



İstanbul - :

Sayı

Our Reference : 2731

06.07.2018

Konu

Subject : Hızlı Can Kurtarma Botu Matafora Sapanının Yanlış Sabitlenmesi Hk.

**Sirküler No: 410 /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. Mayna/vira donanımlarında kullanılan sapanların değişimi esnasında yanlış noktalara sabitlenmesinin çok ciddi sonuçlarının olabileceği, bu gibi durumların mürettebat içerisinde daha iyi bir iletişimin kurularak önlenebileceğine değinilmiştir. Hızlı can kurtarma botu matafora sapanının değişimi esnasında yanlış yere sabitlenmesi sonucunda vira edilirken pruva yukarı pozisyonda asılı kalması ile ilgili hadisenin 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 (2 sayfa)

**EK-2:** İlgi yazı sureti (2 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 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



**Hızlı Can Kurtarma Botu Mataforası Sapanı****Özet: Kurtarma botu matafora sapanı**

Hızlı Can Kurtarma Botunun mataforaya bağlanan sapanı yenilendi. Yeni sapanın, botun yanlış noktalarına sabitlenmesi sonucu ciddi bir kazaya mahal verebilecek bir durum oluştu.

**Hadiseyi rapor eden kişinin söyledikleri:**

Gemideki her iki şişme hızlı can kurtarma botunun da matafora sapanları yenilendi. Olay meydana geldiğinde geminin limana yanaşmış olmasından istifade edilerek bazı aşinalık (familiarisation) eğitimleri gerçekleştirildi. Bu talim ve eğitimler arasında iskele taraftaki hızlı can kurtarma botunun, matafora vasıtasıyla bulunduğu güverte yapısı üzerinden borda dışına alınması vardı. Botun borda dışına alınması esnasında, değiştirilen sapanların botun aynalık yerine değil de , doğru olmayan noktasına sabitlenmesi sonucunda dıştan takmalı motorunun ağırlığı ile botun dengesi bozuldu ve bot fotoğrafta görüldüğü gibi pruva yukarı dikey pozisyonu aldı.

Şirket prosedürlerine göre botlar talim ve eğitim amaçlı olarak test edilirken düşme koruyucu sistemin aktif tutulması ve botun matafora ile borda dışına alınması, mayna ve vira edilmesi işlemlerinin botun üzerinde mürettebat yok iken yapılması istenmekteydi. Bu işlemde iskele bot, borda dışına alınırken birkaç metre mayna edildi ve bu esnada eğilerek dikey olarak asılı pozisyonda kaldı. Sonrasında botun baş tarafına bağlanan bir el incesi güverteye volta edilerek botun yatay pozisyona alınarak istif edilmesi sağlandı. Bot tamamen güvene alındıktan sonra aynı işlem bu kez sancak bot için gerçekleştirildi. Bot matafora ile kaldırıldığı anda aynı sorunla karşılaşıldı. Baş taraftaki sapanın laçka olduğu görülünce bot yerine geri alındı. Ardından yapılan incelemede sapanın olması gerektiği gibi botun aynalık kısmı üzerinden değil teknesi



üzerinde yanlış bir noktaya sabitlendiği görüldü. Sonrasında bağlantı yerleri doğru noktalara sabitlenerek test işlemi tekrarlandı ve her iki botta testi başarıyla geçti. Yapılan inceleme olayın meydana gelmesindeki temel sebebin, sapanın sabitlenmesi işlemini gerçekleştiren mürettebatın, sapanın bot üzerinde nereye sabitlenecek olduğundan emin olmadıkları ve maalesef emin olmadıkları halde bilen birinden yardım almak ya da kullanma talimatına başvurmak gibi herhangi bir girişimde bulunma yoluna gitmemiş olduklarını ortaya koydu. Olayın bir daha tekrarlanmaması için sabitlenmesi gereken yerler kalıcı şekilde işaretlendi.

