



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAşTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIğI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

BİLAL BAL
İsimli Geminin Batması Sonucu Meydana Gelen
Deniz Kazasına İlişkin İnceleme Raporu

şile Açıkları / İstanbul

01 Kasım 2017

DNZ-03/2018

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

BİLAL BAL
İsimli Geminin Batması Sonucu Meydana Gelen
Deniz Kazasına İlişkin İnceleme Raporu
Şile Açıkları / İSTANBUL

01 Kasım 2017

Bu rapor Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanmıştır.

Adres : Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ek Binası
Hanımeli Sok.No:7
Sıhhiye, 06430
ANKARA / TÜRKİYE

Telefon : + 90 312 203 14 31

Faks : + 90 312 229 72 89

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

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

İÇİNDEKİLER	i
RESİM LİSTESİ	ii
KISALTMALAR	iii
ÖZET	1
1. BULGULAR.....	2
Gemi, Seyir ve Kazaya İlişkin Bilgiler	2
1.2. Çevresel Koşullar	3
1.3. Kazanın Gelişimi	4
1.4. Kaza Sonrası Meydana Gelen Olaylar ve Kurtarma Operasyonları	5
1.5. Geminin Tarihçesi	8
1.6. Gemide Yapılan Sörvey-Denetim ve Belgelendirme İşlemleri.....	9
1.7. Kilit Pozisyonundaki Personel	10
2. DEĞERLENDİRME	12
2.1. Yükleme-Tahliye İşlemleri.....	12
2.1.1 Son Yükleme Limanı Öncesine Ait Yükleme İşlemleri.....	12
2.1.2 Geminin Yükleme Kapasitesinin Değerlendirilmesi.....	12
2.1.3 Emniyetli Yükleme İşlemleri	14
2.2. BİLAL BAL Geminin Gemiadamıyla Donanımı	15
2.3. Denetim ve Belgelendirme İşlemleri.....	17
2.3.1 Bayrak Devleti Tarafından Yapılan İşlemler.....	18
2.3.2 Klas Kuruluşları Tarafından Yapılan Denetimler	19
2.3.3 Diğer Denetimler	19
2.4. Emniyetli Yönetim Sistemi Uygulamaları	21
2.5. Güvenlik Kültürü.....	22
3. SONUÇLAR.....	24
4. ALINAN ÖNLEMLER.....	26
5. TAVSİYELER	27
EKLER.....	29

RESİM LİSTESİ

SAYFA

Resim 1: Kazanın Yeri	1
Resim 2: BİLAL BAL İsimli Gemi	3
Resim 3: OTS Vasıtasıyla Gemiden Alınan Son Mevki	5
Resim 4: Dz. Kuv. Kom. Bağlısı Su Altı ve Su Üstü Arama Gemisi.....	6
Resim 5: Sah. Gv. Kom. Bağlısı AK botu	6
Resim 6: KEGM Bağlısı AK Gemisi	6
Resim 7: KEGM Bağlısı Hızlı Tahlisiye Botu	7
Resim 8: ROV İle Yapılan Arama Kurtarma Çalışmalarına İlişkin Bir Görüntü	8
Resim 9: Geminin Son Yükleme Limanında Ayrılışına İlişkin Bir Görüntü	13
Resim 10: Geminin Son Yükleme Limanında Ayrılışına İlişkin Yakınlaştırılmış Görüntü	14
Resim 11: BİLAL BAL 1 Nolu Ambar İçi Görünümü	20

KISALTMALAR

GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
OTS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
AAKKM	: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
EPIRB	: Acil Durum Pozisyon Belirleyicisi
ECDIS	: Elektronik Harita Ekranı
DWT	: Ölü Ağırlık Tonajı
ROC	: Kısıtlı Telsiz Operatör Sertifikası
ISG	: İş Sağlığı ve Güvenliği
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
LÇB	: Liman Çıkış Belgesi
AK	: Arama Kurtarma
NT	: Net Tonaj
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
P&I Sigorta	: Koruma ve tazmin sigortası olarak adlandırılan tekne / gemi donatan ve sahiplerinin 3. şahıslara karşı, çevreye karşı, kendi personeline ve hatta taşıdığı yük var ise yüke karşı sorumluluklarını karşılayan bir sigorta türüdür.

ÖZET



Resim 1: Kazanın Yeri

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

Gemlik limanında yüklediği 3150 MT tufal yükünü tahliye etmek üzere Karadeniz Ereğli limanına götürmekte olan Türk bayraklı BİLAL BAL isimli kuru yük gemisi, Karadeniz Şile açıklarında seyrederken 01 Kasım 2017 günü saat 03.52 itibariyle batmıştır. Başlatılan arama kurtarma çalışmaları neticesinde, gemide mevcut 9 personelden 7 kişinin cansız bedeni geminin içinden çıkarılmış, diğer iki personele ise ulaşılamamıştır.

Kazaya neden olan faktörler sırasıyla; geminin son yükleme limanlarından aşırı yüklü olarak ayrılması, geminin gemiadamı donatımı asgari emniyeti belgesinde belirtilen nitelik ve yeterlikte personelin gemide bulunmadığı, İdare'nin¹ bilgisi dışında gemide yapısal değişikliklerin yapılması nedeniyle gemi bünyesine yayılan gerilimlerde meydana gelen değişiklikler olarak tespit edilmiştir. Bunun yanında, geminin denize elverişliliğine konu olan bazı sertifika ve ölçüm raporlarının gerçeğe aykırı şekilde beyan edilmesi kazaya etken olan diğer faktörler olarak göze çarpmıştır. Dolayısıyla, işletenin ticari kaygıları ön planda

¹ İdare: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

tutması, geminin ve işletenin emniyetli yönetim kültüründen yoksun olması, meydana gelen kazanın temel nedenini oluşturmuştur.

BÖLÜM 1 – BULGULAR

1.1 Gemi, Seyir ve Kazaya İlişkin Bilgiler

Gemi Adı	: BİLAL BAL
Bayrağı	: Türk
Klas Kuruluşu	: Bulgarian Register of Shipping / Phoenix Register of Shipping
IMO Numarası	: 7358664
Tipi	: Kuru Yük
Donatanı	: Üçel Deniz ve Kara Taşımacılığı Tic. Ltd. Şti.
İşleteni	: Çavuşoğlu Deniz ve Kara Nakliyat Tic. Ltd. Şti.
İnşa Yeri ve Yılı	: Danimarka – 1974
Gros Tonajı	: 1863
Tam Boyu	: 78.5 metre
Ana Makine ve Gücü	: B&W Alpha – 2000 bhp
Ayrıldığı Liman	: Gemlik/Türkiye
Varacağı Liman	: Karadeniz Ereğli /Türkiye
Yük Bilgisi	: 3150 MT Tufal
Personel Sayısı	: LÇB’de 10 gemide mevcut 9
Seyir Tipi	: Kabotaj

Kaza Zamanı : 01.11.2017 / 03:52
Kaza Tipi : Çok Ciddi deniz kazası
Kaza Yeri : İstanbul Şile Açıkları / Karadeniz
Yaralı/Ölü/Kayıp : 7 ölü 2 kayıp
Hasar : Batık
Kirlilik : Yok



Resim 2: BİLAL BAL isimli Gemi

1.2 Çevresel Koşullar

Kaza anında, BİLAL BAL gemisi Şile/Karadeniz 7 deniz mili kuzeydoğusunda seyir halindedir. Meteoroloji Genel Müdürlüğünden alınan hava ve deniz raporuna göre, bölgede o gün için 23.00-05.00 saatleri arası; hava parçalı bulutlu, rüzgar batı-kuzeybatı yönünden 4 ila 6 kuvvetinde, dalga yüksekliği 1,5-2,5 metre arası ve görüşün iyi olduğu bildirilmiştir.

Ek olarak kaza anında bölgede seyreden HALİM SAVAŞ isimli gemiden alınan rapora göre ise karayel yönünden ağır soluganların² geldiği öğrenilmiştir.

1.3 Kazanın Gelişimi

BİLAL BAL isimli gemi, 26.10.2017 günü saat 21:15'de Gemlik Roda limanı 6 numaralı rıhtıma boş olarak emniyetle yanaştırılmıştır. Gemi veya liman tarafından herhangi bir olumsuzluk rapor edilmemiştir. Yükleme operasyonu hazırlıkları tamamlanmış ve gemiye demir tozu olarak bilinen dökme Tufal yükü saat 22:00'de yüklenmeye başlanmıştır. Fabrikadan dökme olarak kamyonlarla taşınan yük, limanda bulunan portatif havuza dökülmüş, buradan lastik tekerlekli vinç vasıtasıyla geminin ambarına belirli yükseklikten boşaltılarak yüklenmiştir.

Yükleme operasyonu 27.10.2017 günü saat 16:30 itibarıyla tamamlanmış olup yükleme esnasında herhangi bir olumsuzluk rapor edilmemiştir. Gemiye toplam kantar tonajına göre 3088,72 MT Tufal yüklemesi yapılmıştır. İlave olarak konşimentoya³ yükün ıslak olduğu notu düşülmüştür. *(Ek - 1)* Yüklemenin tamamlanmasını müteakip liman işlemleri sona erdikten sonra kalkış manevrası için kılavuz kaptan gemiye çıkmış ve gemi saat 17:55'de Karadeniz Ereğli limanına gitmek üzere limandan ayrılmıştır.

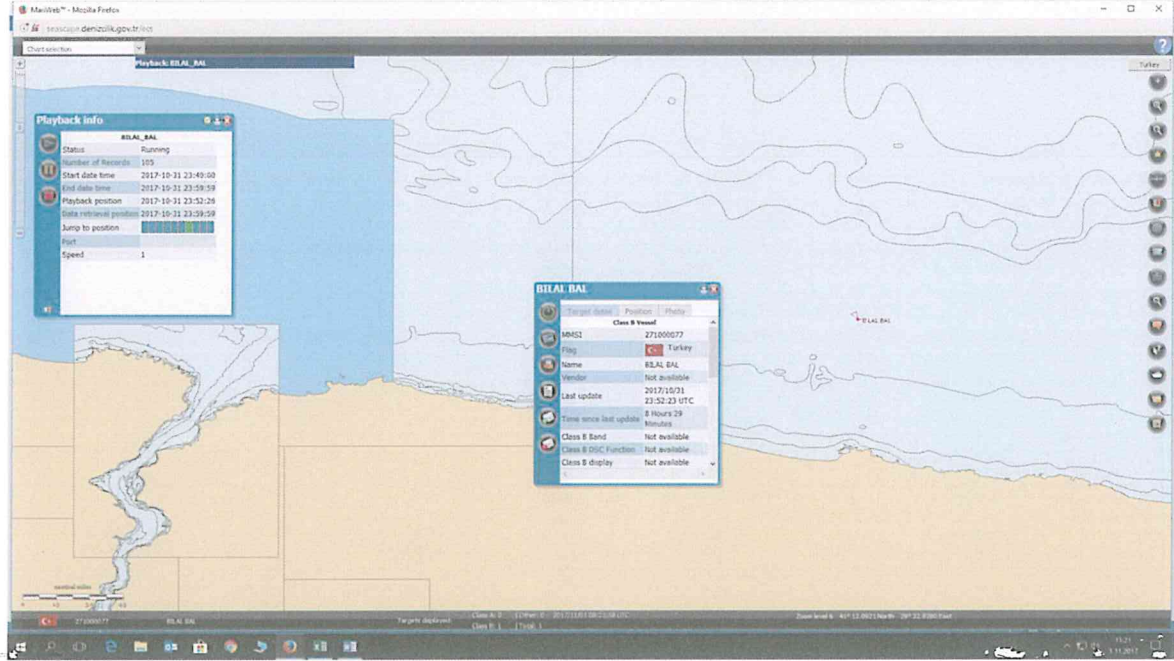
Gemi, İstanbul GTH ile boğaz geçişi için temasta bulunmuş ve 28.10.2017 günü saat 00:25'de ikmal için İstanbul/Kartal açıklarına demirlemiştir. Aynı gün saat 15:52'de ikmal işlemlerine başlamış olup, 31.10.2017 günü saat 19:32'de işlemlerini tamamlayıp boğaz geçişi için hazır olduğunu İstanbul GTH'ne bildirmiştir.

