



ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI İNCELEME RAPORU

GEMİLERİN ADI	: KARAKUZ - PEARL
IMO NO	: 962155 / BAVJ37X4A707 (Yat No)
GEMİLERİN BAYRAĞI	: Rus Federasyonu / Amerika Birleşik Devletleri
KAZA YERİ	: Çanakkale Boğazı - Türkiye
KAZA TARİHİ ve SAATİ	: 25 Ağustos 2022 - 20:36 (GMT+3)
ÖLÜ VE YARALI DURUMU	: - / -
HASAR DURUMU	: Yat batmıştır
ÇEVRE KİRLİLİĞİ	: Yok

Heyet Karar No: 26/D-11/2023

Tarih: 11/12/2023

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. Tanker ve Yata İlişkin Bilgiler	3
1.2. Tanker ve Yatın Seferlerine İlişkin Bilgiler	4
1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler	4
1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	4
1.5. KARAKUZ Tankeri	5
1.6. Tankerin Gemiadamı ile Donatımı ve Kilit Pozisyonundaki Personel	5
1.7. PEARL Yatı	5
1.8. Gemi Trafik Ayrım Düzeni	6
1.9. Kılavuzluk Hizmetleri	6
1.10. Çanakkale Gemi Trafik Hizmeti	7
1.11. Radar Tespitleri	7
1.12. Boğaz Akıntıları	8
1.13. KARAKUZ Tankeri Köprüüstü Vardiya Düzeni	8
1.14. PEARL Yatı Vardiya Düzeni	8
2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI	9
2.1. Kaza Sonrası Gelişmeler ve Arama Kurtarma	10
2.2. Tanker ve Yatın Birbirlerine Göre Pozisyonları	10
2.3. Çatışma Tehlikesi ve Seyir Yardımcılarının Etkin Kullanımı	12
2.4. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH)	13
3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME	14
3.1. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetimi)	14
3.2. KARAKUZ Tankeri	15
3.2.1. Çatışma Tehlikesinin Değerlendirmesi	15
3.2.2. Köprüüstü Kaynak Yönetimi	16
3.2.3. İnsan Faktörü	17

3.3. PEARL Yatı	17
3.3.1. Çanakkale Boğazı ve Trafik Ayrım Düzeni	17
4. BÖLÜM – SONUÇLAR	20
5. BÖLÜM – TAVSİYELER	21

KISALTMALAR VE TANIMLAR

GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
AIS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
VHF	: Çok Yüksek Telsiz Frekansı
SMS	: Emniyetli Yönetim Sistemi (EYS)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
MT	: Metrik Ton
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (Safety of Life at Sea)
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

KEGM Gemi Trafik Hizmetleri Kayıtları
 KARAKUZ --- PEARL Gemi Kayıtları
 Gemi İşleticisine Ait Kayıtlar
 Kaptanlar ve Mürettebatlar

RESİM LİSTESİ

RESİM 1 KAZANIN YERİ	1
RESİM 2 KARAKUZ TANKERİ VE PEARL YATI	3
RESİM 3 KAZA YERİ	10
RESİM 4 PEARL YATININ KARAKUZ TANKERİNDEKİ İLK RADAR GÖRÜNTÜSÜ SAAT: 20:18:55	11
RESİM 5 ÇATIŞMA ÖNCESİ PEARL YATI VE KARAKUZ TANKERİ POZİSYONLARI, SAAT: 17.34.25	12
RESİM 6 GENEL TRAFİK AKIMI İÇİNDE İLERLEDİĞİ KAZA ÖNCESİNE İLİŞKİN KARAKUZ TANKERİNİN ECDIS'INDEN ALINAN EKRAN GÖRÜNTÜSÜ	19

ŞEKİL LİSTESİ

ŞEKİL 1 ÇANAKKALE GTH SEKTÖR SINIRLARI	7
ŞEKİL 2 SEKTÖR ÇALIŞMA KANALLARI	7

EK LİSTESİ

Ek 1 SP1 RAPOR FORMATI	22
Ek 2 KONTROL LİSTESİ	23
Ek 3 SP-2 RAPOR FORMATI	24

ÖZET



Resim 1 Kazanın Yeri

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

Çanakkale Boğazı'nda kuzey-güney seyri yaparak Novorossiysk-Rusya'dan Perama-Yunanistan'a 6167,99 MT Fuel Oil yükü götüren Rusya Federasyonu bayraklı KARAKUZ tankeri ile Bozcaada'dan İstanbul'a dahilde pasif katılımcı¹ olarak boğaz seyri yapan Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) bayraklı PEARL isimli özel yat, 25 Ağustos 2022 tarihi saat 20:36 sularında 1915 Çanakkale Köprüsü'ne takribi 4,5 deniz mili mesafe kala pruva pruvaya çatışmışlardır. Çatışma sonrası, yat su almaya başlamıştır. Kaza sonrası yatta bulunan 2 kişi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) bağlısı bot ve römorkör vasıtası ile kurtarılmıştır. Yat, yarı batık olarak çekildiği Cumali Koyu, Gelibolu Tersanesi'nde bağlandığı rıhtımda tamamen batmıştır. KARAKUZ tankeri 26 Ağustos 2022 tarihi saat 00:05'te Karanlık Liman Demir Sahası'na demirletilmiştir. Yapılan idari işlemlerden sonra gemi, 29 Ağustos 2022 tarihi saat 20:00'da Çanakkale Boğazı'ndan çıkış yapmak üzere SP1² raporu vermiş ve ardından

¹ Pasif Katılımcı Deniz Araçları (TBGTH Kullanıcı Rehberi)

Her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tam boyu 20 metreden küçük gemilerle, yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler, TBGTH alanı içinde "Pasif Katılımcı" olarak tanımlanırlar. Pasif katılımcı deniz araçları aktif raporlama yapmazlar; ancak bulundukları sektörün VHF kanalını sürekli dinlemek ve TBGTH tarafından verilecek talimatlara uymak zorundadır.

² Tehlikeli yük taşıyan gemilerle, 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptanı, donatısı ya da acenteleri, gemi Türk Boğazlarına girmeden en az 24 saat önce, boyları 200-300 metre arasında ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler ise Türk Boğazlarına girmeden en az 48 saat önce ilgili TBGTH merkezine yazılı olarak SP-1 Raporunu (Ek-1) ve gemi kaptanı tarafından doldurulan Kontrol Listesini (Ek-2) verirler.

Gemi Trafik Hizmetleri'nin (GTH) yaptığı planlamayla kılavuz kaptan eşliğinde seyrine devam etmiştir.

Kaza incelemesinin sonuçları üzerinden Gemi İşletenine, Deniz Ticaret Odalarına ve Amatör Denizcilik Federasyonuna tavsiyelerde bulunulmuştur.

