



**UEİM** / Ulaşım Emniyeti  
İnceleme Merkezi

## ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI İNCELEME RAPORU

**GEMİNİN ADI** : H. MÜCAHİT REİS  
**GEMİNİN BAYRAĞI** : Türk  
**ÇAĞRI İŞARETİ** : TC9129  
**KAZA YERİ** : İstanbul Boğazı  
**KAZA TARİHİ / SAATİ** : 16.09.2019 / 13:00 (TSİ)  
**ÖLÜ / YARALI DURUMU** : 1 /-  
**HASAR DURUMU /** : - / -  
**ÇEVRE KİRLİLİĞİ** : Yok

Heyet Karar No: 12 / D-04 / 2022

Tarih: 13 / 06 / 2022

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 tarihli ve 30961 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZA ve OLAYLARINI İNCELEME YÖNETMELİĞİ” hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları için Uluslararası Denizcilik Örgütünün (IMO) Resolution Maritime Safety Committee (MSC) 255(84) Deniz Kaza veya Olaylarına Yönelik Emniyet İncelemeleri için Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalara ilişkin Kod (Kaza İnceleme Kodu), Resolution A.1075(28) Kaza İnceleme Kodunun Uygulanmasında Kaza Araştırma Uzmanlarına Yardımcı Olacak Rehber ve 2009/18/EC sayılı Deniz Taşımacılığı Sektöründeki Kaza Araştırmalarını Düzenleyen Temel Prensipleri Oluşturan Avrupa Birliği Direktifi de dikkate alınmıştır.

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
RESİM LİSTESİ .....	ii
ÖZET .....	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR .....	2
1.1 Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler .....	2
1.2 Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler .....	3
1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler .....	3
1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler .....	3
1.5 Balık Avlama Gemisi Personeli .....	4
1.5.1 Balıkçı Gemisi Tayfası .....	4
1.5.2 Kazazede.....	4
1.6 Kazazedenin Ölüm Nedeni .....	4
1.7 H. MÜCAHİT REİS Balık Avlama Gemisi .....	5
1.8 Gırgır Avcılığı.....	5
1.9 Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesi (C 188).....	7
BÖLÜM 2 - KAZANIN GELİŞİMİ VE SONRASINDAKİ OLAYLAR .....	11
2.1 Kazanın Gelişimi .....	11
BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME .....	14
3.1 Can Kurtarma Ekipmanları .....	14
3.2 Arama ve Kurtarma .....	19
3.3 Mürettebat.....	19
3.4 Benzer Deniz Kazaları ve Balıkçılık Çalışma Sözleşmesi.....	20
BÖLÜM 4 – SONUÇLAR.....	24
BÖLÜM 5 – TAVSİYELER.....	25

**RESİM LİSTESİ**

Resim 1: Kazanın Yeri .....	1
Resim 2: H.MÜCAHİT REİS İsimli Balık Avlama Gemisi .....	2
Resim 3: Gırgır ağı .....	7
Resim 4: Anadolu Kavağı Balıkçı İskelesi .....	11
Resim 5: Kazazedenin Denize Düştüğü Mevki.....	12
Resim 6: Kişisel Yüzdürücü Ekipman .....	18
Resim 7: Kişisel Yüzdürücü Ekipmanın Çalışma Sırasında Kullanımı .....	18

**ÖZET**

Resim 1: Kazanın Yeri

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

H. MÜCAHİT REİS isimli balık avlama gemisi 16 Eylül 2019 tarihinde saat 12:30 sularında balık avlamak amacıyla Anadolu Kavağından denize açılmıştır. Saat 13:00 sıralarında İstanbul Boğazı, Hacıağzı sahilinden 0,27 deniz mili açıkta balık ağlarını denize bırakırken bir kişi denize düşmüştür.

Denize düşen kazazedenin kurtarılması için Sahil Güvenlik Komutanlığı ve civardaki balıkçı gemileri tarafından arama ve kurtarma çalışmaları gerçekleştirilmiş ancak 16 Eylül 2019 günü kazazedeye ulaşılamamıştır. Kazazedenin cansız bedeni 1 gün sonra 17 Eylül 2019 tarihinde saat 09:20 sıralarında Sahil Güvenlik Dalış Timi tarafından Beykoz/Keçilik açıklarında, sahilden 70 metre mesafede, 18 metre derinlikte bulunmuştur.

Yapılan kaza incelemesi sonucu, H. MÜCAHİT REİS isimli balık avlama gemisi tarafından Liman Başkanlığına beyan edilen mürettebat listesinde kazazedenin isminin bulunmadığı, kazazedenin temel denizcilik eğitimleri veya yaptığı işe uygun eğitim almadığı ve kişisel koruyucu ekipmanlardan can yeleğini giymediği tespitleri yapılmıştır.

Kaza incelemesinin sonuçları üzerinden, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına, Tarım ve Orman Bakanlığına ve Deniz Ticaret Odalarına tavsiyelerde bulunulmuştur.

**BÖLÜM 1 - BULGULAR****1.1 Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler****H. MÜCAHİT REİS**

Bayrağı	Türk
Bağlama Limanı	İstanbul
Çağrı İşareti	TC9129
Tipi	Balık Avlama
İnşa Yeri ve Yılı	Gemlik-Bursa/02.04.1997
Gros Tonajı	159
Tam Boyu	32,2 Metre
Genişlik	8 Metre
Ana Makine ve Gücü	IVECO AIFO 550 BHP VOLVO PENTA 470 BHP



Resim 2: H. MÜCAHİT REİS İsimli Balık Avlama Gemisi

## 1.2 Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler

### H. MÜCAHİT REİS

Bir Önceki Limanı	Yalova
Variş Limanı	Anadolu Kavağı, İstanbul
Personel Sayısı	10
Asgari Gemiadamı	3
Seyir Tipi	Kabotaj Seferi

## 1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı	16.09.2019 / 13:00 TSİ
Kaza Tipi (IMO)	Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	Denize Adam Düşmesi
Kaza Yeri	İstanbul Boğazı (Hacıağzı Sahilinin 0,27 Deniz Mili Açığı)
Yaralı/Ölü/Kayıp	- / 1 / -
Hasar	Yok
Kirlilik	Yok

## 1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	Sakin
Denizin Durumu	Sakin
Görüş	İyi
Havanın Durumu	Açık
Deniz suyu sıcaklığı (Ortalama)	25,2 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Marmara Denizinde 2019 tarihinde Eylül ayında gerçekleşen ortalama deniz suyu sıcaklığı alınmıştır. (Ek-1)

## 1.5 Balık Avlama Gemisi Personeli

Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge ile balıkçı gemilerinde bulunması gereken asgari gemiadamı sayısı ve gemiadamlarının taşımaları gereken asgari yeterlilikler düzenlenmiştir. Anılan Yönergenin 7. çizelgesinde kabotaj seferi yapan H. MÜCAHİT REİS isimli balıkçı gemisinin 1 balıkçı gemisi kaptanı ve 2 gemici yeterliliğine sahip toplam 3 gemiadamı ile donatılması gerekmektedir.

