



T.C
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE
HABERLEŖME BAKANLIĐI
Kaza AraŖtırma ve İnceleme Kurulu



FİDAN

İsimli Gemide Gemiadamının Ambara Düşmesi Sonucu Hayatını
Kaybetmesine İliŖkin
Deniz Kazası İnceleme Raporu



Demir Sahası, İskenderun
20 Ŗubat 2015
Rapor No: 11/2015

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 İncelemesinin amacı; deniz kazalarının oluşmasına neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesini sağlamak, böylece benzer kazaların tekrarını önlemek ve kaza sonrasındaki olumsuz etki ve sonuçların azaltılmasını temin etmektir.

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

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖZET	1
1. BULGULAR	3
1.1 M/V FİDAN İsimli Gemi ve Kazaya İlişkin Bilgileri	3
1.2 Geminin Genel Özellikleri.....	4
1.3 Çevresel Koşullar.....	4
1.4 Kazanın Gelişimi	5
1.5 Hayatını Kaybeden Gemici.....	6
1.6 Gemi Kaptanı.....	7
1.7 Kapak Açma Kapama İşlemi	7
2. ANALİZ	8
2.1 Kaza	8
2.2 İş Emniyeti	9
2.3 ISM Kod	10
3. SONUÇLAR.....	11
3.1 Bulgular	11
3.2 Kazanın Sebepleri	11
3.3 Kazaya Etki Eden Unsurlar.....	11
4. TAVSİYELER	12

ŞEKİL LİSTESİ	SAYFA
Şekil 1. Kaza mevkii.....	1
Şekil 2. Ambar Kapakları	5
Şekil 3. Mcgregor Tek Çekişli Ambar Kapağı	7
Şekil 4. Kazanın Krokisi.....	8

ÖZET



Şekil 1. Kaza mevkii

20/02/2015 tarihinde İskenderun 1 nolu demir sahasında yükleme için beklemekte olan Türk Bayraklı M/V FİDAN isimli gemide bir gemicinin ambara düşmesi sonucu hayatını kaybettiği bir deniz kazası meydana gelmiştir.

Gemi kaptanı kapalı vaziyette bulunan ambar kapağını ambarın havalandırılması için bir miktar açmak istemiştir. Görevlendirdiği gemici ambar kapağını kapama pozisyonunda bulunan teli açma pozisyonuna getirmiş ve gemici kapak üzerinde iken açma operasyonuna başlamıştır. Kapağı açmak üzere ırgatın kumandasında gemi kaptanı bulunmaktadır.

Bu esnada nasıl olduğu bilinmeyen bir şekilde gemici yaklaşık 8 metre aşağıda bulunan ambar zeminine düşmüştür. Ambar kapağı açıklığı yaklaşık 1,5 metre olarak ölçülmüştür. Kazadan yaklaşık 2,5 saat sonra gemici hayatını kaybetmiştir.

Kaptan dahil görgü tanığının bulunmadığı bu kazanın muhtemel sebeplerinin

- Gemicinin ambar kapağı üzerinden ırgatın bulunduğu platforma gemilerde vardavela olarak adlandırılan korkuluklara tutunarak geçmeye çalışırken düşmüş olabileceği,

- Gemicinin platforma çıkmak üzere ambar mezarnasını kullanması ve bu esnada dengesini kaybederek düşmüş olabileceği,
- Diğer bir ihtimal ise ambar kapakları açılması öncesi gemicinin ambar kapakları üzerinde platformun hemen önünde iken kapakların açılmaya başlanması esnasında dengesini yitirerek ambara düşmesi şeklinde olabileceği değerlendirilmektedir.

Ambar kapaklarının gemici ambar kapakları üzerinde iken açılması, emniyetin göz ardı edilmesi ve üst binanın güvertede oluşturduğu gölge kazaya etki eden hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik kapsamının kabotaj seferi yapan gemi tiplerine göre genişletilmesi veya alternatif bir düzenlemenin uygulamaya konmasına yönelik İdareye, ambar kapaklarının açma ve kapama operasyonlarına yönelik yazılı bir prosedürün oluşturulması ve ambar kapaklarının açma ve kapama operasyonlarının emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesine yönelik tüm gemi personeline eğitim verilmesi ve konunun öneminin tamamen anlaşıldığından emin olunması hususlarına yönelik gemi işleticisine tavsiyelerde bulunulmuştur.