1. BÖLÜM - BULGULAR

1.1. Tanker ve Yata İlişkin Bilgiler

KARAKUZ - PEARL

Bayrakları	: RUSYA / A.B.D.
Çağrı İşaretleri	: UBAJ2 / DL 9702 AM
IMO Numaraları	: 9621558 / BAVJ37X4A707 (Yat No)
Klas Kuruluşları	: RMRS / ---
Tipleri	: Tanker / Yat
İnşa Yerleri ve Yılları	: Rusya 2013 / Bavaria 2007
Gros Tonajları	: 4531 / ---
Tam Boyları	: 139,99 metre / 36 feet 6 inç (11,12 Metre)
Enleri	: 16,6 metre / ---
Ana Makineleri ve Güçleri	: Wartsila 2400 kW / 22.35 kW
Tekne Konstrüksiyonları	: Çelik / Fiber



Resim 2 KARAKUZ Tankeri ve PEARL Yatı

1.2. Tanker ve Yatın Seferlerine İlişkin Bilgiler

KARAKUZ - PEARL

Ayrıldıkları Limanlar	: Novorossiysk - Rusya / Bozcada - Türkiye
Varacakları Limanlar	: Perama - Yunanistan / İstanbul - Türkiye
Yük Bilgileri	: 6167,99 MT Fuel Oil / Yük yok
Personel Sayıları	: 12 / 2
Asgari Gemiadamı Sayıları	: 8 / -
Sefer Tipleri	: A1+A2+A3 / Dâhili Sefer

1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler

KARAKUZ - PEARL

Kaza Zamanı Gün/Saat	: 25 Ağustos 2022 – 20:36
Kaza Tipi (IMO)	: Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	: Çatışma
Kaza Yeri (Enlem-Boylam)	: 40°20.92' K - 026°34.79' D
Yaralı/Ölü	: Yok
Hasar	: Yat batmıştır
Kirlilik	: Rapor edilmemiştir

1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

KARAKUZ - PEARL

Rüzgâr	: Kuzey, Kuzey Doğudan 2 Bofor kuvvetinde
Denizin Durumu	: Hafif Çalkantılı

Görüş

: Orta

Havanın Durumu

: Açık

1.5. KARAKUZ Tankeri

Kazanın olduğu tarihte KARAKUZ tankerinin gemi sertifikaları ve klas belgeleri geçerli olup, sömür zamanları geçmemiştir. Emniyetli Yönetim Sistemi (SMS) ve Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikaları Rus Federasyonu adına RMRS Klas Kuruluşu tarafından düzenlenmiş ve yıllık periyotlar ile kontrolleri yapılmıştır. Gemi Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri Sektör Sınırları girişinden itibaren gerekli bildirimleri Gemi Trafik Hizmetleri'ne zamanında yapmıştır.

1.6. Tankerin Gemiadamı ile Donatımı ve Kilit Pozisyonundaki Personel

KARAKUZ tankerinin, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) Kural V/14 uyarınca düzenlenen Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre 8 personel ile donatılması gerekmektedir. Kaza günü gemide kaptanla birlikte 12 personel bulunmakta olup, Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre **yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmıştır**. Ayrıca tankerde güverte stajyeri ya da yolcu bulunmamaktadır. Mürettebatın tamamı Rus uyruklu olup, tankerde çalışma dili Rusçadır.

48 yaşındaki gemi kaptanı 2 ay önce gemiye katılmıştır. 25 yıllık tanker tecrübesine sahip olup, 14 yıldır Uzakyol Kaptanı yeterliğine sahiptir.

1.7. PEARL Yatı

Yat, Delaware Eyaleti A.B.D. tarafından gezinti teknesi olarak tescillenmiştir. Dâhilîde sefer yapmaktadır. Yat, gerekli haberleşme donanımına sahiptir. Bununla birlikte, yatın radar reflektörünün bulunduğu ve seyir fenerlerinin kaza anında faal oldukları tespit edilmiştir.

Yat, olay anında Bozcaada'dan İstanbul'a Seyir İzin Belgesi³ ve Amatör Denizci Belgesine haiz 57 yaşındaki yat sahibi tarafından sevk ve idare edilmekte olup, yanında bir kişi daha bulunmaktadır.

³ Seyir İzin Belgesi: Eski adıyla Transitlog Türk karasularına giren veya çıkan bütün yerli ve yabancı yatların almak zorunda oldukları izin belgesidir.

1.8. Gemi Trafik Ayrım Düzeni

IMO tarafından kabul edilen Trafik Ayrım Düzeni (TAD), 1995 yılında Türk Boğazları boyunca uygulamaya konmuştur. TAD, gemilerin pruva pruvaya karşılaşmasını önlemek için bir trafik hattı veya bölgesi ile ayrılmış trafik şeritleri sağlar. Seyir haritalarına çizilir ve TBGTH tarafından izlenir. Yetkililer tarafından askıya alınmadıkça, TAD'da seyreden tüm gemiler, 1972 tarihli Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün (DÇÖT) 10. Kuralına (Trafik Ayrım Düzeni) uymalıdır.

Türk Boğazları olarak isimlendirilen Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizi gerek dâhili gerekse uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı noktasında kesif deniz trafiğine sahiptir. Bu itibarla, deniz tabanı hidrodinamiği ve kıyı morfolojisi başta olmak üzere, oşinografi, çevre ve jeolojik olarak da eşsiz özelliklere haiz olması sebebiyle ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde Türk Boğazları trafiğinin düzenlenmesine ilişkin kurallar “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği” ile belirlenerek, “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi” ile açıklanmıştır.

Türk Boğazlarını kullanarak kuzey-güney veya tersi seyir yapacak olan gemiler “aktif” ve “pasif katılımcı” olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Aktif katılımcıların⁴ Türk Boğazlarını kullanarak geliş gidiş seferleri boyunca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne rapor vermesi gerekirken pasif katılımcıların rapor verme zorunlulukları bulunmamaktadır.

1.9. Kılavuzluk Hizmetleri

Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmeti, herhangi bir Marmara limanına uğrayan veya ayrılan yabancı bayraklı gemiler, Çanakkale Boğazı'nda seyir yapacak anlaşmalı ve tarifeli LNG tankerleri ile Türk Boğazlarında seyreden tam boyu 150 metre ve üzeri LPG tankerleri ve nükleer güçle yürütülen, nükleer yük/atık, tehlikeli ve/veya zararlı yük (IMDG Kod-7) veya atık taşıyan gemiler için mecburidir. Gemilerin Türk Boğazlarında kılavuz kaptan almaları IMO A.827(19) Kararı gereği şiddetle tavsiye edilmekte olup, Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmetleri TBDDTY⁵ ve Uygulama Talimatı esasları dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür.

