



T.C
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE
HABERLEŞME BAKANLIĞI
KAZA ARAŞTIRMA VE İNCELEME KURULU



AKEL
ve
ŞENGÜL K

İsimli Gemilerin Çatışması Sonucu Meydana Gelen
Deniz Kazasına İlişkin Kaza İnceleme Raporu

Riva Açıkları, İstanbul
22 Temmuz 2015

Kurul Karar No: 15/5.Dnz/2016



AKEL



ŞENGÜL K

AMAÇ

Bu deniz kazası 10.07.2014 tarih ve 29056 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZALARINI ve OLAYLARINI ARAŞTIRMA ve İNCELEME YÖNETMELİĞİ” hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları için MSC 255(84) ve Resolution A.1075(28) Deniz Kaza veya Olaylarına Yönelik Emniyet İncelemeleri için Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalara ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları (Kaza İnceleme Kodu) ile 2009/18/EC Avrupa Birliği Direktifi de dikkate alınmıştır.

Deniz Kaza İncelemesinin amacı; deniz kazalarının oluşmasına neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesini sağlamak, böylece benzer kazaların tekrarını önlemek ve kaza sonrasındaki olumsuz etki ve sonuçların azaltılmasını temin etmektir.

Deniz kaza incelemesi adli veya idari soruşturma niteliğinde olmadığı gibi, amacı suçu ve suçluyu tespit etmek veya sorumluluk paylaşımını belirlemek değildir.

İÇİNDEKİLER

SAYFA

| | |
|--|----|
| ÖZET | 1 |
| 1. BULGULAR | 3 |
| 1.1 Gemi ve Kazaya İlişkin Bilgileri | 3 |
| 1.2 Çevresel Koşullar..... | 5 |
| 1.3 Kazanın Gelişimi | 5 |
| 1.3.1 Kaza Öncesi | 5 |
| 1.3.2 Kaza Anı | 7 |
| 1.3.3 Kaza Sonrası | 7 |
| 1.4 AKEL Gemisi | 9 |
| 1.4.1 Gemiye İlişkin Diğer Bilgiler | 9 |
| 1.4.2 Kilit Personel | 10 |
| 1.5 ŞENGÜL K Gemisi | 10 |
| 1.5.1 Gemiye İlişkin Diğer Bilgiler | 10 |
| 1.5.2 Kilit Personel | 10 |
| 1.6 Seyir Fenerleri ve Gemi Aydınlatması | 10 |
| 1.7 Deniz Kirliliği | 11 |
| 1.8 Liman Çıkış Belgesi..... | 11 |
| 1.9 Hasar Durumu | 11 |
| 1.10 Köprüüstü Seyir Ekipmanı..... | 14 |
| 1.11 Kum Alma Sahaları | 16 |
| 2. ANALİZ | 18 |
| 2.1 Çatışma | 18 |
| 2.2 Liman Çıkış Belgesi..... | 21 |
| 3. SONUÇLAR..... | 23 |
| 4. TAVSİYELER | 24 |

| ŞEKİL LİSTESİ | SAYFA |
|---|--------------|
| Şekil 1. Kaza mevkii..... | 1 |
| Şekil 2. Gemilerin izlediği rotalar | 6 |
| Şekil 3. Kaza sonrası arama kurtarma çalışmaları..... | 8 |
| Şekil 4. Kaza sonrası arama kurtarma çalışmaları..... | 9 |
| Şekil 5. ŞENGÜL K gemisindeki oluşan hasar | 12 |
| Şekil 6. AKEL gemisindeki oluşan hasar | 13 |
| Şekil 7. AKEL gemisindeki oluşan hasar | 13 |
| Şekil 8. ŞENGÜL K gemisine ait radar | 14 |
| Şekil 9. ŞENGÜL K gemisine ait AIS | 15 |
| Şekil 10. Kaza öncesi gemileri buldukları koordinatlar ve kum sahaları..... | 19 |

| TABLO LİSTESİ | SAYFA |
|---|--------------|
| Tablo 1. ŞENGÜL K gemisine ilişkin pozisyon bilgileri..... | 15 |
| Tablo 2. İşletmelere ait kum alma sahalarının koordinatları | 16 |

ÖZET



Şekil 1. Kaza mevkii

21 Temmuz 2015 tarihinde ŞENGÜL K isimli kum kosteri 21:00 sularında, AKEL isimli kum kosteri ise 22:00 sularında Kartal Kumcular İskelesinden kalkış yaparak Şile açıklarında yer alan kum sahasına doğru hareket etmişlerdir. Her iki gemi de benzer rotayı takip etmek suretiyle Riva açıklarına kadar ŞENGÜL K gemisi AKEL gemisinin önünde seyirlerine devam etmişlerdir. Gemiler Riva açıklarına 01:00:00 sularında ulaşmışlardır.

Gemilerden AKEL Rafi Altınok adına tahsisli kum sahasından diğer gemi ŞENGÜL K ise S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi adına tahsisli kum sahasından yükleme yapmak üzere izinleri bulunmaktadır. Her iki kum sahası arasında yaklaşık 2 deniz mili mesafe bulunmakta olup Rafi Altınok adına tahsisli kum sahası kumcular kooperatifine ait kum sahasının batısında kalmaktadır.

