T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

ARMARİN-3

Dinamik Konumlandırmalı Geminin Karaya Oturmasına İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu

Sinop
20 Şubat 2011

Rapor No: 4/2011

AMAÇ

Bu deniz kazası, 31.12.2005 Tarih ve 26040 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "DENİZ KAZALARININ İNCELENMESİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK" (DEKİK Yönetmeliği) hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları ayrıca, IMO A. 849(20) ve MSC 255(84) 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 dikkate alınarak uygulanmıştır.

DEKİK Yönetmeliğinin amacı; deniz kazalarının incelenmesi suretiyle, deniz kazalarına neden olan faktörlerin tespiti ve tanımlanması, bu suretle ülkeler arasında karşılıklı işbirliği kurularak, personelin ve yolcuların denizde can emniyetinin arttırılması ve deniz çevresinin korunması ile denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik uygulamaların geliştirilmesine ışık tutmak üzere kazaların oluşmasına neden olan gerçek sebepleri ortaya çıkararak, ileride olası benzer kazaların oluşmasını önlemek amacıyla gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayacak bilimsel ve teknik incelemeyi kapsayan adli soruşturma niteliğinde olmayan bilgilerin elde edilmesi, benzer kazaların gelecekte yeniden meydana gelmesi ihtimalinin azaltılmasına yönelik çalışmalar yaparak karasularımızda emniyetli seyrin sağlanması ve böylelikle ülkemizin uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlülüklerinin yerine getirilmesidir.

NOT

Bu rapor kaza sonucu oluşacak sorumlulukları ilgili taraflara paylaştırmak veya suçlamak ve mahkemede kullanılmak amacıyla yazılmamıştır. Kaza ile ilgili emniyet konularını tanımlamayı, analiz etmeyi ve benzer kazaların gelecekte yeniden meydana gelmesini önlemek için tavsiyeler yapmayı hedefler.

İÇİNDEKİLER

RESİM LİSTESİ

SAYFA

KISALTMA VE TANIMLAR

ÖZET 1

BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR 3

1.1 Gemi ve Kaza Bilgileri 3

1.2 Çevresel Koşullar 5

1.3 Kazanın Gelişimi 5

BÖLÜM 2 – ANALİZ 11

2.1 Sefer Bölgesi 11

2.2 Demir Vardiyası 11

2.3 Seyir Emniyeti 12

2.4 Gemiadamı Donatımı 12

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR 12

BÖLÜM 4 – TAVSİYELER 13

RESİM LİSTESİ

SAYFA

Resim 1 : Kazanın Yeri 1

Resim 2 : Geminin Genel Planı 2

Resim 3 : Kaza Öncesinde Tersanede Çekilmiş Görüntü 4

Resim 4 : Kaza Öncesinde Tersanede Çekilmiş Görüntü 4

Resim 5 : Harita Üzerinde Demir ve Karaya Oturma Mevkileri 6

Resim 6 : Uydu Haritası Üzerinde Demirleme ve Karaya Oturma mevkileri 7

Resim 7 : Kaza Öncesinde Tersanede Çekilmiş Görüntü 8

Resim 8 : Kaza Sırasında Hasar Görmüş Olan Sancak Vasat Ana Makine 9

Resim 9 : Kaza Sırasında Hasar Görmüş Olan Sancak Vasat Ana Makine 9

Resim 10 : ARMARİN-3 Karaya Oturma Görüntüsü 10

Resim 11 : ARMARİN-3 Karaya Oturma Görüntüsü 10

KISALTMA VE TANIMLAR

Gomina : 185,22 metreye eşit olan,1 deniz milinin onda biri uzunluğa verilen addır.

GPS : Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)

KW : Kilowatt

LÇB : Liman Çıkış Belgesi

Rüzgar altı : Rüzgarın estiği yönün kaşıt yönü, rüzgardan korunaklı saha/yüzey

VHF : Very High Frequency (Çok Yüksek Frekans)

ÖZET

Resim 1: Kazanın yeri

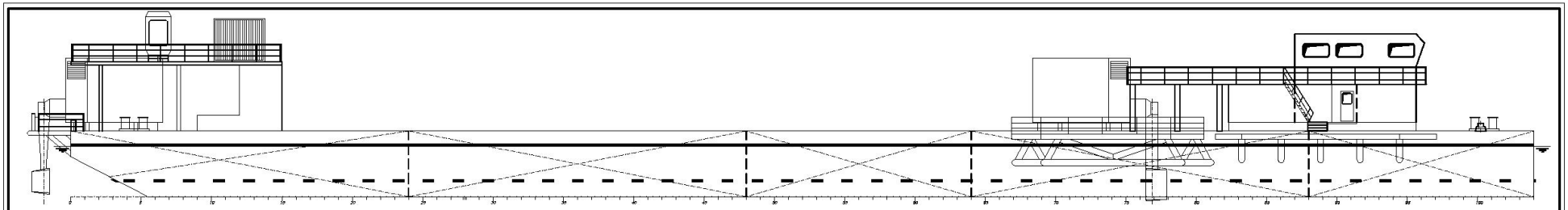
Zamanlar Türkiye yerel saatidir (GMT+2).