Demir yerinde yaklaşık olarak 4 gün kalan gemide ilgili liman otoritesinin bilgisi dışında personel değişikliği yapılmıştır. Ayrıca Ambarlı limanında gerçekleştirilen P&I sigorta sürveyi neticesinde ortaya çıkan eksikliklerin giderilmesi için bakım-tutum işlemlerinin yapıldığı ancak gemi personelinin hayatta kalan kimse olmamasından dolayı ne tür bakım-tutum işlemlerinin yapıldığı bilgisine ise ulaşılammıştır. OTS verilerine göre, Kartal demir yerinden 31.10.2017 günü saat 20:19'da hareket ederek, İstanbul boğazı geçişine 21:39'da başlamış ve saat 00:00'da boğaz geçişini tamamlayarak Karadeniz'e çıkış yapmıştır. Gemiden son OTS verisi Şile açıklarında iken 01.11.2017 günü saat 02:58'de alınmıştır.

² Soluğan: Fırtınadan sonra denizlerde devam eden ölü dalgalar

³ Konşimento: Bir gemiye teslim edilen yükün alındı belgesi

(Resim – 3) Daha sonra AAKKM tarafından Cospas-Sarsat⁴ sistemi vasıtasıyla, saat 03:52’de gemiden 41° 17,04’ N – 029° 42,5’ E koordinatlarında EPIRB sinyali alınmıştır. Bölgede seyreden gemiler ile gerçekleştirilen temaslar neticesinde geminin ECDIS ve Radar marifetiyle artık tespit edilemediği, dolayısıyla geminin battığı anlaşılmıştır.



Resim 3: OTS Vasıtasıyla Gemiden Alınan Son Mevki

1.4 Kaza Sonrası Meydana Gelen Olaylar ve Kurtarma Operasyonları

Kazadan hemen sonra AAKKM tarafından kurulan koordinasyon neticesinde, olay yerine Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bağlı 3 adet kurtarma botu, Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı bir adet AK uçağı, bir adet AK amaçlı helikopter ve 2 adet kurtarma botu olay yerine sevk edilerek arama kurtarma çalışmalarına başlamıştır. Gün boyu sürdürülen çalışmalar neticesinde batan gemiye ait 1 adet filika, 1 adet can salı, can simitleri, halat ve varil gibi güverte malzemeleri tespit edilmiş olup gemi personeline temas sağlanamamıştır.

02.11.2017 günü Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlı su altı ve su üstü AK gemisi geminin batık pozisyonunu Şile limanı 7 deniz mili kuzeydoğusu 80 metre derinlikte tespit etmiş ve kazazede personeli gemi dahilinde arama çalışmalarını başlatmıştır. Bunun yanı sıra Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı 2 adet arama kurtarma botu ve bir adet helikopterle, Kıyı

⁴ Cospas Sarsat : Uydu yardımlı arama kurtarma sistemi

Emniyeti Genel Müdürlüğü bağlısı 3 adet hızlı tahliye botu ve bir adet arama kurtarma gemisi ile deniz yüzeyinde arama çalışmalarına gün boyu devam edilmiş olup herhangi bir tespit sağlanamamıştır. (Resim 4, 5, 6, 7)



Resim 4: Dz. Kuv. Kom. Bağlısı Su Altı ve Su Üstü Arama Gemisi



Resim 5: Sah. GÜv. Kom. Bağlısı AK botu



Resim 6: KEGM Bağlısı AK gemisi



Resim 7: KEGM Bağlısı Hızlı Tahlisiye Botu

03.11.2017 günü arama çalışmaları deniz yüzeyinde ve gemi dahilinde devam edilmiş olup gün boyu sürdürülen çalışmalar neticesinde 3 personelin cansız bedenleri gemi içinden ROV⁵ marifetiyle çıkarılmıştır. (*Resim – 8*)

Geminin batması sonucu, geminin yaşam mahallinde meydana gelen çökme ve hasarlar sonucunda yaşam mahalli giriş yerlerinin kapanması nedeniyle dalgıçlar gemiye uzun müddet girilememiş ve kazazedelere ulaşamamıştır.

İlerleyen günlerde hava müsaadeli yapılan çalışmalar neticesinde 07.11.2017 günü 4 personelin daha cansız bedeni gemi içinden çıkarılmıştır. Kayıp olan 2 personele ise ulaşamamıştır.

⁵ ROV: (Remote Operating Vehicle) Herhangi bir dalgıç ekibi ya da dalgıca gerek duyulmadan kıyıda ya da teknede bulunan bir operatör tarafından kullanılan, Su altında istenilen yere gidebilen pervaneli cihaz



Resim 8: ROV İle Yapılan Arama Kurtarma Çalışmalarına İlişkin Bir Görüntü

1.5 Geminin Tarihçesi

BİLAL BAL isimli geminin inşası 1974 yılında Frederikshavn/Danimarka'da tamamlanmış olup, ilk seferine 28/08/1975 tarihinde Hollanda bayrağı altında çıkmıştır. Gemi, gladoralı⁶ olarak donatılmış iki ambarlı ve iki ambar ağzı olan bir sistem üzerine inşa edilmiştir. 1492 Kw gücünde 1 adet B&W Alpha 16V23H-VD ana makine ve 3 adet Mercedes jeneratör makine dairesinde, 1 adet liman jeneratörü baş altında olmak üzere toplam 4 adet jeneratör ile teçhiz edilmiştir. Gemide 1991 yılında gladora tadilatı yapılarak tonaj değişikliğine gidilmiştir. 3040 olan DWT'ı, 3237 DWT olarak güncellenmiştir.

Mevcut donatanı olan Üçel Deniz ve Kara Taşımacılığı Tic.Ltd.Şti gemiyi 2007 yılında siciline almış olup, 2016 yılından itibaren Çavuşoğlu Kara ve Deniz Nakliyat Tic. Ltd Şti. altında işletilmiştir. Gemide 3 adet vinç mevcut olduğundan, Türk Loydu klas kuruluşunun onaylamış olduğu Rigging Plan⁷ çerçevesinde 2 nolu vinci sökülmüştür. Geminin 1 ve 3 nolu vinci ise idarenin ve klas kuruluşunun bilgisi dışında söküldüğü tespit edilmiş olup, söküm zamanlamasına ait bir veriye gemiye ait kayıtlarda rastlanmamıştır.

⁶ Gladora: Tweendeck olarak da bilinen, özellikle kuru yük gemilerinin ambarlarındaki katlar ve katlar arası oluşan bölme

⁷ Rigging Plan: Gemi yük donanımı planı

Gemiye 01.02.2011 tarihinde Kabotaj seferine uygun olarak Denize Elverişlilik Belgesi (*Ek – 2*) düzenlenmiştir. Sefer bölgesinin değişimi, tespit edilen bir eksikliğe bağlı olarak değil yük bağlantısı nedeniyle donatanın talebi üzerine gerçekleştirilmiştir.

BİLAL BAL gemisinin, Marmara Denizinde seyretmekte iken 28/07/2017 tarihinde Büyükkada'nın güneydoğusunda karaya oturduğu, bu olayla ilgili olarak idari birimlere bilgi vermediği, kazanın Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın idareye ihbarı neticesinde ortaya çıktığı tespit edilmiştir. Kaza sonrası, gemiye Samsun limanında özel bir firmaya su altı sörveyi yaptırılmış olup, sörvey sonrası hazırlanan raporda; geminin karinası ve pervanesinde herhangi bir hasar olmadığına dair bir rapor düzenletilerek Samsun Liman Başkanlığına sunulmuştur. Kazayı İdareye bildirmediği için Liman başkanlığınca idari işlem uygulanarak seferine müsaade edilmiştir.

1.6 Gemide Yapılan Sörvey-Denetim ve Belgelendirme İşlemleri

18/01/2011 tarihinde geminin Denize Elverişlilik Belgesi kabotaj sefer bölgesine göre düzenlenmesi nedeniyle bu tarihten sonra PSC (Port State Control) denetimine tabi tutulmamıştır.

Geminin kabotaj seferi sırasında klas kuruluşu olan Türk Loydu tarafından 24/08/2011 ve 14/09/2011 tarihlerinde yapılan denetimlerde eksiklikler tespit edilmiş, müteakiben eksiklikler giderilmediği için önce klas sözleşmesi askıya alınmış daha sonra 02/04/2012 tarihinde sözleşmesi iptal edilmiştir.

Gemi, 13/08/2011-28/09/2011 tarihleri arasında kara ve şaft sörveyi için Yalova'da bulunan YAŞARSAN tersanesinde kızaklanmıştır. Geminin o tarihteki klas kuruluşu olan Türk Loydu tarafından yetkilendirilen bir kuruluş tarafından 15/08/2011-24/09/2011 tarihleri arasında sac ölçümleri alınmış ve bu doğrultuda değişmesi gereken saclar yenilenmiştir. Tersane süreci sonrası, gemiye İstanbul Liman Başkanlığınca 21/09/2011 tarihinde kara sörveyi, 03/10/2011 tarihinde ise deniz sörveyi yapılarak, 04/10/2011 tarihli Denize Elverişlilik Belgesi (*Ek – 5*) düzenlenmiştir. Sonraki 4 yıllık dönemde Samsun Liman Başkanlığı tarafından gemiye deniz sörveyi yapılarak ilgili DEB'ne vize işlemleri yapılmıştır.

Bu defa, gemi İnebolu tersanesinde havuza alınmış olup, İdarenin yetkilendirdiği bir kuruluş tarafından sac ölçümleri alınarak sac değişimleri yapılmıştır. Geminin İnebolu limanında yapılan 27/05/2015 tarihli şaft ve kara sörveyleri, ile 28/05/2015 tarihli deniz sörveyine istinaden, 03/06/2015 tarihinde Kabotaj seferine yönelik Denize Elverişlilik Belgesi (*Ek – 6*) düzenlenmiştir. 27/08/2016 tarihinde Ünye limanında deniz sörveyi yapılarak mevcut DEB vize edilmiştir. 26/09/2016 tarihinde toplam yakıt tank kapasitesi revizyonu ve işleten değişimi nedeniyle İstanbul Liman Başkanlığı tarafından DEB (*Ek – 7*) yenilenmiştir.

Geminin son kara sörveyi 14/08/2017 tarihinde, deniz sörveyi ise 17/08/2017 tarihinde Ünye Tersane süreci sonrası Ünye Liman Başkanlığı tarafından 18/08/2017 tarihinde DEB'ne vize edilmiştir.

Gemi donatanı ile Türk P&I arasında 22/09/2017 tarihinde 1 yıl süreyle geçerli “Su Araçları Sorumluluk Poliçesi” imza edilmiş, 26/10/2017 tarihinde Ambarlı limanında yapılan P&I kondisyon sörveyi neticesinde tespit edilen eksiklikler göz önüne alınarak poliçenin imza edildiği tarih itibarıyla zeyilname düzenlenmiştir. Donatana tespit edilen eksikliklerin giderilmesi için 15/11/2017 tarihine kadar süre tanınmıştır. (*Ek – 8*)

Diğer taraftan kazayla ilgili elde edilen belgelere göre, 12/10/2017-02/11/2017 tarihleri arasında Bulgarian Register of Shipping (*Ek – 3*) ve 22/06/2017 – 21/11/2017 tarihleri arasında ise Phoenix Register of Shipping (*Ek – 4*) isimli klas kuruluşlarıyla sözleşmesi bulunduğu görülmüştür.

1.7 Kilit Pozisyonundaki Personel

Kaptan 69 yaşındadır. STCW Kodu gereği kendisinde bulunması gereken tüm sertifikalara haiz olduğu ve sertifikalarının geçerli olduğu görülmüştür. LÇB'ye konu olan personel listesinde ismi yer almakta olup kaza esnasında gemide bulunmamaktadır.

