

GEMİLERDE ŞEYTAN ÇARMIHI KAZALARI

Deniz yaşıntısı ile ilgisi olan hemen herkesin de bildiği gibi, gemilerde çalışma hayatı dünyanın en meşakkatli çalışma ortamlarından biridir ve denizciliğin doğası gereği gemi insanların sağlığını ve hayatını tehdit eden pek çok tehlike ve risk barındır.



Bu tehlikeler, olumsuz hava koşullarından korsanlık saldırısına kadar pek çok farklı dış etmenden kaynaklı olabileceği gibi, geminin günlük çalışma rutini içinde karşılaşılabilecek kazalar da olabilir. Bahsettiğimiz bu kazaların içinde de yüksekte çalışma sırasında ve özellikle çarmıh kullanımı sırasında meydana gelen kazalar oldukça sık görülmektedir.

Kısaca tarif etmek gerekirse; genel olarak çarmıhlar, kılavuz kaptanların gemiye inip çıkmalarında kullanılan pilot çarmıhları, gemiyi terk esnasında sudaki can sallarına iniş için kullanılan tahliye çarmıhları ve daha çok gemi personelinin günlük işler için kullandığı şeytan çarmıhları olarak üçe ayrılır. Pilot çarmıhlarının ve can salı çarmıhlarının üretim, dizayn ve kullanım şekli, SOLAS'ın ilgili bölümlerinde¹ ve ilgili IMO kararında² belirtildiği şekilde standardize edilmiştir.

Şeytan çarmıhları ise, sızal halattan yapılan, basamakları genellikle ahşap olan ve pilot çarmıhları gibi belli bir resmi standardı olmayan portatif merdivenlerdir.

Gemilerde en çok draft sörveyler sırasında kana rakamlarını okumak için, bazen de pratik bir şekilde



gemiye aborda olmuş daha küçük deniz araçlarına (yakıt barcı, sair ikmal motorları, vb.) inip çıkmak için kullanılırlar. Pilot çarmıhlarına nazaran daha az emniyetli olmalarına rağmen, daha hafif ve taşınması daha kolay oldukları için (ortalama bir pilot çarmıhı yaklaşık olarak 88 kg iken, ortalama bir şeytan çarmıhı yaklaşık 17 kg. civarındır) tercih edilirler.

Çarmıh Kazalarını Önlemek İçin Alınabilecek Önlemler:

2022 senesinin ilk çeyreğinde Türk Denizcilik Camiasından gemi insanların da dahil olduğu farklı milletlerden birçok çalışan dünyanın farklı bölgelerinde benzer kazalarda maalesef yaralanmış veya hayatlarını kaybetmişlerdir. Bu vesile ile benzer kazaların önlenmesi için alınabilecek birtakım önlemlere değinmek isteriz.



Kaptan Cankut Küçüktürk

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 850 420 81 36 (D.232)
cankut.kucukturk@turkpandi.com

Kaptan Cankut Küçüktürk, 1999 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Türkiye'nin çeşitli denizcilik firmalarında 12 yıl boyunca Güverte Zabiti ve Uzakyol Gemi Kaptanı olarak görev aldı. Ardından Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak P&I ve Tekne Makine Sigorta Kulüpleri adına risk önleme ve çeşitli gemi kazaları ile hasar konularında sörveyörlük ve hasar yöneticiliği görevlerinde bulundu. Ayrıca bazı bayrak devleti sörveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. 2018 yılında Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği firmasında Plasman Departmanında deniz sigortaları konusunda kıdemli müdür olarak çalışmaya başladı. Ağustos 2020 tarihinde Teknik Uzman olarak kurumumuza katılmıştır.



TURKP&I

Gemi insanlarının gemilerdeki çalışma ortamlarında sağlık, emniyetin tesis edilmesi ve kazaların önlenmesi adına uyulması gereken kurallar MLC 2006'da³ ve ILO'nun ilgili uygulama esaslarında⁴ detaylı olarak açıklanmıştır. Yüksekte çalışma ve özellikle çarmıh kullanımı konusunda başlıca dikkat edilmesi gereken hususlar şunlardır;



- Çarmıh kullanımında önce şirketin emniyetli yönetim sistemine uygun olarak risk değerlendirmesi yapılmalıdır.
- Çalışma izinleri prosedürü uygulanmalıdır.
- Çarmıhtan incek personel çalışma başlamadan düşmeyi önleyici bir ekipman giymelidir. Yüksekte çalışma sırasında düşmeyi önlemek amacıyla kullanılan tam vücut emniyet kemeri veya toplanır çekilir tip düşmeyi önleme tertibatı yaralanmaları ve can kaybını önlemede oldukça etkili ekipmanlardır.
- Aynı şekilde can yeleği veya muadili kişisel yüzdürme ekipmanı giyilmelidir.
- Çarmıhın başında mutlaka çarmıhtan incek olan personele nezaret edecek başka bir personel hazır bulunmalıdır.
- Can halatı ile donatılmış bir can simidi, kullanıma hazır bir şekilde çarmıhın başında bulundurulmalıdır.

Sonuç olarak, yukarıda bahsedilen önlemlerin alınması ve ilave şirket prosedürlerine riayet edilmesi, hem bu kazalar nedeniyle oluşan yaralanma ve can kayıplarının önlenmesinde hem de bu kazalardan kaynaklı sigorta masraflarının asgariye indirilmesinde faydalı olacaktır kanaatindeyiz. Tüm denizcilerimize gemilerde kazasız ve emniyetli bir çalışma hayatı dileriz.

1. SOLAS Regulation Ch. V Reg. 23 Pilot Transfer Arrangements

2. IMO Res. A.1045(27)

3. MLC 2006 Regulation 4.3 – Health, Safety Protection and Accident Prevention Requirements

4. Accident prevention on board ship at sea and in port. An ILO Code of Practice Geneva, International Labour Office, 2nd edition, 1996