



İstanbul :

Sayı
Our Reference : 910

20.02.2014

Konu
Subject :

**“Maritime Maisie” Kazası: Armatörler, Kurtarma Teşkilatları ve Sigortacılar, Hükümetleri
IMO Sığınma Yerleri Yönergelerini Kabul Etmeye Teşvik Ediyor Hk.**

Sirküler No: 120 / 2014

Sayın Üyemiz,

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 13.02.2014 tarih ve PRESS(14)04
sayılı yazı ve Eki.

İlgi yazıda, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Üyelerinden Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Sığınma Yerleri (Place of Refuge) Yönergelerinin Kabul Edilmesine ilişkin hazırlanan ortak Basın Bildirisini ulusal basınlarına ve uygun şekilde yönetimlerine ve üye şirketlere ivedilikle iletmelerini istemektedir.

Gemi sahipleri, Kurtarma Teşkilatları ve Sigortacılar, kazaya uğramış gemilerin güvenli bir limana ulaşmakta gecikme yaşadığı bir dizi kaza sonrasında, tahribata uğramış gemiler için bir Sığınma Yerinin sağlanması için, uluslararası tedbirlerin düzgün ve hızlı şekilde uygulanması çağrısında bulunmaktadır.

İlgi yazı ile, bir aydan uzun bir süre Kore Cumhuriyeti ve Japonya'da sığınma yeri arayan ve halen Japonya açıklarında bulunan Maritime Maisie'nin durumunun söz konusu meseleyi yeniden gündeme getirdiği ifade edilmektedir.

Deniz Sigortası Uluslararası Birliği (International Union of Marine Insurance - IUMI), Uluslararası Gemi Kurtarma Birliği (International Salvage Union – ISU) ve ICS, zarar görmüş gemiler için Sığınma Yerleri meselesinin hassas bir konu olduğunu ve uygun bir Sığınma Yerinin temin edilmemesinin, başarılı bir kurtarma müdahalesinin yapılmasını engelleyerek çevre kirliliğine sebebiyet verdiğini vurgulamaktadır.

İlgi yazıda; ISU, ICS ve IUMI, söz konusu mesele için uluslararası hukuki bağlamları ve konu ile ilgili önemli uluslararası ve bölgesel yasaları işaret ederek, mevcut kuralların ve yönergenin daha iyi uygulanması ve bunlara daha iyi uyum sağlanması gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca, Devletlerin konu ile ilgili olarak her bir vakayı siyasi müdahale olmaksızın kendi özel durumu içerisinde değerlendirecek bir idare kurmalarının gerekli olduğu ifade edilmektedir.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNÇER
Genel Sekreter

EKLER:

Ek-1: İlgi yazı Eki'nin Türkçe çevirisi

Ek-2: İlgi yazı ve Eki.



İstanbul :

Sayı
Our Reference :Konu
Subject :**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,28,29, 30 No.'lu Meslek Komitesi Bşk.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları 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 Bşk.

EK-1

“MARITIME MAISIE” KAZASI; ARMATÖRLERİN, KURTARMA TEŞKİLATLARININ VE SİGORTACILARIN, HÜKÜMETLERİ IMO SİĞINMA YERLERİ YÖNERGELERİNİ KABUL ETMEYE TEŞVİK EDEN KAMPANYASINA DİKKAT ÇEKİYOR

Gemi sahipleri, Kurtarma Teşkilatları ve Sigortacılar, kazaya uğramış gemilerin güvenli bir limana ulaşmakta gecikme yaşadığı bir dizi kaza sonrasında, tahribata uğramış gemiler için bir Sığınma Yerinin (Place of Refuge) sağlanması için, uluslararası tedbirlerin düzgün ve hızlı şekilde uygulanması çağrısında bulunmaktadır.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS), Stolt Valor ve MSC Flaminia gibi kamuoyunca iyi bilinen olaylardan sonra bile, bazı kıyı devletlerinin sığınma yerleri sağlamayı reddetmesini ve dolayısıyla insanların hayatlarını ve çevreyi tehlikeye atmalarını “dehşet içinde” gözlemlediklerini ifade etmektedir. Halen Japonya açıklarında bulunan Maritime Maisie’nin durumu söz konusu meseleyi yeniden gündeme getirmiştir. 44,000 dwt’lik kimyasal tanker, 29 Aralık 2013 tarihindeki bir çatışma ve yangından sonra 4 römorkör tarafından denizde tutulmaktadır. Yük yangını denizdeki zor koşullara rağmen kurtarma gruplarının çabalarıyla söndürülmüştür.

Gemi, bir aydan uzun bir süre Kore Cumhuriyeti ve Japonya’da sığınma yeri aramıştır. Gemi kurtarma grupları, geriye kalan yükü güvenli şekilde kontrol etmek ve böylece çevreye verilebilecek potansiyel zararı en aza indirmek için geminin sakin sulara çekilmesinin bir öncelik olduğunu belirtmektedirler.

