



Istanbul :
Sayı
Our Reference : 597

15.02.2017

Konu
Subject : **Gemilerde daha güvenli demirleme ve bağlama operasyonları için gerekli kurallar hk.**

Sirküler No: 122/ 2017

Sayın Üyemiz,

İlgi: 10 Şubat 2017 tarihli TradeWinds Gazetesi'nde yayımlanan haber metni.

İlgi yazıda, daha güvenli demirleme ve bağlama operasyonları (mooring operations) için uluslararası ölçekte kural ve kılavuzlara ihtiyaç duyulduğu ve Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'nun, konuyla ilgili bir yönetmelik tasarısı üzerinde çalıştığı ifade edilmektedir.

Yazıda ayrıca Deniz Kazaları Araştırma Alman Federal Bürosu (BSU)'nun 2016 Şubatı'nda yaşanan *Maersk Kure* gemi kazasına yönelik hazırladığı bir rapora da atıfta bulunmaktadır. Rapora göre, kullanıma elverişli olmadığı için kopan bir palamar halatı, olay esnasında vinç yakınında bulunan bir gemiadamının ölümüne yol açmıştır.

Dünyanın hiçbir yerinde anılan operasyonlara yönelik kabul edilmiş standartlar bulunmadığına dikkat çeken BSU raporu özetle aşağıdaki tavsiyelere yer vermektedir:

“Kontroller her altı ayda bir yapılmalı ve mürettebat gerekli her türlü eğitimi almış olmalı. En ufak bir şüphede dahi halatlar yenilenmeli. Durumları iyi görünse bile beş yıllık kullanımdan sonra halatlar değiştirilmeli.”

TradeWinds Gazetesi yazarı Adam Corbett tarafından hazırlanan ilgi yazı ve yazının özet çevirisi ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,


Murat TUNCER
Genel Sekreter

EKLER:

Ek-1: İlgi yazı.

Ek-2: İlgi yazı özet çevirisi.

Ayrıntılı Bilgi : Burcu ULUÇAY
E-mail burcu.ulucay@denizticaretodasi.org.tr

Telefon : +90 212 252 01 30 / 456



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks : +90 (212) 293 79 35
Web : www.denizticaretodasi.org.tr E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :
Sayı
Our Reference :

15.02.2017

Konu
Subject : **Gemilerde daha güvenli demirleme ve bağlama operasyonları için gerekli kurallar hk.**

DAĞITIM:**Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (WEB)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri ve Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 15,16,17,18,19,20, 21, 22 23, 24, 25, 27,28
29,30,31,32,33,35,38,41,42,43,44,45 ve 47
No'lu Meslek Grupları
- UND
- KOSDER
- ROFED
- TÜRK LOYDU
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanları Derneği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Gemi Mühendisleri Odası
- Tüm Gemi Sahipleri

Bilgi:

- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bak.
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- YK Başkan ve Üyeleri
- WISTA Türkiye Derneği
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi : Burcu ULUÇAY
E-mail burcu.ulucay@denizticaretodasi.org.tr

Telefon : +90 212 252 01 30 / 456



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22 34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks : +90 (212) 293 79 35
Web : www.denizticaretodasi.org.tr E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr



IMO to tackle lack of regulations for safe mooring operations

German report highlights the need for guidelines after Maersk fatality

Adam Corbett London

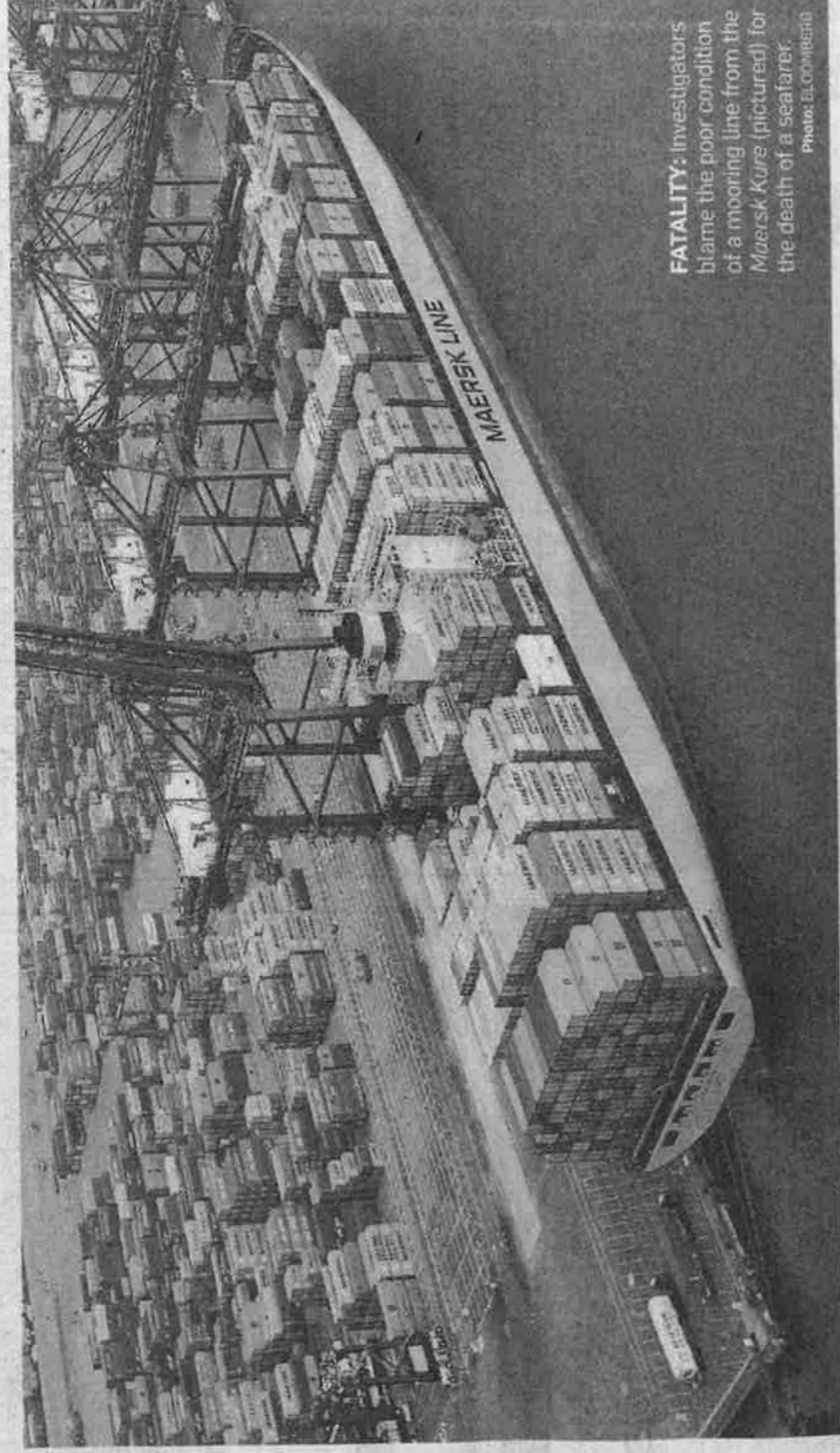
An International Maritime Organization (IMO) subcommittee meets next week to consider new safety guidelines for mooring operations, just as a report into a fatality on a containership in Germany highlights the lack of regulation.

Mooring has long been recognised by the IMO as a hazardous operation, which has led to a draft regulation covering equipment and operations.

A submission from Japan and Denmark is recommending a "human-centred" approach for ships above 3,000 gross tons (gt). There is also a strong emphasis on risk assessment in the guidelines.

The International Chamber of Shipping (ICS) backs the move, although it has expressed concerns over the risk-based approach in a submission to the ship design and construction subcommittee. It is asking for a delay in the guidelines, saying it would be "premature" to finalise them now.

"Further work on the draft guidelines is necessary in order to address the issues, ensure that they are effective and provide clear guidance to administrations, owners, operators, designers and



FATALITY: Investigators blame the poor condition of a mooring line from the *Maersk Kure* (pictured) for the death of a seafarer.