Kazanın olduğu gün, Kaptan dâhil balıkçı gemisinde 10 mürettebat bulunmakta olup, söz konusu yönergenin gereklerinin üzerinde gemi adamı sayısı ile donatılmıştır.

### 1.5.1 Balıkçı Gemisi Tayfası

Kaza günü sefere kaptan dahil 10 kişi katılmıştır. Bu kişilerden ikisi Balıkçı Gemisi Kaptanı, ikisi ise gemici yeterliliğine sahip olup, diğer kişiler balıkçı gemisinde tayfa pozisyonunda çalışmaktadırlar.

Balıkçı gemisinde tayfa olarak çalışan 6 kişinin herhangi bir gemi adamı yeterliliği bulunmamaktadır. Bu kişiler Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından verilmekte olan Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine sahiptirler.

### 1.5.2 Kazazede

Kazanın meydana geldiği tarihte kazazede 54 yaşında olup, Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine sahiptir. Balıkçı gemisine personel sağlayan kazazede (sektörde bilinen adıyla Koca Reis) H. MÜCAHİT REİS gemisinde çalışacak olan tayfaları ayarladığından, normal zamanda bu teknede çalışmamasına rağmen tekneye sağladığı tayfaların çalışmasını kontrol etmek ve onlara bir hafta refakat etmek amacıyla balıkçı gemisinde bulunmaktadır. Görgü tanıklarının ifadelerine göre, kazazedenin çocukları söz konusu teknede çalıştığından bazen çocuklarını ziyaret için bazen de ağlardaki kurşun sökme işine yardımcı olmak için tekneye gelmektedir.

## 1.6 Kazazedenin Ölüm Nedeni

Kazazedeye ait Otopsi Raporunda, kanında alkol (etanol, metanol) bulunmadığı, kazazedenin ölümünün suda boğulma sonucu meydana geldiği ifade edilmiştir.



### 1.7 H. MÜCAHİT REİS Balık Avlama Gemisi

H. MÜCAHİT REİS isimli balık avlama gemisinin inşası 02.04.1997 tarihinde Gemlik/Bursa/Türkiye’de tamamlanmıştır. Gemide 1 adet 550 BHP<sup>2</sup> gücünde ve 1 adet 470 BHP gücünde iki adet ana makine mevcuttur. Gemide 250, 120 ve 45 BHP gücünde üç jeneratör bulunmaktadır. Geminin tam boyu 32,2 metre, genişliği 8 metre, derinliği 2,5 metre, gros tonilatosu 159 ve net tonilatosu 48’dir. Geminin kaza tarihindeki Denize Elverişlilik Belgesi yıllık denetimler yapılmak kaydıyla 07.07.2020 tarihine kadar geçerlidir. 8 Ekim 2018 tarihli Denize Elverişlilik Belgesine göre teknede can kurtarma teçhizatı olarak 1 adet 20 kişi kapasiteli hizmet/servis botu, 20 adet can yeleği ve 4 adet can simidi bulunmaktadır.

Gemiye son olarak verilen Liman Çıkış Belgesi (LÇB), 08.08.2019 tarihinde düzenlenmiş olup, 60 gün geçerlilik süresi bulunmaktadır.

### 1.8 Gırgır Avcılığı

Gırgır ağları alttan büzülen çevirme ağlarıdır. Çevirme ağları, balıkların etrafını çevirmek ve bunları ağ içerisinde hapsetmek suretiyle yakalanmalarını sağlayan su ürünleri av vasıtasıdır. Gırgır ağları; hamsi avcılığında kullanılan gırgır ağları, palamut avcılığında kullanılan gırgır ağı, orkinos (ton balığı) avcılığında kullanılan gırgır ağları ve diğer gırgır ağları olmak üzere sınıflandırılabilir. Ticari amaçlı yapılan bu av çeşidi Türkiye’de çok yaygın olarak yapılmaktadır.

Bu avcılık ile sürü halinde gezen pelajik ve küçük balıkların avcılığı yapılmaktadır. Hamsi, sardalya, kolyoz, palamut, uskumru, lüfer ve orkinos gibi balıklar hedef türlerdir. Tek tekne ile ya da iki tekne ile gırgır avcılığı yapılabilir. Bu tip avcılıklar çevirme ağlar olarak geçerler.

Prensip olarak, belli uzunluk ve boydaki ağlar sürü içine bırakılır. Bu ağların alt kısımlarında istigne halatı denilen bir ek halat bulunur. Sürünün etrafı ağ ile çevrildikten sonra istigne halatlarının iki ucu bir araya getirilip toplanır ve torba şeklinde büzülür. Sonuç olarak altı kapalı bir havuz elde edilir. Üst halatlardan yavaşça av tekneye çekilir ve havuz içinde kalan balıklar teknede toplanır.