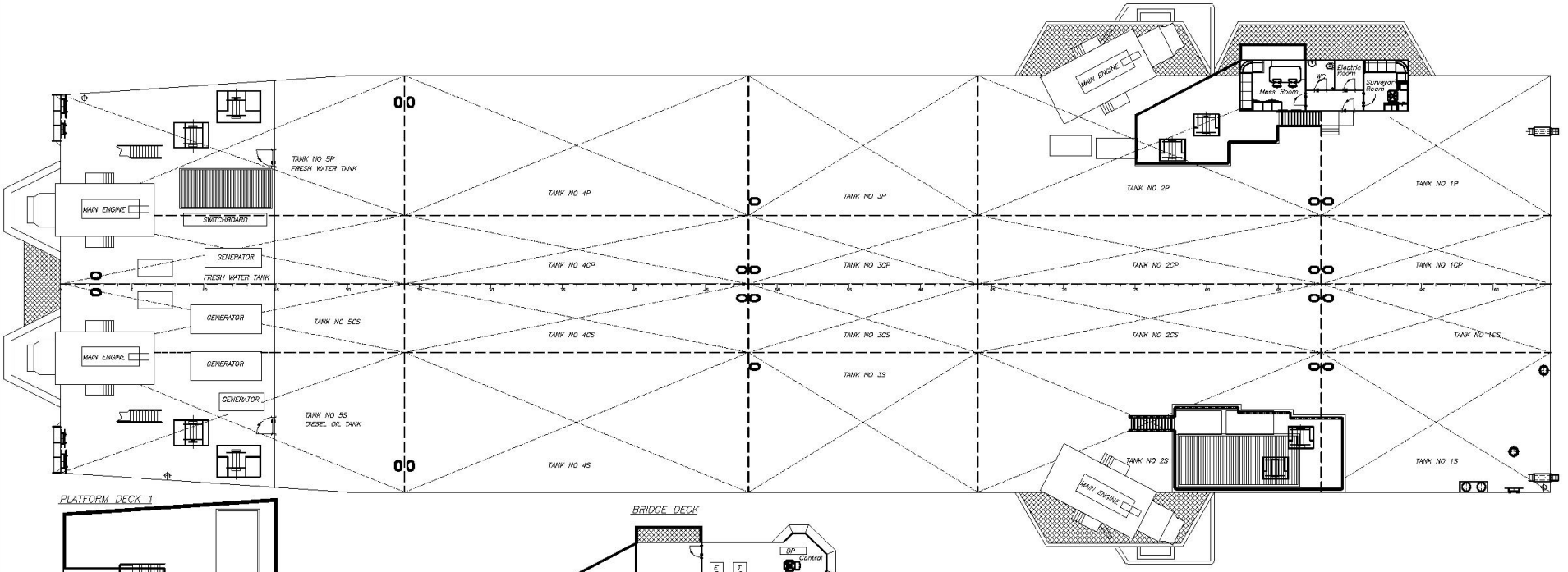
Türk Bayraklı ARMARİN-3 İsimli dinamik konumlandırmalı gemi 14 Şubat 2011 tarihinde Ambarlı limanından Giresun Limanına yükünü (sahil vinci) götürmek üzere seyrine başlamıştır. 18 Şubat 2011 tarihinde hava muhalefetinden dolayı seyir yapmanın mümkün olmadığına kanaat getiren gemi kaptanı, saat 18:10'da Sinop Kumkapı mevkii açıklarına demirlemiştir.

20 Şubat 2011 tarihinde saat 01:30'da miço yeterliliğe sahip bir personelin demir vardiyasında bulunduğu esnada, rüzgarın şiddetini arttırıp yön değiştirmesi ile birlikte gemi demir taramaya başlamıştır. Ancak geminin demir taradığının geç fark edilmiş ve gerekli müdahalenin gemi personeli tarafından zamanında yapılamamış olmasından dolayı, saat 01:50'de gemi sahile yaklaşık 25 metre mesafede karaya oturmuştur.

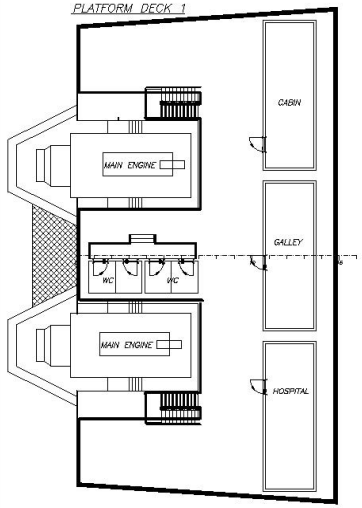
Kazanın hemen sonrasında gemi kaptanı tarafından sahil güvenlik ve şirket yetkilileri olayla ilgili bilgilendirilmiş, sabah saatlerinde de liman başkanlığına haber verilmiştir. Kazada ölüm/yaralanma ve çevre kirliliği meydana gelmemiş olup, iskele ve sancak vasatta bulunan ana makineler hasar görmüş, kullanılamaz duruma gelmiştir. Karaya oturduktan sonra yapılan kontrollerde geminin su almadığı, stabilitesini ve yüzerliliğini koruduğu tespit edilmiştir.

