



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

AYNACIOĞLU Yolcu Motoruna
Biniş Esnasında Denize Düşen
Bebğin Yaralanmasına
İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu

İstanbul - Eminönü
04 Nisan 2014



Rapor No: 1 /2015

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

AYNACIOĞLU Yolcu Motoru'na
Biniş Esnasında Denize Düşen
Bebğin Yaralanmasına
İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu

İstanbul Eminönü TURYOL Yolcu İskelesi
04 Nisan 2014

Bu rapor Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanmıştır.

Adres : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
Hanımeli Sok.No:7
Sıhhiye/ÇANKAYA, 06430
ANKARA / TÜRKİYE

Telefon : 00 90 312 203 14 31

Faks : 00 90 312 229 72 89

E-posta : kaik@udhb.gov.tr

Web : www.kaik.gov.tr

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 ayrıca, 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 dikkate alınarak uygulanmıştır.

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 paylaşdırmak değildir.

İÇİNDEKİLER

RESİM LİSTESİ

	SAYFA
ÖZET	1
BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR	3
1.1 Yolcu Motoru ve Kaza Bilgileri	3
1.1.1 AYNACIOĞLU Yolcu Motoru Bilgileri	3
1.1.2 Kaza Bilgileri	4
1.2 Hava ve Deniz Şartları	4
1.3 Kazanın Gelişimi	5
1.3.1 Kaza Öncesi	5
1.3.2 Kazanın Gelişimi	6
1.3.3 Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları	8
1.4 İstanbul’da Deniz Yolu ile Yapılan Yolcu Taşımacılığı	11
1.4.1 TURYOL	12
1.5 Yolcu Motorlarının Personel Donatımı	13
1.6 Personelin Eğitimi	14
1.7 Emniyet Yönetimi Belgesi (SMC) ve Uygunluk Belgesi (DOC) ile İç Tetkik	15
1.7.1 Role Talimleri	16

BÖLÜM 2 – ANALİZ

2.1 Eminönü TURYOL İskelesi	17
2.2 TURYOL'un İstanbul İskelelerinde Yolcu Motoru İnme-Binme Sistemleri	19
2.3 Personel Donanımı	24
2.4 Emniyet Yönetimi Sistemi (SMS) Uygulamaları	25
2.5 Yolcu Motorlarının Yanaşma/Kalkma Manevrası	26
2.6 Yolcu Motorunda Çalışma Düzeni	28
2.7 Kazazedenin Kurtarılması ve İlk Müdahale	29

BÖLÜM 3 – KAZA SONRASI GELİŞMELER

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

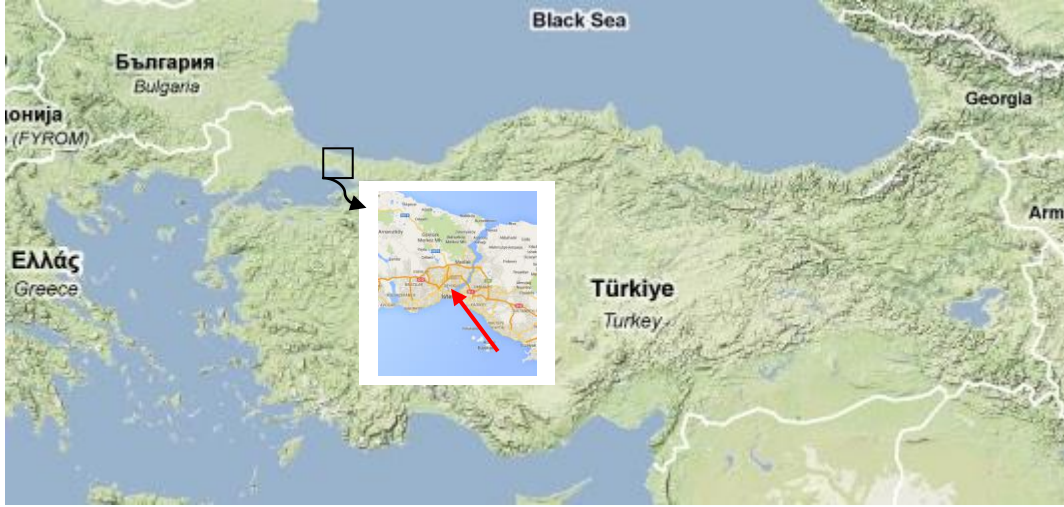
BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

5.1 TURYOL'a	35
5.2 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne ve Tersaneler ve Kıyı Yapılar Genel Müdürlüğü'ne	36
5.3 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne	36

RESİM LİSTESİ

Resim 1	:Kaza Yeri	1
Resim 2	:TURYOL Eminönü-Üsküdar Hattı	4
Resim 3	:Köprüüstünden Görünüş	6
Resim 4	: Gemiye Binmek İçin Yönelen Yolcu ve Bebek Arabası	7
Resim 5	:Bebeğin Denize Düşüş Anı	7
Resim 6	:Eminönü İskelesinde Bebeği Kurtarma Çalışmaları	8
Resim 7	:Eminönü İskelesinde Bebeği Kurtarma Çalışmaları	9
Resim 8	TURYOL Eminönü İskelesi	9
Resim 9	: Eminönü İskelesinde Bebeği Kurtarma Çalışmaları	10
Resim 10	:TURYOL Eminönü İskelesinin İskele Dışından Görünüşü	18
Resim 11	:TURYOL Eminönü İskelesinin İskele Dışından Görünüşü	18
Resim 12	:Yolcu Motorlarının İniş Binişi İçin Kullanılan Basamaklar	19
Resim 13 a/b	:Kadıköy Çayırbaşı İskelesi	20
Resim 13 c/d	:Karaköy İskelesi	20
Resim 13 e/f	: Eminönü İskelesi	20
Resim 13 g/h	:Üsküdar İskelesi	21
Resim 13 ı/i	:Kadıköy İskelesi	21
Resim 14	:Karaköy iskelesinde kullanılan seyyar iskele	23
Resim 15	:Karaköy Vapur İskelesi	31
Resim 16	:Şükret İsimli Yolcu Motorunda Uygulanan Yeni İnme Binme Sistemi	33
Resim 17	:Şükret İsimli Yolcu Motorunda Uygulanan Yeni İnme Binme Sistemi	33

ÖZET



Resim 1: Kaza Yeri

Raporda kullanılan tüm zamanlar yerel saattir (GMT+2).

04 Nisan 2014 tarihinde, AYNACIOĞLU isimli yolcu motoru saat 16:45'te yapılması planlanan Eminönü-Üsküdar seferi için Eminönü iskelesine saat 16:30'da baştankara yanaşmış, halatlarını rıhtıma bağlamasını müteakip makinelerini durdurmuş ve rıhtımdan yolcu almaya başlamıştır. Saat 16:40 sularında çalıştırdığı makinelerini pek ağır yol ileri konumunda çalıştırmaya devam ederek makine gücü ile konumunu muhafaza eden yolcu motoru, saat 16:43 itibarıyla de sahile verdiği halatların tamamını almıştır. Bu arada yolcular motora binmeye devam etmiştir.

Hareket saatine çok az bir süre kala bir bayanın içinde bir bebek olan bebek arabası ile yolcu motoruna binmek üzere olduğunu gören yolcu motorunda görevli gemici ve rıhtımda görevli güvenlik görevlisi bayanın yardımına gelmiştir. Bebek arabasının arka kısmı gemicinin elinde biraz yükselmiş ve ön kısmı ise güvenlik görevlisi ve bebeğin annesinin elindeyken bebek, arabasından kayarak saat 16:44:50'de denize düşmüştür. Bebeğin düştüğünü gören güvenlik görevlisi ve annesi bebeği tutmak için hamle yapmışlar fakat bebeği tutamamışlardır. Gemicisi bebeğin denize düştüğünü görür görmez bebeği almak için denize atlamıştır.

Gemici sırtüstü olarak su üstünde duran çocuğu kıyafetlerinden tutarak yakalamış fakat o sırada büyükçe bir dalganın kendilerine çarpması sonucu, gemici suya gömülürken bu sırada çocuğu elinden kaçırmıştır. Gemici suyun yüzeyine çıktığında, çocuğun iskelenin altında olduğunu fark etmiştir. Yapacağı bir şey kalmadığını düşünen gemici, sudan ıslanan ve ağırlaşan elbiseleri ile kendini kurtarma çabası içine girmiştir. Can simidine tutunarak, iskeleden uzatılan merdivene doğru yüzmüş, merdiven ve çevredekilerin yardımı ile saat 16:49'da denizden çıkmıştır.

Bebek olay yerine gelen dalgıç tarafından saat 16:58:54'te denizden çıkartılmıştır. Bebeğe ilk yardım, olay yerinde bulunan bir doktor tarafından yapılmış ve bebek saat 17:03'te gelen ambulansla saat 17:05'te hastaneye sevk edilmiştir. Bebek tedavi sonrası hastaneden taburcu edilmiş olup, 4 Şubat 2015 tarihi itibarıyla bebeğin nörolojik ve fizik tedavisine devam edilmektedir.

BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR

1.1 YOLCU MOTORU ve KAZA BİLGİLERİ

1.1.1 AYNACIOĞLU Yolcu Motoru Bilgileri

Gemi Adı	: AYNACIOĞLU
Bayrağı	: Türk
İnşa Yeri / Yılı	: Trabzon, Sürmene, Çamburnu - 28/11/2010
Bağlama Limanı	: İstanbul
Gemi Cinsi	: Yolcu Motoru ¹
Gemi Sahibi	: AYNACIOĞLU Denizcilik Turizm İnş. Tic. Ltd. Şti.
Gross Tonaj	: 245,07
Net tonaj	: 136,71
IMO No	: 8654651
Çağrı işareti	: TCZS6
Tam boy	: 41,95m.
Genişlik	: 9,30 m.
Ana Makine	: 2 x MITSUBISHI/ 804 BHP
Personel Sayısı	: 4
Yolcu Taşıma Kapasitesi (Kış)	: 540
Yolcu Taşıma Kapasitesi (Yaz)	: 710

¹ Yolcu Motoru: Tam boyları kırk iki metreden az olan ve liman sefer bölgesi içinde veya merkez iskelesinden yirmi beş milden uzaklaşmadan güneybirlik yolcu taşıyan ticaret gemisini,(Gemiadamları Yönetmeliği)

1.1.2 Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat	: 4 Nisan 2014 / 16:44
Kazanın Yeri	: İstanbul / Eminönü TURİYOL Yolcu Motoru İskelesi
Kazanın Mevkii	: 41° 01' 07.95" K - 028° 58' 13" D
Yaralanma / Ölüm/ Kayıp	: 1 Yaralı (Yolcu/Çocuk)
Kirlilik	: Yok



Resim 2: TURYOL Eminönü-Üsküdar Hattı

1.2 HAVA ve DENİZ ŞARTLARI

Kazanın meydana geldiği saatlerde bölgede rüzgâr batıdan 1 kuvvetinde esmekte olup, denizin durumu sakindir. Gökyüzü parçalı bulutludur. Yağmur, sis, pus vs. kaynaklı görüşü olumsuz etkileyecek durumlar mevcut değildir, görüş oldukça açıktır.

1.3 KAZANIN GELİŞİMİ

1.3.1 Kaza Öncesi

AYNACIOĞLU yolcu motoru İstanbul'da faaliyet göstermekte olan S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi (TURYOL) bünyesinde çalışmaktadır. Yolcu motorları TURYOL tarafından birer haftalık dönemler halinde belirlenen bir tarife çerçevesinde çalışmakta olup, 4 Nisan 2014 tarihinde de AYNACIOĞLU yolcu motorunun Üsküdar-Eminönü hattında çalışması planlanmıştır.