---

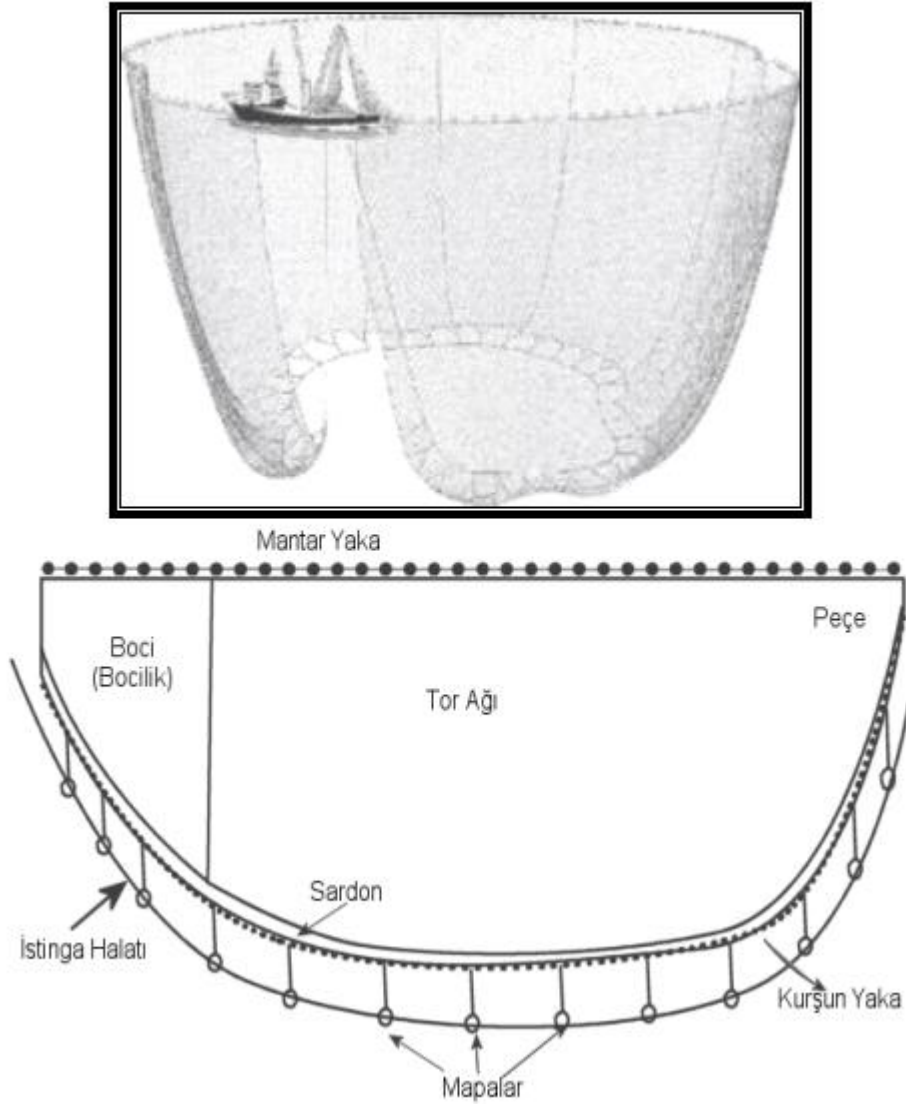
<sup>2</sup> Beygir Gücü

Bu operasyon sırasında genelde ışıklı sistemler kullanılır. Hamsi gibi balıklar plankton ile beslendiğinden ışığa karşı duyarlılık göstererek ışığa yönelirler. Bu şekilde sürü ister istemez av sahasına girer.

Gırgır ağları diğer birçok ağ yapımında olduğu gibi sentetik malzemeden üretilmektedir. Pamuklu ipliktense çok daha dayanıklı olan sentetik malzemeler kullanım açısından da daha uzun ömürlüdür. Kullanılan göz açıklığı hedef türün boyuna göre değişmektedir. Göz açıklığına göre boy hesaplanarak kurşun mantar yaka kısımları ağa donatılır. Genellikle 150 metre boy ve 25-50 metre yükseklikte üretilir ve teknenin boy ve gücüne göre bu ağ özelliği değişim gösterir. Özellikle orkinos avcılığında ağ boyları ve genişlikleri çok büyümektedir.

Gırgır ağları için geliştirilmiş özel ekipmanlar vardır. Bunlar ağı güverteye çıkartmayı hedefleyen ve torba kısmında kalan avı boşaltmak için kullanılan araçlardır. Vinçler, ağ tumburları ve ağ toplama makaraları ağı tekneye almakta kullanılırken, balık pompaları avı sudan çekerek güverteye boşaltır. Küçük ölçekli gırgır balıkçılığında büyük kepçeler kullanılabilir. Üst kısımlar metre başına 5-8 yüzdürücü (ağ mantarları) gelirken, aynı şekilde alt kısımlarda batırıcılar yani ağ kurşunları ile donatılmaktadır.

Bunların hiçbiri olmadan küçük ölçekli olarak da yapılabilecek olan bu avcılık türü çift tekne ile rahatlıkla toplanabilmektedir. Ağın yarısı bir tekneye diğer yarısı diğer tekneye çekilerek av paylaşılır. Gırgır balıkçılığı için Karadeniz bölgesinde sac tekneler tercih edilirken Ege bölgesinde genellikle ahşap tekneler kullanılır. Ortalama 250-500HP motor gücünde tekneler kullanılır. Karadeniz, Marmara bölgelerinde daha büyük tekneler kullanılırken, Ege'de daha küçük tekneler kullanılmaktadır.



Resim 3: Gırgır ağı

### 1.9 Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesi (C 188)

Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesi (Work in Fishing Convention, C 188) ve Balıkçılık Sektöründe Çalışma Tavsiye Kararı (Work in Fishing Recommendation, (R 199)), Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 96. Uluslararası Çalışma Konferansı'nda 2007 yılında kabul edilmiştir. Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesi 16 Kasım 2017 tarihinde uluslararası anlamda yürürlüğe girmiştir.

Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesini Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Bosna Hersek, Kongo, Danimarka, Estonya, Fransa, Litvanya, Fas, Namibya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Senegal, Güney Afrika, Tayland ve İngiltere olmak üzere 19 ülke

onaylamıştır. Bu 19 ülke içerisinde 18'inde Sözleşme yürürlüktedir. Antigua ve Barbuda için Sözleşme 28 Temmuz 2022 tarihinde yürürlüğe girecektir.

Sözleşme 54 madde, bu 54 maddenin gruplandığı 9 bölümden ve 3 ekten oluşmaktadır. Sözleşmenin kendine has özelliğinden dolayı, bir Devletin tüm maddeleri uygulayabilmek için yeterli altyapısının bulunmadığı durumlarda, müzakere içerisinde hazırlanabilecek bir planla Sözleşmenin 4. maddesinde yer alan hususların hepsini veya bazılarını kademeli olarak uygulama imkânına sahiptir.

Bu Sözleşme, büyüklüğüne bakılmaksızın tüm balıkçı gemilerinde çalışanlara uygulanmaktadır. 24 metre üzerindeki balıkçı gemileri veya 3 gün ve daha uzun seferlere çıkan tekneler için daha tanımlayıcı standartlar içermektedir.

Sözleşme balıkçı gemilerinde çalışanlar için yazılı iş sözleşmesi, makul/yeterli barınma ve yemek, tıbbi destek, düzenlenmiş çalışma zamanı, yurda geri dönme (repatriation), sosyal koruma, gemide sağlık ve emniyetle ilgili haklar getirmektedir. Aynı zamanda işe alım ve yerleştirme ile ilgili minimum standartları sağlamakta ve balıkçı gemisinde çalışabilmek için tıbbi yeterlilik sertifikası zorunluluğu getirmektedir.

Sözleşme balıkçı gemisi sahipleri, işleticileri, kaptanları ve balıkçı gemisi mürettebatı için emniyet ve çalışma ile yaşam şartları konularında aşağıda ayrıntıları verilen bazı sorumluluklar getirmektedir.

#### **Sağlık ve Emniyet sorumlulukları**

- Balıkçı gemisinde tüm çalışanların sağlıklarına risk oluşturmadan gemi üzerinde çalışmalarında ve yaşamalarında emniyetin sağlanması ve balıkçı gemisi sahibinin balıkçı gemisi üzerinde emniyetli bir çalışma ortamı, uygun barınma yeri ve yeterli kaynak sağlama sorumluluğu,
- Balıkçı gemisi kaptanının gemi üzerindeki balıkçıların emniyeti ve geminin emniyetli operasyonu sorumluluğu,
- Balıkçı gemisi kaptanının; gemisinin ve seyri, operasyonları ve gemi üzerdekilerinin emniyeti ile ilgili alınması gereken zorunlu bir karar ile ilgili hakkı,
- Balıkçı gemisi üzerindeki çalışanların kaptanın emirlerine ve emniyet ile sağlık önlemlerine uyma sorumluluğu,

- Belgelendirilmiş bir **risk değerlendirmesi** ve emniyet önlemlerinin yürürlüğe konulmuş olması gerekliliği,
- 24 metre üzeri balıkçı gemileri için belgelendirilmiş emniyet prosedürleri bulundurma zorunluluğu,
- Balıkçı gemisi üzerindeki ekipman ve prosedürlere aşinalık dahil tüm balıkçı gemisi çalışanlarının, gemi üzerinde emniyetli bir şekilde çalışabilmek için yeterli bir eğitim alma zorunluluğu,
- Balıkçı gemisi sahibinin, gemi üzerinde çalışanlarla gemideki sağlık ve emniyet tedbirleri konusunda irtibat içinde olması gerekliliği,
- Her balıkçı gemisi çalışanının kendisi ve beraber çalıştığı kişilerin sağlık ve emniyetini koruma görevi ve kendi emniyetleri için konulan önlemlere uyma zorunluluğu bulunmaktadır.