Deniz Sigortası Uluslararası Birliği (International Union of Marine Insurance - IUMI), Uluslararası Gemi Kurtarma Birliği (International Salvage Union – ISU) ve ICS, zarar görmüş gemiler için Sığınma Yerleri meselesinin hassas bir konu olduğunu ve hasardan kaynaklı çevre kirliliği riskinin tümüyle ortadan kaldırılamayacağını kabul ediyorlar.

Aynı zamanda, uygun bir Sığınma Yerinin temin edilmemesi, başarılı bir kurtarma müdahalesinin yapılmasını önlemekte ve dolayısıyla zayıf durumunu daha da kötüleştirerek, önlenebilecek olan çevre kirliliğinin yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

ICS Genel Sekreteri Peter HINCHLIFFE, sığınma yerleri taleplerinin ele alınması hususunda IMO’da yönergelerin kabul edildiğini; fakat bir olayın vuku bulması durumunda kıyı devletlerinin sık sık “benden uzak olsun” tutumunu sergilediklerini ve söz konusu durumun yardıma ihtiyacı olan hava araçlarına yönelik tutumun tersi olduğunu, en son yaşanan vakanın olaylardan ders çıkarılmadığını gösterdiğini ifade etmiştir.

ISU, ICS ve IUMI, söz konusu mesele için uluslararası hukuki bağlamları ve konu ile ilgili önemli uluslararası ve bölgesel yasaları, özellikle; IMO Kararı A.949 “İhtiyaç Halindeki Gemiler İçin Sığınma Yerleri Yönergeleri” ; Karar A.950 (23) (tüm kıyı Devletlerine bir Deniz Yardım Hizmeti kurmayı tavsiye ediyor) ve 1989 Gemi Kurtarma Konvansiyonu ile birlikte Üye Devletlerin sığınma yeri sağlanması talebini reddetmesini önleyen ve insan hayatının ve çevrenin her şeyden önemli olduğunu belirten Avrupa Birliği deniz taşımacılığında izleme ve bilgi sistemine (Direktif 2002/59/EC’in Direktif 2009/17/EC tarafından düzenlendiği şekilde) işaret ediyorlar.

Denizcilik endüstrisi, uzun bir süreç olması ve kaynak israfına neden olması sebebiyle yeni uluslararası yasa düzenlemesini tercih edilir bulmuyor. Bunun yerine, mevcut kuralların ve yönergenin daha iyi uygulanması ve bunlara daha iyi uyum sağlanması gerektiğini savunuyor. Buna göre ISU, Sığınma Yerleri ile ilgili görüşlerini AB Üye Devletlerine Avrupa Komisyonu aracılığıyla resmi olarak sunmuştur.

Özetle, kıyı devletleri kazaya uğramış bir gemiye Sığınma Yeri temin etmenin belki de en uygun karar olduğunu kabul etmeye teşvik edilmelidirler. Devletler, her bir vakayı siyasi müdahale olmaksızın kendi durumu içerisinde değerlendirecek bir idare kurmalıdırlar. Bu tür bir değerlendirme, görsel bir denetimi kapsamalı ve yerel kıyı şeritlerine ve halklara yönelik olabilecek herhangi bir tehlikeyi kontrol edecek ve azaltacak tavsiyeler getirmelidir. Varsayım, ihtiyaç olması durumunda bir Sığınma Yerinin temin edilmesi ve "inceleme yapılmaksızın reddedilmemesi" yönündedir.

IUMI, ICS ve ISU, İngiltere'nin Denizde Kurtarma ve Müdahale Dışişleri Bakanlığı Temsilciliği (Secretary of States Representative for Maritime Salvage and Intervention - SOSREP) sistemine benzer basit, güçlü ve "tek nokta" komuta ve kontrol modellerinin daha çok kıyı devleti tarafından kabul edildiğini görmek istiyor.

Daha fazla bilgi için irtibat noktaları:

ICS: Debra Munford

Tel: +44 (0) 1296 682356

ISU: James Herbert

Tel: +44 (0) 1423 330505

IUMI: Jon Guy

Tel: +44 (0) 7713 873237

Çeviren: Selin YELESER

Uluslararası Kuruluşlarla İlişkiler Sorumlusu

International Chamber of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org www.ics-shipping.org www.shipping-facts.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 and must not make any use of it.

13 February 2014

PRESS(14)04

TO: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS
Copy to: Maritime Law Committee
Shipping Policy Committee

**“MARITIME MAISIE” BRINGS SHARP FOCUS TO SHIOWNERS’, SALVORS’
AND INSURERS’ CAMPAIGN TO URGE GOVERNMENTS TO ADOPT IMO PLACES
OF REFUGE GUIDELINES**

Action required: To forward the attached joint press release to your national trade press and, as appropriate, your administration and member companies as soon as possible.

