



ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI İNCELEME RAPORU

GEMİNİN ADI	: AKERKO
BAYRAĞI	: TÜRK
ÇAĞRI İŞARETİ	: TCSJ6
IMO NO	: 8660363
OLAY YERİ	: Ayancık / SİNOP
OLAY TARİHİ	: 15.09.2020
ÖLÜ/YARALI DURUMU	: 1 / -
HASAR DURUMU	: Yok
ÇEVRE KİRLİLİĞİ	: Yok

Heyet Karar No: 25 / DNZ-7 / 2021

Tarih: 20 /09 / 2021

Bu araştırma ve incelemenin tek amacı, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmaktır.

Bu rapor adli ve idari soruşturma niteliğinde olmayıp, suç, suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacını taşımaz.

DAYANAK

Bu deniz kazası 27.11.2019 tarih ve 30961 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZA ve OLAYLARINI 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.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
RESİM LİSTESİ.....	ii
ÖZET	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR.....	2
1.1 Gemilere İlişkin Bilgiler	2
1.2 Gemilerin Seyrine İlişkin Bilgiler	3
1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler	3
1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	3
1.5 AKERKO	4
1.6 Akerko Gemisinin Gemi Adamıyla Donanımı	5
1.6.1 Kaptan ve Diğer Gemi Adamları	5
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI	6
2.1 Kazanın Gelişimi	6
2.2 Kaza Sonrası Gelişmeler	8
BÖLÜM 3–DEĞERLENDİRME	9
3.1 Palamar Halatının Volta Edilmesi	9
3.2 Gemi Bağlama Ekipmanlarının Uygunluğu	11
3.3 Çevresel Etkilerin Değerlendirilmesi	15
3.4 Gemide Kullanılan Babaların Konumları	16
3.5 İş Güvenliğinin Değerlendirilmesi	18
BÖLÜM 4 – SONUÇLAR.....	21
BÖLÜM 5 – TAVSİYELER.....	22

RESİM LİSTESİ

Resim 1: Kazanın Yeri	1
Resim 2: AKERKO	2
Resim 3: Akerko isimli Gemideki Babaya volta edilmiş halat.	4
Resim 4: Akerko İsimli Gemideki Baba ve Kulakçık	5
Resim5: Kaza Mahalli Kıyıda yaklaşık 4 Nm (Deniz mili açıkta)	6
Resim6: Kopan parçanın sektiği alan.....	7
Resim7: Kaza öncesi kopan parça yeri	7
Resim 8: Kaza sonrası kopan parça yeri	8
Resim 9: AKERKO Gemisinde uygulanan halat bağlama şekli.	9
Resim 10: AKERKO Gemisinde uygulanan halat bağlama şekli	10
Resim 11: Kaza Anında Halatın Volta edildiği Baba.....	10
Resim 12: Örnek kulakçıklı babaya bağlama şekilleri.....	10
Resim 13: Kopan baba ve yeni yapılan babaların çizimleri	12
Resim14: Kulakçığın Koptuğu Baba	14
Resim15: Kopan babadaki kulakçığın saç kalınlığı.....	14
Resim16: Kopan babadaki kulakçığındaki zamanla meydana gelen korozyon.	15
Resim17: Akgün-A isimli balıkçılık gemisinde kaza esnasında balık transferi yapan işçiler.	16
Resim18: Balık ambar girişi ve kulakçığı kopan babanın konumu.....	17
Resim19: AKERKO Gemisinde yer alan babaların konumları. (Kopan babanın konumu)	18

ÖZET

Resim 1: Kazanın Yeri

Not: Rapor da kullanılan tüm saatler yerel saattir (GMT +3)

Sinop ili Ayancık ilçesinin yaklaşık 4 deniz mili açıklarında 15.09.2020 tarihinde saat 15:30 sularında Türk Bayraklı AKGÜN BALIKÇILIK–A isimli balıkçı gemisine aborda olan AKERKO isimli balıkçılık yardımcı gemisinde, balık nakli gerçekleştirdiği esnada sancak baş omuzlukta bulunan babanın kulakçığı koparak gemide çalışan bir işçiye çarpmıştır. Çarpmanın etkisiyle yaralanan işçi hastaneye kaldırılarak tedavi altına alınmıştır. Kazazede 24.09.2020 tarihinde hastanede hayatını kaybetmiştir.

Söz konusu deniz kazası ile ilgili olarak, Denizcilik Genel Müdürlüğüne, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne, Gemi Mühendisleri Odasına, Deniz Ticaret Odalarına ve gemi işletenine tavsiyelerde bulunulmuştur.

BÖLÜM 1 – BULGULAR**1.1 Gemilere İlişkin Bilgiler****AKERKO**

Bayrağı	Türk
Bağlama Limanı	Trabzon
Tescil Limanı ve No	Trabzon-1465
Tipi	Balıkçılık Yardımcı Gemisi
Çağrı İşareti	TCSJ6
İnşa Yeri ve Yılı	Çamburnu-Trabzon/18.10.2011
Gros Tonajı/ Net Ton	389/117
Tam Boyu	35,5 Metre
Ana Makine ve Gücü	BAUDOUIIN(2Adet / 1085 BHP)



Resim 2: AKERKO

1.2 Gemilerin Seyrine İlişkin Bilgiler

AKERKO

Ayrıldığı Liman	Vakfikebir/ Trabzon
Varacağı Liman	Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi
Personel Sayısı	6
Gemide Bulunan Kişi Sayısı	18
Asgari Gemiadamı Sayısı	4
Seyir Tipi	Yakın Sefer

1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı	15.09.2020 / 15:30
Kaza Tipi (IMO)	Çok Ciddi deniz kazası
Kaza Türü	İş kazası
Kaza Yeri	Ayancık/ Sinop
Yaralı/Ölü/Kayıp	-/1 /-
Hasar	Yok
Kirlilik	Yok