1. BULGULAR

1.1 M/V FİDAN İsimli Gemi ve Kazaya İlişkin Bilgileri

Gemi Bilgileri	
Donatan	: Haşlaman Deniz Tic. Ltd. Şti
İşleten	: Haşlaman Deniz Tic. Ltd. Şti
Bayrağı ve bağlama limanı	: Türkiye, İstanbul
Tipi	: Kuru Yük
İnşa yılı ve yeri	: 1978, Günsin Gemi İnşa ve Tic. Ltd. Şti, Türkiye
IMO numarası	: 7806166
Klası	: Klasa tabi değil
Tam boy / genişlik	: 73,2 m / 11,5 m.
Gros tonaj / Net tonaj	: 974,29 / 432,40
Ana makine tipi ve gücü	: SKL marka 1320 Bhp
Kaza Bilgileri	
Kaza Tipi	: Çok ciddi deniz kazası
Tarih ve Saat	: 20 Şubat 2015 / 17:30
Kazanın Mevkii	: 1 nolu demir sahası / İskenderun
Gemide bulunan kişi sayısı	: 7 gemi personeli
Yaralanma / Ölüm / Kayıp	: 1 ölü
Hasar	: Yok
Kirlilik	: Yok

1.2 Geminin Genel Özellikleri

M/V FIDAN 1978 yılında Türkiye’de inşa edilmiş çift ambarlı bir genel kargo gemisi olup 2116 DWT yük taşıma kapasitesine sahiptir.

Ambar derinliği güverteden yaklaşık 7 metredir. Ambarlar McGregor tipinde tek çekişli ambar kapakları ile donatılmıştır. Kapaklar ırgate bağlı çelik teller ile açılıp kapanmaktadır. Irgatların birisi ön göğüs önünde diğeri ise vasatta bulunan platformda bulunmaktadır.

1.3 Çevresel Koşullar

Kazanın meydana geldiği saatlerde deniz sakin ve hava parçalı bulutlu haldedir. Ancak kazadan sonra rüzgarın 30-35 knota, dalga yüksekliğinin de yaklaşık 2,5 metreye çıktığı ifade edilmiştir.

1.4 Kazanın Gelişimi

20 Şubat 2015 günü akşam saatlerine yaklaşıldığında gemi kaptanı, ambar kapağında kaynak işlerini tamamlayan çarkçıbaşı ve yağcı ile ambar temizliğini tamamlayan gemici birlikte ırgatın yanında bulunmaktadır.

Kaptan ve çarkçıbaşı yanlarında bulunan gemici ve yağcıya kaynak ekipmanlarının toplanması ve oksijen tüplerinin kapatılması sonrası paydos edilmesi talimatı vermiştir. Verilen görevi yerine getirmek üzere yağcı ve gemici geminin vasatında bulunan depoya gitmiştir. Çarkçıbaşı ise kamarasına dinlenmeye çekilmiştir.

Gemi kaptanı kapalı vaziyette bulunan ambar kapağını ambarın havalandırılması için bir miktar açmak istemiştir.



Şekil 2. Ambar Kapakları

Görevlendirdiği gemici ambar kapağını kapama pozisyonunda bulunan teli açma pozisyonuna getirmek üzere teli ambar üzerinde bulunan mapadan çıkarmıştır. Gemici teli baş tarafa doğru çekmiş ve o sırada platformda bulunan usta gemicinin yardımı ile tel makaradan geçirildikten sonra gemici teli ambar kapağı üzerindeki mapaya takmak için kış tarafa doğru tekrar hareket etmiş ve teli mapaya bağlayarak kapağı açma pozisyonuna getirmiştir. Kaptan ise kapağı açmak üzere ırgatın kumandasında bulunmaktadır.

Hemen akabinde yaklaşık 17:40 sularında nasıl olduğu bilinmeyen bir şekilde gemici yaklaşık 8 metre aşağıya ambar zeminine düşmüştür. Ambar kapağı açıklığı yaklaşık 1,5 metre olarak ölçülmüştür.

Gemicinin ambara düştüğünü fark eden kaptan gemicinin ambara düştüğünü bağıarak iskele taraftan baş tarafa doğru hareket etmiştir.

Güverte üzerinde bulunan diğer üç personel de duydukları sesler sonrası ambara yönelmişlerdir. Kaptan ve iki personel ambara inmişlerdir. Ambara düşen gemicinin yanına ulaştıklarında, gemicinin yüzükoyun vaziyette sağ kulağı yerde olacak şekilde ambar zemini üzerinde bulunduğu, ağzından ve burnundan kan gelmekte ve bilinci kapalı şekilde zorlukla nefes almakta olduğunu görmüşlerdir.

Kaptan ambardan çıkarak 18:04 sularında gemi acentesine kazaya ilişkin bilgi vermiştir. 18:20 sularında kaza gemi acentesi tarafından Sahil Güvenlik Komutanlığı Hareket Merkezine bildirilmiştir.

