TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

BURHAN KAPTAN I

İsimli Balıkçı Gemisinde Denize Adam Düşmesi Sonucu Meydana Gelen Deniz Kazasına İlişkin İnceleme Raporu

İstanbul / Rumeli Feneri Açıkları

23 Eylül 2014

22/DNZ-03/2017

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

BURHAN KAPTAN I

İsimli Balıkçı Gemisinde Denize Adam Düşmesi

Sonucu Meydana Gelen

Deniz Kazasına İlişkin İnceleme Raporu

İstanbul / Rumeli Feneri Açıkları

23 Eylül 2014

Bu rapor Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanmıştır.

Adres	:	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Hanımeli Sok.No:7 Sıhhiye, 06430 ANKARA / TURKIYE
Telefon	:	00 90 312 203 1431
Faks		00 90 312 229 72 89
E-posta	:	deniz.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 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 paylaştırmak değildir.

SAYFA

İÇİNDEKİLER i

RESİM LİSTESİ ii

EK LİSTESİ iii

ÖZET 1

BÖLÜM 1 - BULGULAR 2

1.1. Gemi, Seyir ve Kazaya İlişkin Bilgiler 2

1.2. Çevresel Koşullar 3

1.3. Kazanın Gelişimi 3

1.4. Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları 7

1.5. Hasar Durumu 9

1.6. Personel ve Gemi 12

1.7. Trol Balıkçılığı 13

BÖLÜM 2 - DEĞERLENDİRME 10

2.1. Can Kurtarma Ekipmanları 16

2.2. Eğitim 18

2.3. Balıkçı Gemilerinde Gemiadamı Dışındaki Çalışanların Durumu 23

2.4. Balıkçı Gemilerinin Gemiadamıyla Donatılması 25

2.5. Donatan ve Kaptan Sorumluluğu 25

2.6. Arama ve Kurtarma 27

BÖLÜM 3 - SONUÇLAR 29

BÖLÜM 4 - TAVSİYELER 30

EKLER 32

RESİM LİSTESİ **SAYFA**

Resim 1. Kaza Yeri *1*

Resim 2. Burhan Kaptan 1 Balık Avlama Gemisi *3*

Resim 3. Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı *4*

Resim 4. Kaza Anında Çalışanların Gemi Üzerindeki Duruş Pozisyonları *5*

Resim 5. Çalışanlardan Barış ve Ahmet'in Kaza Anında Pozisyonları *5*

Resim 6. Orhan İsimli Çalışanın Üst Güvertedeki Pozisyonu *6*

Resim 7. Kazazedenin Denize Düştüğü Yer *7*

Resim 8. Dalgaların Etkisiyle Gemi Kıçının Kalkmasına Ait Çizim *9*

Resim 9. Ağları Çekmekte Kullanılan Irgat *9*

Resim 10. Irgatta Meydana Gelen Hasar *10*

Resim 11. Kaptan Kamarası Lumbuzunda Meydana Gelen Hasar *11*

Resim 12. AIS Anteninde Meydana Gelen Hasar *11*

Resim 13. Trol çeken balıkçı gemisi *13*

Resim 14. Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi *22*

Resim 15. Rumeli Feneri Yakınında Bulunan Bir Yerleşim Yerinden Alınan Görüntü *26*

EK LİSTESİ

EK-1 Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge Çizelge 7

EK-2 Denize Elverişlilik Belgesi

EK-3 Liman Çıkış Belgesi

EK-4 Gemilerin Teknik Yönetmeliği Ek-6 (Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi)

EK-5 İş Sağlığı ve Güvenliliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Tebliği (İşyeri Tehlike Sınıfları)

ÖZET

Resim 1: *Kaza Yeri*

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

BURHAN KAPTAN 1 isimli balıkçı gemisi, kaptanı ve beraberinde dört balıkçı ile birlikte 23 Eylül 2014 günü sabah saatlerinde Rumeli Feneri balıkçı barınağından denize açılmıştır. Bulundukları bölgede havanın sertleşeceğini telsizden öğrenen kaptan, balıkçılardan ağları toplamalarını istemiştir. Bu esnada deniz üzerinde oluşan iki hortum üzerlerine gelmiş ve bu hortumların meydana getirdiği dalgayla tehlikeli bir şekilde başa doğru trimlenmiştir[1]. Geminin bu hareketi sonrası güvertede çalışan balıkçılardan Serkan denize düşmüştür.

Kaptan telsizden civardaki gemilere ve Gemi Trafik Hizmetleri'ni (Sektör Türkeli) denize adam düştüğünü bildirerek yardım talep etmiştir. Denize düşen çalışanı kurtarmak için diğer üç çalışan ve kaptan gerek gemiye manevra yaptırarak gerekse can simidi kullanarak mücadele vermiştir. Ne var ki denize düşen çalışan bir süre sonra gözden kaybolmuştur. Müteakiben olay yerine ulaşan kurtarma ekiplerince başlatılan arama kurtarma çalışmaları da sonuç vermemiştir. Kazazedenin cansız bedeni olaydan bir buçuk yıl sonra başka bir balıkçının ağına takılmış olarak bulunmuştur.

Meydana gelen kaza sonucu denize düşen çalışan hayatını kaybetmiş ve bir başka balıkçı gemisi tarafında 1,5 yıl sonra bulunmuştur. Bir çalışan ise kaza esnasında yaralanmıştır.

[1] Trimlenme: Geminin baş kıç doğrultusunda meyletmesi

BÖLÜM 1 – BULGULAR

1.1 Gemi, Seyir ve Kazaya İlişkin Bilgiler

Gemi Adı	: BURHAN KAPTAN 1
Bayrağı	: Türk
Bağlama Limanı	: İstanbul
Çağrı İşareti	: TCA2162
Tipi	: Balık Avlama
Donatanı	: Aydoğan KANBUROĞLU; Mehmet KANBUROĞLU
İşleteni	: Aydoğan KANBUROĞLU; Mehmet KANBUROĞLU
İnşa Yeri ve Yılı	: Sürmene / 2003
Gros Tonajı	: 103
Tam Boyu	: 24,2 metre
Ana Makine Gücü	: 2X400 BHP
Çalışan Sayısı	: 5
Seyir Tipi	: Kabotaj
Kaza Zamanı	: 23.09.2014 / 15:30
Kaza Tipi	: Çok ciddi deniz kazası
Kaza Yeri	: Rumeli Feneri açıkları / İstanbul (41° 18' K / 029° 04' D)
Yaralı/Ölü/Kayıp	: 1 ölü 1 yaralı
Hasar	: Irgat, Lumbuzlar ve AIS anteninde hasar
Kirlilik	: Yok

Resim 2: *BURHAN KAPTAN 1 Balık Avlama Gemisi*

1.2 Çevresel Koşullar

Kaza anında, BURHAN KAPTAN I İstanbul Boğazı Karadeniz çıkışında bulunan Rumeli fenerinin 5 deniz mili açığında balık avlamakla meşguldü. Bölgede etkili olan güneyli rüzgâr öğleden sonra aniden sertleşerek önce batılı daha sonra Karayel'den saatte yaklaşık 45 knot süratle estiği, görüşün kaza yerinde sıfıra düştüğü, dalga yüksekliğinin 6 – 7 metreye kadar çıktığı ifade edilmiştir.

1.3 Kazanın Gelişimi

BURHAN KAPTAN 1 balıkçı gemisi Rumeli Feneri balıkçı barınağından (*Resim 3*) 23 Eylül 2014 günü saat 05:40 dolaylarında çıkış yapmıştır. Kaptanla birlikte Su Ürünleri Tezkeresi belgesine sahip dört çalışan daha vardır. Geminin diğer personeli olan gemici, annesinin rahatsızlığından dolayı sefere katılamamıştır.

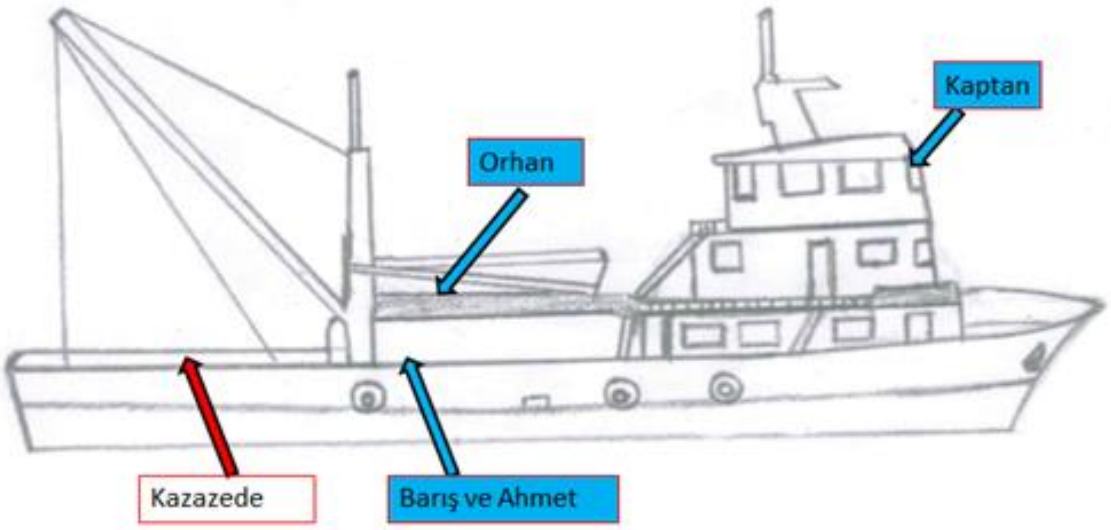
Resim 3: *Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı*

Kaza öncesi balıkçı gemisinin dördüncü kez atılan ağ denizdedir. Türk Radyo'nun Vhf[2] 67. kanaldan rutin olarak denizcilere yayınladığı hava raporunda rüzgârın bir süre sonra şiddetleneceğini duyurmuştur. Türk Radyonun yayını doğrultusunda Sahil Güvenlik botu da bölgeye uyarı yayını yapmıştır. Bunun üzerine 4 çalışan, kaptanın talimatıyla ağları toplamaya başlamışlardır. Denizde toplam 150-200 kulaç[3] tel bulunmaktadır. Balıkçı gemisi pek ağır yol ile ilerleyerek ağı çekmektedir. Ağlara bağlı tel halatlar toplanırken, geminin üzerinde 1-2 knot[4] kadar hız vardır. Normal şartlarda ağlara bağlı tel halatların alınması 5 dakika kadar, ağların tamamen toplanması ise 25 dakika sürmektedir. Olay esnasında geminin Rumeli Feneri Limanı'na mesafesi yaklaşık 5 mildir.