Yolcu motoru günün ilk seferi olarak planlanan Üsküdar-Eminönü seferlerine, Üsküdar'dan aldığı yolcularla saat 07:20'de başlamış ve öğleden önce dört defa Üsküdar-Eminönü seferini yaparken üç defa da Eminönü-Üsküdar seferini yapmıştır. Öğleden önce Üsküdar'dan Eminönü'ne yaptığı seferi saat 10:15 sıralarında tamamlamasını müteakip, TURYOL tarafından belirlenen sefer tarifesine göre saat 15:10'a kadar planlanmış seferi bulunmadığından Karaköy Perşembe Pazarı iskelesine bağlamış ve personeli istirahate çekilmiştir. Saat 15:10'da başladığı Eminönü-Üsküdar seferini, 16:00 Üsküdar-Eminönü seferi takip etmiştir. Yolcu motoru saat 16:45'te yapılması planlanan Eminönü-Üsküdar seferi için 16:30'da baştan kara olarak Eminönü iskelesine yanaşmış, baştan verilen dört halatla iskeleye bağlanmış ve yolcu almaya başlamıştır. Bu esnada kaptan köprüüstünde, yolcuların yolcu motoruna binmesini takip ederken, gemide görevli iki gemiciden bir tanesi yolcu motorunun baş tarafında, binen yolculara nezaret etmekte, diğer gemici ise yeke dairesinde, yakıt tankından servis tankına yakıt transferi ile makine dairesinde rutin kontrolleri yapmaktadır.

16:40 sularında yolcu motoru kaptanı makinelerini çalıştırmış ve ardından makinelerini pek ağır yol ileri konumunda çalıştırmaya devam ederek geminin başını iskeleye yaslamış ve makine gücü ile konumunu muhafaza etmeye başlamıştır. Kaptanın talimatıyla saat 16:42'de baş tarafta görevli olan gemici gemiden sahile verilen halatları sancak baş palamar halatından başlamak üzere, mümkün olduğu kadar çabuk hareket ederek gemiye almaya başlamış ve saat 16:43 itibariyle tüm halatlar gemiye alınmıştır. Gemiciler halatları alırken aynı zamanda yolcuların gemiye binmesine

de yardım etmeye devam etmiş, halatların güverteye alınmasının tamamlanmasından sonra da söz konusu nezaret ve yardım görevini sürdürmüştür.



Resim 3: Köprüüstünden Görünüş

Saat 16:43'te Karaköy iskelesinden Eminönü iskelesine aktarma yapan yolcuları taşıyan bir diğer yolcu motoru da Eminönü iskelesine yanaşmış ve bu yolcu motoru ile gelen ve Üsküdar'a gidecek olan yolcular da AYNACIOĞLU yolcu motoruna binmeye başlamışlardır.

1.3.2 Kazanın Gelişimi

Güvenlik kamerası kayıtlarından ve bebeğin annesinin ifadelerinden anlaşıldığı üzere, saat 16:44:32'de bir kadın yolcu, yanında bir kız çocuğu ve içinde bir çocuk bulunan bebek arabası ile birlikte Eminönü iskelesine gelmiş ve güvenlik görevlisine Üsküdar'a gidecek yolcu motorunu sormuştur. Güvenlik görevlisinin son yolcunun kendisi olduğunu ve yolcu motorunun kalkmasına çok az bir zaman kaldığını ifade etmesi üzerine, bebek arabasıyla birlikte yolcu motoruna telaşla yönelmiştir. Kadın yolcu bebek arabasının gölgeliğini açmış, arabanın yan tarafından tutarak havaya kaldırmış ve yolcu motoruna binmek için konulmuş basamağa adım atmak için hamle yapmıştır. Bu esnada kendisini gören gemici, yardım etmek üzere yolcunun yanına gelmiştir.



Resim 4: Gemiye Binmek İçin Yönelen Yolcu ve Bebek Arabası

Bu sırada iskeledeki güvenlik görevlilerinden birisi de yolcuya yardım etmek için yanlarına gelmiştir. Gemici bebek arabasının arka kısmından tutarak kaldırırken, güvenlik görevlisi ile bebeğin annesi bebek arabasının ön kısmından tutmuştur. Bebek arabasının arka kısmı gemide bulunan gemicinin elinde biraz yükselmiş, ön kısmı ise basamakta bulunan annesinin elinde ve arka kısma göre daha alçak konumda ve tam gemiyle rıhtım arasında iken, o sırada bebek arabasında uyumakta olan bebek, bebek arabasından kayarak saat 16:44:50’de denize düşmüştür. Kendisi ile yapılan görüşmede, bebeğin annesi emniyet kemerinin bağlı olduğunu fakat bebeğin kilosundan dolayı açılmış olabileceğini ifade etmiştir.



Resim 5: Bebeğin Denize Düşüş Anı

Bebeğin arabadan kayarak denize düşmekte olduğunu gören güvenlik görevlisi ve bebeğin annesi bebeği tutmak için hamle yapmışlar fakat bebeği tutamamışlardır. Gemici ise bebeğin denize düştüğünü ilk etapta anlayamamıştır. Fakat bebeğin annesinin çığlığı üzerine, durumun farkına varan gemici, gemiden iskeleye geçerek, denizdeki bebeği görmüş ve bebeği denizden çıkarmak için saat 16:44:55'te denize atlamıştır.

1.3.3 Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları

Olayı gören bir iskele çalışanı da olay yerine gelerek suya atlayan gemiciye yardım etmek üzere iskele ile gemi arasına girmiştir. Bebeği kurtarma çalışmaları sürerken, iskele çalışanları tarafından bebeğin sudan alınması için teleskobik kepçe ile seyyar merdiven getirilmiş, AYNACIOĞLU yolcu motorunun yanında bulunan yolcu motorundan da denize can simidi atılmıştır.



Resim 6: TURYOL Eminönü İskelesi Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları



Resim 7: TURYOL Eminönü İskelesi Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları

Gemici sırtüstü olarak su üstünde duran çocuğu kıyafetlerinden tutarak yakalamış fakat o sırada büyükçe bir dalgaın kendilerine çarpması sonucu, kendisi suya gömülürken bu arada çocuğu elinden kaçırmıştır. Gemici suyun yüzeyine çıktığında, çocuğun iskelenin altında, su yüzeyinde yüzüstü durmakta olduğunu görmüştür. İskele ile deniz seviyesi arasında 10-15 cm kadar küçük bir boşluk bulunması ve üzerindeki elbiselerin de ıslanması nedeniyle iyice yorulan gemici, yapacağı bir şey kalmadığını düşünerek, sudan ıslanan ve ağırlaşan elbiseleri ile kendini kurtarma çabası içine girmiştir. Atılan can simidine tutunarak, iskeleden uzatılan merdivene doğru yüzmüş, merdiven ve çevredekilerin yardımı ile saat 16:49'da sudan çıkmıştır.



Resim 8: TURYOL Eminönü İskelesi

Kaza anında iskele ofisinde bulunan Hareket Amiri, bir ıglık sesi duymuş, hemen sonrasında, iskele çalışanları tarafından kazadan haberdar edilmiştir. Haberi alan iskele amiri, kazayı bildirmek ve yardım istemek için ofiste acil durumlar için oluşturulmuş arama listesinde kayıtlı bulunan 112 Acil Ambulans Servisini ve Deniz Polisini aramıştır. 112 Acil Ambulans Servisine ambulans talebini iletmiş ancak Deniz Polisine ait sabit telefon numarasını 3-4 defa aramasına rağmen aradığı telefon numarasının devamlı meşgul tonu vermesi sebebiyle polise kazayı iletememiştir. Kazazedeyi kurtarma çalışmaları devam ederken kurtarma çalışmalarına katılan iskele çalışanlarının dalgıç talep etmeleri üzerine, Hareket Amiri, TURYOL şirketi gemilerinin dalgıçlık işlerini yapan ve genellikle Karaköy/Perşembe Pazarı'nda bulunan dalgıç telefonla kaza mahalline çağırmıştır. Bu arada yolculardan bazıları da 112 Acil Ambulans Servisi ve Deniz Polisini aramıştır.

Diğer taraftan, bir bayanın bağırma sesi ile koşarak olay yerine gelen İskele Amiri de, önce 112 Acil Ambulans Servisi ve Deniz Polisini, daha sonra ise dalgıç aramıştır. Bu esnada kaptan köprüüstünde kurtarma çalışmalarını takip ederken, yolcu motorunun makinelerini pek ağır yol ileri konumunda çalıştırmaya devam etmiştir. Gemide bulunan ikinci gemici ise kazadan ve sürdürölen kurtarma çalışmalarından habersiz makine dairesinde rutin kontrollere ve yakıt transferine devam etmiştir.



Resim 9: Eminönü İskelesinde Bebeği Kurtarma alışmaları

Saat 16:55'te AYNACIOĞLU yolcu motoru, kazazede bebeği denizden çıkarmak üzere yardıma gelen dalgıç motoruna iskelede yer açmak için bulunduğu yerden ayrılarak Üsküdar seferine devam etmiş ve saat 17:10 sıralarında TURYOL Üsküdar iskelesine bağlayarak yolcularını indirmiştir.

Saat 16:56'da dalgıç, 16:58 sıralarında ise deniz polisi olay yerine gelmiştir. Bebeğin sırtüstü pozisyonunda ve iskelenin yaklaşık üç metre iç tarafında deniz yüzeyinde hareketsiz bir şekilde durduğunu gören dalgıç, bebeği saat 16:58:54'te sudan çıkartarak sahile vermiş ve akabinde olay yerinde tesadüfen bulunan bir doktor tarafından çocuğa kalp mesajı ve suni teneffüs yapılmıştır.

Saat 17:03'te ambulans yolcu iskelesinin girişine gelmiş ve kazazede bebek ambulans görevlilerinin iskeleye gelmesini beklemeden bir güvenlik görevlisi tarafından yolda bekleyen ambulansa götürülmüştür. Ambulans çocuğu hastaneye götürmek üzere, saat 17:05'te olay yerinden ayrılmıştır.

1.4 İstanbul'da Deniz Yolu ile Yapılan Yolcu Taşımacılığı

İstanbul Boğazında, yolcu taşımacılığı yapan irili ufaklı yolcu motorları başta olmak üzere, deniz otobüsleri, vapurlar, arabalı vapurlar, balıkçılar, tenezzüh tekneleri, acente botları ve ikmal gemilerinin oluşturduğu yoğun bir yerel deniz trafiğinin yanı sıra uğraksız-uğraklı geçiş yapan gemilerin oluşturduğu uluslararası bir deniz trafiği de mevcuttur. 2013 yılı itibariyle günlük ortalama 128 adet gemi İstanbul Boğazından geçmiştir.

Bu kadar yoğun deniz trafiği şartlarında her gün binlerce kişi İstanbul'un bir yakasından diğer yakasına vapurlar, yolcu motorları, hızlı feribotlar, deniz otobüsleri ve arabalı vapurlar ile taşınmaktadır. 2013 yılı rakamları ile İstanbul Liman Başkanlığı idari sınırları içerisinde izin verilen 73 hatta 121 iskele arasında 268 deniz taşıtı ile yolcu ve araç taşımacılığı yapılmıştır. Bu deniz araçları tarafından 2013 yılı içerisinde, günde ortalama 1637 sefer yapılmış ve bu seferlerde 279.672 yolcu ve 7521 araç taşınmıştır. 2013 yılı için İstanbul Liman Başkanlığınca hat izni verilen deniz araçlarına ait istatistikler Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: 2013 Yılında Hat İzni Verilen Deniz Araçları

	Gemi Sayısı	Hat Sayısı	İskele Sayısı
Toplam	268	73	121

Kaynak: İstanbul Liman Başkanlığı

2013 yılında İstanbul Liman Başkanlığı idari sahasında gerçekleştirilen sefer, taşınan yolcu ve araç sayısına ait istatistikler Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2: 2013 Yılında Deniz Yolu ile Taşınan Yolcu ve Araç sayısı

K	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı	Araç Sayısı
K Toplam	597.665	102.080.512	2.747.021

Kaynak: İstanbul Liman Başkanlığı

İstanbul’da şehir içi yolcu taşımacılığı İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde faaliyet gösteren İstanbul Şehir Hatları Turizm San. ve Tic. A.Ş.’ye ait vapurlar, İDO - İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. deniz otobüsleri ve arabalı vapurları (araba taşıyan feribotları) ile TURYOL-S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi, DENTUR AVRASYA GRUP -Avrasya Deniz Taşımacılığı Turizm Hizmetleri İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş, BEYDEN-Beyden Deniz Ulaşım Hizmetleri Turizm ve Tic. Ltd. ŞTİ., MAVİ MARMARA-S.S Mavi Marmara Deniz Yolcu Eşya Ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, BOĞAZİÇİ YOLTUR-Boğaziçi Yolcu Ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, PRENSTUR- S.S. İstanbul Kartal Deniz Yolcu Yük ve Turizm Taşımacılığı Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi ’ne ait yolcu motorları ile yapılmaktadır.