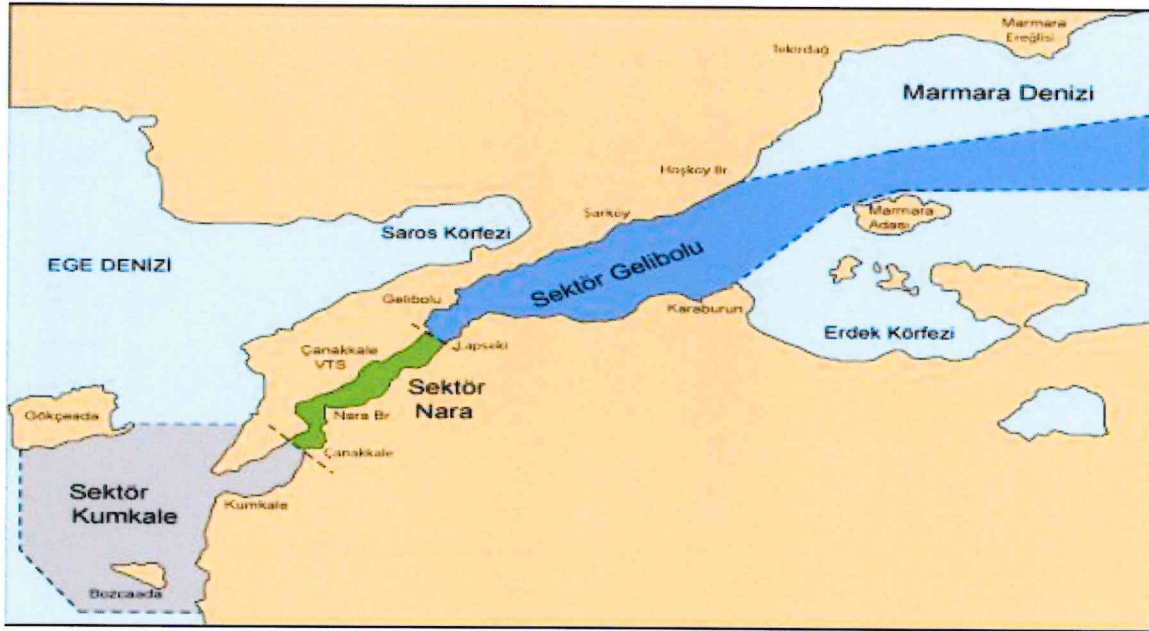
⁴ Aktif Katılımcı Deniz Araçları

Yerel deniz trafiği kapsamındaki gemiler hariç olmak üzere, her ne maksatla olursa olsun TBGTH alanında bulunan tehlikeli yük taşıyan tüm gemiler ile tam boyu 20 metre ve daha büyük gemiler, “Aktif Katılımcı” olarak tanımlanırlar. Bu gemilerin IMO A.851(20) no'lu karara uygun olarak hazırlanmış olan Türk Boğazları Raporlama Sistemine (TÜRBAP) uymaları gerekmektedir.

⁵ TBDDTY: Türk Boğazları Deniz Trafik Düzen Yönetmeliği 15.08.2019 tarih ve 30859 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

1.10. Çanakkale Gemi Trafik Hizmeti

Çanakkale Boğazı'nda deniz trafiği, Şekil 1'de yer aldığı üzere Çanakkale GTH ile izlenmektedir. Çanakkale GTH, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetinin (TBGTH) bir parçasıdır. Türk Deniz Trafik Mevzuatı ve IMO Kararları A.857(20) ve A.827(19)'a uygun olarak işletilmektedir. TBGTH bilgi, seyir yardımı ve trafik düzenleme hizmetleri sağlamaktadır. Çanakkale GTH'nin kapsadığı alan Gelibolu, Nara ve Kumkale olarak belirlenmiştir. Çalışma kanalları Şekil 2'de yer almaktadır.



Şekil 1 Çanakkale GTH Sektör Sınırları

Sektör Adı	Çalışma Kanalı	Çağrı İşareti
GELIBOLU	VHF/RT Kanal 11	SEKTÖR GELİBOLU
NARA	VHF/RT Kanal 12	SEKTÖR NARA
KUMKALE	VHF/RT Kanal 13	SEKTÖR KUMKALE

Şekil 2 Sektör Çalışma Kanalları

1.11. Radar Tespitleri

Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetmeliği uyarınca boğazda seyir yapan gemiler mevcut bütün radarlarını faal olarak kullanmak zorundadırlar. Özellikle X⁶ bant radarlar küçük ekolara,

⁶ X-bant Radarlar, 2,5 ile 4 cm dalga boyunda ve 8 ile 12 GHz frekans aralığında çalışırlar. S-bant radarlara kıyasla daha düşük dalga boyu olduğu için daha küçük cisimlere karşı daha hassastırlar. Yağmur ve deniz suyu serpintilerinden S-bant radarlara kıyasla daha çok etkilenirler. Gemilerde kullanılan X-bant radarlar genelde 3 cm dalga boyunda ve 9 GHz frekansında çalışırlar. SOLAS'a göre 1 Eylül 1984 yılından sonra yapılmış 500 GRT üzeri tüm gemiler en az 1 adet X-bant radara sahip olmalıdırlar. X-bant radarın en önemli özelliği, seyir emniyetinden ayrı olarak SART sinyallerini ekranında göstermesidir. S-band radarlar ise SART sinyalinin ekranlarında gösteremezler.

yağmur ve deniz serpintisine karşı daha duyarlı olduklarından kıyı seyrinde, trafiği yoğun sularda, dar kanallarda seyir emniyeti ve çatışma tehlikesinin varlığının tespiti için sıklıkla kullanılmaktadır. TBGTH'lerinde kullanılan radar bant çeşidi ise X bant olarak faaliyetini yerine getirmektedir. Bahse konu PEARL yatında radar kullanımı ise bu zorunluluğa tabii değildir.

1.12. Boğaz Akıntıları

Türk Boğazlarındaki genel yüzey akıntısı Karadeniz'den Ege Denizi'ne doğru ortalama 2-4 deniz mili/saat (knot) hızındadır. Kuvvetli kuzey rüzgârlarında yüzey akıntısı 6 knottan 8 knota kadar ulaşabilmektedir.

Kaza anında Çanakkale Boğazı'ndaki akıntı güney yönlü olup, yaklaşık 3 knot hıza sahiptir.

1.13. KARAKUZ Tankeri Köprüüstü Vardiya Düzeni

Rusya bayraklı KARAKUZ tankeri kaptanı, 25 Ağustos 2022 günü saat 19:50'de Çanakkale Boğaz girişine başlamadan önce köprüüstüne gelerek geminin sevk ve idaresini almıştır. I.Zabit saat 20:00'dan itibaren dümen tutmaya başlamış olup, köprüüstünde tanker kaptanı ile birlikte toplam 2 kişi bulunmaktadır. Güverte Lostromosu da Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetmeliği ve Gemi Güvenlik Yönetimi Kılavuzu uyarınca köprüüstü ile devamlı irtibatta kalmak şartı ile (El VHF'i) olağanüstü durumlarda demir atmak ve gözcülük yapmak amacıyla başüstünde görevlendirilmiştir.

1.14. PEARL Yatı Vardiya Düzeni

Yatı sevk ve idare eden yat sahibi, 17.12.2021 tarihinde aldığı Amatör Denizci Belgesi ile, Seyir İzin Belgesi yetkisi dahilinde 25.08.2022 tarihinde saat 12:30 sularında Bozcaada'dan İstanbul'a gitmek için seferine başlamıştır. Yatta, kendisi ile birlikte bir kişi daha bulunmaktadır. Yat sahibi, çatışma saati olan 20:36'ya kadar aralıksız bir şekilde yata el ile komuta etmiştir.

2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI

İncelenen deniz kazasına yol açan olayların sırası, zamanları ve şahısların konumları görgü tanıklarının açıklamalarına ve yapılan görüşmeler ile video görüntülerine dayanmaktadır.

KARAKUZ tankeri Novorossiysk / Rusya Limanı'ndan 20 Ağustos 2022 tarihinde Liman Çıkış Belgesi alarak 12 personel ve 6167,99 MT Fuel Oil yükü ile birlikte Yunanistan / Perama limanına doğru yola çıkmıştır. Gemi sefer sırasında herhangi bir olumsuzluk yaşamamış ve 22 Ağustos 2022 tarihinde İstanbul Boğazı geçişi yapmak üzere Kuzey Girişi Demir Sahası'nda demirlemiştir. Daha sonra 24 Ağustos 2022 günü saat 08:02'de demir alarak İstanbul'da boğaz geçişi yapmaya başlamıştır. Bahse konu gemi 25 Ağustos 2022 günü saat 12:26'da Şarköy Demir Sahası'nda demirlemiştir.