22 Şubat 2011 tarihinde römorkör yardımı ile gemi oturduğu yerden kurtarılarak ilk önce açığa çekilmiş, daha sonra yine römorkör yedeğinde Sinop Çakıroğlu Liman İşletmesine ait iskeleye yanaştırılmıştır.

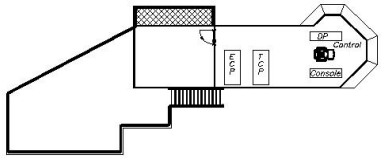




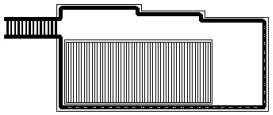
PLATFORM DECK 1



BRIDGE DECK



PLATFORM DECK 2



MAIN ENGINES
4 Pcs.
Type: CAT 3516 ID
Serial Number: 718,719,720,721
Manufacturer: CATERPILLAR
(4x1500 kW (2012 HP.)/1900 RPM)
Date of Built: 1991

LENGTH OVERALL	:85,80 m
BREADTH	:23,70 m
DEPTH	:3,80 m
DRAUGHT	:2,90 m
FRAME SPC.	:625mm

REV. NO	DATE	REVISION NOTE	REVISIONED BY	CONFIRMED BY

THIS DRAWING AND ITS COPYRIGHTS ARE PROPERTIES OF TOMAY DESIGN CONSULTANCY. THIS DRAWING & SPECIFICATION CONTAINED HEREIN SHALL NOT BE REPRODUCED IN WHOLE OR IN PART, OR USED IN ANY WAY TO THIRD PARTIES WITHOUT WRITTEN PERMISSION FROM TOMAY DESIGN CONSULTANCY.

TOMAY
DESIGN CONSULTANT
CONSTRUCTION OUTFITTING
MECHANICAL ENGINEERING

BARGE

ARMARIN 3

GENERAL ARRANGEMENT

			CLASS
CAD OPT.	A. BURAK KABASAKAL		T.L. (G-1270)
CONTROL	TEOMAN TOMBAK		HULL NO
APPROVED BY	-		
SHIP YARD		PROJECT NO	RS-16
		DRAWING NO	R-01
OWNER		SCALE	1/100
		DATE	13/10/2010

Resim 2: Geminin genel planı

BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR

1.1 GEMİ ve KAZA BİLGİLERİ

Gemi Bilgileri

Donatanı	: ALCOR Deniz İnşaat ve Özel Taşımacılık
İşleticisi	: ALCOR Deniz İnşaat ve Özel Taşımacılık
Acentesi	: Transbosphor
Sicil Limanı	: İstanbul
Klas Kuruluşu	: Türk Loydu
Bayrağı	: Türk
Çağrı İşareti	: TCOM 3
Tipi	: Dinamik Konumlandırmalı Gemi
İnşaa Yılı	: 01.01.1975
Tam Boy (LOA)	: 92,05 metre
Genişliği (Breath)	: 23,7 metre
Derinliği (Depth)	: 3,8 metre
Grostonajı (GRT)	: 2191
Net tonajı (NRT)	: 657
Deadweight (DWT)	: 2675
Yükü	: Sahil Vinci
Seyir Sürati	: 9 mil/h
Ana Makine	: Caterpillar
Ana Makine Gücü	: 4 x 2012 Bhp
Geldiği/Gittiği Liman	: Ambarli - Giresun

Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat	: 20 Şubat 2011 / 01:50
Kazanın Yeri	: Sinop Kumkapı Mevkii
Kaza Mevkii	: 42° 01’32” N 035° 08’ 12” E
Gemideki personel	: 9
Yaralanma / Ölüm	:Yok
Hasar	:Var (iki adet ana makine hasarı)
Kirlilik	:Yok

Resim 3: Kaza öncesinde tersanede çekilmiş görüntü

Resim 4: Kaza öncesinde tersanede çekilmiş görüntü

1.2 ÇEVRESEL KOŞULLAR

1.2.1 Gemi, 18 Şubat 2011 tarihinde saat 18:10'da Sinop Kumkapı mevkii açıklarına ulaşıp demirledikten sonra rüzgar, hava tahmin raporlarında belirtildiği üzere kuzeydoğu (NE) yönlü değil, gündoğusu / keşişleme (E / ESE) esmektedir.

Gece saat 24:00'dan sonra, 19 Şubat 2011 günü boyunca hava çok bulutlu, görüş mesafesi düşük, deniz oldukça kabarık ve dalgalı olup, rüzgar 6 kuvvetinde gündoğusu (E) esmiştir. 19 Şubat 2011 günü saat 01:00'da 1009 milibar iken gün sonunda saat 24:00'da 997 milibara kadar düşmüştür.

