



İstanbul :
Sayı :
Our Reference :
Konu :
Subject :

3202

18.08.2016

Tokyo MOU yük-güvenliği uygunluğuna yoğunlaşacak.

Sirküler No: 581 / 2016

Sayın Üyemiz,

İlgi: 12.08.2016 tarihli TradeWinds gazetesinde yayınlanan bir yazı.

Adam Corbett, Londra imzası ile TradeWinds gazetesinde yayınlanan ilgi yazıda aşağıdaki bilgiler verilmektedir:

“Tokyo Anlaşma Memorandumu (MOU-Tokyo Memorandum of Understanding) liman devleti kontrol otoritesi Eylül ayından itibaren yük-güvenliği düzenlemeleri hususunda üç aylık bir yoğunlaştırılmış denetleme kampanyası (CIC – concentrated inspection campaign) yürütecektir.

Bu inisiyatif ile gemilerin uluslararası yük-güvenliği tüzüklerine uygun olduklarının kontrol edilmesi sağlanmaya, zabıtların ve mürettebatın gereksinimlerin bilincinde olmalarına ve yük elleçlemesi hususundaki potansiyel tehlikelere ait farkındalığın artırılmasına çalışılacaktır.

Tokyo MOU bir bildiri ile şunları belirtmiştir: “Bu yılki CIC’nin amacı veya hedefi gemilerin uygulanabilir yük-güvenliği (cargo-securing) gereksinimlerine uygunluğu ve gemiler ve yük-güvenliği operasyonları ile uğraşan gemicilerin geniş kapsamlı güvenliği hususunda bilgi sağlamaktır.”

CIC (Yoğunlaştırılmış Denetleme Kampanyası) normal liman devleti kontrolü denetlemeleri esnasında yapılacak olup, yük düzenlemelerinde ortaya çıkarılan tüm sorunlar geminin alıkonması ile sonuçlanabilir.

Ancak, Tokyo MOU şunları bildirmiştir: “Bu kampanyanın amacı gemileri alıkoymak değil, fakat yük-güvenliği düzenlemeleriyle ilgili emniyet ve uygunluğu arttırmaktır.”

Tokyo MOU, CIC’nin başlamasından önce mürettebatın, işletmecilerin ve gemi sahiplerinin yük-güvenliği el kitaplarını tekrar gözden geçirmelerini ısrarla istemiştir.

Paris MOU da, aynı süre esnasında Denizcilik Çalışma Konvansiyonu’na (MLC – Maritime Labour Convention) uygunluk hususunda bir CIC yürütecektir.

Geçen yıl Tokyo MOU 17,269 gemi ile ilgili olarak 31,407 denetleme yapmıştır, bu da bölgeye uğrak yapan gemilerin yaklaşık %70’i civarında bir denetleme oranını temsil etmektedir. Böyle denetlemeler ile ortaya çıkarılan gemi noksanlıkları geçen yıl toplam 83,606 olmuştur ve bunun bir sonucu olarak 1,153 gemi tutulmuştur.

Ayrıntılı Bilgi: Engin KÖKNEL Telefon : +90 212 252 01 30 / 246 E-mail: engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :
Sayı :
Our Reference :
Konu :
Subject :

3202

18.08.2016

Tokyo MOU yük-güvenliği uygunluğuna yoğunlaşacak.

Böylece bölgeye uğrak yapan gemilerin standartları iyileşme göstermekte olup, geçen dört yıl içinde noksanlıklar ve gemi tutulmalarının sayısında azalma görülmüştür.

2011 yılında noksanlıklar 103,549 ile ve gemi tutulmaları ise 1,562 ile zirve noktasına ulaşmıştı.” İlgili yazı ilişikte sunulmuştur (Ek-1).

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER

Genel Sekreter

EKLER:

Ek-1: İlgili yazı.

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm Üyelerimiz (Web)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş.Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,28,29 ve 30 No'lu Meslek Komite Başkanları
- Türk Loydu
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanları Derneği
- Gemi Mühendisleri Odası
- WISTA Türkiye Derneği
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı
- İMEAK DTO Meclis İhtisas Çevre Komisyonu
- Piri Reis Üniversitesi
- Yıldız Teknik Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi: Engin KÖKNEL Telefon : +90 212 252 01 30 / 246 E-mail: engin.koknel@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No: 22
Tel : +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr

34427 Fındıklı - Beyoğlu - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
E-mail : iletisim@denizticaretodasi.org.tr
E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr



ite under the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code that has been under consideration since 18 seafarers perished in the loss of the 56,000-dwt *Bulk Jupiter* (built 2006).