Bu olay ciddi yaralanmalara hatta daha kötüsüne sebep olabilecek bir vaka olduğu için rapor edildi. Sapan değiştirilme işlemi sonrası eğer bot test edilmeseydi. Acil bir durumda, içindeki mürettebat ile birlikte kullanılması gerekebilirdi (Böyle bir durumda da botun içerisindeki mürettebatın ağırlığı ile düşme önleyici donanım çalışmayacaktı.) Bir ekipmanın sertifikalı bir diğeriyle değiştirilmesi basit bir işlemdir. Önemli olan işlemin düzgün bir şekilde denetlenmesi, karşılıklı kontrol edilmesi ve kullanım öncesi test edilmesidir. Bir ekipman yerinden çıkarıldığında veya değiştirildiğinde, işlem öncesinde ekipmanın bulunduğu eski konumu not edilmeli/fotoğrafları çekilmeli böylelikle işlem sonrası



değişimin doğru yapıldığından emin olunmalıdır. Söz konusu olayda, sapanları değiştiren mürettebata sorulduğunda yapılan işlemin sonrasında işlemin doğru yapıp yapılmadığının tespitine ilişkin bir girişimde bulunulmadığı görülmektedir.

**CHIRP'in Yorumu:**

*Söz konusu rapor, Tehlikeli Olayları Rapor Etme Gizli Programı (Confidential Hazardous Incident Reporting Programme– CHIRP Maritime) Danışma Kurulu'na görüşülmüş ve olayın son derece ciddi bir kazaya sebep olabileceği konusunda fikir birliğine varılmıştır. Olayla ilgili aşağıda belirtilen hususlara vurgu yapılmıştır.*

- *Bir fotoğrafın binlerce kelime anlatabileceği düşünüldüğünde, gemilerde uygulanan prosedürlerin (bu durumda botun maynaya hazırlanması ve yerine geri alınması ile sapanların değişimi prosedürleri), fotoğrafları ile birlikte açık ve karışıklığa mahal vermeyecek şekilde mantıklı bir sırayla not edilmesi pratik bir uygulamadır.*
- *Raporda belirtilen söz konusu işlemin gerçekleştirilmesinden önce bir risk değerlendirilmesi ve briefing yapılsaydı, işlemin gerçekleştirilmesi esnasında düzgün bir gözetim yapılmaması ve mürettebatın sapanları doğru noktalara sabitlediğinden emin olmadan işlemi gerçekleştirmesi gibi insan eliyle oluşan hataların önüne geçilebilirdi.*
- *Gemi ve şirket prosedürlerinin yanı sıra Can Kurtarma Techizatları / Denizde Emniyet ve Canlı Kalabilme El kitabı ve Talimatlarının sürekli olarak güncel, kolay ulaşılabilir ve kullanıma hazır bulundurulması esastır. Bu aşamada CHIRP okuyuculardan kendilerine şu soruları sormalarını istemektedir. **En son ne zaman ekipmanlarınızın kullanım talimatlarına bakma fırsatı buldunuz? Talimatnameler amacına uygun ve ihtiyaçlarınızı karşılıyor mu ?***
- *Sapanların renklendirilerek markalanması kesinlikle etkili bir koruyucu önlemdir. CHIRP bir kez daha ekipmanların dizaynı aşamasına vurgu yapıyor ve botların, oluşabilecek ana hatalardan kaçınılmaya yönelik dizayn edilmesi için gemi inşa mühendisleri ve tasarımcılarının bu konuya önem vermelerini istiyor.*

**Çeviren:** Serkan İNAL

Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

## REPORTS ...

### Rescue boat lifting strops

**OUTLINE:** Rescue boat lifting strops were renewed but when refitted, were secured to the incorrect strongpoints, resulting in the potential for a serious incident to occur.

#### What the reporter told us:

The lifting strops for the vessel's two inflatable rescue boats, (IRB's), had recently been renewed. At the time of the incident the vessel was alongside, and the opportunity was taken for some familiarisation training. This included swinging out the port rescue boat. Unfortunately, the deck crew who had fitted the new strops attached the aft strops to strongpoints on the hull, and not to the correct lifting points on the transom. This resulted in an unstable lift as the weight of the outboard motor caused the boat to rotate about the aft strops and assume a vertical position, bow up, as shown in the photograph.