Saat 24:00'dan sonra 20 Şubat 2011 gününün ilk saatleriyle birlikte rüzgar yön değiştirerek kuzeydoğudan (NE) esmeye ve şiddetini daha da artırmaya başlamıştır. Gemi kayıtlarında kazanın meydana geldiği saatlerde rüzgar kuvveti kuzeydoğudan 7 kuvvetindedir.

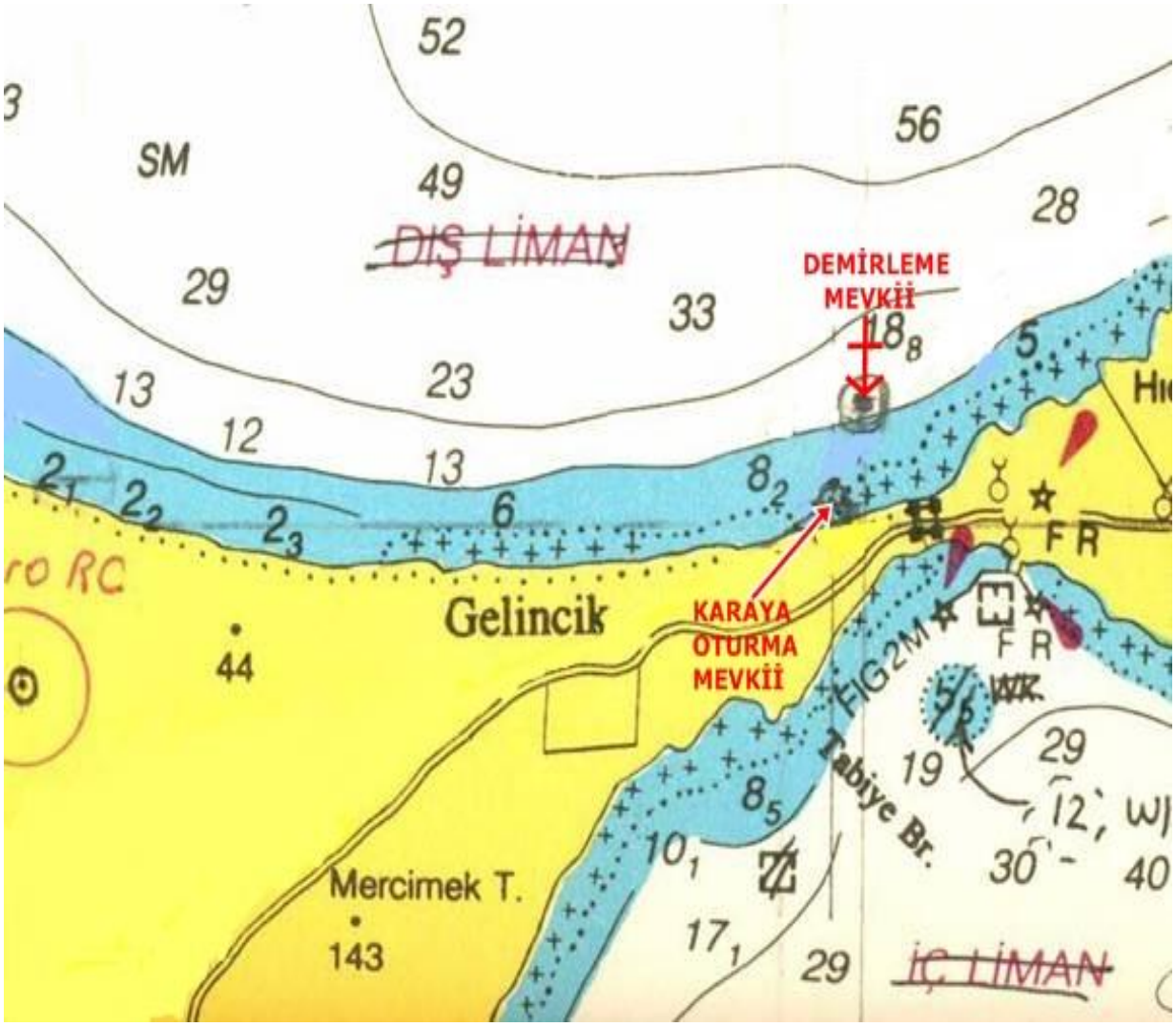
1.2.2 Meteoroloji Genel Müdürlüğünün resmi web sitesinden elde edilen hava tahmin raporu kayıtlarında, 19 Şubat 2011 tarihinde rüzgar kuvveti doğu ve kuzeydoğudan 6-8 kuvvetinde, dalga yüksekliği 3-4 metre arasında; 20 Şubat 2011 tarihinde ise kuzeydoğudan 5-7 kuvvetinde, dalga yüksekliği 1,5 ila 2,5 metre arasında belirtilmektedir.