### **Kişisel yüzdürücü ekipman**

#### **Balıkçı gemilerinde kişisel yüzdürücü ekipmanın zorunlu kullanımı**

- Açık güverte üzerinde çalışan balıkçı gemisi mürettebatının denize düşmesi konusunda yüksek bir risk olduğunu istatistikler göstermektedir.
- Risk değerlendirmesi sonrasında uygulanabilir olduğu durumlarda balıkçı gemisi çalışanlarının denize düşme riskini azaltacak önlemler oluşturulmalıdır.
- Balıkçı gemisi sahibi diğer önlemlerle denize adam düşmesi riskinin tamamen ortadan kaldırıldığını belgelendirilmiş bir risk değerlendirmesi ile ortaya koymadıkça balıkçı gemisi çalışanları gemi üzerinde kişisel yüzdürücü ekipmanı giymek zorundadırlar.

### **Balıkçılık emniyetli yönetim kodu**

#### **Balıkçı gemilerinde emniyet yönetiminin geliştirilmesine katkı sağlama**

- Balıkçılık emniyetli yönetim kodu ekipmanların ne zaman kontrol edileceğini, servis gerektirdiğini veya onarım yapılması gerektiği konusunda gereken hususları hatırlatabilecektir.
- Balıkçılık emniyetli yönetim kodu gemi üzerindeki tüm çalışanların işleri emniyetli bir şekilde yerine getirmesinin sağlanması konusunda yardımcı olabilecektir.

- Mevcut durumda değişik işletim yöntemleriyle balıkçılık faaliyeti yürüten birçok değişik balıkçı gemisi türü bulunmaktadır. Balıkçılık emniyetli yönetim kodunun geliştirilmesinin amacı herkesin kullanabileceği ortak bir yapı oluşturabilmektir.

### **Çalışma ve yaşam şartları gereklilikleri ve sorumlulukları**

Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesinin balıkçı gemilerindeki çalışma ve yaşam şartları ile ilgili gereklilikleri aşağıda yer almaktadır.

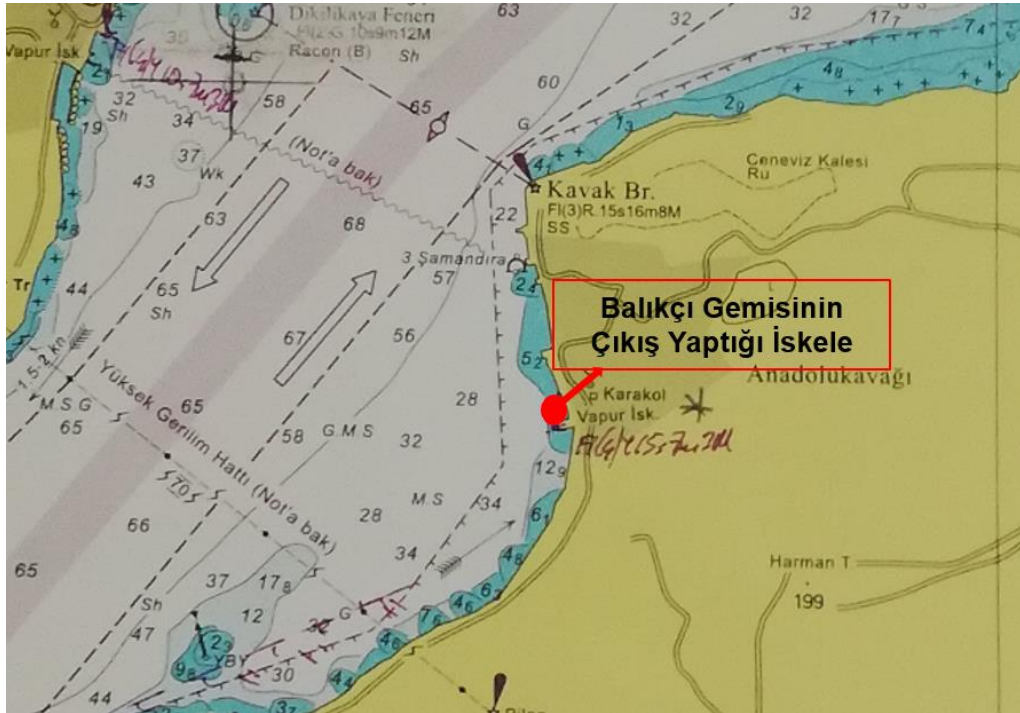
Her tür balıkçı gemisi türü için balıkçı gemisi çalışanı iş sözleşmesi, mürettebat listesi ve güverte ile makine jurnali bulunmalıdır. Balıkçı gemisi denize açılmadan önce veya hemen sonrasında yetkilendirilmiş kişi mürettebat listesini ilgili makama göndermelidir ve mürettebatta herhangi bir değişim durumunda bu liste güncellenmelidir. Balıkçı gemisi çalışanları herhangi bir rahatsızlık veya hastalık durumunda ücretsiz bir şekilde tıbbi bakım hakkına sahiptir ve çalışanlar aynı zamanda tıbbi yeterlilik sertifikasına sahip olmalıdırlar. Ayrıca balıkçı gemisi çalışanları sosyal veya diğer haklarını alamadıkları durumlarda uygun yollardan şikâyet başvurusu haklarına sahiptirler.

## BÖLÜM 2 - KAZANIN GELİŞİMİ VE SONRASINDAKİ OLAYLAR

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

### 2.1 Kazanın Gelişimi

H. MÜCAHİT REİS isimli balık avlama gemisi, İstanbul Anadolu Kavağında 16 Eylül 2019 tarihinde saat 12:30 sularında donanım ve ağlarını denemek/balık avlamak üzere çıkış yapmıştır (Resim 4). Balıkçı gemisinde Kaptan dâhil 10 mürettebat bulunmaktadır. Kazazede, kazanın meydana geldiği gün balıkçı gemisine temin ettiği personelin çalışmalarını takip etmek için gemide bulunmakta olup normal zamanda balıkçı gemisinde çalışan olarak yer almamaktadır.



