



**Ulaşım Emniyeti
İnceleme Merkezi**

DENİZ EMNİYETİ İNCELEME RAPORU

GEMİNİN ADI : EMİNOĞULLARI-4
GEMİNİN ÇAĞRI İŞARETİ : TC9886
GEMİNİN BAYRAĞI : Türk
KAZA YERİ : Rusya Federasyonu - Soçi Demir Yeri
KAZA TARİHİ ve SAATİ : 16 Şubat 2024 - 19:30 (GMT+3)
ÖLÜ VE YARALI DURUMU : 3 / 2
HASAR DURUMU : Yok
ÇEVRE KİRLİLİĞİ : Yok

Heyet Karar No: 11 / D-04 / 2024

Tarih: 22 / 04 /2024

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

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

DAYANAK

Bu deniz kazası 27.11.2019 tarih ve 30961 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği” hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları ayrıca, MSC.255(84) [Deniz Kaza veya Olaylarına Yönelik Emniyet İncelemeleri için Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalara ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları (Kaza İnceleme Kodu)] ile A.1075(28) sayılı IMO Kararı (Kaza İnceleme Kodunun Uygulanması Hususunda Kaza İnceleme Uzmanlarına Yardımcı Olmak Üzere Hazırlanan Rehber) dikkate alınarak uygulanmıştır.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR VE TANIMLAR.....	ii
BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ.....	ii
RESİM LİSTESİ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	ii
EK LİSTESİ	ii
ÖZET	1
1. BÖLÜM – BULGULAR	3
1.1. Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler.....	3
1.2. Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler	4
1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler	4
1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	5
1.5. EMİNOĞULLARI-4 Balık Avlama Gemisi	5
1.6. Geminin Gemiadamı ile Donatımı	5
1.7. EMİNOĞULLARI-4 Balık Avlama Gemisinin Kilit Pozisyonundaki Personeli	5
1.7.1. Gemi Kaptanı.....	5
1.7.2. Usta Gemici	6
1.7.3. Yağcı.....	6
1.7.4. Koca Reis/Tayfa Başı	6
1.8. Gırgır Avcılığı	6
1.8.1. Gırgır Avcılığının Safhaları	8
1.8.2. Gırgır Ağı	9
1.9. Orta Su Trolü.....	9
2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI	12
2.1. Kazanın Meydana Geldiği Olay Mahalli	13
2.2. Ambar Girişi İçin Kullanılması Gereken Kişisel Koruyucu Ekipman.....	17
3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME	20
3.1. Kazanın Muhtemel Nedeni.....	20
3.2. Kapalı Mahallere Giriş	21
3.3. Balık Avlama Gemilerinde Hijyen.....	23
3.4. Balık Depolama Ambarları Sintine Kuyuları.....	24
3.5. Eğitim	26
3.6. İlk Yardım ve Kurtarma	31

3.7. Personel Kişisel Koruyucu Ekipman ve Donanım	31
3.8. Benzer Kazalar	32
3.8.1. BURHAN KAPTAN 1	32
3.8.2. BABA MUHSİN	33
3.8.3. SARAL BALIKÇILIK	33
4. BÖLÜM – SONUÇLAR	34
5. BÖLÜM – TAVSİYELER	36

KISALTMALAR VE TANIMLAR

GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
SÜRT	: Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi
VHF	: Çok Yüksek Telsiz Frekansı
STCW	: Gemi Adamlarının, Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

- Liman Başkanlığı Kayıtları
- Balık Avlama Gemisi İşleticisine Ait Kayıtlar
- Kaptan ve Mürettebatlar

RESİM LİSTESİ

RESİM 1 KAZANIN YERİ	1
RESİM 2 EMİNOĞULLARI-4 İSİMLİ BALIK AVLAMA GEMİSİ	3
RESİM 3 EMİNOĞULLARI-4 GEMİSİ DEMİR MEVKİİ	12
RESİM 4 AMBAR GİRİŞ MENHOLLERİ	15
RESİM 5 OLAY MAHALLİ 7 NO'LU AMBAR	16
RESİM 6 KAPALI MAHAL GİRİŞLERİ İÇİN KULLANILMASI GEREN MALZEMELER	17
RESİM 7 KAZA MAHALLİ AMBAR GİRİŞ MERDİVENİ VE GLADORA FOTOĞRAFLARI	18
RESİM 8 SELF CONTAINED BREATHING APPARATUS - KENDİNDEN BESLEMELİ SOLUNUM CİHAZI	19
RESİM 9 AMBAR SİNTİNE KUYUSU VE NO 7. AMBAR DALGIÇ POMPA FOTOĞRAFLARI	24

ŞEKİL LİSTESİ

ŞEKİL 1 EMİNOĞULLARI-4 GENEL YERLEŞİM PLANI	4
ŞEKİL 2 GİRGİR AVCILIĞI TEORİK GÖRÜNÜMÜ	7
ŞEKİL 3 GİRGİR AĞI BİLEŞENLERİ	9
ŞEKİL 4 ORTA SU TROLÜ TEORİK GÖRÜNÜMÜ	10
ŞEKİL 5 GENEL BALIK AVLAMA TEKNİKLERİ GÖRÜNÜMÜ	11
ŞEKİL 6 GEMİ PLANI - BOTTOM VIEW	13
ŞEKİL 7 GEMİ PLANI - ANA GÜVERTE	14

EK LİSTESİ

EK 1 GEMİLERİN TEKNİK YÖNETMELİĞİ BALIK AVLAMA GEMİSİ İSTERLERİ;	37
--	----

EK 2 GIDA VE İŞLEME ENDÜSTRİSİ TESİSLERİ (TEKNOLOJİK PROSES VE HAM MADDELER).....	38
EK 3 EMİNOĞULLARI-4 DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ.....	39

ÖZET



Resim 1 Kazanın Yeri

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

EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisi, 09 Aralık 2023 tarihinde saat 21:30'da 4 gemi adamı ve gemi adamı haricinde Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi (SÜRT) ile gemide çalışan 23 personel olmak üzere toplam 27 mürettebat ile balık avlamak üzere Ünye Limanı'ndan ayrılmıştır. Sochi/Rusya Federasyonu açıklarında balıkçılık faaliyetlerinde bulunan gemi, 16 Şubat 2024 tarihinde saat 19:30 sularında Sochi önlerinde demirde iken 7 numaralı balık ambarının temizlenmesi için SÜRT ile çalışan bir personel görevlendirilmiştir.

Balık ambarının temizlenmesi için ilk olarak tek başına ambara giren kazazedenin fenalaşması üzerine, kazazedenin çıkarılması için arkasından ambara giren 5 kişi benzer şekilde ortamdaki gazdan etkilenerek fenalaşmıştır. Gazdan etkilenen 5 mürettebattan 3'ü vefat ederken 2 kişi ise Soçi Limanı'nda hastanede tedavi altına alınmıştır.

Yapılan deniz emniyeti incelemesinde, EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisinde SÜRT ile çalışan 23 personelin temel denizcilik eğitimlerini veya yaptığı işe uygun eğitim aldığına dair bir bulguya rastlanılmamıştır. Ayrıca balık avlama gemilerinde avlanan balıkların depolandığı kapalı mahal niteliğinde olan ambarlara girişler için, gemide herhangi bir uygulama ve prosedürlerin bulunmadığı, ambarda biriken suların basılması için sintine pompalarının kullanılmadığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca geminin İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Analizi Raporunda yapılan işin Tehlike Sınıfının ise Az Tehlikeli olarak tanımlandığı görülmüştür.

Deniz emniyet incelemesinin sonuçları üzerinden Tarım ve Orman Bakanlığına, Deniz Ticaret Odalarına ve EMİNOĞULLARI-4 Balık Avlama Gemisi İşletenine tavsiyelerde bulunulmuştur.

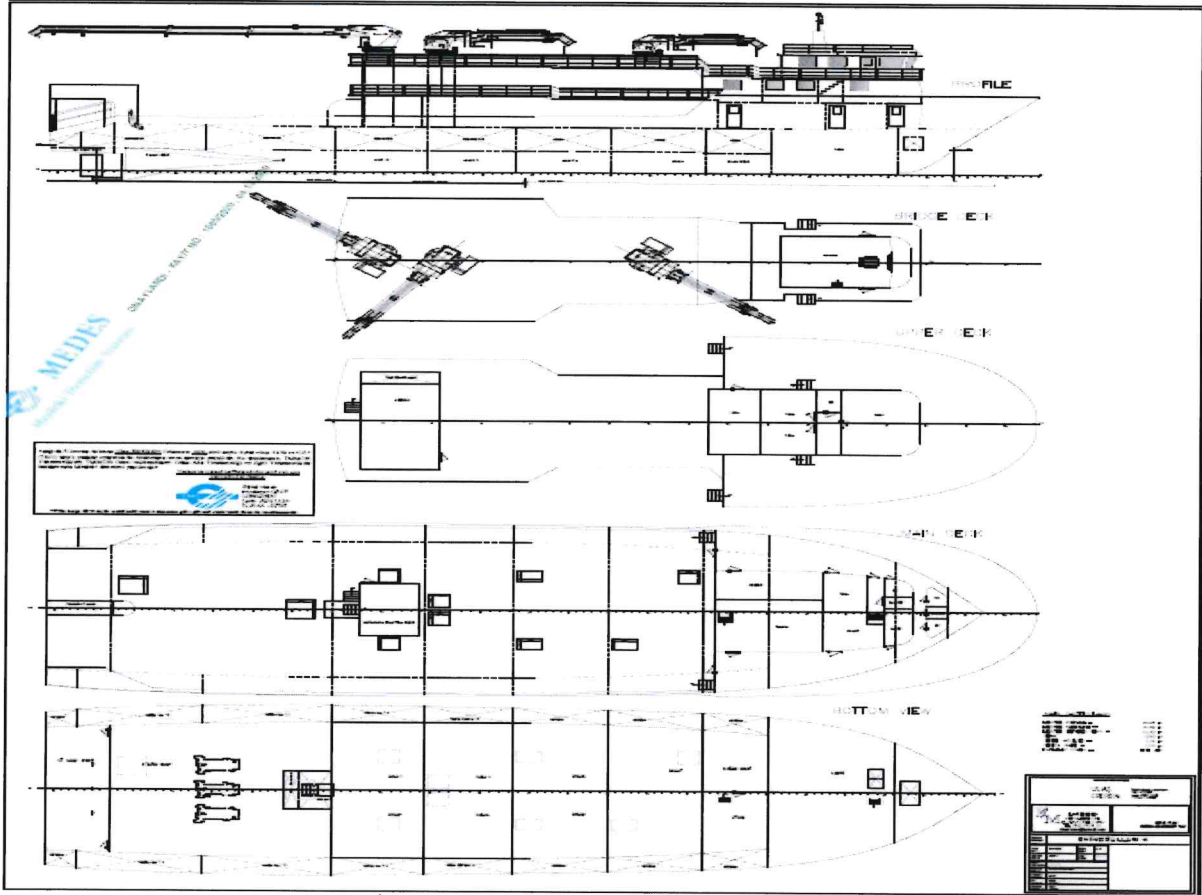
1. BÖLÜM – BULGULAR

1.1. Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler

Bayrağı	: Türk
Çağrı İşareti	: TC9886
IMO Numarası	: 8687282
Sicil Limanı	: İstanbul - 7797
Tipi	: Balık Avlama
İnşa Yeri ve Yılı / Tadilat Nevi ve Yılı	: İstanbul - 2000 / 2020 - Tadilat
Gros Tonajı	: 519
Tam Boyu	: 46,55 Metre
Eni	: 13,80 Metre
Ana Makine ve Gücü	: Weichai / Cummins - 3142,04 kW
Tekne Konstrüksiyonu	: Çelik