Aynı gün saat 17:29'da demirini vira eden gemi, 19:50'de Gelibolu'yu bordalayararak Çanakkale Boğaz seyrine başlamıştır. Boğaz seyri sırasında, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve şirket Kalite Yönetim Sistemi uyarınca köprüüstü seyrüsefer önlemlerini almıştır. Buna göre köprüüstündeki I. Zabit dümeni otomatikten el ile komuta moduna geçirmiş ve serdümen olarak görev yapmaya başlamıştır. Baş üstüne el VHF cihazı ile Güverte Lostromosu görevlendirilmiş ve Gemi Kaptanı da köprüüstünde sevk ve idareyi devir almıştır. Köprüüstünde kılavuz kaptan bulunmamasının yanı sıra, gözcülük görevini de icra eden herhangi bir personel görevlendirilmesi yapılmamıştır.

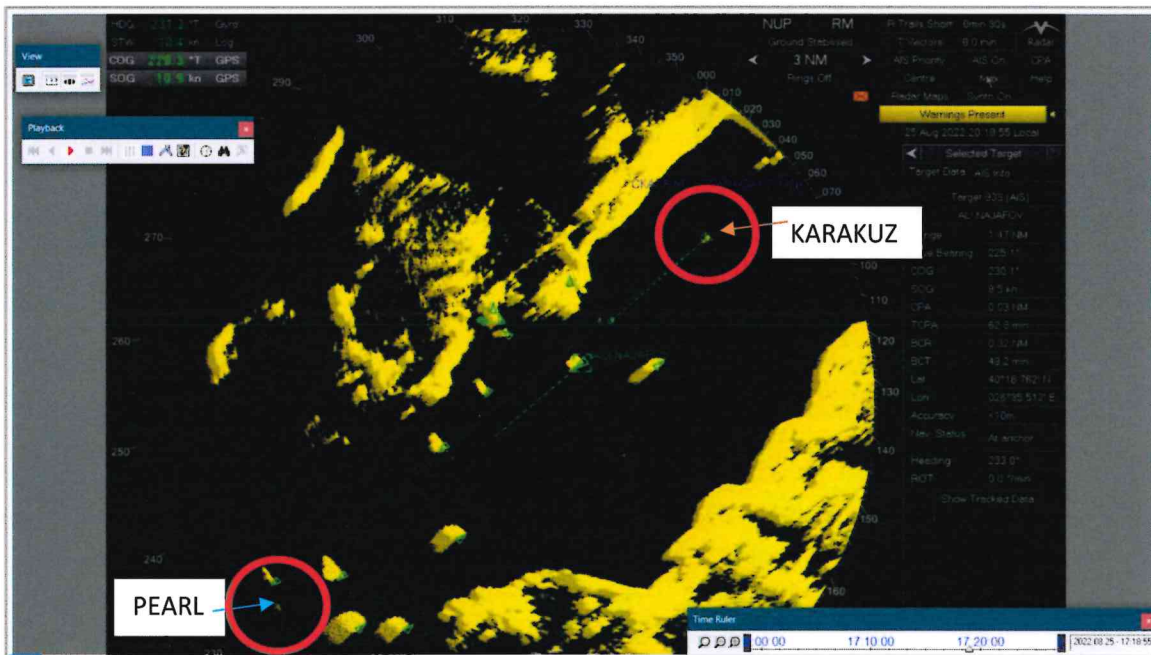
PEARL Yatı 25 Ağustos 2022 günü saat 12:30 sularında Bozcaada'dan İstanbul'a gitmek için seyre başlamıştır. Yatta toplam 2 kişi vardır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği uyarınca yatin Gemi Trafik Hizmetlerine Çanakkale Boğazı'nda yapacağı seyir ile ilgili bildirim yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Yat güney-kuzey yönlü trafik seperasyonunun kıyı (güney) tarafını kullanması gerekirken, yat sahibinin ifadesi doğrultusunda, yatin gücünün zayıf olması ve pruva istikametinden gelen şiddetli akıntı sebebiyle karşı taraf (kuzey-güney) trafik hattına geçmiş ve çatışma saat 20:36'da gerçekleşmiştir.

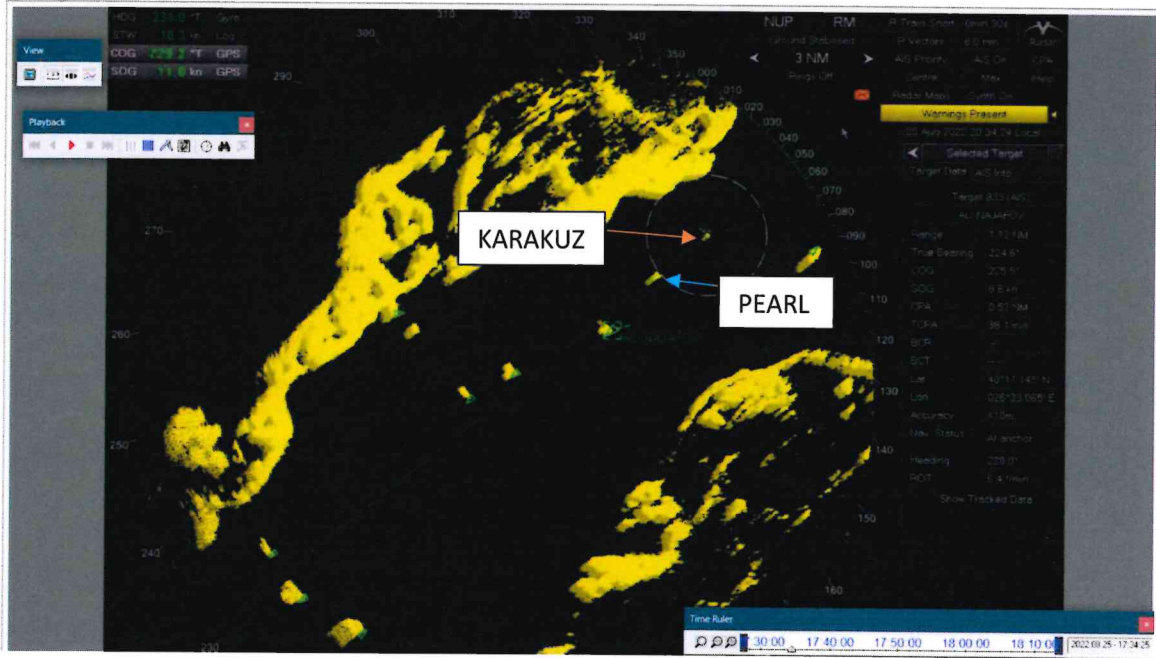
Yatin yelken direği kırılmış ve baş burun kısmında kırılma ve parça kopması olmuştur. Olay anında yatin üstünde sürat vardır ve dümen dinlemektedir. Çatışma anında rüyet orta hava ve

belirtmiştir. Çanakkale 1915 Köprüsüne 4,5 deniz mili mesafe kala boğaz trafiğini kontrol ederek Anadolu tarafına geçmek için rotasını değiştirdiğini, denizin mutedil ancak puslu olmasına rağmen 2 deniz mili mesafedeki gemiyi görebildiğini, buna rağmen aniden önünde beliren gemiyle çatışmaktan kurtaramadığını ifade etmiştir.