Resim 3: Anadolu Kavağı Balıkçı İskelesi

Balıkçı gemisi Kaptanı öncelikle Anadolu Kavağı Güngörmez koyunda gırgır ağlarını atıp çekerek balık olup olmadığını araştırmıştır. Daha sonra Kavak Burnunun üst kısmında yer alan Hacıağzı sahilinin 0,27 deniz mili açığında gırgır ağlarını denize indirmeye karar vermiştir (Resim 4). Bu sırada 1 tayfa/Kaptan Yardımcısı köprüüstünde Kaptanın yanında bulunurken, 2 tayfa ile 2 çalışan güvertede, diğer bir tayfa ise balıkçı gemisinin yardımcı teknesinde bulunmaktadır. Gırgır ağları denize atılmadan önce balıkçı gemisi Kaptanı, ikaz



düdüğü çalınmak suretiyle bütün mürettebatın emniyetli bir konuma geçmeleri konusunda uyarıldığını ifade etmiştir. 1200 metrelik gırgır ağının yaklaşık 800 metrelik bir kısmı denize serilmişken saat 13:00 sularında kazazedenin denize düştüğü görülmüş ve Kaptana bilgi verilmiştir. Görgü şahidinin (kazazedenin oğlu) ifadesine göre, kazazede teknede ağların olduğu bölümde, mapa denilen kurşun halkaları ağa taktığı esnada ayağının ağlara takılması sonucu ağlarla birlikte denize düşmüştür.



Resim 4: Kazazedenin Denize Düştüğü Mevki

Balıkçı gemisi Kaptanı tarafından makineler hemen stop edilmiş ve denize serilen gırgır ağlarının geri toplanmasına başlanmıştır. Bu arada mürettebattan bir kişi denize atlayarak kazazedeği kurtarmaya çalışmış ancak akıntı kendisini sürekli kazazeden uzaklaştırmıştır. Tüm çabalarına rağmen kazazedeğe ulaşamamıştır. Denize düşen kazazedenin çok kısa bir süre denizin üstüne çıktığı mürettebat tarafından görülmüş ancak hemen ardından gözden kaybolmuştur. Ağlar toplandığında kazazedenin ağların içinden çıkmadığının görülmesi üzerine Sahil Güvenlik Komutanlığına ve bölgedeki diğer balıkçılara haber verilerek arama ve kurtarma çalışmalarına başlanmıştır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından kazazedenin kurtarılması için 2 adet Sahil Güvenlik Botu ve 1 adet Sahil Güvenlik Dalış Timi görevlendirilmiştir. Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı ekipler ve bölgedeki diğer balıkçı tekneleri ile yaklaşık 2 saat devam eden arama ve



kurtarma çalışmalarından bir sonuç alınamamıştır. Bunun üzerine kazazedenin aranması çalışmalarına Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı dalgıç ekibiyle devam edilmiş ancak kazazede bulunamamıştır. O gün kazazedeyi arama çalışmalarına saat 22:00'a kadar devam edilmiştir.

Kazazedeyi arama çalışmalarına 17 Eylül 2019 tarihinde saat 05:00 sularında tekrar başlanmıştır. Kazazedenin cansız bedeni Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlı dalgıç ekibi tarafından sabah saat 09:20'de Anadolu Kavağı Keçilik koyu açıklarında, sahilden 70 metre mesafede, 18 metre derinlikte bulunmuştur. Kazazede bulunduğu üzerinde can yeleği veya can simidi gibi kişisel can kurtarma ekipmanı bulunmamaktadır.

## BÖLÜM 3 – 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 Can Kurtarma Ekipmanları

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 28695 sayılı Resmî 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 Kalma Ekipmanı ile ilgili 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. 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 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 azaltılmadığında, 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.

Söz konusu Yönetmeliğin yanı sıra Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde (Ek-6), Balıkçı Gemilerinin Denetim Listesi’ne göre balıkçı gemilerinde bulunması gereken can kurtarma ekipmanları belirlenmiştir. H. MÜCAHİT REİS isimli balık avlama gemisine 08.10.2018 tarihinde yapılan Denize Elverişlilik yıllık sorveyinde geminin yeterli can kurtarma ekipmanı ile donatıldığı görülmüştür.

Denize adam düşme olayları genellikle beklenmedik zamanlarda ve olağanüstü hava koşullarında meydana gelmektedir. Nitekim söz konusu kaza ani olarak geliştiğinden kazazede kişisel yüzdürücü ekipmanı (can yeleşini) kullanamadan denize düşmüştür. Gemi mevzuata uygun bir şekilde can kurtarma ekipmanları ile donatılmasına rağmen 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.

Balıkçılık, doğası gereği zor ve tehlikelidir. Dalgalı denizlerde basit hareketler bile zor ve yorucudur. Balıkçılar, dar ve hareketli bir alanda karmaşık ağ takımları arasında gece ve gündüz fark etmeksizin her türlü hava koşulunda çalışmaktadır. Bu durum balıkçılık faaliyetlerinin birçok ülkede çok tehlikeli bir meslek olarak görülmesine neden olmaktadır. Türk balıkçı gemilerinde en yaygın görülen iş kazası kategorilerinden birisi de denize adam

düşmesidir<sup>3 4</sup>, ayrıca denize adam düşmesinin balıkçı gemileri için büyük bir kaza senaryosu olduğu da vurgulanmıştır<sup>5</sup>. Ayrıca Abraham<sup>6</sup> tüm deniz kazalarında denize adam düşme oranının ABD'de %27, Norveç'te %27, Danimarka'da %30 ve İzlanda'da %33 olduğunu belirtmiştir. Birleşik Krallık Deniz Kazalarını İnceleme Birimi tarafından yayınlanan raporda, İngiltere'de meydana gelen balıkçı teknesi kazalarının %33'ünün denize adam düşme olduğu bildirilmiştir.

Denize adam düşmesi kaza kategorisinde operasyonel koşullar baskın bir faktördür. Balıkçı teknelerinde yapılan en riskli işlerden birisi de ağ donanımlarını atma ve çekme işlemleridir<sup>7</sup>. Bu operasyonlar çoğu balıkçı gemisinde dar bir çalışma alanında gerçekleştirilmektedir<sup>8</sup>. Bu sıkışık çalışma alanında ağların düzgün istiflenmemesi, ağların ekipmanlarının etrafa saçılması, kötü hava-deniz şartları ve kaygan zemin kaza oluşumunu tetikler. Koruyucu ekipman kullanımı balıkçı gemilerinde iş kazalarının oluşmasını engelleyebilir. Balıkçılar ile yapılan görüşmelerde çoğu koruyucu ekipmanların yapısının balıkçılık faaliyetleri için tasarlanmadığı yaygın bir sorun olarak belirtilmiştir. Birçok balıkçı, koruyucu ekipmanlarla balıkçılık faaliyeti gerçekleştiremediklerini söylemektedir. Çoğu balıkçı gemilerinde ticari gemiler için tasarlanmış koruyucu ekipmanlar kullanılmaktadır. MAIB'nin<sup>9</sup> yayınladığı raporda, 65 denize adam düşme kazasından sadece birinde balıkçının can yeleği giydiği

---

<sup>3</sup> Uğurlu, F., Yıldız, S., Boran, M., Uğurlu, Ö., & Wang, J. (2020). Analysis of fishing vessel accidents with Bayesian network and Chi-square methods. *Ocean Engineering*, 198, 106956.

<sup>4</sup> Özyayın, E., Fışkın, R., Uğurlu, Ö., & Wang, J. (2022). A hybrid model for marine accident analysis based on Bayesian Network (BN) and Association Rule Mining (ARM). *Ocean Engineering*, 247, 110705.