Saat 18:30 sularında Sahil Güvenlik komutanlığına ait kontrol botu sağlık personeli ile birlikte ile limandan ayrılarak gemiye doğru hareket etmiştir. 18:40 gemiye ulaşılmış ve sağlık ekibi gemiye çıkılmıştır.

Saat 18:50 civarında seyirde olan TCSG-81 botu kazazedeyi almak için gemiye aborda olmaya çalışmıştır. Ancak olay esnasında sakin olan deniz durumunun kötüleşmesi nedeni ile bot gemiye aborda edilememiş ve kazazede alınamamıştır. Bunun üzerine yaralının bota naklinin mümkün olamayacağını anlaşılmış üzerine, geminin Limak Port iskelesine yanaştırılarak yaralının kıyıda transferinin sağlanması konusunda karar kılınmıştır.

Gemi 20.25 sularında limana yanaşmış ve 20.30 sularında yaralı rıhtımda bulunan ambulansa taşınmıştır. Yapılan müdahalelere rağmen kazazede 20:50 sularında hayatını kaybetmiştir.

1.5 Hayatını Kaybeden Gemicisi

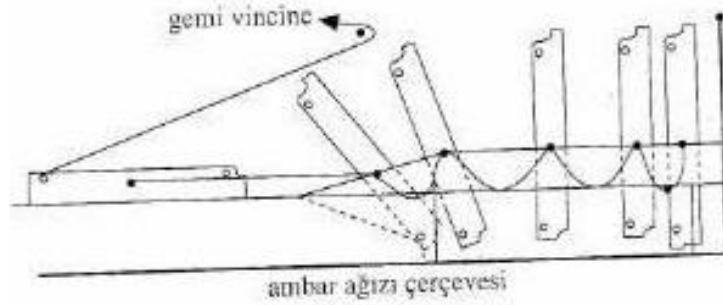
Gemicisi gemide ilk kontratını 13/08/2014 – 23/12/2014 tarihleri arasında tamamlamıştır. 2. kontratına 24/01/2015 tarihinden başlamış olup kazanın meydana geldiği güne kadar görevine devam etmiştir.

1.6 Gemi Kaptanı

Gemi kaptanı yaklaşık 20 yıldır gemilerde kaptan olarak görev yapmakta olup 1250 Gt'a kadar gemilerde yakın kıyusal seferlerde kaptan yeterliliğine sahiptir. Kazadan 1 hafta öncesinde gemiye katılmıştır.

1.7 Kapak Açma Kapama İşlemi

Geminin ambarları Mcgregor marka tek çekişli ambar kapakları ile donatılmıştır. Kıç taraftaki ambar kapakları ön göğüs önündeki platformda bulunan ırgat, baş taraftaki ambar kapakları ise vasatta bulunan platform üzerindeki ırgat yardımı ile açılıp kapatılmaktadır.



Şekil 3. Mcgregor Tek Çekişli Ambar Kapağı

Kapaklar ırgat tamburuna sarılı çelik tel yeteri kadar mayna edilerek direk ambar kapaklarını üzerinde bulunan mapalara takıldıktan sonra vincin çelik teli tamburuna sarmaya devam etmesi ile sıra ile kapanmaktadır.

