



İstanbul :

Sayı

Our Reference : 2906

Konu

Subject : Serdümenin Dümen Komutunu Hatalı Uygulaması Hk.

23.07.2018

Sirküler No: 441 /2018

İlgi : Tehlikeli Olayları Rapor Etme Programı (Confidential Hazardous Incident Reporting Programme- CHIRP Maritime) 'nin 03/2018 tarihli ve 50 sayılı raporu.

Raporların isimsiz olarak değerlendirildiği ve yayımlandığı (anonymous reports), İngiltere menşeli Tehlikeli Olayları Rapor Etme Programı (Confidential Hazardous Incident Reporting Programme – CHIRP Maritime)'nin sektörün içinden ya da ilişkili tüm bireylere yönelik küresel deniz emniyetinin artırılmasına katkı sağlamayı amaçladığı ve kendilerine gönderilen raporlardan derlediği ilgi geri bildirim bülteninde, ciddi kazalara sebep olabilecek hadiseler irdelenmektedir.

Raporda, özellikle gece saatlerinde pilotaj esnasında serdümen/mürettebatın yorgunluğa yenik düşerek hata yapma ihtimallerinin arttığı, bu gibi durumlardan kaçınılması için mürettebatın yeterli dinlenmesinin sağlanması, azami dikkat gerektiren serdümen görevlerinde, belirli aralıklarla molalar verilerek serdümenin dikkatini tazelemesinin sağlanması ve ayrıca dümen komutlarının hatayı en aza indirme ve serdümenin dikkatini çekmek için istenilen manevra yönünü el ile göstererek verilmesi gibi uygulamalara değinilmiştir. Olayın sebepleri ve önleyici tedbirlerini içeren raporun Türkçe çevirisi EK-1'de sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,



Murat TUNCER
Genel Sekreter

EKLER:**EK-1:** İlgi yazı Türkçe çevirisi (1 sayfa)**EK-2:** İlgi yazı sureti (1 sayfa)**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO 1,7,9,10,12,14,15,16,17,18,19,20,22,23,24,25, 27,28,29,30,31,38,39,40,41,42,43,44 ve 47 No'lu Meslek Grupları Üyeleri
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri
- Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.
- Türk Kılavuz Kaptanları Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

-Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL Telefon: +90 212 252 01 30/157 e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı – İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr



23/07/2018
(Serbest çeviri)

Serdümen Hatası

Özet: Pilotaj esnasından serdümenin konsantrasyonunu kaybetmesi ile ilgili rapor.

Hadiseyi rapor eden kişinin söyledikleri:

Liman yaklaşım kanalı içerisinde kuzeyli dönüş esnasında serdümen dümeni sancağa alması gerekirken iskeleye aldı. Gemi kaptanı ve kılavuz kaptan hemen hatanın farkına vardı ve serdümeni uyardı.

Birkaç dakika sonra ise kılavuz kaptan, sancak 5 dümen emri verdi Serdümenin kafası karışmış görünüyordu ve sancak 5'e alması gerektiği yerde dümeni ortalamış pozisyonda bıraktı. Serdümenin dikkatini çekmek için bu kez kılavuz kaptan sancak yönü işaret ederek komutunu tekrarladı. Başlangıçta serdümen komutlara karşı kısa sürede reaksiyon gösteriyordu ancak performansı pilotaj esnasında hızla düştü.

Bu olayın vücut saatinin yorgunluğa en çok duyarlı olan gece yarısı ve 0300 saatleri arasında gerçekleşmesi bu saatlerde mürettebatın her an bitkinliğe yenik düşebilecek olması ihtimalini güçlendiriyor.

CHIRP'in Yorumu:

Tehlikeli Olayları Rapor Etme Gizli Programı (Confidential Hazardous Incident Reporting Programme- CHIRP Maritime) olayla ilgili şirket Atanmış Kişisiyle (DPA) irtibata geçti ancak maalesef bir yanıt alamadı. Denizcilik Danışma Kurulu bu olayın, etkili bir köprüüstü takım işbirliği ve denetimine örnek olabileceği yorumunu getirdi. Ayrıca bir dümen komutu verilirken, yapılması istenen manevranın yönünü de gösterir biçimde el ile belirtilmesinin, komutun herkes tarafından anlaşılmasından emin olunmak adına iyi bir uygulama olduğu görüldü.

Yorgunluğun bu olayın meydana gelmesine sebep olabileceğinin mümkün olduğu ancak bunun yanı sıra, serdümenin konsantrasyonunu etkileyebilecek başka faktörlerin (evden gelen kötü bir haber gibi) de olabileceği gözlerden kaçırılmamalıdır.

Serdümen bir köprüüstü ekibinin oldukça önemli bir üyesidir. Bu kapsamda izlenilmesi gereken en iyi uygulamalar aşağıda belirtilmektedir.

- Mürettebatını iyi tanı – serdümen; herhangi bir köprüüstü ekibi üyesine, dikkatini dağıtan herhangi bir durumu veya yorgun olduğunu açıkça ifade edebilmeye cesaretlendirilmelidir.
- Serdümene düzenli aralıklarla mola verilerek istirahat ettirilmeli ve dikkatini tazelenmesi sağlanmalıdır.
- Her zaman köprüüstü ekibinin bir üyesi, dümen komutlarının karşılandığından emin olmak için dümen müşirini kontrol etmelidir.
- İyi bir firma, prosedürlerinde yukarıda bahsi geçen konuları dikkate alır.

Yorgunluk ve bitkinlik, IMO'nun önde gelen konuları arasında yer alıyor. İnsani faktör, Eğitim ve Vardiya Tutma alt komitesi (Human Element, Training and Watchkeeping- HTW) halihazırda "yorgunluk rehberi"nin revizesi üzerinde çalışıyor.

Çeviren: Serkan İNAL

Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

CHIRP Maritime Issue No:50 03/2018**Helmsman error**

OUTLINE: A report outlining a loss of concentration by the helmsman whilst under pilotage.

What the Reporter told us:

On the northern bend in a port approach channel, the helmsman put the wheel to port instead of to starboard. The Pilot and Master immediately picked up on the error and rapidly corrected the helmsman. A few minutes later the Pilot ordered starboard five degrees helm, but the helmsman seemed to be disorientated and left the wheel amidships. The request was reinforced by showing a hand direction to starboard prior to the helmsman refocusing his attention. Initially the helmsman seemed to be very alert, but his performance deteriorated quite suddenly during the pilotage.

This occurrence was near midnight and reinforces the fact that crew fatigue can creep in at any moment, especially around the hours between midnight and 0300 hours when the body clock is most susceptible.

CHIRP Comment

CHIRP contacted the DPA and were disappointed that there was no response. The Maritime Advisory Board commented that this is an example of effective bridge team supervision, and noted that best practice is to reinforce a helm order with a hand movement indicating direction to ensure that the request is understood. It was noted that fatigue is a possibility but there are other potential factors which affect the ability to concentrate, e.g. bad news from home. The Board mentioned that the helmsman is an extremely important member of the bridge team and suggested the following best practice:

- Know your personnel – the helmsmen should be encouraged to alert any bridge team member if there are any distracting issues, or if feeling fatigued.
- The helmsmen should be relieved on a regular basis.
- Always have someone to check the rudder angle indicator for correct response to helm orders.
- Good company procedures will take the above factors into account.

It was finally noted that fatigue is an ongoing topic at the IMO, and the Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) sub-committee is currently revising fatigue guidelines.

----- Report Ends