Resim 2 EMİNOĞULLARI-4 İsimli Balık Avlama Gemisi



Şekil 1 EMİNOĞULLARI-4 Genel Yerleşim Planı

1.2. Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler

Ayrıldığı Liman	: Ünye Balıkçı Barınağı
Personel Sayısı	: 4 Mürettebat + 23 Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine Sahip Çalışan Personel
Asgari Gemiadamı Sayısı	: 4
Sefer Tipi	: Yakın Kıyısal Sefer ¹

1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı Gün / Saat	: 16 Şubat 2024 – 19:30
Kaza Tipi (IMO)	: Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	: İş Kazası
Kaza Yeri (Enlem- Boylam)	: 43°34' Kuzey- 039°42' Doğu

¹ Yakın Kıyısal Sefer: Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve İspanya'nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan seferleri ifade eder.

Yaralı / Ölü	: 2/3
Hasar	: Yok
Kirlilik	: Rapor edilmemiştir.

1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	: Kuzey-Kuzey batı, 3 Bofor Kuvvetinde
Denizin Durumu	: Mutedil
Görüş	: İyi
Havanın Durumu	: Parçalı bulutlu

1.5. EMİNOĞULLARI-4 Balık Avlama Gemisi

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisine 25 Ağustos 2023 tarihinde Denize Elverişlilik Belgesi, 09 Aralık 2023 tarihinde de Liman Çıkış Belgesi düzenlenmiştir. Denize Elverişlilik Belgesinin 07 Aralık 2025 tarihine kadar geçerliği bulunmaktadır. Deniz sörvey zamanları geçmemiş olup, geminin yakın kıyısız sefer bölgesinde seyrine müsaade edilmiştir. Geminin tüm çalışanları Türk olup çalışma dili Türkçedir.

1.6. Geminin Gemiadamı ile Donatımı

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) Kural V/14 uyarınca düzenlenen Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre 5 gemi personeli ile donatılması gerekmektedir. Kaza gününde Kaptanla birlikte toplam 4 personel bulunmakta olup personelden bir kişinin Kısa Mesafe Telsiz Ehliyetine haiz olması nedeniyle, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi uyarınca **yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmıştır**. Bununla birlikte kaza gününde sertifikalı gemi personeline ilaveten, balık avlama işinde çalışmak üzere Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine haiz 23 kişi daha gemide bulunmaktadır.

1.7. EMİNOĞULLARI-4 Balık Avlama Geminin Kilit Pozisyonundaki Personeli

1.7.1. Gemi Kaptanı

Kaza tarihinde gemi kaptanı 54 yaşında olup, Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Açık Deniz Balıkçı Gemisi Kaptanı ehliyetine haizdir. Aynı zamanda tekne donatanıdır. Yaklaşık 45 senelik mesleki tecrübeye haiz olup aynı teknede 2000 senesinden itibaren çalışmaktadır.

1.7.2. Usta Gemici

Kaza tarihinde 56 yaşında olup, kazazedelerin yardımına giden görgü şahitlerindendir. Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Usta Gemici ehliyetine haizdir. Daha önce dâhilde sefer yapan muhtelif gemi ve balıkçı gemilerinde çalışmıştır. 2007 senesinden itibaren aynı balıkçı gemisinde çalışmaktadır. Ambara düşen çalışanların güverteye çıkarılmasında yardım etmiştir.

1.7.3. Yağcı

Kaza tarihinde 56 yaşında olup, Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Yağcı ehliyetine sahiptir. Aynı balık avlama gemisinde 3 sezondur çalışmaktadır. Gemide makine, vinç ve mekanik aksamaların çalışma, bakım ve onarımından sorumlu kişidir.

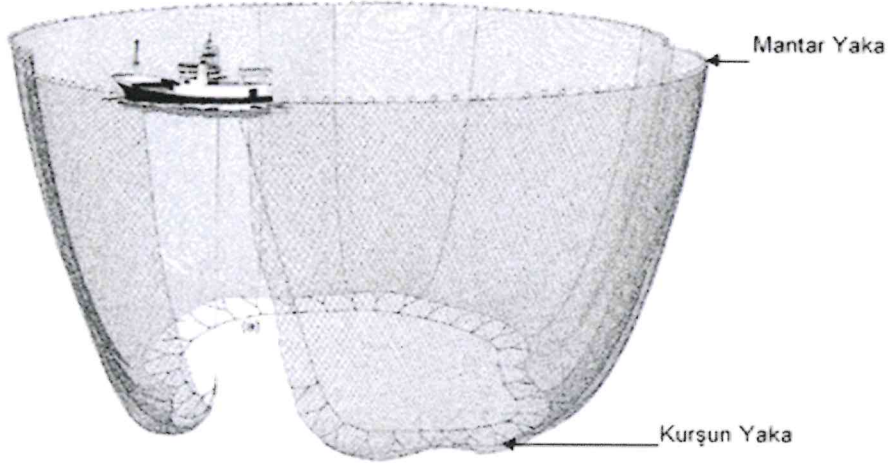
1.7.4. Koca Reis/Tayfa Başı

Kaza tarihinde 53 yaşında olup, kazazedelere ilk müdahale eden ve ambardan güverteye çıkaran kişiler arasındadır. Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine haizdir. Teknede diğer kategoride olan ve SÜRT belgesine haiz personelden sorumlu Koca Reis-Tayfa başı unvanıyla 6 aydır aynı balıkçı gemisinde çalışmaktadır. Ambar temizliği yapılması konusunda ilgili personele talimat veren kişidir.

1.8. Gırgır Avcılığı

Gırgır avcılığı yüzeye yakın veya orta su bölgelerinde yüzen balık sürülerinin yardımcı bot yardımı ile etrafının çevrilmesi suretiyle yapılan bir avcılık yöntemidir. Avlanılacak balık türlerine göre farklı şekilde donatılmış gırgır ağları kullanılarak bir veya iki gemi yardımı ile yapılmaktadır.

Balıkçı gemilerinin avcılık türleri genel olarak geminin kullandığı ağ ve aracın adıyla tanımlanır. Örneğin sürütme ağıyla avcılık yapan bir balıkçı teknesi, trol teknesi; çevirme ağı kullanan bir gemi ise gırgır teknesi olarak adlandırılır. Alttan büzülen çevirme ağlara genel olarak Gırgır ağı denmektedir. Çevirme ağları, balıkların etrafını çevirmek ve bunları ağ içerisinde hapsedmek suretiyle yakalanmalarını sağlayan su ürünleri av vasıtasıdır.



Şekil 2 Gırgır Avcılığı Teorik Görünümü

1.8.1. Gırgır Avcılığının Safhaları

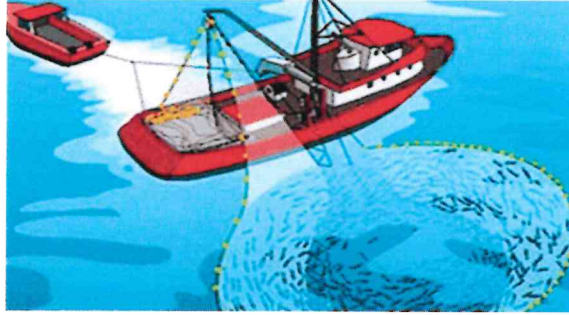
A. Gırgır ağının başlangıç ucu, yardımcı bota bağlı olarak botla birlikte denize bırakılır.



B. Yardımcı tekne yerinde sabit dururken, ana tekne balık sürüsünün etrafında ağ dökerek çembere alır.



C. Ağın alt yakası büzülüp, ağın içine hapsedilen balıklar teknenin içine alınmaya başlanır. Yardımcı tekne, ağın içine sürüklenmemesi için, ana tekneyi yandan çekerek destek sağlar.



D. Ağdaki balıklar balık pompasıyla ya da vinç yardımı ile tekneye alınır.²



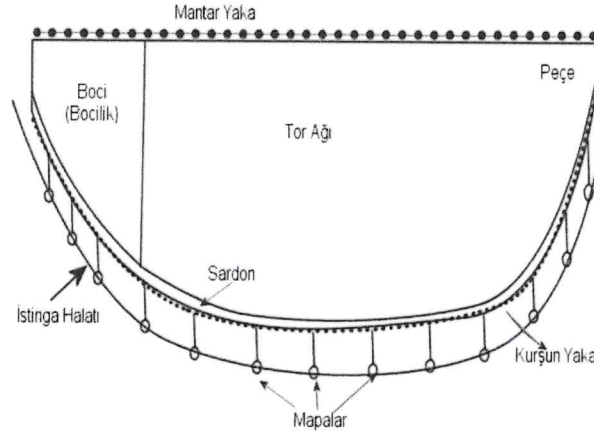
² Kaynak: MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi)

Gırgır ağlarının 24 metreden sığ sularda kullanımı yasaktır. Karadeniz'de 15 Nisan- 31 Ağustos tarihleri arasında, gırgır ağları ile su ürünleri istihsalı yasak olup bunun dışında bazı tanımlanmış bölgelerde de gırgır ağı kullanımı yasaklanmıştır.

Buna karşın, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve bu kapsamda çıkarılan mevzuatta gırgır avcılığında gırgır ağının derinlikle orantılı olacak boy sınırlaması olmadığı için sığ sularda atılan ağın kurşun yakası ve mapaları deniz tabanını tarayarak trolün yarattığı olumsuz etkinin bir benzerini vermektedir.

1.8.2. Gırgır Ağı

Bir gırgır ağı tor denilen uzun ve derin bir ağ ile boci ya da bocilik denilen balığın sıkıştırıldığı bölümden oluşur. Ağın tekneye bağlı olan ucuna peçe denir. Mantar ve kurşun yaka halatları geniş gözlü sağlam sardon ağlarıyla esas ağa birleştirilir. Mapalar ağın altının büzülmesinde kullanılan istinga halatının içerisinde geçtiği metal halkalardır.