1.3 KAZANIN GELİŞİMİ

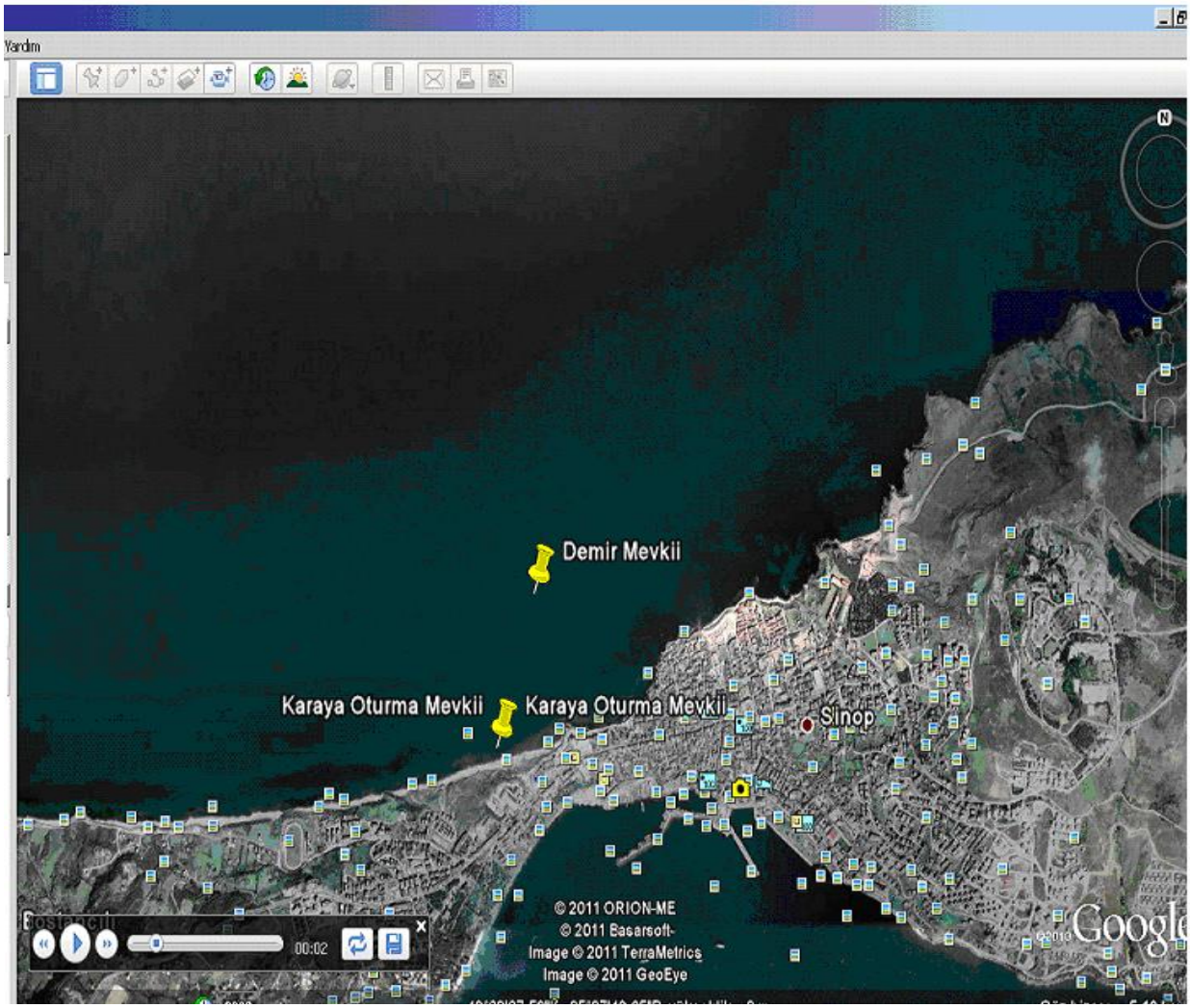
1.3.1 ARMARIN-3 isimli gemi 14 Şubat 2011 tarihinde saat 08:15'de İstanbul Ambarlı limanından aldığı vinç ve diğer bir kısım yük ile Giresun Limanına gitmek üzere hareket etmiştir. Geminin sefer bölgesi 100 mille sınırlı liman seferi olduğu için Ambarlı Limanından Kefken Limanı için liman çıkış belgesi alınmış, ancak Kefken Limanına uğramayarak seyre devam edilmiştir. Gemi, 15 Şubat 2011 tarihinde saat 12:30 sularında makine arızası nedeni ile Amasra Limanına demirlemiştir. Kefken Limanına uğrayarak ikinci bir liman çıkış belgesi alınmamış ve dolayısıyla "100 mille sınırlı liman seferi" şeklindeki seyir yetki sahasının aşılmış olması nedeni ile, Amasra Liman Başkanlığı tarafından gemiye idari para cezası uygulanmıştır. 16 Şubat 2011 günü makine arızasının giderilmesine müteakip Amasra Liman Başkanlığı tarafından sözkonusu gemiye Ayancık Limanına gidebilmesi için liman çıkış belgesi düzenlenmiştir. Gemi 17 Şubat 2011 tarihinde yeniden liman çıkış belgesi almak maksadı ile Ayancık Limanına demirlemiştir.