<sup>5</sup> Domeh, V., Obeng, F., Khan, F., Bose, N., & Sanli, E. (2021). Risk analysis of man overboard scenario in a small fishing vessel. *Ocean Engineering*, 229, 108979.

<sup>6</sup> Abraham, P. (2001). International comparison of occupational injuries among commercial fishers of selected northern countries and regions. *Barents Newsletter on Occupational Health and Safety*, 4(1), 24-28.

<sup>7</sup> McGuinness, E., Aasjord, H. L., Utne, I. B., & Holmen, I. M. (2013). Fatalities in the Norwegian fishing fleet 1990–2011. *Safety science*, 57, 335-351.

<sup>8</sup> Fulmer, S., & Buchholz, B. (2002). Ergonomic exposure case studies in Massachusetts fishing vessels. *American journal of industrial medicine*, 42(S2), 10-18.

<sup>9</sup> MAIB (2008). Analysis of UK fishing vessel safety 1992 to 2006. *Southampton, UK*.

görülmüştür. İsveç'te yapılan bir araştırma, balıkçı gemilerinde meydana gelen iş kazalarının %73'ünde kişisel koruyucu donanımların kullanılmadığını belirtmektedir.

Yine 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,
- 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 kaza sırasında çalışanın üzerinde bulunacak kişisel yüzdürücü bir ekipmanın onun suya batmasını zorlaştıracığı veya suya batsa bile sudan çıktıktan sonra onu su üstünde tutarak 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. Diğer taraftan birçok balıkçı, pratik olmaması ve çalışmanın zorluğu nedeniyle balıkçılık faaliyetlerinde can yeleği giymekte isteksizdir. Balıkçı teknelerinde kullanılan koruyucu ekipmanların balıkçılık faaliyetlerinin doğası ve çalışma ortamı dikkate alınarak tasarlanması gerekir. Böylece kaza riski veya sonuçlarının etkisi en aza indirilebilir.

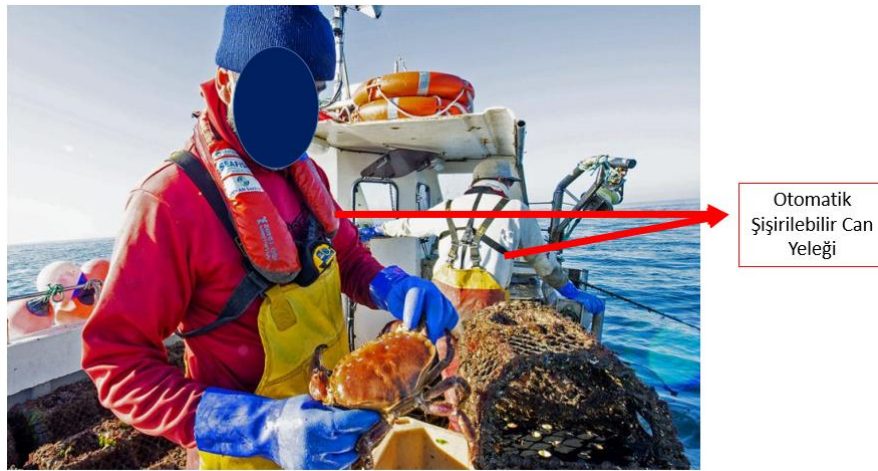
Bu bağlamda, balıkçı gemilerinde özellikle güvertede çalışanların üzerinde hareket kabiliyetlerini kısıtlamayan kişisel yüzdürücü ekipmanların bulunması (Resim 6-7), olası denize düşme olaylarında hayatta kalma periyodunu uzatacağı, dolayısıyla kişinin sağ olarak kurtarılma şansını arttıracığı değerlendirilmektedir.



Resim 6: Kişisel Yüzdürücü Ekipman

Bununla birlikte Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesi (C 188) balıkçı gemilerinde yaşam ve çalışma şartlarını düzenlemektedir. Anılan sözleşmenin İş sağlığı ve güvenliği ile kazaların önlenmesi başlıklı 31. Maddesinde kişisel yüzdürücü ekipmanın çalışma esnasında balıkçı personel üzerinde bulunması zorunlu tutulmuştur. Dünyada söz konusu sözleşmeyi uygulayan ülkelerce, sözleşme kapsamında kişisel yüzdürücü ekipmanın kullanılması zorunlu tutulmaktadır. (Resim 7)

Başkanlığımızca daha önce incelemesi yapılan balıkçı gemisi kazalarından, BABA MUHSİN ve BURHAN KAPTAN 1 balıkçı gemilerinden denize düşen kazazedelerin üzerlerinde kişisel yüzdürücü ekipman bulunmadığından can kayıplarının yaşandığına dair bulgular elde edilmiştir. Hal böyle iken balıkçı gemilerinde çalışan mürettebatın, çalışırken kişisel yüzdürücü ekipman kullanımının isteğe bağlı olmamasının büyük önem arz ettiği açıktır.



Resim 7: Kişisel Yüzdürücü Ekipmanın Çalışma Sırasında Kullanımı

### 3.2 Arama ve Kurtarma

H. MÜCAHİT REİS balık avlama gemisinden kazazede saat 13:00 sularında denize düşmüştür. Kazazede denize düşer düşmez balıkçı gemisi çalışanlarınca arama ve kurtarma çalışmalarına başlanmıştır. Bu arada balıkçı gemisi Kaptanı çevredeki diğer balıkçı gemilerine kazayı bildirerek yardım istemiş ancak Sahil Güvenlik Komutanlığına kaza bildirimini saat 14:50 sularında yapmıştır. Sahil Güvenlik Komutanlığı unsurları olay yerine saat 15:15'te intikal edilerek arama kurtarma faaliyetlerine başlanmıştır.

Soğuk sularda denize düşen kazazedeler, soğuk su şokuna maruz kalmaları nedeniyle normalden daha hızlı nefes alıp vermeye (hiperventilasyon) başlar ve kan basıncı ile kalp atış hızı artar, bu durum da boğulma veya kalp krizi riskini artırır. Suya girdikten sonra beş dakika geçmesine rağmen kalp atış hızı ve soluk alıp verme normale dönemez. Bu nedenle denize düşen kişi 5 dakika içerisinde kurtarılamazsa yüksek ihtimalle kendi kendine yardım edemez veya bilincini kaybeder. Meydana gelen kazanın oluş tarihi itibarıyla Marmara Denizinde/İstanbul Boğazında deniz suyu sıcaklığı ortalaması 25,2 derecedir. Dolayısıyla, kazazedenin ilk aşamada hipotermi yaşama ihtimali zayıf görünmektedir. Ancak denize adam düşmesi olaylarında arama kurtarma çalışmaları zamana karşı yapılmakta olup arama kurtarma çalışmalarının hemen başlatılması çok önemlidir. Bu durum kaza meydana gelmez müdahale etmenin yanı sıra arama/kurtarma otoritelerine bir an önce haber verilmesini gerektirmektedir.