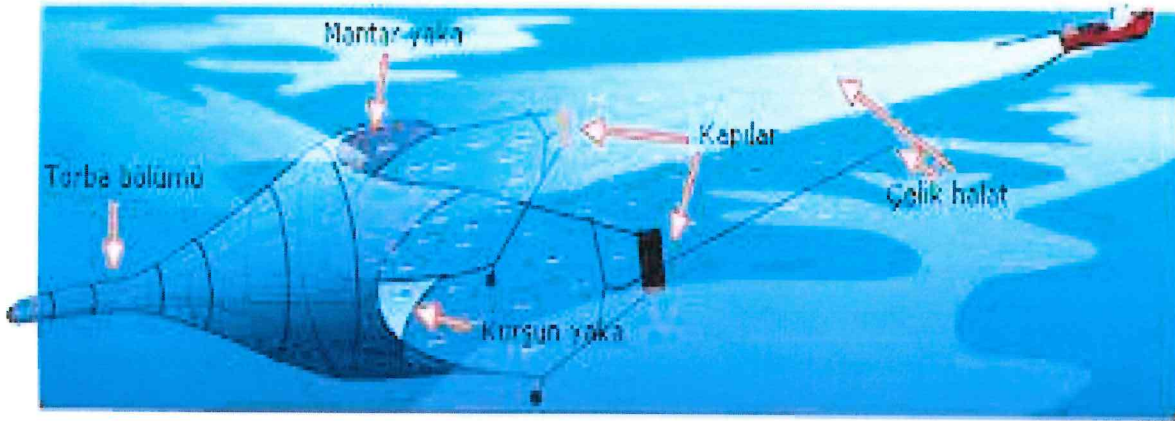


Şekil 3 Gırgır Ağı Bileşenleri

Hamsi avcılığında kullanılan gırgır ağları, 400 ile 800 kulaç boya ve 60-100 kulaç derinliğe sahiptir. Ortalama bir hamsi gırgırı 640 kulaç uzunluktadır. Hamsi gırgırında temel ağ gözü açıklığı 10-16 mm arasındadır (tam göz açıklığı olarak).

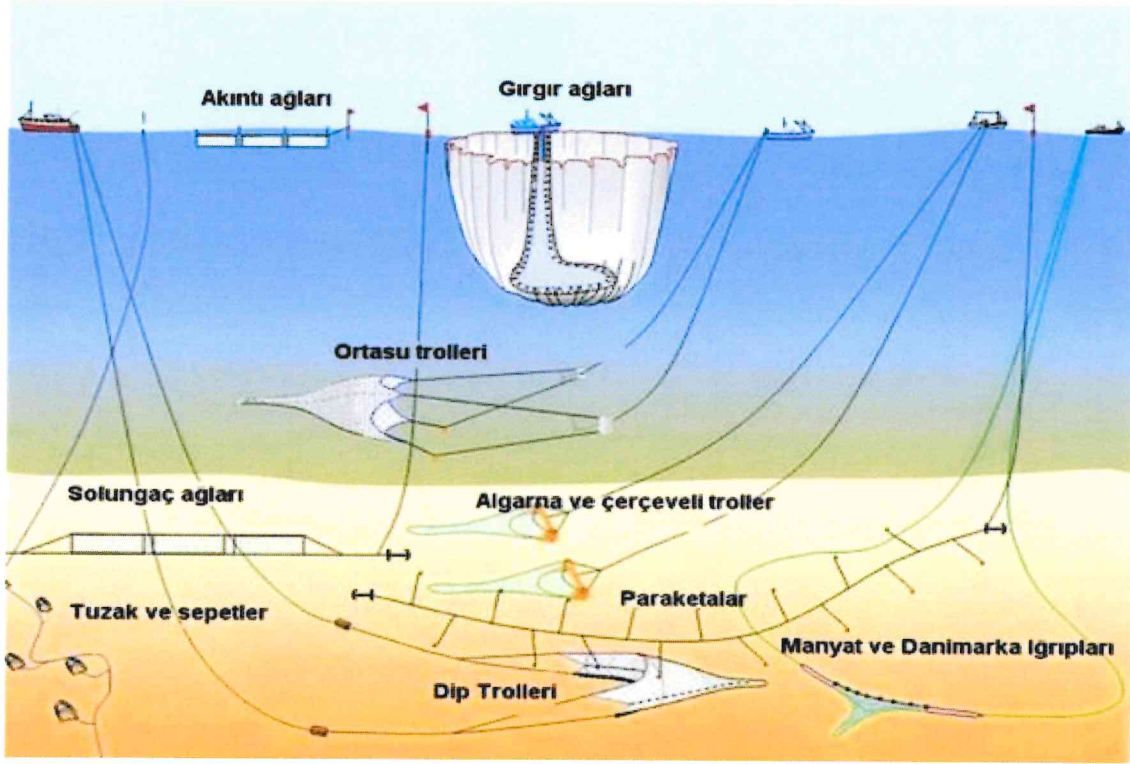
1.9. Orta Su Trolü

Orta su trolü, zemin ile yüzey arasındaki farklı derinlikte bulunan su ürünlerinin avcılığında kullanılmaktadır. Dip trolü ile geniş bir sahada bir seferde birkaç saatlik avcılık yapılırken orta su trolü ile belirli bir balık sürüsünü avlamak üzere 10-20 dakikalık bir av yeterli olmaktadır. Böylece teknenin avcılık verimi artmaktadır. Başarılı bir orta su trolü avcılığı çeşitli elektronik yardımcı araçların kullanılmasına bağlıdır. Echo sounder ve sonar gibi araçlar hem sürünün bulunması hem de av sırasında geminin yönetimi için gereklidir. Ayrıca ağ, mutlaka istenilen derinlikte tutulmalı, tekne ise ağın içinden geçeceği sabit bir rota üzerinde tutulabilmelidir.



Şekil 4 Orta Su Trolü Teorik Görünümü

Orta su trolü sürü yoğunluğu nedeniyle her çekimde avlanan balık miktarı dip trolünden daha fazladır. Bu oran yaklaşık 10/1 düzeyindedir. Buna karşın dip trolü 24 saatin 18'inde kullanılabilirken orta su trolü ile aynı sürede 3-6 çekim yapılabilir. Orta su trolünde hem tek hem de çift tekne yöntemi uygulanabilir. Küçük ve düşük motor gücüne sahip teknelerle sığ sularda özellikle çift tekne ile çekilmesi uygundur. Buna ek olarak sürü içinden geçecek çelik halatlar nedeni ile balıkların ürkütülme sorunu yoktur. Ağ sürüye yaklaşımdan halatların geçişi nedeniyle balıkların ürkmesi tek tekne yönteminde av etkinliğinin azalmasına yol açmaktadır. Orta su trol ağları dip trol ağlarına göre daha konik bir yapıya sahiptir. Uygulamada çok farklı tipleri kullanılmaktadır. Sığ sular dışında zeminle pek irtibatlı olmadığı için orta su trol ağları, oldukça hafif materyalden yapılmıştır. Böylece aynı tekne ile daha büyük orta su trolü çekmek mümkündür.



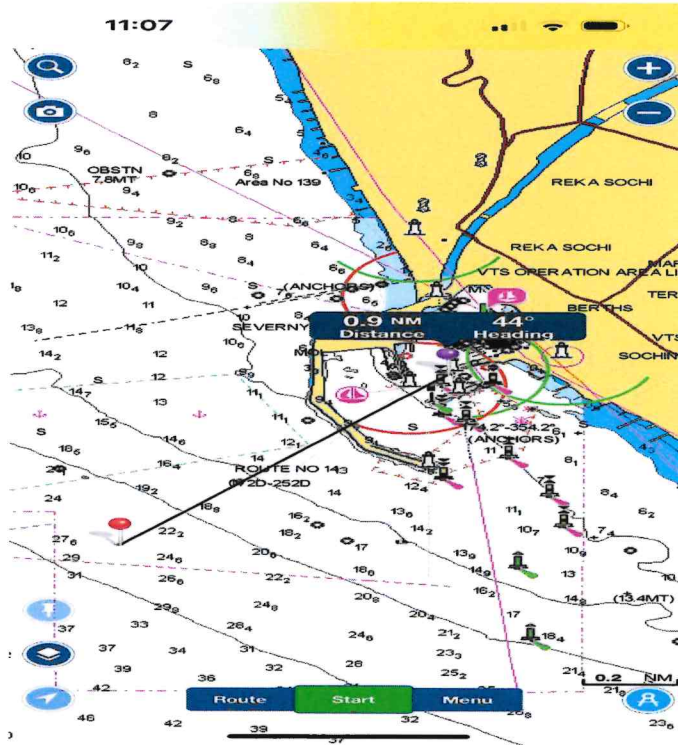
Şekil 5 Genel Balık Avlama Teknikleri Görünümü

2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI

İncelenen deniz kazasına yol açan olayların sırası, zamanları ve şahısların konumları görgü tanıklarının açıklamalarına ve yapılan görüşmelere dayanmaktadır.

EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisi, 09 Aralık 2023 tarihinde saat 21:30'da 4 adet gemi adamı ve 23 adet Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan personel olmak üzere toplam 27 mürettebat ile balık avlamak üzere balık avlamak için Ünye Limanı'ndan ayrılmıştır.

EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisi, Soçi/Rusya Federasyonu açıklarında balıkçılık faaliyetlerini sürdürdükten sonra, 16 Şubat 2024 tarihi akşam saatlerinde yaklaşık 43° 34'K enlemi ile 039° 42'D boylamı mevkiine sahilden yaklaşık 1 deniz mili açıkta demirlemiştir.



