

Uluslararası Denizcilik Örgütünde (IMO) Kılavuz Kaptan Transferine İlişkin Son Gelişmeler: NAV-55, 27-31 Temmuz 2009

Dr. Kapt. Ali CÖMERT
Kıdemli Kılavuz Kaptan (TDİ A.Ş.)
Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Genel Sekreteri

“Kılavuz Kaptan Transfer Düzeneklerinde Geliştirilmiş Emniyet” başlığıyla IMO Seyir Emniyeti Alt Komitesi (NAV) tarafından 27 – 31 Temmuz 2009 tarihinde, 55. Seyir Emniyeti Alt Komitesi (NAV-55) kapsamında görüşüldü. Kılavuz kaptan transfer düzeneklerine ilişkin detaylı hükümler içeren SOLAS kural V/23’de yapılması önerilen değişikliklerin gözden geçirilmiş taslak metni Alt-Komite tarafından onaylandı. Son şekli verilen ve Deniz Emniyeti Komitesine sunulan gözden geçirilmiş taslak metin 12 – 21 Mayıs 2010 tarihlerinde yapılacak olan MSC/87 (Deniz Emniyeti Komitesi 87. Oturumunda) onay için, Aralık 2010 tarihlerinde yapılacak olan MSC/88 (Deniz Emniyeti Komitesi 88. Oturumunda) ise kabulü için ele alınacaktır.

Alt-Komite ayrıca Karar A.889(21) için değişiklik önerilerinin gözden geçirilmiş taslak metni de Alt-komite tarafından onaylandı. Taslak metin onay için Komiteye, kabul edilmesi için de Genel Kurula gönderilecek. 12 – 21 Mayıs 2010 tarihlerinde yapılacak olan MSC/87 (Deniz Emniyeti Komitesi 87. Oturumunda) onay için, Genel Kurulun 27. Oturumunda ise kabulü ele alınacaktır. Değişikliklerin kılavuz kaptanların can emniyetlerinin temininin yanında, kılavuzluk hizmetlerinden faydalanan tüm unsurlara dolayısıyla genel olarak deniz ticaretine olumlu katkılar sağlayacağı açıktır.

NAV/55 toplantısında “Kılavuz Kaptan Transfer Düzeneklerinde Geliştirilmiş Emniyet” başlığı altında 15. gündem maddesi olarak ele alındı. Alt-Komite kılavuz kaptan transfer düzeneklerinde geliştirilmiş emniyet konusunu DE alt Komitesinin bir önceki oturumunda alınan kararları dikkate alarak ve Yazışma Grubunca bu konuda hazırlanan metni kullanarak değerlendirdi. Genel Toplantıdaki ilk münazaralarda Alt-Komite MSC.1/Circ.1331 – (SOLAS kural II-1/3-9 hükümlerince gereken “ gemiye çıkma ve inme araçları” rehberi) ile SOLAS kural V/23 hükümlerince gereken “Kılavuz kaptan transfer düzenekleri” arasında çelişki bulunduğu gündeme getirdi. Bunu gidermek için ilgili sirkülerin 3.1 nolu maddesinde “Konum” başlığı altında borda iskelelerinin üstünden yük veya diğer asılı ağırlıkların geçebileceği yerlerden ve uygulanabilir olduğunca çalışma alanlarından uzakta konumlandırılmalarına ilişkin mevcut maddeye “kural V/23.3.3.2 hükümlerine uygun olarak bir borda iskelesinin pilot çarpmıyla birlikte kullanılması durumunun müstesna olduğu” eklenmiştir. Alt-Komite tam açıklığıyla ifade edememiş de olsa oturum süresince ortaya konan görüşlerin sonucu olarak yapılan değerlendirmede değişikliklerin sonucunda limanda (SOLAS kural II-1/3-9) ve kılavuz kaptan transferi için (SOLAS kural V/23) olmak üzere her iki amaçla gemiye çıkmak ve inmek için tek bir borda iskelesi kullanımının artık mümkün olmayacağıdır. (Mevcut durumda limanda kullanılan borda iskeleleri konum ve yerleşimleri nedeniyle kılavuz kaptan transferinde kullanılmadığı gibi, kılavuz kaptan transferine uygun bir borda iskelesinin konumu nedeniyle limanda giriş çıkışlar için kullanılmayacağı açıktır)

