

EK-1

(Serbest çeviridir)

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
Londra, İngiltere

22 Nisan 2010

MC(10)44

ICS DENİZCİLİK KOMİTESİNE
Tüm ICS Tam ve Ortak Üyelerine (bilgi için)

**LİMAN DEVLETİ KONTROLÜ - VİNA DEL MAR YOĞUNLAŞTIRILMIŞ
DENETLEME KAMPANYASI**

Yapılması gereken hareket: ICS Üyelerinin dikkati halen Güney ve Latin Amerika limanlarında uygulanmakta olan yoğunlaştırılmış denetleme kampanyasına çekilmektedir

Liman devleti kontrolü Güney ve Latin Amerika MoU'suna (1992 Vina del Mar anlaşmasına göre) Üye Devletlerin, halen Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyası (CIC) yürütmekte oldukları ICS Sekreteryasına bildirilmiş bulunmaktadır. Kampanya, gemilerin yapısı, gemideki boyuna ve enine bölmeler (subdivision) ve stabilite ile ilgili genel emniyet üzerinde yoğunlaşmaktadır.

İlaveten, acil durum dümen sistemleri v.s.gibi, acil durum güç ve acil durum yanıtlama ekipmanı ile ilgili fiziki teçhizat ve insan unsuru hususuna özellikle vurgu yapılmaktadır. Gemi Emniyetli Yönetim Sistemine (SMS) uygun olarak bu gibi teçhizata ait doğru işletme ve bakım prosedürlerini göstermeleri ve açıklamalarının ilgili mürettebat mensuplarından istenmesi hususunun vurgulandığına özellikle işaret edilmelidir.

Bu sirkülerin Ek'inde bulunan sorular, çeşitli kaynaklardan alınan bilgiler esasında toplanarak bir araya getirilmiştir. Söz konusu maddeler, CIC'nin (Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyası) üzerinde yoğunlaştığı başlıca husus olmakla birlikte, standart liman devleti kontrolü denetlemesine ilaveten, bu maddelerden yoklama yapılmasının muhtemel olduğuna işaret edilmelidir.

D.H. Tongue
ICS Denizcilik Müdürü

MC(10)44 – EK

01 Nisan 2010 ve 30 Haziran 2010 tarihleri arasında Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyasının bir kısmı olarak yürütülen 1992 Vina Del Mar Anlaşmasına göre, Liman Devleti Kontrolü Denetlemelerine ait spesifik ilgi çekici maddeler

1. SOLAS 11-1/29 ve V/26'nın gereksinimlerine uygun olarak, ana ve yardımcı dümen donanımı işletme denemeleri tatmin edici şekilde yapılmış mıdır?
2. SOLAS II-1/13 (yolcu gemileri) veya 13-1 (yük gemileri)'ne uygun olarak seyir köprü üstünde kapılar ve diğer kapama kısımlarının açma veya kapama olarak yeterince çalıştığına dair çeşitli belirtiler var mıdır?
3. Acil durum cereyan sistemi doğru bir şekilde çalışmakta mıdır ve gerekli bulunan tüm alanlar ve kompartımanlarda acil durum ışıkları düzenli bir şekilde midir (SOLAS II-1/42 ve 43)
4. Acil durum ışıkları dahil acil durum güç sistemi düzenli olarak denenmiş midir ve bu denemelere ait kayıtlar hemen sağlanabilmekte midir?
5. Eğer uygulanabilirse, (01 Ocak 2006'da veya daha sonra inşa edilmiş petrol tankerleri > 500 GT; Dökme Yük Gemileri > 20k GT), gemi yapısına ulaşma el kitabı mevcut mudur ve İdare tarafından onaylanmış mıdır (SOLAS II-1/3-6.4)?
6. Bir hasar kontrol planı köprüüstünde hemen sağlanabilmekte midir (SOLAS II-1/19 (23)) ve Kaptan ve ilgili zabıtlar bunu biliyor ve açıklayabiliyorlar mı?
7. Hidrolik dümen donanımına ait düşük seviyeli alarmlar (işitilebilir ve görülebilir) seyir köprüsü üstünde (navigation bridge) ve makine dairelerinde doğru bir şekilde çalışmakta mıdır (SOLAS II-1/29-12)?
8. Ana ve acil durum dümen donanımı sistemleri hemen ve emniyetli bir şekilde kullanmaya hazır oldukları temin edilecek şekilde düzenlenmiş midir (SOLAS II-1/29.13 ve II-1/42)?
9. Teçhizata ait işletme el kitapları mevcut mudur ve teçhizatı çalıştıran ve bakımını yapan mürettebatın anladığı bir dilde mi düzenlenmiştir?
10. İlgili mürettebat mensupları, incelenen sistemlerin çalıştırılması ve bakımına ait doğru Prosedürleri biliyorlar mı?