1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgar	Kuzey-kuzeydoğu 23,4 km/saat
Denizin Durumu	Hafif Dalgalı
Görüş	İyi
Havanın Durumu	Açık

1.5 AKERKO

AKERKO isimli Balıkçılık Yardımcı Gemisi 2011 yılında Trabzon Sürmene Çamburnu tersaneler bölgesinde inşa edilmiştir. Tam boyu 35.5 metre ve 389 gt kapasitesindedir. Ulusal mevzuatımıza göre gerek inşa sürecinde gerek kara ve deniz sörvey denetimlerinde herhangi bir Klas zorunluluğu bulunmamaktadır. Balıkçı Yardımcı gemileri, gemi sicili için gemi cinsleri tanımlamalarında;

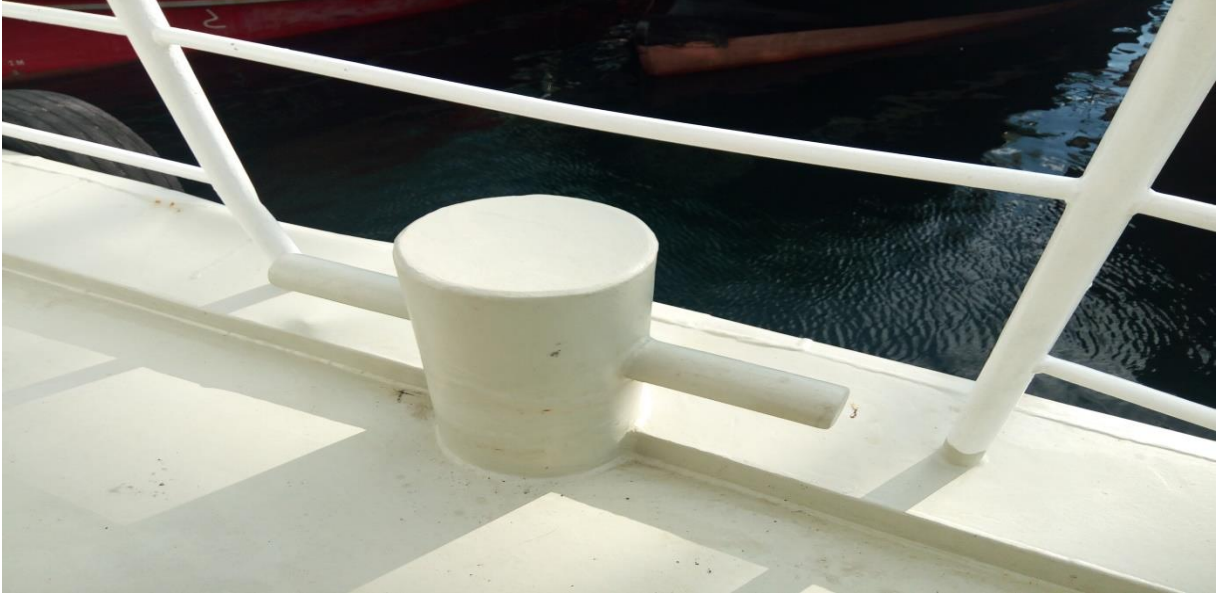
“Yalnızca balık avlama gemilerinde ve su ürünleri yetiştiricilik tesislerinde yardımcı görevler üstlenen ve balık avlama gemilerine veya su ürünleri yetiştiricilik tesislerine ait su ürünlerinin naklinde, temel yetiştiricilik faaliyetleriyle ilgili işlerin yürütülmesinde veya lojistik ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılan, nitelikleri bu amaca uygun olan ve ilgili idaresince belgelendirilmiş veya belgelendirilmeye uygun bulunmuş ticaret gemileridir.” tanımlanmıştır.

Bu bağlamda açık denizlerde Balık Avlama gemileri tarafından tutulan balıkların, süre ve miktar olarak daha fazla istiflenebilmesi amacıyla kıyıya nakli için kullanılan yardımcı gemilerden olup, ticari yük gemisi sıfatındadır.

AKERKO isimli gemide 12 adet baba bulunmakta bu babalara halatların kolay volta edilebilmesi için her bir baba da kulakçık bulunmaktadır.



Resim 3: Akerko isimli Gemideki Babaya volta edilmiş halat.



Resim 4: Akerko isimli Gemideki Baba ve Kulakçık

1.6 Akerko Geminin Gemi Adamıyla Donanımı

Kaza günü bir Kaptan, bir Güverte Lostromosu, iki Usta Gemici, bir Gemici ve bir Yağcı olmak üzere toplam altı gemi adamı görev yapmaktadır. Bununla beraber balıkçılık faaliyetlerinde çalışmak üzere gemide Su Ürünleri Ruhsat Tezkerine sahip 12 kişi daha bulunmaktadır. Tekne personelinin yeterlilikleri, anılan sefer bölgesi ile teknenin büyüklüğü ve sınıfına göre uyumludur.

1.6.1 Kaptan ve Diğer Gemi Adamları

Gemi kaptanı yaklaşık 17 yıldır denizde iş tecrübesi olup gemi inşa edildiğinden beri aynı gemide çalışmaktadır. Kaza anında köprüüstünde bulunmaktadır. Açık Deniz Balıkçı Kaptanı yeterliliğine sahip olup gemide yaptığı görev ehliyetinde yer alan yeterliliğe uyumludur.

Ayrıca gemide Güverte Lostromosu, iki Usta Gemici, bir Gemici ve Yağcı görev yapmaktadır. Güverte Lostromosu ve bir Usta Gemici kaza anında buzhanede balıkların istifi ile ilgilenmektedir. Yağcı makine dairesinde bulunmaktadır. Kaza esnasında hiçbir gemi adamı güverte ve operasyon mahallinde bulunmadığından, kaza anını görmemişlerdir.

BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI

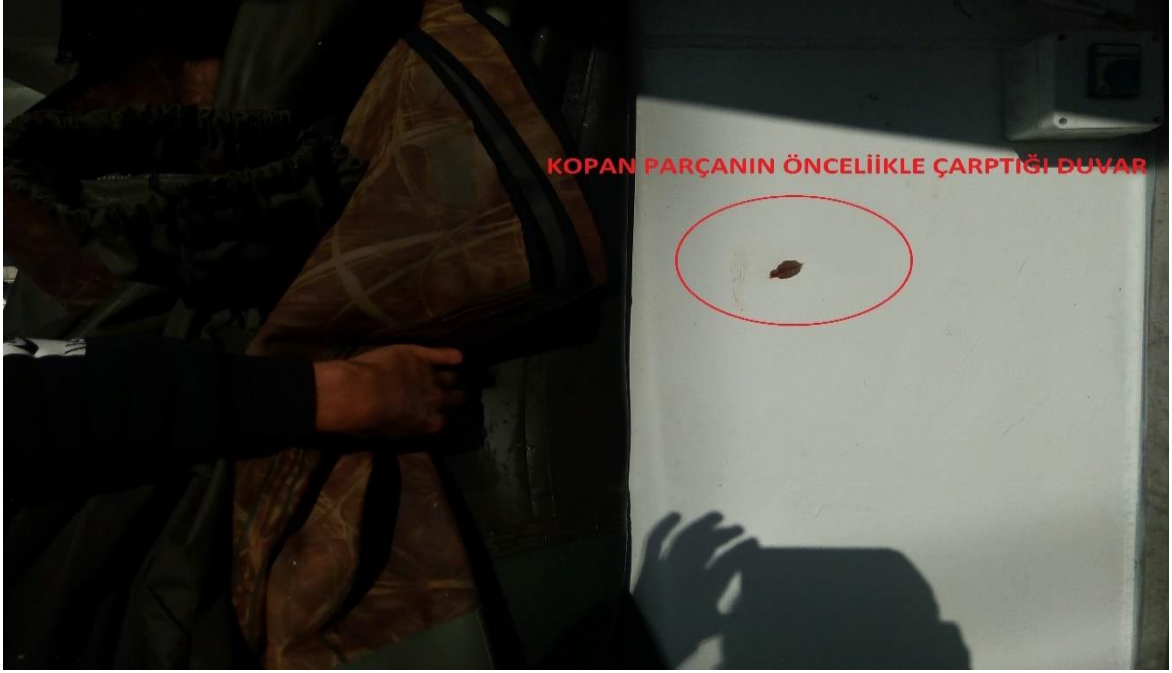
İncelenen deniz kazasına yol açan olayların sırası, zamanları ve şahısların konumları görgü tanıklarının açıklamalarına ve yapılan görüşmeler ile video görüntülerine dayanmaktadır.

2.1 Kazanın Gelişimi

AKERKO isimli gemi, 08/09/2020 tarihinde Trabzon ilinden denize açılarak 14/09/2020 tarihinde Kastamonu ili İnebolu ilçesine gelmiştir. Kazazede aynı tarihte İnebolu limanından AKERKO isimli gemiye çalışma amaçlı çıkmıştır. 15.09.2020 tarihinde saat 07:30 suların da İnebolu limanından denize açılmışlardır. Ayancık açıklarına geldiklerinde "AKGÜN BALIKÇILIK-A" isimli balık avlama gemisi "AKERKO" isimli balıkçı yardımcı gemisine aborda olmuştur. 15/09/2020 saat 15:30 sıralarında AKERKO isimli gemiye balık kasası taşınması esnasında sancak baş omuzluktaki babada yer alan kulakçık kopmuş öncelikle buzhanenin alabandasına çarpmış (Resim-6) oradan sekerek o esnada balık transferi yapan kazazedenin kafasına isabet etmiştir. Çarpmanın etkisi ile kazazede şuurunu kaybetmiştir.



Resim5: Kaza Mahalli Kıydan yaklaşık 4 Nm (Deniz mili açığta)



Resim6: Kopan parçanın sektiğı alan



Resim7: Kaza öncesi kopan parça yeri



Resim 8: Kaza sonrası kopan parça yeri

2.2 Kaza Sonrası Gelişmeler

Kazadan sonra gemi kaptanı Sahil Güvenlik ve ambulansı arayarak kazayı rapor etmiş, kazazede Ayancık İskelesine kazadan yaklaşık 40 dakika sonra ulaşılabilmiş, ambulans ve sağlık ekipleri yardımıyla hastaneye ulaştırılmıştır. Baş kısmından yaralanan kazazede, 24.09.2020 tarihinde geçirmiş olduğu kazanın etkisiyle hayatını kaybetmiştir.

BÖLÜM 3-DEĞERLENDİRME

İncelenen deniz kazası değerlendirilirken, olayların sıralaması ve inceleme esnasında elde edilen veriler bir arada dikkate alınmak suretiyle ve kazanın kök nedenleri üzerinde emniyet tavsiyelerine yol açan faydalı sonuçlara varmak için kazanın oluşumuna neden olan emniyet faktörlerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

3.1 Palamar Halatının Volta Edilmesi

Kaza sonrası AKERKO gemisindeki incelemede palamar halatlarının Resim 9 ve Resim 10 'da görüldüğü gibi volta edildiği tespit edilmiştir. Kaza anında da halatın Resim 9 ve 10'da olduğu gibi bağlandığı video görüntülerinden anlaşılmıştır. (Resim 11).

Denizcilik uygulamalarında, kulakçıklar sadece palamar halatının babanın bedeninden sıyrılmasını önlemek için kullanılmaktadır. Gemiler de palamar halatlarının gemilerin babasına volta edilirken (Resim 12) babanın bedenine volta edilmesi gerekmektedir.

Kaza anına ait video görüntüleri incelendiğinde;

- AKGÜN gemisinden verilen halatın AKERKO gemisine volta edildiği,
- Babaya ait kopan kulakçığın AKERKO gemisinin iç tarafında ambar giriş perdesine doğru fırladığı,
- Palamar halatının volta edilirken babanın bedeni yerine kulakçığa volta edildiği,
- Bağlama yükünün babanın kulakçığına bindiği,

anlaşılmaktadır.