1.4.1 TURYOL

Kent içi deniz yolu yolcu taşımacılığında hizmet veren şirketlerden biri olan TURYOL, 2014 Nisan ayı itibari ile İstanbul’da iç hatlarda günlük ortalama 55.000-60.000 yolcuyu deniz yolu ile taşımaktadır. TURYOL kış aylarında merkez Eminönü iskelesi olmak üzere, İstanbul’da Üsküdar, Karaköy, Kadıköy, Kadıköy (Çayırbaşı), Haydarpaşa, Büyükkada, Kınalıada; Yalova’da Esenköy, Çınarcık, Kocadere ve

Armutlu iskelesi dâhil on iki ayrı iskelede toplam 40 yolcu motoruyla haftalık olarak belirlenen bir program çerçevesinde tarifeli yolcu taşımacılığı yapmaktadır.

Ayrıca İzmir’de, Bostanlı, Karşıyaka, Bayraklı, Alsancak, Pasaport, Konak ve Göztepe iskeleleri olmak üzere yedi ayrı iskele arasında 20 yolcu motoruyla hizmet vermektedir.

Bunlara ilaveten yaz aylarında, Midilli (Yunanistan), Foça (İzmir), Mordoğan (İzmir), Karaburun (İzmir) ve Ayvalık da (Balıkesir) hizmet verilen iskeleler arasına katılmaktadır. Bunların dışında şirkete ait yolcu motorları ile İstanbul Boğazı turları ile kurumsal geziler/özel organizasyonlar da düzenlemektedir².

TURYOL Eminönü iskelesi farklı güzergâhlara yapılan seferlerin merkezi konumunda olup, hafta içi yapılan günlük 338 seferin 310’u bu iskele ile bağlantılı gerçekleştirilmektedir. Aynı zamanda Karaköy iskelesi diğer hatları kullanacak yolcular için aktarma iskelesi olarak da kullanılmaktadır. Özellikle hafta içi ve Cumartesi günleri çok yoğun bir yolcu motoru trafiğine sahip olan Eminönü iskelesinde, örneğin hafta içi akşam saat 18:00’da aynı anda aşağıda isimleri verilen 6 ayrı hattın yolcu motoru hareket etmektedir. Bu hatlar;

1. Eminönü-Üsküdar
2. Eminönü-Haydarpaşa-Kadıköy
3. Eminönü-Haydarpaşa-Çayırbaşı
4. Eminönü-Çınarcık (Yalova)
5. Eminönü-Kocadere (Yalova)
6. Eminönü-Esenköy (Yalova)’dır.

1.5 Yolcu Motorlarının Personel Donatımı

Ülkemiz kıyılarında ve İstanbul Boğazında yolcu motorları, Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergenin, Tam Boyu 42 Metre ve Daha Küçük Yolcu Motoru/Yolcu Gemisi Gemiadamları İle Donatılmasını düzenleyen Çizelge 6 gereği donatılmaktadır.(Ek-1)

² S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi kurumsal internet sitesi.

Yolcu motorunun boyu 41.95 metre olup, anılan yönergeye göre; bir kaptan, bir güverte tayfası ve bir makine tayfası olmak üzere, 3 personel ile donatılması gerekmektedir. Söz konusu yönergeye göre; kaptanın “Sınırlı Vardiya Zabiti”, güverte tayfasının “miço” ve makine tayfasının ise “silici” yeterliliğine sahip olması yeterlidir.

AYNACIOĞLU yolcu motoru tarafından verilen personel listesine göre, kaza günü gemide, kaptan, usta gemici ve gemici olmak üzere toplam 3 kişi görev yapmaktadır. Bu personelin yeterlilikleri incelendiğinde; kaptanın “I. Zabit” (3000 GT altındaki gemilerde), usta gemicinin “vardiya zabiti” (3000 GT’a kadar gemilerde), gemicinin ise “gemici” yeterliliğine sahip olduğu görülmüştür. Ayrıca yolcu motorunun kaptanı, “Sınırlı Vardiya Zabiti” yeterliliğine sahip oğlu ile dönüşümlü olarak çalıştıklarını ifade etmiştir. Bahse konu yönergenin 4 nolu dip notunda; “Liman Seferi yapan yolcu motorlarında, silici yerine miço çalıştırılabilir” hükmü gereği yolcu motorunda makine personeli yerine güverte personeli çalıştırılmaktadır.

1.6 Personelin Eğitimi

Aynı zamanda yolcu motorunun donatanı da olan gemi kaptanı, geminin inşa edildiği 2010 yılından bu yana gemi kaptanlığı görevini de yürütmektedir. Kaptan 63 yaşında olup, 1973 yılında mesleğe miço olarak başlamıştır. Daha sonra mesleki tecrübe ve eğitimlerle 1990 yılında kıyı kaptanı, 2001 yılında da I. Zabit (3000 GT altındaki gemilerde) yeterliliğini almıştır. Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergede, gemi kaptanının Sınırlı Vardiya Zabiti yeterliliğine sahip olması yeterli görülmekte olup, yönergenin 10 uncu Maddesi “Gemiadamları kendi derecelerinin altında bulunan yeterlik derecesinde çalışabilir” hükmü uyarınca, yolcu motorunda kaptanlık yapmaktadır.

Kaza esnasında makine dairesinde bulunan gemici 29 yaşında olup, denizcilik meslek lisesini 2004 senesinde bitirmiş ve akabinde gemilerde çalışmaya başlamıştır. 3000 GT’a kadar gemilerde geçerli olan vardiya zabiti yeterliliğini 23.06.2010 tarihinde almış ve bir süre açık deniz gemilerinde vardiya zabiti olarak görev yapmıştır. AYNACIOĞLU yolcu motorunda ise 8,5 aydır gemici olarak görev yapmaktadır.

Kaza sırasında yolcuların inip binmesine nezaret eden gemici, 44 yaşında olup, 14 Şubat 2014 tarihinde gemici yeterliğini almış ve anılan gemide 19 Mart 2014 tarihinde işe başlamıştır. Aynı tarihte kendisine gemi kaptanı tarafından personel-gemi aşinalık eğitimi ile şirkete katılım öncesi deniz personeli bilgilendirme eğitimi verilmiştir. Kendisi daha önce şehirlerarası otobüs firmalarında otobüs şoförü olarak görev yaptığını, yolcu ilişkilerinde deneyimli olduğunu ifade etmiştir. Güvenlik kamerası kayıtları incelendiğinde gemicinin özellikle yaşlı kimselerin, bayanların ve çocukların yolcu motoruna binmesine azami dikkat gösterdiği ve yolcuların yolcu motoruna binmelerine mümkün olan en iyi şekilde yardımcı olmaya çalıştığı anlaşılmaktadır.

TURYOL şirketinde personelin eğitilmesi ve çalışanların verimliliğinin artırılması için zaman zaman eğitimler düzenlediği, bu eğitimler kapsamında iskelelerde ve gemilerde çalışan personelin bir kısmına Temel İlk Yardım, Temel İş Sağlığı ve Güvenliği, Müşteriyle Etkin İletişim ve Şikâyet Karşılama gibi eğitimlerin verildiği yapılan incelemelerde görülmüştür.

1.7 Emniyet Yönetimi Belgesi (SMC) ve Uygunluk Belgesi (DOC) ile İç Tetkik

Şirket için DOC³ sertifikası İstanbul Liman Başkanlığı tarafından 13.09.2013 tarihinde düzenlenmiştir. Gemi için ise SMC⁴ sertifikası İstanbul Liman Başkanlığı tarafından 11.04.2012 tarihinde düzenlenmiştir. SMC sertifikasına ilişkin ara kontrolün ikinci ve üçüncü yıldönümü tarihleri arasında yapılması öngörüldüğünden kazanın meydana geldiği tarih itibarı ile henüz denetim geçirmemiştir. Fakat yolcu motoruna 21.04.2013 tarihinde şirketin DPA⁵'sı tarafından yapılan iç tetkikte, iki adet uygunsuzluk tespit edilmiştir. DPA'nın raporuna göre:

1. Uygunsuzluk, Kaza ve Tehlikeli Durumlar Prosedürüne kaptanın aşına olmadığı,
2. Sertifika Kontrol Listesinde, güncel olmayan form kullanıldığı,

³ İşletmecide tesis edilen Emniyet Yönetimi Sistemi Kod'nun gereklerini karşıladığını gösteren Uygunluk Belgesini,

⁴ Gemide tesis edilen Emniyet Yönetimi Sistemi Kod'nun gereklerini karşıladığını gösteren Emniyet Yönetimi Belgesini,

⁵ **Designated Person Ashore:** Her bir geminin emniyetini izlemekten ve gemi operasyonları için yeterli sahil kaynağını sağlamaktan sorumlu olan, gemi ile işletmeci arasında bir bağ oluşturmak için en üst düzey yetkililer de dâhil olmak üzere işletmecinin tüm yönetim seviyeleri ile doğrudan temas kurabilen ve işletmeci tarafından atanmış Emniyetli Yönetim Sistemi uygulamasında tam yetkiyi haiz atanmış kişi.

tespit edilmiş ve açılan uygunsuzluk kaptana verilen eğitim sonrasında 28.04.2013 tarihinde kapatılmıştır.

1.7.1 Role Talimleri

SMS kayıtlarından role talimlerinin 2014 takvim yılı içinde planlandığı ve yapıldığı anlaşılmaktadır. Yolcu motorunda 09.01.2014 tarihinde Karaköy’de 13:20–14:00 saatleri arasında “Denize Adam Düştü” role talimi yapıldığına ve talime tüm personelin katıldığına ilişkin jurnalde ve SMS’de talim kayıtları mevcuttur. Yine aynı gün 16:10-16:40 saatleri arasında “Arama-Kurtarma” role talimi yapılmıştır. Bir sonraki Denize Adam Düştü role talimi de Temmuz ayı içinde yapılmak üzere planlanmıştır.

Şirketin DPA’sı da şirketteki her gemide role talimlerinin eksiksiz ve zamanında yapılmasına özen gösterdiklerini, ara sıra da plansız eğitimler ve iç denetimlerle gemilerin kontrol edildiğini ifade etmiştir.

Kazadan bir sonraki gün SMS kayıtları incelendiğinde, 05.04.2014 tarihinde plansız eğitim yapıldığı görülmektedir. Bu eğitimde personelin gemiye aşinalık ve yolcunun gemiye binmesi ve inmesinde yapılacaklar hakkında bilgilendirildiği belirtilmiştir.

BÖLÜM 2 – ANALİZ

2.1 Eminönü TURYOL İskelesi

Galata Köprüsünün Eminönü ayağında ve Haliç tarafında bulunan Eminönü TURYOL iskelesi ve çevresinde çok yoğun bir yolcu ve yolcu motoru trafiği bulunmaktadır. Bütün bu yolcu ve yolcu motoru trafiği yoğunluğuna rağmen Eminönü TURYOL iskelesinin kurulduğu alanın sınırlı bir sahaya sahip olması nedeniyle yolcu motorları iskeleye ancak baştankara yanaşabilmektedir. Bununla birlikte iskeleye yanaşan yolcu motorlarının çok farklı baş kasara yüksekliğine sahip olmalarından dolayı yolcuların yolcu motoruna iniş ve binişlerinde bir veya iki basamaklı sacdan üretilmiş basamaklar kullanılarak yolcular gemiye indirilip bindirilmektedir. Gemilerin baştankara yanaşması ve yolcu motorlarının başüstü güvertesinin kavisli bir yapıya sahip olması, iskele ile geminin temas yüzeyini sınırlamakta dolayısıyla yolcuların gemiye binmeleri için çok kısıtlı bir alan sağlamakta, bu ise yolcuların yolcu motoruna emniyetli bir şekilde iniş-biniş yapabilmelerini güçleştirmektedir.