Gerek KARAKUZ tankerinin VDR kayıtları gerekse Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) kayıtlarının incelenmesi neticesinde, kaza anında KARAKUZ tankerinin yeri, boğaz seperasyonu içinde normal sürat ve geçiş kurallarına uygun olup PEARL yatının ise akan gemi trafiğine aykırı olarak kuzey-güney yönlü seperasyonda seyrine devam ettiği görülmüştür.



Resim 4 PEARL Yatının KARAKUZ tankerindeki İlk Radar Görüntüsü Saat: 20:18:55



Resim 5 Çatışma Öncesi PEARL Yatı ve KARAKUZ Tankeri Pozisyonları, Saat: 17.34.25

2.3. Çatışma Tehlikesi ve Seyir Yardımcılarının Etkin Kullanımı

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Kural 7 / Çatışma Tehlikesi başlığı altında;

“(a) Her tekne çatışma tehlikesi olup olmadığını saptamak için içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır. Herhangi bir tereddüt mevcut olduğu takdirde, böyle bir tehlike varsayılacaktır.

(b) Radar varsa ve çalışıyorsa, çatışma tehlikesini önceden saptamak ve radarla art arda mevki koymak veya buna benzer radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dahil radar cihazından gerekli şekilde faydalanılacaktır.

(c) (i) Çatışma tehlikesinin mevcut olup olmadığı saptanırken; yaklaşan bir teknenin pusula kerterizinin fark edilir derecede değişmemesi halinde tehlike var sayılacaktır.

...”

Hükümleri yer almaktadır.

KARAKUZ tankerinin VDR kayıtları üzerinde yapılan incelemede, geminin arpa radarının kuzey yukarı (North up/Relative motion⁷) ve off-center (geminin kendi pozisyonunun radar

⁷ (Relative Motion). Geminin, radar ekranında belirli bir noktada sürekli sabit olarak bulunması ve çevre görüntülerin gemiye göre yer değiştirmesidir.

ekranı merkezinde gösterilmemesi) modunda olduğu anlaşılmaktadır. Radar ekranının off-center konumunda olması açık denizde veya trafiğin yoğun olmadığı bölgelerde, pruva istikametinde daha uzak bir mesafeyi gözlemleyebilmek adına avantaj sağlamaktadır. Hedef gemilerin kuyruk iz süresi 30 sn. vektör uzunlukları 6 dakika olarak ayarlanmış olup radar erimi 5 deniz mili olarak girilmiştir.

2.4. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH)

Sorumluluk sahası içerisindeki gemi trafiğini izleyerek seyir emniyetini sağlamaya yardımcı olmak, Gemi Trafik Hizmetleri'nin temel işlevlerinden birisidir. GTH, gemilerin ulusal ve uluslararası mevzuata uyup uymadığını kontrol ederek, mevzuatın ihlal edildiği durumlarda aykırılığın giderilmesi hususunda söz konusu gemiyi ikaz etmektedir. Bir aykırı geçişin tespiti halinde, en yakın yaklaşma noktası (Closest Point of Approach-CPA) ve en yakın yaklaşma noktasına olan zamanını (Time to CPA) belirleyerek, gemilere birbirlerinden haberdar olup olmadıklarını ve gereken çatışmayı önleme hareketini yapıp yapmadıklarını sormak sureti ile gerekli uyarıları yapmaktadır. Bununla birlikte, yapılan ikaz ve aktarılan bilgiler doğrultusunda, geminin kullanılması ve manevralarıyla ilgili tüm kararlar gemi kaptanına aittir. GTH tarafından verilen tavsiyeler, talimatlar kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme zorunluluğunu ortadan kaldırmaz ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden GTH sorumlu tutulamaz.

Söz konusu kazada; KARAKUZ tankerinin önünde, aynı seperasyonda kuzey-güney yönlü seyir yapan DORIC SHOGUN gemisinin kılavuz kaptanı saat 20:17:25 TSİ itibarı ile sesli olarak VHF'ten Sektör Nara'yı aramış ve "**Kendi gemisine çok yakın bir teknenin olduğunu, çok yakın seyir ettiğini ve sancak baş omuzluğunda göz teması kurduğunu**" belirtmiştir. GTH operatörü ise saat 20:17:39'da "**radar tespitinin olmadığını, önündeki gemilerin ise KAREEM JUNIOR ve NUR gemisinin olduğunu**" belirtmiştir. Akabinde ise bu konu ile ilgili aynı seperasyonda ilerleyen gemilerin uyarılmasına ilişkin bir aksiyon GTH tarafından alınmamıştır. DORIC SHOGUN gemisindeki kılavuz kaptanın GTH'ye yaptığı uyarıdan yaklaşık 19 dakika sonra saat 20:36 itibarı ile çatışma gerçekleşmiş ve yat sahibi VHF'ten yardım istemiştir. KARAKUZ tankeri de GTH ile irtibata geçerek çatışmanın olduğunu belirtilmiştir.

3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME

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

3.1. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (Türk Boğazları Deniz Trafik Yönetimi)

TÜRK BOĞAZLARININ KONUMU VE ÖZELLİKLERİ

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlar sisteminin, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak sahip olduğu stratejik önem tartışılmazdır. Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır. Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret hattıdır.

TÜRK BOĞAZLARINDA TRAFİK YOĞUNLUĞU

Türk Boğazlarında trafik hacmi çok kritik ve tehlikeli boyutlara ulaşmıştır. 1936 yılında İstanbul Boğazı'ndan günde yalnız 17 gemi geçmekte iken, günümüzde bu sayı ortalama 50.000 civarındadır. Bu sayı günde ortalama 130 gemiye tekabül etmektedir. Diğer bir ifadeyle, Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından bu yana Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı yaklaşık 8 kat artmıştır.

TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ SİSTEMİ (TBGTHS-VTS)

Türk Denizcilik İdaresi'nin Türk Boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini azami düzeye yükseltmek amacıyla bazı fiziki tedbirler almaya yönelik çalışmaları kapsamında, Boğazlarda radar destekli Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS), 30 Aralık 2003 tarihinde operasyonel olarak devreye girmiştir. Söz konusu sistemin devreye girmesiyle birlikte Boğazlarda can, mal, çevre ve seyir güvenliği daha da artmış ve deniz trafiği daha etkin bir biçimde kontrol altına alınmıştır.

Bahse konu sistem İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında olmak üzere 2 adet merkez ve 16 adet Trafik Gözetleme İstasyonundan oluşmaktadır.

TBGTH alanındaki deniz trafiği radar, Otomatik Tanımlama Sistemi, kapalı devre televizyon kameraları, elektronik haritalar, telsiz sistemleri kullanılarak izlenmektedir. TBGTH Sisteminde üç ana hizmet sağlamaktadır. Bunlar bilgi hizmeti, seyir yardımcı hizmeti ve trafik organizasyon hizmeti olarak sıralanmaktadır.