Palamar halatının babaya uygun volta edilmemesinin kulakçığın kopmasına ve AKERKO gemisine doğru fırlamasının muhtemel sebeplerinden biri olduğu değerlendirilmektedir.



Resim 9: AKERKO Gemisinde uygulanan halat bağlama şekli.



Resim 10: AKERKO Gemisinde uygulanan halat bağlama şekli



Resim 11: Kaza Anında Halatın Volta edildiği Baba



Resim 12: Örnek kulakçıklı babaya bağlama şekilleri

3.2 Gemi Bağlama Ekipmanlarının Uygunluğu

AKERKO gemisinin inşası esnasında bir klas tarafından denetlenmesi hususu değerlendirildiğinde;

Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinin 5. Maddesinin 11. Fıkrasında; “ Klaslı olma zorunluluğu;

a) 12 kişiden fazla yolcu taşıyan gemi veya su araçlarından;

1) İnşa veya tadilat bitiminde tam boyu 24 metre ve üzerinde olanların inşa veya tadilatlarında ,

2) Tam boyu 24 metre ve üzeri olan mevcut gemi ve su araçlarının yolcu sayılarının tadilatlı veya tadilatsız olarak 12 yolcuyu geçmesi durumunda,

b) Balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinden;

1) İnşa veya tadilat bitiminde tam boyu 50 metre ve üzerinde olanların inşa ve tadilatlarında,

2) Tam boyu 24 metre ve üzerinde olan yeni balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinin tadilatlı veya tadilatsız olarak diğer cinslere geçiş taleplerinde,

3) İnşa ve tadilat sonucunda tam boyu 24 metre ve üzerinde olup 50 metrenin altında olan balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinde (ç) bendinde belirtildiği şekilde,

c) (a) ve (b) bentleri dışında kalan diğer gemi ve su araçlarından;

1) İnşa bitiminde tam boyu 24 metre ve üzerinde olanların inşalarında,

2) Tadilatları sonucunda tam boyu 24 metre ve üzerinde olan yeni gemi ve su araçlarının tadilatlarında,

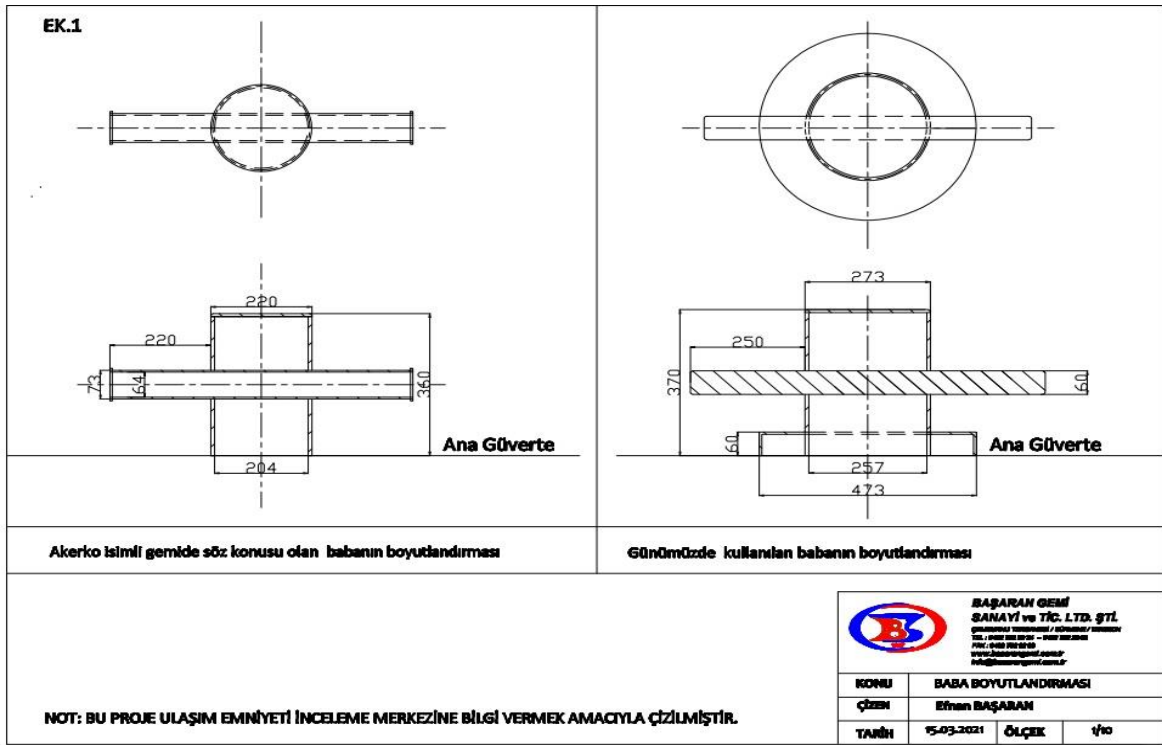
3) Tadilatları sonucunda tam boyu 50 metre ve üzerinde olan mevcut gemi ve su araçlarının tadilatlarında, uygulanır.

ç) (b) bendinin (3) numaralı alt bendinde belirtilen gemilerin sadece tekne kısmı klas gözetiminde inşa veya tadil edilir. Tekne kısmı haricindeki diğer unsurların inşa ve tadilatı İdarenin gözetiminde tamamlanır. Tekne inşasının veya tadilatının bitimi aşamasında yetkilendirilmiş klas kuruluşu tarafından tekne inşasının veya tadilatının klas gözetiminde ve klas kurallarına göre yapıldığını belirtir uygunluk yazısı sunulur ve inşa veya tadilat bitiminde klas sertifikası istenmez. İnşanın veya tadilatın geri kalan aşamaları için kontrol mühendisi atanır ve on altıncı fıkrada belirtilen usule göre en az bir kez denetime tabi

tutulur.”

Şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre 24 metre üzerinde ve 50 metre altındaki balık avlama ve balıkçılık yardımcı gemilerinin sadece teknenin kabuk kısmı klas gözetiminde inşa veya tadil edilmektedir. Babaların ve diğer bağlama donanımlarının inşası herhangi bir klas denetiminde yapılmamaktadır.

Nitekim geminin inşa edildiği tersaneye, inşa edilen gemide yer alan bağlama donanımlarımda uygulanan kriterler sorulduğunda herhangi bir teknik kriterin uygulanmadığı “Gemi donatıları armatör istekleri doğrultusunda yapıldığı” ifade edilmiştir.



Resim 13: Kopan baba ve yeni yapılan babaların çizimleri

AKERKO gemisinde yer alan baba ve kopan kulakçık incelendiğinde kopan parçanın saç kalınlığının yaklaşık 4,5 mm et kalınlığında boru tipi (L=660 mm) malzemenen yapıldığı anlaşılmıştır. Yapımcı tersane tarafından yeni yapılan gemilerde ise 60 mm et kalınlığında içi dolu bar (L=773 mm) malzemenen imal edildiği ifade edilmiştir. (Resim 13) Şekilde görüldüğü üzere söz konusu tersanede yapılan yeni inşa gemilerde bağlama donanımları eskisine oranla yaklaşık 13 kat daha kalın ve içi dolu malzemenen inşa edilmektedir.

Gemideki palamar halatlarının babalara emniyetli bir şekilde bağlanabilmesi için mukavemet kapasitelerinin bilinmesi gerekmektedir. Zira babaların yük taşıma kapasitesi halatın kopma kuvvetinin 1,25 katı olmak durumundadır.¹

Bilindiği üzere Gemilerin Teknik Yönetmeliği 26. Maddesinin 1.ve 2. fıkrasında gemilerin Demir ve Bağlama Donanımları başlığı altında;

"1) Tüm gemiler, demirleme, bağlama ve yedekleme işlemlerini emniyetle yapabilmesini teminen yeterli mukavemette donanımlarla donatılır. Tam boyu 24 metreden den büyük gemilerde demirleme ve bağlama teçhizatı yetkilendirmiş kuruluşların ilgili kurallarına göre tayin edilmiş teçhizat numarasına göre seçilir.

2) Gemilerde bağlama halatlarının volta edilebilmesi için güverteye uygun yerlere baba, kurtağzı veya koçboynuzu gibi bağlama donanımları monte edilir. Babalar, loçalar, kurtağzıları ve koçboynuzlarının halatların aşırı derecede aşınmasını önleyecek şekilde olmaları gerekir. " denilmektedir.

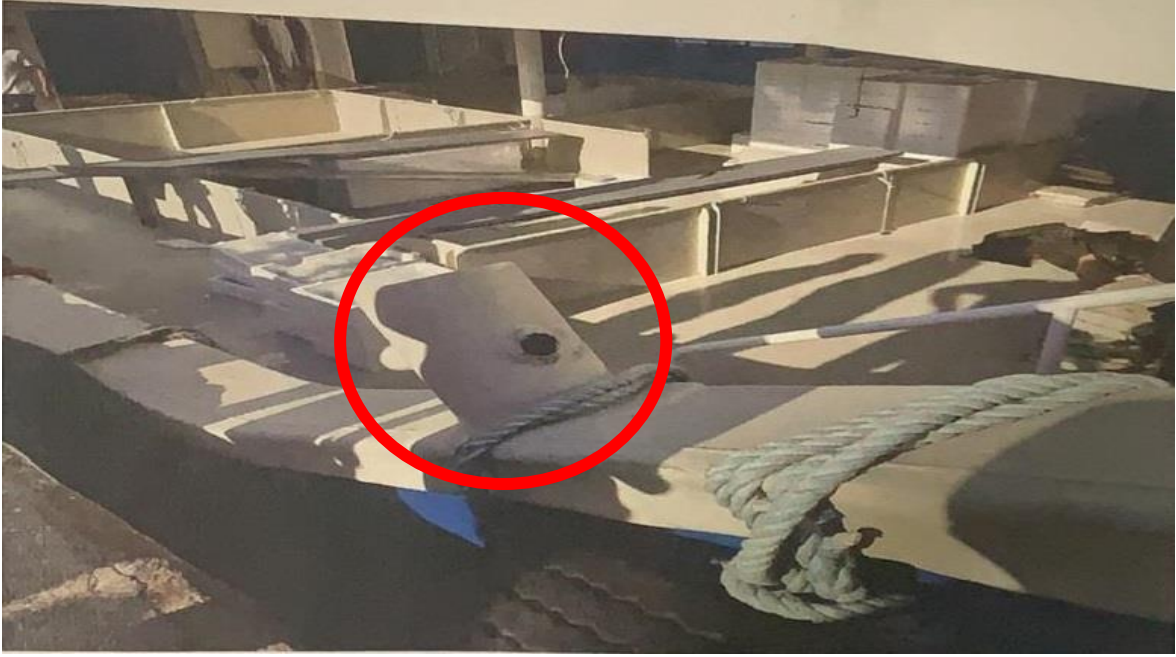
İdareye ait bağlama ekipmanlarının uygunluğuna dair kurallar incelendiğinde² balıkçı ve yardımcı gemileri için babaların dayanım kuvvetlerine ait kriterlerin genel kurallar olarak ifade edildiği, bağlama ekipmanları özelinde malzeme özellikleri ve mukavemet değerlerine ait sınırların belirlenmediği anlaşılmaktadır.

Ayrıca denizde metallerdeki korozyonlar düşünüldüğünde zaman içerisinde yıpranmanın olacağı kaçınılmazdır. (Resim 15-16) Dolayısıyla emniyetli bir bağlamanın yapılabilmesi için bağlama donanımlarının zaman içerisindeki yıpranmalarda dikkat alınarak belirli aralıklar da denetlenmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Bağlama ekipmanları ve babaların emniyetli operasyonları için belirli periyotlarda, korozyon kayıplarının ölçüm yapılarak, malzemenin kabul kriterlerine yönelik kuralların belirlenmesine ihtiyaç vardır.