22 Temmuz 2015 tarihinde saat 02:30 civarında ŞENGÜL K isimli gemi izinli kum sahası dışında yükleme yaptığı esnada hareket halindeki AKEL gemisinin çatması neticesinde kaza meydana gelmiştir. Kaza sonrası AKEL gemisi sancak taraf bordasından yara almış

ve kısa bir sürede batmıştır. ŞENGÜL K gemisinde ise küçük sıyrıklar dışında ciddi bir yaralanma meydana gelmemiştir.

AKEL gemisi personeli denize atlayarak gemiyi terk etmişlerdir. ŞENGÜL K gemisi ve civarda bulunan gemiler tarafından kazazedeler denizden kurtarılmıştır. AKEL gemisinde bulunan ancak gemi adamı olmayan bir şahıs kaza sonrası hayatını kaybetmiştir.

Kazadan sonra AKEL gemisinde yakıt sızıntısı nedeniyle çevre kirliliği oluşmuş ve kirliliğe Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait deniz araçları ile müdahale edilmiştir.

Kazanın meydana gelmesinde her iki gemi kaptanının da radar ve AIS gibi seyir yardımcılarında uygun şekilde faydalanmamış olmaları ile birlikte tam bir görme ve işitme gözcülüğü yerine getirmemiş olmalarının etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Raporun tavsiyeler bölümünde, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne ulusal sefer yapan gemilerde gemilerin yola elverişliliğinin ve gemilerin uygun yeterlilikte gemiadamları ile donatılmasının sağlanması için ek tedbirler geliştirmesi yönünde, gemi sahiplerine ise gemide Denizde Çatışmayı Önlem Tüzüğü kurallarının tam ve etkin olarak uygulanmasının sağlanması ve bu hususta farkındalığın artırılması için gemi personeline eğitim verilmesi ve gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge hükümlerine riayet edilerek gemilerin uygun yeterlilikte gemiadamları ile donatılması yönünde tavsiyelere yer verilmiştir.

1. BULGULAR

1.1 Gemi ve Kazaya İlişkin Bilgileri

AKEL Gemisi Bilgileri

| | |
|----------------------------|---|
| Donatan | : Atasoy Denizcilik Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd. |
| İşleten | : Atasoy Denizcilik Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd. |
| Bayrağı | : Türk |
| Bağlama limanı | : İstanbul |
| Tipi | : Kuru Yük |
| İnşa yılı ve yeri | : 1968, Türkiye |
| IMO numarası | : 7946746 |
| Çağrı İşareti | : TCBW5 |
| Klası | : Klasa tabi değil |
| Tam boy | : 67,2 m |
| Genişlik | : 9 m |
| Derinlik | : 5,25 m |
| Gros tonaj | : 953 |
| Net tonaj | : 540 |
| DWT | : 1630 |
| Ana makine Üretici ve gücü | : SKL / 853 kW |
| Personel Sayısı | : 9 |
| Kalkış Limanı | : Kartal Kumcular İskelesi |
| Variş Limanı | : Riva Önleri Kum Alma Sahası |

ŞENGÜL K Gemisi Bilgileri

| | |
|----------------------------|------------------------------|
| Donatan | : Ergün Zafer TUZCU |
| İşleten | : Ergün Zafer TUZCU |
| Bayrağı | : Türk |
| Bağlama limanı | : İstanbul |
| Tipi | : Kuru Yük |
| İnşa yılı ve yeri | : 1977, Türkiye |
| IMO numarası | : 7946863 |
| Çağrı İşareti | : TCAG4 |
| Klası | : Klasa tabi değil |
| Tam boy | : 59,75 m |
| Genişlik | : 8 m |
| Derinlik | : 4,35 m |
| Gros tonaj | : 498 |
| Net tonaj | : 294 |
| DWT | : 892 |
| Ana makine Üretici ve gücü | : SKL / 493 BHP |
| Personel Sayısı | : 7 |
| Kalkış Limanı | : Kartal Kumcular İskelesi |
| Varış Limanı | : Şile Açığı Kum Alma Sahası |

Kaza Bilgileri

| | |
|--------------------------|---|
| Kaza Tipi | : Çok Ciddi Deniz Kazası |
| Tarih ve Saat | : 22 Temmuz 2015 / 02:30 suları |
| Kazanın Mevkii | : Şile açıkları / İstanbul |
| Yaralanma / Ölüm / Kayıp | : 1 ölü |
| Hasar | : AKEL isimli gemi batmıştır. |
| Kirlilik | : AKEL isimli geminin batması sonucu akaryakıt sızıntısı meydana gelmiştir. |

1.2 Çevresel Koşullar

Kazanın meydana geldiği saatlerde bölgede rüzgar 1-3 kuvvetinde esmekte, deniz durumu 1-1,5 metre dalgalı ve görüş açıktır.

