırasındaki zaman kayıplarını ve maliyet yükünü azaltacaktır.

Artık günümüzde çıkan yeni kurallar ve diğer hususlar nedeni ile havuz ya da special sörvey maliyetleri çok büyük rakamlara ulaşmaya başlamış ve bu büyüklük nedeni ile de bazı Deniz Ekonomisi profesörleri bu harcamaları, tamir bakım olarak değil gemiye ilave katma değer katımı olarak mütalaa ederek OPEX Maliyeti içinden

çıkarıp, CAPEX Maliyeti içine koymaya başlamışlardır. Bu da, bu sörvey giderlerinin ne kadar yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. İçinde bulunulan kriz dikkate alınarak bu konuda azamının değil asgarinin talep edilmesi, armatörlerin yararına olacaktır.

## **ÇOK BÜYÜK VE CİDDİ HUSUSLAR YOKSA KRİZ ORTAMINDA DAHA ELASTİK DAVRANILMASI İSTENMEKTEDİR**

Klas kuruluşları eskiden ticari amaç gütmeyen vakıf şeklindeki kuruluşlardı. Ancak son zamanlarda yapı değişerek, kar amaçlı kuruluşlara dönüşmeleri, klas kuruluşları arasında “rekabeti” getirirse de, biraz yapılan işin ruhuna aykırı olmaktadır. Bu yeni oluşumun kar maksimizasyonu olarak değil, ticari düşünceler ile hizmet verdikleri ticaret erbabının noktayı nazarından ve sıkıntılı dikkate alınarak faaliyetlerini sürdürmeleri her iki tarafında menfaatine olacaktır. Ancak burada kar maksadı ile mevcut iş yüküne rağmen az adamla çalışmak ve sadece görev odaklı hareket etmek, armatörlerin bu denetimlerde zaman kayıplarında önemli rol oynamaktadır. Bu hususların önüne geçilmesi faydalı olacaktır.

Yine en çok karşılaşılan hususlardan biri de, sıkıntı içinde bir sezon geçiren armatörün tam piyasanın açıldığı bir sürede, uzatma taleplerinin geri çevrilmesi bu konuda elastikiyet gösterilmemesi ya da sertifikaların bittiği bir zamanda, geminin bulunduğu iyi bir iş karşısında istenen bir seferlik uzatmalarda, çok büyük bir risk yoksa gerekli müsaadenin verilmemesi keyfietidir. Güvenlik mutlaka öncelikli husus olmakla beraber, çok büyük ve ciddi hususlar yoksa daha elastik davranılması, içinde bulunulan krizli ortamda yararlı olacaktır.

Klas kuruluşlarının yaptıkları işe, evvela can, sonra malı ve çevre emniyeti konusunda sağladıkları know-how ve

danışmanlığa saygımız sonsuzdur. Bu değerli hizmetlerin üzerine bir de zor zamanlardan geçen armatörün kalbine giden yolun, mümkün mertebe “anlayış”tan geçtiğini vurgulamamız gerekmektedir. Ayrıca klas kuruluşlarında personel devir hızının çok fazla olması durumunda armatör açısından ciddi bir handikap olmaktadır. Her seferinde farklı bir sörveyörün gelmesi birbirlerinin dilinden anlama ve işbirliği bakımından problem yaratmaktadır. Ancak doktrin de bunun sakıncalı olduğu ileri sürülmektedir. Sürekli aynı armatör ve aynı gemiye giden aynı sörveyör ile şirket arasında bir ciddiyetten uzaklaşma görülmektedir. Bu nedenle bu ilişkiyi kırmak için farklı sörveyörlerin gönderilmesi uygulamada tercih edilmektedir. Bu ise tecrübe dengesizliği yaratmaktadır. Bunun için bu iki olayın bileşkesi olarak aynı anda çift sörveyör gönderilmesi ve farklı görevler verilmesi hem denetimi hızlandıracak, hem de sözü edilen ilişki yumuşamasının negatif unsurunu ortadan kaldırarak olumlu yönü idame ettirilecektir.

Klas kuruluşlarının talep ve istekleri bir tecrübe dengesizliği ve haberleşmeden doğan engeller yaratmamalıdır. Klas kuruluşları sörveyörleri konularına hakim olmakla beraber şirket çalışanları aynı mesleki entelektüelliye sahip olamayabilirler, hatta kullanılan yabancı dili de iyi bilmeyebilirler, istekler basit ve anlaşılabilir bir dil ve açıklayıcı şekilde olmalıdır. Bu konuda bir zafiyet hissedildiğinde klas sörveyörü daha fazla iş birliği yaparak bu açığı kapatmaya çalışmalıdır. Aksi takdirde gereksiz zaman kayıpları ve masraflar hasil olmaktadır.

Bu vesileyle uluslararası alandaki performansı ile gurur duyduğumuz milli klas kuruluşumuz Türk Loydu’ndan da beklentimiz, IACS üyeliği ve Avrupa Birliği tanınırlığı çabalarının önündeki engelleri kararlı bir şekilde aşarak, kendi ülkemizde kendi milli klasımızda gemi işletebilmemizin önünü açmalarıdır.