1 Kural: Türk Loydu Tekne yapım kuralları 1.3.1 Yük Değerlendirmeleri

2 Gemi Teçhizatı Yönetmeliği, Gemilerin Teknik Yönetmeliği, Gemi ve Su Araçları İnşa Bakım Onarım Yönetmeliği.



Resim14: Kulakçıın Koptuğu Baba



Resim15: Kopan babadaki kulakçıın saç kalınlığı



Resim16: Kopan babadaki kulakçığındaki zamanla meydana gelen korozyon.

3.3 Çevresel Etkilerin Değerlendirilmesi

Bilindiği üzere iki geminin birbirine aborda olması (borda bordaya yanaşması) karşılıklı güverte ve ambarları arasında eşyanın bir gemiden boşaltılarak diğer gemiye yükleme hizmetlerine Limbo işlemleri olarak adlandırılır. Limbo işlemlerinde özellikle hava şartları limbonun emniyetli yapılmasında etkili faktör olup uygun hava şartlarında yapılması gerekmektedir.

Kazanın meydana geldiği saatlerde bölgede rüzgâr Kuzey, Kuzeydoğudan 24,3 km/saat (Bofor:4) hızla esmekte olup, 1,5-2 metreye kadar dalga yüksekliği oluşturmaktadır. Dalgalar ve rüzgârın halatlar ve babalar üzerinde olumsuz etkisiyle bu operasyon zorlaşmıştır. Geminin boş saç ağırlığının 220 ton olduğu dikkate alındığında diğer ağırlıklarla birlikte bu ağırlık 300 tona yaklaşmaktadır. Halat boylarının uygun ayarlanmaması durumunda halatların ve babaların bu kuvvete maruz kalması sonucunda bağlama ekipmanlarının kopma riskini artırdığı değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan limbo işlemlerinde dalganın ve rüzgârın olumsuz etkisini en aza indirmek için her iki gemide makine üzerinde eş zamanlı manevra yapmak suretiyle pozisyonlarını korumaya çalışır. Bu amaçla her iki geminin Kaptanı makinalara uyumlu bir şekilde kuvvet

vermeli ve bu kuvvet aynı yönde ve eş zamanlı uygulanmalıdır. Aksi takdirde geminin palamar halatlarına dolayısıyla babalarına aşırı yük binmesine neden olmaktadır.

Her iki geminin makine manevralarının eş zamanlı yapılmasındaki zorluklar ve değişen dalga boyu yüksekliklerinden kaynaklı halat boylarının ayarlanmasındaki güçlükler nedeniyle palamar halatı yerine babanın kulakçığının kopmasının muhtemel sebepleri arasında yer aldığı düşünülmektedir.

Dolayısıyla limbo operasyonunun uygun hava ve deniz şartlarında yapılması, uygun kalınlıkta ve uzunlukta halatın kullanılması yukarıda bahsedilen riskleri ortadan kaldıracağı değerlendirilmektedir.

3.4 Gemide Kullanılan Babaların Konumları

Özel amaçlı balıkçı yardımcı gemilerinde iş gücü güvertede yoğun olarak kullanılmaktadır. Açık denizlerde, balık avlama gemilerinden yardımcı gemilere balık transferi insan gücü ile sağlanmaktadır. Transfer esnasında birçok kişinin aynı anda aynı yerde çalışma durumu ortaya çıkmaktadır.



Resim17: Akgün-A isimli balıkçılık gemisinde kaza esnasında balık transferi yapan işçiler.

Resim 18 de görüldüğü üzere geminin balık ambarına girişi güvertenin alt tarafında yer almaktadır. Balık transferi sancak tarafta yer alan balık ambarına giriş tarafından yapılmakta

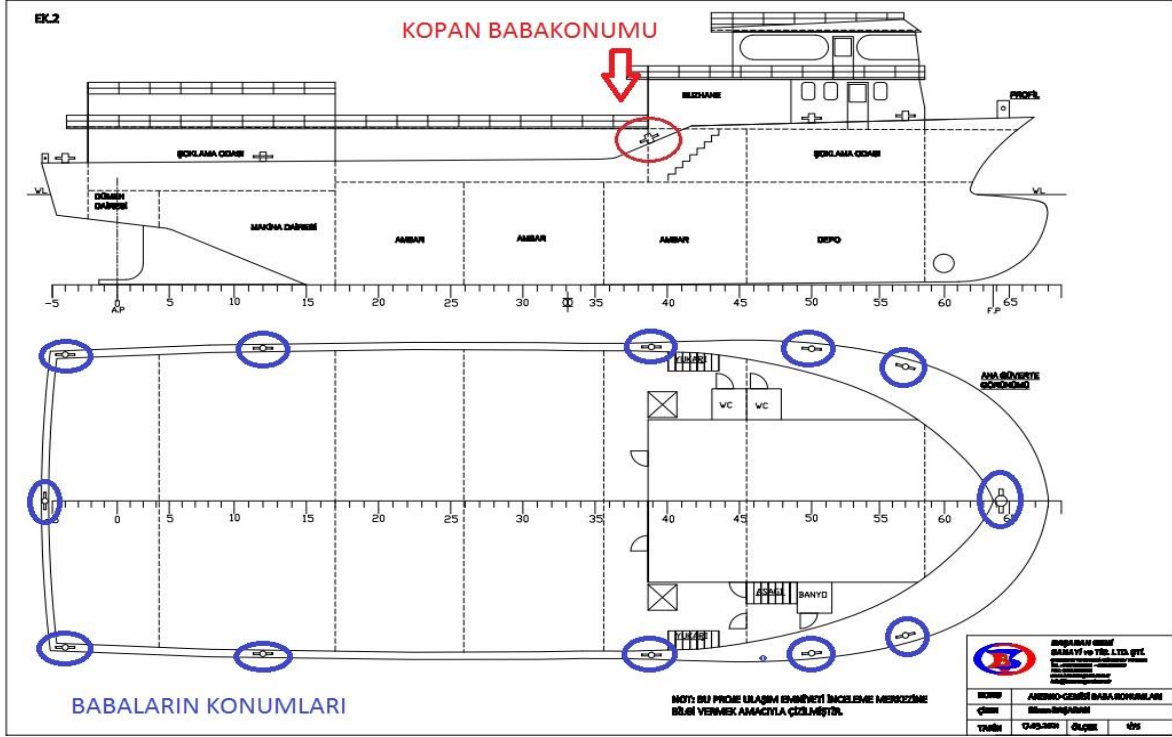
olup kopan baba işçilerin çalışma alanının tam ortasıdır. Bu durum Resim 19 da yer alan vaziyet planında açık bir şekilde görülmektedir.