### 3.3 Mürettebat

Limanlar Yönetmeliğinin, Liman Çıkış Belgesi başlığı altında yer alan 11. Maddesi, 2 nci fıkrasının (a) bendi uyarınca, Kabotaj ve liman seferi yapan yük gemileri ile su ürünleri avcılığı yapılan gemilerde, gemi mürettebatı; 60 günlük süre ile geçerliliği olan liman çıkış belgelerinin (LÇB) ekinde sunulan gemiadamı listesini liman başkanlığına bildirmektedir. Bu 60 günlük süre içerisinde Liman Çıkış Belgesi düzenlenmiş olan her geminin belgeye esas gemiadamı durumu/şartlarının değişmesi halinde gemi kaptanı tarafından liman başkanlığına bilgi verilmesi Limanlar Yönetmeliğinin, Liman Çıkış Belgesi başlığı altında yer alan 11. Maddesinin 9 uncu fıkrasına göre zorunludur.

8 Ağustos 2019 tarihinde balıkçı gemisinin LÇB alırken Liman Başkanlığına bildirdiği personel listesine göre, balıkçı gemisi mürettebatı 3 kişiden oluşmaktadır. Kaza tarihinde

balıkçı gemisinde biri kazazede olmak üzere 10 kişi bulunmaktadır. Bu kişilerden 3'ü daha önce liman başkanlığına bildirilen kişiler iken kazazede ve diğer 6 kişinin sefere katılacakları resmi kayıtlarda bulunmamaktadır. Bu durum balıkçı gemilerinin liman çıkış belgesinden farklı bir gemi adamı ve mürettebat ile donatılabildiğini ve hatta iş haricinde kişilerin de balıkçı gemisi ile sefere çıkabildiklerini göstermektedir.

Yukarıda ifade edilen arama ve kurtarma çalışmaları, kimliği ve sayısı bilinen bir kazazede için yapılmıştır. Ancak vuku bulan kazada, kazazedenin yanı sıra bütün mürettebatın etkilenebileceği batma veya alabora olması ile sonuçlanması durumunda başlatılacak arama ve kurtarma çalışmalarında kaç kişinin aranacağına dair bilgi kirliliği yaşanacağı açıktır.

Liman çıkış belgesi ile mevcut mürettebatın uyumlu olmaması etkin bir arama ve kurtarma çalışmasının başlatılmasını engellemesinin yanı sıra yapılacak arama ve kurtarma çalışmalarının başarısını da etkileyeceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle LÇB ekinde Liman Başkanlığına sunulan mürettebat ile sefer sırasında gemide bulunan mürettebatın aynı kişilerden oluşmasının özellikle üzerinde durulması gereken bir konu olduğu değerlendirilmektedir.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 188 no.lu Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesinde mürettebat listesi başlıklı madde 15 gereği sefere çıkılmadan önce mürettebat listesinin hazırlanıp ilgili yerlere verilmesi gerekecektir. Sözleşmenin ülkemizde yürürlüğe girmesi durumunda hem arama kurtarma açısından hem de Limanlar Yönetmeliği ile uyumlu olacaktır.

### **3.4 Benzer Deniz Kazaları ve Balıkçılık Çalışma Sözleşmesi**

Balıkçı gemilerinden denize adam düşmesiyle ilgili Başkanlığımızca incelemesi yapılan deniz kazalarına ilişkin kısa bilgiler aşağıda olduğu gibidir.

23 Eylül 2014 tarihinde BURHAN KAPTAN 1 isimli balıkçı gemisi, Rumeli Fenerinin 5 mil kuzey doğusunda ağları denizde iken aniden çıkan fırtına ve fırtınaya bağlı oluşan hortum nedeniyle, balıkçı teknesi batma tehlikesi geçirmiştir. Bu esnada balıkçı gemisinin güvertesinde bulunan balıkçıklardan biri denize düşerken bir diğeri yaralanmıştır. Denize düşen kazazede kurtarılamamış ve denizde kaybolmuştur. Kayıp kazazedenin cansız bedeni daha sonra bir başka balıkçı tarafından bulunmuştur.



1 Nisan 2018 tarihinde BABA MUHSİN isimli balık avlama gemisi, Samsun Alaçam açıklarında 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.

Her iki kazayla ilgili yapılan incelemeler sonucunda; kazada hayatını kaybeden balıkçı gemisi tayfalarının her ikisinin de buldukları gemilerde gerçek kişiler için verilen **Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi** ile çalıştıkları tespit edilmiştir. Bahse konu tezkereyi almak için herhangi bir eğitim gerekliliği bulunmamakta olup, Türk vatandaşı olan ve 18 yaşını doldurmuş herkes bu ruhsat tezkeresini alabilmektedir.

İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliğine göre, balıkçılık mesleği tehlikeli sınıfta yer alan işler/işyerleri içerisinde yer almaktadır. 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun, Çalışanların Eğitimi Başlığı altında 17 nci Maddesinde, mesleki eğitim alma zorunluluğu bulunan tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde, yapacağı işle ilgili mesleki eğitim aldığını belgeleyemeyenlerin çalıştırılmayacağı belirtilmektedir. Ancak 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 bulunabilmekte/çalışabilmekte ve bu kişiler mesleki tehlikelere karşı savunmasız kalabilmektedirler. Nitekim yaşanan üzücü kazada, balıkçı gemisine temin ettiği personelin çalışmalarını takip etmek için gemide bulunan kazazedenin, diğer kazazedeler gibi Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine sahip olduğu tespit edilmiş olup, bu tezkere balıkçı gemisinde bulunması/çalışması için yeterli olmuştur.

Diğer taraftan bilindiği gibi son yıllarda ülkemizde balık avcılığı uluslararası bir nitelik kazanmış olup, Karadeniz, Ege Denizi, Akdeniz'in uluslararası sularının yanı sıra Türk balıkçı gemileri Moritanya'nın Atlantik Okyanusu kıyılarında da balıkçılık yapmaktadır. Uluslararası sularda yapılan balıkçılık faaliyetlerinin kontrol ve izlenebilmesi için 9 Ocak 2020 tarihinde Su Ürünleri Yönetmeliğinde değişiklik yapılmıştır. Yapılan bu değişiklikle uluslararası sularda avcılık yapacak balıkçı gemilerinin Tarım ve Orman Bakanlığından izin alması gerekmektedir. Tarım ve Orman Bakanlığında 2020 ve 2021 yıllarında uluslararası sularda avcılık yapmak üzere izin alan balıkçı gemilerinin sayıları Tablo 1'de gösterilmektedir.