Diğer taraftan her ne kadar Eminönü iskelesinin Haliç içinde yer alıyor ve Galata Köprüsünün ayaklarının olumsuz hava koşullarının iskeleye olan etkisini bir nebze de olsun azaltıyor olsa da, gerek olumsuz hava şartlarına bağlı oluşan dalgalar gerekse Haliç içinde seyir yapan yolcu motorlarının/gemilerin oluşturduğu dalgalar Eminönü iskelesine ulaşmaktadır. Eminönü iskelesinde yanaşık vaziyette bulunan yolcu motorlarının oluşan bu dalgalardan etkilenmeleri sonucu denize göre baş üstü yükseklikleri ani olarak alçalıp yükselmekte, bu ise yolcuların yolcu motorlarına emniyetli şekilde inip binmelerini olumsuz yönde etkilemektedir.



Resim10: TURYOL Eminönü İskelesinin İskele Dışından Görünüşü

Diğer taraftan değişik güzergâh yolcularının aynı iskele üzerinden yolcu motorlarına iniş ve binış yapmaları, iskele üzerinde çok yoğun bir yolcu trafiğine neden olmakta, bu durum karmaşaya yol açmakta ve emniyet zafiyetlerini beraberinde getirmektedir.



Resim 11: TURYOL Eminönü İskelesinin Denizden Görünüşü

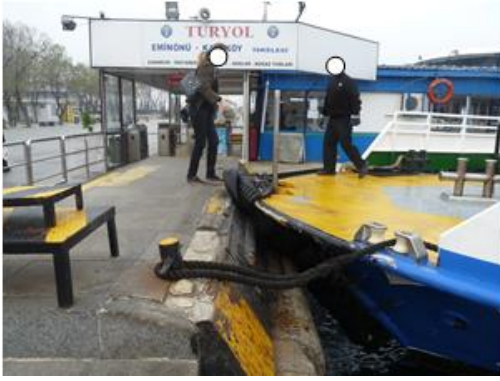
2.2 TURYOL'un İstanbul İskelelerinde Yolcu Motoru İnme-Binme Sistemleri

İstanbul'da denizyolu yolcu taşımacılığında kullanılan yolcu motorlarının yanaştıkları iskelelerin kuruldukları alanların sınırlı bir sahaya sahip olması ve yanaşma-ayrılma manevralarını daha hızlı gerçekleştirebilmek için iskelelere baştankara yanaşmakta olup, bu yanaşma şekli artık standart hale gelmiştir. Yolcu motorlarının bünyesinde sabit bir rampa sistemi bulunmadığından yolcular, iskelede bulunan birkaç basamaklı ve yan taraflarında genellikle korkuluğu bulunmayan sacdan üretilmiş basamaklarla veya portatif merdivenlerle yolcu motoruna indirilip bindirilmektedirler. Bu basamaklar iskeleye yanaşan yolcu motorunun baş tarafının yüksekliğine göre iskele çalışanları veya gemi personeli tarafından yolcu motorlarının önüne konulması veya çekilmesi suretiyle yolcuların yolcu motorlarına binmesi veya motorlardan inmesi sağlanmaktadır. Fakat yolcu motorlarının kavisli baş tarafları, iskelelerin yapısı ile bire bir uyum sağlamadığından iskele ile yolcu motorlarının baş tarafının arasında boşluklar oluşmaktadır. Ayrıca gemi bünyesinin zarar görmemesi için geminin baş tarafında kullanılan usturmaçalar da gemi ve iskele arasındaki boşluğun artmasına neden olmakta hatta yolcuların binmesine engel de olmaktadır. Yolcuların güvenli iniş binişlerine engel olan bahse konu boşluk ve usturmaçalar nedeniyle zaman zaman denize düşmeleri sonucu deniz kazaları meydana gelmektedir.



Resim 12: Yolcu Motorlarının İniş Binişi İçin Kullanılan Basamaklar

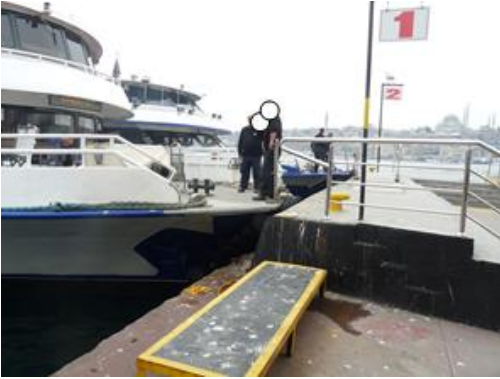
İstanbul'da şehir içi deniz yolcu taşımacılığı için TURYOL tarafından kullanılan beş farklı iskelede yapılan incelemelerde; iskelelerin ve iskelelerde kullanılan yolcu indirme-bindirme donanımlarının, iskeleye yapılan seferlerin yoğunluğu ve iskele sahasına ayrılan yerin büyüklüğüne bağlı olarak değiştiği görülmüştür. Bu iskelelerden Kadıköy iskelesi deniz üzerine yapılan duba üzerinde ve yolcu motorlarının bordasından yanaşmasına imkân verirken, Eminönü Merkez, Karaköy, Kadıköy, Kadıköy Çayırbaşı ve Üsküdar iskelelerinde yolcu motorları baştankara aborda olmaktadır.



Resim 13a: Kadıköy Çayırbaşı İskelesi



Resim 13b: Kadıköy Çayırbaşı İskelesi



Resim 13c: Karaköy İskelesi



Resim 13d: Karaköy İskelesi



Resim 13e: Eminönü İskelesi



Resim 13f: Eminönü İskelesi



Resim 13g :Üsküdar İskelesi



Resim 13h: Üsküdar İskelesi

Yüzer platform üzerine kurulmuş TURYOL Kadıköy iskelesi, yolcu motorlarının bordalarından yanaşabilmeleri ve böylece yolcu platformuna daha yakın aborda olabilmemesinin yanında platformun yolcuların iniş biniş güvenliği düşünülerek tasarlanmış olması sebebiyle yolcu motorlarına daha emniyetli iniş biniş imkânı sağlamaktadır.



Resim 13ı: Yüzer Platform Üzerine Kurulmuş Kadıköy İskelesi



Resim 13i: Yüzer Platform Üzerine Kurulmuş Kadıköy İskelesi

TURYOL tarafından İstanbul'da işletilen iskelelerden Eminönü ve Karaköy'ün Haliç girişinde yer alıyor olması; Haydarpaşa, Kadıköy ve Kadıköy-Çayırbaşı iskelelerinin ise mendirek içinde yer almasından dolayı bu iskelelere yanaşan yolcu motorları olumsuz hava koşulları ve gemi trafiği sonucu oluşan dalgalardan fazla etkilenmemektedir. Fakat TURYOL Üsküdar iskelesi, İstanbul Boğazı kıyısında bulunmakta olduğundan boğazdan geçen büyük tonajlı gemilerin oluşturduğu dalgalar ile olumsuz hava koşulları sonucu oluşan dalgalardan etkilenmektedir. Bu sebeplerle

yolcu motorlarının baş tarafı rıhtıma göre ani olarak alçalıp yükselmekte bu durum ise yolcuların iniş biniş emniyetlerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Kaza ile ilgili olarak TURYOL yetkilileri ile yapılan görüşmelerde; iskelelerde deniz motorlarına inme-binme sırasında zaman zaman denize adam düşme olaylarının meydana geldiği, bu kazaların genellikle yolcu motorları henüz iskelelere tam yanaşmadan yolcuların inmeye çalıştıkları için yaşandığı ifade edilmiştir. Yolcuların inişlerinin kontrol altına alınması, dolayısıyla denize düşmelerini önlemek için çalışmalar yaptıklarını, bu kapsamda ilk etapta yolcu motorlarının iskeleye tam olarak yanaşmadan yolcuların gemiden inmesini önlemek için yolcu salonlarının her iki taraftan girişe uzanan sancak ve iskele güvertesine 1 metre yüksekliğinde sürgülü kapılar monte edildiğini belirtmişlerdir. Fakat bu kapıların da yolcuların kural dışı inmesini önleyememesi üzerine, yolcuların daha emniyetli iniş binişlerini temin etmek üzere, kazadan yaklaşık altı ay önce Karaköy İskelesinde portatif iskele projesinin başlatıldığını belirtmişlerdir.

Kazanın hemen ardından yapılan inceleme sırasında, TURYOL yetkilileri tarafından deneme aşamasında olan portatif iskelenin tekerlekli ve alüminyum malzemeden üretildiği için iki kişi tarafından rahatlıkla taşınabilir olduğu ve üzerinde bulunan korkuluklarla yolcuların motorlara emniyetli bir şekilde iniş biniş yapmalarına imkân sağlayabileceği görülmüştür. Fakat gerek seyyar iskelenin denemelerinin yapıldığı Karaköy iskelesi, gerekse kazanın meydana geldiği Eminönü iskelesinin çok dar bir alana kurulmuş olması sebebiyle portatif iskelenin kullanılmasının çok pratik olmadığı değerlendirilmektedir. Aynı zamanda bu iskelelerin kurulması için iskelelerde personel istihdam edilmemesi, seyyar iskelelerin kullanılabilirliğini zorlaştırmaktadır.



Resim 14: Karaköy iskelesinde kullanılan seyyar iskele

TURYOL Emniyetli Yönetim Sistemi el kitabının, Şirketin Yetki ve Sorumlulukları başlıklı 3 üncü bölümün, 3.2.4.2 alt başlıklı, Usta Gemici/Gemici/Stajer Görev Tanımları kısmında “Rıhtıma yanaşmalarda ve kalkmalarda yolcunun inmesine ve binmesine yardımcı olmak” ve yine aynı el kitabının, Yolcu Gemisi Operasyonlarının ifade edildiği 7 inci bölüm, 7.2.2 alt başlıklı, Yolcu Geminin Seyre Kalkışı prosedüründe, “Yolcu, iskelenin durumuna göre genelde baş taraftan bazen de yan taraftan gemiye girer. Yolcu giriş ve çıkışlarında personel sancak ve iskele tarafında hazır vaziyette bekleyecektir. ” ifadeleri yer almasına rağmen kaza anında geminin baş tarafında yalnızca bir gemici yolcuların girişlerine refakat ettiği tespit edilmiştir. Diğer gemici ise yolcu motorunda görevlendirilmiş makine personeli bulunmadığından makine dairesinde rutin kontrolleri ve yakıt transferi yapmak durumunda kalmış dolayısıyla yolcuların iniş biniş operasyonuna refakat edememiştir.

Yolcuların yolcu motorlarına iniş ve binişleri ile ilgili diğer bir önemli husus da yolcu motorları daha tam olarak iskeleye yanaşmadan ve halatları ile emniyetli bir şekilde iskeleye bağlanmadan yolcuların gemiden iskeleye inmeleridir. Yine yolcu motoru rıhtımdan kalkmadan yaklaşık 3 dakika öncesinde halatların alındığı ve kalkışa kadar geçen sürede yolcuların gemiye alınmaya devam edildiği kaza sonrasında olay mahallinde ve diğer yolcu motoru iskelelerinde yerinde yapılan incelemelerde

gözlemlenmiştir. Halatların yolcu motoruna erken alınması, doğrudan bu kazanın bir nedeni olmamakla beraber bir emniyet zafiyeti ortaya çıkardığı değerlendirilmektedir.