Yukarıda ifade edildiği üzere açık denizde balık transferinin yapıldığı esnada babalardaki metal parçaların veya palamar halatlarının kopma riski, ciddi yaralanma ve hatta incelenen kazada olduğu gibi ölümlerle sonuçlanabilmektedir. Dolayısıyla limbo esnasında bağlama yapılan babaların konumları da emniyet açısından önem arz etmektedir.

Netice itibariyle balıkçı gemilerinde yoğun iş gücünün olduğu mahalde babaların bulunması ve bu babalara bağlama yapılması emniyet açısından risk oluşturmaktadır. Balıkçı ve Yardımcı Gemiler de yoğun iş gücünün bulunduğu da dikkate alındığında gemilerin dizayn aşamasında bağlama yerlerinin konumlarının çalışma alanlarından uzak yerlerde bulunmasına ve ambar girişlerine konumlandırılmamasına dikkat edilmelidir.



Resim18: Balık ambar girişi ve kulakçı kopan babanın konumu



Resim19: AKERKO Gemisinde yer alan babaların konumları. (Kopan babanın konumu)

3.5 İş Güvenliğinin Değerlendirilmesi

Bilindiği üzere Çalışma ve Sosyal Güvenliği Bakanlığı tarafından hazırlanan İşyeri Tehlikeli Sınıfları Tebliğine göre “Deniz ve kıyı sularında yapılan balıkçılık gırgır balıkçılığı, dalyancılık dahil” Tehlikeli İşyeri sınıfında yer almaktadır. Buna göre tehlikeli işyeri sınıfında yer alan işyerlerinde işe alınmadan önce sağlık raporu almaları ve mesleki eğitime tabi tutulmaları gibi mecburiyeti bulunmaktadır.³

Bununla beraber İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin İşverenin yükümlülüğü başlıklı 5. Maddeye göre “İşveren; çalışma ortamının çalışanların sağlık ve güvenliğini sağlama, sürdürme ve geliştirme amacı ile iş sağlığı ve güvenliği yönünden risk değerlendirmesi yapması veya yaptırması” gerektiği ifade edilmiştir.

Yine aynı yönetmeliğin 7.maddesinde “Risk değerlendirmesi; tüm işyerleri için tasarım veya kuruluş aşamasından başlamak üzere tehlikeleri tanımlama, riskleri belirleme ve analiz etme, risk kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması, dokümantasyon, yapılan çalışmaların

³ 6331 sayılı İş sağlığı ve Güvenliği Kanunu ek1 ve mesleki eğitim zorunluluğu Madde5

güncellenmesi ve gerektiğinde yenileme aşamaları izlenerek gerçekleştirileceği belirtilmiştir”.

Ayrıca, Kişisel Koruyucu Donanımları ile ilgili balıkçı gemilerinde yapılan çalışmalarda Sağlık ve Önlemleri Hakkında Yönetmeliği'nin Ek- 4'ünde;

“Çalışanların sağlık ve güvenliğine yönelik riskler toplu veya teknik koruma yöntemleriyle önlenemediğinde veya yeterince azaltılmadığında, çalışanlara kişisel koruyucu donanım sağlanır.” ifade edilmiştir.

Donatanın 6331 sayılı İş sağlığı ve Güvenliği yasası kapsamında yükümlülükleri belirlenmiştir. Bu kanun kapsamında işveren tarafından kazada;

- Risk değerlendirmesi yapıldığı ve risk kontrol önlemleri alındığına,
- Acil durum planlamasının yapıldığına,

ilişkin delillere ulaşamamıştır.

Bununla beraber kazaya ait video görüntüleri de incelendiğinde balık nakli esnasında çalışanların risk kontrol önlemlerinin en son halkası olan kişisel koruyucu donanım kullanmadıkları görülmektedir.

Kazanın meydana geldiği esnada kaza mahallinde yükleme ve gemi manevra operasyonlarını emniyetli bir şekilde yapılmasını sevk ve idare eden işveren veya adına gemi adamlarından birisi bulunmamaktadır.

Diğer taraftan, Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin Eğitim ve Talimler başlıklı 73 Maddesinin 1,2,3 Fıkrasında ;

MADDE 73 — (I) Gemiye terk, yangın, filika indirme, acil dümen, denize adam düştü, çatışma, karaya oturma, arama kurtarma, deniz kirliliği talimleri periyotları ile usul ve esasları, gemi cins, sefer bölgesi, boyu, grostonu ve donanım durumlarına göre Ek-23 de belirlenmiştir.

(2) Gemilerdeki tüm personel acil durumlarda ne yapılacağını bilmek zorundadır. Gemiye yeni katılan personele en geç 3 gün içerisinde gemiye aşinalık hususunda eğitim

verilir. Yolcu gemilerindeki yolcular, acil durumda yapması gerekenler konusunda görsel veya yazılı talimatlarla bilgilendirilir.

(3) Talimlere yönelik kayıtlar jurnale kayıt edilir.