Çalışanlar kıç üstünde ağı çekerken hava birden kararmış ve görüş sıfıra yakın düşmüştür. Saniyeler sonra da bir hortumun deniz indiği görülmüştür. Hemen hemen aynı anda ikinci bir hortum daha denize inerek çok kısa bir sürede geminin üstüne gelmiştir. Bu sırada gemi kaptanı köprüüstünde gemiye kumanda etmekte, diğer üç çalışan alt güvertede denizde bulunan ağları çekmekte, bir diğer çalışan ise üst güvertede ağları toplamaktadır (Resim 4).

[2] Vhf: Çok Yüksek Frekans
[3] Kulaç: 183 cm' ye eşit denizcilikte kullanılan bir uzunluk ölçüşü
[4] Knot: Saatte bir deniz miline eşit hız birimi

Kıç güvertenin en ucunda olan kazazede çalışan el işaretiyle hortumun geldiğini kaptana haber vermiştir.



Resim 4 : *Kaza Anında Çalışanların Gemi Üzerindeki Duruş Pozisyonları*

Resim 5: *Çalışanlardan Barış ve Ahmet'in Kaza Anında Pozisyonları*

Hortumun geminin üzerine geldiğini gören alt güvertede çalışanlar yaşam mahalline doğru koşarak kaçmaya başlamıştır. Hortumlar bir uğultuyla beraber gemiye çarpmış ve gemi baş üstüne doğru tehlikeli bir biçimde meyil yapmıştır. Bu sırada Ahmet, Barış'ı yaşam mahallinin içine eliyle itmiş ve hemen ardından rüzgârın şiddetiyle kapı kapanmıştır. Ahmet, geminin meyli veya kendisine birinin/bir şeyin sert şekilde çarpması sonucu yere yüzü küpeştelere dönük olarak düşmüştür. Düşerken güvertedeki bir basamağa çarpmış; (sol tarafta üç kaburgası çatlamış) ancak kendi çabasıyla yerde sürünerek yaşam mahalline girmiştir. Ahmet içeri girdiğinde, Barış, Serkan'ın geminin kıçının havaya kalkmasının etkisiyle Ahmet'e çarptığını daha sonra da sancak baş omuzluk tarafından 4-5 metre ileride suya düştüğünü ifade etmiştir. Ahmet, Serkan'ın denize düştüğünü öğrenince üst güvertede ağları toplayan Orhan'a ve hemen köprüüstüne çıkıp kaptana haber vermiştir.

Resim 6: *Orhan İsimli Çalışanın Üst Güvertedeki Pozisyonu*

Rüzgâr, üst güvertedeki ağları denize uçmasın diye onları yaymak için yukarı çıkan Orhan'ı puntellere doğru savurmuş ve arasına sıkıştırmıştır. Bu arada başına dolanan ağlar Orhan'ın denize düşmesini engellemiştir.

1.4 Kazazedeyi Kurtarma Çalışmaları

Kaptan, Serkan'ın denize düştüğünü öğrenir öğrenmez, telsizle anons geçerek çevredeki balıkçı gemilerine haber vermiştir. Çevredeki gemilerden ise denize adam düştüğünü Sahil Güvenliğe ve Kıyı Emniyetine haber vermelerini istemiştir. Denize düştüğü noktayı hemen radarında markalamış ve GTH (Sektör Türkeli) ile telsizle görüşüp durumu bildirmiştir.

Resim 7: *Kazazedenin Denize Düştüğü Yer*

Bu sırada kısa bir süre sonra görüş açılmış ancak şiddetli rüzgâr devam etmektedir. Orhan Serkan'ı gemin kıç tarafında, denizin içinde ve geminin 20-25 metre gerisinde görmüştür. Kaptana haber vermeleri sonrası kaptan iki makineyi de tam yol tornistan çalıştırarak Serkan'a doğru ilerlemeye çalışmış ve sancak bordadan 2-3 metre kadar yaklaşmıştır. Bu sırada Serkan yüzerek gemiye ulaşmaya çalışmaktadır. Ahmet köprüüstünden üzerinde el incesi bulunan can simidini getirerek Orhan'a vermiştir. Orhan can simidine kalın halat bağlayarak Serkan'a doğru atmış, üç denemeden sonra Serkan can simidini yakalamıştır.

Serkan'ın can simidini yakaladığı an, can simidine bağladıkları halatı çekmeye başlamışlardır. Bu sırada kaptan makineyi rölanti[5] konumuna almış ve gemi dalgaların etkisiyle savrulmaya başlamıştır. Serkan, önce geminin kıç tarafına daha sonra sancak kıç omuzluğa çekilmiştir. Ancak dalgaların etkisi ve geminin sürekli savrulması nedeniyle

[5] Rölanti: Makinenin pervaneye hareket verilmeden çalıştırıldığı en düşük ayar

Serkan'ı gemiye çekememişlerdir. Kaptan makineleri sürekli tornistan çalıştırarak geminin Serkan'dan uzaklaşmasını engellemeye çalışmıştır. Son defa Ahmet ve Orhan, Serkan'ı sancak bordaya çekmişler ve lastik usturmaçayı sarkıtarak Serkan'ı kurtarmaya çalışmışlardır. Fakat Serkan gücünü kaybederek can simidinden ayrılmış ve gözden kaybolmuştur. Ahmet gözcülük yapmak ve Serkan'ı aramak üzere köprüüstüne çıkmış ve durumu kaptana haber vermiştir. Serkan son olarak geminin 10-15 metre kadar gerisinde suyun içinde yüzü koyun, kendini bırakmış halde görülmüştür. Serkan'ın tutunabilmesi ihtimaline binaen iki can simidi ve bir can yeleği daha suya atılmıştır.

Serkan'ın gözden kaybolması sonrası, kaptan balık ağlarını fora ederek Serkan'ı aramaya başlamıştır. BURHAN KAPTAN 1 gemisine yakın olan OSMAN SERTER 1 isimli balıkçı gemisi de olay yerine gelerek arama ve kurtarma çalışmalarına katılmıştır. Kazazedenin kurtarılması için yapılan anons sonrası olay yerine ulaşmaya çalışan KIYI EMNİYETİ 3 botu ve Sahil Güvenlik botu hava koşulları nedeniyle geriye dönmüş, KURTARMA 9 Römorkörü ise olay yerine ulaşarak arama çalışmalarına katılmıştır. Havanın kararması nedeniyle BURHAN KAPTAN 1 ve OSMAN SERTER 1 kazazedeyi arama çalışmalarına o gün için son vererek Rumeli Feneri balıkçı barınağına geri dönmüşlerdir. KURTARMA 9 römorkörü ise saat 23:00 a kadar hava müsaadeli olarak arama ve kurtarma çalışmalarına devam etmiş ve ertesi gün ağarınca devam etmek üzere ara vermiştir.

Sonraki üç gün devam edilen hava müsaadeli arama ve kurtarma çalışmalarına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bağlısı bot ve Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı bot ve helikopter tarafından devam edilmiş ancak aramalar neticesinde kazazedeye ulaşılamamıştır.

Olaydan yaklaşık bir buçuk yıl sonra, 08.01.2016 günü Rumeli Fenerinin 4 mil açığında rutin olarak avlanmakta olan bir balıkçı gemisinin ağına bir erkek cesedinin takıldığı tespit edilmiştir. Bölge jandarma ekiplerine yapılan ihbarın incelenmesi ve tanıkların ifadeleri doğrultusunda cansız bedenin BURHAN KAPTAN 1 gemisinin kazazede çalışanı Serkan OK'a ait olduğu belirlenmiştir.

1.5 Hasar Durumu

Oluşan rüzgâr ve dalgaların etkisiyle, geminin kıçının 5 metre havaya kalkması ***(Resim 8)*** sonucu hâlihazırda ağları çekmekte kullanılan ırgatlar geriye doğru kasmış, yaklaşık 2 cm yerinden oynayarak gerisinde bulunan borulara hasar vermiştir.***(Resim 10)***

Resim 8 : *Dalgaların Etkisiyle Gemi Kıçının Kalkmasına Ait Çizim*

Resim 9 : *Ağları Çekmekte Kullanılan Irgat*

Resim 10: *Irgatta Meydana Gelen Hasar*

Bununla beraber hortumun denizden kaldırdığı deniz suyu ve dalgaların etkisiyle, köprüüstündeki defterler, kâğıtlar, elektronik cihazlar ve diğer eşyalar güçlü serpintilerin etkisiyle ıslanmıştır. Köprüüstünün bir alt katında bulunan kaptan kamarasının iskele baş omuzluktaki lumbuz, sancak giriş güvertede bulunan tuvaletin lumbuz camı, kapı çengeli ve miyar güvertede bulunan AIS[6] anteni kırılmıştır.***(Resim 11 ve 12)***

[6] AIS: Otomatik Tanımlama Sistemi

Resim 11: *Kaptan Kamarası Lumbuzunda Meydana Gelen Hasar*

Resim 12: *AIS Anteninde Meydana Gelen Hasar*

1.6 Personel ve Gemi

BURHAN KAPTAN 1, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi gereğince 1 balıkçı gemisi kaptanı ve 1 gemici yeterliliğine sahip toplam 2 gemiadamı ile donatılmaktadır. Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergenin çizelge 7 not 2'ye göre "Kabotaj veya Liman Sefer bölgelerinde, 150 GRT'den küçük balıkçı gemilerinde usta gemici olarak 3 yıllık deniz hizmeti bulunan Usta Gemiciler, Kaptanlık yapabilir" hükmü yer almaktadır. Ayrıca Not 4'te "Kabotaj ve Yakın Kıyısal Seferde Balıkçı Gemisi Kaptanı yerine Sınırlı Vardiya Zabiti de kaptanlık yapabilir" hükmü yer almaktadır.**(EK-1)**

Gemi kaptanı 45 yaşında ve Sınırlı Vardiya Zabiti yeterliğinde olup, yaklaşık 23 senedir balıkçı gemisi kaptanı olarak çalışmaktadır. Aynı zamanda sahibi olduğu BURHAN KAPTAN 1 gemisinde 2003 yılından bu tarafa diğer ortak olan ağabeyiyle birlikte değişmeli kaptan ve gemici olarak çalışmaktadır. STCW Kodu[7] gereği kendisinde bulunması gereken tüm sertifikalara haiz olduğu ve sertifikalarının geçerlilik süresinin devam ettiği görülmüştür.