1.3 Kazanın Gelişimi

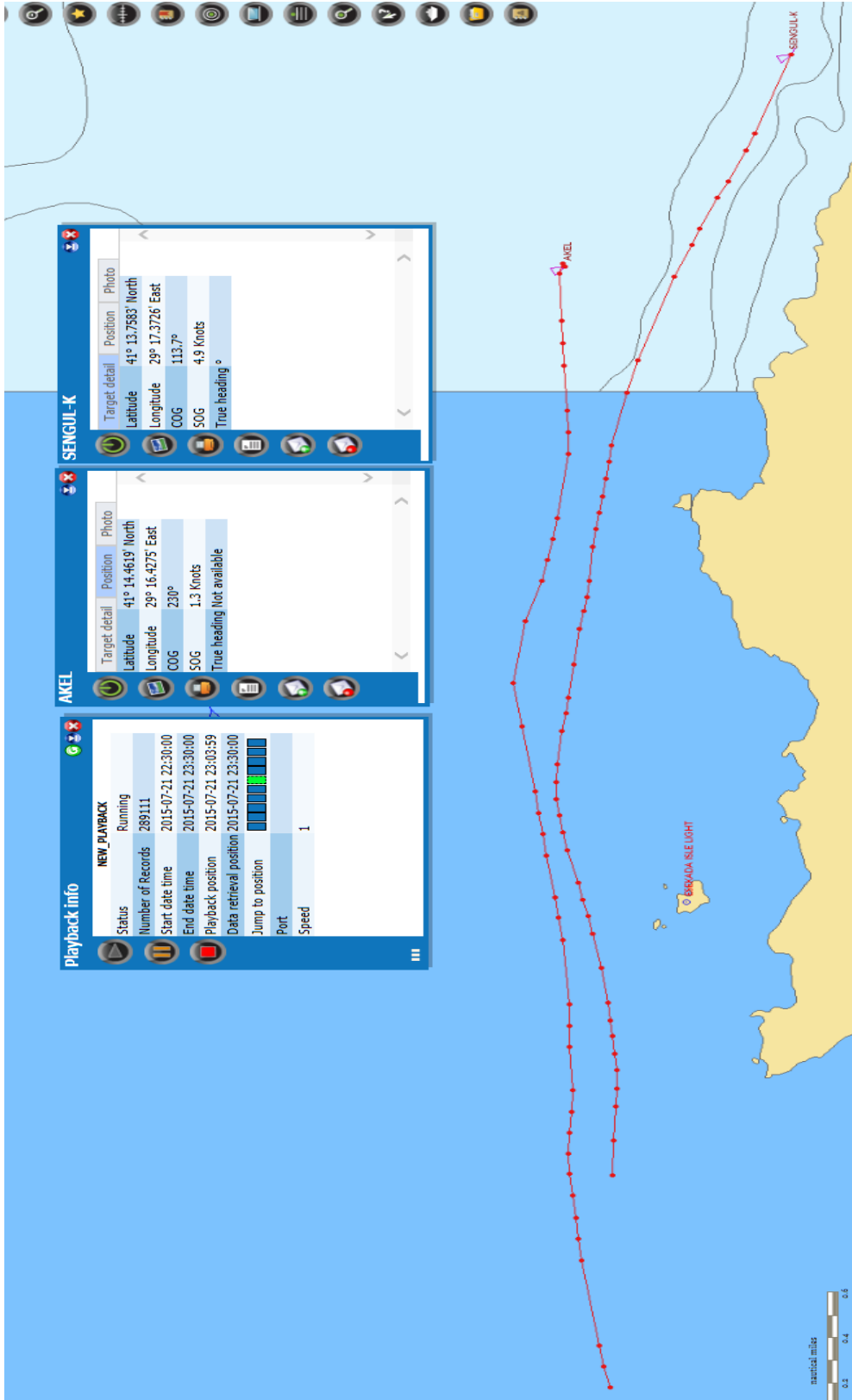
1.3.1 Kaza Öncesi

21 Temmuz 2015 tarihinde ŞENGÜL K isimli kum kosteri 21:00 sularında, AKEL isimli kum kosteri ise 22:00 sularında Kartal Kumcular İskelesinden kalkış yaparak Şile açıklarında yer alan kum sahasına doğru hareket etmişlerdir.

Her iki gemi de benzer rotayı takip etmek suretiyle Riva açıklarına kadar ŞENGÜL K gemisi AKEL gemisinin önünde seyirlerine devam etmişlerdir.

Şekilde 1'de gemilerin 00:30'dan itibaren seyrettikleri rotalar gösterilmektedir. Gemilerin izledikleri rotalara bakıldığında ŞENGÜL K karaya daha yakın olacak şekilde hep AKEL'in önünde yol almış ve iki gemi arasındaki mesafe yaklaşık 0,4 deniz mili ile 1 deniz mili arasında değişkenlik gösterdiği şekliyle birbirlerine yakın sayılabilecek bir uzaklıkta seyirlerine devam etmişlerdir.

AIS kayıtlarına göre AKEL gemisinden en son sinyal 22.07.2015 tarihi 00:59:53'de 41°14'27" K 29°16'25" D koordinatlarında alınmış olup o an itibari ile AKEL'in hızı 1,3 deniz milidir. Yine AIS kayıtlarına göre ŞENGÜL K gemisinin 22.07.2015 tarihinde 01:03:55'de 41°13'45.38"K 29°17'22.19"D koordinatlarında 4,9 deniz mili ile ilerlediği ancak bu andan itibaren 01:57:38'e kadar gemiye ilişkin AIS verisi bulunmamaktadır.



Şekil 2. Gemilerin izlediği rotalar

1.3.2 Kaza Anı

AKEL gemisi personeli ile yapılan görüşmelere göre;

Saat 02:30 sularında AKEL gemisi kaptanı ve gemici köprüüstünde bulunmakta ve gemiyi Rafi Altınok'a tahsisli kum alma sahası içerisine demirlemeye çalışmaktadırlar. Kaptan AIS ve GPS üzerinden kum sahası içerisinde olup olmadıklarını kontrol etmektedir. Gemi rüzgar nedeniyle demirleme sahası dışına çıktığından tekrar demir sahasına dönmek üzere 1 deniz mili hızla ilerlemektedir. Kaptan yanında bulunan gemiciye demir atmaya hazırlanmasını söylemiştir. Bu esnada kaptan ve gemici sancak tarafta ŞENGÜL K gemisini çok yakınlarında fark etmişlerdir. Manevra yapmaya fırsat kalmadan sancak kış ambarın makine dairesine yakın bir kısmından diğer gemi ile çatışmışlardır.