Baş mühendis 49 yaşındadır. STCW Kodu gereği kendisinde bulunması gereken tüm sertifikalara haiz olduğu ve sertifikalarının geçerli olduğu görülmüştür. LÇB'ye konu olan personel listesinde ismi yer almakta olup kaza esnasında gemide bulunmamaktadır.

Usta Gemici (Donatan) 60 yaşındadır. İlkokul mezunudur. Usta gemici yeterliliğine sahiptir. STCW Kodu gereği kendisinde bulunması gereken tüm sertifikalara haiz olduğu ve

sertifikalarının geçerli olduğu görölmüştür. Gemi şirketinin ortaklarından olup aynı zamanda gemide usta gemici olarak görev yapmaktadır.

Usta Gemici (Donatanın oğlu) 33 yaşındadır. Usta gemici yeterliliğine sahiptir. LÇB'ye konu olan personel listesinde ismi yer almamakta olup kaza esnasında gemide bulunduğu tespit edilmiştir. Son liman ayrılışında donatan tarafından yetkililere gemi kaptanı olarak tanıtılmıştır.

BÖLÜM 2 – DEĞERLENDİRME

Not: Kazanın oluşumuna neden olan faktörler üzerinde değerlendirme yapılırken elde edilen veriler, kayıtlar ve ifadeler göz önünde tutulmuştur.

2.1 Yükleme-Tahliye İşlemleri

2.1.1 Son Yükleme Limanı Öncesine Ait Yükleme İşlemleri

Geminin son yükleme limanı öncesi diğer yükleme limanlarındaki işlemlere bakıldığında elde edilen veriler aşağıdaki gibidir;

LÇB Tarihi	Yükleme Limanı	Tahliye Limanı	Yükün Cinsi	Yük miktarı (M/T)
04.10.2017	İnebolu	Gemlik	Krom cevheri	3040
11.10.2017	Krdnz. Ereğli	Ünye	Cüruf	3000
18.10.2017	Samsun	Tekirdağ	Klinker	3150
24.10.2017	Mudanya	Ambarlı	Krom cevheri	3150

BİLAL BAL isimli gemide 1991 yılında gladora tadilatına gidilerek tonaj değişikliği yapılmıştır. Daha önce 3040 DWT olan yaz yükleme sınırı 3237 DWT olarak tespit edilmiş ve yeni tonilato belgesi düzenlenmiştir. Bu süreç sonrası “Crane Arrangement Plan” (*Ek – 9*) da bulunan 3 adet vinçten 2 nolu vinç “Rigging Plan” çerçevesinde sökülmüş, diğer iki vincin ise herhangi bir bildirim yapılmadan gemiden söküldüğü tespit edilmiştir. Bu durumlara bağlı olarak gemide herhangi bir tonaj değişikliğine gidilmemiş olup, dolayısıyla geminin yükleme kapasitesine ne kadarlık bir etkide bulunduğu bilinmemektedir.

Yukarıdaki tabloda belirtilen, 04.10.2017 tarihli İnebolu limanında tamamlanan yükleme neticesinde, geminin tahliye limanı olan Gemlik limanında aşırı yüklü (overload) olması nedeniyle gemiye idari yaptırım uygulandığı tespit edilmiştir. Bu durumun paralelinde 18.10.2017 tarihli Samsun ve 24.10.2017 tarihli Mudanya yüklemelerinde de geminin kapasitesinin üzerinde yükleme yapmış olduğu değerlendirilebilir.

2.1.2 Geminin Yükleme Kapasitesinin Değerlendirilmesi

BİLAL BAL isimli gemiye kaza öncesi son yükleme, 27.10.2017 tarihinde Gemlik limanında yapılmıştır. Gemiye gümrük tonajına göre 3088,7 M/T tufal yüklenmiş olup, LÇB’de toplam tonaj 3150 ton olarak not edilmiştir. Geminin Gemlik limanından ayrılışı esnasında draft değerleri başta 5,40 metre kıçta ise 6,15 metre olduğu kılavuz kaptana

bildirildiği tespit edilmiştir. Geminin okunan baş ve kıç draftlarının ortalaması bize geminin vasat kalkış draftını verecek olup bu değer kabaca 5,77 metre olarak hesaplanmıştır. Diğer taraftan, geminin yükleme sınırı belgesine göre yaz fribord değeri 1290 mm'dir. Yine geminin tonilato belgesine göre ise kalıp derinliği 7 metredir. Geminin kalıp derinliğinin yaz fribord değerinden farkı bize geminin maksimum yaz draftını verecek olup bu değer ise 5,71 metre olarak tespit edilmiştir. Yukarıda ifade edilen hesaplama yöntemlerine göre, geminin limandan ayrılış ortalama draft değerinin 5,77 metre olduğu, dolayısıyla olması gereken maksimum yaz yükleme sınır değeri olan 5,71 metreyi aştığı görülmüştür.

Yukarıda ifade edilen veriler çerçevesinde, geminin Gemlik limanında yükleme kapasitesinin üzerinde yükleme yaptığı ve limanı "overload" vaziyette terk etmiş olduğu değerlendirilmektedir.

Nitekim, Geminin son yükleme limanından ayrılışına ilişkin **Resim 9** ve **Resim 10**'daki görüntülerine göre, geminin "overload" olması nedeniyle, yükleme sınırı markaları görülememektedir.

Diğer taraftan, VTS'e verilen SP raporunda yer alan draft bilgisi incelendiğinde, (baş draft 4,6 mt - kıç draft 4,9 mt) geminin yetkin personelinin geminin su çekim değerlerinden dahi haberdar olmadığını göstermesi önemlidir.



Resim 9 : Geminin Son Yükleme Limanından Ayrılışına İlişkin Bir Görüntü



Resim 10 : Geminin Son Yükleme Limanından Ayrılışına İlişkin Yakınlaştırılmış Görüntüsü

Katı dökme yüklerin yüklenmesinde ve taşınmasında karşılaşılan en ciddi tehlikeler arasında yük kapasitesi üzerinde yükleme ve muntazam olmayan yük dağılımının sefer sırasında gemide yapısal hasarların meydana gelmesi, gemi stabilitesinin bozulması veya yitilmesi bulunmaktadır.

Yukarıda tespit edilen verilere göre, geminin son yükleme limanlarından “overload” vaziyette ayrıldığı, bu durumun geminin bünyesindeki dirençleri seyir esnasında direkt olarak menfi yönde etkilediği ve meydana gelen kazaya etken faktörler arasında yer aldığı değerlendirilmiştir.

2.1.3 Emniyetli Yükleme İşlemleri

Gemi kaptanı kumandası altında olan dökme yük gemisinin emniyetli bir şekilde yüklenmesi ve boşaltılmasından sorumludur. Terminal temsilcisi ise dökme yük gemisinde tespit edilen ve katı dökme yüklerin emniyetli bir şekilde yüklenmesi ve boşaltılmasını tehlikeye sokabilecek eksiklikleri, gecikmeksizin kaptana veya idareye bildirmekle görevli ve sorumludur.

Bununla birlikte, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1090. Maddesi başlığı altındaki;

“Kaptan, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemiadamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır”

Hükmü ile yine aynı kanunun Geminin Yüklemeye ve Boşaltmaya Elverişli Olup Olmadığına Dikkat Etme başlıklı 1091. Maddesi başlığı altındaki;

(1) Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılırsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır.

(2) Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.

Hükümleri ile gemi kaptanının geminin yük işlemleri yönünden elverişliliğine ilişkin görevlerini ve sorumluluğunu tanımlamıştır.

Bu çerçevede, geminin yüklenmesine ilişkin stabilite hesabı ve yükleme planı hazırlanmadığından, yükün gemi bünyesine etki eden kuvvetlerin geminin boyuna mukavemeti üzerine yaptığı etki hesaplanamamıştır. Dolayısıyla, son limanda yapılan yükleme işlemleri sekanslarının gemi bünyesinde yarattığı etki değerlendirilememiştir.

2.2 BİLAL BAL Geminin Gemiadamıyla Donanımı

BİLAL BAL isimli gemiye 01/06/2015 yılında 5 yıl süreli Gemiadamı Donatımı Asgari Emniyet Belgesi düzenlenmiştir. **(Ek – 10)** Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre geminin asgari donatılacak personel sayısı Kabotaj sefer bölgesi esasları göz önüne alınarak tespit edilmiştir. 1. Zabitte bulunan ROC telsiz belgesi, anılan sefer bölgesi için telsiz zabiti bulundurma kriterini karşılamaktadır.

Liman başkanlığına sunulan personel listesine göre gemi personelinin yeterlikleri, anılan sefer bölgesi ve geminin tonaj sınıfına göre uygunluk göstermektedir. Yalnız kaza sonrası gemide kaptanın, başmühendisin ve bir yağcının bulunmadığı tespit edilmiş olup, bu durum

Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet belgesinde belirtilen sayı ve yeterliğe uygun personelin gemide bulunmadığını göstermektedir.

Geminin liman ayrılışı sırasında gemi kaptanı, başmühendis ve 2. mühendis olmadan sefere çıktığı, gemi kaptanı olarak usta gemici yeterliğine sahip bir gemi adamının kaptan olarak yetkililere tanıtıldığı anlaşılmıştır. Kartal demir yerinde beklenen 4 günlük süre zarfında 2. mühendisin gemiye katıldığı ve bir yağcının eşinin rahatsızlığını öne sürerek gemiden ayrıldığı tespit edilmiştir. Bu değişiklikler İdarenin bilgisi dışında gerçekleştirilmiştir.

Bununla birlikte, ilgili liman otoritesi, gemide mevcut personelin sayı ve yeterlilik bakımından Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet belgesine uygunluğunu donatan temsilcisinin beyan ettiği personel listesi üzerinden yaparak liman çıkış belgesini düzenlediği anlaşılmıştır. Donatan veya donatan temsilcisinin, ilgili liman otoritesine sunduğu personel listesinin gemideki mevcut personelden farklı olmasının, seyir emniyeti ve kendi üzerlerine düşen yükümlülükler açısından ortaya çıkardığı zafiyet ise oldukça dikkat çekicidir.

Taraf devletler, SOLAS '74 / Bölüm V / Kural 14, uygulandığı şekliyle, gemiadamı donatımı hususunu aşağıdaki hükmü sağlayarak düzenler:

“Taraflar devletler, her biri kendi ulusal gemileri için, denizde can güvenliği açısından, tüm gemilerin yeterli ve verimli bir şekilde gemiadamıyla donatılmasını sağlamak amacıyla gerekli önlemleri almalarını veya sürdürmelerini gerektiğini taahhüt ederler.”

Bununla beraber, IMO Meclis⁸ Kararı A.1047(27), gemilerin emniyetli çalışmasını, güvenliğini ve deniz çevresinin korunmasını sağlamak için asgari güvenli yönetim ilkelerini uygulamada kullanılması gereken kuralları ortaya koymaktadır. Kuralların amacı, temel olarak bir geminin yeterli, etkili ve verimli bir şekilde gemiadamıyla donatılmasına odaklanmaktadır.

Yukarıda belirtilen durumlar ışığında, BİLAL BAL isimli geminin son liman ayrılışından battığı ana kadar geçen süreçte geminin denize ve yola elverişliliğine ilgili riskleri değerlendirme yapabilecek yetkin personelin gemide bulunmaması kazaya etken faktörlerden en önemlisi olduğu değerlendirilmektedir. Diğer taraftan, Yetersiz sayıda ve

⁸ IMO Meclisi: Organizasyonun en yüksek yönetim organı. Tüm üye devletlerden oluşur.

yetkin olmayan personel ile seyreden geminin batmasını müteakip herhangi bir can kurtarma donanımı ve teçhizatının kullanılamaması tüm personelin hayatını kaybetmiş olmasına etken diğer bir faktör olduğu değerlendirilmiştir.