A Bahamas accident investigation report into the January 2015 casualty suggested the accident was likely to have been caused by liquefaction of the cargo.

The Japanese paper said the working group had reviewed the Bahamas probe and backed its findings.

The Japanese submission agreed that "it is rational to assume" the moisture content of the *Bulk Jupiter*'s cargo was likely to have been more than 10%.

It also agreed that, despite a buildup of moisture in the cargo,

for the categorisation of bauxite as a Group "A" cargo under the IMSBC Code.

Under the code, Group A cargoes are defined as a "cargo which may liquefy if shipped at a moisture exceeding its transportable moisture limit".

It also proposed certain bauxite cargoes with the right properties could also remain as a Group C cargo, which is not prone to liquefaction — but suggested the conditions to be classed in that category should be reviewed.

But, the Japanese submission says the IMO should delay a decision on bauxite until a separate report jointly conducted by Australia, Brazil and China — known as the global bauxite working group — is finalised.

WAITING GAME: Japan's paper is part of a move to reassess the categorisation of bauxite under the IMSBC Code, under consideration since the loss of the *Bulk Jupiter* (above left), it says the IMO (top) should delay a decision until a separate, three-nation report is finalised next year. Above right, bauxite is loaded onto a ship.

Photos: BAHAMAS MARITIME AUTHORITY, IMO AND ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT

The three-nation study is focusing more on the differing particle size of the cargo between bauxite-exporting countries — a factor that significantly alters the likelihood of a cargo liquefying.

The Japanese report says the IMO working group wants to ensure there is a unified method of determining the circumstances in which a bauxite cargo should be classed as Group A.

It said: "The group confirmed that it is important to look at eval-

uated research and test results to ensure that Group A bauxites can be identified by using agreed consistent evidence."

The separate three-country study will not be completed until next year's IMO's CCC4 meeting.

The delay has raised concerns at dry bulk industry association Intercargo that has been lobbying for change.

In a statement to the IMO, Intercargo said: "We are somewhat disappointed that an extension to the bauxite study has become

necessary as we believe it is of paramount importance to ensure the schedules in the [IMSBC] Code reflect the actual risks of carriage, especially, following the *Bulk Jupiter* tragedy."

But it adds that it is ready to wait until the three-country study is finalised.

"However, we fully understand that achieving consensus often takes longer than anticipated and so we support the proposal by the co-ordinator on the way forward," Intercargo said.

Tokyo MOU to focus on cargo-securing compliance



INSPECTION: Port-state-control and Tokyo MOU officers have a look inside a ship. Photo: TOKYO MOU

Adam Corbett **London**

The Tokyo Memorandum of Understanding (MOU) port-state-control authority is to conduct a three-month concentrated inspection campaign (CIC) on cargo-securing arrangements from September.

The initiative will seek to check ships are in compliance with international cargo-securing regulations, make sure officers and crew are familiar with the requirements and raise awareness of the

potential hazards of cargo handling.

In a statement, the Tokyo MOU said: "The purpose or goal of this year's CIC is to gain knowledge on the compliance of ships with applicable cargo-securing requirements and the overall safety of ships and seafarers engaged in cargo-securing operations."

The CIC will take place during normal port-state-control inspections and any discovered problems in cargo arrangements could result in detention.

However, the Tokyo MOU said: "The purpose of this campaign is not to detain ships but rather to improve safety and compliance related to cargo-securing arrangements."

Prior to the start of the CIC, the Tokyo MOU urged crew, operators and owners to review their cargo-securing manuals.

The Paris MOU is also conducting a CIC on compliance of the Maritime Labour Convention (MLC) over the same period.

Last year, the Tokyo MOU car-

ried out 31,407 inspections involving 17,269 ships, representing an inspection rate of around 70% of vessels calling in the region. Ship deficiencies uncovered by such checks totalled 83,606 last year and, as a result, 1,153 ships were detained.

The standard of ships calling in the region have been improving, with the number of deficiencies and detentions declining over the past four years.

Deficiencies peaked at 103,549 and detentions at 1,562 in 2011.

TradeWinds, 12.08.2016