Yukarıda geniş izah ve açıklaması yapılan sistemlerin deniz trafiğine olumlu ve hayati katkıları gün geçtikçe artmaktadır. Bununla birlikte bahse konu kazada, özellikle fiber tekne ve belirli tonaj ve boyların altında olup seperasyon ihlalleri yapan tekne ve radar dalgalarına zayıf eko üreten malzemedan yapılan deniz taşıtlarına yönelik teknik tespit ve teşhislerle birlikte uygulama ve düzenlemelerin bir kez daha gözden geçirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

3.2. KARAKUZ Tankeri

3.2.1. Çatışma Tehlikesinin Değerlendirmesi

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Kural 5 / Gözcülük başlığı altında: “İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanı sıra her tekne her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır” ifadesi yer almaktadır. Ancak kıyısı seyir yapılmakta olmasına ve yoğun bir trafik bölgesi olan Çanakkale Boğazı kuzey-güney yönünde seyrediliyor olunmasına rağmen, KARAKUZ tankeri kaptanı gemi komutasında ve vardiya zabiti ise köprüüstünde serdümen görevinde bulunmaktadırlar. Serdümen görevi yapan zabıt ve seyir vardiyasını sevk ve idare eden gemi Kaptanı dışında, gözcülük görevini yürütecek bir personel köprüüstünde bulunmamaktadır. Aynı zamanda başüstünde güverte lostromosu gözcülük yapmak üzere el VHF’i elinde olacak şekilde ve acil durumda demir atma görevini icra etmesi maksadıyla görevlendirilmiştir. Gemi kaptanı, PEARL yatını çatışmadan hemen önce fark etmiştir.

Bununla birlikte, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Kodunun (STCW) Kısım A, Bölüm VIII/2, Kısım 4-1’de **Seyir Vardiyasında Göz Önünde Bulundurulacak İlkeler** başlık altında Gözcülükle ilgili kurallarda da;

“14 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü’nün 5. Kuralı ile uyumlu olarak her zaman bir gözcü bulunduracak...”

15 Yapılacak gözcülük sırasında düzgün bir gözcülük yapmaya tam dikkat verilmeli bu görevi yerine getirilmesini engel olacak başka bir görev yürütülmemeli ya da üstlenilmemelidir.

16 Gözcü ve dümençinin görevleri farklıdır...”

Hususları yer almaktadır.

Sözü edilen hükümler; köprüüstü seyir vardiyası sırasında düzenli olarak ifa edilmesi gereken en önemli görevlerden birisi olan tam bir işitme ve görme gözcülüğünün yerine getirilmesi, köprüüstü vardiya düzenlemesi ve seyir emniyeti için uygun tedbirler alınmasını içermektedir.

Sonuç olarak, KARAKUZ tankerinin köprüüstündeki gözcülük görevi ve radar takibi tam olarak yerine getirilemediğinden PEARL yatı yeterli süre öncesinden tespit edilememiştir. Bu durumun, tankerin köprüüstü ekibinin çatışmadan kaçınma manevrasını geç başlatmasına sebep olduğu değerlendirilmiştir.

3.2.2. Köprüüstü Kaynak Yönetimi

Köprüüstü Kaynak Yönetimi, geminin emniyetli ve verimli bir şekilde seyretmesi için, köprüüstü ekibine sağlanan insan ve teknik kaynakların etkin yönetimi ve entegrasyonudur. Köprüüstü Kaynak Yönetimi prensipleri, seyir vardiyasında olan Kaptan ve Zabitler için önemli bir husus oluşturmaktadır. Optimize edilmiş Köprüüstü Kaynak Yönetimi, köprüüstü seyrüsefer ekipmanının tüm teknik avantajlarından tam olarak yararlanarak, vardiya zabitlerinin durumsal farkındalığını korumanın yanı sıra, köprüüstü ekibinin her seviyesinde uygun iletişim ve bilgi alışverişini sağlayarak seyir emniyetine katkı sağlamaktadır.

Gemiyi işleten şirketçe Emniyetli Yönetim Sistemi'nde çeşitli seyir şart ve koşullarında köprüüstü seyir vardiyası tutma esasları, zorunlu ve tavsiye olarak personel yeterliği, sayı ve görevlerini belirtir şekilde yer almıştır.

Kaza anında KARAKUZ tankerinin köprüüstünde gemi Kaptanı ve serdümen görevini icra eden vardiya zabiti bulunurken, güverte reisi de geminin başüstündedir. Vardiya zabitinin serdümen olarak dümen tutması nedeniyle, gemi Kaptanı yukarıda tehlikeleri ifade edilen Çanakkale Boğazı'nda hem gözcülük yapıp hem de Çanakkale Boğazı seyrinde daha önce sahip olduğu tecrübelerle geminin sevk ve idaresini tek başına üstlenmiştir.

Radarda yatın etkin olarak yansımaları görüldüğü halde, kaza anında geminin sevk ve idaresinden sorumlu gemi kaptanı yatı son anda fark etmiş ve zamanında etkili rota ve/veya hız değişikliği ile kaçınma manevrası yapamamıştır.

Çatışma gerçekleştiği için gözcülüğün ve radar takibinin yetersizliği ile birlikte köprüüstü kaynak yönetiminin etkin şekilde uygulanamadığı değerlendirilmiştir.

3.2.3. İnsan Faktörü

KARAKUZ tankerinin köprüüstünde görevli personelin dinlenme ve çalışma periyotları incelendiğinde herhangi bir uygunsuzluğun bulunmadığı görülmüştür. Dolayısıyla yorgunluğun kazaya etken faktörlerden olmadığı düşünülmektedir.

Geminin pozisyonunun haritada kontrolü, rota takibi, seyir tehlikeleri, radar kontrolü, manevralarda dümen komutlarının doğru yapılıp yapılmadığının takibi, telsiz ve haberleşme takibi ve gözcülük görevi seyir vardiyasında köprüüstünde Kaptan tarafından tek başına icra edilmektedir.

Bu esnada, serdümen dışında gemi Kaptanına yardımcı olacak herhangi vardiya zabiti veya personelin bulunmaması seyir emniyetini zayıflatmıştır. Gemi kaptanının bu şartlar altında hem kılavuz kaptan hem seyir zabiti hem de gözcülük görevini tek başına üstlenmekten kaçınmadığı görülmüştür.

3.3. PEARL Yatı

Yat, Delaware Eyaleti A.B.D. tarafından gezinti teknesi olarak tescillenmiştir. Dâhilde sefer yapmaktadır. Bahse konu yat Amatör Denizci Belgesine haiz yat sahibi tarafından sevk ve idare edilmekte olup yanında bir kişi daha bulunmaktadır. Sahibi olduğu Amatör Denizci Belgesi'ni kazadan yaklaşık 8 ay önce edinmiştir. Sahip olduğu tecrübe ile Bozcaada'dan İstanbul'a kadar böyle bir sefer planlamasının içinde olması, bunun yanında yoğun bir gemi trafiğinin olduğu Çanakkale Boğazı'na akşam saatlerinde seyredecek şekilde planlamada bulunması kazaya katkı sağlayan etkenlerden birisi olduğu değerlendirilmektedir.

Genelde Türk Boğazları, özelde ise Çanakkale Boğazı gibi trafiğin son derece yoğun olduğu bir alanda trafik seperasyonlarını da keser şekilde yatın kaza anına kadar 8 saat süresince yat sahibi tarafından seyir etmesinin, insan bünyesinde yorgunluğa sebebiyet verebileceği bu durumun ise emniyetli seyir ile ilgili durumsal farkındalığı azaltabileceği değerlendirilmiştir.

3.3.1. Çanakkale Boğazı ve Trafik Ayırım Düzeni

DÇÖT Kısım 1 – Her türlü Görüş Koşullarında Teknelerin Yönetimi, Kural 9 Dar Kanallar başlığı altında;

“... ”

(b) Boyu 20 metreden az olan bir tekne veya yelkenli bir tekne dar bir kanal veya geçitte emniyetle seyreden bir teknenin geçişine engel olmayacaktır.