Resim 3 EMİNOĞULLARI-4 Gemisi Demir Mevkii

Bahse konu gemi, 16 Şubat 2024 tarihinde saat 19:30 sularında Soçi/Rusya Federasyonu demir sahasında iken balık depolama ambarından gelen pis kokular üzerine, ilk olarak SÜRT'ne haiz sezonluk olarak gemide çalışan personel ambara tek başına girmiştir. Ambarda fenalaşan kazazede, çalışma arkadaşlarından yardım istedikten hemen sonra bayılmıştır. Akabinde kazazedeyi ambardan çıkarmak için ambarın içine inen biri Usta Gemici ve SÜRT belgesine haiz iki çalışan olmak üzere 3 kişi, ambara ilk giren personeli güverteye çıkarttıktan sonra ambarda bilinç kaybı yaşayarak hareketsiz hale gelmişlerdir. Güverte de bulunan gemi adamları

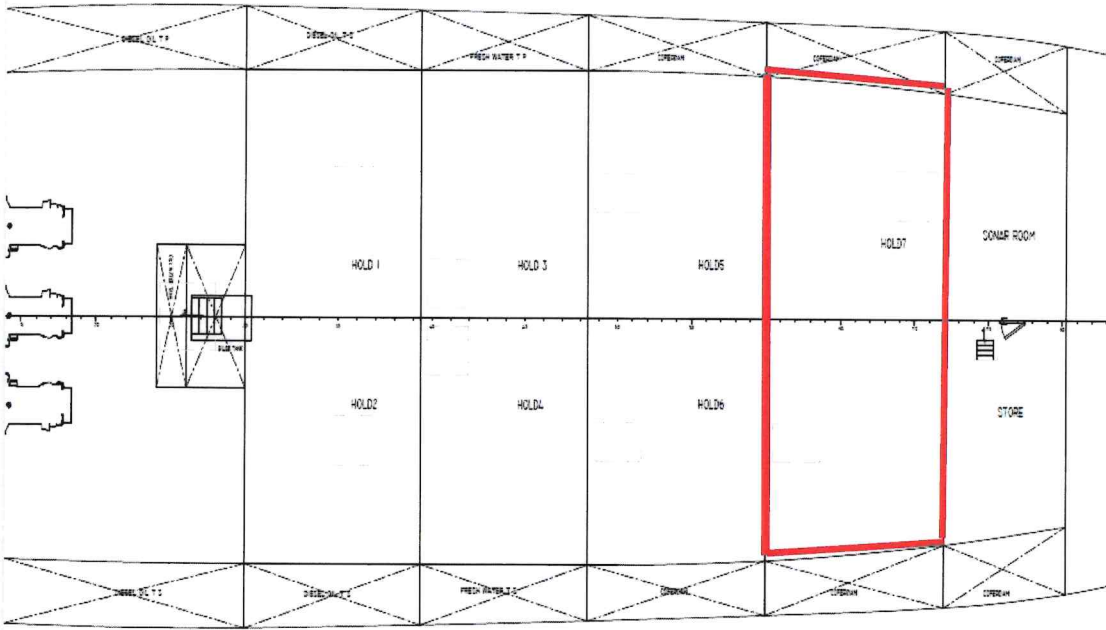
ve diğer çalışanlar ambar içinde hareketsiz kalan 3 personeli halat/kanca marifeti ile güverteye almışlardır.

Olay esnasında, ambara giren gerek mürettebat ve gerekse Liman Çıkış Belgesi alınırken beyan edilen personel listesinde ismi bulunmayan bir çalışan da olmak üzere toplam iki çalışan da yaralanmıştır.

EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisinin olaydan hemen sonra demir alarak Soçi/Rusya Federasyonu limanı rıhtımına yanaşmasına müteakip hastaneye kaldırılan 5 kişiden 3'ü vefat ederken 2 yaralının tedavisine hastanede devam edilmiştir. Kazanın ardından gemi, 17 Şubat 2024 tarihinde 18:30'da Soçi Limanından Ünye Limanı'na doğru seyre çıkmış ve 18 Şubat 2024 tarihinde saat 14:45'te Ünye Limanı'na aborda olmuştur.

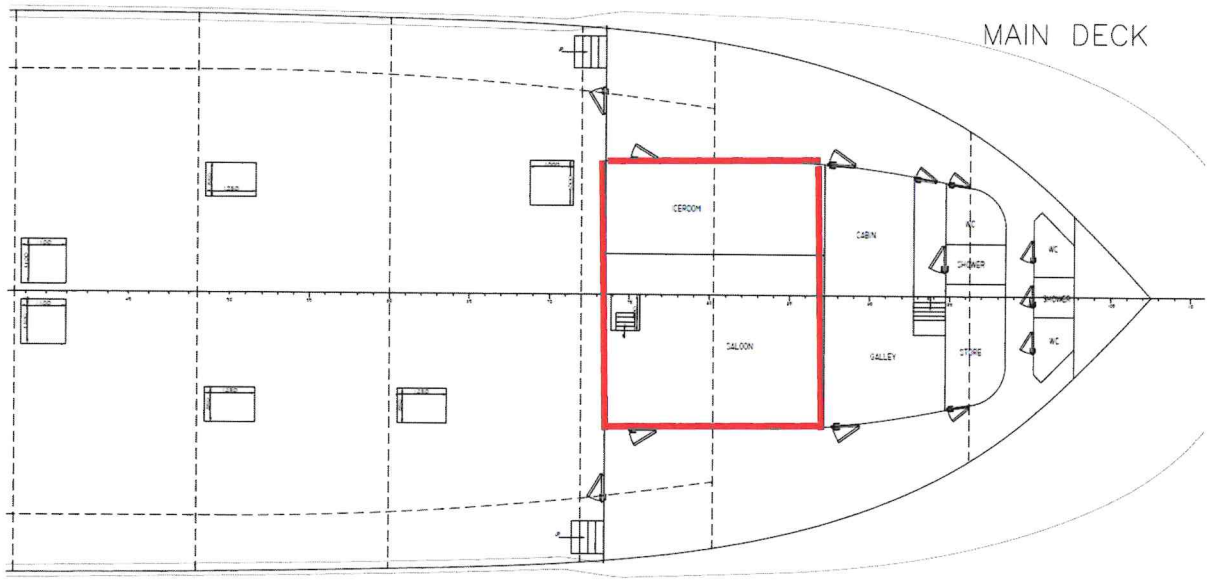
2.1. Kazanın Meydana Geldiği Olay Mahalli

Geminin genel planının üzerinde yapılan incelemelerde, geminin yaşam mahallinden kıçına kadar uzanan toplam 7 adet balık depolama ambarına sahiptir. Kaza bu ambarlardan 7 nolu ambarda gerçekleşmiştir.



Şekil 6 Gemi Planı - Bottom View

Ambar girişlerinin bulunduğu ana güvertede, 7 numaralı ambar giriş kaportasının baş tarafında 2'si yaşam mahalline biri buz odasına diğeri ise depoya açılan olmak üzere 4 adet giriş kaportası bulunmaktadır.



Şekil 7 Gemi Planı - Ana Güverte

Kazanın gerçekleştiği 7 numaralı ambar giriş menholü diğer ambarlar girişlerinde olduğu gibi ana güverte seviyesindedir. Gerek personelin güvertede çalışırken ambar girişlerinin çalışma alanında engel teşkil etmemesi gerekse de tutulan balıkların ambara depolanmasının daha kolay yapılması nedenlerinden dolayı menhol girişlerinin dizaynları bu şekilde yapılmıştır.



Resim 4 Ambar Giriş Menholleri

Gemi personeli, güverteyi yıkarken ambarlara menhol giriş kapaklarından içeriye su sızdırdığını ve ambarlarda bu sebepten su biriktiğini ifade etmişlerdir. Ambara giriş için 5 basamaklı dikey merdiven mevcuttur. Ambar alabandaları ısı yalıtımı için köpük ile kaplanmıştır. 7 numaralı balık depolama ambarı da dahil olmak üzere, ambarlarda sintine

kuyuları mevcuttur. Ambarlar içerisinde hem farklı miktarlarda su hem de avlanılan balık kalıntıları mevcut olduğu görülmüştür.

Kaza sırasında 7 numaralı ambardaki su dalgıç pompa ile ana güverteden dışarı basılmak istenmiştir. EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin tüm ambarlarında sintine kuyusu olduğu görülmüş fakat kazanın yaşandığı ambardaki suyun tahliye için sintine pompası yerine dalgıç pompa ile ana güverteden dışarı basılması seçeneği kullanılmıştır.



Resim 5 Olay Mahalli 7 No'lu Ambar

2.2. Ambar Girişi İçin Kullanılması Gereken Kişisel Koruyucu Ekipman

Kapalı alan çalışmasına katılacak olanların kullanacakları koruyucu donanım oldukça geniş kapsamlıdır. Burada önemli olan nokta, içerdeki atmosfer için en doğru ve uygun donanımın seçilmesidir. Kullanılacak alet ve donanım giriş öncesinde tam olarak hazırlanmalıdır. Hazırlanan her bir ekipmanın işlevleri giriş öncesi mutlaka kontrol edilmelidir. Kapalı alanda çalışacak kişiler, kapalı alanın dışına çıkılmasına imkân veren bir mekanizmaya sahip, can kurtaran ipleri ile asılı kurtarma yelekleri giymelidirler.



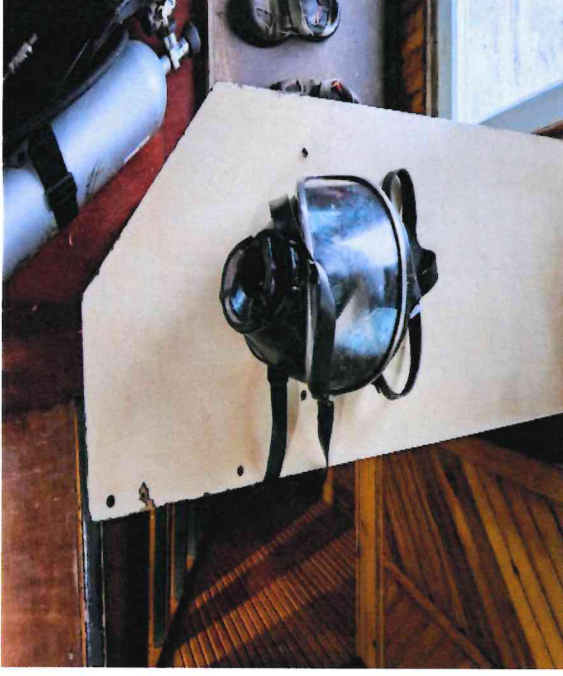
Resim 6 Kapalı Mahal Girişleri İçin Kullanılması Gereken Malzemeler

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin 7 numaralı balık depolama ambarına kazadan yaklaşık 20 gün önce balık alınmış sonrasında balık diğer gemilere aktarılmıştır. Ambarda küçük balık parçacıklarının yanı sıra, balıkların ambara alınırken balıklarla birlikte gelen deniz suyu ile zaman zaman güvertenin deniz suyu temizlenmesi esnasında ambar kapağından sızan su bulunmaktadır. Ambar temizliği ve ambardan gelen pis kokuların önüne geçmek için tayfa sınıfına girmeyen bir personele 7 numaralı ambarın temizlenmesi için görev verilmiştir. Söz konusu kişi tek başına ve kapalı mahalle girmek için gerekli tedbirler alınmadan ambara içine girmiştir. Ambardaki zehirli gazın etkisiyle fenalaşan personel kendisini kurtarmak için peşinden ambara giren personel tarafından beline sarılan halat ve kanca marifeti ile güverteye çekilmiştir.