2.3 Personel Donatımı

“Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge ”ye göre, tam boyu 42 metreden daha küçük olan yolcu motorlarının/yolcu gemilerinin en az 1 Sınırlı Vardiya Zabiti, 1 Miço ve 1 Silici yeterliliğindeki personel ile donatılması gerekmektedir. Ancak yolcu motorunun tam boyunun 42 metrenin üzerinde (AYNACIOĞLU yolcu motorunun tam boyu 41.95 metredir) olsaydı, 1 sınırlı kaptan, 1 sınırlı baş makinist, 1 gemici ve 1 yağcı olmak üzere, 4 personel ile donatılması gerekecekti.

Yolcu motorunun gemiadamları ile donatılması ilişkin uygulama gemi boyundaki sadece 6 cm’lik bir boy farkı ile tamamen değişmekte olup, mevcut personelinin yeterliliklerinin/niteliklerinin değişiminin yanında personel sayısı da 1 kişi artmaktadır.

Dünyanın en önemli suyollarından biri olan İstanbul Boğazı, sığılıkları, keskin dönüşleri ve 4 adet önemli akıntısı ile aynı zamanda seyir açısından çok tehlikeli bir suyoludur. Bu tehlikeyi arttıran söz konusu coğrafi zorluklarına ek olarak, günde ortalama 130 uğraksız geçiş ve yine günde yaklaşık 1700 ü bulan yerel trafik hareketi mevcuttur. Her ne kadar İstanbul liman idari sahası sınırları içerisinde seyir yapıyor olsalar bile bu kadar yoğun deniz trafiği şartlarında, yolcu motorlarında yaşanabilecek kazalar (makine arızası, yangın ve çatma gibi durumlarda) telafi edilemeyecek can kayıplarına ve hasarlara yol açabilir. 500-600 yolcu ile seyir yapan yolcu motorlarının, gemiadamları ile donatılmasında, yolcu motorlarının sefer bölgesi ve boy kriteri ile birlikte taşınan yolcu sayısının dikkate alınarak düzenleme yapılmasının seyir, can, mal ve çevre emniyetini arttıracığı gibi olası kazaların önlenmesi ve kazalarda yaşanabilecek can kayıplarının en aza indirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

2.4 Emniyet Yönetimi Sistemi (SMS) Uygulamaları

TURYOL şirketinin SMS dokümanları üzerinde yapılan incelemede, 21.04.2013 tarihinde şirketin DPA'sı tarafından yapılan iç tetkikte, iki adet uygunsuzluk tespit edilmiştir. Bu uygunsuzluklardan birisi güncel olmayan form kullanılması, diğeri ve en önemlisi “Kaza ve Tehlikeli Durumlar Prosedürü”ne kaptanın aşına olmamasıdır. Tespit edilen uygunsuzluk kaptana verilen eğitim sonrasında 28.04.2013 tarihinde kapatılmıştır.

Kaza sonrasında/kaza anında, “Kaza ve Tehlikeli Durumlar Prosedürleri” içerisinde yer alan, Denize Adam Düşmesi, Arama ve Kurtarma, Yolcu/Personel Yaralanması, Acil Durum Haberleşme formları doldurulmuştur. Formlar üzerinde yapılan incelemede: bu formların bazılarının Role Talimi formları oldukları, gerçek kazalar için düzenlenmiş kontrol listeleri olmadıkları görülmüştür. Ayrıca bu formlardan “Denize Adam Düştü Talimi Kontrol Listesin” de yer alan bazı görevlerin gemi personeli/kaptanı tarafından yerine getirilmediği/getirilemediği (Makine dairesinde bulunan gemicinin geminin acil toplanma yerine gitmemesi ve denize adam düştüğünü gemi kalktıktan sonra öğrenmesi, denize adam düşmesi durumunda yolcu motoru genel alarm sisteminden verilecek 3 uzun alarmin (Denize Adam Düştü Alarmı) verilmediğini veya dâhili anons sisteminden herhangi bir anonsun yapılmadığını göstermektedir. Deniz Polisine ve 112 Acil Ambulans Servisine bildirim ise TURYOL iskele personeli tarafından yapılmıştır, ...) fakat bahse konu form üzerinde işaretlendiği, “Yolcu/Personel Yaralanması Role Talimi” formunda kazaya şahit olmayan gemicinin tanık olarak gösterildiği görülmüş olup, bu formlardan bazılarının kaza sonrasında doldurulduğu intibai edinilmiştir.

Bu durumun kaza sırasında makine ile konumu koruma uğraşı içerisinde olan kaptanın Emniyetli Yönetim Sistemi prosedüründe yer alan hususları gerektiği gibi yerine getirememesi ya da role talimlerinin sadece kâğıt üzerinde kaldığı veya gemi personeline yeterince anlaşılamadığını göstermektedir.

Ayrıca, her gün binlerce yolcuya hizmet verilen iskelelerde, yolcu motorlarında inme-binme sırasında oluşabilecek kazalara dair ayrı bir Emniyetli Yönetim Sistemi prosedürünün eksikliği görülmektedir.

2.5 Yolcu Motorlarının Yanaşma/Kalkma Manevrası

TURYOL şirket yetkililerinin ifadesine göre, yolcu motorlarında yanaşma/kalkma manevrası genel itibari ile iki şekilde yapılmaktadır. Birincisinde, yolcu motorları sadece yolcu indirmek maksadıyla kısa süreli (yaklaşık 5 dakikalık bir süre için) rıhtıma yanaşmışlarsa, palamar halatları ile rıhtıma baēlanmamaktadırlar. Yolcu motorlarının yanaşmasını müteakip yolcular inmeye başlamakta bu sırada da makinelerini pek aēır yol ileri konumunda çalıştırarak makine gücü ile rıhtımdaki konumlarını korumaktadırlar. Yolcuların inmesini müteakip de yolcu motoru rıhtımdan ayrılmaktadır.

İkincisinde ise yolcu motorları hem yolcu indirip hem de yolcu alacakları veya sadece yolcu alacakları durumda uzun süreli (yaklaşık 15 dakikalık bir süre için) rıhtımda kalmaları gerektiēinden, yanaştıktan sonra palamar halatları ile rıhtıma baēlanmakta ve makinelerini durdurmaktadırlar. Kalkmalarına az bir zaman kala (3-5 dakika öncesinde) makinelerini yeniden çalıştırmakta, ardından halatlarını almakta ve makine gücü ile konumlarını koruyarak yolcu almaya devam etmektedirler. Yolcu alımının tamamlanmasını müteakip yolcu motorları rıhtımdan ayrılmaktadırlar.

Fakat kaza sonrasında yapılan gözlemlerde, kazanın gerekleřtiēi Eminönü iskelesinde ve TURYOL şirketi tarafından işletilen diēer iskelelerde yolcu motorlarının rıhtıma halat ile baēlanması hususunda yolcu motoru kaptanının güvenlik anlayışına göre bir keyfiyetin mevcut olduēu, bazı yolcu motorlarının yolcu bindirirken de halat ile rıhtıma baēlı olmadıkları görülmüştür.

Yolcu alma işlemi devam ederken AYNACIOēLU yolcu motoru kaptanı, kalkmasına yaklaşık 5 dakika kala makinelerini çalıştırmış ve makinelerini pek aēır yol ileri konumuna getirmiştir. Verdiēi talimata binaen sahile verilen halatlar başuştnde görevli gemici tarafından saat 16:43'te gemiye alınmıştır. Bu esnada makinesini pek aēır yol ileri konumunda çalıştırmaya devam ederek konumunu korumuştur.

TURYOL Emniyetli Yönetim Sistemi el kitabının, Yolcu Gemisi Operasyonlarının ifade edildiēi 7 inci bölüm, 7.2.2 alt başlıklı, Yolcu Geminin Seyre Kalkışı prosedürü maddeler halinde sıralanmış olup, birinci maddede yolcuların gemiye binış

prosedürleri ifade edilirken, 2 nci maddede halatların mola edileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla anılan prosedürden yolcular bindikten sonra halatların mola edileceği anlaşılmaktadır. Ancak mevcut durumda halatlar yolcuların gemiye binişleri tamamlanmadan mola edilmiştir.

TURYOL yetkilileri ile yapılan görüşmede; halatların kalkıştan önce yolcu motoruna alınmasını, yolcuların baskılarından kurtulmak için yaptıklarını, aksi takdirde yolcuların hemen hareket etmeyecek motora bindirildiklerini düşünerek işletme çalışanları üzerine baskı kurduklarını ifade etmişlerdir.

Standart bir yolcu motoru manevrasında, yolcu motorunun iskeleye yanaştıktan sonra halatlarını iskeleye vermesi, halatların iskeledeki görevliler tarafından volta edilerek manevranın tamamlanması ve ardından yolcuların yolcu motorundan inmesine müsaade edilmesi gerekir. Yolcuların yolcu motoruna binme işlemi tamamlandıktan sonra yapılacak olan iskeleden ayrılma manevrasında ise önce halatların mola edilerek yolcu motoruna alınması, sonra yolcu motorunun iskeleden ayrılması gerekir.

Ancak mevcut uygulamada, yolcu motorları iskeleye halat verip emniyetli bir şekilde yanaşmadan önce yolcular gemiden inmeye başlamakta ve halatlarını mola edip sadece makine gücü ile iskeleye yaslarken yolcular binmeye devam etmektedirler. Yolcuların gemiye iniş binişleri sırasında, palamar halatları ile rıhtıma bağlı olmayan yolcu motorlarının herhangi bir makine arızası yaşanması durumunda, geminin konumunu koruyamayarak rıhtımdan açacağı ve olası iniş binişlerde yolcu emniyetinin tehlikeye düşeceği açıktır.

Yolcu motorlarının yanaşma ve kalkma manevralarında görev yapmak üzere, iskelelerde ayrıca palamar personeli istihdam edilmediğinden palamar personelinin yaptığı halat alma/verme, volta/mola işleri yolcu motorunda görevli gemicileri tarafından yerine getirilmektedir. Bu nedenle, yolcu motorunda görevli gemicilerin TURYOL şirketi tarafından Emniyetli Yönetim Prosedüründe yer alan yolculara refakat etme işlemi gereğince yerine getirememektedirler.

2.6 Yolcu Motorunda Çalışma Düzeni

AYNACIOĞLU yolcu motoru kaptanı ve gemicileriyle yapılan görüşmelerde, rutin bir çalışma düzenlerinin bulunmadığı, yolcu motorunun TURYOL tarafından hazırlanan haftalık sefer programına göre çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yolcu motorunun kazadan bir gün öncesi ve kazanın yaşandığı gün (03-04 Nisan 2014) sefer planı incelendiğinde (EK-2,3): 03 Nisan 2014 tarihinde Eminönü-Üsküdar seferine sabah saat 10.30'da başlamış ve 30-50 dakikalık periyotlarla Üsküdar-Eminönü-Karaköy-Üsküdar hattında gün boyu çalışmış ve saat 19:20'de yaptığı Üsküdar-Eminönü seferini saat 19:35 sularında tamamlayarak Karaköy Perşembe Pazarı rıhtımına bağlamıştır.

04 Nisan 2014 tarihinde ise sabah saat 06:50'de yardımcı makinelerini, 07:15'te ana makinesini çalıştıran yolcu motoru, Üsküdar-Eminönü seferine saat 07:20'de başlamıştır. Üsküdar-Eminönü seferinin tamamlanmasını müteakip Saat 10:25'te ana makinelerini, saat 10:45'te de yardımcı makinelerini durdurarak yaklaşık 5 saat süre ile seferlerine ara vermiştir.

Öğleden sonra saat 14:40'ta yardımcı makinelerini, 14:45'te ana makinesini çalıştıran yolcu motoru, saat 15:10'da Eminönü-Üsküdar seferi ile Üsküdar-Eminönü seferlerine yeniden başlamıştır. Kaza öncesi saat 16:00'da Üsküdar-Eminönü-Karaköy-Eminönü seferini yapmış ve 16:30'da Eminönü iskelesine yanaşmıştır. 04 Nisan 2014 tarihli TURYOL günlük çalışma çizelgesinde (Ek-2), kaza günü için son seferin 19:20 Üsküdar-Eminönü seferi olarak planlığı görülmektedir.