Joe Francombe
Policy Officer



PRESS RELEASE

For Immediate Release

13 February 2014

Ref: 14018

“MARITIME MAISIE” BRINGS SHARP FOCUS TO SHIPOWNERS’, SALVORS’ AND INSURERS’ CAMPAIGN TO URGE GOVERNMENTS TO ADOPT IMO PLACES OF REFUGE GUIDELINES

Shipowners, Salvors and Insurers – through their respective trade associations – have jointly called for the prompt and proper implementation of international measures to provide a Place of Refuge for stricken vessels, following a series of incidents where casualty vessels have been delayed in accessing a safe harbour.

The International Chamber of Shipping (ICS) says that it has noted “with dismay” the refusal by some coastal States to make places of refuge available, thereby risking lives and the environment even after the high profile cases of the Stolt Valor and the MSC Flaminia in 2012. And the plight of the Maritime Maisie presently off the coast of Japan has brought this subject back into sharp focus. The 44,000 dwt chemical tanker is being held at sea by six tugs after a collision and fire on 29 December 2013. The cargo fire has now been extinguished through the efforts of the salvors in the face of difficult conditions at sea.

The vessel has been seeking a place of refuge in either the Republic of Korea or Japan for more than a month. The salvors have indicated that it is a priority to take the vessel to calm waters to manage the remaining cargo in a safe manner and so to minimize potential damage to the environment.

The International Union of Marine Insurance (IUMI), the International Salvage Union, (ISU) and ICS all recognise that the issue of Places of Refuge for casualty vessels is sensitive and that the risk of pollution from casualties cannot be completely removed. They also recognise that decisions with regard to handling casualty vessels carry political implications and may impact coastal communities.

At the same time, failure to offer a suitable Place of Refuge may prevent successful salvage intervention and therefore allow a casualty’s condition to worsen and ultimately lead to pollution that might otherwise have been prevented, and that pollution may affect a wider area than need have been the case.

Peter Hinchliffe, ICS Secretary General, said: “Guidance on the handling of requests for places of refuge was agreed at IMO but often when a case arises the coastal states concerned take a ‘not in my backyard’ attitude. This is in marked contrast to attitudes to aircraft in need of assistance. This current case shows that recent lessons have simply not been learned.”

more . . . /2

Commenting on the matter, President of the ISU, Leendert Muller said: "Our members are right on the front line of this issue. Too often they are unable to follow the best course of action which is to take the casualty into shelter, which does not necessarily have to be a port. We have seen infamous cases like Castor and Prestige and more recently the MSC Flaminia and Stolt Valor and now the Maritime Maisie where our members, attending damaged vessels, experienced great difficulty in finding an authority willing to accept the casualty."

Ole Wikborg, President of the IUMI, points out: "The potential impact of environmental damage has to be reduced as much as possible and the safety of crews is paramount and we have to minimize material damage to ships and equipment. Coastal states must be able to make the best possible decision to prevent further damage following a maritime accident. Some countries have a system that seems to be functioning. IUMI is of the strong opinion that the prevailing regulations as set out, for example, by IMO and the EU are sufficient but that the necessary steps have to be taken to make the rules work."

ISU, ICS and IUMI all note the international legal context for the issue and the significant relevant legislation that is in place internationally and regionally, in particular, IMO Resolution A.949, "Guidelines on Places of Refuge for ships in need of assistance"; Resolution A.950 (23) (recommending all coastal States to establish a Maritime Assistance Service) and the 1989 Salvage Convention as well as the European Union vessel traffic monitoring and information system (Directive 2002/59/EC as amended by Directive 2009/17/EC) which prevents member States from issuing an outright refusal to provide a place of refuge and states that safety of human life and the environment are of over-riding concern.

The industry bodies do not see merit in pursuing additional international legislation which will be a lengthy process and will consume resources. Instead they will campaign for better application of, compliance with and enforcement of existing rules and guidance. ISU has already formally presented views on Places of Refuge to EU member states through the EU Commission; the issue will be raised in IMO fora this year and there will be direct engagement with the governments of individual coastal states.

In short, coastal states should be encouraged to recognise that granting a Place of Refuge to a casualty vessel may be the most appropriate course. States should establish an authority to assess each case on its merits without political interference. Such an assessment must include a visual inspection and conclude with recommendations for managing and mitigating the risk of any impact on local coastlines and communities. The assumption should be that a Place of Refuge will be granted if needed and that there should be "no rejection without inspection".

IUMI, ICS and ISU would like to see wider adoption by coastal states of simple, robust, "single point" command and control models akin to that of the United Kingdom's SOSREP system.

—ends—

For Further Information, please contact:

ICS: Debra Munford, Elaborate Communications
ISU: James Herbert, Gem Communications
IUMI: Jon Guy

Tel: +44 (0) 1296 682356
Tel: +44 (0) 1423 330505
Tel: +44 (0) 7713 873237