Hava tahmin raporlarında yer alan olumsuz hava ve deniz şartları uyarılarına rağmen, kaptan rüzgar şiddetinin azalacağını düşünmüş ve Ayancık Liman Başkanlığı tarafından düzenlenen liman çıkış belgesini alarak 18 Şubat 2011 tarihinde saat 13:40'da demir alıp seyrine devam etmiştir. Ancak Sinop'a yaklaşıldığı vakit mevcut şiddetli rüzgar ve deniz şartları nedeniyle yeniden demirlemeye karar vermiştir. Kaptan, Sinop Burnunu dönemeyeceğine ve rüzgarın yönü nedeni ile (rüzgarın E/ESE yönüne doğru yön değiştirmesi nedeni ile) Sinop Limanı demir sahasının rüzgar etkisine daha fazla maruz kalacağına kanaat getirmiştir. Bu sebeple demir atmak için rüzgar altı konumunda olacağını düşündüğü Kumkapı mevkii açıklarını tercih etmiş ve 18 Şubat 2011 tarihinde saat 18:10'da, 42° 01' 08" Kuzey / 035° 08' 00" Doğu mevkiine sancak demiri kullanarak demirlemiştir. Demirledikten sonra sahile en yakın mesafe dört gominadır (yaklaşık 740 m) ve radar açık pozisyondadır.

1.3.2 19 Şubat 2011 tarihi saat 24:00'da demir vardiyası, vardiya zabitinden miço yeterliliğine sahip gemiadamına devredilmiştir. Saat 01:30'da rüzgarın yeniden şiddetini arttırıp kuzeydoğu (NE) yönünden esmeye başlaması ile birlikte gemi demir taramaya başlamıştır. Vardiyada bulunan personel geminin demir taradığını ancak radarı kontrol edip geminin sahile yaklaştığını gördüğü anda fark edebilmiştir. Personele haber verilmişse de gerekli müdahale için yeterli zamanın ve mesafenin bulunmamasından ötürü, saat 01:50'de gemi karaya oturmuştur. Oturduktan kısa bir süre sonra yüksek dalgalardan dolayı geminin dövünmesi (dalgaların etkisiyle geminin baş-kıç yönünde şiddetli bir biçimde sallanması) neticesinde demirin bağlı olduğu tel halat kopmuştur. Sonrasında atılan ikinci demir de (iskele demir) tutmamış, kuvvetli rüzgar ve dalgalar nedeniyle geminin karaya doğru sürüklenmesi devam etmiştir. Bu esnada kıç tarafta bulunan ana makineler tam yol tornistan çalıştırılmışsa da etkili olmamış ve gemi sahile yaklaşık olarak 25 metre mesafede tamamıyla karaya oturmuştur.



Resim 5: Harita üzerinde demir ve karaya oturma mevkileri



Resim 6: Uydu haritası üzerinde demirleme ve karaya oturma mevkileri

1.3.3 Kazanın hemen sonrasında, gemi kaptanı tarafından olayla ilgili olarak sahil güvenlik, şirket yetkilileri ve sahil güvenlik aracılığı ile Sinop Liman Başkanlığı bilgilendirilmiştir. Meydana gelen kaza neticesinde can kaybı/yaralanma, çevre kirliliği ve yük hasarı oluşmamıştır. Ancak iskele ve sancak vasatta bulunan ana makineler, kort noozle ve pervanelerinin hasar görmesi nedeniyle kullanılamaz duruma gelmiştir.

Resim 7 : Kaza öncesinde tersanede çekilmiş görüntü

1.3.4 Gemi kendi imkanları ile oturduğu yerden kurtulamadığı için, 22 Şubat 2011 tarihinde ARAS isimli gemi kurtarma firmasına ait Pehlivan-2 isimli römorkör yardımı ile gemi oturduğu yerden kurtarılarak açığa çekilmiş, daha sonra yine römorkör yedeğinde Sinop Çakıroğlu Liman İşletmesine ait iskeleye yanaştırılmıştır. Kurtarma operasyonuna müteakip, yine aynı kurtarma firmasına ait dalgıçlar tarafından yapılan sualtı sörveyi neticesinde;

- İskele schottel pervanesinin saplama civatalarından kurtularak düştüğü,
- Sancak schottel aldığı darbe neticesinde pervanenin kort nozzle içerisinde sıkıştığı,
- İskele borda sacında kısmi ve muhtelif lokasyonlarda deformasyon olduğu,
- Karina sacında yer yer bölgesel ezikler olduğu,
- Geminin tanklarına herhangi bir su girişi olmadığı,
- Geminin stabilitesini ve yüzerliliğini koruduğu,

tespit edilerek sualtı sörvey raporu düzenlenmiştir.