ŞENGÜL K gemisi personeli ile yapılan görüşmelere göre ise;

Gemi Kartal kumcular iskelesinden kalkmış ve İstanbul Boğaz geçişinden sonra saat 02:00-02:30 civarında kum alınacak Şile Kum sahasına gelmiştir. Kumcular kooperatifinin alanından kum alınmakta ve kum alınacak alan dar olduğu için stopta beklemekte ve kum almakta olan KAAN SONAY gemisinin doğusunda bulunmaktadırlar. Demir atılmamış ve rüzgarın etkisi ile gemi 2,5 deniz mili hızla kıyıya paralel olarak ilerlemekte iken iskele taraftan başka bir geminin yaklaşmakta olduğu görülmüştür. Kaptan tarafından sancak alabanda ileri yol verilmiş ancak gelen gemi çok hızlı olduğu için baş iskele borda ve balba sürterek geçmiştir. Kaza sonrası kaptan AKEL gemisinin yara aldığını görmüştür.

1.3.3 Kaza sonrası

Çatışmadan hemen sonra AKEL gemisi kaptanı makine personeline tam yol ileri talimatı vererek en yakın kıyıya ulaşmayı planlamış, ancak aşırı su girişi nedeni ile gemi sancağa hızla yatmaya başlamıştır. Yaralı bölgeden aşırı su girişi neticesinde geminin hızlı ve aşırı bir şekilde sancağa yatması nedeniyle ve kaptan ana makineyi stop ve gemi terk talimatı vermiştir.

Gemi çok hızlı ve aşırı bir şekilde sancağına yatmış olduğu için gemi personeli can yeleklerini giyecek ve gemi filikasını suya indirecek vakit bulamadıkları için can simitleri ile birlikte denize atlamışlardır.

ŞENGÜL K gemisi kaptanı AKEL gemisinin yara aldığını görmüş ve hemen can filikasını denize indirme talimatı vermiştir. Bu arada Gemi Trafik Hizmetleri'ne (VTS) kazayı rapor etmiştir. Kaza mahallinde bulunan KAAN SONAY isimli gemi personeli de filika ile kazazedelerin yardımına gitmişlerdir. ŞENGÜL K gemisi kaptanının VTS ile yaptığı görüşme ile kazayı öğrenen KUMDAŞ gemisi kaptanı hemen demirli bulunduğu alandan kaza mahalline hareket etmiş ve arama kurtarma faaliyetlerine katılmıştır. ŞENGÜL K gemisinin filikası kazazedelerin 6 tanesini almış, KAAN SONAY gemisine ait filika 2 kazazedeyi almıştır. ŞENGÜL K gemisine ait filikanın dümeni düşmesi nedeniyle KAAN SONAY gemisinin filikası tarafından yedeklenerek kazazedeler ŞENGÜL K gemisine alınmıştır. Bu arada Sahil Güvenlik Komutanlığına ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait botlar kaza mahalline ulaşmışlardır. Kazazedelerden 1 tanesi aşırı su yutmuş olduğundan şahıs Kıyı Emniyetine ait botu ile karaya nakledilmiştir.



Şekil 3. Kaza sonrası arama kurtarma çalışmaları



Şekil 4. Kaza sonrası arama kurtarma çalışmaları

Diğer yandan gemide bekçilik yapan bir şahsın daha bulunduğu ancak denizden kurtarılan kazazedeler arasında yer almadığı fark edilmiştir. Arama kurtarma faaliyetleri saat 07:00 civarı Sahil Güvenlik Bot Komutanlığının kayıp kişiye ulaşıldığının bildirilmesi ile sonlandırılmıştır.

1.4 AKEL Gemisi

1.4.1 Gemiye İlişkin Diğer Bilgiler

AKEL 1978 yılında Türkiye’de inşa edilmiş çift ambarlı bir genel kargo gemisi olup 1630 DWT yük taşıma kapasitesine sahiptir. Gemide 1 adet SKL marka 1160 BHP gücünde makine bulunmaktadır. Gemiye 25.03.2015 tarihinde Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiştir. Geminin Denize Elverişlilik Belgesinde müsaade edilen sefer bölgesi Kabotaj Seferi olup, gemi Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi gereğince (liman seferi) 1 kaptan (II/3), 1 başmühendis (III/3), 1 güverte tayfası, 1 makine tayfası ve 1 telsiz zabiti yeterliliğine sahip toplam 5 personel ile donatılmaktadır.

1.4.2 Kilit Personel

Geminin kaptanı sınırlı kaptan yeterliliğine sahiptir. Kaptan 32 yıllık deniz hayatı bulunduğunu ve AKEL gemisinde kaptan olarak 2015 yılında 2,5 ay olmak üzere toplam yaklaşık 3,5 yıllık çalışma geçmişine sahip olduğunu ifade etmiştir.

Kaza anında köprüüstünde olduğu ifade edilen gemici 26 yıllık deniz hayatının olduğu ve 16 aydır AKEL gemisinde çalışmakta olduğunu beyan etmiştir.