2.3 Denetim ve Belgelendirme İşlemleri

SOLAS Kısım I/Bölüm B/Kural 6 Denetim ve Sörvey başlığı altında;

- (a) *Mevcut Konvansiyon hükümlerinin uygulanmasına ve bunlardan muaflıkların verilmesine ilişkin olarak gemilerin denetimi ve sörveyi, İdare personeli tarafından gerçekleştirilecektir. Bununla birlikte İdare, denetimlerin ve sörveyelerin yapılması görevini ya kendi atadığı sörveyörlere ya da tanıdığı kuruluşlara verebilir.*
- (c) *Atanmış bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, geminin veya ekipmanının durumunun, belgenin özelliklerine önemli ölçüde uymadığını veya geminin gemiye ya da gemideki kişilere karşı herhangi bir tehlike olmaksızın denize açılmasına uygun olmadığını belirlediğinde, böyle bir sörveyör veya kuruluş derhal düzeltici faaliyetin yapılmasını sağlamalı ve İdareyi zamanında bilgilendirmelidir. Eğer bu tür bir düzeltici önlem alınmazsa ilgili sertifika geri alınarak ilgili İdare'ye derhal bildirilmelidir ve eğer gemi başka bir tarafın limanında ise, liman devletinin ilgili yetkilileri de İdare'ye derhal bildirim yapmalıdır. İdare personeli, atanan bir sörveyör veya tanınmış bir kuruluş, liman devletinin ilgili makamlarını bilgilendirdiğinde, söz konusu liman devleti hükümeti, bu Konvansiyon kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmek için denetim görevlisine veya kuruluşa gerekli yardımı verecektir. Mümkün olduğunda, söz konusu liman devleti hükümeti, geminin denize veya gemideki kimseye zarar vermeden uygun onarım sahasına gitme amacı dışında limanı terk etmemesini sağlar.*
- (d) *Her durumda, İdare, denetim ve sörveyin eksiksizliğini ve verimliliğini tam olarak garanti eder ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için gerekli düzenlemeleri sağlamayı taahhüt eder.*

Hükümleri haizdir.

Yukarıda ifade edilen hükümlerden anlaşılacağı üzere herhangi bir geminin denize elverişliliğini denetlemek veya sörvey yapmak üzere, İdare kendi sörveyörünü atayabilir

veya tanıdığı bir kuruluşa bu görevi verebilir. Bu hükümler uluslararası sularda seyreden gemiler için zorunlu olmakla birlikte ulusal sularda seyreden gemiler için IMO tarafından İdarelere önerilmektedir.

2.3.1 Bayrak Devleti Tarafından Yapılan Denetimler

BİLAL BAL isimli gemiye donatanın talebiyle 01.02.2011 tarihinde Kabotaj sefer bölgesi tanımlanarak Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiştir. Gemi bu tarihten itibaren ulusal sularda ve ulusal limanlar arasında sefer yapmıştır. Ulusal sefer bölgesinde seyreden gemilerin herhangi bir klas kuruluşuyla çalışma zorunluluğu olmaması nedeniyle, geminin tüm denetim ve sürveyleri İdarenin atadığı sürveyörler tarafından gerçekleştirilmiştir.

Gemiye, İnebolu limanında İdarenin atadığı bir sürveyör tarafından 27-28.05.2015 tarihinde “Yenileme Sürveyi” yapılmış ve bu sürveye istinaden 27.05.2020 tarihine kadar geçerli olmak üzere Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiştir.

Daha sonra, 27.08.2016 tarihinde Ünye limanında yıllık sürvey gerçekleştirilerek Denize Elverişlilik belgesi vize edilmiştir. Müteakiben 14-17.08.2017 tarih aralığında Ünye limanında ara sürvey gerçekleştirilerek Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmiştir.

Yukarıda adı geçen sürveylere konu olan kriterlerden sac kalınlık değerlerinin tespit edildiği sac ölçüm işlemi, İdarece yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından 2015 yılında yapılan yenileme sürveyi öncesi gerçekleştirilmiştir. Kaza sonrası, yapılan inceleme sonucunda sac ölçüm raporunun BİLAL BAL isimli gemiye ait olmadığı tespit edilmiştir. Bununla birlikte yapılan araştırmalar neticesinde, yangın söndürme cihazları ve kişisel can kurtarma donanımlarının yıllık kontrollerini ve can salllarının testlerinin yapan kuruluşların yetki belge sürelerinin zaman aşımına uğramış olduğu tespit edilmiştir.

Yukarıda ifade edilen uygunsuz durumların, gerçekleştirilen yenileme ve ara sürvey esnasında tespit edilemediği, geminin yola ve denize elverişli olmadığı halde seyrine devam etmesi sonucunda, geminin mevcut kondisyon durumunun denizin risklerine karşı koyamadığı değerlendirilmektedir.

2.3.2 Klas Kuruluşları Tarafından Yapılan Denetimler

SOLAS Kısım I/Bölüm B/Kural 6, İdare'nin denetim belgelendirme işlemlerini ya kendi atadığı sörveyör ile ya da tanıdığı bir kuruluş tarafından gerçekleştirileceğini söyler. Yalnız bu kural uluslararası sefer yapan gemiler için geçerli olmakla birlikte, ulusal sefer yapan gemilere ise öneri niteliğindedir.

Gemi donatanı, 2011 yılında gemisinin ulusal sulara sefer yapacağını idareye deklare ederek, Denize Elverişlilik Belgesi düzenlenmesini istemiştir. Bu süre zarfında donatanın işbirliği yaptığı klas kuruluşu Türk Loydu tarafından gerçekleştirilen denetimlerde eksikliklerin tespit edildiği, eksikliklerin ilerleyen süreçte giderilmediği için kuruluş ile olan anlaşmanın askıya alındığı daha sonra iptal edildiği tespit edilmiştir.

Gemi 2017 tarihine kadar, herhangi bir klas kuruluşu ile anlaşmaya gitmeden ulusal sulara sefer yapmaya devam etmiştir. 21 Haziran 2017 tarihinde, bir klas kuruluşu ile 6 ay geçerliliği olan geçici bir sözleşme yapılmıştır. (*Ek – 5*) Bununla birlikte, başka bir klas kuruluşu ile 08 Eylül 2017 tarihinde yine 6 ay geçerli olan bir sözleşme daha yapılmıştır.

Ek – 4'de yer alan anlaşmadan anlaşılacağı üzere, gemiye klas-sörvey yapılabilmesi için bir sonraki planlı havuzlama tarihine kadar zaman tanınmıştır. Her iki klas kuruluşunun ise İdare'nin tanıdığı kuruluşlar arasında yer almadığı tespit edilmiştir.

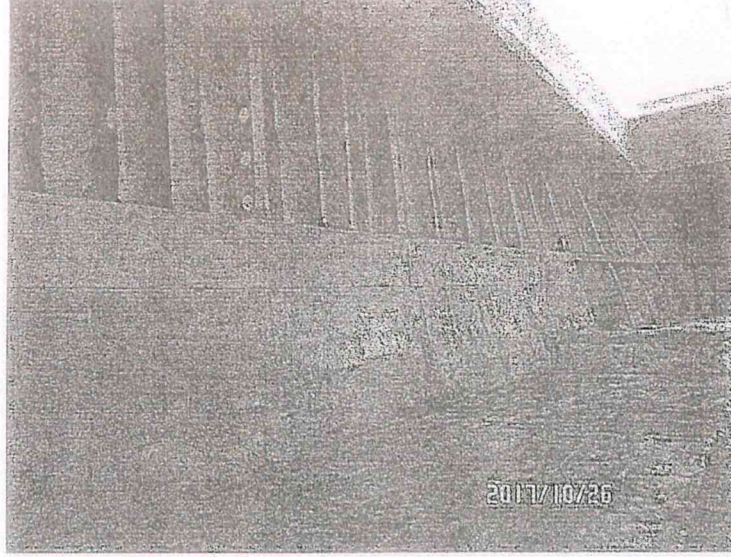
Geminin 2011 yılında muhtemelen kondisyonel nedenlerle mevcut klas anlaşması iptal edilmiş ve dahası herhangi bir klas kuruluşu ile işbirliğine gidilmeden uzun süre ulusal sulara seferlerine devam etmiştir. Bu süre zarfında geminin üzerinde özellikle kondisyonel açıdan yeterli denetim mekanizmasının tesis edilememesi geminin kaybına giden süreçte etkili olduğu düşünülmektedir.

2.3.3 Diğer Denetimler

14-17 Ağustos 2017 tarihleri arasında Ünye tersanesinde İdare sörveyörü tarafından gerçekleştirilen ara sörvey sonrası, 26 Ekim 2017 tarihinde Ambarlı limanında gemi, Türk P&I sigorta tarafından Kondisyon sörveyine tabi tutulmuştur. Yapılan sörvey neticesinde gemide 15 adet önemli eksik (*Ek – 11*) tespit edilmiş ve bu eksikliklerin giderilmesi için donatana 15 Kasım 2017 tarihine kadar süre verilerek zeyilname (*Ek – 8*) düzenlenmiştir.

34/20

Cargo hold # 1, shell plating (port)



Cargo hold # 1, shell plating (starboard)



Resim 11 : BİLAL BAL 1 nolu ambar içi görünümü

İlgili sörvey neticesinde geminin ambarlarına ait elde edilen bazı fotoğraflar incelendiğinde, 1 nolu ambar içi stringer⁹ hizasına kadar iskele ve sancak yan perdeleri üzerinin saca kaplandığı görülmektedir. (*Resim – 11*) Bununla birlikte, diğer eksiklikler incelendiğinde geminin can kurtarma ekipman ve donanımındaki eksikliklerin bulunduğu, her iki ambar arasındaki perdenin su geçirmezliğini kaybettiği, ambar taban saclarındaki deformasyon ve hasarların olduğu, 1 nolu ambarın sintine kuyusunun körlendiği ibareleri dikkat çekmektedir.

Özellikle 1 nolu ambar içine iskele-sancak yan perdeleri üzerine sac kaplama işleminin muhtemelen son ara sörvey sonrası yapıldığı ve bu durumun İdareye bildirilmediği anlaşılmıştır. Bu sac kaplama işleminin geminin DWT ve NT'a direkt etki edeceği ve daha önce gemi bünyesine yayılan gerilimlerin, sağlamlaştırılan yapı nedeniyle homojen dağılımını kaybedeceği düşünüldüğünde, bu durumun kazaya etki eden faktörlerden birisi olduğu değerlendirilmiştir.

2.4 Emniyetli Yönetim Sistemi Uygulamaları

Gemi kazalarının yaklaşık yüzde 90'ının çalışanlardan, ya da “insan hatasından” kaynaklandığı bilinmektedir. Gemilerin emniyetli işletilmesini ve güvenli seyir standartlarını yükseltmek maksadıyla IMO tarafından SOLAS'a tabi gemilere uygulanmak üzere, Güvenli Yönetim Sistemi Kodu adapte edilmiştir. Güvenli Yönetim Sistemi ilkeleri, geminin teçhizat, malzeme ve diğer unsurlarının, mürettebatın ve işletim prosedürlerinin, ulusal mevzuat hükümlerine ve gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi ve deniz emniyeti hususlarındaki uluslararası sözleşmelere uygunluğunun geminin kullanım amacına yönelik olarak işletilmesine ilişkin yöntemleri belirler.

Güvenli Yönetim Sistemi Kodu SOLAS'a tabi olmayan gemilere uygulanması zorunlu olmamakla beraber, IMO tarafından güçlü şekilde tavsiye edilmektedir. Bayrak Devleti olarak, ilgili Kodun Türk bayrağı taşıyan gemilere adapte edilmesi için 2006 yılında Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik yayınlanmıştır. Bu yönetmelik, ulusal sefer yapan hat iznine sahip yolcu gemileri ile ulusal sefer yapan tehlikeli yük taşıyan gemilerin işletenlerini kapsamaktadır. İlgili Kodun uygulanması, ulusal sefer yapan gemilere ve işletenlerine

⁹ Stringer: Geminin bordalarının iç yüzlerinde, boyuna ana bağlar, kirişler, uzunlamasına kuşak, dayanma profilleri

tavsiye niteliği taşımasından dolayı, özellikle kabotaj hattında çalışan kuru yük gemilerine ve işletenlerine uygulanmadığı bilinmektedir.