TURYOL'a bağlı yolcu motorları çalışmadıklarında, Haliç içindeki Karaköy Perşembe Pazarı Rıhtımına bağlayarak beklemekte, geceyi ise seferlerini tamamladıkları iskelelerde veya barınmalarına uygun iskelelerde (Üsküdar/Kadıköy/Eminönü) geçirmektedirler. Bu arada personel ise seferler geç tamamlanmış ise kendi taleplerine istinaden geceyi kendi kamaralarında geçirmektedirler. Özellikle havanın fırtınalı olduğu günlerde, kaptanın talebi üzerine, bir personel gönüllülük esasına göre yolcu motorunun emniyeti açısından geceyi gemide geçirmektedir.

Kazanın oluş saati ve yolcu motorunun sefer programı dikkate alındığında kazanın personelin yorgunluğuna bağlı olarak meydana gelmemiş olduğu değerlendirilmektedir.

Fakat personelin çalışma saatlerinin, yolcu motorunun çalışma programına bağlı olarak arttığı dikkate alındığında personelin yorgunluğuna veya dikkat eksikliğine bağlı kazaların yaşanabileceği kıymetlendirilmektedir.

2.7 Kazazedenin Kurtarılması ve İlk Müdahale

Kaza sonrasında kaza ile ilgili kamera kayıtları ve ifadelerden;

- I. Yolcu motorlarına inme-binme sırasında veya iskeleden denize düşen kazazedelerin kurtarılması çalışmalarının daha önce belirlenmiş bir plan program çerçevesinde yürütülmediği,
- II. Kazazedeyi kurtarma çalışmaları devam ederken TURİYOL Eminönü yolcu iskelesinde yolcu motorlarının yanaşma ve kalkma işlemleri rutin bir şekilde devam ettiği,
- III. Yolcu motorlarına binmek için iskeleye gelen ve yolcu motorlarından inen meraklı yolcuların kazazedeyi kurtarma çalışmalarını izlemek istemesi, kurtarma çalışmalarını güçleştirdiği,
- IV. Kazazedeye müdahalenin daha önce yolcu motoru veya iskelede görevlendirilmiş bir personel tarafından yapılmadığı,
- V. Kazaya ilişkin ihbarların aynı anda birkaç kişi tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır.

Kurtarma çalışmalarının planlaması, olası vakalara karşı tedbirler alınması, kurtarma çalışmaları için görevlendirilmiş kişinin aldığı eğitim, deneyim ve kurtarma çalışmalarının gerçekleştiği zaman dilimindeki çevresel faktörler, kazazedeleri kurtarmak için yapılacak çalışmaların başarısını etkileyen hususların başında gelmektedir.

Kaza sonrasında kazazedeyi kurtarmak için ilk girişim yolcu motorunda görevli bir gemici tarafından yapılmıştır. Gemicinin denizde can kurtarma konusunda bir eğitimi

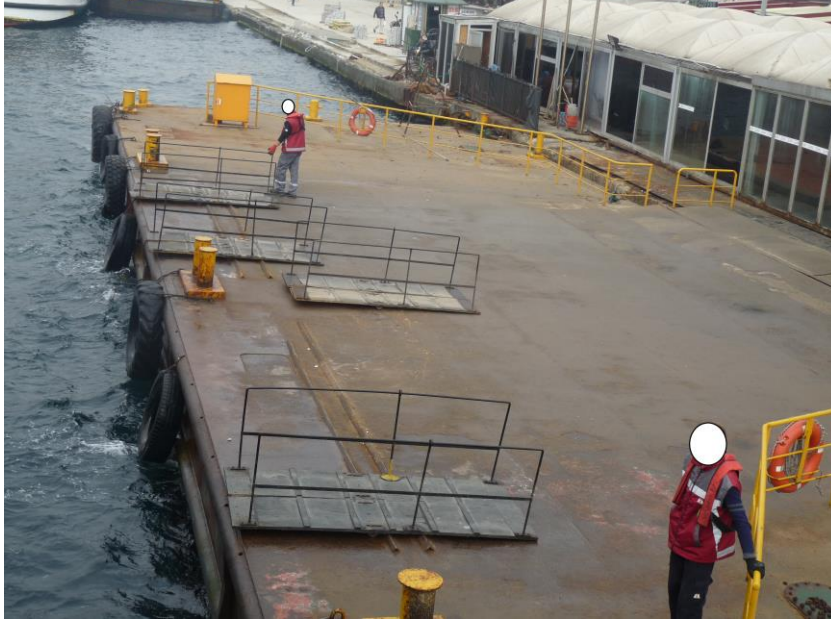
yoktur. Gemiadamı olabilmek için alınan temel eğitimlerin başında “Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri Eğitimi” yer almakla beraber bu eğitim; kişisel can kurtarma araçlarını kullanma, gemiyi terk yerlerine geçiş, denize atlama, denizde ve can salında sağlıklı yaşamı devam ettirmek için tedbir alma gibi konuları kapsamaktadır. Ayrıca gemicinin iskelede meydana gelebilecek kazalarda role kartında belirtilmiş bir görevi bulunmadığı gibi kurtarma çalışmalarına kendi inisiyatifi ile katılmıştır.

Ayrıca, TURYOL Şirketinin SMS el kitabı “ (...) yolcu emniyetini ve çevreyi korumayı tehlikeye düşürecek operasyonların tespiti bunların doğru şekilde nasıl yapılması gerektiğinin belirlenmesi (...) amacıyla geliştirmiş olduğu “Yolcu Gemisi Operasyonları” prosedüründe iskelelerden denize düşen yolculara nasıl ve kim tarafından müdahale edileceği konusunda bir bilgi/düzenlemeyi içermemektedir.

Organize bir kurtarma çalışması olmadığı için, gemicinin yaşanan kazadan ancak yolcu motoru Eminönü iskelesinden ayrıldıktan sonra haberi olmuştur. Yolcu motoru kaptanı denize adam düştü alarmini hiç vermemiş, bir müddet sonra da kazazedeyi kurtarmak için gelen dalgıç ve deniz polisine yer açmak için kaza mahallinden ayrılmış ve daha sonra seferine devam etmiştir. Kazazedeyi kurtarmak için denize atlayan personele yardım için atılan can simitlerinin ise geminin yanında yanaşık bulunan diğer yolcu motorları personeline denize atıldığı kazazedeyi kurtarmaya çalışan gemici tarafından ifade edilmiştir.

Gemici denize kendisini suyun üstünde tutabilecek bir can kurtarma ekipmanından yoksun olarak, kendisine verilmiş bir görev olmadığı halde insani duygularla bebeği kurtarmak için suya atlamıştır. İlk etapta sırtüstü olarak su üstünde durmakta olan bebeği yakalamış fakat bir dalga ile birlikte suya batmış ve bu arada bebeği elinden iskelenin altına kaçırmıştır. İskelenin tabanı ile su seviyesi arasında yaklaşık 10-15 cm kadar bir boşluk bulunmasından dolayı iskelenin altına girmeye cesaret edememiş, suda elbiselerinin ıslanması ve buna paralel olarak hareket kabiliyetinin azalması sonucu bir müddet sonra yorulmuş, kendisi de güç durumda kalmış ve sudan dışarı çıkmıştır. Benzer kazalarda denize düşen kişinin çocuk, engelli, panik halinde veya bilinci kapalı olması durumları da göz önünde bulundurularak, gemi/iskele personelinin şişirilebilir hafif tip can yeleği giymesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

İstanbul Şehir Hatları iskelelerinde çalışan çımacılar şişirilebilir hafif tip can yeleği kullanmakta olup, bu uygulamanın iskelelerde ve yolcu motorları güvertelerinde çalışan personel için iyi bir örnek oluşturduğu kıymetlendirilmektedir.



Resim 15:*Karaköy Vapur İskelesi*

Şehir içi deniz taşımacılığında her gün binlerce yolcu tarafından kullanılan yolcu iskelelerinde deniz kazaları; günün herhangi bir zaman diliminde ve herhangi bir hava koşulunda meydana gelebilir. İskele ve yolcu motoru personelinin kazanın gerektirdiği şartlara uygun eğitim, ekipman ve daha önceden belirlenmiş bir plan dahilinde kazaya müdahale edebilmesi kazazedelerin kurtarılması çalışmalarının başarısını arttıracaktır. Aksi halde kazanın gerektirdiği tedbirler alınmadan yapılacak kurtarma operasyonları kurtarma çalışmalarını yapan personelin kendisini de kazazede durumuna düşürebilir.

BÖLÜM 3 – KAZA SONRASI GELİŞMELER

TURYOL yetkililerinin yolcu motorlarının inme binme sistemleri ile ilgili yeni bir hidrolik sistemi yolcu motorlarında denediklerine ilişkin bilgi vermeleri üzerine, anılan sistemi yakından görmek üzere, 30 Eylül 2014 tarihinde TURYOL Karaköy iskelesine gidilmiştir. Yeni sistemin TURYOL'un ŞÜKRET isimli yolcu motoruna monte edildiği görülmüştür. Bahse konusu yolcu motorunun Karaköy-Eminönü, Eminönü-Üsküdar ve Üsküdar-Eminönü seferlerine iştirak edilerek yeni sistem incelenmiş ve sisteminin işleyişi hakkında sistemi geliştiren firma ve TURYOL şirket yetkililerinden bilgi alınmıştır. Şirket yetkilileri, yeni sistemin yaklaşık son bir aydır uygulandığını ve geçen süre zarfında sistemin sorunsuz çalıştığını ifade etmişlerdir.

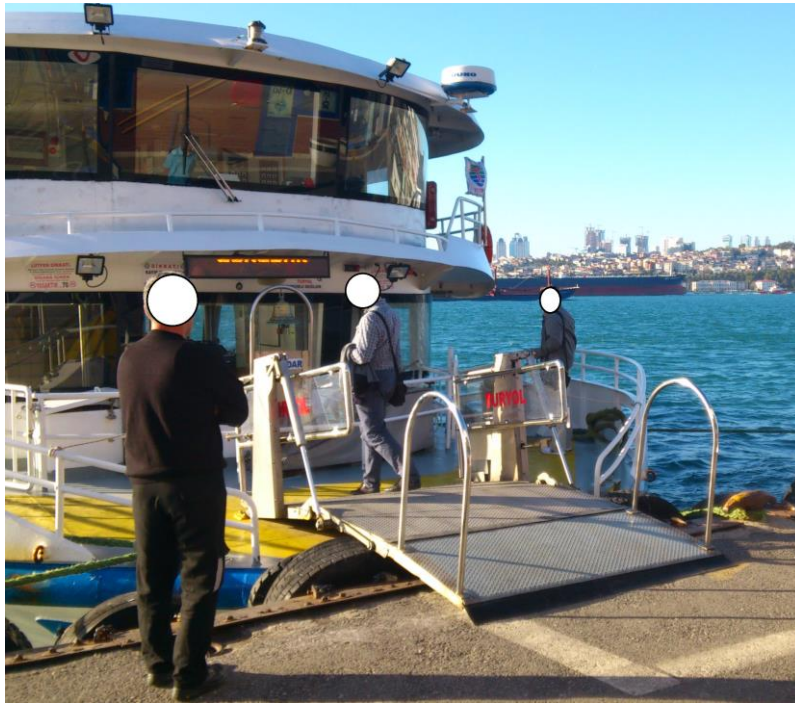
Yeni inme binme sistemi: hidrolik bir sistem olup, yolcu motorunun baş tarafına uygulanmıştır. Sistem yolcu motoru iskeleye baştankara yanaştığında, köprüüstünde bulunan bir butona basılmak suretiyle açılıp kapanmaktadır. Sistemin aynı zamanda başüstünde de bulunan butonlarla da kumanda edilebilmektedir.

Sistemin temel olarak, rampa ve cam kapılardan müteşekkil iki parçalı bir yapısı vardır. Yolcu motoru rıhtıma yanaştığında, önce camdan kapıları, ardından da üç katlı rampası rıhtıma doğru açılmaktadır. Üç parçalı rampanın son kısmının sağ ve solunda korkuluk bulunmaktadır. Mevcut korkuluk ile cam kapılar arasında bir miktar boşluk bulunmakta olup, zaman zaman yolcuların oradan indiklerine ve bindiklerine şahit olunsa da, yeni rampa sistemi yolcu motorlarınca kullanılan eski inme-binme sistemleriyle kıyaslanmayacak ölçüde emniyetli bir sistemdir.