Resim 7 Kaza Mahalli Ambar Giriş Merdiveni ve Gladora Fotoğrafları

Gemilerin Teknik Yönetmeliği (**Ek 1**) Madde 17’de gemilerin belge, teçhizat ve donanım bakımından yapılan denetimlerdeki gereklilikleri içermektedir. Balıkçı gemileri için yapılan denetimlerde ise Ek-6 Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi kullanılmaktadır. Yönetmeliğe göre yakın sefer ve uzak sefer çalışan balıkçı gemilerinde 1 adet yangın elbisesi seti bulundurulması gerekmektedir. Yangın elbisesi setinde bir adet (SCBA/Self Contained Breathing Apparatus) kendinden beslemeli solunum cihazı bulunmaktadır. Söz konusu solunum cihazının olay anında geminin köprüüstünde muhafaza edildiği, kazanın nedeninin anlaşılmasının ardından ana güverteye götürülmek istenmiştir. Fakat solunum cihazının taşınması esnasında düşmüş ve bağlantı noktasının kırılarak kullanılamaz hale gelmiştir.



Resim 8 Self Contained Breathing Apparatus - Kendinden Beslemeli Solunum Cihazı

3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME

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

3.1. Kazanın Muhtemel Nedeni

Bulunduğu bölge göz önünde bulundurulduğunda balık avcılığında lider ülkelerden biri olan Türkiye’de balık avcılığı yapan gemi sayısı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü verilerine göre 18.444’dür. Bu gemilerin yaklaşık %9’u endüstriyel balıkçı gemisi olup bunların üretimdeki payı %90 civarındadır.

2022 Yılı Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (adet)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)							TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	
Deniz	680	8.561	3.449	923	861	467	295	15.236
İçsu	437	2.332	357	21	61	-	-	3.208
TOPLAM	1.117	10.893	3.806	944	922	467	295	18.444

Kaynak: BSGM

Figür 1 Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı

Balık avlama faaliyetleri genellikle zorlu tabiat şartlarında gerçekleştirilmektedir. Bu koşullar çerçevesinde de iş kazası ve kaza sonucu oluşan ölüm oranları oldukça yüksek olmaktadır. Bu durum ise endüstriyel balıkçılığın, diğer ülkeler nezdinde çok tehlikeli meslekler arasında sayılmasına neden olmaktadır³. Bu çerçevede ülkemizde de balıkçılık, 26.12.2012 tarih ve 28 509 sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanarak yürürlüğe giren İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Tebliğine göre tehlikeli sınıfta yer almaktadır.

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin, balık avlama, ambarlara alma ve diğer gemilere aktarma işlemi sonrasında kazanın olduğu 7 numaralı balık depolama ambarında yaklaşık 20 gün boyunca herhangi bir işlem yapılmamış ve ambar menhol girişleri kapalı kalmıştır. Bununla beraber güvertenin temizlenmesi ve yıkanması işlemleri sırasında ambara giren sular, ambardan en son tahliye edilen balıklardan arta kalan sular ve küçük balık parçacıklarıyla beraber

³ ILO, Handbook for Improving Living and Working Conditions on Board Fishing Vessels.

meydana gelen biyolojik reaksiyon sonucu ambardan kötü kokular yaşam mahalline gelmeye başlamıştır.

EMİNOĞULLARI-4 gemisinin sevk ve idaresinde görevli tayfa sınıfı gemiadamının dışında mevsimlik olarak gemide çalışan personel, Soçi açıklarında demir sahasında bekleyen geminin 7 numaralı balık depolama ambarı içinde biriken takribi 40-50 cm yüksekliğindeki suyu basmak ve ambarda gerekli temizliği yapmak üzere görevlendirilmiştir. Bahse konu personel ambara yalnız olarak gerekli kişisel koruyucu ekipmanı giymeden ve bilgilendirmeler olmaksızın ambara girmiştir. Ambara giren bu personelin yardım istemesi neticesinde olaya dahil olan personellerden 3 kişi vefat etmiş 2 kişi de yaralanmıştır.

Tarım ve Orman Bakanlığının yayımladığı “*Gıda ve İşleme Endüstrisi Tesisleri (Teknolojik proses ve ham maddeler) Sağlık Kuralları ve Normları "Balık ürünlerinin üretimi ve satışı"* (Ek 2) başlıklı tamimine rağmen, izah olunan kaza ve personellerin vefat ve yaralanmalara; Ambarda bulunan su ve balık artıklarının, ortamın ısı etkilerine açık bir şekilde uzun süre kapalı mahalde kalması nedeniyle oluşan toksik gazların biriktiği ambara giderilirken gaz ölçümü yapılmaması, ambara girmeden önce yeterince havalandırılmamış olması, **kapalı mahallere giriş prosedür ve uygulamalar hakkında bilgi, deneyim ve dikkat eksikliklerinin sebebiyet verdiği değerlendirilmektedir.**

3.2. Kapalı Mahallere Giriş

Gemilerde meydana gelen kazalarda yaralanan ve vefat eden kazazedelerin durumları araştırıldığında, dahil oldukları kazaların birçoğunun yetersiz bilgi, umursamazlık ve tedbir almamaktan kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Gemilerde ambarlar, yük tankları, pompa daireleri, yakıt tankları, koferdamlar, boru devreleri tünelleri, balast tankları ve benzeri kapalı mahaller kapalı mahal olarak tanımlanır. Kapalı mahallerin dizayn yapıları sebebiyle dış atmosfer ortamında bulunan serbest oksijen rahat bir şekilde kapalı mahalle ulaşamadığından tehlikeli gazların ortamda birikmesine sebebiyet verebilmektedir.

“*Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık Ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik*” altında yer alan “*Ek-2 Mevcut Balıkçı Gemileri İçin Asgari Sağlık Ve Güvenlik Gerekleri*” başlığı altında;

6. Kapalı çalışma yerlerinin havalandırılması

Kapalı işyerlerinde çalışma şekline ve çalışanların yaptıkları işe göre, ihtiyaç duyacakları yeterli temiz hava bulunması sağlanır.

Mekanik havalandırma sistemi kullanıldığında sistemin her zaman çalışır durumda olması sağlanır.

Hükmüne haiz olup genel olarak kapalı mahallere girecek kişilerin;

- Mutlaka kapalı alanlarda karışılacakları riskler konusunda tam bir bilgiye sahip olmalıdırlar. Gemi mürettebatı ve harici personel kapalı alanda yapacağı işle ilgili tüm detayları ve prosedürleri iyice öğrenmiş olmalı ve kurtarma operasyonları dahil tüm tehlikelere karşı eğitilmelidir.
- Ekipmanla donatılmış olan personelin ekipmanları ile beraber rahatça tırmanmaları ve dışarı çıkabilmeleri için menhole giriş ile ilgili uygun ekipman kullanılmalıdır.
- Kapalı alan çalışanı ile dışarıdaki gözlemci arasında da haberleşmeyi sağlayacak olan iletişim donanımının sağlandığından da emin olunmalıdır.
- Tank ve kapalı alanlarda yapılacak olan çalışmalarda, içeri giriş çıkışları kontrol etmek amacıyla mutlaka dışarıda ayrıca bir gözcü bulundurulmalıdır.
- Her kapalı alana giriş operasyonu öncesinde ve sonrasında “Kapalı Mahallere Giriş İzin Formu”, formda belirtilen ilgili gemi personeli tarafından doldurulmalı ve ilgili denetimler sırasında sunulmak üzere gemide saklanmalıdır.

Bununla birlikte, kapalı alanlarda yapılan çalışmaların planlandığı gibi yürümediği ve çalışanların sağlığının tehlikelere maruz kaldığı zamanlarda, tehlikeleri ortadan kaldıracak ya da tehlikelerin zararlarını azaltacak önceden hazırlanmış bir acil durum planı olmalıdır. Bu planda iletişimin nasıl kurulacağı, kurtarma ve hayata döndürme ekipmanlarının neler olacağı, destek ve kurtarma personellerinin kimlerden müteşekkil olmasına ilişkin bilgiler yer almalıdır.⁴

EMİNOĞULLARI-4 gemisinin denizdeki balık avlama, ambarlara alma ve diğer gemilere aktarma işleminden kazanın meydana geldiği tarihe kadar geçen süreçte olayın olduğu 7 numaralı ambarın yaklaşık 20 gün boyunca menhol girişleri kapalı kalmıştır. Bu süreçte balık depolama ambarı kapalı mahal özelliği kazanmıştır. Diğer taraftan ambardaki balıklar tahliye edildikten sonra ambarda küçük balık parçacıkları ile avlanan balıklar ambara alınırken giren deniz suyu ambarda kalmıştır. Bu atık deniz suyu, güvertenin yıkanması/temizlenmesi sırasında ambar giriş menholünden sızan deniz suyuyla daha da artmıştır. Bu 20 günlük süreç, sıcaklık ve kapalı mahalde, küçük balık parçacıkları ile nispeten kirli deniz suyunun birleşimi bozulmayı

⁴ Onuncu Kalkınma Planı Su Ürünleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 3-14, Ankara, 2014.

dolayısıyla ortamdaki oksijen miktarını azaltırken insan sağlığı için zehirli gaz oluşumuna sebebiyet vermiştir.

Hal böyle iken kapalı mahalle girilmeden önce yapılması gereken gaz ölçümü, yapılmadığı gibi, kapalı mahalle girilmesi için gerekli prosedürler yerine getirilmeden mevsimlik olarak gemide çalışan personel balık depolama ambarına temizlik amacıyla girmiştir. Kazadan hemen sonra kapalı **mahallere girişte alınması gereken tedbir ve önlemler hakkında bilgi ve tecrübelere haiz bulunmayan personel tarafından durumu sağlıklı bir değerlendirmeden uzak ve tamamen iyi niyetle yapıldığı değerlendirilen kurtarma yardım çalışmaları ise başarıya ulaşmadığı gibi can kaybının artmasıyla sonuçlanmamıştır.** Bununla birlikte genel itibarıyla kargo gemilerinde karşılaşılan kapalı mahal zehirlenmesi kazaları, balıkçı gemilerinde çok karşılaşılan bir kaza türü olmaması nedeniyle tecrübenin çok önemli olduğu balıkçılık gemisinde personelin kaza sırasında yapılan kurtarma çalışmalarını zaafiyete uğrattığı değerlendirilmektedir.

3.3. Balık Avlama Gemilerinde Hijyen

Bilindiği üzere; 5996 sayılı "Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu" kapsamında yayımlanan "Hayvansal Gıdalar İçin Özel Hijyen Kuralları Yönetmeliği" doğrultusunda yapılan söz konusu denetim ve kontrollerde, balıkçılık faaliyetlerinde bulunan gemi sahiplerinin "gemiler için gereklilikler" hükümlerinde belirtilen asgari teknik, hijyen ve altyapı şartlarını oluşturmaları ve sürekliliğini sağlamaları ile ilgili hususlar yer almaktadır.