Önemli değişiklikleri kısaca özetlersek en göze batan hususlardan biri kılavuz kaptan asansörlerinin (*pilot hoist*) yasaklanması olacaktır. SOLAS V/23–6 kapsamında önerilen mekanik kılavuz kaptan asansörlerinin kullanımının tümüyle yasaklanması hususu bu konuda gerekli donanım ve donatım standartlarının uygun şekilde temin edilememesinden kaynaklanan zaafın yaygınlığı nedeniyle. Bu yasaklama su üstünde kalan borda yüksekliği (fribord) dokuz metre ve üzerinde olan gemiler için, çarpmkla beraber her iki bordada kombine donatılacak borda iskelesi temin edilmesini gerektirecektir. Kılavuz kaptan asansörlerinin çok yaygın olarak sorunlara neden olduğu, kılavuz kaptanların birçoğu tarafından kullanılmak istenmediği ve mevcut kurallara göre kılavuz kaptanın kullanım konusunda onayının gerektiği bilinmektedir. Bu donanımın çok az sayıda gemide halen kullanılmasına devam edildiği dikkate alındığında gerekli değişikliklerin yapılmasının bir zaman dilimi içinde zor olmayacağı ve tüm taraflar için olumlu sonuçlar getireceği düşünülmelidir.

Diğer önemli bir husus ise kılavuz kaptan botunun emniyetli yaklaşması ve yanaşmasına engel teşkil edebilecek sabit usturmaça veya benzer yapıların kesilerek kısaltılması veya buna muadil, insanların emniyetli bir şekilde gemiye çıkıp inebilmelerinin sağlanacağı diğer düzenlemelerin yapılmasıdır. Öneri incelendiğinde söz konusu olanın gemi bordasında bulunan tehlike yaratabilecek usturmaça, triz gibi yumruların kesilmesi veya tehlike oluşturmayacak şekilde düz duvar benzeri bir satıh oluşturacak şekilde kaplanması gibi çözümler olduğu anlaşılacaktır. Öneriden de anlaşılacağı gibi alternatif düzenlemelere de imkân verilmiştir. Aslında bu husus tümüyle yeni bir düzenleme sayılmaz. Mevcut kurallara göre kılavuz kaptan çarmihının basamaklarının gemi bordasına düz ve dik açıyla dayanması gerektiği belirtilmişken yeni öneriyle konu kılavuz kaptan botlarının yaklaşması ve yanaşması hususları da belirtilerek genişletilmiştir. Bu alan yeni düzenlemede su seviyesine paralel en az 6 metre uzunluğunda olacaktır. Bilindiği gibi sabit usturmaça, yumrular ve benzer yapıların çarmık basamaklarının gemi bordasına dik açıyla dayanmalarına engel olabileceği gibi yaklaşan ve yanaşan bir kılavuz kaptan hizmet botunun da, emniyetli yaklaşmasını engelliyerek tehlikeye sokabileceği aşikârdır.



Bordada sabit usturmaça (*rubbing bands*)

Fotoğraf: Kapt. Ali Cömert

Bir başka önemli değişiklik olarak SOLAS V/23–3.3.2 kapsamında önerilen husus ise pilot çarmihıyla beraber kombine donanımda kullanıldıklarında, kılavuz kaptan transferinde kullanılan borda iskelelerinin alt tavaşından gemi bordasına emniyetli bir şekilde bağlanmaları hususudur. Bu aslında mevcut kuralların daha açık bir dille ifadesinden başka bir şey değildir. Mevcut kurallar borda iskelesinin gemi bordasına sabit veya sıkıca yaslanmasından söz etmektedir. İngilizce (*firmly rest*) şeklinde ifade edilen bu husus yeni inşa edilen birçok gemide bu şekilde yorumlanarak bordaya gömülü mapalar donatılmıştır. Birçok yeni gemide borda iskelesinin alt tavaşı bu mapalara bağlanmaktadır. “Pilot Ladder Safety” kitabında, Malcolm Armstrong mevcut maddeyi şöyle yorumlamaktadır. “..... Bu demektir ki, alt platform gemi bordasına bağlanmalıdır. Bu da ancak bordaya yerleştirilmiş bir mapa ya da uygun bir bağlantı yerine bağlanmayla mümkün olur. Bu donanımın gemi yalpaya düştüğünde borda iskelesi alt platformunun bordaya yanaşık kalmasına imkân sağlayacak kadar sağlam ve iyi inşa edilmiş olması gerekir.” Özellikle büyük tankerlerde ve diğer büyük gemilerde ihtiyaç olabilecek bu uygulama için, birçok gemide uygun bağlama yerinin