1.5. ŞENGÜL K Gemisi

1.5.1 Gemiye İlişkin Diğer Bilgiler

ŞENGÜL K 1977 yılında Türkiye’de inşa edilmiş çift ambarlı bir genel kargo gemisi olup 892 DWT yük taşıma kapasitesine sahiptir. Gemide 1 adet SKL marka 493 BHP gücünde makine bulunmaktadır. Gemiye 20.06.2014 tarihinde Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiştir. Geminin Denize Elverişlilik Belgesinde müsaade edilen sefer bölgesi Kabotaj Seferi olup, gemi Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi gereğince 1 kaptan (II/3), 1 başmühendis (III/2), 1 vardiya zabiti (II/3), 1 vardiya mühendisi (III/2), 1 telsiz zabiti (IV/2), 2 güverte tayfası ve 1 makine tayfası yeterliliğine sahip toplam 8 personel ile donatılmaktadır.

1.5.2 Kilit Personel

Geminin kaptanı sınırlı kaptan yeterliliğine sahiptir. Kaptan 40 yıllık deniz hayatı bulunduğunu ve ŞENGÜL K gemisinde kaptan olarak 16 aydır çalışmakta olduğunu ifade etmiştir.

1.6 Seyir Fenerleri ve Gemi Aydınlatması

Yapılan görüşmelerde AKEL gemisi personeli tarafından ŞENGÜL K gemisinin ışıklarının ve seyir fenerlerinin kapalı olduğu AKEL gemisinin seyir fener ve ışıklarının açık olduğu ifade edilmiştir. ŞENGÜL K gemisi personeli tarafından ise ŞENGÜL K gemisinin seyir fenerlerinin açık güverte aydınlatmalarının ise kapalı olduğu ifade edilmiştir.

1.7 Deniz Kirliliği

AKEL gemisinin batması sonucu dizel oil sızıntısı meydana gelmiştir. Şile Liman Başkanlığı tarafından gemi donatanından sızıntıya karşı tedbir alması talimatı verilmiştir. Ayrıca Liman Başkanlığınca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne sızıntının deniz yüzeyinde yaklaşık 400x30 metre boyutlarında tabaka oluşturduğu bildirilmiştir. Bunun üzerine kirliliğe Kıyı Emniyeti tarafından müdahale edilmiştir. Buna ilaveten Kıyı Emniyetince gemide kalan yakıtın çevre kirliliğine sebebiyet verebileceğinden tahliye edilmesinin gerektiği Liman Başkanlığına bildirilmiştir. Daha sonra dalgıç marifetiyle yapılan incelemelerde tanklarda dizel oil kalmadığı ve herhangi bir sızıntının da bulunmadığı Liman Başkanlığına gemi sahibi tarafından bildirilmiştir.

1.8 Liman Çıkış Belgesi

AKEL gemisinin Kartal Kumcular İskelesinden kalkmadan önce Tuzla Liman Başkanlığından alınan 21.07.2015 tarihli ve 2015-92-2041 nolu LÇB belgesi ekindeki gemi adamları listesine göre gemide bulunan gemiadamı sayısı 7 olarak görülmektedir. Ancak kaza sonrası denizden 8 kişi kurtarılmış ve kayıp olduğu ifade edilen diğer kişi de ölü olarak bulunmuştur. Dolayısı ile gemide LÇB de belirtilenin aksine toplam 9 kişinin bulunmaktadır. Yine Liman Başkanlığına beyan edilen personel listesine göre gemide sınırlı başmakinist ehliyetine sahip bir gemiadamı görünmesine rağmen şahsın gemide bulunmamakta yerine makine zabiti yeterliliğine sahip başka bir kişi bulunmaktadır.

ŞENGÜL K isimli gemi 21.07.2015 tarihinde Kartal kumcular İskelesinden kalkıp Şile açıklarına yapmış olduğu seferinde Tuzla Liman Başkanlığından LÇB almamış olup gemi için düzenlenen son LÇB 26.06.2015 tarihlidir. Ancak bu süre zarfında geminin LÇB almadan seferlerine devam etmiştir.

1.9 Hasar durumu

Kaza sonrası ŞENGÜL K gemisinde ciddi bir hasar meydana gelmemiştir. Geminin balb ve iskele baş tarafında sıyrıklar meydana gelmiştir.



Şekil 5. ŞENGÜL K gemisindeki oluşan hasar

Ancak AKEL gemisinde ciddi yaralanma meydana gelmiş, geminin sancak tarafında kıç ambar bordasının makine dairesi perdesine yakın bölgesinde ve çift dipte yırtık oluşmuş ve neticede gemi su alarak batmıştır.



Şekil 6. AKEL gemisindeki oluşan hasar



Şekil 7. AKEL gemisindeki oluşan hasar

1.10 Köprüüstü Seyir Ekipmanı

Gemiler radar ve AIS cihazı ile donatılmıştır. AKEL gemisi kaptanı kazadan önce radarı 0,7 gominaya ayarladığını, kodlanmış koordinatlara AIS üzerinden bakarken kaza meydana geldiğini ifade etmiştir. ŞENGÜL K gemisi kaptanı radarda 0,5 gominada AKEL gemisini gördüğünü ve kazadan 45 dakika önce AKEL kaptanı ile cep telefonda görüşüklerini belirtmiştir.