Bu durumun, bu tip gemilerde güvenli yönetim ilkelerinin uygulanması yönünde eksikliğe yol açtığı düşünülmektedir. Dolayısıyla, Güvenli Yönetim İlkeleri yönünden gemilerin denize elverişliliği üzerinde etkin denetim mekanizmasının kurulamamasının, geminin kaybına giden süreçte etkin diğer bir faktör olduğu değerlendirilmesi yapılmıştır.

2.5 Güvenlik Kültürü

Güvenlik Kültürü ve insan faktörünün ISG ye etkisi konusunda yapılan araştırmalar sonucu, bu kültüre sahip olduğunun sinyallerini veren işletmelerin ortak özellikleri şöyle sıralanmıştır:

- Açıklık kültürü: Hataların üzerini örtmemek, çalışanlarla paylaşmak
- Adalet kültürü: Suçlamak değil, gerçeği aramak-takdir etmek ama ihmal varsa da gerekeni yapmak
- Raporlama kültürü: Her türlü olayı yazılı hale getirip bir işletme ISG hafızası oluşturmak
- Öğrenme kültürü: Olayları analiz edip ders çıkarmak
- Bilgilendirme kültürü: Edinilen bilgileri, yenilere ve gelecek kuşaklara aktarmak

Bu genel kategorilerin altında da birçok alt kırılımların olduğu açıktır ve bu faktörler sosyokültürel faktörlerle dinamik bir ilişki içindedir. Bu bağlamda, İSG'ni en az verimlilik ve kalite kadar bir işletmenin öncelikleri arasına sokulması ve güvenlik kültürü denilen olgunun yaygınlaşması hayati önem taşımaktadır.

Ülkemiz şartlarında çalışan uzmanlar, yukarıda adı geçen yöntemlerden daha çok pragmatik yöntemler kullanmak durumunda kalırlar. Ancak iş hayatında güvenlik kültürünü yönetimler oluşturur, bu noktada kazaları azaltmak için toplumsal İSG kültürünün kendi kendisine oluşmasını beklemek sonsuz bir hayal gibi görünmektedir.

Güvenlik kültürünün bir toplumda oluşmasını sağlayan kurallar, denetim ve yaptırımlardır. Ülkemizde, çalışanların sağlık ve güvenliğine yönelik denetimler 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında yapılmaktadır. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse, 6331

sayılı kanunun, çalışanın sorumluluğu maddesinin güvenlik kültürünün karakterize olduğu ülkeler ile neredeyse birebir aynı olduğunu görürüz.

Ancak hemen belirtmek gerekir ki, iş sağlığı ve güvenliği alanında en gelişmiş kanunlar getirilse bile önemli olan iş sağlığı ve güvenliği kültürü ve bilincidir. Hukuki düzenlemeler ne kadar gelişmiş, idari para cezaları ne kadar yüksek olursa olsun, işçiler ve işverenler işyerlerinin güvenli hale getirilmesi adına iş sağlığı ve güvenliği kültürünü ve bilincini oluşturamamış ise iş kazaları kaçınılmaz olacaktır. Dolayısıyla, Kanunun iş sağlığı ve güvenliği kültürünü ve bilinç düzeyinin oluşumunun ilk ve en önemli aşaması olarak değerlendirilmesi ve konunun bu düzeyde ele alınmasının öneminin belirtilmesi gerekmektedir. Kanun ve uygulanması aşamasındaki bütün eksiklikler değerlendirilip göz önüne alınmalı ancak iş sağlığı ve güvenliği alanındaki bu önemli ilk adım da hak ettiği değeri görmelidir.

Yukarıda bahsedilen hususlar göz önüne alınarak, yaşanan ticari kaygıların emniyetli yönetim anlayışının önüne geçtiğini, dolayısıyla BİLAL BAL isimli geminin batma sürecine kadar yaşanan aksaklıklara yol açıldığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Bununla birlikte, mevzuatı uygulamada yaşanan zorlukların, kazanın yaşanış sürecine giden yolda etkin faktörlerden birisi olduğu değerlendirilmesi de yapılabilir.

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR

Not: Aşağıda sunulan sonuçlar, hiç bir koşulda suçlama unsuru veya yükümlülük varsayımı olarak ele alınmamalıdır. Ayrıca sıralama yapılırken herhangi bir önceliğe veya öneme göre değerlendirme yapılmamıştır.

- 3.1 Kaza esnasında, bölgede etkili olduğu tespit edilen soluğanlar, gemi bünyesi üzerine yayılan dirençler üzerinde etkili olmuştur.
- 3.2 Geminin son yükleme limanlarından “overload” vaziyette ayrılmış olması nedeniyle, gemi bünyesine yayılan dirençler seyir esnasında menfi olarak etkilenmiştir. Bu durum, gemi bünyesinde yapısal hasarların meydana gelmesine yol açmış olabilir.
- 3.3 Geminin son liman kalkışındaki ambar yük dağılım vaziyetine ilişkin net bir veri olmamasından dolayı, yük dağılımının geminin kaybına olan etkisine ilişkin bir değerlendirme yapılamamıştır.
- 3.4 Gemi son liman kalkışında yeterli sayıda ve yetkin personel ile donatılmamış olup, bu durum geminin emniyetli seyir yapmasını etkilemiştir.
- 3.5 Yetersiz sayıda ve yetkin olmayan personel ile seyreden geminin batmasını müteakip herhangi bir can kurtarma donanımı ve teçhizatının kullanılamaması tüm personelin hayatını kaybetmesinde etken olmuştur.
- 3.6 Gerçekleştirilen son yenileme ve ara sörvey esnasında donatan İdare’ye gerçeğe uygun olmayan belge ibraz etmiştir.
- 3.7 Gemi, 2011-2017 yılları arası ulusal sefer bölgesinde çalıştırılmaya devam edildiği süre zarfında, ya herhangi bir klas kuruluşu denetimi altında işletilmemiş ya da İdare tarafından yetkilendirilmemiş klas kuruluşlarının denetimi altında işletilmiştir. Bu durum, geminin denize/yola elverişliliği ve yapısal bütünlüğü açısından ulusal kuralların uygulanmasında zafiyet ortaya çıkarmıştır.
- 3.8 Gemiye, P&I sigorta sörveyörü tarafından yapılan kondisyon sörveyi neticesinde, 1 nolu ambarın iskele-sancak yan perdeleri üzerine İdarenin bilgisi dışında sac

kaplama işlemi gerçekleştirildiği tespiti yapılmıştır. Bu işlem geminin DWT'na ve NT'na direkt etmiş ve gemi bünyesine yayılan gerilimlerin homojen dağılımını etkilemiştir.

3.9 Gemiye P&I sigortacısı tarafından yapılan kondisyon sürveyi neticesinde, geminin 1 ve 2 nolu ambarları arasındaki perdenin su geçirmezliğini kaybettiği, ambar sintine kuyularından birisinin körlendiği ve taban saclarında yer yer hasarların olduğu tespiti yapılmıştır.

3.10 Her ne kadar tavsiye niteliğinde olsa da, gerek gemi gerekse işleten tarafından Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu ilkeleri göz ardı edilmiştir.

3.11 Ulusal sefer yapan bu tip gemileri işletenlerin, Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu'nu uygulama zorunluklarının olmaması, geminin ve işletenin güvenli yönetim ilkeleri yönünden etkin şekilde denetlenemediği gerçeğini ortaya koymuştur.

3.12 Her ne kadar ISG üzerine etkili mevzuat hükümleri getirilmişse de, güvenlik kültürü ve bilincinin, bu tip işletmelerde ticari kaygılar ve baskılar nedeniyle oluşturulamamasının, kazalara davetiye çıkardığı bir kez daha ortaya konulmuştur.

BÖLÜM 4 – ALINAN ÖNLEMLER

- 4.1** Kaza sonrasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının denizcilikten sorumlu birimlerinden olan Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen incelemeler sonucunda, bu ve benzeri kazaların tekrar yaşanmaması için, özellikle ulusal sefer yapan gemilerin daha etkin denetimine yönelik bir genelge ile düzenleme yapılmıştır.
- 4.2** İdare'ye sunulan personel listesi üzerinde gösterilen, ancak kaza anında gemide olmadığı anlaşılan kaptan, baş makinist ve yağcı, Gemiadamları Disiplin Komisyonu'na sevk edilmiş olup, gemi kaptanı ve baş makinistin Gemiadamı yeterlik belgeleri iptal edilmiştir.

BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne

- 015/03-18** Ulusal sefer yapan Türk bayraklı 500 GRT üzeri tüm gemilerde, Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodunun uygulanmasına yönelik düzenleme ihtiyacının değerlendirilmesi,
- 016/03-18** Gemilerin denize elverişliliğine konu olan sac ölçüm raporu, can kurtarma teçhizat sertifikaları gibi belgelerin doğruluğundan emin olunması için, bu belgeleri düzenleyen kuruluşlar ile İdare arasında doğrulama ve paylaşım mekanizmasının tesis edilmesi,
- 017/03-18** Ulusal sefer yapan gemi kaptanlarının, liman çıkış belgesi düzenlenebilmesi için, yükleme işlemlerinin ilgili stabilite kriterlerine göre uygunluğunu gösterir hesabın liman otoritesine sunmaları yönünde düzenleme yapılması,

DİDGM'ne, TKYGM'ne, İdare Tarafından Yetkilendirilmiş Klas Kuruluşlarına

- 018/03-18** P&I tarafından gerçekleştirilen kondisyon sürveyi sonucu elde edilen raporların, gemilerin denize elverişliliğine yönelik belgelendirme işlemleri yapılırken azami ölçüde dikkate alınmasının temini amacıyla P&I ile İdare arasında doğrulama ve paylaşım mekanizmasının tesis edilmesi,

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığına

- 019/03-18** İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile öngörülen güvenli yapının oluşturulması sürecinde meydana gelen bu ve benzeri kazaların tekrar yaşanmaması için, özellikle ulusal sefer yapan gemilerde güvenli yönetim yükümlülüklerinin yerine getirilmesinin etkin bir şekilde denetlenmesi yönünde, ilgili Denizcilik İdaresi ile işbirliğinin geliştirilmesi,

Deniz Ticaret Odalarına

- 020/03-18** Özellikle ulusal sefer yapan gemi donatanlarının, İdare'nin tanıdığı klas kuruluşlarıyla işbirliğine gitmeleri yönünde teşvik edilmesi,
- 021/03-18** Özellikle ulusal sefer yapan gemilerde, işe alınacak gemi personelinin sorumluluk seviyelerine dayanan yetkinlik, yeterlik ve deneyim standartlarına yönelik donatanların istihdam politikasını gözden geçirmesi,

Tavsiye olunur.

page 2

MODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1978

Shipper
ASIL ÇELİK SAN VE TİC. A. Ş.
GEMİÇ KÖYÜ MEVKİİ, 16800 ORHANGAZI, BURSA
TÜRKİYE

OCEAN
BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
Reference No

B/L No 1

(33)

Consignee
EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş.
KDZ.EREĞLİ, ZONGULDAK

Notify address
EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş.
KDZ.EREĞLİ, ZONGULDAK

Vessel
"BİLAL BAL"

Port of loading
GEMLIK - RODA PORT

Port of discharge
ERDEMİR PORT

Shipper's description of goods
TUFAL IN BULK

Nett Weight
3088,720 MTONS

Gross weight

CARGO WET BEFORE SHIPMENT

(of which NONE on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
HARTER-PARTY dated.....

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

Time used for loading.....days.....hours.