Resim 16: Şükret İsimli Yolcu Motorunda Uygulanan Yeni İnme Binme Sistemi

Yeni inme binme sisteminin uygulandığı ŞÜKRET isimli yolcu motorunun baş tarafının yüksekliği TURYOL tarafından işletilen yolcu iskeleleri ile aynı yüksekliktedir. Yeni rampa sistemi ile rıhtımlar aynı yükseklikte olduğundan rampa sistemin açılması-kapanması ve kullanımı sırasında herhangi bir olumsuzluk yaşanmadığı ifade edilmiştir. Fakat TURYOL'un işlettiği diğer yolcu motorlarının baş taraflarının denizden yükseklikleri farklılık göstermesi ve standart bir yüksekliğe sahip olmamaları nedeniyle yeni sistemin uygulanması noktasında ve uygulandıktan sonra verimli çalışıp çalışamayacağı hususlarının denenmesi gerekmektedir.



Resim 17: ŞÜKRET İsimli Yolcu Motorunda Uygulanan Yeni İnme Binme Sistemi

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

Kazanın meydana gelmesi ile ilgili emniyet hususları aşağıda sıralanmıştır:

- 4.1 İstanbul şehir içi deniz taşımacılığında kullanılan yolcu motorlarının iniş biniş sistemleri yeterince emniyetli değildir.
- 4.2 TURYOL'un İstanbul'da sefer yaptığı iskelelerde bebek arabası ve tekerlekli sandalyelerin gemiye alınması için rampa veya asansör gibi uygun bir sistem mevcut değildir.
- 4.3 Kaza sonrası alınan güvenlik kamerası kayıtlarına göre, yolcu motorunun halatları, yolcuların gemiye binişleri tamamlanmadan mola edilmiştir.
- 4.4 Emniyetli Yönetim Sistemi el kitabı gereği yolcu motoruna binen/inen yolculara, geminin sancak ve iskelesinde tarafında bulunan gemicilerin nezaret edecekleri ifade edilmekte olup, kaza sonrası alınan güvenlik kamerası kayıtlarına göre, kaza anında sadece bir gemici yolculara refakat etmektedir.
- 4.5 Yolcu motorunun iskeleye yanaşmış halde iken gerek yolcu iniş binişleri sırasında gerekse yolcu motoruna binmiş bulunan yolcuların denize düşmesi durumunda yapılacak kurtarma ve müdahale işlemlerine ilişkin bir Emniyetli Yönetim Sistemi içinde bir süreç eksikliği mevcuttur.
- 4.6 Bebek arabasının gemiye alınması sırasında bebeğin emniyet kemerinin bağlı olmadığı veya bağlı iken açılmış olduğu kanaatine varılmıştır.

BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

5.1 TURYOL’la (S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi)

- 5.1.1 Yolcu motorlarında veya yolcu taşımacılığının yapıldığı iskelelerde, yolcuların emniyetli bir şekilde iniş ve binişlerini sağlayacak sistemlerin geliştirilerek en kısa sürede uygulamaya geçirilmesi,
- 5.1.2 Yolcu motorlarında ve iskelelerde risk değerlendirmesi yapılarak olası tüm kazalara karşı önleyici prosedürler geliştirilmesi ve bu prosedürlerin talimlerle yolcu motorlarında ve iskelelerde uygulanması,
- 5.1.3 Yolcu motorlarında Emniyetli Yönetim Sistemi ile ilgili tüm prosedürlerin uygulanabilir olması ve iç denetimlerin sıklaştırılarak sistemin düzenli bir şekilde yürütüldüğünün denetlenmesi,
- 5.1.4 TURYOL tarafından inşa edilecek yeni yolcu motorlarında, yolcuların emniyetli iniş ve binişlerini temin etmek üzere standart bir tasarım oluşturulması,
- 5.1.5 Yolcuların yolcu motoruna iniş ve biniş işlemleri esnasında palamar halatlarının rıhtıma sürekli olarak bağlı olması ve halat manevrası tamamlanmadan yolcuların inmesine ve binmesine müsaade edilmemesi,
- 5.1.6 Yolcu motorlarında çalışan gemicilerin hareket kabiliyetlerini kısıtlamayacak, hafif ve şişirilebilir can yelekleri takması,

5.2 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne ve Tersaneler ve Kıyı Yapılar Genel Müdürlüğü'ne

5.2.1 Ülkemizde, şehir içi deniz yolcu taşımadığında kullanılan tüm deniz taşıtlarının asgari standartları, modelleri ve tasarım özellikleri ile yolcu taşımacılığı yapılan iskelelerin yapısal durumlarının yolcu iniş biniş emniyeti açısından değerlendirilmesi,

5.2.2 Ülkemiz kıyılarında, körfezlerinde, boğazlarında ve içsularında deniz yolu yolcu taşımacılığında hizmet veren mevcut deniz taşıtlarının inme- binme sistemlerinin yolcu güvenliği açısından değerlendirilmesi,

5.3 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne

5.3.1 Yolcu motorlarının/yolcu gemilerinin asgari personel ile donatımında yolcu motorlarının sefer bölgesi ve boylarının dışında, başta taşıdıkları yolcu sayısı olmak üzere, seyir ve can emniyetinin arttırılmasına yönelik diğer kriterlerin de dikkate alınması,

Tavsiye olunur.

EK-1

**GEMİLERİN GEMİADAMLARI İLE DONATILMASINA
İLİŞKİN YÖNERGE
ÇİZELGE 6**

**TAM BOYU 42 m. VE DAHA KÜÇÜK YOLCU MOTORU/YOLCU GEMİSİ
GEMİADAMLARI İLE DONATIMI**

SEFER BÖLGESİ	GEMİ TAM BOYU	KAPTAN	BAŞMAKİNİST	TAYFA		TOPLAM
				GÜVERTE	MAKİNE	
YAKIN KIYISAL SEFER BÖLGESİ	24 m ve 24-42 m arası (42 m dahil)	SINIRLI KAPTAN	SINIRLI BAŞMAKİNİST	USTA GEMİCİ		3
	24 m'den küçük	SINIRLI KAPTAN		USTA GEMİCİ	YAĞCI	3
KABOTAJ SEFERİ	24 m ve 24-42 m arası (42 m dahil)	SINIRLI KAPTAN	SINIRLI MAKİNE ZABİTİ	USTA GEMİCİ		3
	24m 'den küçük	SINIRLI KAPTAN		USTA GEMİCİ	YAĞCI	3
LİMAN SEFERİ	42 m ve daha küçük	SINIRLI VARD.ZBT.		MİÇO	SİLİCİ	3

NOT: 1. Günübirlik olarak, hareket limanından 25 milden fazla açılmadan sefer yapıp, tekrar hareket limanına dönen yolcu motorları Liman seferi gibi donatılır; bu donatımda yat kaptanları da kaptanlık yapabilir.

2. Tam boyu 8 metreden daha küçük yolcu motorları sadece gemici ile donatılır.

3. Liman seferi bölgesinde yolcu motorları,

-yolcu kapasitesi personel dahil 12 kişi olması,

-12 metreden küçük olması,

-18 GT'dan küçük olması,

şartlarından herhangi birini sağlaması durumunda 1 usta gemici ve 1 miço ile donatılır.

4. Liman Seferi yapan yolcu motorlarında, silici yerine miço çalıştırılabilir

EK-2

03 NISAN 2014 PERŞEMBE									
ÜSKÜDAR / EMINÖNÜ			EMİNÖNÜ / ÜSKÜDAR			KARAKÖY / ÜSKÜDAR			
GEMİ	SAAT	GEMİ ADI	GEMİ N	SAAT	GEMİ ADI	GEMİ NO	SAAT	GEMİ ADI	
4	06:45	EMİN İNANDI	4	07:00	EMİN İNANDI	B-2	17:00	FETHİ BEY → KAD	1740
YDK	07:00	YAZICI 4	YDK	07:15	YAZICI 4		17:20	MEFKÜRE	1740
1	07:10	FETHİ BEY	1	07:25	FETHİ BEY	YDK-3	17:40	YAZICI 4 → KAD	
2	07:20	K.ŞEREF CAN	2	07:35	K.ŞEREF CAN	B-2	18:00	REİSOĞLU	
3	07:30	N.ALI YILDIRIM	3	07:45	N.ALI YILDIRIM	YDK-4	18:15	F.ÖMEROĞLU	1832
4	07:40	EMİN İNANDI	4	07:55	EMİN İNANDI	YDK-3	18:30	FETHİ BEY → KAD	
YDK	07:50	YAZICI 4	YDK	08:05	YAZICI 4		18:45	NARAN KAPTAN → KAD	
1	08:00	FETHİ BEY	1	08:15	FETHİ BEY	YDK-4	19:00	F.ÖMEROĞLU	
2	08:10	K.ŞEREF CAN	2	08:25	K.ŞEREF CAN		19:20	Y.ŞEŞİL ADA	1942
3	08:20	N.ALI YILDIRIM	3	08:35	N.ALI YILDIRIM		19:45	MEFKÜRE	1942
4	08:30	EMİN İNANDI	4	08:45	EMİN İNANDI		20:05	AKT. (Y.ŞEŞİL ADA)	
YDK	08:40	YAZICI 4	YDK	08:55	YAZICI 4		20:30	AKT.	
1	08:50	FETHİ BEY	1	09:15	FETHİ BEY	Ç-4	20:50	AKT.	
2	09:00	K.ŞEREF CAN	2	09:30	K.ŞEREF CAN	Ç-2	21:20	AKT.	
3	09:10	N.ALI YILDIRIM	3	09:45	N.ALI YILDIRIM				
4	09:20	EMİN İNANDI	4	10:00	EMİN İNANDI				
YDK	09:30	YAZICI 4	YDK	10:15	YAZICI 4				
1	09:45	FETHİ BEY	1	10:30	AYNACIOĞLU				
2	10:00	K.ŞEREF CAN	2	10:45	K.ŞEREF CAN				
3	10:15	N.ALI YILDIRIM	3	11:00	N.ALI YILDIRIM				
4	10:30	EMİN İNANDI	4	11:15	EMİN İNANDI				
YDK	10:45	YAZICI 4	YDK	11:30	YAZICI 4				
1	11:00	AYNACIOĞLU	1	11:45	AYNACIOĞLU				
2	11:15	K.ŞEREF CAN	2	12:00	K.ŞEREF CAN				
3	11:30	N.ALI YILDIRIM	3	12:15	N.ALI YILDIRIM				
4	11:45	EMİN İNANDI	4	12:30	EMİN İNANDI				
YDK	12:00	YAZICI 4	YDK	12:45	MEFKÜRE				
1	12:20	AYNACIOĞLU	1	13:10	AYNACIOĞLU				
2	12:40	K.ŞEREF CAN	2	13:30	K.ŞEREF CAN				
3	13:00	N.ALI YILDIRIM	3	13:50	N.ALI YILDIRIM				
4	13:20	EMİN İNANDI	4	14:10	EMİN İNANDI				
YDK	13:40	MEFKÜRE	YDK	14:30	MEFKÜRE				
1	14:00	AYNACIOĞLU	1	14:50	AYNACIOĞLU				
2	14:20	K.ŞEREF CAN	2	15:10	K.ŞEREF CAN				
3	14:40	N.ALI YILDIRIM	3	15:30	N.ALI YILDIRIM				
4	15:00	EMİN İNANDI	4	15:50	EMİN İNANDI				
YDK	15:20	MEFKÜRE	YDK	16:10	MEFKÜRE				
1	15:40	AYNACIOĞLU	1	16:30	AYNACIOĞLU				
2	16:00	K.ŞEREF CAN	2	16:45	K.ŞEREF CAN				
3	16:15	N.ALI YILDIRIM	3	17:00	N.ALI YILDIRIM				
4	16:30	EMİN İNANDI	4	17:15	EMİN İNANDI				
YDK	16:45	MEFKÜRE	YDK	17:30	AYNACIOĞLU				
1	17:00	AYNACIOĞLU	2	17:45	K.ŞEREF CAN				
2	17:15	K.ŞEREF CAN	3	18:00	N.ALI YILDIRIM				
3	17:30	N.ALI YILDIRIM	4	18:15	EMİN İNANDI				
4	17:45	EMİN İNANDI	1	18:30	AYNACIOĞLU				
1	18:00	AYNACIOĞLU	2	18:45	K.ŞEREF CAN				
2	18:15	K.ŞEREF CAN	3	19:00	N.ALI YILDIRIM				
3	18:30	N.ALI YILDIRIM	YDK	19:15	B.ÇAĞLAYAN				
4	18:45	EMİN İNANDI	1	19:30	AYNACIOĞLU				
1	19:00	AYNACIOĞLU	2	19:50	K.ŞEREF CAN				
2	19:20	K.ŞEREF CAN	3	20:10	N.ALI YILDIRIM				
3	19:40	N.ALI YILDIRIM	YDK	20:35	B.ÇAĞLAYAN				
YDK	20:00	B.ÇAĞLAYAN	2	21:00	K.ŞEREF CAN				
2	20:30	K.ŞEREF CAN	3	21:30	N.ALI YILDIRIM				
3	21:00	N.ALI YILDIRIM							
SABAH GELİŞ									
GEMİ ADI:							BUTAN 2		
ESENKÖY							06:15		
KOCADERE							06:45		
KOCADERE							07:00		
TOPLAM							67		
AKŞAM GİDİŞ 18:00									
GEMİ ADI:							BUTAN 2		
EMİNÖNÜ / ÇINARCIK - KOCADERE - ESENKÖY							64		
KADIKÖY / ÇINARCIK - KOCADERE - ESENKÖY							36		
TOPLAM							100		
GENEL TOPLAM									
TUM TOPLAM									
EMİNÖNÜ BOĞAZ TURU									
GEMİ ADI							EMİN	ÜSK.	TOPLAM
Y.ŞEŞİL ADA							49	1	50
NARAN KAPTAN							87	—	87
EMİN İNANDI							82	4	86
G.PRINCESS							87	5	92
M.GÜNAY							138	13	151
B.VARAN 2							114	8	122
REİSOĞLU							123	12	131
POLARIS							133	4	137
T.ŞEYKİ							110	—	110
K.B.ŞEVK							37	—	37
BOĞAZ TURU TOPLAM							1071		
KARAKÖY							KADIKÖY	Ç.BAŞI	TOPLAM
43							40	58	141
TUM BOĞAZ TURU TOPLAMI							1212		
BUYUKADA - KINALI GELİŞ									
17:00 VADAN							66		
17:20 VADAN							—		
TOPLAM									
EMİNÖNÜ - B.ADA KINALIADA GİDİŞ									
13:00 NARAN KAPTAN							KARAKÖY 2	EMİNÖNÜ 21	KADIKÖY 19 = 42
TOPLAM									
G.TOPLAM							108		
İZİN VE YEDEKLER									
İZİNLİLER					YEDEK				
KIRÇIOĞLU-4					F.ÖMEROĞLU				
K.M.GÜLER					POLARIS				
HADEKA					ALTINKAYA				
MÜHENDİS					FETHİ BEY				
MÜHENDİS					K.R.AYNACI				
B.VARAN-2					BOĞAZ				
ESENKÖY					H.REİSOĞLU-5				
					U.CEMAL				

