

Türk Loydu Newsletter'in önceki sayılarına www.turkloydu.org web sayfasından ulaşabilirsiniz.

Makina dairelerinden kaçış

Kural Alt Yapısı ve Giriş

SOLAS kural II-2/13.4.1 ve 13.4.2, makina mahallerinden iki bağımsız kaçış yolu gerektirir; bunlardan biri mahalın alt kısmına kadar uzanan korumalı bir muhafaza olmalıdır. "Alt kısım (lower part)"ın eş yorumu, MSC.1/Circ.1511/Rev.1 ile açıklığa kavuşturulmuştur ve makina mahallindeki en düşük güverte seviyesi, platform veya geçit olarak tanımlanmıştır.

Son zamanlarda, bazı Liman Devleti Kontrolü (PSC) Denetimleri, özellikle Bayrak İdaresi kabulüne tabi olmak üzere IACS UI SC276/277 ve MSC.1/Circ.1511/Rev.1 ile uyumlu olması gereken 1 Şubat 2016 veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan veya omurgası kızağa konulan gemiler için makina mahallindeki kaçış tranki düzenlemelerine odaklanmaktadır.

IACS UI SC276&277 (IACS Üye Klas Kuruluşları için 1 Şubat 2016 veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan gemiler için geçerlidir) aynı yorumu sağlarken, pratik zorluklar hala devam etmektedir. Yapısal kısıtlamalar bazen ideal kaçış tranki yerleşimini engelleyerek denetimler sırasında eş yoruma uymakta tutarsızlığa yol açmaktadır.



Bu nedenle, gemiler, bu düzenlemeler bayrak İdaresi veya Tanınmış Bir Kuruluş (RO) tarafından onaylanmış olsa bile, makina mahallerinden kaçış tranklarının uyumsuz düzenlemeleri nedeniyle PSC denetimleri sırasında tutulmuş olabilir. Bazı PSC denetimlerinde, geminin mevcut düzenlemesine göre mürettebatın makina mahalli güvertesinin alt kısmından korunan tranka kadar sedye üzerindeki yaralı bir kişi için tahliye tatbikatı PSC Görevlisi tarafından uygunluğunun kontrolü için yapılması istenmektedir.

IMO'daki Tartışmalar

Bu konu ayrıca IMO Gemi Dizaynı ve Yapısı Alt Komitesi'nin (SDC 11) 11. oturumunda da tartışıldı. SDC 11, MSC.1/Circ.1511/Rev.1'in SOLAS Kural II-2/13.4.1 ve 13.4.2'nin Eş Yorumlarını "alt kısım"ın en düşük güverte seviyesinden 2.3

metreye kadar yukarıda olduğuna açıklık getirmek amacıyla değiştirme önerisini gözden geçirdi. Öneri çok fazla kuralcı olması ve ayrıca "alt kısım"ın en düşük güverte seviyesini veya bir platformu veya geçidi ifade ettiğini ancak mutlaka "hangisi en düşükse" olması gerektiğini ifade etmediğini doğrulayarak kabul edilmedi.

SDC 11, Temmuz 2025'te toplanacak olan IMO Gereklilikleri Uygulama Alt Komitesini (III 11) konuyu daha fazla ele almaya davet etti ve tutarsız PSC uygulamalarıyla ilgili endişeleri de belirtti.

Bu konu hakkında tartışmalar MSC 110 (Haziran 2025)'da devam edecektir.

Öneriler

1 Şubat 2016 veya sonrasında inşa sözleşmesi yapılan gemiler için, kaçış trankı, SOLAS Kural II-2/13, IACS UI SC276/SC277 ve MSC.1/Circ.1511'de tanımlandığı gibi, makina mahalli en alt kısmına kadar uzanmalıdır; bu, Bayrak İdaresi tarafından yorumlanmaya tabidir. Kaçış trankının en alt güverteye, platforma veya geçide kadar uzatılması teknik olarak mümkün değilse, kısıtlamaları açıklayan ayrıntılı bir teknik gerekçe, resmi kabul için bayrak idaresine sunulmalıdır. Bu onaylı gerekçe, Liman Devleti Kontrol memurlarına ve denetçilerine sunulmak üzere gemide tutulmalıdır.

Geminin Güvenlik Yönetim Sistemi, makina mahalleri için tahliye prosedürlerini ana hatlarıyla belirtmelidir. Mürettebat eğitimi, hazırlığı sağlamak için düzenli tatbikatlar yapılarak ve geminin kayıtlarında belgelendirilerek bu prosedürleri izlemelidir.

1 Şubat 2016'dan önce inşa edilen gemiler için, gemi sahipleri, inşa edilmiş kaçış ana hattı düzenlemesinin kabulünü teyit etmek için bayrak idaresine danışmalıdır. Güvenlik Yönetim Sistemi, ayrıntılı tahliye prosedürlerini içermeli ve mürettebat eğitimi buna göre yapılmalıdır. Uyumluluk ve hazırlığı göstermek için düzenli tatbikatlar yapılmalı ve kaydedilmelidir.