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and Condition on board the vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.
IN WITNESS whereof the Master or agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at
AS PER C/P

Place and date issue
GEMLIK
27.10.2017

Number of original Bs/L
3/ (THREE)

Signature
MASTER QUMAY BİLAL BAL
REFİK T. Çİ

GROSS
1863
NET
1033

ISTANBUL

ASILGİBİDİR

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

Page 1 of 2



Geminin Adı Name Of Ship	Tanınma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship	IMO No. IMO Nr.
BİLAL BAL (1428518)	TCBR6	KURUYÖK GEMİSİ	7358664
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 01.05.1974-DANİMARKA Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bittig tarih ve yeri 01.10.1974 DANİMARKA Date and Place of Built		Son Tadilat Tarihi ve Novu - Dates of Last Modif. and Kind
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 260 Port of Register	Bağlama Limanı İSTANBUL- The Port of Registry	Teknik Kütük Limanı İSTANBUL-15475 Port of Technical Reg.	
Donatan ÜCEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİCARET LTD.ŞTİ. (AVCILAR V.D./9040362274) Owner (s)			
İşleten ÇAVUŞOĞLU KARA VE DENİZ NAKLİYAT VE TİCARET LTD. ŞTİ. Manager (s)			

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions	Tam Boy (m) Length Over All	70,5	TONAJ Tonnage	Gros Tonilatosu G.T.	1863	FRIBORD Freeboard	Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)	1290
	Kütük Boyu (m) Register Length	71,7		Net Tonilatosu N.T.	1033		Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)	1410
	Kütük Eni (m) Register Breadth	13		Dwt (yaz) Dwt (summer)	3237			
	Kütük derinliği (m) Register Depth	7						

ANA MAKİNELER

Main Engines

No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine Engine Nr.	Güçü Power
1	B & W ALFA	16V23H-VD	040754	2000 BHP

JENERATÖRLER

Generators

No No.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	MERCEDES	OM 360	040756	188 BHP
2	MERCEDES	OM 360	047062	188 BHP
3	MERCEDES	OM 360	040754	188 BHP

YAKIT

Fuel

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)	Günlük Sarfıyat (m³) Daily consumption (m³)
Motorin	341,99	5,5

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Dahil)

Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew included)

	LİMAN SEFERİ 100 malle sınırlı Limited to 100 miles	KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
KIŞ (Winter)	0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ / Allowed Voyage Range

Kabotaj Seferi

CAN KURTARMA TEÇHİZATI

Life - saving appliances

Page 2 of 2

Cinsi Type	Adedi Quantity	Toplam Kapasite (kişi) Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası Open with engine lifeboats	0	0
Motorsuz açık can filikası Open with oars lifeboats	0	0
Hizmet/servis botu Service boat	0	0
Kurtarma botu Rescue boat	1	6
Can salı Liferafts	2	40
Kapalı Can Filikası Enclosed lifeboats	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası Free Fall	0	0

Cinsi Type	Adedi Quantity
Can simidi Lifebuoys	8
Can yeleği Life - jackets	19
Çocuk can yeleği Life - jackets for children	1

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI

Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası Fire pump	2
Portatif yangın pompası Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı Fixed fire extinguisher	Var
Portatif yangın söndürme cihazı Portable fire extinguisher	29

SÖRVEYLER DURUMU

Surveys

Başlangıç deniz sürvey tarihi Date of initial sea survey	Başlangıç sualtı sürvey tarihi Date of initial diving survey	Şaft sürvey tarihi Date of shaft survey
24.01.2011	08.01.2009	10.11.2008

Yapılan sürveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda belirtilen gemiye 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...30.09.2011 ... tarihine kadar geçerlidir.

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 30.09.2011... provided that surveys are carried out in (+/-) 3 months.

Belge No: Certificate Nr.	DMDEB1143A2226051	Düzenleme Tarihi Issued Date	01.02.2011
------------------------------	-------------------	---------------------------------	------------

Açıklama=

HAKTAN DEMİRBOĞA
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL Bölge Müdürü A.
MARITIME UNDERSECRETARIAT
DIRECTOR DISTRICT OF ISTANBUL

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sürvey Türü Type of Survey	Yer Place/Port	Tarih Date	Sürveyörün Adı Soyadı Full name of inspector	İmza Signature
1.yıldönümü 1st Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü 2nd Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü 3rd Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü 4th Anniversary	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				

An ISO 9001 Certified Society

**INTERIM
CERTIFICATE OF CLASS**

Hull Machinery

This is to certify that the motor vessel

BILAL BAL

IMO No. 7358664 Call Sign: TCBR6
Port of Registry: ISTANBUL Flag: TURKEY
Owner: UCEL DENIZ VE KARA TASIMACILIGI TICARET LTD. STI.
Place of Build: DENMARK Completion: 01.10.1974
has been surveyed at UNYE/ TURKEY on 08.09.2017

by our Surveyor in accordance with this Society's Rules

Tonnage particulars acc. to the International Tonnage Convention 1969

Gross Tonnage:	1863	Summer Freeboard:	1290 mm
Net Tonnage:	1033	Moulded draught:	5,70m
Length:	71,7 m	Breadth:	13,00m

On the basis of the Report submitted the vessel has been assigned the Class with the Character of Class:

Hull: Y 100 A5 GENERAL CARGO K
Machinery: BRMC

With this certificate the validity of class is confirmed until the issue of the relevant class certificates have been effected and not later than **07.02.2018**

No: 65444-32H1-1 Issued at ISTANBUL/ TURKEY on 08.09.2017

BULGARIAN REGISTER OF SHIPPING

~~Inspector to BRS~~

БЪЛГАРСКИ РЕГИСТЪР НА СУДИЩА

Page 1 of 1



PHOENIX REGISTER OF SHIPPING

CERTIFICATE OF CLASSIFICATION OF HULL AND MACHINERY

Cert. Nr: PHRS/CL_ST | 1498114203 | 11122 | 220617

VESSEL INFORMATION

Name of Ship	BILAL BAL
PHRS Nr	11122
IMO Nr	7358664
Type of Vessel	GENERAL CARGO
Gross Tonnage	1863
Port of Registry	ISTANBUL
Owner	UCEL DENIZ VE KARA TASIMACILIGI TICARET LTD. STI.
Builder / Place of Construction	DENMARK
Date of Construction	1974
Number / type of main engine(s)	B&W ALPHA / 16V23H-VD / 2000 BHP

THIS IS TO CERTIFY that the above named ship has been surveyed by surveyors to PH.R.S. and the condition of the hull, machinery and other equipment was found to comply with the applicable PH.R.S. Rules. The following Classification symbols and notations assigned:

PHRS 90 A1 T. IMS. GENERAL CARGO

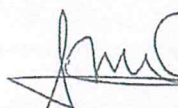
RESTRICTED NAVIGATION. AS PER THE CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS ISSUED BY THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

Subject to compliance with the requirements of section 2.1 of the PHRS Rules and Regulations for the Classification of Steel Ships and with periodical / occasional surveys, this Certificate shall remain valid until the 21st day of November 2017.

Issued at Istanbul, TURKEY, on 22nd June 2017.

PROVISIONAL ☒
CONDITIONAL ☐

For the
PHOENIX REGISTER OF SHIPPING


Cihat Yavuz GULER/ Attending Surveyor

PHRS uses every endeavour to ensure that all its services function with every possible attention and accuracy. Nevertheless, this Society cannot be held responsible for any mistake, error or omission in any report or certificate issued by its Surveyors. The same applies to the Register Book issued, its appendices and to every relative publication. Similarly, PHRS cannot be held responsible for any negligence, omission, error of judgement of their Surveyors, Representatives and Technical Advisers.

Date issued: 09/2014

Page 1 of 2

Form No: PHRS/CL_ST/Issue:2-Rev:1

PHOENIX REGISTER OF SHIPPING, 94 Notara Str., 165 35 Piraeus, Greece, Tel: +302104136555, Fax: +302104137888, E-mail: mail@phrs.gr, URL: www.phrs.gr

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

Certificate No: DMDLB1143N2248314
Page 1 of 2



Form No: DEB Rev02
Sıra No: 2011-2586

Geminin Adı Name Of Ship	Tanınma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship	IMO No. IMO Nr.
BİLAL BAL (1428518)	TCBR6	KURUYÜK GEMİSİ	7358664
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 01.05.1974-DANİMARKA Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bitiş tarihi ve yeri 01.10.1974 DANİMARKA Date and Place of Built	Son Tadilat Tarihi ve Nevi - Dates of Last Modif. and Kind	
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 260 Port of Register	Bağlama Limanı İSTANBUL- The Port of Registry	Teknik KURÜK Limanı İSTANBUL-15475 Port of Technical Reg.	
Donatan ÜÇEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİCARET LTD.ŞTİ. (AVCILAR V.D.9040362274) Owner (s)			
İşleten ÇAVUŞOĞLU KARA VE DENİZ NAKLIYAT VE TİCARET LTD. ŞTİ. Manager (s)			

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions	Tam Boy (m) Lenght Over All	78,5	TONAJ Tonnage	Gros Tonilatosu G. T.	1863	FRIBORD Freeboard	Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)	1280
	Kütük Boyu (m) Register Lenght	71,7		Net Tonilatosu N. T.	1033		Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)	1410
	Kütük Eni (m) Register Breadth	13		Dwt (yaz) Dwt (summer)	3237			
	Kütük derinliği (m) Register Depth	7						

ANA MAKİNELER

Main Engines

No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine Engine Nr.	Güçü Power
1	B & W ALFA	16V23H-VD	2034	2000 BHP

JENERATÖRLER

Generators

No No.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	MERCEDES	OM 360	048756	188 BHP
2	MERCEDES	OM 360	047982	188 BHP
3	MERCEDES	OM 360	040754	188 BHP

FUEL

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)	Günlük Sarfıyat (m³) Daily consumption (m³)
Motorin	341,99	5,5

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Dahil)

Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew included)

	LİMAN SEFERİ Idari Administrative	100 milles sınırlı Limited to 100 miles	KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
KIŞ (Winter)		0	0	0	0
YAZ (Summer)		0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ/ Allowed Voyage Range

Kabotaj Seferi

CAN KURTARMA TEÇHİZATI

Life - saving appliances

Cinsi Type	Adedi Quantity	Toplam Kapasite (kişi) Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası Open with engine lifeboats	0	0
Motorsuz açık can filikası Open with oars lifeboats	0	0
Hizmet/servis botu Service boat	0	0
Kurtarma botu Rescue boat	1	6
Can salı Liferafts	2	40
Kapalı Can Filikası Enclosed lifeboats	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası Free Fall	0	0

VERGİ NO: DMDEB1143N2248814

Page 2 of 2

Cinsi Type	Adedi Quantity
Can simidi Lifebuoys	6
Can yeleği Life - jackets	12
Çocuk can yeleği Life - jackets for children	1

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI

Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası Fire pump	2
Portatif yangın pompası Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı Fixed fire extinguisher	1
Portatif yangın söndürme tertibatı Portable fire extinguisher	2

SÖRVEYLER DURUMU

Surveys

Başlangıç deniz sürvey tarihi Date of initial sea survey	Başlangıç sahil sürvey tarihi Date of initial drydocking	Şaft sürvey tarihi Date of shaft survey
03.10.2011	21.09.2011	21.09.2011

Yapılan sürveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı gemi, 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...21.09.2016 ... tarihine kadar geçerlidir.

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 21.09.2016... provided that surveys are carried out in ... +/- months.