Geminin gemici yeterliliğini sağlayan diğer personeli annesinin rahatsızlığından dolayı kaza günü sefere katılamamıştır. Bu personel gemi kaptanının ağabeyi olup, aralarında değişmeli kaptan ve gemici olarak çalışmaktadırlar.

Gemide bulunan diğer 4 çalışanın herhangi bir gemi adamı yeterlilikleri bulunmamakta olup, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından verilmekte olan Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine sahiptirler.

BURHAN KAPTAN 1 balıkçı gemisi 2003 yılında Trabzon/Sürmene'de inşa edilmiştir. Gemide 2 adet 400 BHP[8] gücünde makine mevcuttur. Gemi 24,2 metre boyunda ve 103 grt hacime sahiptir. Geminin Denize Elverişlilik Belgesi **(EK-2)** yıllık denetimler yapılmak kaydıyla 25.06.2018 tarihine kadar geçerlidir. Gemiye son olarak verilen Liman Çıkış Belgesi (LÇB) **(EK-3)** 13.09.2014 tarihinde İstanbul Liman Başkanlığınca düzenlenmiş ve 60 gün geçerlilik süresi verilmiştir.

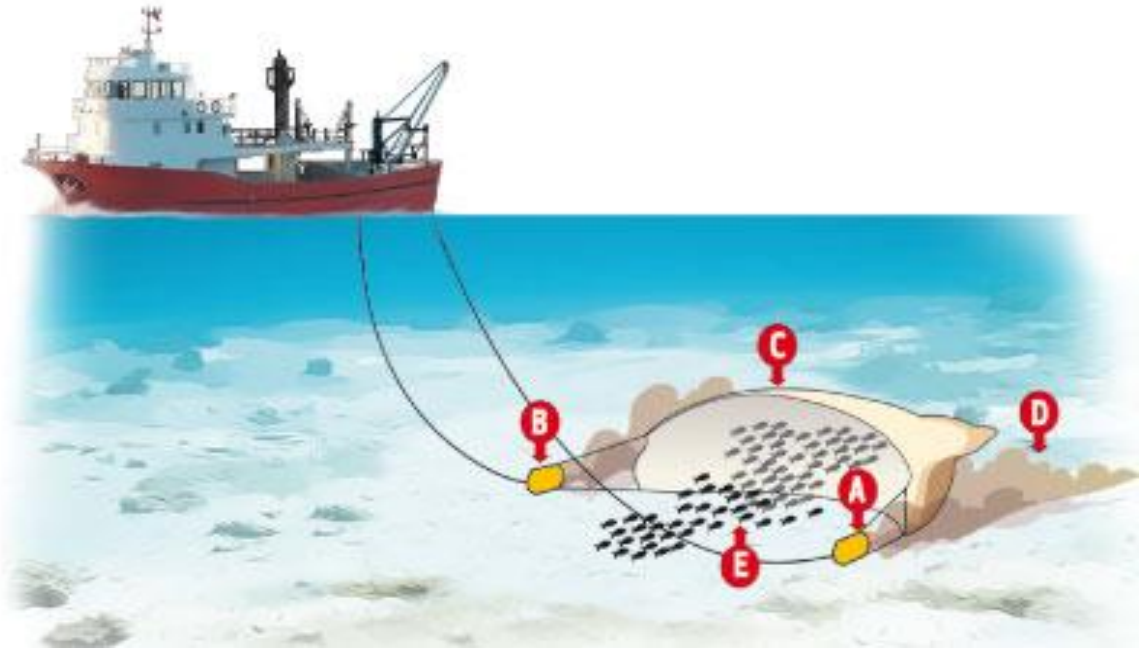
[7] STCW Kodu: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Kodu
[8] BHP: Beygir gücü

1.7 Trol Balıkçılığı

Trol ağları, zeminde veya zemine yakın olarak yaşayan çeşitli balıkların, yumuşakça ve kabuklu su canlılarının avcılığında kullanılan av araçlarıdır. Balıkçılıkta önemi anlaşıldıkça çok değişik tipte trol ağları geliştirilmiştir. Bunların, çok küçük gemilerle çekilebilen mini modelleri olduğu gibi ağız açıklığı 30–40 metreye ulaşan ve 500-3000 BHP gücündeki gemilerle çekilebilen büyüklükte olanları da mevcuttur.

Trol avcılığında av miktarı, ağ büyüklüğü ile orantılıdır. Ekonomik bir avcılık için ağır ve modern trol ağları kullanılır. Avın aranması, bulunması ve verimli bir operasyon için trol avcılığının çok iyi planlanması gerekir.

Günümüzde kullanılan trolleri kapılı (tek gemi ile çekilen) troller ve kapısız (iki gemi ile çekilen) troller olarak iki gruba ayırabiliriz. Trol donanımı; ırgat ve direkler, trol teli, kapılar, halat ve ağ olmak üzere altı bölümden oluşur .



Resim 13 : *Trol çeken balıkçı gemisi*

Trol ırgatı; Trol ağının denize atılıp çekilmesinde işlev görür. Gücünü ana ya da yardımcı makineden alır ve tel tamburları, fenerlikler, firen ve kumanda sistemlerinden oluşur. Trol teli iki adet olan tel tamburları üzerine sarılmaktadır. Yine iki adet olan fenerlikler ise palamar halatının toplanmasında kullanılır. Fren ve kumanda sistemleri sayesinde motordan kayış-kasnak sistemi veya hidrolik pompa aracılığıyla alınan gücün tel tamburuna ya da fenerliklere aktarılması, ırgatın çalıştırılıp durdurulması sağlanır. Ayrıca çağdaş trol gemilerinde ağ tamburları ve daha fonksiyonel trol ırgatları da kullanılmaktadır. Bu tür ırgatlar çoğunlukla hidrolik güç ile çalışır, bu nedenle kolayca kumanda edilebilir. Trol telinin toplanması ve tamburlara sarılması daha pratik ve düzgün biçimde yapılabilir.

Trol gemisinin direk donanımı; Ana bom direğine bağlı iki matafora ile bir bumbadan (seren) oluşur. Çağdaş trol gemilerinde gemi kıç aynasında ağın güverteye alınmasını kolaylaştırıcı bir rampa ve üzerinde her iki bordayı bir köprü gibi birbirine bağlayan asma mataforalar bulunur.

Kapılar; Tek gemi ile çekilen trol ağlarının yatay ağız açıklığını sağlarlar. Trol teli ile palamar halatı arasında yer alır. Farklı trol tipleri için farklı kapılar kullanılır. Yaygın kapı tipleri klasik dikdörtgen, oval, V kapı ve süberkrüb kapıdır.

Trol donanımında kapı ile ağ arasındaki bağlantıyı sağlayan **halatlar** trolün halat donanımını oluşturur. Palamar halatı; ağ ile kapıları birbirine bağlar. Derinlik arttıkça daha uzun, sığ sularda ise daha kısa palamar halatı kullanılmaktadır.

Trol ağları; kanat, omuz, tünel (boru) ve torba bölümlerinden oluşur. Kanat ya da kol ağları avlanacak su ürünlerini ağa yönlendirir. Omuz ağları kanat ağları ile tünelin arasında yer alır. Kurşun yakanın gerisindeki omuz bölümüne alt omuz ya da karın denilirken, mantar yakanın gerisindeki bölüm ise üst omuz olarak adlandırılır. Omuz ile torbayı bir birine bağlayan ve ağın içerisine giren balıkların torbaya yönlenmesini sağlayan bölüme tünel denilir. Tünelin omuz ağlarına bağlandığı bölge geniş, torbaya bağlandığı bölge ise daha dar olduğu için bu bölüm tam bir koni görünümündedir. Ağ gözü açıklığı omuzdan dar, torbadan geniştir. Klasik ağlarda ise omuz, tünel ve torba bölümleri aynı göz açıklığındadır. Torba avlanan ürünün biriktiği bölüm olup, en küçük göz açıklığına sahip bölgedir.

BURHAN KAPTAN 1 kapılı trol avcılığı yapan bir balıkçı gemisidir. Kaza günü ağlarını 4. kez atmış ve çalışan ağları güverteye almak için hareket etmişlerdi. Fırtına yaklaşırken güverteye 20-30 kulaç teli alabilmiştir. Hortumlar gemiyi vurduğunda denizde yaklaşık 150-175 kulaç daha tel vardır.

BÖLÜM 2 – DEĞERLENDİRME

2.1 Can Kurtarma Ekipmanları

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının yayınladığı Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin İşverenin Yükümlülüğü başlığı altında;

MADDE 8 – (1) Gemi sahipleri/donatanlar, kaptanın sorumluluğu saklı kalmak kaydı ile çalışanların sağlık ve güvenliklerinin korunması için, aşağıdaki önlemlerin alınmasını sağlar:

c) Gemide yeterli sayıda uygun acil durum ve can kurtarma ekipmanı kullanıma hazır halde bulundurulur.

ç) Ek-3'te belirtilen can kurtarma ve hayatta kalma ekipmanı ile ilgili olarak gerekli önlemler alınır.

d) Kişisel koruyucu donanım, 2/7/2013 tarihli ve 28695sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik hükümleri saklı kalmak kaydı ile bu Yönetmelikte belirtilen özelliklere uygun olur.

Yönetmelik içinde yayınlanan, EK-3 Can Kurtarma Ve Hayatta Alma Ekipmanı ile İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gerekleri başlığı altında;

Bu ekte belirtilen yükümlülükler, geminin özellikleri, yürütülen işler, çalışma koşulları veya bulunan bir riskin gerektirdiği her durumda uygulanır.

1. Gemilerde, gemideki kişi sayısı ve geminin çalışma alanı dikkate alınarak; çalışanları sudan kurtarmak için gerekli araçların ve acil yardım isteme telsizinin, özellikle de acil konum gösteren hidrostatik tertibatlı telsiz vericisinin bulunduğu, yeterli hayat kurtarma ve hayatta kalma ekipmanı bulundurulur.

2. Hayat kurtarma ve hayatta kalma ekipmanı ve tüm kısımları, daima asıl yerlerinde, çalışır ve hemen kullanılabilir durumda bulundurulur. Bu parçalar gemi limandan ayrılmadan önce ve sefer sırasında çalışanlar tarafından kontrol edilir.