Şekil 8. ŞENGÜL K gemisine ait radar



Şekil 9. ŞENGÜL K gemisine ait AIS

Tablo1.ŞENGÜL K gemisine ilişkin pozisyon bilgileri

| Enlem | Boylam | Hız (knot) | Saat |
|-------------|-------------|------------|----------|
| 41°13'45.0" | 29°16'56.0" | 0,2 | 01:57:38 |
| 41°13'46.4" | 29°16'55.9" | 0,4 | 02:15:35 |
| 41°13'46.7" | 29°16'55.3" | 0,1 | 02:39:34 |
| 41°13'46.7" | 29°16'55.3" | 0 | 03:00:37 |
| 41°13'46.5" | 29°16'55.5" | 0,1 | 03:09:35 |
| 41°13'46.8" | 29°16'55.3" | 0 | 03:15:34 |
| 41°13'46.9" | 29°16'55.3" | 0 | 03:24:36 |
| 41°13'46.9" | 29°16'55.3" | 0 | 03:36:34 |
| 41°13'46.9" | 29°16'55.3" | 0 | 03:45:34 |
| 41°13'46.7" | 29°16'55.4" | 0 | 03:57:36 |
| 41°13'46.7" | 29°16'55.5" | 0 | 04:00:34 |

AIS kayıtlarına göre AKEL gemisinden en son sinyal 22.07.2015 tarihinde 00:59:53'de 41°14'27" K 29°16'25" D koordinatlarında alınmış olup o an itibari ile AKEL'in hızı 1,3

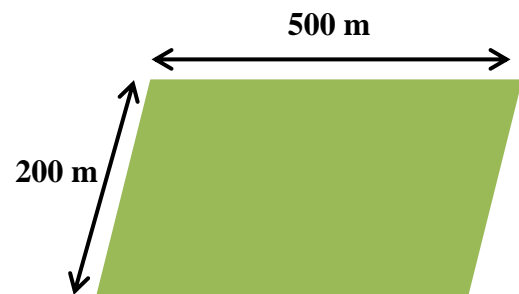
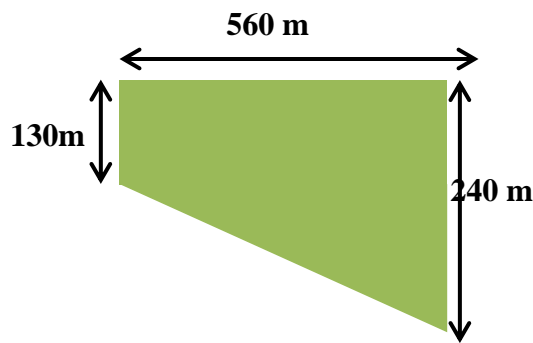
deniz milidir. Yine AIS kayıtlarına göre ŞENGÜL K gemisinin 22.07.2015 tarihinde 01:03:55'de 41°13'45.38''K 29°17'22.19''D koordinatlarında 4,9 deniz mili ile ilerlediği ancak bu andan itibaren 01:57:38'e kadar gemiye ilişkin AIS verisi bulunmamaktadır. Saat 01:57:38'de alınan verilere göre gemi yaklaşık 41°13'45''K 29°16'56''D koordinatlarında bulunmakta olup hızı 0,2 deniz mili olarak verilmektedir.

1.11 Kum Alma Sahaları

3213 sayılı Maden Kanunu'nun Madenler başlıklı 2 inci maddesinde “(Değişik: 26/5/2004 – 5177/1 md.) Yer kabuğunda ve su kaynaklarında tabii olarak bulunan, ekonomik ve ticarî değeri olan petrol, doğal gaz, jeotermal ve su kaynakları dışında kalan her türlü madde bu Kanuna göre madendir. Madenler aşağıda sıralanan gruplara göre ruhsatlandırılır: I. Grup madenler a) İnşaat ile yol yapımında kullanılan ve tabiatta doğal olarak bulunan kum ve çakıl” ve 16 ıncı maddesinde “.....Denizlerdeki kum ve çakıl, SiO₂ oranına bakılmaksızın I. Grup (a) bendi maden sayılır” şeklinde hükümler yer almakta olup deniz kum ve çakıl sahaları genel olarak bu çerçevede ruhsatlandırılmaktadır.

Tablo 2. İşletmelere ait kum alma sahalarının koordinatları

| S.S. İstanbul Anadolu Yak. Kum. Koop. | Rafi Altınok |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| 41°13'40.29''K 29°19'43.39''D | 41°14'19.08''K 29°16'39.84''D |
| 41°13'33.93''K 29°19'42.30''D | 41°14'14.94''K 29°16'39.70''D |
| 41°13'31.23''K 29°20'3.25''D | 41°14'10.91''K 29°17'2.97''D |
| 41°13'37.69''K 29°20'4.77''D | 41°14'18.62''K 29°17'3.24''D |



Kaza sonrası batan AKEL gemisi tablo 2’de belirtilen koordinatlar içerisinde kalan ve Rafi ALTINOK adına 02.02.2017 tarihine kadar tahsis edilen alandan ŞENGÜL K gemisi ise yine tablo 2’de belirtilen S.S. İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim ve Pazarlama Kooperatifi adına 15.06.2016 tarihine kadar tahsis edilen alanlardan kum almak üzere anılan şirketlerden “Ormaniye” diye tabir edilen sevk fişi almışlardır.