Referanslar

SOLAS Regulations II-2/13.4.1 and 13.4.2

[MSC.1/Circ.1511/Rev.1](#)

[UI SC277 Rev.1](#)

[UI SC276 Rev.1](#)

Daha detaylı bilgi için:

Çağatay YAKAR

Servisteki Gemiler Bölümü Müdürü

Deniz Sektörü

Tel : +90-216-5813700 (839)

Fax : +90-216-5813810

E-Mail: cyakar@turkloydu.org

Web: www.turkloydu.org

YASAL UYARI: Tüm hakları saklıdır.

Burada verilen bilgiler sadece genel amaçlı olarak verilmiştir.

Türk Loydu, bu belgede açıkça veya zımni olarak verilen herhangi bir bilgi veya tavsiye ile ilgili olarak veya buradaki herhangi bir yanlışlık veya buradaki herhangi bir eksiklik veya herhangi bir (varsa) içerdiği bilgi veya tavsiyelerle birlikte bu belgenin yayınlanmasına neden olan veya katkıda bulunan eylem veya ihmalden dolayı herhangi bir kişiye karşı bir yükümlülük, sözleşmesel bir sorumluluk, ihmal veya herhangi başka bir şekilde sorumluluğu olmayacaktır.

Please log on
www.turkloydu.org
for previous issues
of Türk Loydu
Newsletter

Escape from machinery spaces

Regulatory Background and Introduction

SOLAS regulations II-2/13.4.1 and 13.4.2 require two independent escape routes from machinery spaces, with one being a protected enclosure extending from the lower part of the space. The interpretation of "lower part" has been clarified through MSC.1/Circ.1511/Rev.1, defining it as the lowest deck level, platform or passageway within the machinery space.

Recently, some Port State Control (PSC) Inspections focus on escape trunk arrangements in machinery spaces, particularly for vessels contracted for construction or with keels laid on or after 1 February 2016, which must comply with IACS UI SC276/277 and MSC.1/Circ.1511/Rev.1 subject to Flag Administration acceptance.

While IACS UI SC276&277 (applicable to ships contracted for construction on or after 1 February 2016 for IACS Member Class Societies) provide the same interpretation, practical challenges still persist. Structural constraints sometimes prevent ideal escape trunk placement, leading to inconsistent compliance interpretations during inspections.



Therefore, ships may have been subject to detention during these PSC inspections due to non-compliant arrangements of escape trunks from machinery spaces, even though these arrangements had been approved by the flag Administration or a Recognized Organization (RO). In some PSC inspections, crew evacuation drills for an injured person on a stretcher from the lower part of the machinery space deck through the current arrangement of the ship to the protected trunk were requested to be demonstrated to the satisfaction of the PSC Officer.

Discussions at IMO

The issue was also discussed at the 11th session of the IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC 11). SDC 11 reviewed a proposal to amend

MSC.1/Circ.1511/Rev.1's Unified Interpretations of SOLAS Regulations II-2/13.4.1 and 13.4.2, aiming to clarify "lower part" as up to 2.3 meters above the lowest deck level. The proposal was not agreed as being too prescriptive confirming also that "lower part" refers to either lowest deck level or a platform or passageway but not necessarily "whichever is lowest."

SDC 11 invited the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III 11), meeting in July 2025, to further consider the issue, noting also the concerns about inconsistent PSC practices.

There will be further discussions on this issue at MSC 110 (June 2025).

Recommendations

For ships contracted for construction on or after February 1, 2016, the escape trunk should extend to the lowest part of the machinery space, as defined by SOLAS Regulation II-2/13, IACS UI SC276/SC277, and MSC.1/Circ.1511, subject to interpretation by the Flag Administration. If extending the escape trunk to the lowest deck, platform, or passageway is not technically feasible, a detailed technical justification explaining the constraints should be submitted to the flag administration for formal acceptance. This approved justification should be kept onboard for presentation to Port State Control inspectors and surveyors.

The vessel's Safety Management System should outline evacuation procedures for machinery spaces. Crew training should follow these procedures, with regular drills conducted to ensure preparedness and documented in the ship's records.

For ships constructed before 1 Feb 2016, shipowners should consult the flag administration to confirm acceptance of the as-built escape trunk arrangement. The Safety Management System should include detailed evacuation procedures, and crew training should be conducted accordingly. Regular drills should be performed and recorded to demonstrate compliance and preparedness.

References

SOLAS Regulations II-2/13.4.1 and 13.4.2

[MSC.1/Circ.1511/Rev.1](#)

[UI SC277 Rev.1](#)

[UI SC276 Rev.1](#)

For more information:

Çağatay YAKAR

Ships in Service Division Manager

Marine Sector

Tel : +90-216-5813700 (839)

Fax : +90-216-5813810

E-Mail: cyakar@turkloydu.org

Web: www.turkloydu.org

LEGAL NOTICE All rights reserved.

The information contained here is for general information purposes only.

Türk Loydu shall be under no liability or responsibility in contract or negligence or otherwise howsoever to any person in respect of any information or advice expressly or impliedly given in this document, or in respect of any inaccuracy herein or omission here from or in respect of any act or omission which has caused or contributed to this document being issued with the information or advice it contains (if any).