“... ”

DÇÖT Kısım 1 – Her türlü Görüş Koşullarında Teknelerin Yönetimi, Kural 10 Trafik Ayırım Düzenleri başlığı altında;

“(a) Bu kural Teşkilatın kabul ettiği trafik ayırım düzenlerine uygulanacaktır.

b) Trafik ayırım düzenlerini kullanan bir tekne:

(i) Uygun trafik şeridinde, o şeridin genel trafik akımı yönünde ilerleyecektir

...

(d) Bitişik ayırım düzenindeki uygun trafik şeridini emniyetle kullanabilecek olan, akan trafik, normal olarak kıyıya yakın trafik bölgelerini kullanmayacaktır. Ancak boyu 20 metreden küçük tekneler veya yelkenli tekneler her türlü koşullar altında kıyı tarafındaki trafik bölgelerini kullanacaklardır.

...

(h) Bir trafik ayırım düzenini kullanmayan bir tekne mümkün olduğu kadar, uzak geçerek bu düzenden kaçınacaktır.

...

(j) Boyu 20 metreden az olan bir tekne veya yelkenli bir tekne bir trafik şeridini takip eden herhangi bir kuvvetle yürütülen teknenin emniyetle geçişini engellemeyecektir.

...”

Hususları bu kaza ile ilgili olanlardır.

Çanakkale Boğazı içinde ihdas edilen trafik ayırım düzeni, Çanakkale Boğazı’nı kullanacak gemiler için geliş ve gidiş olmak üzere iki şeritli olarak düzenlenmiştir. Trafik Ayırım Düzenini kullanan gemi tanımı, bu Trafik Ayırım Düzeninin sınırları içinde seyreden gemiyi belirtmekte olup, KARAKUZ tankeri Trafik Ayırım Düzenini kullanmakta, PEARL yatı ise boyu 11,12 metre olduğundan Kural 10’da belirtilen Trafik Ayırım Düzenini kullanan gemi tanımı içinde değildir.

Kaza günü, kaza öncesinde KARAKUZ tankeri Trafik Ayırım Düzeni içerisinde seyir halinde olduğu ve Çanakkale Boğazı içinde kendisi için ayrılmış trafik şeridinde genel trafik akımı

içinde ilerlediği kaza öncesine ilişkin KARAKUZ tankerinin ECDIS'inden alınan ekran görüntüsünde görülmektedir.



Resim 6 Genel Trafik Akımı İçinde İlerlediği Kaza Öncesine İlişkin KARAKUZ tankerinin ECDIS'inden Alınan Ekran Görüntüsü

PEARL yatı ise her türlü koşul altında kıyı tarafındaki trafik bölgesini kullanmadığı gibi mümkün olduğu kadar trafik ayırım hattından uzak geçmemiş, dahası trafik şeridini takip eden KARAKUZ tankerinin emniyetle geçişini engelleyecek şekilde genel trafik akımının tersi yönde ilerlediği görülmektedir. Yatın sahibi, yatın makine gücünün pruva yönünden gelen şiddetli akıntıyı karşılayamadığını ve bu nedenle karşı trafik ayırım düzeni içine girmek zorunda kaldığını belirtmiştir.

Bununla birlikte, KARAKUZ tankerinin VDR kayıtlarından bahse konu yatın yaklaşık 18 dakika boyunca trafik seperasyonun içinde yer aldığı görülmüştür. Yat sahibinin, yatı sevk ve idare ederken yaptığı seyir ile ilgili karşılaşılabileceği tehlikelere karşı yeteri kadar bilgi, tecrübe ve durumsal farkındalığının olmadığını akıllara getirmektedir.

4. BÖLÜM – SONUÇLAR

- Kaza anında KARAKUZ tankeri 6167,99 MT Fuel Oil taşımakta olup Çanakkale Boğazı'nda kılavuz kaptansız seyir yapmaktadır.
- PEARL yatı, Çanakkale Boğazı içinde kendisi için ayrılmış trafik şeridinden ayrılarak karşı trafik ayırım hattına geçmiş, genel trafik akımı içinde Ege Denizi'ne doğru ilerleyen KARAKUZ tankerinin önüne çıkarak kaza oluşumunda etkin rol oynamıştır.
- PEARL yatı boyu 20 metreden az olan bir teknedir. Bu tarz teknelerin DÇÖT Kural 10 gereği bir trafik şeridini takip eden herhangi bir kuvvetle yürütülen teknenin emniyetle geçişini engellememesi gerekir. Ancak PEARL yatı COLREG Kural 10 ihlali yaparak KARAKUZ tankerinin emniyetli geçişini tehdit etmiştir.
- KARAKUZ tankerinin SMS'inin geminin seyriyle ilgili düzenlemeler kısmında köprüüstünde 3 kişi olmasının tavsiye edilmesine rağmen, köprüüstünde 1 serdümen (I. Zabit) ve 1 gemi kaptanı olmak üzere toplam 2 kişi bulunmakta olup gözcülük görevi için köprüüstünde ayrı bir kişi görevlendirilmemiştir.
- KARAKUZ tankeri köprüüstü vardiya personeli boğaz seyrinde aktif olan radar görüntülerini kontrol etmemiş, gerek Elektronik Harita'da (ECDİS) gerekse radarda ekosu görünen ve pruva yönünde yaklaşmakta olan yatı görmeyerek çatışmadan kaçınmamışlardır.
- Tankerin köprüüstü ekibi ve baş üstünde gözcülük yapmak ve acil durumlarda demir atmak üzere görevlendirilen güverte reisi, gemilerine doğru pruva yönünden yaklaşmakta olan yatı son ana kadar fark edememiş bu nedenle KARAKUZ tankeri kaptanı çatışmadan kaçınma manevrasına çok geç başlamıştır.
- KARAKUZ tankeri personeli, çatışmanın ardından gerekli ihbar ve iyi denizcilik uygulamalarını yerine getirerek olayda can kaybının önüne geçilmesi için gerekli bildirimleri yapmıştır.
- Kaza esnasında bölgede hüküm süren hava ve deniz koşullarının, incelenen deniz kazasına etki etmediği anlaşılmıştır. Kaza akşam saatlerinde meydana gelmiştir.
- Yat sahibinin kaza yaptığı esnada 8 saattir yatı sevk ve idare ettiği anlaşılmıştır.
- Yat sahibinin Çanakkale Boğaz seyri için yaptığı planlama akşam saatlerine tekabül etmiştir. Radarı bulunmamasına rağmen karanlıkta seyir etmekten imtina etmemiştir.

5. BÖLÜM – TAVSİYELER

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

Gemi İşletenine

33/11-23 Şirket SMS'inde de yer alan, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Kodunun (STCW) Seyir Vardiyasının gerekliliklerinin, köprüüstü gözcülüğü ile beraber radar takibi görevlerinin de ayrı kişilerce etkin bir şekilde uygulanıyor olduğundan emin olunması,

Deniz Ticaret Odalarına

34/11-23 Benzer kazaları en aza indirmek veya önlemek amacıyla raporun üyelerinize duyurulması,

35/11-23 Üyeniz bulunan marinalarda, yatların Türk Boğazlarında yapacakları seyirlerde Boğazlardaki trafik ayırım düzenleri ve seyir tehlikeleri hakkında bilgi ve eğitim verilmesi,

Amatör Denizcilik Federasyonuna

36/11-23 Benzer kazaları en aza indirmek veya önlemek amacıyla raporun üyelerinize duyurulması,

37/11-23 Türk Boğazlarını kullanarak yapılacak seyir planlamalarında, boğazlarda geçirilecek sürenin gün ışığından azami derecede faydalanılacak şekilde yapılmasına yönelik eğitim ve tavsiyelerin verilmesi,

Tavsiye olunur.