Bu yönetmelikle, su ürünlerinin elde edilmesinden ilk satışa sunulmasına kadar olan süreçte su ürünleri avcılığı veya yetiştiriciliği yapacak balıkçı gemileri ve çalışanlarıyla ilgili hijyen kurallarına ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir. Yönetmelik, su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği yapan gemiler ile bu gemilerde çalışanları kapsamakta, sekiz metreden küçük balıkçı gemilerini ise kapsam harici bırakmaktadır.

Özelliklerine göre balıkçı gemilerinin sahip olması gereken hijyen kurallarının anlatıldığı yönetmelikte, yönetmelik kapsamındaki gemilerin, sintine suyu, kişisel kullanım suyu, duman, yakıt, yağ, makine yağı veya diğer zararlı maddelerin, ürünlere bulaşmasına engel olacak yapıda olacağı, su ürünlerinin temas edeceği yüzeylerin, düz, temizlenmesi kolay, aşınmalara dayanıklı, toksik olmayan uygun malzemeden yapılacağı yer almaktadır.

Su ürünlerini yirmi dört saatten fazla süre ile gemide depolayacak balıkçı gemilerinde, belirtilen sıcaklıklarda su ürünlerinin muhafazasını sağlayacak depoların, tankların veya konteynırların

bulunacağı ifade edilen mezkur yönetmelikte, "Taze ve soğutulmuş balıklar, kabuklular ve yumuşakçalar, 0 ile 4 derece arasında muhafaza edilir. İhtiyaç duyuldukça buz takviyesi tekrarlanır" denilmektedir. Su ürünlerinin soğutulması işlemini temiz deniz suyu ile sağlayacak balıkçı gemilerinde tanklar, depolar veya konteynırların her yerinin aynı sıcaklıkta olmasını sağlayacak düzeneklerin bulunacağı da ayrıca ifade edilmektedir.

Dondurucu üniteye sahip gemiler ile fabrika gemileri için asgari hijyen kurallarının da ifade edildiği yönetmelikte, balıkçı ve yetiştiricilik gemilerinin özelliklerine göre faaliyetleri sırasında uyması gereken hijyen kuralları anlatılmakta, karaya çıkarma işleminin, bulaşma ve bozulmayı engellemek için mümkün olan en kısa sürede yapılacağı vurgulanmaktadır. Bu çerçevede kaza özelinde yapılan incelemelerde, **balık ambar depolarının bahse konu yönetmelik standartlarının altında olduğu değerlendirilmektedir.**

3.4. Balık Depolama Ambarları Sintine Kuyuları

Kaza akabinde 7 numaralı balık depolama ambarında yapılan gözlemlerde yaklaşık 20 cm yüksekliğinde kirli suyun bulunduğu kaza anında ise çalışanların beyanlarına göre yaklaşık 40-50 cm suyun bulunduğu ifade edilmiştir. Gemi mürettebatı/tayfa sınıfına girmeyen çalışan personel tarafından olay anında bahse konu ambardaki 40-50 cm yüksekliğindeki suyun sebebi olarak, hem ana güverteadaki yıkamalardan sızarak süzülen suyun hem de ambardaki balığın tahliyesi sonrasında arta kalan suyun olduğu beyan edilmiştir.

Kazanın meydana geldiği 7 numaralı ambarda yapılan incelemelerde gemi dizaynına bağlı olarak ambarın gemi kıçına yakın her iki tarafta sintine kuyuları olduğu görülmüştür.



Resim 9 Ambar Sintine Kuyusu ve No 7. Ambar Dalgıç Pompa fotoğrafları

Kaza sırasında 7 numaralı ambardaki su dalgıç pompa ile ana güverteden dışarı basılmak istenmiştir. Sintine kuyularındaki suyun basılması için öncelikle sintine pompalarının kullanılması gerekirken dalgıç pompa ile ana güverteden dışarı basılması seçeneği kullanılmıştır.

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisi Denize Elverişlilik Belgesinde (**Ek 3**), omurgasının kızağa konulması Sürmene 1999 olup inşaatın bitişi olarak İstanbul 2000 tarihi ibaresi yer almaktadır. Ayrıca son tadilat tarihi ve nevi olarak da “02.12.2020-Tadilat” olarak gözükmektedir.

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin tadilat tarihi de göz önünde bulundurulduğunda konu tadilatların “**BALIKÇI GEMİLERİNİN EMNİYETİ HAKKINDA YÖNETMELİK**” uyarınca,

“ **Tasarım, yapım ve bakım standartları;**

...

MADDE 9 – (1) Bir balıkçı gemisinin tekne, ana ve yardımcı makineleri, elektrik ve otomasyon donanımları balıkçı gemisinin inşa tarihinde yürürlükte olan, İdare tarafından yetkilendirilmiş bir klas kuruluşunun veya İdarenin gereklilikleri doğrultusunda dizayn ve inşa edilir ve bakımları yapılır.

Yine aynı yönetmeliğin,

Özel Emniyet Gereklileri (Madde 3(4))

BÖLÜM II: Yapı, Su Geçirmez Bütünlük ve Teçhizat;

Aşağıdaki yeni kurallar ekleme yapılacaktır:

....

Kural 16: Kapalı Bir Üstyapı İçindeki Çalışma Güverteleri

1- Bu türden güverteler, yıkama sularını ve balık bağırsaklarını bertaraf etmek için yeterli akaçlama kapasitesine sahip olan, etkili bir akaçlama sistemiyle donatılmış olacaktır.

2- Balık avlama operasyonları için gerekli olan bütün menfezler, tek bir kişi tarafından hızla ve etkili biçimde kapatılabilme yöntemlerine sahip olmalıdır.

3- Tutulan balıklar, elleçleme veya işleme maksadıyla bu türden güvertelere çıkarıldığında, bir havuzun içine konulacaktır. Bu türden havuzlar, Bölüm III'ünün Kural 11'ine uygun olacaklardır. Etkili bir akaçlama sistemi tesis edilecektir. Çalışma güvertesine istenmeyen su girişine karşı yeterli korunma sağlanacaktır.

4- Bu tür güvertelerden en az iki çıkış bulunacaktır. ”

Hükümlerine tâbi oldukları anlaşılmaktadır.

Ayrıca mezkûr geminin inşa ve tadilat süresince gözetimi altında olduğu Türk Loydu klasının kuralları dikkate alındığında EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin;

“TÜRK LOYDU BALIKÇI GEMİLERİ KLASLAMA REHBERİ

BÖLÜM 22 TEKNE DONANIMI;

....

C. Atıkların ve Suların Disçarç Düzenleri, Sintine Kuyuları

1. Balıkların işlenmesi neticesinde meydana gelen tüm atıklar ve sular, tekneyi tehlikeye düşürmeksizin disçarç edilmelidir. Sintine pompaları yeterli güçte olmalıdır.
2. Balık işleme ambarlarının açık güvertenin altında yer aldığı durumlarda, işleme neticesinde meydana gelen atıklar ve sular, uygun pompalarla veya konveyör dişlileri ile tekne dışına disçarç edilecektir. Dış kaplamadaki çıkış ağızları, mümkün olduğunca açık güverteye yakın olacak ve sülüs valflerle kapatılabilecektir. Disçarç devresi açık güvertenin üzerine kadar yükseliyorsa, sülüs valf yerine geri döndürmez valf konulabilir. Pompalar dışardan emiş yapıyorlarsa, suyun ara güverte mahallerine pompalanmasını önlemek üzere bir kesme düzeni gereklidir.”

Ekipman ile donatılması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Netice itibarı ile gerek güverte yıkaması neticesinde ambara dolan suyun gerekse balık depolaması neticesinde sintinede biriken suların gemi için belirlenmiş disçarç devresiyle tahliye edilemediği açıktır. Bunun yanı sıra EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinin yukarıda ifade edilen mevzuat çerçevesinde balık depo ambarındaki sintine kuyularının gereken bakımların yapıldığı ve ambarlarda böyle bir su birikimi sonrasında disçarç devresi yerine dalgıç pompayla basılmasının rutin bir uygulama halini aldığı düşünülmektedir. Ambar sintinesinde biriken suların, belirlenmiş disçarç devresiyle **tahliye edilememesinin, bahse konu kazanın oluşumuna etki eden faktörlerden olduğu değerlendirilmektedir.**

3.5. 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 çalıştırılmaz.”

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

Madde 16 – “.... su ürünleri istihali 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.”

Hükümlerine haizdir.

İş Sağlığı ve Güvenliliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Tebliği ile İşyeri Tehlike Sınıfları Listesi belirlenmiştir. Söz konusu Tebliğde balıkçılık mesleği tehlikeli sınıfta yer alan işler/işyerleri içerisinde yer almaktadır.⁵

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

Mezkûr 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 tereddütte 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.”

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

Bu çerçevede, kaza günü EMİNOĞULLARI-4 isimli balık avlama gemisinde bulunan mürettebat aldıkları eğitim ve sahip oldukları yeterliliklerine göre iki kısma ayrılmaktadırlar.

⁵ İş Yeri Tehlike Sınıfları Listesi

03.11.01	Deniz ve kıyı sularında yapılan balıkçılık (gırgır balıkçılığı, dalyancılık dahil)	Tehlikeli
----------	--	-----------

Usta Gemici ehliyeti olan balıkçı gemisi kaptanı ve diğer 3 gemiadamı bu mürettebattan ilk kısmı oluştururken, Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan 23 kişi ise ikinci kısmı oluşturmaktadır.

EMİNOĞULLARI-4 balıkçı avlama gemisinde ilk kısmı oluşturan mürettebat olarak ifade edilen kaptan ve tayfaların sahip olması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinin 27'nci ve 29'uncu Maddelerinde belirlenmiştir. Buna göre;

“Balıkçı Sınıfı Gemiadamları Yeterliklerinin Şartları;

...