Ek-4 Kişisel Koruyucu Donanım ile İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gerekleri başlığı altında;

Bu ekte belirtilen yükümlülükler, geminin özellikleri, yürütülen işler, çalışma koşulları veya bulunan bir riskin gerektirdiği her durumda uygulanır.

1. Çalışanların sağlık ve güvenliğine yönelik riskler toplu veya teknik koruma yöntemleriyle önlenemediğinde veya yeterince azaltılamadığında, çalışanlara kişisel koruyucu donanım sağlanır.

2. Giysi şeklinde veya giysi üzerine giyilen kişisel koruyucu donanım, deniz ortamıyla kontrast oluşturacak ve açıkça görülebilecek parlak renklerde olur.

Hükümleri ile balıkçı gemilerin de çalışacak kişilerin sağlık ve güvenlik önlemleri bakımından uyması gereken kriterler belirlenmiştir.

Anılan yönetmeliğin yanı sıra Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yayınladığı Gemilerin Teknik Yönetmeliği Ek-6 Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi'ne **(EK-4)** göre geminin yeterli can kurtarma ekipmanı ile donatıldığı görülmüştür.

Denize adam düşme olayları genellikle beklenmedik zamanlarda ve şartlarda meydana gelmelerinden dolayı bahse konu geminin yeterli can kurtarma ekipmanları ile donatılması denize düşen kazazedenin kurtarılmasına yeterli olamamıştır. Çünkü balıkçı gemilerinde çalışanlar söz konusu ekipmanı bir kaza sonrasında kazanın etkilerinden korunmak için kullanmaktadır. Ancak bu ekipmanın kullanımı için de bir süreye ihtiyaç duyulmaktadır. Nitekim söz konusu kaza ani olarak geliştiğinden kazazede can kurtarma ekipmanlarını kullanamadan denize düşmüştür.

Konuyla ilgili İngiltere Portsmouth Üniversitesi tarafından yapılan bir araştırmaya göre de çalışırken bir kaza sonucu denize düşen personelde bulunacak kişisel yüzdürücü bir ekipmanın avantajları şöyle sıralanmıştır;

- Hava yolunu ve yüzü sudan açık tutar,
- Soğuğa maruz kalma durumunda ek yalıtım sağlar ve başın suya batma periyodunu azaltır,
- Kişinin fazla efor sarf etmesinin sebep olacağı kalbin çalışma yükünü azaltır.

- Kişinin sudan kurtarılması için gerekli zamanı ve etkili kurtarma yöntemlerinin uygulanmasını sağlar.

Bahse konu kazada sırasında çalışanın üzerinde bulunacak kişisel yüzdürücü bir ekipmanın onu olası soğuk suyun şokundan koruyabileceği ve soluk alıp verme refleksi sırasında su yutmasını önleyebileceği değerlendirilmektedir. Aynı zamanda bu tip bir ekipman kişiyi yüzebilir kılar ve gereksiz efor sarf etmesini de engeller.

Yukarıda ifade edilen veriler çerçevesinde balıkçı gemilerinde çalışanların yaptıkları işten dolayı denize düşme riskinin yüksek olduğu açıktır. Bu bağlamda, balıkçı gemilerinde özelikle güvertede çalışanların üzerinde hareket kabiliyetlerini kısıtlamayan kişisel yüzdürücü ekipmanların bulunması, olası denize düşme olaylarında hayatta kalma periyodunu uzatacağı dolayısıyla kişinin sağ olarak kurtarılma şansını arttıracağı değerlendirilmektedir.

2.2 Eğitim

Balıkçı gemilerinde çalışan personelin eğitimine ilişkin hususlar, 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelikle belirlenmiştir.

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun Çalışanların Eğitimi Başlığı altında,

MADDE 17 – (3) Mesleki eğitim alma zorunluluğu bulunan tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde, yapacağı işle ilgili mesleki eğitim aldığını belgeleyemeyenler çalıştırılamaz.

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunun Eğitim ve Öğretim başlığı altında ise,

Madde 16 - Tarım Orman ve Köyişleri Bakanlığı, su ürünleri istihsali ile uğraşanların mesleki bilgi ve görgülerini artırmak maksadıyla, diğer bakanlıklar ile de işbirliği yaparak uzmanlar idaresinde ücretli veya ücretsiz kurslar ve meslek okulları açabilir, propaganda eğitim ve öğretim için lüzumlu tedbirleri alır.

Hükümleri haizdir.

İşyeri tehlike sınıfları listesi, İş Sağlığı ve Güvenliliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Tebliği ile belirlenmiştir **(EK-5).** İlgili tebliğde balıkçılık mesleği tehlikeli sınıfta yer alan işlere girmektedir.

Diğer taraftan balıkçı gemilerinde çalışan kişilerin almaları gereken eğitim ile ilgili hususlar ise Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelikle belirlenmiştir.

Anılan yönetmeliğin Çalışanların Eğitimi başlığı altında,

MADDE 10 – (1) 6331 sayılı Kanunun 17 nci maddesi hükümleri saklı kalmak kaydı ile çalışanlara, gemilerde sağlık ve güvenlik, özellikle kazaların önlenmesi konusunda uygun eğitim verilir.

(2) Bu eğitimde verilen bilgiler ve hazırlanan talimatlar tereddüte yol açmayacak şekilde net, kolay ve anlaşılır olur.

(3) Eğitim, özellikle yangınla mücadele, can kurtarma ekipmanının kullanılması, balık avlama ve çekme ekipmanının kullanılması ve el işaretleri dâhil çeşitli işaretlerin kullanılması hususlarını kapsar.

(4) Gemideki çalışmalarda, değişiklik yapılması halinde, çalışanlara verilecek eğitim güncellenir.

Yukarda ifade edilen kanun, yönetmelik ve tebliğden anlaşıldığı üzere, balıkçılık mesleği tehlikeli meslek gruplarından sayılmış olup, bu işi yapacak çalışanların konularında eğitimli olmaları gerekmektedir.

Bu çerçevede, BURHAN KAPTAN 1 balıkçı gemisinde çalışan kişiler göz önüne alındığında, gemide iki tip çalışanın bulunduğu tespit edilmiştir. Kaptan ve gemici yeterliğine sahip bulunan 2 kişi birinci tipi, gemide Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan 4 kişi ise ikinci tipi oluşturmaktadır.

Balıkçı gemilerinde birinci tip çalışanlar olarak zikredilen kaptan ve gemicinin sahip olması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler Gemi Adamları Yönetmeliğinde aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.

Balıkçı Sınıfı Gemiadamları Yeterliklerinin Şartları

Madde 12- (Değişik:RG-23/8/2012-28390)

Balıkçı sınıfı gemiadamları yeterlikleri için gerekli yaş, eğitim-öğretim, deniz hizmet süresi ile ilgili ve diğer koşullar aşağıda gösterilmiştir.

a) Balıkçı Gemisi Kaptanı; *balıkçı gemisi kaptanı olmak için müracaat edenler,*

1) Onsekiz yaşını bitirmiş olmak,

2) Aşağıdaki,

- Balıkçı gemisi güverte tayfası olarak yetmişiki ay deniz hizmetine sahip olmak,

- Usta gemici olarak otuzaltı ay deniz hizmetine sahip olmak,

- Güverte lostromosu olarak bir yıl deniz hizmetine sahip olmak,

- Denizcilik anadolu meslek liseleri, denizcilik meslek liseleri, çok programlı liselerin denizcilik alanlarının balıkçı gemisi kaptanlığı, veya su ürünleri üretimi dalı mezunları ile Balıkçı Gemisi Kaptanı müfredatını veren Meslek Yüksekokulları, Yüksekokullar ve Fakültelerin Su Ürünleri, su ürünleri mühendisliği, balıkçılık teknolojisi veya balıkçılık teknolojisi mühendisliği bölümü mezunu olup, ***bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesinde belirtilen deniz güvenlik eğitimlerini görmek ve belgelerini almak,***

şartlarından birini yerine getirmek,

3) İdarenin öngördüğü "balıkçı gemisi kaptanı sınavı"nı başarmak,

şartlarını sağlayanlar, "Balıkçı Gemisi Kaptanı" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

c) Balıkçı gemisi güverte tayfası: *Balıkçı gemisi güverte tayfası olmak için müracaat edenler,*

*1) İçeriği ve süresi Eğitim ve Sınav Yönergesi ile belirlenen "****balıkçı gemisi tayfası denizde güvenlik eğitimini****" İdarece uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında görmüş olmak ve ayrıca "balıkçı gemisi güverte tayfası sınavı"nı başarmak,*

şartını sağlayanlar "balıkçı gemisi güverte tayfası" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

2) Balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliğine sahip gemiadamları, bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesinde belirtilen denizde güvenlik eğitimlerinden ve belgelerinden muaf tutulur. Bununla birlikte, uluslararası sefer yapan balıkçı gemilerinde çalışacak balıkçı gemisi güverte tayfaları, bu eğitimleri görmek ve belgelerini almak zorundadır."

3) Güverte sınıfı gemiadamlarından, miço veya üstü yeterlik belgesine sahip gemiadamlarına talepleri halinde sınavsız Balıkçı Gemisi Güverte Tayfası yeterlik belgesi düzenlenir ve daha önce sahip olduğu yeterlik belgesi iptal edilir.

Deniz Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri

Madde 19- *(Değişik:RG-23/8/2012-28390)*

Sözleşmenin VI/1 ve VI/2 Kuralları ile Kod bölümünün A-VI/1 ve A-VI/2 Kısmı hükümleri uyarınca tüm gemiadamları,

a) Denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi,

b) Temel ilkyardım eğitimi,

c) Yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi,

d) Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi,

e) Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimi,

görmek zorundadırlar.

