

IS THE CAPTAIN STILL THE CAPTAIN?

KAPTAN, HALA DÜMENDE Mİ?

RICHARD DU MOULIN

There is one critical question all ship owning companies and ship management organizations must ask themselves as they develop and evolve the management systems and philosophies for their ships: Is the captain still the captain?

Gemi sahibi şirketlerin ve gemi yönetimi organizasyonlarının, gemiler için yönetim sistemleri ve felsefeleri geliştirirken ve evrimleştirirken kendilerine sormaları gereken hayati bir soru var: Kaptan hala kaptan mı?

Technology advances in our industry have been truly phenomenal, but have not changed the fundamentals of safe operation at sea, nor the basic truth that safety at sea rests on having a well-trained captain and quality crew on board, supported by qualified and competent staff on shore.



Think of the 1912 Titanic disaster, the 1978 Amoco Cadiz and 1989 Exxon Valdez oil spills, and the 2012 Costa Concordia incident: all occurred during periods of great advances in technology, and all resulted from fundamental failures in leadership, navigation and seamanship. Together they teach a lesson that technology amounts to nothing if the fundamentals of good seamanship are not onboard. These are leadership, common sense and situational awareness - knowing what's happening around you, anticipating what will happen and what needs to be done.

Consider the stories of two sailing ships named Bounty. Captain Bligh of the original

Sektörümüzde gerçekten de olağanüstü teknolojik ilerlemeler yaşandı. Ama tüm bunlar, denizde emniyetli seferin temel unsurlarını değiştirmede ve denizde emniyetin gemide iyi eğitilmiş bir kaptan ve kaliteli bir mürettebata ve onları sahilden destekleyen kaliteli, ehil personele bağlı olduğu gerçeğini ortadan kaldırmadı.

1912 Titanik faciasını, 1978 Amoco Cadiz ve 1989 Exxon Valdez petrol sızıntılarını ve 2012 Costa Concordia kazasını bir düşünün: Hepsi teknolojiye büyük ilerlemeler yaşandığı dönemlerde gerçekleşti ve hepsi de liderlik, seyrüsefer ve gemicilik konularındaki temel başarısızlıklardan kaynaklandı. Bu kazalar hep birlikte bize iyi gemiciliğin temelleri unutulursa teknolojinin hiçbir anlam ifade etmeyeceğine dair önemli bir ders verdiler. Bunlar liderlik, sağduyu ve durumsal farkındalıktır, yani etrafında ne olduğunu bilmeyi, ne olacağını ve ne yapılması gerektiğini tahmin etmeyi gerektirir.

İkisi de Bounty adını taşıyan iki yelkenli geminin öyküsünü hatırlayalım. Orijinal Bounty gemisinin Kaptanı Bligh, sert bir lider olabilirdi ama aynı zamanda da muhteşem bir denizciydi. 1789 yılında sadık mürettebatı bir şalopa ile açık okyanusu 3,600 mil aşarak emniyetli sulara getirmeyi bildi. 2012 yılında Bounty'nin modern bir replikası emniyet bir limanı terk ederek Sandy Kasırgasının ardından yelken açmayı denedi ve batarak insanların yaşamını kaybetmesine neden oldu. Bir önceki olayı insanlar yalnızca bir pusula ve büyük gemicilik becerisi ile atlattı. İkincisinde mevcut en iyi hava tahmin teknolojisinin rehberliğini görmezden gelen kötü kararlar yüzünden bir gemi battı ve insanlar hayatlarını kaybetti.

Bounty may have been a hard leader, but he was also a magnificent seaman who in 1789 brought loyal crew members to safety in a longboat across 3,600 miles of open ocean. In 2012, a modern replica of the Bounty left a safe port and tried to sail behind Hurricane Sandy and went down with loss of life. People survived the former event guided only by a compass and great seamanship; people and a ship were lost in the latter because of bad decisions that ignored the guidance of the best weather forecasting technology available.

Technology has greatly advanced ship safety, but also greatly changed the flow of information following an incident. When the Titanic went down, no one ashore knew who had lived or died until the Carpathia arrived in New York with the survivors. When the Exxon Valdez ran aground, the port of Valdez was alive with reporters and responders and still much disinformation reached the public.

But as the Costa Concordia incident played out, information flowed freely from passengers with cell phones. It is now clear that acting a press conference and waving around your ISM documents after an incident doesn't cut it anymore. Today, between mobile phones, email and online services, statements can be verified almost instantly, and woe to any company or executive falsely claiming to have a working safety management system. No longer can management just talk the talk; it must also walk the walk.