Çeviren: Engin KÖKNEL

Dış İlişkiler Bölüm Müdürü

05.05.2010

International Chamber of Shipping

12 Carthusian Street London EC1M 6EZ

Tel +44 20 7417 8844

Fax +44 20 7417 8877

ics@marisec.org www.marisec.org www.shippingfacts.com



This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged. If you are not the intended recipient you should contact ICS/ISF and must not make any use of it.

22 April 2010

To: MARINE COMMITTEE

MC(10)44

Copy: All Full and Associate Members (for information)

PORT STATE CONTROL – VINA DEL MAR CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN

Action required: *Members' attention is drawn to the concentrated inspection campaign currently underway in South and Latin American ports.*

The secretariat has become aware that the Member States of the South and Latin American Memorandum of Understanding (under the Vina del Mar agreement 1992) on port state control are currently carrying out a Concentrated Inspection Campaign (CIC). The campaign is focusing on general safety related to structure, subdivision and stability of ships.

In addition, particular emphasis is being placed on both the physical equipment and human element aspects relating to emergency power and emergency response equipment such as emergency steering systems etc. It should be noted that there appears to be a strong emphasis on asking relevant crew members to demonstrate and explain the correct operational and maintenance procedures for such equipment in accordance with the ship Safety Management System (SMS).

The questions attached in the Annex to this circular have been compiled based on information from various sources. It should be noted that whilst these items are the main focus of the CIC, they are likely to be examined in addition to the standard port state control inspection.

D H Tongue
Marine Manager

MC(10)44 - ANNEX

Specific items of interest for Port State Control Inspections under the Vina Del Mar Agreement 1992, carried out as part of a Concentrated Inspection Campaign between 01 April 2010 and 30 June 2010

1. Are operational tests of the main and auxiliary steering gear satisfactorily performed in accordance with the requirements of SOLAS II-1/29 and V/26)?
2. Are the various means of indication whether doors and other closures are open or closed operating satisfactorily on the navigation bridge in accordance with SOLAS II-1/13 (passenger ships) or 13-1 (cargo ships)?
3. Is the emergency power system operating correctly and are all emergency lights in good order for all required areas and compartments (SOLAS II-1/42 and 43)
4. Has the emergency power system including emergency lights been tested regularly and are the records of the tests readily available?
5. If applicable (oil tankers > 500GT; Bulk Carriers >20k GT, constructed on or after 01 January 2006), is a ship structure access manual available and has it been approved by the administration (SOLAS II-1/3-6.4)?
6. Is a damage control plan readily available on the bridge (SOLAS II-1/19 [23]) and are the Master and relevant officers familiar with, and able to explain it?
7. Are low level alarms (audible and visual) for hydraulic steering gear, operating correctly on the navigation bridge and in machinery spaces (SOLAS II-1/29-12)?
8. Are the main and emergency steering gear systems arranged to ensure that they are ready for immediate and safe use (SOLAS II-1/29.13 and II-1/42)?
9. Are operating manuals for equipment available and in a language understood by the crew who operate and maintain the equipment?
10. Are relevant crew members familiar with the correct procedures for operation and maintenance of the systems examined?