Madde 27 – (1) Balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) On sekiz yaşını bitirmiş olmak ve en az ilköğretim okulu mezunu olmak koşuluyla, Yönergede belirtilen balıkçı gemisi güverte tayfası denizde güvenlik eğitimi yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında görmüş olanlar, balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(2) Balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) On sekiz yaşını bitirmiş olmak ve,
b) Balıkçı gemisi güverte tayfası olarak en az yetmiş iki ay veya gemici veya usta gemici olarak en az otuz altı ay veya güverte lostromosu olarak en az on iki ay deniz hizmetine sahip olmak veya,
c) Yönergede belirtilen balıkçı gemisi kaptanı eğitimi/müfredatını veren lise ve dengi okulların balıkçılık ve su ürünleri dalı mezunları ile Yüksek Öğretim Kuruluna bağlı denizcilik eğitimi veren kurumların su ürünleri, su ürünleri mühendisliği, balıkçılık teknolojisi veya balıkçılık teknolojisi mühendisliği bölümü mezunu olmak, şartlarını ve İdarenin öngördüğü balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(3) Açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) Yirmi yaşını bitirmiş olmak,
b) Usta gemici olarak en az yetmiş iki ay veya güverte lostromosu olarak en az otuz altı ay veya sınırlı vardiya zabiti yeterliği veyahut balıkçı gemisi kaptanı olarak en az yirmi dört ay deniz hizmetine sahip olmak, şartlarını ve İdarenin öngördüğü açık deniz balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(4) Bu maddede belirtilen balıkçı sınıfı gemiadamı yeterlik belgelerine sahip gemiadamlarının sahip olduğu deniz güvenlik belgeleri süresiz düzenlenir. Ancak, bu gemiadamlarının bu maddede belirtilen yeterlik belgeleri dışındaki bu Yönetmelikte belirtilen yeterlik belgelerine sahip olmaları ve balıkçı gemileri dışındaki gemilerde görev yapmaları durumunda bu belgeleri süreli verilir.”

“Denizde güvenlik ve diğer sertifika eğitimleri ve belgeleri;

...

Madde 29 – (1) 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,
- ç) Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi,
- d) Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimlerini içeren denizde güvenlik eğitimlerini, almak zorundadır.”

Hükmüne haizdir.

EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinde ikinci kısmı oluşturan mürettebat olarak ifade edilen 23 kişi Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışmaktadır. Su Ürünleri Yönetmeliğinin 4’üncü Maddesi ve 5’inci maddesi ile de su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin gerek kendileri ve gerekse istihsalde kullanacakları gemiler için sahip olunması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler belirlenmiştir.

“Ruhsat Tezkeresi Alma Yükümlülüğü, Usulü ve Şekli

Madde 4- Su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişiler gerek kendileri ve gerekse istihsalde kullanacakları gemiler için Ruhsat Tezkeresi almakla yükümlüdürler. Ancak gemide toplam çalışanların %20 sini geçmemek üzere, 16-18 yaş arasındaki balıkçı yardımcıları ruhsat almaksızın çalıştırılabilir.

...”

“Ruhsat Tezkeresi Alma Şartları

Madde 5- Ruhsat tezkeresi almak üzere müracaat eden gerçek kişilerin; Türk vatandaşı olmaları, 18 yaşını bitirmiş bulunmaları ve T.C. kimlik numarası yazılı beyanlarını, dalgıç ve

balık adamların ise ayrıca dalgıç ve balıkadam belgesi vermeye yetkili kuruluşlardan aldıkları belgelerini ibraz etmeleri gerekmektedir.

...”

Gerçek kişiler için 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 istihsalı yaptıklarını gösterir belge getirmeleri kaydıyla Bakanlıkça yetkilendirilmiş il/ilçe müdürlüklerince denizlerde faaliyet gösterecek tüzel kişiler ve balıkçı gemileri için ikişer, denizlerde ve iç sularda su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek kişiler için beşer yıllık sürelerle uzatılmaktadır. Süresinin sona erdiği tarihten itibaren üç yıl boyunca vize işlemi yapılmayan ruhsat tezkereleri ise iptal edilmektedir.

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 EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinde çalışanların sahip olması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler değerlendirildiğinde, gemide ilk kısım çalışan olarak ifade edilen ve gemiadamı yeterliliğine sahip çalışanlar, kanun ve yönetmelikler çerçevesinde belirlenen eğitimleri aldıktan sonra sınavla balıkçı gemisi kaptan yeterliliklerini almışlardır. Ancak Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan ve ikinci kısım çalışan olarak ifade edilen ve aralarında kazazedelerin de bulunduğu diğer 23 kişinin 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 mevzuat gerek denizcilik gerekse balıkçılık mesleği üzerine eğitim almamış kişilerin balıkçı gemilerinde bulunmasına ve çalışmalarına mâni teşkil etmemektedir. Bundan dolayı ülkemizde konu ile ilgili eğitim almayan kişiler balıkçı gemilerinde çalışabilmekte ve bu kişiler mesleki tehlikelere karşı savunmasız kalabilmektedirler.

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

3.6. İlk Yardım ve Kurtarma

Kazazedelerin ambardan güverteye alınmalarında ve ilk yardımlarında gemide mürettebat olarak görev alan personelin yanı sıra Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine (Sürt) sahip kişiler de görev almıştır.

Gemide mürettebat olarak bulunan kişilerin sahip oldukları yeterliklerin gereği olarak temel ilk yardım ve can kurtarma ile ilgili sertifikalı bir eğitime sahip olmaları, kazazedeye yapılacak ilk yardım ve can kurtarma çalışmaları için önem arz etmektedir. Bununla birlikte, ilk yardım ve can kurtarma hususunda eğitim almayan personelin de iyi niyetle kazazedenin ilk yardım ve can kurtarma çalışmalarına katılmış olmaları göz önünde bulundurulduğunda, yapılmış olan ilk yardım ve can kurtarma çalışmaları için zafiyet oluşturacağı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, kapalı mahallerden, bilinç kaybı olan ve özellikle baygın kişilerin tahliye edilmesi söz konusu olduğunda ilk yardım ve tahliye hususlarının hayati önem kazandığı ayriyeten göz önünde bulundurulursa, **uygun şekilde sertifikalandırılmamış çalışanların bu tip muhtemel kazaların neticelerinden daha fazla etkilenecekleri değerlendirilmektedir.**

3.7. Personel Kişisel Koruyucu Ekipman ve Donanım

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:

...

d) Kişisel koruyucu donanım, 2/7/2013 tarihli ve 28695sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik hükümleri saklı kalmak kaydı ile bu Yönetmelikte belirtilen özelliklere (Ek-4) uygun olur.

(2) Gemi sahibi, çalışanların sağlık ve güvenliğinin korunması ile ilgili olarak kaptana, bu Yönetmelikte belirtilen yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için, gerekli her türlü imkân sağlar.

... ”

Mezkûr yönetmeliğin Ek-4 Kişisel Koruyucu Donanım ile İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereklere 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 gemilerinde çalışacak kişilerin sağlık ve güvenlik önlemleri bakımından uyması gereken kriterler belirlenmiştir.

Yukarıda belirtilen hükümler çerçevesinde balıkçı gemilerinde çalışan gerek mürettebat gerekse sezonluk olarak Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan personelin, avlanma sezonu da dikkate alındığında olası kazaların ne kadar ölümcül olabileceği izahtan varestedir.

Bu minvalde, balık avlama gemilerinde özellikle balığın yakalanması, güverteye alınması, ambarda muhafaza edilmesi ve aktarılması sırasında çalışanların, gerek baş ve vücutlarına giydikleri koruyucu ekipman ve donanımların hareket kabiliyetlerini kısıtlamayacak şekilde olması gerekse de ambar temizlikleri sırasında gerekli acil solunum cihaz ve kurtarıcı ekipmanlarla donatılması gerekmektedir.

Kaza anına ilişkin video görüntülerin olmaması nedeniyle, olay öncesi, anı ve sonrasındaki gelişmeler tespit edilememiştir. Ayrıca çalışanların, ambarda bilinç kaybı yaşayan kişilere yapılan kurtarma yardım ve tahliyelerde tatbik ettikleri ve izledikleri usul ve esaslar hakkında kesin bir kanıya ulaşamamıştır.

3.8. Benzer Kazalar

3.8.1. BURHAN KAPTAN 1

2017 yılında deniz emniyeti incelemesi raporlaması yapılan [BURHAN KAPTAN 1](#)⁶ kazasında, yine Su Ürünleri Tezkeresi ile çalışan bir balıkçı gemisi tayfası denize düşmüş ve kaybolmuştur. Bahse konu kazazedenin cansız bedeni olaydan bir buçuk yıl sonra başka bir balıkçının ağına takılı olarak bulunmuştur.

Kaza ile ilgili yapılan değerlendirmeler arasında İşyeri Tehlikeli Sınıflar Listesinde yer alan Balıkçılık mesleğini icra eden balıkçı gemisi tayfalarının bir kısmının yaptıkları iş ile ilgili ve temel denizcilik konularında eğitim almadan çalıştıkları ve kazaya etki eden diğer bir faktör

⁶ <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/burhan-kaptan-i-5d5bf6f86a0e6-5d974f7bf1606.pdf>

olarak kişisel yüzdürücü ekipmanın güvertede çalışırken kullanılmaya uygun olmadığı üzerine tespitler bulunmaktadır.

3.8.2. BABA MUHSİN

2018 yılında deniz emniyeti incelemesi raporlaması yapılan [BABA MUHSİN](#)⁷ isimli balık avlama gemisinde mürettebat balık avlamak üzere trol ağlarını denize indirirken gemi mürettebatından bir kişi denize düşmüştür. Kazazedeyi kurtarmak için kaza bölgesinde yapılan arama ve kurtarma çalışmaları sonuçsuz kalmış ve kazazede denizde kaybolmuştur.

Kaza ile ilgili yapılan değerlendirmeler arasında, BABA MUHSİN isimli balık avlama gemisi mürettebatı içinde yer alan ve diğer personel olarak bulunan kazazedenin temel denizcilik eğitimlerini veya yaptığı işe uygun eğitim aldığına dair bir bulgu tespit edilememiştir.

3.8.3. SARAL BALIKÇILIK

Deniz emniyeti incelemesi olarak 2024 Ocak ayında raporlaması yapılan [SARAL BALIKÇILIK](#)⁸ isimli balık avlama gemisinde denize serilen ağın güverteye alınıp salya edilmesi esnasında vinç makarasına takılı olan ağ ile birlikte gelen kütük parçasının yaklaşık 15 metreden kazazedenin başına düşmüştür. Başka bir balık avlama gemisi ile hastaneye kaldırılan kazazede hastanede vefat etmiştir.

Yapılan deniz emniyeti incelemesinde, SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisinde Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan kazazede dahil 16 kişinin temel denizcilik eğitimlerini veya yaptığı işe uygun eğitim aldığına dair bir bulguya rastlanılmamış olup balıkçı gemilerinde denize serilen ağlar toplanırken, ağların kontrolü ile ilgili bir uygulamanın bulunmadığı ortaya çıkmıştır.