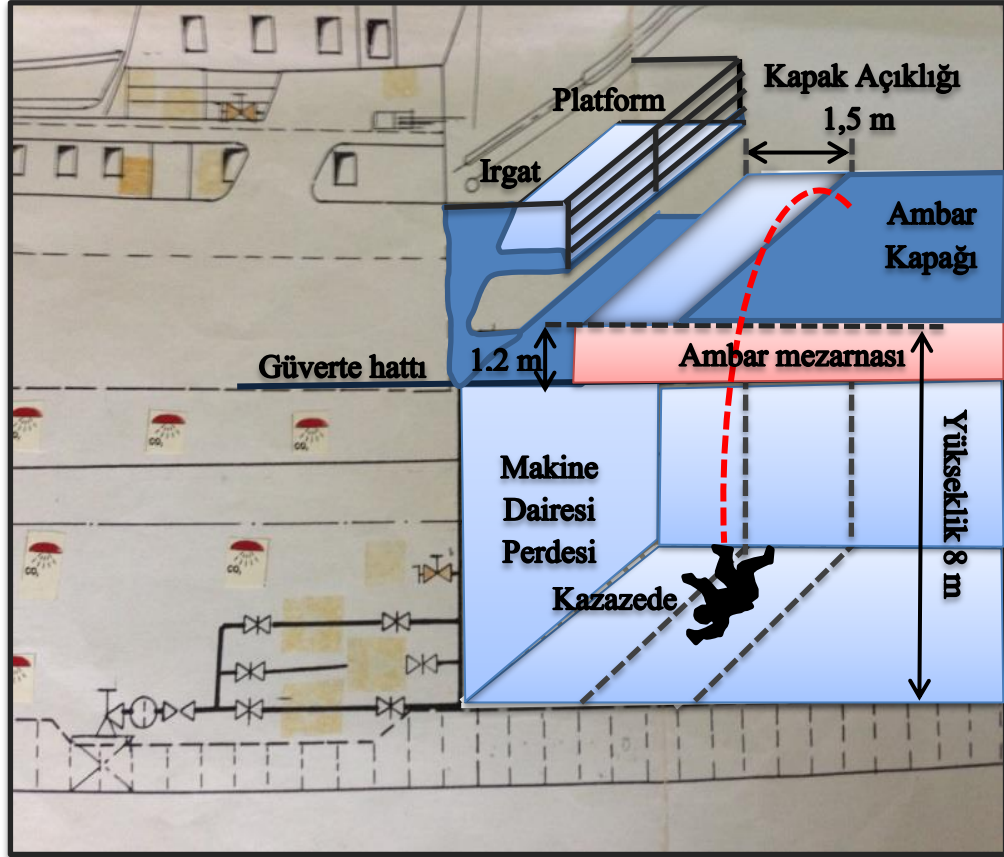
Kapakların açılması için ise mayna edilen tel vincin tam karşı tarafında bulunan makaradan geçirilmesi sonrasında kapak üzerinde bulunan mapaya takılması ve vincin çelik teli tamburuna sarmaya başlaması gerekmektedir.

2. ANALİZ

2.1 Kaza

Ne ırgat kumandasında bulunan gemi kaptanı ne de güverte üzerinde bulunan gemi personeli olayı görmediklerini ifade etmektedirler. Dolayısı ile hayatını kaybeden gemicinin ambara düştüğü ana ilişkin görgü tanığı bulunmadığı için şahsın nasıl ambara düştüğü kesin olarak bilinmemektedir.

Otopsi kayıtlarında sol omuz ve kafasının sol tarafında ciddi yaralanma ve kırıkların mevcut olduğu, ayak ve kollarda küçük sıyrıklar haricinde kırıkların bulunmadığı görülmektedir. Ayrıca gemici düştükten sonra yüzükoyun vaziyette ambar kapağı açıklığından yaklaşık 1,3 metre kış tarafta bulunmuştur.



Şekil 4. Kazanın Krokisi

Elde bulunan bulgular dahilinde, gemici ambar kapak açıklığını az bir mesafe olarak değerlendirip, ırgatın bulunduğu platforma gemilerde vardavela olarak adlandırılan korkuluklara tutunarak geçmeye çalışırken düşmüş olabileceği ihtimallerin bir tanesidir. Diğer bir ihtimal ise gemici ambar mezarnası üzerinden platforma çıkmak istemiş ve o esnada dengesini kaybederek düşmüş olabileceğidir. Ambar kapakları açılması öncesi gemicinin ambar kapakları üzerinde platformun hemen önünde iken kapakların açılmaya başlanması esnasında dengesi kaybederek ambara düşmüş olabileceği ihtimaller arasında değerlendirilmektedir.

Kaza güneşin hemen batışı sonrasında denk gelmiştir. Dolayısı ile üst binanın oluşturduğu gölge kazanın meydana gelmesine etki eden faktörlerden olabileceği düşünülmektedir.

2.2 İş Emniyeti

Daha öncede ifade edildiği üzere gemicinin ambara düşme sebebi hakkında kesin bilgi bulunmamaktadır. Ancak bilinen kesin bir şey var ki o da kapak açma operasyonu esnasında şahsın ambar kapakları üzerinde bulunduğudur.

Ambar açma kapama operasyonu sıradan sıklıkla yapılan bir işlem olarak görülse bile aslında gemi personeli için ciddi riskler taşımakta ve operasyonlar esnasında ciddi yaralanma ve ölümlerle neticelenen birçok kazanın meydana geldiği bilinmektedir. Oysa bu kazada emniyeti hususu göz ardı edilerek hayatını kaybeden gemici ambar kapağı üzerinde iken kapaklar açılmaya başlanmıştır. Eğer gemici kapakları açma pozisyonuna getirdikten sonra kapaklar açılmaya başlanmadan inmiş olsa idi kaza önlenebilir miydi sorusuna cevabın kesinlikle evet olacağı için bu husus kazanın meydana gelmesine etki etmiştir.