Photo: ELOOM/REX

classification societies," the ICS said.

Just before the meeting, the Federal Bureau of Marine Accident Investigation (BSU) in Germany produced a report into a death during a mooring operation involving the 7,403-teu *Maersk Kure* (built 1996) at Bremerhaven in February last year. A mooring line snapped, killing a seafarer involved in the

operation who was standing close to the winch.

The poor condition of the mooring line was blamed for the accident. It was described as "exhibiting moderate to heavy wear", with no records of its use available. It was immediately replaced because, the BSU warned, "continued use may be dangerous".

The report pointed out the lack

of regulation surrounding mooring equipment.

"It should be noted that in general the mandatory guidelines for the inspection of mooring lines do not exist anywhere in the world," it said. "There are no guidelines of recommendations for stored or unused lines."

It recommended measures it would like to see adopted, includ-

ing applying standards for lines in the Cordage Institute Outline.

"Inspections should be carried out every six months and the crew must be educated and trained appropriately. Lines must be renewed if there is any shadow of doubt. Regardless of visible condition, used lines should be replaced every five years at least," the BSU said.

(Serbest Çeviridir)

EK-2

İLGİ YAZI ÖZET ÇEVİRİSİ

15 Şubat 2017

IMO gemilerin güvenli bir şekilde demirlemesi/bağlanması için bir tüzük tasarısı üzerinde çalışıyor

Deniz Kazaları Araştırma Alman Federal Bürosu (BSU), Maersk kazasından sonra yayımladığı bir raporda demirleme işlemleriyle ilgili kuralların eksikliğine dikkat çekti.

Uzun zamandır bağlama/demirleme operasyonları (mooring operations) sırasında oluşan tehlikelerle ilgilenen Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO, kapsayan bir rehber yönetmeliği hazırladı. Söz konusu kılavuzlarda özellikle risk değerlendirmesi üzerinde duruluyor.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS her ne kadar IMO'nun bu hamlesini desteklese de risk değerlendirmesi vurgusundan yana endişe taşıdığını belirtti. Gemi tasarımı ve inşasıyla ilgilenen IMO alt komitesine sunduğu görüşte;

“Denizcilik idareleri, gemi sahipleri ve operatörler ile tasarımcı ve klas kuruluşlarına sağlanacak bilgilerin açık, yol gösterici ve etkili olması ve konunun tüm yönleriyle ele alınması için tasarısı üzerinde daha fazla çalışılmalıdır,” dedi.

Alman BSU, geçtiğimiz yıl Şubat ayında *Maersk Kure* adlı geminin anılan operasyon sırasında yaşanan ve bir kişinin ölümüyle sonuçlanan kazayla ilgili bir rapor yayımladı. Aniden kopan bir palamar halatı, operasyon sırasında vinçin yakınında duran bir gemiadamının ölümüne yol açtı.

Kazanın nedeni palamar halatının kullanıma elverişli şartları taşımamasında bulundu. BSU'nun “halat kullanılmaya devam edilirse tehlikeli olabilir” yönündeki uyarısı üzerine halat hemen değiştirildi.

Rapor, demirleme/bağlama donanımının standartlarını belirleyen kuralların bulunmadığına dikkat çekiyor:

“Dünyanın hiçbir yerinde palamar halatlarının kontrolüne yönelik zorunlu genel kurallar uygulanmamaktadır. Yedekte tutulan veya kullanılmayan halatlarla ilgili tavsiye kılavuzları bulunmamaktadır.”

Tavsiye edilen tedbirlerle ilgili olarak raporda özetle şunlara yer veriliyor:

“Kontroller her altı ayda bir yapılmalı ve mürettebat gerekli her türlü eğitimi almış olmalı. En ufak bir şüphede dahi halatlar yenilenmeli. Durumları iyi görünse bile beş yıllık kullanımdan sonra halatlar değiştirilmeli.”

Kaynak: 10.02.2017 tarihli TradeWinds Gazetesi - Adam Corbett haberi.

İngilizceden çeviren:
Burcu ULUÇAY
Dış İlişkiler Birim Sorumlusu