2. ANALİZ

2.1 Çatışma

Her iki gemi de Kartal Kumcular iskelesinden hareket etmeleri sonrası birbirlerini yakın sayılacak bir mesafede takip ederek kazanın meydana geldiği bölgeye ulaşmışlardır. Diğer yandan gemiler arası VHF görüşmesi yapılmamış olmakla birlikte kazadan 45 dakika önce kaptanlar cep telefonuyla görüşmüşlerdir. Dolayısı ile gemilerin birbirlerinden haberdar ve aynı bölge içerisinde olduklarını bildikleri görülmektedir.

AKEL gemisi kaptanı AIS ve GPS üzerinden kum sahası içerisinde olup olmadıklarını kontrol etmekte, gemi rüzgâr nedeniyle demirleme sahası dışına çıktığından tekrar demir sahasına dönmek üzere 1 deniz mili hızla ilerlemekte olduğunu, yanında bulunan gemiciye demir atmaya hazırlanmasını söylediğini, bu esnada sancak tarafta ŞENGÜL K gemisini çok yakınlarında fark ettiklerini ve manevra yapmaya fırsat kalmadan sancak kış ambarın makine dairesine yakın bir kısmından diğer gemi ile çatıştıklarını ifade etmektedir.

Diğer yandan ŞENGÜL K gemisi kaptanı ise Kumcular kooperatifinin alanından kum almakta olduklarını, kum alınacak alan dar olduğu için stopta (driftte) beklemekte olduklarını, henüz demir atılmamış ve rüzgarın etkisi ile gemi 2,5 deniz mili hızla kıyıya paralel olarak ilerlemekte iken iskele taraftan başka bir geminin yaklaşmakta olduğunu gördüğünü sancak alabanda ileri yol verdiğini ancak gelen gemi çok hızlı olduğu için baş iskele borda ve balba sürterek geçtiğini ve kazanın bu şekilde meydana geldiğini ifade etmiştir.

AIS kayıtları incelendiğinde AKEL gemisi 22.07.2015 tarihinde 00:59:53'de 41°14'27" K 29°16'25" D koordinatlarında bulunmakta olup o an itibari ile hızı 1,3 deniz milidir. Bu andan itibaren AKEL gemisine ilişkin AIS verisi bulunmamaktadır. Yine AIS kayıtlarına göre ŞENGÜL K gemisinin 22.07.2015 tarihinde 01:03:55'de 41°13'45.38"K 29°17'22.19"D koordinatlarında 4,9 deniz mili ile ilerlediği ancak bu andan itibaren 01:57:38'e kadar gemiye ilişkin AIS verisi bulunmamaktadır. Saat 01:57:38'de alınan verilere göre gemi yaklaşık 41°13'45"K 29°16'56"D koordinatlarında bulunmakta olup

hızı 0,2 deniz milidir. Bu andan itibaren kazanın meydana geldiği saatler dahil geminin bulunduğu koordinatlarda bir değişiklik görülmemektedir.



Şekil 10. Kaza öncesi gemileri buldukları koordinatlar ve kum sahaları

Çatışma yaklaşık olarak $41^{\circ}13'K$ $29^{\circ}16'D$ koordinatlarında meydana gelmiştir. Bu nokta Rafi Altınok'a ait kum alma sahasının yaklaşık 0,4 deniz mil güneyinde Kumcular Kooperatifine ait kum alma sahasının ise yaklaşık 2 deniz mil batısındadır. Ancak her iki gemi de kazadan yaklaşık 1,5 saat önce sevk fişi aldıkları kum alma sahaları civarında bulunmalarına rağmen kum alma sahaslarında yükleme yapmaları yerine AKEL güneye doğru hareket halinde ŞENGÜL K ise izinli olduğu sahadan 2 mil batıda kum almaktadır. Dolayısı ile kazanın ŞENGÜL K izinli olduğu sahadan yaklaşık 2 mil batıda kum almak

üzere hareketsiz iken AKEL izinli olduğu kum alma sahasından yaklaşık 0,4 deniz mil güneyde hareket halindeyken AKEL gemisinin ŞENGÜL K gemisine çatması şeklinde geliştiği düşünülmektedir.

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün Gözcülük başlıklı 5 inci kuralında *“İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanı sıra her tekne her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır”*

Tüzüğü'nün Çatışma Tehlikesi başlıklı 7. Kuralında *“Her tekne çatışma tehlikesi olup olmadığını saptamak için içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır. Herhangi bir tereddüt mevcut olduğu takdirde, böyle bir tehlike varsayılacaktır”*

Tüzüğü'nün Çatışmayı Önleme Hareketi başlıklı 8. Kuralında *“Olayın koşulları elverişli olduğu ve iyi gemicilik kurallarına uyularak yeterli bir süre içinde yapıldığı takdirde çatışmayı önlemek için girişilecek herhangi bir hareket olumlu olacağı, çatışmayı önlemek üzere yapılacak her rota ve/veya hız değişimi gözle veya radarla diğer bir teknenin çabucak görebileceği kadar büyük olacak ve birbiri ardından yapılacak küçük rota ve/veya hız değişimlerinden kaçınılması gerektiği, yakın düşme durumundan sakınmak için sadece zamanında yapılmış rota değişikliği, oldukça önemli ve diğer yakın düşmelere sebep olmayan en etkili bir hareket olabileceği, çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltması veya ilerleyişini durdurması gerektiği”* hükümleri yer almaktadır.