Belge No: Certificate Nr.	DMDEB1143N2248814	Düzenleme Tarihi Issued Date	04.10.2011
------------------------------	-------------------	---------------------------------	------------

Açıklama=

MUSTAFA KIRAN
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKAN
İSTANBUL Bölge Müdürü A.
MARITIME UNDERSECRETARIAT
DIRECTOR DISTRICT OF ISTANBUL

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sürvey Türü Type of Survey	Yer Place/Port	Tarih Date	Sürveyörün Adı Soyadı Full name of inspector	İmza Signature
1.yıldönümü 1st Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 21.08.2012 - 21.12.2012	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü 2nd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 21.08.2013 - 21.12.2013	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü 3rd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 21.08.2014 - 21.12.2014	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü 4th Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 21.08.2015 - 21.12.2015	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

Certificate No: DMDEB1526B2333908
Page 1 of 2



Form No: DEB Rev.02
Sıra No: 2017-270

Geminin Adı Name Of Ship	Tanınma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship	IMO No. IMO Nr.
BİLAL BAL (1428518)	TCBR6	KURUYÜK GEMİSİ	7358664
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 01.05.1974-DANİMARKA Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bitiş tarihi ve yeri 01.10.1974 DANİMARKA Date and Place of Built		Son Tadilat Tarihi ve Nevi - Dates of Last Modif. and Kind
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 260 Port of Register	Bağlama Limanı İSTANBUL- The Port of Registry	Teknik Kütük Limanı İSTANBUL-15475 Port of Technical Reg.	
Donatan Owner (s)	ÜÇEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİCARET LTD.ŞTİ. (AVCILAR Y.D./9040362274)		
İşleten Manager (s)	ÇAVUŞOĞLU KARA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI		

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions	Tam Boy (m) Length Over All	78,5	TONAJ Tonnage	Gros Tonlajatosu G.T.	1883	FRIBORD Freeboard	Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)	1280
	Kütük Boyu (m) Register Length	71,7		Net Tonlajatosu N.T.	1033		Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)	1410
	Kütük Eni (m) Register Breadth	13		Dwt (yaz) Dwt (summer)	3237			
	Kütük derinliği (m) Register Depth	7						

ANA MAKİNELER

Main Engines

No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine Engine Nr.	Güçü Power
1	B & W ALFA	16V23H-VD	7534	2000 BHP

JENERATÖRLER

Generators

No No.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	MERCEDES	OM 360	048756	188 BHP
2	MERCEDES	OM 360	047962	188 BHP
3	MERCEDES	OM 360	040754	188 BHP

YAKIT
Fuel

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)	Günlük Sarfıyat (m³) Daily consumption (m³)
Motorin	341,99	5,5

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Dahil)

Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew included)

	LİMAN SEFERİ Idari Administrative	100 milles sınırlı Limited to 100 miles	KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
KIŞ (Winter)	0	0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ/ Allowed Voyage Range

Kabotaj Seferi

CAN KURTARMA TEÇHİZATI

Life - saving appliances

Cinsi Type	Adedi Quantity	Toplam Kapasite (kişi) Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası Open with engine lifeboats	0	0
Motorsuz açık can filikası Open with oars lifeboats	0	0
Hizmet/servis botu Service boat	0	0
Kurtarma botu Rescue boat	1	6
Can salı Liferaft	2	40
Kapalı Can Filikası Enclosed lifeboats	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası Free Fall	0	0

CERTIFICATE NO. DMDEB1526B2333908

Page 2 of 2

Cinsi Type	Adedi Quantity
Can simidi Lifebuoys	6
Can yeleği Life - jackets	12
Çocuk can yeleği Life - jackets for children	1

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI

Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası Fire pump	2
Portatif yangın pompası Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı Fixed fire extinguisher	0
Portatif yangın söndürme tertibatı Portable fire extinguisher	0

SÖRVEYLER DURUMU

Surveys

Başlangıç deniz sürvey tarihi Date of initial sea survey	Başlangıç sualtı sürvey tarihi Date of initial drydocking	Şaft sürvey tarihi Date of shaft survey
28.05.2015	27.05.2015	27.05.2015

Yapılan sürveyler sonucu elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı gemi, 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...27.05.2020 ... tarihine kadar geçerlidir.

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 27.05.2020... provided that surveys are carried out in ... months.

Belge No: Certificate Nr.	DMDEB1526B2333908	Düzenleme Tarihi Issued Date	03.06.2015
------------------------------	-------------------	---------------------------------	------------

Açıklama= KARA VE DENİZ SÖRVEYİ

ERGÜN KAYALI

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI

İNEBOLU Liman Başkanı

MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS

HARBOUR MASTER OF İNEBOLU

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sürvey Türü Type of Survey	Yer Place/Port	Tarih Date	Sürveyörün Adı Soyadı Full name of Inspector	İmza Signature
1.yıldönümü 1st Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2016 - 27.08.2016	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü 2nd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2017 - 27.08.2017	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü 3rd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2018 - 27.08.2018	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü 4th Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2019 - 27.08.2019	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ
CERTIFICATE OF SEAWORTHINESS

LETİNÇİSİ NO: 17/ML/EB104352300429
Page 1 of 2



Form No: DEB Rev.02
Sıra No: 2017-9328

Geminin Adı Name Of Ship	Tanınma İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type Of Ship	IMO No. IMO Nr.
BİLAL BAL (1428518)	TCBR6	KURUYÜK GEMİSİ	7358664
Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 01.05.1974-DANİMARKA Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bittiği tarih ve yeri 01.10.1974 DANİMARKA Date and Place of Built	Son Tadilat Tarihi ve Novu - Dates of Last Modif. and Kind	
Tescil Limanı İSTANBUL-TUGS 260 Port of Register	Bağlama Limanı İSTANBUL- The Port of Registry	Teknik Kütük Limanı İSTANBUL-15475 Port of Technical Reg.	
Donatan Owner (s)	ÜÇEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİCARET LTD.ŞTİ. (AVCILAR V.D./9040362274)		
İşleten Manager (s)	ÜÇEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİCARET LTD.ŞTİ.		

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions	Tam Boy (m) Length Over All	70,5	TONAJ Tonnage	Gros Tonilatosu G.T.	1863	FRIBORD Freeboard	Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)	1290
	Kütük Boyu (m) Register Length	71,7		Net Tonilatosu N.T.	1033		Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)	1410
	Kütük Eni (m) Register Breadth	13		Dwt (yaz) Dwt (summer)	3237			
	Kütük derinliği (m) Register Depth	7						

ANA MAKİNELER
Main Engines

No Nr.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	B & W ALFA	16V23H-VD	20004	2000 BHP

JENERATÖRLER
Generators

No No.	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr.	Güçü Power
1	MERCEDES	OM 360	040750	188 BHP
2	MERCEDES	OM 360	047962	188 BHP
3	MERCEDES	OM 360	040754	188 BHP

FUEL
Fuel

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)	Günlük Sarfiyat (m³) Daily consumption (m³)
Motorin	344,75	5,5

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Dahil)
Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew included)

	LİMAN SEFERİ Idari Sınırlı Administrative Limited to 100 miles	KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
KIŞ (Winter)	0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ/ Allowed Voyage Range

Kabotaj Seferi

CAN KURTARMA TEÇHİZATI
Life - saving appliances

Page 2 of 2

Cinsi Type	Adedi Quantity	Toplam Kapasite (kişi) Total Capacity (persons)
Motorlu açık can filikası Open with engine lifeboats	0	0
Motorsuz açık can filikası Open with oars lifeboats	0	0
Hizmet/servis botu Service boat	0	0
Kurtarma botu Rescue boat	1	6
Can sahi Liferafts	2	40
Kapalı Can Filikası Enclosed lifeboats	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası Free Fall	0	0

Cinsi Type	Adedi Quantity
Can simidi Lifebuoys	6
Can yeleği Life - jackets	12
Çocuk can yeleği Life - jackets for children	1

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI
Fire - fighting appliances

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Yangın pompası Fire pump	2
Portatif yangın pompası Portable fire pump	0

Cinsi / Type	Adedi / Quantity
Sabit yangın söndürme tertibatı Fixed fire extinguisher	1
Portatif yangın söndürme tertibatı Portable fire extinguisher	2

SÖRVEYLER DURUMU
Surveys

Başlangıç deniz sürvey tarihi Date of initial sea survey	Başlangıç sualtı sürvey tarihi Date of initial drydocking	Şaft sürvey tarihi Date of shaft survey
27.08.2016	27.05.2015	27.05.2015

Yapılan sürveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı gemi, 4922 sayılı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...27.05.2020 ... tarihine kadar geçerlidir.

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above according to the law No:4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 27.05.2020... provided that surveys are carried out in +/- 3 months.

Belge No: Certificate Nr.	DMDEB1643B2366459	Düzenleme Tarihi Issued Date	26.09.2016
------------------------------	-------------------	---------------------------------	------------

Açıklama=

MUSTAFA KIRAN
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL Liman Başkanı a.
MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS
HARBOUR MASTER OF ISTANBUL

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sürvey Türü Type of Survey	Yer Place/Port	Tarih Date	Sürveyörün Adı Soyadı Full name of inspector	İmza Signature
1.yıldönümü 1st Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2017 - 27.08.2017	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
2.yıldönümü 2nd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2018 - 27.08.2018	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
3.yıldönümü 3rd Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2019 - 27.08.2019	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				
4.yıldönümü 4th Anniversary Başlangıç T. - Bitiş T. 27.02.2020 - 27.08.2020	Deniz sürveyi Sea Survey				
	Su altı sürveyi (kara / kamera) Submerged Survey (on land/camera)				

EK-4/C



TÜRKP&I

86

SU ARAÇLARI SORUMLULUK SİGORTA ZEYİLNAMESİ

AÇIKLAMA ZEYİLİ

POLİÇE / YENİLEME NO : 6282 / 0 ÜRÜN KODU : PNX BROKER KODU : 1-5-1011
 ZEYİL NO : 1 MÜŞTERİ NO : 1120 ÖNCEKİ POLİÇE NO :
 BAŞLAMA TARİHİ : 22/09/2017 SÜRE : 365 gün
 BİTİŞ TARİHİ : 22/09/2018
 KAYNAK ADI : OMNİ SİGORTA VE REASÜRANS BROKERLİK HİZ. A.Ş.

BAŞLAMA TARİHİ : 22/09/2017 ZEYİLNAMENİN SÜRESİ : 365
 BİTİŞ TARİHİ : 22/09/2018 TANZİM TARİHİ : 31/10/2017

SİGORTALI/SİGORTA ETTİREN BİLGİLERİ

ADI SOYADI/ÜNVANI : ÜÇEL DENİZ VE KARA TAŞIMACILIĞI TİC.LTD.ŞTİ.
 ADRES : GÜZELYURT MAH. 7. CAD. DELTA PLAZA A2 BLOK K:9 D:18 ESENYURT / İSTANBUL
 TCK/VERGİ DR. NO : ****0362274

İşbu zeyilname, sigortalı ile mutabık kalınan ve aşağıda belirtilen değişiklikler mucibince sigorta teminatına ilişkin bilgi veya teminat şartlarının güncellendiğinin ispatı olup, işbu zeyilname kendi başına, veya diğer zeyiller veya sigorta poliçesi ile birlikte, sigortacının üçüncü bir şahsa yönelik maddi veya herhangi başka bir laahüdünün ispat aracı olarak kullanılamaz.

RİZİKO BİLGİLERİ

GEMİNİN ADI : BİLAL BAL GEMİ CİNSİ : KURUYÜK GEMİSİ
 BAĞLAMA LIMANI : İSTANBUL GEMİNİN KLASI : DİĞER - BKZ. ÖZEL ŞARTLAR
 IMO NO : 7358664 ÇAĞRI İŞARETİ : TCBR6
 TEKNE BAYRAĞI : TÜRKİYE İNŞA YILI : 1974
 GROS TON : 1863

SİGORTA PRİMİ ÖDEME KOSULLARI

TAKSİTLER	KESİN ÖDEME VADESİ	ÖDEME TUTARI (TL)	ÖDEME TUTARI (TL)
-----------	--------------------	-------------------	-------------------

İşbu zeyilname, yukarıda bilgileri verilen sigorta poliçesine ek olup, poliçenin bütün koşullarına tabi olmak suretiyle, onun hüküm ve kuvvetinde ve ayrılmaz bir parçası niteliğindedir. Poliçe bilgileri ve/veya şartları, zeyilname başlangıç tarihinden itibaren aşağıda belirtildiği şekilde değiştirilmiştir.

Sayfa No: 1/2

Zeyilnamenin Aslıdır.

6282-2455019-090/10



turkpendi.com

Türk P ve I Sigorta A.Ş.
 Mithatın Üstündağ Cad. No 21, 34718 Kartal/İstanbul
 T : +90 216 545 0100
 F : +90 216 545 0101
 E : info@turkpendi.com

V.D. Kodu: 9 - Y.N. 8760/26548
 Ticaret Sicili Adresi ve Numarası: 891550/0

**TURKP&I****84**

POLİÇE / YENİLEME NO : 6282 / 0 ÜRÜN KODU : PNK BROKER KODU : 1-5-1011
ZEYL NO : 1 MÜŞTERİ NO : 1120 ÖNCEKİ POLİÇE NO :
BAŞLAMA TARİHİ : 22/09/2017 SÜRE : 365 gün
BİTİŞ TARİHİ : 22/09/2018
KAYNAK ADI : OMNI SİGORTA VE REASÜRANS BROKERLİK HİZ. A.Ş.