Hususları yer almaktadır.

Balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarının haricinde çalışanlar için bahse konu eğitimler aranmamakta sadece Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından verilen Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresini alınması yeterli olmaktadır. Su Ürünleri Yönetmeliğinde Su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin gerek kendileri ve gerekse istihsalde kullanacakları gemiler için sahip olunması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler belirlenmiştir. Buna göre; bahsedilen yönetmelik maddesi çerçevesinde belirtilen ruhsatın alınması için herhangi bir temel denizcilik eğitim gerekliliği bulunmamakta olup, Türk vatandaşı olan ve 18 yaşını doldurmuş herkes bu ruhsat tezkeresini alabilmektedir.

Özetle kazazedenin gerek denizcilik gerekse balıkçılık mesleği ve yaptığı işte meydana gelebilecek risklerle ilgili eğitim almamış olması ve balıkçı gemisinde bulunması mesleki tehlikelere karşı savunmasız kalmasına sebep olmuştur. Baba Muhsin ve İlhan Yılmaz5 isimli balıkçı gemilerinde benzer kazalar yaşanmıştır.

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

AKERKO balıkçı yardımcı gemisinin kaza inceleme sonucunda;

1. AKGÜN Gemisi tarafından verilen palamar halatının AKERKO gemisindeki babaya volta edildiği halatın babadan sıyrılmama işlevini gören baba kulakçığına yük binmesi nedeniyle kopmuştur.
2. AKERKO gemisinin baba kulakçığının kopması neticesinde meydana gelen iş kazasında güvertede balık transferi yapan bir işçi vefat etmiştir.
3. Sadece tekne kısmı klas gözetiminde inşa edilmiş, baba ve diğer güverte üstü donanımları imalatı herhangi bir klas denetiminde yapılmamıştır.
4. Kopan parçanın saç kalınlığının yaklaşık 4,5 mm et kalınlığında boru tipi malzemeden yapıldığı, aynı tersanede inşa edilen yeni gemilerde, bu malzeme kalınlığının 60 mm et kalınlığında yekpare bar malzemeden imal edildiği anlaşılmıştır.
5. Geminin inşa edildiği tersanede, klas kontrolünde inşa edilmeyen yeni inşa 50 metre altındaki gemilerde yer alan baba gibi bağlama donanımlarının yapımında, uygulanan herhangi bir teknik kural ve kriterin bulunmadığı kullanıcıların talepleri doğrultusunda yapıldığı anlaşılmıştır.
6. Geminin kara sörvey raporunda yer alan “Demir, zincir, ırgat ve bağlama donanımlarının ve güverte kontrolünün yapılması” hususu “Uygun” olarak ifade edilmiştir.
7. Birlikte çalışan baba-halat uyumu doğru olduğunda kazada önce halatın kopması düşünülürken uyumsuzluk nedeniyle baba kulakçığı kopmuştur.
8. Yoğun yük altında kalan baba-halat donanımı, çalışma mahallinin ortasında konumlandırılmıştır.
9. Meri mevzuat gereğince işveren tarafından gemide karşılaşılabilecek risklerin tespiti ve yönetilmesi için hazırlanması gereken risk değerlendirme raporuna rastlanılmamıştır.
10. Balık nakli esnasında çalışanların risk kontrol önlemlerinin en son halkası olan kişisel koruyucu donanım kullanmadıkları görülmektedir.
11. Kaza mahallinde yükleme operasyonunu sevk ve idare eden işveren yada temsilcisi bulunmamaktadır.

BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

Yapılan kaza incelemesinden elde edilen analiz ve sonuçlar dikkate alınarak aşağıdaki tavsiyelerde bulunulmuştur.

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne;

26/07-21 Klas kontrolünde inşa edilmeyen veyahut sadece kabuk kısmı klas gözetiminde inşa edilen balık avlama ve balıkçı yardımcı gemilerinde bağlama ekipmanlarının yapımında malzeme özellikleri ve mukavemet değerlerinin belirlenmesine yönelik düzenleme yapılması.

Denizcilik Genel Müdürlüğüne;

27/07-21 Klas kontrolünde inşa edilmeyen veyahut sadece kabuk kısmı klas gözetiminde inşa edilen balık avlama ve balıkçı yardımcı gemilerinde bağlama ekipmanlarının yapımında malzeme özellikleri ve mukavemet değerlerine ait belirlenecek sınırlar doğrultusunda sörvey rapor formatlarının güncellenmesi ve denetlemelerin yapılması.

Gemi Mühendisleri Odasına;

28/07-21 Balık avlama gemileri ve balıkçı yardımcı gemilerinde kullanılan babaların konumları dizayn edilirken balık transferi yolu ve balık ambarı girişi gibi yoğun çalışma alanında konumlandırılmaması için düzenleme ve/veya üyelerine bildirimde bulunulması.

Deniz Ticaret Odalarına;

29/07-21 Benzer kazaları en aza indirmek veya önlemek amacıyla kazanın ve palamar halatlarının babaya volta işleminde baba gövdesinin yük taşıyıcısı, kulakçığın ise halatın sıyrılmaması işlevine uygun olarak volta işleminin yapılmasına dair Balıkçılık Sektörü üyelerinize bildirimde bulunulması.

Gemi İşletenine ;

30/07-21 İş sağlığı ve güvenliği mevzuatı kapsamında çalışma ortamının emniyetini sağlama, sürdürme ve geliştirme amacı ile gemide karşılaşılabilecek risklerle ilgili Risk Değerlendirmesi yapılması ve bu hususta çalışanlara eğitim verilmesi,

31/07-21 İş sağlığı ve güvenliği mevzuatı kapsamında operasyon mahallinde emniyetli çalışma koşullarının ve ekipmanlarının (kişisel koruyucu donanımları vb.) sağlanması,

32/07-21 İş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi için işveren veyahut temsilcisinin operasyon mahallinde çalışmalara nezaret etmesi,

Tavsiye olunur.