Raporun 2.1 Çatışma başlıklı analiz kısmında da belirtildiği üzere ŞENGÜL K gemisinin hareketsiz halde bulunduğu, hareket halindeki geminin AKEL olduğu şeklinde değerlendirilmektedir. Bu itibarla öncelikle hareket halinde bulunan AKEL gemisi kaptanından Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün yukarıda belirtilen hükümlerine uygun hareket etmesi beklenmektedir. Ancak gerek gemide bulunan radar ve AIS gibi seyir

yardımcılarından uygun şekilde faydalanılmamış gerekse tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yerine getirilmemiştir. Aynı şekilde ŞENGÜL K gemisi kaptanı da gemi seyir halinde olmasa radar ve AIS gibi seyir yardımcılarında da uygun şekilde faydalanarak tam bir görme ve işitme gözcülüğü yapıyor olması gerekmektedir. Sonuç olarak kaptanların yukarıda izah edilen hususlara riayet etmedikleri anlaşılmakta ve yerine getirilmeyen etkin gözcülük kazanın meydana gelmesinde temel neden olarak ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda da bahsedildiği üzere gerek radar ve AIS gibi seyir yardımcılarında uygun şekilde faydalanılmamış gerekse tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yerine getirilmemiş olmasıyla birlikte ŞENGÜL K gemisinin kaza noktasındaki varlığını beklemeyen ve habersiz olan AKEL gemisinin ŞENGÜL K gemisine çattırmasıdır.

2.2 Liman Çıkış Belgesi

Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergesinin Yük ve Yolcu Gemilerinin Başmühendis / Başmakiniist ve Makine Zabıtları ile Donatımı başlıklı 3 üncü Çizelgesinde *“Kabotaj sefer bölgesinde sahilden 10 milden fazla açılmadan, kalkma limanından 100 mil mesafede sefer yapan gemi/feribotlar liman seferi gibi donatılır.”* ve *“Liman Sefer Bölgesinde 370-3000 kW deki gemilerde (370 kW dahil, 3000 kW dahil değil) başmakiniistlik görevini Sınırlı Başmakiniist yeterliğine sahip gemiadamı yapabilir.”* hükümleri yer almaktadır.

Ancak Ana makine gücü 865 kW olan AKEL gemisinde Liman Başkanlığına beyan edilen personel listesine göre gemide sınırlı başmakiniist ehliyetine sahip bir gemiadamı görünmesine rağmen şahıs gemide bulunmamakta yerine makine zabiti yeterliliğine sahip başka bir kişi bulunmaktadır.

Yine AKEL gemisinin Kartal Kumcular İskelesinden kalkmadan önce Tuzla Liman Başkanlığından alınan 21.07.2015 tarihli ve 2015-92-2041 nolu LÇB belgesi ekindeki gemi adamları listesine göre gemide bulunan gemiadamı sayısı 7 olarak görülmektedir. Ancak kaza sonrası denizden 8 kişi kurtarılmış ve kayıp olduğu ifade edilen diğer kişi de

ölü olarak bulunmuştur. Dolayısı ile gemide LÇB de belirtilenin aksine toplam 9 kişinin bulunmaktadır.

ŞENGÜL K isimli geminin ise kaza öncesi limandan kalkışı dahil 26.06.2015 tarihinden itibaren LÇB almadan seferlerine devam etmiştir.

Dolayısı ile her ne kadar kazaya doğrudan bir etkisi olmasa da her iki gemi de yola elverişlilik hususunda mevzuat hükümlerini tam olarak yerine getirmemişlerdir.

3. SONUÇLAR

- AKEL gemisi sancak taraf ambar bordasında meydana gelen yaralanma sonrasında su alarak batmıştır. [2.1]
- AKEL gemisinde bulunan ve Liman Başkanlığına beyan edilen gemi adamları listesinde yer almayan bir kişi hayatını kaybetmiştir. [2.1]
- Her iki gemi kaptanı da radar ve AIS gibi seyir yardımcılarında uygun şekilde faydalanmamışlardır. [2.1]
- Her iki gemi kaptanı da tam bir görme ve işitme gözcülüğü yerine getirmemişlerdir. [2.1]
- ŞENGÜL K gemisi izinli kum alma sahası dışında bir alanda kum almak üzere demirlemeden ve driftte beklemektedir. [2.1]
- ŞENGÜL K gemisine ilişkin muhtelif saatler arasında AIS verileri bulunmamaktadır. [2.1]
- AKEL gemisine ilişkin 22.07.2015 tarihi saat 00:59:53'den itibaren AIS verisi bulunmamaktadır. [2.1]
- Gemiler yola elverişlilik hususunda mevzuat hükümlerini tam olarak yerine getirmemişlerdir. [2.2]

4. TAVSİYELER

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne

1. Ulusal sefer yapan gemilerde gemilerin yola elverişliliğinin ve gemilerin uygun yeterlilikte gemiadamları ile donatılmasının sağlanması için ek tedbirler geliştirmesi,

Atasoy Denizcilik Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd.'ne

1. Gemide Denizde Çatışmayı Önlem Tüzüğü kurallarının tam ve etkin olarak uygulanmasının sağlanması ve bu hususta farkındalığın arttırılması için gemi personeline eğitim verilmesi,
2. Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge hükümlerine riayet edilerek gemilerin uygun yeterlilikte gemiadamları ile donatılması,

ŞENGÜL K Gemisi Donatanı Ergün Zafer TUZCU'ya

1. Gemide Denizde Çatışmayı Önlem Tüzüğü kurallarının tam ve etkin olarak uygulanmasının sağlanması ve bu hususta farkındalığın arttırılması için gemi personeline eğitim verilmesi,

tavsiye olunur.