Resim 8 : Kaza sırasında hasar görmüş olan sancak vasat ana makine

Resim 9 : Kaza sırasında hasar görmüş olan sancak vasat ana makine

Resim 10 : ARMARİN-3 karaya oturma görüntüsü

Resim 11 : ARMARİN-3 karaya oturma görüntüsü

1.3.5 ARMARİN-3 gemisi, Sinop Limanında kötü hava şartlarının geçmesi için altı gün bekletildikten sonra Pehlivan-2 isimli römorkör yedeğinde çekilerek 2 Mart 2011 günü Giresun Limanına ulaşmıştır. Giresun Limanında yükünü tahliye etmesine müteakip aynı römorkör yedeğinde Tuzla tersaneler bölgesine çekilmiş ve 15 Mart 2011 günü havuza alınmak üzere Tuzla Shipyard tersanesine teslim edilmiştir.

BÖLÜM 2 – ANALİZ

2.1 Sefer Bölgesi

Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin 5. maddesinin 9. paragrafı (b) bendinde: "*Geçerli Denize Elverişlilik Belgesi olup da belgesinde belirtilen sefer bölgesinin dışındaki bir limana gitmek isteyen gemiler, bu seferlerine yönelik ticari işlemde bulunmamak koşuluyla seyir bölgesine uygun yeni Denize Elverişlilik Belgesi almadan İdarece verilecek özel izne istinaden gideceği limana intikal edebilir. Bu gemiler gittikleri limanda mevcut Denize Elverişlilik Belgesi ile çalışmaya devam ederler*" ifadesi yer almaktadır.

Ancak 100 mille sınırlı liman seferi uygulamaları ile ilgili olarak Bölge Müdürlüklerinde/Liman Başkanlıklarında farklılıklar yaşanmaktadır. Örneğin bu durum

kimi liman başkanlığınca, *"en yakın kıyıdan 10 milden fazla açılmadan kalkış limanından en fazla 100 mil uzağa gidebilir"* şeklinde değerlendirilirken, kimi liman başkanlığınca "*en yakın kıyıdan 10 milden fazla açılmadan kalkış limanından itibaren her 100 milde bir Liman Çıkış Belgesi alarak ve ticari faaliyette bulunarak kabotaj sefer bölgesinde her limana gidebilir"* şeklinde değerlendirilebilmektedir.

ARMARIN-3 gemisine verilen Denize Elverişlilik Belgesi, geminin 100 mille sınırlı Liman Seferi gereklilikleri doğrultusunda yapılan bir sörvey neticesinde verilmiştir. Ancak mevzuatın yanlış yorumlanması neticesinde, sözkonusu gemiye 100 mille sınırlı liman seferi yeterliliğindeki Denize Elverişlilik Belgesi ile, Ambarlı limanından kalkıp Samsun Limanına kadar sefer yapabilmesine izin veren liman çıkış belgeleri düzenlenmiştir. Hem personel, hem de ekipman donanımı bakımından yetersiz olan gemi, ağır deniz ve hava şartlarında emniyetli seyrin gereklerini yerine getirememiş ve bu şartlar altında yapılan hatalar kazanın meydana gelmesinde önemli etken olmuştur.

2.2 Demir Vardiyası

Bu denli kötü hava şartlarının hâkim olduğu ve tüm personelin uykuda olduğu bir zamanda, demirin tarama riskinin mevcut olduğu göz ardı edilmemeliydi. Kazanın meydana geldiği saatlerde, gece demir vardiyasında kaptan veya gemide bulunan vardiya zabiti değil, vardiya tutma belgesi dahi olmayan miço yeterliliğindeki bir personel bulunmaktaydı. Vardiyadaki personel, geminin demir taradığını tespit etmeye yardımcı olacak GPS, radar, harita gibi köprü üstü ekipmanlarını kullanabilecek bilgi ve kapasiteye sahip değildi. Bu nedenle geminin demir taradığını fark ettikten sonra kaptan ve makine personeline haber verebilmek için çok geç kalmıştı.

Makine dairesinde de vardiyada personel olması gerektiği gibi acil durumda müdahale edebilmek adına ana makineler her an çalıştırılmaya hazır (stand-by konumunda) bulunmalıydı.

2.3 Seyir Emniyeti

Kaptanın bu tip ve dizayndaki bir gemi ile Ayancık demir yerinden kalkarak, kötü hava/deniz şartlarında seyir yapmayı tercih etmek yerine mesleki yargısını daha doğru bir şekilde kullanması ve Ayancık'da bulunan Ustaoğlu Balıkçı Barınağına sığınmasının, can, mal ve çevre emniyeti açısından çok daha uygun bir karar olduğu değerlendirilmektedir.