Ek 1 SP1 Rapor Formatı

SP1 RAPORU FORMU

A	GEMİ ADI	
	ÇAĞRI İŞARETİ	
	BAYRAĞI	
	IMO NO	
	MMSI NO	
B	TARİH VE ZAMAN (UTC)	
C	MEVKİSİ (ENLEM – BOYLAM)	
F	MANEVRA SÜRATİ (KNOTS) (Ondalık kısım da yazılacak)	
G	KALKIŞ LIMANI	
H	BOĞAZ GİRİŞİNE VARİŞ TARİHİ VE SAATİ L/T (TÜRKİYE)	
I	VARİŞ LIMANI	
J	KILAVUZ KAPTAN TALEBİ (EVET/HAYIR)	
	İSTANBUL BOĞAZI	
	MARMARA DENİZİ	
	ÇANAKKALE BOĞAZI	
O	BAŞTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	KIÇTA SU ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
	AZAMI HAVA ÇEKİMİ (BOĞAZ GİRİŞİNDE)	
P	YÜK (YÜKÜN CİNSİ VE MİKTARI) *	
	TEHLİKELİ, ZARARLI VE KİRLİTİCİ YÜK İLE İLGİLİ	
	AÇIKLAMA (IMDG, IGC, IBC, GC, INF) *	
	SİLAH SEVKİYATI HALİNDE "SON KULLANICI SERTİFİKASI"	
	TARİH / NO'SU VE KOPYASI	
Q	ARIZA / HASAR / YETERSİZLİK / DİĞER KISITLAYICI	
	NEDENLER	
T	GEMİNİN BOĞAZ ACENTESİ VE/VEYA TEMSİLCİSİNİN ADI	
	VERGİ NO'SU	
	GEMİ KAPTANININ ADI - SOYADI	
U	GEMİ TİPİ	
	TAM BOY (METRE)	
	TAM EN (METRE)	
	GROS TON	
	NET TON	
	TEK/ÇİFT CİDARLI (TANKERLER)	
	GEMİNİN İNŞA YILI	
W	GEMİDEKİ PERSONEL VE YOLCU SAYISI	
X	P&I KLÜP ADI	
	P&I POLİÇE NO'SU	
	P&I GEÇERLİLİK TARİHİ	
	SON PSC TARİHİ	
	GEMİDEKİ YAĞ YAKIT MİKTARI (F/O - D/O - L/O)	
	* ihtiyaç duyulması halinde yükle ilgili daha detaylı bilgi istenebilecektir	

FENER VE TAHLİSİYE ÜCRETLERİ İLE SAĞLIK RESMİNİN VE HİZMET VERİLMESİ HALİNDE
KILAVUZLUK/RÖMÖRKÖR ÜCRETLERİNİN TARAFIMIZDAN YETKİLİ/İLGİLİ BİRİMLERE ÖDENECEĞİNİ BEYAN VE
TAAHHÜT EDERİZ.

AD SOYAD:	
FİRMA UNVANI:	
ADRES:	
TEL:	
FAKS:	
E-POSTA:	
VERGİ NO:	
ACENTE YETKİ BELG. NO:	

*Ek 2 Kontrol Listesi***Türk Boğazları Kontrol Listesi****TÜRK BOĞAZLARINDAN GEÇECEK GEMİLERİN
TEKNİK DURUMLARINA YÖNELİK KONTROL LİSTESİ**

Gemi Adı:		Tipi:	
IMO / MMSI :		Acentesi:	

KONTROLLER	EVET	HAYIR	AÇIKLAMA
Ana makine ve yardımcı makineler her an manevraya hazır olacak şekilde çalışır durumda mı?			
Acil durum jeneratörleri her an devreye girebilecek durumda mı?			
Ana ve yedek dümen donanımı ile pusula ve radar çalışır durumda mı? (Acil dümen kullanımı için Boğaz geçişi süresince en az 1 personel dümen dairesinde hazır bulundurulacaktır.)			
Köprüüstü pervane devir sayısı, dümen ve pervane dönüş açısı göstergeleri çalışır ve ışıklandırılmış mı?			
Seyir fenerleri, gemi düdüğü ve köprüüstü teçhizatı çalışır durumda mı?			
VHF cihazları çalışır durumda mı?			
Irgat ve donanımı çalışır durumda mı? Her iki demir fundaya hazır mı? (Boğaz geçişi süresince en az 1 personel irgat başında hazır bulundurulacaktır.)			
Baş ve kıçta kullanılmaya hazır birer yedekleme halatı ve elinceleri ile roket tüfeği ve savloları hazır mı? (Tehlikeli yük taşıyan gemilerde, bunlara ilaveten baş ve kıç tarafta özel yedekleme halatı kullanılmaya hazır bulundurulacaktır.)			
Gemi kıça trimli mi? (Gemi manevrayı ve dümen tutmayı olumsuz etkileyecek kadar kışık olmayacaktır. Hiçbir gemi Türk Boğazlarına girişlerinde başa trimli olmayacaktır.)			
Gemi pervanesi tamamen su seviyesinin altında mı? (Zorunlu hallerde su düzeyinin üstünde kalan pervane kanadı kısmı pervane çapının % 5'ini geçmeyecektir.)			
Gemi, köprüüstünden bakıldığında, pruva ve ilerisindeki alanının kolayca görülebileceği biçimde trimlendirilmiş mi?			
Türk Boğazlarına ait güncel ve düzeltilmiş seyir haritaları mevcut mu?			
Gemiler, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeye (STCW/78-95) uygun personelle donatılmış mı?			
Olası bir kaza veya yangın durumunda müdahale ve mücadele için gerekli önlemler alındı mı? Bununla ilgili teçhizatlar çalışır durumda mı?			

GEMİ KAPTANI

*Ek 3 SP-2 Rapor Formatı***SP-2 Raporu Formu**

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI, ÇAĞRI İŞARETİ, BAYRAĞI, IMO NO, MMSI NO
D	MEVKİSİ (KERTERİZ/MESAFE)
H	BOĞAZA GİRİŞ TARİHİ VE ZAMANI
J	KILAVUZ KAPTAN İSTEĞİ(EVET/HAYIR) İSTANBUL BOĞAZI MARMARA DENİZİ ÇANAKKALE BOĞAZI
T	GEMİ ACENTESİ / TEMSİLCİSİ
Q	ARIZA/HASAR/YETERSİZLİK/DİĞER KISITLAYICI NEDENLER

"D" maddesindeki mevki için referans noktaları:

Türkeli Feneri: 41° 14.10' N / 029° 06.70' E
 Ahırkapı Feneri: 41° 00.40' N / 028° 59.20' E
 Gelibolu Feneri: 40° 24.60' N / 027° 41.00' E
 Mehmetçik Feneri: 40° 02.70' N / 026° 10.50' E

Mevki Raporu Formatı

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ

Çağırma Noktası Raporu Formatı

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ

Marmara Raporu Formatı(MARRAP)

Kodu	Anlamı
A	GEMİ ADI
D	MEVKİSİ
G	KALKIŞ LİMANI
I	VARIŞ LİMANI
P	TEHLİKELİ YÜKÜNÜN OLUP OLMADIĞI