EK-3

04 NİSAN 2014 CUMA									
ÜSKÜDAR / EMINÖNÜ			EMİNÖNÜ / ÜSKÜDAR			KARAKÖY / ÜSKÜDAR			
GEMİ	SAAT	GEMİ ADI	GEMİ N	SAAT	GEMİ ADI	GEMİ NO	SAAT	GEMİ ADI	
4	06:45	NALİ YILDIRIM	4	07:00	NALİ YILDIRIM	B-2	17:00	ALTINKAYA → KADIKÖY	
YDK	07:00	FÖMEROĞLU ✓	YDK	07:15	FÖMEROĞLU		17:20	TÜFEKÇİ2 ✓	
1	07:10	YDK B.ÇAĞLAYAN ✓	1	07:25	YDK B.ÇAĞLAYAN	YDK-3	17:40	FETHİ BEY ✓	
*2	07:20	AYNACIOĞLU	*2	07:35	AYNACIOĞLU	B-2	18:00	REİSOĞLU5 ✓	
3	07:30	K.ŞEREF CAN	3	07:45	K.ŞEREF CAN	YDK-4	18:15	B.ÇAĞLAYAN ✓	
4	07:40	NALİ YILDIRIM	4	07:55	NALİ YILDIRIM	YDK-3	18:30	FETHİ BEY ✓	
YDK	07:50	FÖMEROĞLU	YDK	08:05	FÖMEROĞLU		18:45	FEYİZ2	
1	08:00	YDK B.ÇAĞLAYAN	1	08:15	YDK B.ÇAĞLAYAN	YDK-4	19:00	B.ÇAĞLAYAN → KADIKÖY	
*2	08:10	AYNACIOĞLU	*2	08:25	AYNACIOĞLU		19:20	MEFKÜRE ✓	
3	08:20	K.ŞEREF CAN	3	08:35	K.ŞEREF CAN		19:45	VARANKAP → KADIKÖY	
4	08:30	NALİ YILDIRIM	4	08:45	NALİ YILDIRIM		20:05	AKT. (MEFKÜRE) ✓	
YDK	08:40	FÖMEROĞLU	YDK	08:55	FÖMEROĞLU		20:30	AKT.	
1	08:50	YDK B.ÇAĞLAYAN	1	09:15	YDK B.ÇAĞLAYAN	Ç-4	20:50	AKT.	
*2	09:00	AYNACIOĞLU	*2	09:30	AYNACIOĞLU	Ç-2	21:20	AKT.	
3	09:10	K.ŞEREF CAN	3	09:45	K.ŞEREF CAN				
4	09:20	NALİ YILDIRIM	4	10:00	NALİ YILDIRIM				
YDK	09:30	FÖMEROĞLU	YDK	10:15	FÖMEROĞLU				
1	09:45	YDK B.ÇAĞLAYAN	1	10:30	HADEKA	SABAH GELİŞ			
*2	10:00	AYNACIOĞLU	*2	10:45	AYNACIOĞLU MEFKÜRE	GEMİ ADI:	- B.ÇAĞLAYAN2 -		
3	10:15	K.ŞEREF CAN	3	11:00	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	ESENKÖY	06:15	29	
4	10:30	NALİ YILDIRIM	4	11:15	NALİ YILDIRIM VARANKAP	KOCADERE	06:45	9	
YDK	10:45	FÖMEROĞLU	YDK	11:30	FÖMEROĞLU	ÇINARCIK	07:00	65	
1	11:00	HADEKA	1	11:45	HADEKA	TOPLAM		103	
*2	11:15	AYNACIOĞLU MEFKÜRE	*2	12:00	AYNACIOĞLU MEFKÜRE				
3	11:30	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	3	12:15	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	AKŞAM GİDİŞ 18:00			
4	11:45	NALİ YILDIRIM VARANKAP	4	12:30	NALİ YILDIRIM VARANKAP	GEMİ ADI:	- B.ÇAĞLAYAN2 -		
YDK	12:00	FÖMEROĞLU	YDK	12:50	TÜFEKÇİ2	EMİNÖNÜ / ÇINARCIK - KOCADERE - ESENKÖY		194	
1	12:20	HADEKA	1	13:10	HADEKA	KADIKÖY / ÇINARCIK - KOCADERE - ESENKÖY		79	
*2	12:40	AYNACIOĞLU MEFKÜRE	*2	13:30	AYNACIOĞLU MEFKÜRE	TOPLAM			
3	13:00	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	3	13:50	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	GENEL TOPLAM		273	
4	13:20	NALİ YILDIRIM VARANKAP	4	14:10	NALİ YILDIRIM VARANKAP				
YDK	13:40	TÜFEKÇİ2	YDK	14:30	TÜFEKÇİ2	TÜM TOPLAM			
1	14:00	HADEKA	1	14:50	HADEKA				
*2	14:20	AYNACIOĞLU MEFKÜRE	*2	15:10	AYNACIOĞLU	EMİNÖNÜ BOĞAZ TURU			
3	14:40	K.ŞEREF CAN REİSOĞLU5	3	15:30	K.ŞEREF CAN	GEMİ ADI	EMN.	ÜSK.	TOPLAM
4	15:00	NALİ YILDIRIM VARANKAP	4	15:50	NALİ YILDIRIM	10:00	YARE'S3	116	116
YDK	15:20	TÜFEKÇİ2	YDK	16:10	TÜFEKÇİ2	11:00	FEYİZ2	92	11
1	15:40	HADEKA	1	16:30	HADEKA	12:00	POLARIS	116	9
*2	16:00	AYNACIOĞLU	*2	16:45	AYNACIOĞLU	13:00	NALİ YILDIRIM	113	3
3	16:15	K.ŞEREF CAN	3	17:00	K.ŞEREF CAN	14:00	K.M.GÜLER	123	13
4	16:30	NALİ YILDIRIM	4	17:15	NALİ YILDIRIM	15:00	SÜKRET	205	13
YDK	16:45	TÜFEKÇİ2	YDK	17:30	HADEKA	16:00	U.CEMAL	200	4
1	17:00	HADEKA	*2	17:45	AYNACIOĞLU	17:00	FÖMEROĞLU	178	16
*2	17:15	AYNACIOĞLU	*2	18:00	K.ŞEREF CAN	18:00	VARANKAP	84	32
3	17:30	K.ŞEREF CAN	4	18:15	NALİ YILDIRIM	19:00	TÜFEKÇİ2	41	5
4	17:45	NALİ YILDIRIM	1	18:30	HADEKA				
1	18:00	HADEKA	*2	18:45	AYNACIOĞLU	BOĞAZ TURU TOPLAMI			
2	18:15	AYNACIOĞLU	3	19:00	K.ŞEREF CAN				1379
3	18:30	K.ŞEREF CAN	YDK	19:15	POLARIS ✓	KARAKÖY		KADIKÖY	Ç.BAŞI
4	18:45	NALİ YILDIRIM	1	19:30	HADEKA	87	26	71	184
1	19:00	HADEKA	2	19:50	AYNACIOĞLU FETHİ BEY	TÜM BOĞAZ TURU TOPLAMI			
*2	19:20	AYNACIOĞLU	3	20:10	K.ŞEREF CAN				1563
3	19:40	K.ŞEREF CAN	YDK	20:35	POLARIS				
YDK	20:00	POLARIS	2	21:00	AYNACIOĞLU FETHİ BEY				
2	20:30	AYNACIOĞLU FETHİ BEY	3	21:30	K.ŞEREF CAN				
3	21:00	K.ŞEREF CAN							
BUYUKADA - KINALI GELİŞ									
17:00	FEYİZ2	B.ADA	61	EMİNÖNÜ - B.ADA KINALIADA GİDİŞ					
17:20	FEYİZ2	K.ADA	2	13:00	FEYİZ2	KRKÖY	EMİNÖNÜ	55	KADIKÖY 30=85
TOPLAM				TOPLAM					
				G.TOPLAM					
İZİN VE YEDEKLER									
İZİNLİLER					YEDEK				
METE-3					F.ÖMEROĞLU,				YAZICI-4
Ç.PRINCESS					POLARIS				B.METEOĞLU,
EMİN INANDI					ALTINKAYA				MEFKÜRE
Y.YEŞİLADA					FETHİ BEY				B.ÇAĞLAYAN
MÜHENDİS-KIZIL					K.R.AYNACI				FEYİZÖĞLU-2
B.VARAN-2	ESENKÖY				BOĞAZ				H.REİSOĞLU-5
					BOĞAZ				U.CEMAL