olmadığı, olan bazılarında ise bağlamanın yapılmadığı sıkça gözlemlenmektedir. Yeni önerilen ifade şekliyle hiçbir tartışmaya girmeyecek şekilde borda iskelesinin alt tavaşının gemi bordasına emniyetli bir şekilde bağlanmasını sağlayacak araçların donatılmasından söz etmektedir. Bu araçlar sabit bordaya gömülü mapalar veya aynı işi görecektir başka bir donanım da olabilir. (Bu işi gören portatif bazı donanımlar şimdiden piyasada mevcuttur.) Geminin hafifçe yalpaya düşmesiyle bile sallanabilen ve kontrolden çıkabilecek borda iskelesinin bağlanması tabii ki kılavuz kaptan transfer emniyetine önemli bir katkı sağlayacaktır. Diğer yönüyle düşünüldüğünde mevcut kuralların bile yorumu aslında bu yönde olmalıdır. SOLAS V/23-3.3.2.1 maddesinde ise kombine donanım kullanıldığında çarım ve can halatlarını bordaya bağlanmasını temin edecek araçların alt tavadan 1.5 metre yukarıda bulunması istenmiştir.



Kombine borda iskelesini alt tavadan gemi bordasına bağlamaya uygun mapa

Fotoğraflar: Kapt. Ali CÖMERT

SOLAS Kural V/23 ün tüm gemilere uygulanması, kılavuz kaptan çarımının sörvey, denetleme ve kayıt tutmak amaçlı markalanması, üretici tarafından ilgili kurallara uygun olarak sertifikalandırılması, uygulanabilirliği olan donanım için son kullanma tarihlerinin belirlenmesi ve belirtilmesi, dışarıya doğru açılan lumbarlardan gemiye kılavuz kaptan transferinin yasaklanması, çarımın iki yanında sarkıtılan ve kılavuz kaptanın talebi halinde zorunlu olan can halatlarının çaplarının 28 mm. den az, 32 mm. 'den fazla olmaması, can halatlarının güverteye bağlantı yerinde bu işe ayrılmış bir mapa tespit edilmesinin zorunlu olması; can halatlarının kılavuz kaptan gemiden ayrılırken zorunlu gemiye gelirken isteğe bağlı olarak zorunlu olması; çarımı toplamak için kullanılan el incelerinden kaçınılması, emniyet gereği kullanım gerekirse en alt uzun döndürmez basamak (yalpalık) veya daha yukarıdan bağlanması ve engel oluşturulmaması, çarım basamakları arasındaki mesafenin halen mevcut 300-380 mm yerine 310-350 mm olarak düzeltilmesi; yan çarım halatlarının en az 18 mm. çapında olması ve çarım basamaklarının bu halatlara sağlam bağlantısı için basamakların altına ve üstüne mekanik kelepçeler veya diğer sabitleyici donanımla sabitlenmesi, kombinasyon kullanılması halinde borda iskelesinin azami eğim açısının 55 yerine 45 derece olarak düzeltilmesi, borda iskelesinin genişliğinin en az 600 mm., alt tavaşının sudan yüksekliğinin ise en az 5 metre olarak düzenlenmesi, borda iskelesinin alt tavaşı ile kombinasyon şeklinde kullanılan çarım arasındaki mesafenin 0,1-0,2 metre olarak belirlenmesi, çarımın tamburdan verildiği durumlarda tamburun emniyete alınması ve çarımın pozisyonunun engelsiz ve emniyetli geçişe uygun yerleştirilmesine ilişkin ayrıntılı teknik özellikler ana hatlarıyla, SOLAS kural V/23 için gözden geçirilmiş taslak metindeki diğer değişiklik önerileridir.