2.4 Gemiadamı Donatımı

Bu geminin asgari gemiadamı donatım belgesi, Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge doğrultusunda, hizmet gemisi standartlarına göre düzenlenmiştir. 2191 grostonluk, 6000 Kw makine gücüne sahip geminin liman seferine göre düzenlenen asgari donatım belgesinde bir kaptan, bir grup-1 güverte tayfası ve bir telsiz zabiti gerekliliği bulunmakta, herhangi bir makine personeli aranmamaktadır. Gemide ilaveten bir gemici, bir miço, bir makine zabiti, bir sınırlı makine zabiti ve iki yağcı yer almaktadır. Ancak 3000 Kw üstü yük ve yolcu gemilerinde liman seferinde dahi en az bir başmakinist, bir makine zabiti, iki grup-2 makine tayfası ve bir grup-1 makine tayfası gerekliliği aranırken, 6000 Kw güce sahip

söz konusu gemide bulunan personelin yetersizliği ön plana çıkmakta ve bu durum kazanın gelişiminde önemli bir etken olarak değerlendirilmektedir.

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR

Kazanın meydana gelmesi ile ilgili emniyet hususları aşağıda sıralanmıştır:

3.1 Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde yer alan *100 mille sınırlı liman seferi* konusunda Bölge Müdürlüklerinde/Liman Başkanlıklarında farklı yorumlamalar ve farklı uygulamalar yaşanmakta, kimi zaman gemiler bu açıktan faydalanarak teknik olarak emniyetli sefer yapabileceği sahanın dışında kalan seyir bölgelerine de sefer yapabilmektedir.

3.2 Gemi kaptanı, ağır hava/deniz koşullarının olacağını bildiren hava tahmin raporlarına rağmen, Ayancık Limanında bulunan emniyetli sahaya sığınmak yerine seyir yapmayı tercih etmiş ve can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye atmıştır.

3.3 Geminin demirde bulunduğu süre içinde köprü üstünde etkin ve emniyetli bir demir vardiyası tutulmamıştır.

3.4 Kötü hava koşulları dolayısıyla demir tarama riski mevcut olduğu halde, makine dairesinde vardiyada personel bulunmamaktaydı ve ana makineler her an çalıştırılmaya hazır bir durumda (stand-by konumunda) değildi.

3.5 Gemi üzerinde bulunan personel, 2191 grostona ve 6000 Kw makine gücüne sahip bir gemi ile kabotaj seferi yapabilecek ve olağan şartlar dışındaki durumlarda doğru ve gerekli müdahaleyi yapabilecek donanım ve tecrübeye sahip değildi.

BÖLÜM 4 – TAVSİYELER

4.1 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne :

4.1.1 Gemilerin Teknik Yönetmeliği 5.maddesinde belirtildiği üzere, liman seferi, idari liman seferi ve 100 mille sınırlı liman seferi olarak ikiye ayrılmakta, ancak 100 mille sınırlı liman seferi hususunda farklı liman başkanlıklarınca farklı değerlendirme ve uygulamalar yapılmaktadır.

“100 mille sınırlı liman seferi” nin hangi liman esas alınarak düzenleneceği hususu 18 Şubat 2010 tarihli ve 5869 sayılı Müsteşarlık talimatının 9. maddesi ile belirlenmiş ve bu talimatın Bölge Müdürlüklerine dağıtımı yapılarak Müsteşarlık web sayfasında yayımlanmış olmasıyla birlikte, sözkonusu kaza incelemesi esnasında Bölge Müdürlükleri/Liman Başkanlıklarında halen konu hakkında tereddütlerin ve ikili uygulamaların devam ettiği tespit edilmiştir.

Bu itibarla, bahse konu ikili uygulamaların sonlanması ve sefer bölgesi aşımı neticesinde muhtemel kazalara zemin hazırlayabilecek durumların önlenmesi maksadı

ile, Liman Başkanlıkları arasında halen farklı uygulamalar yapıldığına da vurgu yapılarak) “100 mille sınırlı liman seferi” hususunda net ve açık bir şekilde bilgilendirilmesi;

4.1.2 Oldukça büyük tonaja ve makine gücüne sahip hizmet gemilerinin varlığı nedeni ile, *“Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge”* içinde yer alan ve hizmet gemilerinin asgari gemiadamı donatımını belirleyen Çizelge-9 ’a yönelik olarak, sözkonusu gemilerinin belirli bir makine gücü ve groston değerini aşması halinde (seyir yapacağı sefer bölgesinin de dikkate alınarak) ilave personel ile donatılmasını sağlayıcı bir düzenleme yapılması;

4.2 İşletici Firmaya :

4.2.1 Şirket ile gemi arasındaki koordinasyon zafiyetine yönelik düzenlemeler yapılması, ticari kaygıların hiçbir zaman can, mal ve çevre emniyetinin önüne geçmeyecek şekilde, meteorolojik rapor ve uyarıların dikkate alınarak doğru sefer planlamasının gerçekleştirilmesi;

4.2.2 İdare tarafından asgari gemiadamı donatım koşulları belirlenmiştir. Ancak eğer hizmet gemisi olarak donatılmış bir geminin hizmet sahası dışında seyir yapması gerekiyorsa, icra edilecek görevin ve yapılacak seferin mahiyetine göre; seferin daha emniyetli olması için bu geminin gereken asgari koşulların üstünde personel ile donatılması;

tavsiye olunur.