⁷ <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/kaza-inceleme-raporu-baba-muhsin.pdf>

⁸ <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/saral-balikcilik-deniz-emniyeti-inceleme-raporu.pdf>

4. BÖLÜM – SONUÇLAR

- 4.1 EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinde kazanın gerçekleştiği 7 numaralı balık depolama ambarı 16 Şubat 2024 tarihinden yaklaşık 20 gün önce hamsi balığı depolamak için kullanılmış ancak tahliye edilen balıklardan sonra ambar temizliği yapılmamıştır.
- 4.2 Hamsi balıklarından kalan sular ve küçük balık parçaları ile 20 gün boyunca güverte yıkaması sonucu oluşan suların ambara sızmasıyla ortamında ısıyla kapalı mahal olan ambarda insan sağlığı için zararlı toksik gazlar birikmiştir.
- 4.3 EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisi Rusya Federasyonu'na ait Soçi Limanı açıklarında iken kapalı mahal olan balık depolama ambarının temizlenmesi için personel görevlendirmesi yapılmış ancak ve kapalı mahalle giriş öncesi ve giriş anındaki gerekli önlemler alınmamıştır.
- 4.4 Ambar temizliği için görevlendirilen personel, tayfa sınıfı dışında SÜRT ile gemide mevsimlik olarak çalışmakta olup ambardaki suyu basmak ve temizlemek için ambara girdiğinde ortamdaki toksik gazlardan zehirlenerek ambarda bayılmıştır.
- 4.5 Kaza sonrası kapalı mahal konusunda yetersiz bilgiye ve tecrübeden yoksun mürettebat/çalışanlar tarafından kazazedeyi balık depolama ambarından bir an önce çıkartmak için fedakârlık ve iyi niyetle yapılan kurtarma çalışmaları, kurtarma çalışmalarına katılan mürettebatın/çalışanların da gazdan zehirlenmesine neden olmuştur.
- 4.6 Gaz zehirlenmesine maruz kalan personelin bir kısmı kendi imkanları ile ambar merdiveninden tırmanmaya çalışmış ve gemi personeli tarafından kurtarılmış, bir kısmı ise gemi personeli tarafından ambar tabanından kanca ile çekilerek kurtarılmıştır.
- 4.7 Kazanın zehirlenme kaynaklı olduğu ortaya çıkması üzerine gemide bulunan solunum cihazı ile kazazedelere yardım edilmesi planlanmış fakat taşıma sırasında düşürülerek bağlantı noktasından kırılan solunum cihazını kullanmak mümkün olamamıştır.
- 4.8 Ambarda bayılıp kalan mürettebatı/çalışanları kurtarma çalışmalarında solunum cihazının kullanılamaması, kurtarma çalışmalarının uzamasına dolayısıyla kazazedelerin daha uzun süre toksik gaza maruz kalmasına neden olmuştur.
- 4.9 Tehlikeli meslekler grubunda yer alan balıkçılık mesleğini yapan ve ambardaki zehirli gaza maruz kalan ilk kazazede, balıkçılık ile ilgili bir mesleki yeterlik eğitimi almamıştır.
- 4.10 EMİNOĞULLARI-4 balık avlama gemisinde gemiadamı olarak yer alan kişiler dışında Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan personel temel ilk yardım dahil olmak üzere herhangi bir temel denizcilik eğitimi almamıştır.
- 4.11 Balıkçı gemisinde tayfa sınıfı gemiadamları ve Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışanlar kapalı mahalde oluşabilecek gaz zehirlenmesi konusunda yeterli bilgi sahibi

olmadıklarından, balık depolama ambarına ilk girişte ve sonrasında yapılan kurtarma çalışmalarında ambarda zehirli gaz bulunabileceği göz önünde bulundurmamıştır.

5. BÖLÜM – TAVSİYELER

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

Tarım ve Orman Bakanlığına

13/04-24 Ticari balıkçı gemilerinde çalışmak üzere “Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi” alacak gerçek kişilerin, asgari bir denizde güvenlik ve temel denizcilik eğitimi almaları konusunda tarafınızca uygun görülen düzenlemelerin yapılması,

EMİNOĞULLARI-4 Gemisi Donatanına

14/04-24 Balık avlama gemisindeki tüm kapalı mahallerin belirlenmesi ve kapalı mahallere girmeden önce gerekli kontrol ve takiplerin yapılmak üzere prosedürlerin belirlenmesi,

15/04-24 Balıkçılık sezonuna başlamadan önce kapalı mahallerde meydana gelebilecek kazalar konusunda mürettebatın bilgilendirilmesine yönelik prosedür geliştirilmesi,

16/04-24 Balıkçı gemisinde kapalı mahallere giriş yapacak personel, refakat edecek personel ve kapalı mahalde kurtarma çalışmalarında görev alacak tüm ekip üyelerine eğitim verilmesi,

İMEAK Deniz Ticaret Odasına

17/04-24 Benzer kazaların tekrar yaşanmaması için bu raporun balıkçılık sektöründeki üyelerinize sirküle edilmesi,

Mersin Deniz Ticaret Odasına

18/04-24 Benzer kazaların tekrar yaşanmaması için bu raporun balıkçılık sektöründeki üyelerinize sirküle edilmesi,

Tavsiye olunur.

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 sağlanması, 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 velezi (kişi adedi kadar)		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Paraşütü işaret fişegi		Hayır	Hayır	Hayır	4 adet	4 adet
El mavtabı		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 adedi)		Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Pis Su Tankı		Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Sintine Pompası, Sintine Seviye Alarmı ⁽¹⁰⁾		Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet

Ek 1 Gemilerin Teknik Yönetmeliği Balık Avlama Gemisi İsterleri

4. Balık ürünleri ihracatına yönelik balıkçılık ve balık işleme gemileri için gerekli koşullar

4.1. Balıkçı gemileri yapımı ve ekipmanı için gerekli koşullar

4.1.1. Çiğ balık, donmuş ya da soğutulmuş balık ürünlerinin depolanması için balıkçı teknelerinde ambarlar ve konteynırlar bulunmalı, önceden belirlenmiş depolama koşulları gözlem altında tutulmalıdır (ND). Ambarlar gemide depolanmış balık ürünlerinin kirlenmesini önlemek amacıyla su geçirmez bölmelerle makine bölümünden ve mürettebat odalarından ayrıştırılmalıdır.

4.1.2. Ambarların ve konteynırların iç yüzeyleri su geçirmez olmalı, pürüzsüz materyallerden imal edilmiş olmalı ya da pürüzsüz bir boya ile boyanmalı, kolay yıkanabilmeli ve dezenfekte edilebilmelidir. Boyama işi balık ürünlerini insan sağlığı için zarar teşkil edecek maddelerle kirlenmemelidir.

4.1.3. Ambarlar, erime suyunun balık ürünleriyle asla temasa geçmeyecek şekilde tasarlanmalıdır.

4.1.4. Balık ürünlerinin depolanması için gerekli olan konteynırlar, söz konusu ürünlerin bu Hijyen Kuralları (p.p.3.7.1 ve 3.7.4) ile uyumlu koşullarda muhafaza edilmelerini güvence altına almalıdır.

4.1.5. Çalışma yapılan güverteler, ekipman, tanklar ve konteynırlar her vardiyada bir kez temizlenmelidir; dezenfekte etme amaçlı çalışma haftada bir yapılmalıdır. Donmuş ürünlerin depolanması için kullanılan ambarlar tüm boşaltma işlemi sonrası mutlaka temizlenmeli ve yıkanmalıdır. Bu amaçla içecek suyu ya da temiz deniz suyunun kullanımına izin verilebilir. Belirli durumlarda mikropplardan arındırma, yarıkları kapatma ve ilaçlama işlemleri yapılır.

4.1.6. Deterjanlar ve mikropplardan arındırıcı maddeler, böcek ilaçları ve diğer toksik maddeler kapalı odalarda ya da konteynırlarda muhafaza edilmelidir. Bunların kullanımında balık ürünlerinin kirlenme rizikoları tümüyle sıfıra indirilmelidir.

Ek 2 Gıda ve İşleme Endüstrisi Tesisleri (Teknolojik proses ve ham maddeler)

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

Certificate No: DMDEB234552536078
Page 1 of 2



Form No: DEB Rev 02
Sıra No: 2017 - 22603

Geminin Adı Name of Ship	Tamama İşareti Distinctive Number of Letters	Geminin Cinsi Type of Ship	IMO No. IMO Nr
EMİNOĞULLARI-4 (1415363)	TC9886	BALIK AVLAMA	8687282
Omurgasının Kurulduğu Tarih - Yer 15.10.1999-SÜRMENE Date on Which Keel was Laid - Place	İnşanın bitiş tarih - yeri 9.10.2020-İSTANBUL Date and Place of Build		Son Tadilat Tarihi ve Nevri 2.12.2020-TADILAT Dates of Last Modifi. and Kind
Tescil Limanı İSTANBUL-7797 Port of Register	Bağlama Limanı İSTANBUL-5894 The Port of Registry	Teknik Kutuk Limanı İSTANBUL-22450 Port of Technical Reg	
Donatan Owner (s)	MURAT GERÇEK(29263931128)		
İşleten Manager (s)	MURAT GERÇEK		

GEMİNİN ANA NİTELİKLERİ

Ship's Principal Particulars

BOYUTLAR Dimensions	TONAJ Tonnage	FRİBORD Freeboard
Tam Boy (m) Length Over All	Gros Tonilatosu G T	Fribord (Yaz) (mm) Freeboard (Summer)
49.95	519	0
Kütük Boy (m) Register Length	Net Tonilatosu N T	Fribord (Kış) (mm) Freeboard (Winter)
46.55	155	0
Kütük Eni (m) Register Breadth	Dwt (yaz) Dwt (summer)	
13.80	532.52	
Kütük Derinliği (m) Register Depth		
3.75		

ANA MAKİNELER

Main Engines

No Nr	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr	Güç Power
1	WEICHAI	M70ZC818-3	18170300113	601 kW
2	CUMMINS	KTA 50 G8	25637107	1915 BHP
3	CUMMINS	KTA-50G1	32138437	1490 BHP

JENERATÖRLER

Generators

No Nr	Yapımcı Maker	Tipi Type	Makine No Engine Nr	Güç Power
1	CUMMINS	6BTA 58	1921275	110 kW
2	CATERPILLAR	3305	2A201175	245 kW
3	MERCEDES-BENZ	12V1857032	017127	441 kW
4	CUMMINS	6BTS 3-G2	69407426	90 kW
5	CUMMINS	NTA 855 G4	23237522	470 BHP

YAKIT

Fuel

Cinsi Kind of	Toplam Kapasite (m³) Total Capacity (m³)	Günlük Sarfiyat (m³) Daily consumption (m³)
Motörin	76,000	11,000

YOLCU TAŞIMA KAPASİTESİ (Gemi Personeli Hariç)

Passenger Carrying Capacity of Ship (Crew excluded)

	LİMAN SEFERİ İdari Administrative	100 milie saah Limited to 100 miles	KABOTAJ SEFERİ Domestic	YAKIN SEFER Coastal Voyage	UZAK SEFER Ocean - going
KİŞİ (Winter)	0	0	0	0	0
YAZ (Summer)	0	0	0	0	0

MÜSAADE EDİLEN SEFER BÖLGESİ / Allowed Voyage Range

Yakın Sefer