İçerikleri ve süreleri Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen deniz güvenlik eğitimlerini, eğitim-öğretimleri sırasında başarılı olarak aldıklarını belgeleyen veya İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında alan gemiadamlarına, İdare tarafından,

Denizde kişisel can kurtarma teknikleri belgesi,

Temel ilkyardım belgesi,

Yangın önleme ve yangınla mücadele belgesi,

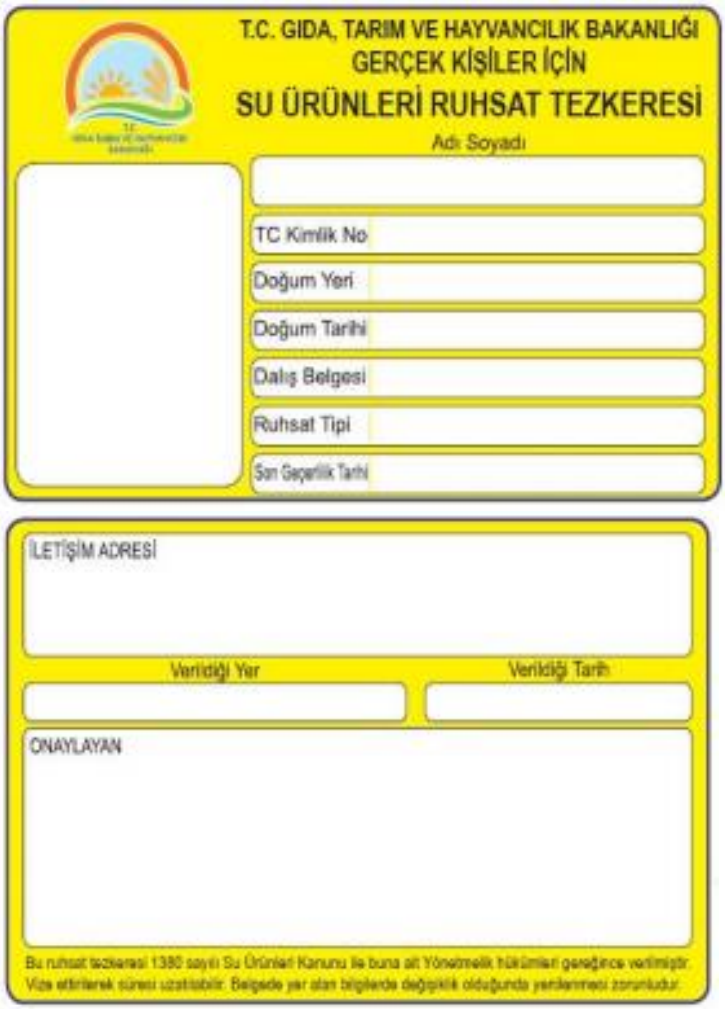
Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk belgesi,

Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği belgesi,

verilir.

Balıkçı gemilerinde ikinci tip çalışanlar olarak zikredilen ve içlerinde kazazede çalışanın da bulunduğu 4 kişi ise Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine ***(Resim 14)*** sahiptirler. Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine sahip olunması gereken şartlar Su Ürünleri Yönetmeliğinin 5 inci maddesinde açıklamıştır.

Madde 5- (Değişik birinci fıkra:RG-18/10/2001-24557) Ruhsat tezkeresi almak üzere müracaat eden gerçek kişilerin; Türk vatandaşı olmaları, 18 yaşını bitirmiş bulunmaları ve (Değişik ibare:RG-3/4/2012-28253) T.C. kimlik numarası yazılı beyanlarını, dalgıç ve balık adamların ise ayrıca dalgıç ve balıkadam belgesi vermeye yetkili kuruluşlardan aldıkları belgelerini ibraz etmeleri gerekmektedir.



Resim 14: *Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi*

Gerçek Kişiler İçin verilen Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresinin geçerlilik süresi Su Ürünleri Yönetmeliğinin 4.maddesinde belirtildiği üzere 5 yıldır. Bu süre ilgililerin müracaatı üzerine, ortak ise ortak olduğu su ürünleri kooperatif veya birliğinden, ortak değil ise kendilerine en yakın su ürünleri kooperatif veya birliğinden, il sınırları içerisinde su ürünleri kooperatif veya birliğinin bulunmaması durumunda, il veya ilçe müdürlüklerinden su ürünleri istihsali yaptıklarını gösterir belge getirmeleri kaydıyla verildiği valilikçe vize

edilerek 5 yıl süre ile uzatılır. Süresinin sona erdiği tarihten itibaren üç yıl boyunca vize işlemi yapılmayan ruhsat tezkereleri iptal edilir.

Anlaşıldığı üzere, bahsedilen yönetmelik maddesi çerçevesinde belirtilen ruhsatın alınması için herhangi bir eğitim gerekliliği bulunmamakta olup, Türk vatandaşı olan ve 18 yaşını doldurmuş herkes bu ruhsat tezkeresini alabilmektedir.

Bu çerçevede BURHAN KAPTAN 1 gemisinde çalışanlar değerlendirildiğinde, birinci tip çalışan olarak ifade edilen ve gemiadamı yeterliliğine sahip çalışanlar, kanun ve yönetmelikler çerçevesinde belirlenen eğitimleri aldıktan sonra sınavla kaptan veya balıkçı gemisi tayfası yeterliliklerini almışlardır. Ancak ikinci tip çalışan olarak ifade edilen ve Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışanlar ise 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 17 nci maddesinde ve Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin 10 uncu maddelerinde öngörülen eğitimleri almadıkları görülmektedir.

Diğer taraftan mevcut mevzuatlar gerek denizcilik gerekse balıkçılık mesleği üzerine eğitim almamış kişilerin balıkçı gemilerinde bulunmasına ve çalışmalarına mani teşkil etmemektedir. Bundan dolayı ülkemizde konu ile ilgili eğitim almayan kişiler balıkçı gemilerinde çalışabilmekte ve bu kişiler mesleki tehlikelere karşı savunmasız kalmaktadırlar.

Bu itibarla, balıkçı gemilerinde gemiadamı dışında çalıştırılacak kişilerin asgari bir denizde güvenlik ve temel denizcilik eğitimi almaları ve belgelendirilmesi hususunda düzenleme yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

2.3 Balıkçı Gemilerinde Gemiadamı Dışındaki Çalışanların Durumu

Gemiadamları Yönetmeliği ve Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına ilişkin yönerge ile balıkçı gemilerinde bulunması gereken asgari gemiadamı sayısı ve gemiadamlarının asgari taşımaları gereken yeterlilikler düzenlenmiştir. Anılan yönetmeliğin tanımlar başlığı altında;

Madde 4- Bu Yönetmelik'te geçen,

21) Balıkçı Gemisi: Yalnızca su ürünleri avcılığı veya depolanması veya işlenmesinde kullanılan, nitelikleri bu amaca uygun olan ve tonilato belgesinde balıkçı gemisi olduğu belirtilen ticaret gemisini

32) Gemiadamı: Geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini,

51) Tayfa: Geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan gemi kaptanı, gemi zabiti, yardımcı zabitleri ve stajyerler dışında kalan gemiadamlarını,

53) Diğer taşınanlar: Gemiadamları ve yolcular dışında gemide bulunan ve yapacakları yolculuk için liman başkanlıklarınca yolculuk belgesi verilen, donatanın, işletenin, kaptanın ve gemiadamlarının gemide bulunan eş ya da çocuklarını, donatan ya da işverenin temsilcisi ve memurlarını, taşınan hayvanların çobanlarını, gemilerin her türlü makine, güverte teçhizat ve ekipmanlarının kontrolü, testi, bakımı ve onarımı için yetkili, sorumlu veya teknik servis elemanlarını, turizm işletmeli belgeli gemilerin rehberlerini, bilim gemilerinde çalışan bilim adamları ve benzeri personel ile gemi katibi, gemi katip yardımcısı ve kamara memurunu, ayrıca kaptanın denizde can kurtarma, güvenlik ve profesyonel sualtı çalışmaları görevlerinden dolayı gemiye aldığı kişileri,

64) Balıkçı gemisi güverte tayfası: Balıkçı gemilerinin güverte bölümlerinde görev yapan balıkçı sınıfı gemiadamını,

Hükümleri yer almaktadır.

İlgili yönetmelik hükümlerinden anlaşılacağı üzere, gemilerde taşınan ve çalışan kişilerin açık şekilde tanımlandığı görülmektedir. Ancak BURHAN KAPTAN 1 gemisinde olduğu gibi ticari olarak balıkçılık yapan gemilerde Su Ürünleri Tezkeresine sahip kişilerin de çalışmakta olduğu bilinmektedir. Nitekim BURHAN KAPTAN 1 gemisinin 13 Eylül 2014 tarihinde İstanbul Liman Başkanlığınca tanzim edilen LÇB'sine göre 2 adet gemi adamı ile donatılmıştır. Ancak BURHAN KAPTAN 1 gemisinin LÇB'sinde görülen iki kişiden 1 tanesinin sefere çıkmadığı, diğer taraftan içlerinde kazazedenin de bulunduğu Gıda Tarım

ve Hayvancılık Bakanlığınca onaylı Su Ürünleri Tezkeresine sahip 4 kişi daha 23 Eylül 2014 tarihinde sefere çıktığı anlaşılmıştır. Bu durum ticari olarak faaliyette bulunan balıkçı gemilerinde görev ve mevcudiyetleri tanımlanmayan kişilerinde balıkçı gemilerinde çalıştığını göstermektedir.

Balıkçı gemilerinde Su Ürünleri Tezkeresi ile çalışan kişilerin Gemiadamları Yönetmeliğinde tanımlanması ve bu kişilerin balıkçı gemilerinde çalışabilme yeterliliklerinin düzenlenmesi önem arz etmektedir.

2.4 Balıkçı Gemilerinin Gemiadamıyla Donatılması

Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına ilişkin yönerge ile balıkçı gemilerinde bulunması gereken asgari gemiadamı sayısı ve gemiadamlarının asgari taşımaları gereken yeterlilikler düzenlenmiştir. Anılan Yönergenin 7. çizelgesinde yakın kıyısal sefer yapan BURHAN KAPTAN 1 gemisinin bir balıkçı gemisi kaptanı ve bir gemici yeterliliğine sahip asgari iki gemiadamı bulundurması gerektiği görülmüştür.

23 Eylül 2014 günü Burhan Kaptan-1 balıkçı gemisi sadece balıkçı gemisi kaptanı yeterliliğine sahip bir gemiadamı ile sefere çıkmış, gemici yeterliliğine sahip diğer gemiadamı ise annesinin rahatsızlığı nedeniyle sefere katılamamıştır. Yönerge hükümleri doğrultusunda geminin seyre eksik gemiadamı ile çıktığı anlaşılmıştır.