Diğer yandan gemi bir önceki limanı olan Aliğa'dan 2. Kaptan ve 2. Mühendis eksik olarak seferine devam ederek İskenderun'a ulaşmıştır. Bu durumun her ne kadar kazanın meydana gelmesi ile ilgili direk bir etkisi bulunmasa da, gemi ve şirketinde yerleşik bir emniyet kültürünün bulunmadığına işaret etmektedir.

2.3 ISM Kod

Ülkemizde Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun (ISM Kod) Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik 27 Ekim 2009 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Yönetmeliğin amacı; Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi Koduna uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; işletmeciler tarafından, işletmeci ve gemi tabanlı Emniyet Yönetimi Sisteminin kurulması, uygulanması ve uygun şekilde sürdürülmesi, bunların İdare tarafından kontrollerinin yapılması ile ilgili usul ve esasları belirlemektir.

M/V FİDAN kabotaj seferi yapan bir kuru yük gemisi olduğundan söz konusu Yönetmelik kapsamı dışında kalmaktadır. Dolayısı ile gemide emniyetli yönetim sistemi uygulanmamakta aynı zamanda ambar kapaklarının açılıp kapatılmasına yönelik yazılı bir prosedür de bulunmamaktadır.

Yazılı bir prosedür bulunmasa ve Yönetmelik hükümleri gemiye uygulanmıyor olsa bile yürütülen işlere ilişkin kapsamlı risk değerlendirmesi yapılıyor olması ve tehlikeleri bertaraf etmeye yönelik adımlar atılıyor olması gerekmektedir. Şayet bu şekilde bir yaklaşım sergilenmiş olsa idi kaza engellenmiş olabilirdi.

Her ne kadar Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik hükümleri FİDAN isimli gemiyi de kapsamaması ve uygulanması halinde kaza kesinlikle önlenebilirdi demek mümkün olmasa bile anılan Yönetmelik kapsamının kabotaj seferi yapan gemi tiplerine göre genişletilmesi veya alternatif bir düzenlemenin uygulamaya konmasının emniyete katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

3. SONUÇLAR

3.1 Bulgular

- Kaza emniyetin göz ardı edilmesi sonucu meydana gelmiştir. [2.2]
- Kazaya ilişkin görgü tanığı bulunmamaktadır. [2.1]
- Gemicinin nasıl ambara düştüğü bilinmemektedir. [2.1]
- Ambar kapakları gemici ambar kapakları üzerinde iken açılmıştır. [2.2]
- Gemi ve şirketinde yerleşik bir emniyet kültürünün bulunmadığına işaret eden bulgulara rastlanmıştır. [2.2]

3.2 Kazanın Sebepleri

Kaptan dahil görgü tanığının bulunmadığı bu kazanın muhtemel sebeplerinin;

- Gemicinin ambar kapağı üzerinden ırgatın bulunduğu platforma gemilerde vardavela olarak adlandırılan korkuluklara tutunarak geçmeye çalışırken düşmüş olabileceği,
- Gemicinin ambar mezarnası üzerinden platforma çıkmak istemiş ve o esnada dengesini kaybederek düşmüş olabileceği,
- Diğer bir ihtimal ise ambar kapakları açılması öncesi gemicinin ambar kapakları üzerinde platformun hemen önünde iken kapakların açılmaya başlanması esnasında dengesini yitirerek ambara düşmesi şeklinde olabileceği değerlendirilmektedir.

3.3 Kazaya Etki Eden Unsurlar

- İş emniyetinin göz ardı edilmesi,
- Ambar kapaklarının gemici ambar kapakları üzerinde iken açılması,
- Kaza güneşin hemen batışı sonrasında denk gelmiştir. Dolayısı ile üst binanın güvertede oluşturduğu gölge kazanın meydana gelmesine etki eden faktörlerden olabileceği düşünülmektedir.

4. TAVSİYELER

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne

1. Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik kapsamının kabotaj seferi yapan gemi tiplerine göre genişletilmesi veya alternatif bir düzenlemenin uygulamaya konmasının değerlendirilmesi,

Haşlaman Deniz Tic. Ltd. Şti'ne

1. Ambar kapaklarının açma ve kapama operasyonları ile gemide ortaya çıkabilecek diğer riskli operasyonlara yönelik yazılı prosedürlerin oluşturularak uygulamaya konulması,
 2. Ambar kapaklarının açma ve kapama operasyonlarının emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesine yönelik tüm gemi personeline eğitim verilmesi ve konunun öneminin tamamen anlaşıldığından emin olunması,
- tavsiye olunur.