Rescue boat – hanging vertically because strops have not been fitted correctly

Company procedures require all boat launches which are carried out for training purposes, to be undertaken with fall preventer devices (FPD's) in place. In addition, launching is to be preceded by swinging out, lowering, and recovering the boat empty. It was during this process that

*PLEASE NOTE ALL REPORTS RECEIVED BY CHIRP ARE ACCEPTED IN GOOD FAITH. WHILST EVERY EFFORT IS MADE TO ENSURE THE ACCURACY OF ANY EDITORIALS, ANALYSES AND COMMENTS THAT ARE PUBLISHED IN FEEDBACK, PLEASE REMEMBER THAT CHIRP DOES NOT POSSESS ANY EXECUTIVE AUTHORITY.*

#### SUBMIT A REPORT –

**CHIRP** always protects the identity of our reporters. We are a confidential programme and, as such, we only keep reporters personal details for as long as we need to keep in contact with them.

#### ONLINE

Reports can be submitted online, through our secure encrypted online form.

<https://www.chirpmaritime.org/submit-a-report/>

#### BY EMAIL

Reports can be submitted online, through our secure encrypted online form.

[reports@chirp.co.uk](mailto:reports@chirp.co.uk)

the problem was discovered when the boat assumed a vertical (bow up) position.

Once the port boat had been swung out over the ship's side it was lowered a few metres, at which point the boat tilted to a vertical (bow up) position. The boat was subsequently recovered by attaching a heaving line to the bow which in turn was secured to the mooring deck, thus bringing the boat to the horizontal position for stowage. With the boat fully secured, the lifting strops were measured against those in the starboard boat and found to be identical. A similar test was then carried out on the starboard rescue boat. As this boat was lifted from its cradle the forward lifting strops became slack, indicating an identical problem. The boat was re-stowed.

Investigation revealed that the aft strops on both boats had been attached to the wrong strongpoints on the hull and not to those on the transom. Having positively confirmed that this was the root cause, the strops were repositioned to the correct strongpoints, and both boats were successfully test launched.

The investigation determined that the crew members concerned were unsure of which strongpoints to use when refitting the strops and, unfortunately, chose not to seek clarification. In order to prevent a recurrence of this incident, the correct strongpoints were then permanently marked. This incident is being reported because of the potential

for serious injury (or worse). Had circumstances prevented testing of the boats after the replacement of the lifting strops, it is entirely possible that manned boats may have been deployed in an emergency situation (which overrides the use of FPD's).

Whilst the changing of one piece of equipment with an identical certificated replacement may appear to be straightforward (and in this case, was not difficult), it is important that there is appropriate supervision and that such items are then cross-checked / tested before use. When equipment is removed or replaced full notes/ photographs should be taken and kept on board to ensure replacements are fitted correctly. On this occasion, it seems that further clarification was not sought when questions were raised amongst the crew who were refitting the strops.

## **CHIRP Comment**

Having discussed the report, the *CHIRP* Maritime Advisory Board agreed that this incident had the potential to cause an extremely serious accident. They highlighted the following;

- It is good practice for vessel operating procedures to include photographs and accompanying notes in a clear logical order – these should be unambiguous. In this case, the procedures would include both the launching and recovery procedures, and the procedure for changing out the lifting strops. A picture is worth a thousand words and can be extremely helpful.
- The above, coupled with a briefing and risk assessment prior to undertaking the task, would negate the Human Element comments in the report related to appropriate supervision and crew not clarifying the location of the strongpoints when refitting the strops.

In addition to any company or vessel procedures, it is vital that LSA / SOLAS training manuals should be fully up-to-date and that there should be a process for regular review. As a general comment to readers, *CHIRP* asks when YOU last took the opportunity to have a look at the manuals? Are they fit for purpose and up to date?

- Whilst the colour coding of the strops was certainly an effective preventative measure, once again *CHIRP* highlights a design issue. The boats should have been designed so as to avoid this fundamental error. Naval architects and designers please take note.