2.5 Donatan ve Kaptan Sorumluluğu

Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin İşverenin Yükümlülükleri başlıklı bölümünün Genel Yükümlülükler başlığı altında;

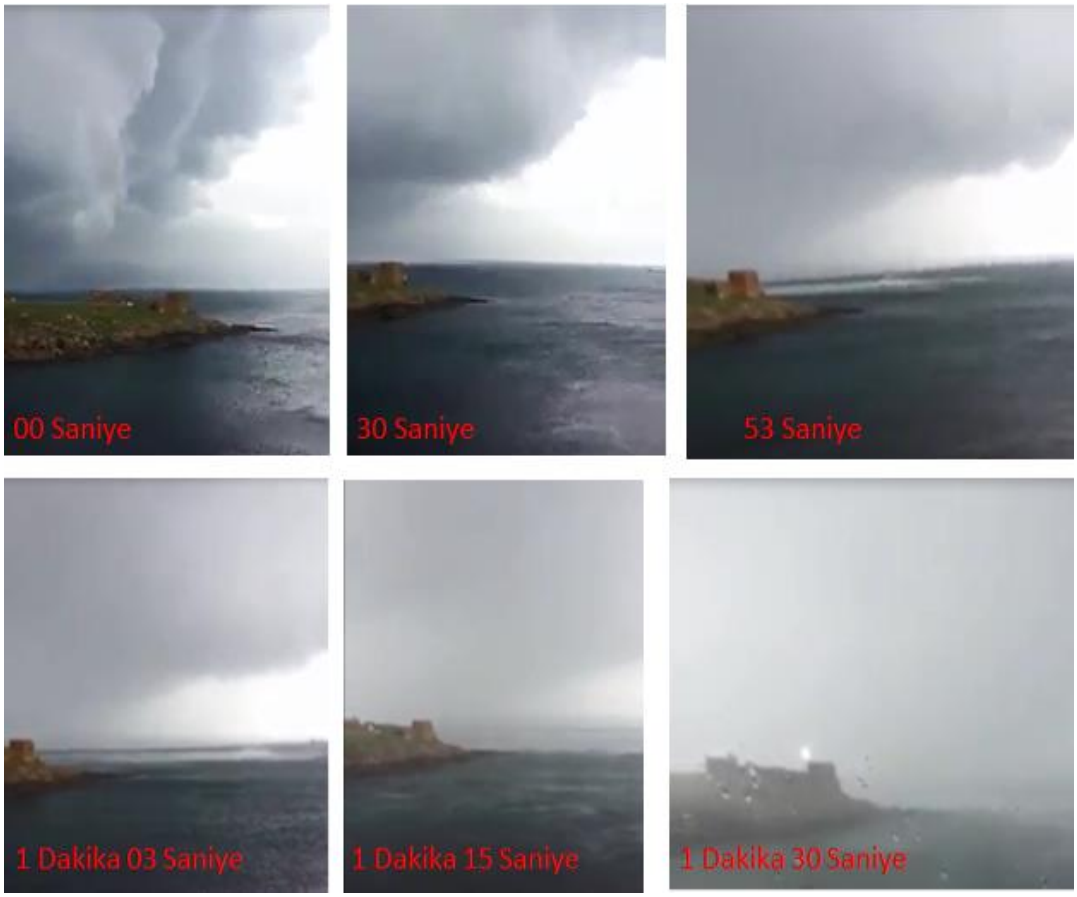
MADDE 5 – (1) Gemi sahipleri aşağıdaki önlemleri almakla yükümlüdür:

a) *Kaptanın sorumluluğu saklı kalmak kaydı ile geminin, özellikle öngörülebilir meteorolojik koşullarda çalışanların sağlık ve güvenliğini tehlikeye atmadan, kullanılmasını sağlar.*

hükmü yer alır.

Olay günü Türk Radyo tarafından fırtına ihbarı verilmiştir. Türk radyonun verdiği ihbarın ardından Sahil Güvenlik Bağlısı bot tarafından da balıkçılara yapılan anonsta fırtına beklendiği ifade edilerek 15 metrenin altındaki balıkçıların denize açılmamaları konusunda uyarmıştır. Bunun üzerine balıkçı gemisi kaptanı söz konusu fırtınaya daha yakın olduğunu düşündüğü balıkçı arkadaşını arayarak deniz ve hava raporu almıştır. Elinde bulunan veriler ve tecrübelerine dayanarak durumunu değerlendirmiş ve çalışanlarını da uyararak ağlarını toplamaya karar vermiştir. Ancak fırtına beklediğinden daha önce ortaya çıkmış ve gemiyi etkisine almıştır.

Nitekim olay gününe dair Rumeli Feneri civarındaki yerleşim yerinden denizden alınan video görüntüsünden ***(Resim 15)*** saniyeler içinde deniz ve hava durumunun değiştiği görülmektedir.



Resim 15: *Rumeli Feneri Yakınında Bulunan Bir Yerleşim Yerinden Alınan Görüntü*

Bu durum karşısında BURHAN KAPTAN 1 gemisi, denizde bulunan ağlarını toplamaya fırsatı kalmadan fırtınanın ortasında kalmıştır. Yukarıda yer alan hükümler doğrultusunda

ve kaptanın aynı zamanda gemi donatanlarından birisi olduğu göz önüne alındığında, çalışanlarını hava ve deniz şartları hakkında uyardığı kaptanın ifadesinden anlaşılmaktadır. Kaptanın hava şartları konusunda yaptığı bu bilgilendirmenin yanı sıra yaşanabilecek tehlikeli durumlara karşı çalışanlarını, zarar görmeyecekleri tedbirleri almaları noktasında da bilgilendirebileceği değerlendirilmektedir.

2.6 Arama ve Kurtarma

Kazazede denize düşer düşmez gemi çalışanlarınca kurtarma çalışmalarına başlanmıştır. Bu arada kaptan, denize adam düştüğünü telsiz ile çevredeki balıkçı gemilerine bildirerek yardım etmelerini ve Sahil Güvenliğin ve Kıyı Emniyetinin kurtarma unsurlarına haber vermelerini istemiştir. BURHAN KAPTAN 1 gemisi çalışanları tarafından icra edilen kurtarma çalışmaları olumsuz sonuçlanmış ve kazazede denizde kaybolmuştur.

Daha sonra balıkçı gemisinin yakınlarındaki balıkçı gemileri ile Sahil Güvenlik ve Kıyı Emniyeti Kurtarma botları kazazedenin düştüğü konuma gelerek arama ve kurtarma faaliyetlerine başlamışlardır. Kaza günü ve sonraki 3 gün boyunca devam edilen hava müsaadeli arama çalışmalarına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bağlısı bot ve Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı bot ve helikopter tarafından devam edilmiş fakat aramalar neticesinde kayıp kazazedeye ulaşılamamıştır. Kayıp kazazedenin cansız bedeni 08.01.2016 günü başka bir balıkçı tarafından bulunmuştur.

Yukarda ifade edilen arama ve kurtarma çalışmaları, kimliği ve sayısı bilinen bir kazazede için yapılmıştır. Ancak vuku bulan kazanın, balıkçı gemisinin batması veya alabora olması ile sonuçlanması durumunda çok daha vahim sonuçlarının olacağı muhtemeldir. Çünkü BURHAN KAPTAN 1 balıkçı gemisinin LÇB belgesinde belirtilen personel sayısı 2 olmasına rağmen sefere 5 kişi ile çıkmıştır. Bu kişilerden sadece kaptan balıkçı gemisinin personeli olup, diğer çalışanların resmi olarak sefere katılacaklarına dair bir kayıt bulunmamaktadır. Eğer bu kaza tüm gemi çalışanlarının kaybı ile sonuçlansaydı, başlatılacak arama ve kurtarma çalışmalarında kaç kişinin aranacağına dair bilgi kirliliği yaşanacağı açıktır. Bu durumun etkin bir arama ve kurtarma çalışmasının başlatılmasını engellemesinin yanı sıra yapılacak arama ve kurama çalışmalarının başarısını da etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Kazayla ilgili yapılan araştırmalarda, balıkçı gemilerinde LÇB'lerinde belirtilen gemiadamı haricinde seferlere başka kişilerin de katıldığı ve bu kişilerin sefere katıldıklarına dair resmi olarak bildirim yapılması veya kayıt altına alınması ile ilgili mevzuat düzenlemesi mevcut olmadığı tespit edilmiştir.

Diğer taraftan balıkçı gemilerinde can kurtarma araç donanım ve teçhizatlarının gemideki çalışan sayısı kadar bulundurulması olası kazalarda kazazedelerin hayatta kalıp kurtarılabilmeleri adına hayati öneme haizdir. Mevcut kazada BURHAN KAPTAN 1 gemisinde bulunan can kurtarma araç donanım ve teçhizatı gemide bulunan çalışan sayısı kadar olduğu tespit edilmiştir. Ancak balıkçı gemilerinin LÇB'sinde belirtilen gemiadamı dışında kaç kişinin daha sefere katılacağına dair bir kayıt bulunmadığından balıkçı gemilerindeki can kurtarma araç donanım ve teçhizatının mevcut çalışanlara yetip yetmeyeceğine dair kontrollerin yapılması mümkün değildir.

Yukarda ifade edilen hususlar çerçevesinde, ticari olarak balıkçılık yapılan gemilerde sefere çıkılmadan önce gemiadamı dışındaki çalışanların kayıt altına alınması ile ilgili bir raporlama sistemi kurulmasının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR

1. Denize düşen kazazedenin meteorolojik koşulların gemide yol açtığı denge kaybı nedeniyle denize düştüğü anlaşılmıştır.

2. Denize düşen kazazedenin üzerinde kişisel yüzdürücü ekipman bulunmamaktadır. Bu durum kazazedenin hayatta kalması için fazla efor sarf etmesine, denizden kurtarılması için gerekli zamanın elde edilememesine ve etkili kurtarma yöntemlerinin uygulanamamasına neden olmuştur.

3. BURHAN KAPTAN-1 gemisinde gemiadamı dışında çalışanların herhangi bir temel denizcilik eğitiminin ve denizde güvenlik eğitimlerinin bulunmadığı anlaşılmıştır.

4. BURHAN KAPTAN-1 gemisinde sefere katılan çalışanların, tehlikeli meslek grubu sayılan balıkçılık mesleği ile ilgili eğitim almadıkları ve belgelendirilmedikleri anlaşılmıştır.

5. BURHAN KAPTAN-1 gemisinin, Gemilerin Gemiadamıyla Donatılması Yönergesinde belirtilen asgari gemiadamı sayısıyla sefere çıkmadığı tespit edilmiştir.