Balıkçılık Yapılacak Denizler	Yıllar	
	2020	2021
<b>Akdeniz'in Uluslararası Sularında Avcılık İzni</b>	100	76
<b>Ege Denizi'nin Uluslararası Sularında Avcılık İzni</b>	286	272
<b>Karadeniz/ Gürcistan'da Avcılık İzni</b>	16 Avlanma Gemisi /29 Balık Nakil Gemisi	14 Avlanma Gemisi /22 Balık Nakil Gemisi
<b>Atlantik Okyanusu/ Moritanya'da Avcılık İzni</b>	7	8

*Tablo 1: 2020-2021 Uluslararası Sularda Avcılık Yapmak Üzere İzin Alan Balıkçı Gemisi Sayısı*

Özellikle Moritanya kıyılarında 2015 yılında bir Türk balıkçı gemisi ile başlayan endüstriyel balık avcılığının bugünlerde yaklaşık 70 Türk balıkçı gemisine ulaştığı ve bu gemilerde 1500 kadar vatandaşımızın balıkçılık faaliyetlerinde çalıştığı bilinmektedir. Bununla birlikte son zamanlarda uluslararası balıkçılık yapan gemilerden ikisinde meydana gelen deniz kazaları özetle aşağıda olduğu gibidir.

İLHAN YILMAZ 5 isimli balıkçılık yardımcı gemisi 26.11.2019 tarihinde Moritanya'nın Nouadhibou limanının 32 mil açığında su alarak batmıştır. Yapılan deniz kazası incelemesi sonucunda, olumsuz hava ve deniz şartlarına maruz kalan geminin, açık bırakılan balık depolarına/ambarlarına ve yaşam mahalline deniz suyu girmesi nedeniyle teknenin stabilitesinin bozularak battığı anlaşılmıştır. Gemi yüzer haldeyken geminin 17 kişilik mürettebatı etraftaki balıkçılar tarafından kurtarılmıştır.

Somali bölgesinde balık türleri ve balık rezervlerinin tespiti için Somali'ye doğru seyir halinde olan SABRİ BABA-1 balıkçı gemisi, 17 Eylül 2019 tarihinde Mısır'ın Kızıldeniz kıyısının 14 mil açığında karaya oturmuştur. Balıkçı gemisinin karaya oturduğu yerden kurtarılması için mürettebat tarafından çalışma başlatılmıştır. Fakat gemi kurtarılamadığı gibi, gerek kurtarma çalışmaları sırasında karinasından gerekse dalgaların etkisi ile kayalıklara vuran kış tarafından aldığı hasarlardan dolayı hızla su almış ve batmaya başlamıştır. Bunun üzerine mürettebat, gemi üzerinde bulunan yardımcı tekne ile balıkçı gemisini terk etmiş, hemen sonrasında da SABRİ BABA-1 balıkçı gemisi batmıştır. Mürettebat kendilerine en yakın Mısır'ın Kızıldeniz kıyılarından karaya çıkarak Türkiye'ye dönmüştür.

- Kısaca özetlenen balıkçı gemileri kazalarıyla ilgili yapılan kaza incelemeleri sonucunda; seyir vardiyasını yerine getiren mürettebatın, emniyetli seyir vardiyasının gereklerini yerine getirecek eğitime sahip olmaması,
- Can kurtarma araçlarını kullanma, denizde kişisel can kurtarma teknikleri, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi vb. acil durumlarla mücadele ile ilgili hususlarda balıkçı gemisi mürettebatı dışında gemide çalışan balıkçılık faaliyetleri ile uğraşan diğer personelin hiç eğitim almadıkları,
- Eğitim ve role talimlerinin yeterli ve etkin yapılmadığına dair elde edilen bulgular; gemi mürettebatının ve diğer çalışanlar olarak nitelendirilen gemi personelinin yetersiz eğitim almaları veya hiç eğitim almamaları, kazaya neden olan emniyet faktörleri arasında görülmüştür.

Bu itibarla, balıkçı gemilerinde tespit edilen bu eksikliklerin giderilmesi, kazaların önlenmesi veya meydana gelebilecek kazalarda can kayıplarının en aza indirgenebilmesi amacıyla balıkçı gemisi mürettebatı için emniyet ve çalışma ile yaşam şartları konularına balıkçılık konusundaki mevcut mevzuatımızı tamamlayıcı yeni düzenlemeler ve sorumluluklar getiren Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesine (C 188) taraf olunmasının ülkemiz balıkçılığı için olumlu katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin (Maritime Labour Convention (MLC) 2006) ülkemiz tarafından imzalanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiş olduğu göz önüne alındığında, MLC 2006 ve Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesine (C 188) taraf olunması çalışmalarının beraber yürütülmesinin uygulamada kolaylık ve birliktelik sağlayacağı değerlendirilmektedir. Öte yandan Türk bayraklı balıkçı gemilerinin Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesine taraf olan ülke limanlarına uğraması durumunda gerçekleştirilebilecek Liman Devleti kontrollerinde tutulma gibi olumsuz durumların yaşanmaması için söz konusu Sözleşme kapsamında Liman Devleti kontrolü altyapısının geliştirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

## BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

- 4.1** Denize düşen kazazede kazanın meydana geldiği gün balıkçı gemisine temin ettiği personelin çalışmalarını takip etmek için gemide bulunmaktadır.
- 4.2** Kazazedenin ayağının denize bırakılan ağlara takılması sonucu denize düştüğü anlaşılmıştır.
- 4.3** Sahil Güvenlik Komutanlığına kaza bildirimi, kazanın meydana geldiği andan yaklaşık 1 saat 50 dakika sonra yapılmıştır.
- 4.4** Denize düşen kazazedenin cansız bedeni kaza tarihinden bir gün sonra Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı ekiplerce Keçilik Koyu mevkiinde kıyından 70 metre uzaklıkta, 18 metre derinlikte bulunmuştur.
- 4.5** Denize düşen kazazedenin üzerinde kişisel yüzdürücü ekipman bulunmamaktadır. Bu durum kazazedenin hayatta kalma çabası için fazla efor sarf etmesine, denizden kurtarılması için gerekli zamanın elde edilememesine ve etkili kurtarma yöntemlerinin uygulanamamasına neden olmuştur.
- 4.6** Liman Çıkış Belgesi almak için Liman Başkanlığına beyan edilen H. MÜCAHİT REİS gemisinin mürettebat listesinde kazazedenin ismi bulunmamaktadır.
- 4.7** Balıkçı gemilerinde gemiadamı dışında çalışanlar, tehlikeli meslek grubu sayılan balıkçılık mesleği ile ilgili eğitim almadan çalışabilmektedir.

## BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

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

### **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına**

**15/04-22** Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 188 no.lu Balıkçılık Sektöründe Çalışma Sözleşmesine taraf olunmasının değerlendirilmesi,

### **Tarım ve Orman Bakanlığına**

**16/04-22** Ticari balıkçı gemilerinde çalışmak üzere “Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi” alacak gerçek kişilerin, asgari bir denizde güvenlik ve temel denizcilik eğitimi almaları konusunda düzenleme yapılması,

### **Deniz Ticaret Odalarına (İMEAK DTO, Mersin DTO)**

**17/04-22** Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi üyelerine denize adam düşmesi konusunda farkındalık oluşturması açısından bu raporun sirküle edilmesi,

**18/04-22** Tekne üzerindeki çalışmalarda hayati öneme sahip kişisel yüzdürücü ekipmanın (can yeleğinin) mutlaka giyilmesinin sağlanmasına yönelik bir emniyet kampanyası çalışmasının başlatılması,

Tavsiye olunur.

## EK-1

Marmara Denizi ortalama deniz suyu sıcaklığı