ZEYLNAMENİN
BAŞLAMA TARİHİ : 22/09/2017 SÜRESİ : 365
BİTİŞ TARİHİ : 22/09/2018 TANZİM TARİHİ : 31/10/2017
ZEYL KONUSU: AÇIKLAMA DEĞİŞİKLİĞİ

İşbu poliçe zeyl başlangıç tarihinden itibaren açıklama metni yukarıda yazıldığı gibi değiştirildiği hususu işbu zeyname ile kaydolunur.

Geminizde 26 Ekim 2017 tarihinde Ambarlı Limanında Türk P ve I Sigorta A.Ş. Su Araçları Sorumluluk Sigortası özel şartlarının 15.3 ve 15.4 numaralı maddelerine göre yapılmış olan P&I Kondisyon Surveyi neticesinde toplam ON BES (15) adet kusur bulunmuştur.

Bu survey sırasında bulunan kusurların nitelikleri göz önüne alınarak, poliçenin başlangıç tarihi olan 22 Eylül 2017 tarihinden itibaren tüm yük hasarlarının Türk P&I Sigorta teminatı altında bulunmayacağına karar verilmiştir.

Tüm bu eksikliklerin giderilmesi ve ardından kontrol maksatlı bir Takip Surveyinin gerçekleştirilebilmesi için sigortaya 15 Kasım 2017 tarihine kadar süre tanınmıştır, bu surveyin ücreti sigortaya aittir. Surveyin bahsedilen tarihe kadar gerçekleştirilmemesi durumunda Türk P ve I Sigorta teminatı askıya alma hakkına sahiptir.

Bahsedilen tüm maddelerle ilgili olarak gerekli düzeltici önlemlerin alındığının Türk P ve I Sigorta tarafından teyid edildiğine kadar geçen süre içerisinde, bu kusurlardan kaynaklanabilecek hasarlar teminat kapsamı altında bulunmayacaktır.

İş bu poliçe ile birlikte tarafıma iletilen bilgilendirme formunu ve sigorta özel şartlarını, iş bu sözleşmenin kurulduğu 22.09.2017 tarihinde yürürlükte olan halleri ile teslim aldığımı teyit ederim.

SİGORTALI / SİGORTA ETTİREN**Türk P ve I Sigorta A.Ş.****İMZA****İMZA****TÜRK P ve I SİGORTA
ANONİM ŞİRKETİ**

Muhimlik Sicil No: 1
Ticaret Sicil No: 2760424548
Ticaret Sicil Adresi ve Numarası: 899550/0

Sayfa No : 2/2

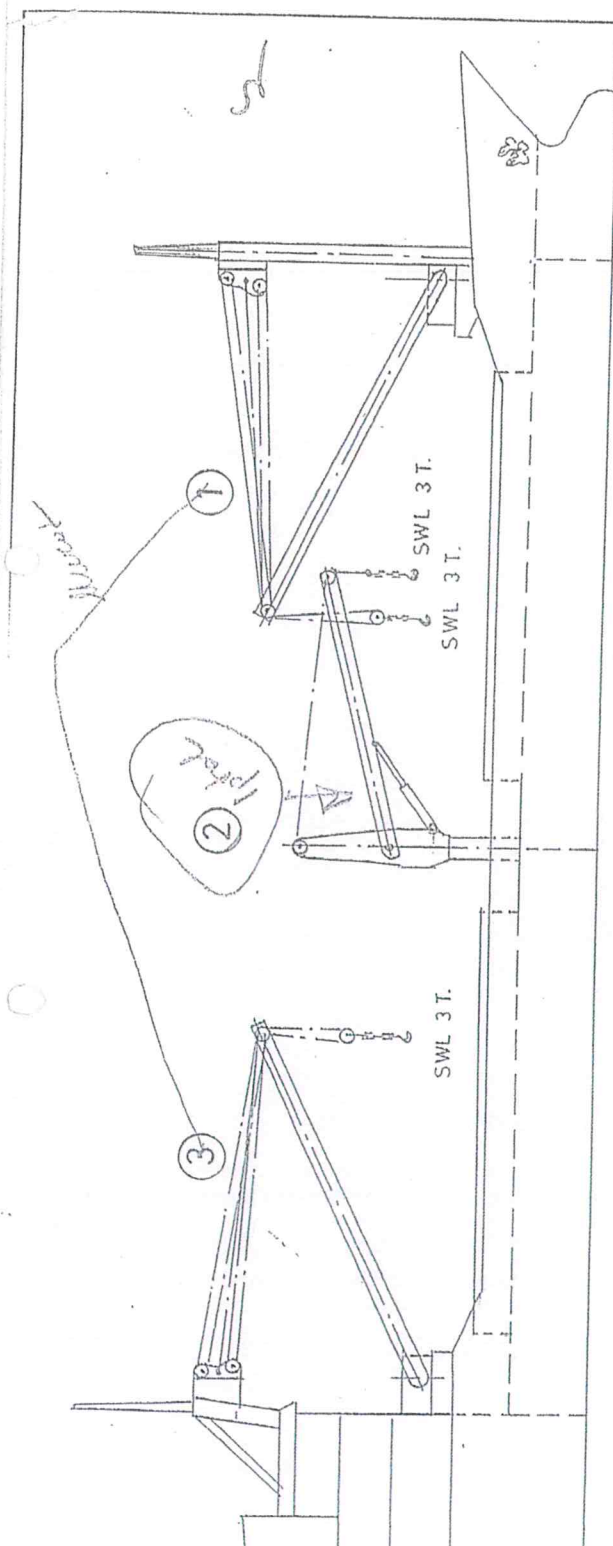
6282-2450019-090710

Zeynemenin Aşığıdır. Bu zeyname 2 sayfadan ibaret olup, sayfalar tek başına hüküm teşkil etmez.
İşbu zeyname İSTANBUL ilinde 31/10/2017 tarihinde 09:07 saatinde tanzim ve imza edilmiştir.

turkpani.com

Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Muhimlik Üstündağı Cad. No:21, 34718 Kocuyolu/İstanbul
T : 0 216 545 0300
F : 0 216 545 0301
Email : info@turkpani.com

V.D. Kodu : V.D. 8760424548
Ticaret Sicil Adresi ve Numarası : 899550/0



DRAWN BY	ibrahim TAMAN	Checked
M / V	MV BILAL BAL	
CRANE ARRANGEMENT		
SCALE: 1:250	CLASS:	DRW. NO:



Türkiye Cumhuriyeti
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi
Republic of Turkey, Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications
Minimum Safe Manning Document

Bu belge Denizde Can ve Mal Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, SOLAS-74 (değişiklikler ile beraber Kural V/14.2.2 uyarınca ve res A 1047(27) da belirtilen prensiplere uygun olarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından düzenlenmiştir.
 This document is issued under the provisions of regulation V/14.2.2 of the International Convention For the Safety Of Life At Sea 1974 as amended, and in accordance with principles set out in Assembly Resolution A 1047(27), under the authority of the Government of Republic of Turkey.

Gemi Adı Name of Ship	BİLAL BAL	Çağrı veya tanıma işareti Distinctive number or letters	TCBR6
Sicil Limanı Port of Registry	İSTANBUL	IMO Numarası IMO Number	7358664
Gross Tonajı Gross Tonnage	Ulusal National	Uluslararası Tonaj International Tonnage Convention 1969	1492
Periyodik olarak insansız bırakılan makina dairesi Periodically unattended machinery space	Hayır No	Gemi Tipi Type of Ship	Other
İşleten Operating Company	ÇAVUŞOĞLU KARA VE DENİZ TAŞIMACILIĞI		

Bu belgede adı geçen gemi, aşağıdaki tabloda verilen sayı ve yeterlik/kapasitedeki gemiadamları ile donatılmıştır.
 The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades of personnel specified in the table below.

Yeterlik / Kapasite Grade / Capacity	Sertifika (STCW Kuralı) Certificate (STCW Regulation)	Kişi Sayısı Number of Persons
Kaptan Master	III/2	1
1 Zabit Chief Officer	III/2	1
Vardiya Zabit Officer in Charge of Navigational Watch	III/1	0
Güverte Tayfası (Grup-1) Deck Rating (Group-1)	III/4	2
Güverte Tayfası (Grup-2) Deck Rating (Group-2)		1
İkiz Zabit Radio Officer	IV/2	1
Baş Mühendis Chief Engineer	III/3	1
Yardımcı Mühendis Second Engineer	III/3	1
Vardiya Mühendisi / Makinisti Officer in Charge of Engineer Watch	III/1	0
Makine Tayfası (Grup-1) Engine Rating (Group-1)	III/4	1
Makine Tayfası (Grup-2) Engine Rating (Group-2)		1

Sefer Bölgesi / Trading Area Kabotaj Seferi / Cabotage Voyage

Düzenlenme Tarihi ve Yeri
Date and Place of Issue 01.06.2015 / SAMSUN

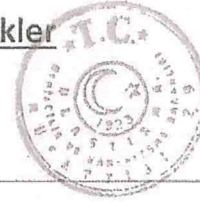
Geçerlilik Tarihi
Date of Expiry 27.05.2020



Scanned by CamScanner

10. Bölüm – Gemide bulunan eksiklikler

Section 10 – Defect List



Eksiklik No (Defect No)	Rapor Referans Numarası (Item Ref.No)	Kusurlarla ilgili açıklama (Details of the defects)
1)	2.2	Survey Status; Missing, existing any condition unknown? Survey durum raporu; Yok, bir klas şartı varmı bilinmiyor.
2)	3.4	Charts & Publications; Corrections missing. Harita ve notik yayınlar; Düzeltmeleri yok.
3)	3.7	Bridge Pyrotechnics; Overdue (09/17). Pyroteknikler; Süreleri geçmiş (09/17).
4)	3.9	Magnetic Compass; Deviation table overdue (09/17). Manyetik pusula; Tashih süresi geçmiş (09/17)
5)	4.6	E/R Bilge Alarm; Could not been activated. Mk. Dairesi sintine alarmı; Çalıştırılmadı
6)	4.9	Pumps in E/R; Some markings missing. Mk. Dairesi pompalar; Bir kısım markalamalar eksik
7)	5.2	Accommodation Stairs; Some steps rotten & Forecastle Store; Holes on base floor. Yaşam mahalli merdivenleri; Bir kısım basamaklar çürük Baş altı mağaza; Taban sacında delikler mevcut
8)	5.3	Watertight Doors; Rubber packings missing & rubber channels rotten. Kaportalar; Lastikler eksik & lastik kanalları çürük
9)	5.5	Main Deck; Markings of overflows&sound. pipes missing. Ana Güverte; Taşıntı ve iskandil markalamaları eksik
10)	5.7	Starboard Anchor; Missing & Mooring ropes poor. Sancak demir yok, palamar halatları kondisyonu zayıf
11)	6.2	Life Rafts; Service overdue (15.05.2015). Can Salları; Servis süresi geçmiş
12)	6.7	Muster Lists; Missing, not posted. Role Cetvelleri; Yok, asılı değil
13)	6.9	Drills & Records; Missing. Role talimleri ve kayıtları; Yok
14)	7.5	Environmental Protection Posters; Missing, not posted. Çevre korumaya ilişkin posterler; Yok, asılı değil.
15)	8.1.2	Bulkhead; Bulkhead btw hold no.1 & no.2 not watertight Bilges; No.1 hold bilge blinded Holds; Damages existing on tanktops of Hold no.1 & no.2 No.1 ve No.2 ambarlar arası perde su geçirmez değil No.1 ambar sintine kuyuları körlenmiş NO.1 ve No.2 ambar taban saclarında hasarlar mevcut