6. BURHAN KAPTAN-1 gemisinde kaptan dışında sefere katılan 4 çalışanın Su Ürünleri Tezkeresi dışında herhangi bir gemiadamı yeterliliğine sahip olmadıkları görülmüştür.

7. Gemiadamları Yönetmeliğinde, BURHAN KAPTAN-1 gemisi gibi balıkçı gemilerinde Su Ürünleri Tezkeresi ile çalışanların tanımı yapılmamıştır.

8. BURHAN KAPTAN-1 gemisi adına düzenlenen Liman Çıkış Belgesi'nde beyan edilen gemiadamlarının dışında 4 kişinin daha sefere katıldığı ve bu kişilerin gemiyle sefere çıkacaklarına dair hiç bir resmi bilgilendirme yapılmadığı tespit edilmiştir.

BÖLÜM 4 – TAVSİYELER

4.1 Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına

4.1.1 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 17. Maddesinde ve Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin 10. Maddesinde belirtildiği üzere, balıkçı gemilerinde çalışan kişilerin, iş sağlığı ve güvenliği eğitimi aldıklarının ve belgelendirildiklerinin etkin şekilde denetlenmesi,

4.1.2 Balıkçı gemilerinde kötü hava şartlarında güvertede çalışanlarının emniyetlerinin artırılması için üzerlerine giyilmiş halde kişisel yüzdürücü ekipmanın bulunmasının önemini anlatan uyarıcı levha kullanımının işveren tarafından uygulanıp uygulanmadığının etkin şekilde denetlenmesi,

4.2 Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığına

4.2.1 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunun 16. Maddesinde belirtildiği üzere, balıkçı gemilerinde gemiadamları dışında Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresiyle çalışanların, mesleki eğitim almaları ve belgelendirilmelerinin sağlanması konusunda ilgili kurumlarla işbirliği yapılması,

4.2.2 Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi alacak gerçek kişilerin mesleki eğitim, sağlık ve güvenlik konularında eğitim almış ve belgelendirilmiş olmaları hususunda Su Ürünleri Yönetmeliğinde düzenleme yapılması,

4.3 Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğüne

4.3.1 Balıkçı gemilerinde gemiadamı dışında çalışanların, Gemiadamları Yönetmeliğinde ve Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergede tanımının yapılması,

4.3.2 Balıkçı gemilerinde Liman Çıkış Belgesi'nde belirtilen personel haricinde sefere katılan kişilerin kayıt altına alınması hususunda düzenleme yapılması,

4.4 Su Ürünleri Kooperatifleri Merkezi Birliğine

4.4.1 Balıkçı gemilerini sevk ve idare eden kişilerin, içinde bulunulan meteorolojik koşulları ve hava tahmini ile ilgili raporları mesleklerinin gerektirdiği şekilde değerlendirmesini yaparak, olası tehlikelere karşı gemide çalışanların can güvenliğini sağlayacak tedbirleri alması,

4.4.2 Balıkçı gemilerinin Liman Başkanlıklarınca düzenlenen Liman Çıkış Belgesine uygun şekilde sefere çıkmasının sağlanması,

Tavsiye olunur.

EK- 1

ÇİZELGE 7

BALIKÇI GEMİLERİNİN GEMİADAMLARI İLE DONATIMI

SEFERBÖLGESİ	GEMİ BÜYÜKLÜĞÜ [GT]	YETERLİK						
		AÇIK DENİZ BALIKÇI GEMİSİ KAPTANI	BALIKÇI GEMİSİ KAPTANI	USTA GEMİCİ	GEMİCİ	YAĞCI	SİLİCİ	TOPLAM
UZAK SEFER	300 GT –1000 GT'den küçük	1	1	1		1	1	5
	100 GT – 300 GT'den küçük	1	1		1			3
	50 GT – 100 GT'den küçük	1	1			1		3
	50 GT'den küçük	1			1		1	3
YAKIN KIYISAL SEFER KABOTAJ / LİMAN	300 GT – 1000 GT'den küçük		1	1	1		1	4
	150 GT – 300 GT'den küçük		1	1			1	3
	50 GT – 150 GT'den küçük		1		1			2
	50 GT'den küçük		1		1			2

NOT : 1. 1000 GT ve daha büyük balıkçı gemileri yük gemileri gibi donatılır.

2. Kabotaj veya Liman Seferi bölgelerinde;

a) 18 Gt den küçük balıkçı gemilerinde Gemiciler veya Balıkçı Gemisi Güverte Tayfaları, 50 GT'den küçük balıkçı gemilerinde Usta Gemiciler,

b) 150 GT'den küçük balıkçı gemilerinde usta gemici olarak 3 yıllık deniz hizmeti bulunan Usta Gemiciler,

c) 150 -300 GT'ye kadar balıkçı gemilerinde Güverte Lostromosu olarak 3 yıl deniz hizmeti bulunan Güverte Lostromoları, Kaptanlık yapabilir.

3. Liman sefer bölgesinde tam boyu 12 m'den küçük su ürünleri ruhsat tezkeresi almış Balıkçı Teknesi en az Miço veya Balıkçı Gemisi Güverte Tayfası ya da Silici ile donatılır.

4. Kabotaj ve Yakın Kıyısal Seferde Balıkçı Gemisi Kaptanı yerine Sınırlı Vardiya Zabiti de kaptanlık yapabilir.

5. Liman Sefer Bölgesinde veya merkez limandan 25 mil açılmadan yapılan ve tekrar hareket limanına dönülen veya ardışık limanlar arasında yapılan seferlerde, 18 GT'den küçük Balıkçı Gemileri gemici tarafından donatılır.

6. Yakın kıyısal seferde makinesi köprüüstünden kumandalı 150 GT'den küçük balıkçı gemilerinde silici aranmaz."

7. Liman seferinde ve Kabotaj seferinde, köprü üstünden kumandalı 300 GT den küçük balıkçı gemilerinde silici yerine gemici veya Balıkçı Gemisi Güverte Tayfası istihdam edilebilir.

EK – 2

Certificate No: DMDEB1343G2289740
Page 1 of 2

Form No:DEB Rev.02
Sıra No : **2016 -3712**

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

Geminin Adı *Name Of Ship*	Tanınma İşareti *Distinctive Number of Letters*	Geminin Cinsi *Type Of Ship*	IMO No. *IMO Nr.*
BURHAN KAPTAN 1 (1433333)	TCA2162	BALIK AVLAMA	

Omurgasının Konulduğu Tarih - Yer 22.01.2003-SÜRMENE *Date on Which Keel was Laid - Place*	İnşanın bitiş tarih ve yeri 05.05.2003 SÜRMENE *Date and Place of Built*	Son Tadilat Tarihi ve Nevi - *Dates of Last Modif. and Kind*
Tescil Limanı İSTANBUL-8096 *Port of Register*	Bağlama Limanı İSTANBUL-6185 *The Port of Registry*	Teknik Kütük Limanı TRABZON-215 *Port of Technical Reg.*

Donatan AYDOĞAN KANBUROĞLU(50863211174) MEHMET KANBUROĞLU(50866211010)
Owner (s)

İşleten DONATAN
Manager (s)

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ
Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions		TONAJ Tonnage		FRİBORD Freeboard	
Tam Boy (m) *Lenght Over All*	24,2	Gros Tonilatosu *G.T.*	103	Fribord (Yaz) (mm) *Freeboard (Summer)*	0
Kütük Boyu (m) *Register Lenght*	22,3	Net Tonilatosu *N.T.*	31	Fribord (Kış) (mm) *Freeboard (Winter)*	0
Kütük Eni (m) *Register Breadth*	7,9	Dwt (yaz) *Dwt (summer)*	0		
Kütük derinliği (m) *Register Depth*	2,7				

ANA MAKİNELER
Main Engines

No *Nr.*	Yapımcı *Maker*	Tipi *Type*	Makine No *Engine Nr.*	Gücü *Power*
1	VOLVO PENTA	TAMD122A	271349/1101061006	400 BHP
2	VOLVO	TAMD122A	196900	400 BHP

JENERATÖRLER
Generators

No *No.*	Yapımcı *Maker*	Tipi *Type*	Makine No *Engine Nr.*	Gücü *Power*
1	EMSA	-	12946	27 BHP

YAKIT
Fuel

Cinsi *Kind of*	Toplam Kapasite (m³) *Total Capacity (m³)*	Günlük Sarfiyat (m³) *Daily consumption (m³)*
Motorin	35	2,42

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

	LİMAN SEFERİ *Intra-port*		KABOTAJ SEFERİ *Domestic*	YAKIN SEFER *Coastal Voyage*	UZAK SEFER *Ocean - going*
	İdari *Administrative*	100 mille sınırlı *Limited to 100 miles*			
KIŞ (Winter)		0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ/ *Allowed Voyage Range*

Kabotaj Seferi

KOPYA / COPY

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*	0	0
Kapalı Can Filikası *Enclosed lifeboats*	0	0
Serbest Düşmeli Can Filikası *Free Fall*	0	0

Cinsi *Type*	Adedi *Quantity*
Can simidi *Lifebuoys*	4
Can yeleği *Life - jackets*	8
Çocuk can yeleği *Life - jackets for children*	0

YANGIN SÖNDÜRME TERTİBATI
Fire - fighting appliances

Cinsi / *Type*	Adedi / *Quantity*
Yangın pompası *Fire pump*	1
Portatif yangın pompası *Portable fire pump*	0

Cinsi / *Type*	Adedi / *Quantity*
Sabit yangın söndürme tertibatı *Fixed fire extinguisher*	ok
Portatif yangın söndürme cihazı *Portable fire extinguisher*	5

SÖRVEYLER DURUMU
Surveys

Başlangıç deniz sörvey tarihi *Date of initial sea survey*	Başlangıç sualtı sörvey tarihi *Date of initial drydocking*	Şaft sörvey tarihi *Date of shaft survey*
27.06.2013	25.06.2013	25.06.2013

Yapılan sörveyler sonucu denize elverişli olduğu anlaşılan yukarıda adı yazılı ... 922 sa...lı kanun gereğince verilen iş bu belge (+/-) 3 ay içerisinde yıllık denetimler yapılmak kaydı ile ...25.06.2018 .... tarihine kadar geçerlidir

This certificate that issued to the ship the name of which mentioned above accord...g to the law Nr.4922 that is considered to be seaworthy as a consequence of surveys and is valid until ... 25.06.2018... provided that surveys are ca...d o...t in (+/-) 3 months.