This raises an important lesson about empowerment from the Amoco Cadiz. She was lost and oil spilled because the captain was not allowed to make a basic decision: he had to get permission from 'superiors' in Chicago before accepting a towline from a salvage tug.

In all the companies with which I have been involved, we always told our captains to communicate with us onshore, to request support if needed, but to never forget that they are in command and we fully support their decisions. We wanted to be sure they could fulfill the role of captain by fully applying their seamanship and situational awareness towards looking out for the welfare of the ship and the crew.

The importance of management properly supporting and training its mariners cannot be overstated. In this, technology is a great help - in particular, bridge simulator training, like at the Seamen's Church training facilities in Paducah, Kentucky and Houston for river and intercoastal operators and lightering companies.

That said, the people onshore and aboard need to remember that they must command technology, not be commanded by it; use all available technology onboard, but don't abdicate responsibility to it.

And so the question remains for each operator to answer: is the captain still the captain; does he use his good training, seamanship and leadership for the benefit of vessel and crew, or has he abdicated responsibility to technology - or had it taken away by the company, whether intentionally or accidentally? ❏

PRESIDENT OF INTREPID SHIPPING, CHAIRMAN OF THE SEAMEN'S CHURCH INSTITUTE, AND BOARD MEMBER OF TIDEWATER, INC. AND TEEKAY TANKERS

Source // Kaynak: Surveyor, Summer 2014, ABS Publication

Teknoloji, gemi güvenliğini büyük oranda artırdı ama aynı zamanda da bir olay sonrasında bilgi akışını büyük orandan değiştirdi. Titanik battığında, kıyıda bulunan kimse Carpathia New York limanına kazazedeler ile varana dek kimin kurtulup kimin öldüğünü bilmiyordu. Exxon Valdez karaya oturduğunda, Valdez limanı gazeteciler ve müdahale ekipleriyle dolup taşıyordu ama yine de kamuoyuna çok fazla yanlış bilgi gitti.

Bununla birlikte Costa Concordia kazası patlak verdiğinde bilgiler yolculardan cep telefonları aracılığıyla serbest bir biçimde akmaya başladı. Şurası artık açık ki bir olaydan sonra basın toplantısında hava atıp Uluslararası Güvenlik Yönetimi belgelerini havalarda sallamak kesmiyor. Bugün, cep telefonları, e-posta ve çevrimiçi hizmetler dünyasında beyanlar neredeyse anında doğrulanabiliyor ve işleyen bir güvenlik yönetim sistemi olduğunu iddia edip de yalan çıkan bir şirket veya yetkilinin vay haline... Artık lafla peynir gemisi yürümüyor. Yönetim sözden çok eylem işi...

Bu durum Amoco Cadiz olayında olduğu gibi yetkilendirme ile ilgili çok önemli bir dersi akla getiriyor. Gemi kaybolmuştu ve petrol sızdırıyordu zira kaptanın temel bir karar almaya izni yoktu: Kurtarma römorköründen çekme halatı kabul etmeden önce Chicago'daki 'amirlerinden' izin alması gerekiyordu.

Çalıştığım bütün şirketlerde kaptanlarımıza her zaman kıyıda bizimle iletişim kurmalarını, ihtiyaç varsa destek istemelerini ama komutanın onlarda olduğunu ve kararlarını tümüyle desteklediğimizi asla unutmamalarını söylemişizdir. Denizciliklerini ve durumsal farkındalıklarını, geminin ve mürettebatın esenliğini koruyarak tam olarak uygulamak suretiyle birer kaptan olarak rollerini yerine getirebileceklerinden emin olmak isterdik.

Yönetimin, gemicilerin uygun bir biçimde desteklenmesinin ve eğitiminin önemi azımsanamaz. Bunda teknolojinin özellikle de Paducah, Kentucky ve Houston'daki Seamen's Church eğitim tesislerinde olduğu gibi nehir ve kıyı operatörleri ve mavnalı şirketlerine yönelik köprü simülasyon eğitimlerinin büyük yardımı dokunmaktadır.

Bu anlamda, kıyıda ve gemideki personelin şunu unutmaması gerekir: Teknolojiye hükmedilmelidir, teknolojinin hâkimiyeti altına girilmemelidir. Gemideki bütün teknoloji kullanılmalıdır ama sorumluluk ona terkedilmemelidir.

Dolayısıyla da her bir operatöre başta sorduğumuz soruya dönersek: kaptan hala dümeninde mi? İyi eğitimini, gemiciliğini ve liderliğini gemi ve mürettebatı yararına kullanıyor mu yoksa sorumluluklarını teknolojiye mi terk etti? Yoksa sorumlulukları kazara veya kasıtlı olarak şirket tarafından elinden mi alınmış? ❏