Belge No: *Certificate Nr.*	DMDEB1343G2289740	Düz...leme Tarih *Issue Date*	01.07.2013

ıklama=

H.GANİ AYGÜN
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL Liman Başkanı V.
MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS and COMMUNICATIONS
HARBOUR MASTER of İSTANBUL

YILLIK DENETİMLER İÇİN ONAY
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

	Sörvey Türü *Type of Survey*	Yer *Place/Port*	Tarih *Date*	Sörveyörün Adı Soyadı *Full name of inspector*	İmza *Signature*
1.yıldönümü *1st Anniversary* Başlangıç T. - Bitiş T. 25.03.2014 – 25.09.2014	**Deniz sörveyi** *Sea Survey*				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) *Submerged Survey (on land/camera)*				
2.yıldönümü *2nd Anniversary* Başlangıç T. - Bitiş T. 25.03.2015 – 25.09.2015	**Deniz sörveyi** *Sea Survey*				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) *Submerged Survey (on land/camera)*				
3.yıldönümü *3rd Anniversary* Başlangıç T. - Bitiş T. 25.03.2016 – 25.09.2016	**Deniz sörveyi** *Sea Survey*				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) *Submerged Survey (on land/camera)*				
4.yıldönümü *4th Anniversary* Başlangıç T. - Bitiş T. 25.03.2017 – 25.09.2017	**Deniz sörveyi** *Sea Survey*				
	Su altı sörveyi (kara / kamera) *Submerged Survey (on land/camera)*				

- KOPYA / COPY -

EK – 3

T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI

LİMAN ÇIKIŞ BELGESİ ÖZETİ
(Asıl belge yerine kullanılamaz)

Belge No Certificate No.	:2014-43-2163	**DEB Bitiş Tarihi** Exp. Date of Cert. of Sw.	:25.09.2015
Eski Belge No Ex. Cert. No.	:	**DEB No** Cert. Number of Sw.	:DMDEB1343G2289740

Gros Ton *GT*	Net Ton *NT*	DWT	Ana Mak. Gücü *Power of Main Engine*	IMO No *IMO Nr.*
103	31	0	800	0

Geminin Adı *Name of Vessel*	BURHAN KAPTAN 1	**DEB'de İzin Ver. Sefer Bölgesi** *Allowed Voyage Range on*	**KABOTAJ SEFERİ**
Geminin Cinsi *Type of Vessel*	BALIK AVLAMA	**Geminin Geldiği Tarih** *Arrival Date of Ship*	**15/04/2014**
Geminin Bayrağı *Flag of Vessel*	TÜRKİYE	**Geminin Gittiği Tarih** *Departure Date of Ship*	**13/09/2014**
Çağrı/İşareti *Call Sign*	TCA2162	**Geminin Geldiği Ülke/Liman** *Last Port of Departure*	**TÜRKİYE/DENIZ**
Kaptanın Adı Soyadı *Name of the Master*	AYDOĞANKANBUROĞLU		
Gemi Adamı Sayısı *Number of Crew*	2	**Harç** *Fee*	
Donatan *Owner*	AYDOĞAN KANBUROĞLU VE ORT.	**C KODU** *C Code*	
Acenta *Agency*	YOK	**Dekont Tarihi** *Date of Abstract Account*	
		Liman Çıkış Belgesi Harcı *Fee of Port Clearence*	**TL**

Harç Muafiyeti Uygulanmıştır.

YÜK LİSTESİ / *CARGO LIST*

İşlem Operation	Yükün Cinsi Type of Cargo	Miktar Adet Amount of	Kont. Ton	Yükün Geldiği-Yüklendiği Ülke / Liman Country that cargo loaded /	Yükün Gittiği-Boşaltılcağı Ülke / Liman Country that cargo will be handled /

Toplam Ton:

Not *Note* : RUMELİ FENERİ, BU BELGE UYGUN HAVA VE DENİZ ŞARTLARINI KOLLAMAK KAYDIYLA 60 GÜN GEÇERLİDİR.

Bu geminin İSTANBUL limanından TÜRKİYE / DENIZ limanına gitmesine izin verilmiştir.
This vessel has been permitted to sail from İSTANBUL port to TÜRKİYE / DENIZ port.

Belge Tanzim Tarihi *Certificate issued date*	: 13.09.2014 16:46:57
Belgeyi Düzenleyen *Certifcate issued by*	: RIDVAN MEMİŞ İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI

İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI
HARBOUR MASTER OF İSTANBUL

1673MKAVLAKÇI 21.03.2016 11:03:32 - Asıl Belge Yerine Kullanılamaz 1/1

EK- 4

EK-6 BALIKÇI GEMİLERİ DENETİM LİSTESİ

Uluslararası seferlerde, uluslararası kurallar ve Türkiye'nin taraf olduğu sözleşme hükümleri esas alınacaktır.
1-Kaboj seferinde can filikası, kurtarma botu veya hizmet botundan en az birinin bulunması ve gemide bulunan kişi sayısı kadar %100 kapasiteyi sağlaması, sağlamazsa ilave can salı istenecektir.

CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME, DÖKÜMAN VE TEÇHİZATI		SEFER BÖLGESİ				
		Liman Seferi		Kabotaj	Yakın Sefer	Uzak Sefer
		İdari	100 mille			
Can Salı		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Can filikası, kurtarma botu veya hizmet botu[1]		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Can simidi [2]	8 metre altı	1 adet	1 adet	2 adet	2 adet	2 adet
	8 m.ve üzeri ile 24 m arası	2 adet	2 adet	2 adet	4 adet	4 adet
	24 m ve üzeri	4 adet	4 adet	4 adet	6 adet	6 adet
Can yeleği (kişi adedi kadar)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Paraşütlü işaret fişeği		Hayır	Hayır	Hayır	4 adet	4 adet
El maytabı		Hayır	Hayır	2 adet	4 adet	4 adet
Duman kandili		Hayır	Hayır	Hayır	2 adet	2 adet
Sabit VHF (18 GT'dan büyük gemiler)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
El VHF [3]		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Sart[4]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Portatif Yangın Söndürme Cihazı [5]	8 metre altı	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet	2 kg'lık 2 adet
	8 m.ve üzeri ile 15 m arası	2 kg'lık 1 adet	2 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet
	15 m.ve üzeri ile 24 m arası	6 kg'lık 1 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet
	24 m ve üzeri	6 kg'lık 2 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 3 adet	6 kg'lık 5 adet	6 kg'lık 5 adet
Sabit Yangın Pompası (15 metre ve üzerindeki gemiler)		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın İhbar Butonu [11]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Genel Alarm Butonu [11]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi [6]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi bulunanlar için)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Yangın algılama ve alarm sistemi [6]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar Reflektör (Ahşap ve fiber tekneler için)[7]		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
İlk Yardım Seti		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı Kullanma Talimatı		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Yangın Elbisesi[8] (Set)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Halat Atma Aleti[9] (1 adet)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Isı Koruyucu Elbise (Kişi adeti)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
[illegible] Su Tankı		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
[illegible]ntine Pompası, Sintine Seviye Alarmı[10]		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI						
Seyir Haritası (Seyir yaptığı bölgeye uygun)		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Dürbün (15 metre ve üzerindeki gemiler)		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Pusula		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
COLREG'e Uygun Fener, Şekil ve Sesli İşaret Aletleri		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
GPS[9]		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli iskandil		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Barometre[11]		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Termometre[11]		Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar[11]		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Uluslararası İşaret Kod Kitabı, Fenerler ve Sis İşaretleri Kitabı		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Aldis veya Şarjlı Işıldak[11]		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet

2-Can simidi birden fazla ise en az biri el inceli biri ışıklı şamandıralı olacaktır.
3-300 GT ve üzeri gemiler için 1 adet (Kabotaj seferinde el VHF'i yoksa bir çift volki-tolki olacaktır).
4-300- 500 GT arası 1 adet ve 500 ve üstü 2 adet.
5-Toplam makine gücü 375 kW'dan büyük her gemi 45 kg'lık 1 adet foam portatif yangın söndürücü ilave edilecektir.
6-Tutuşma sıcaklığı 55°C altında yakıt kullanan tam boyu 15 metre ve üzerindeki gemilerden veya ana makinelerin toplam gücü 736 Kw ve üstü olan gemilerden istenir.
7-Radar reflektör 195 cm²'ten küçük olmayacaktır.
8-500 GT ve üstü gemilerden 1 adet.
9-300 GT ve üstü gemilerden.
10-Ek-21'e göre bakılacak.
11-Tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerden.

EK – 5

		EK-1
İŞYERİ TEHLİKE SINIFLARI LİSTESİ		
NACE Rev.2_Altılı Kod	**NACE Rev.2_Altılı Tanım**	**Tehlike Sınıfı**
A	**TARIM, ORMANCILIK VE BALIKÇILIK**	
03	**Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği**	
03.1	**Balıkçılık**	
03.11	**Deniz balıkçılığı**	
03.11.01	Deniz ve kıyı sularında yapılan balıkçılık (gırgır balıkçılığı, dalyancılık dahil)	Tehlikeli
03.11.02	Deniz kabuklularının (midye, ıstakoz vb.), yumuşakçaların, diğer deniz canlıları ve ürünlerinin toplanması (sedef, doğal inci, sünger, mercan, deniz yosunu, vb.)	Çok Tehlikeli
03.12	**Tatlı su balıkçılığı**	
03.12.01	Tatlı sularda (ırmak, göl) yapılan balıkçılık (alabalık, sazan, yayın vb.)	Tehlikeli
03.2	**Su ürünleri yetiştiriciliği**	
03.21	**Deniz ürünleri yetiştiriciliği**	
03.21.01	Denizde yapılan balık yetiştiriciliği (çipura, karagöz, kefal vb. yetiştiriciliği ile kültür balığı, balık yumurtası ve yavrusu dahil)	Tehlikeli
03.21.02	Denizde yapılan diğer su ürünleri yetiştiriciliği (midye, istiridye, ıstakoz, karides, eklembacaklılar, kabuklular, deniz yosunları vb.) (balık hariç)	Tehlikeli
03.22	**Tatlı su ürünleri yetiştiriciliği**	
03.22.01	Tatlı sularda yapılan balık yetiştiriciliği (süs balığı, kültür balığı, balık yumurtası ve yavrusu dahil)	Tehlikeli
03.22.02	Tatlısu ürünleri yetiştiriciliği (yumuşakçalar, kabuklular, kurbağalar vb.) (balık hariç)	Tehlikeli