



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAşTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEşME
BAKANLIğI

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

M/V GÖKBEL ile M/V LADY AZİZA
Gemilerinin atışmasına İlişkin
Deniz Kazası İnceleme Raporu

İTALYA/Ravenna Limanı Açıkları

28 Aralık 2014

28/DNZ-02/2016

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

M/V GÖKBEL ile M/V LADY AZİZA
Gemilerinin Çatışmasına İlişkin
Deniz Kazası İnceleme Raporu
İTALYA/Ravenna Limanı Açıkları

İTALYA/Ravenna Limanı Açıkları
28 Aralık 2014

Bu rapor Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanmıştır.

Adres : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Hanımeli Sok.No:7
Sıhhiye, 06430
ANKARA / TÜRKİYE

Telefon / : 00 90 312 203 1431/00 90 312 229 72 89

Faks

E-posta : kaik@udhb.gov.tr

Web : www.kaik.gov.tr

AMAÇ

Bu deniz kazası, 10.07.2014 tarih ve 29056 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZALARINI ve OLAYLARINI ARAŞTIRMA ve İNCELEME YÖNETMELİĞİ” hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları 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)], A.1075(28) sayılı IMO Kararı (Kaza İnceleme Kodunun Uygulanması Hususunda Kaza İnceleme Uzmanlarına Yardımcı Olmak Üzere Hazırlanan Rehber) ile 2009/18/EC Avrupa Birliği Direktifi (Deniz Ulaştırması Sektöründe Meydana Gelen Kazaların İncelenmesine Yönelik Temel Prensipleri Belirleyen Direktif) dikkate alınarak uygulanmıştır.

Deniz kaza incelemesinin 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 paylaşmak değildir.

İçindekiler

Resim Listesi

Şekil Listesi

Kısaltmalar ve Tanımlar

ÖZET 1

BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR 3

1.1 GEMİ ve KAZA BİLGİSİ 3

1.1.1 GÖKBEL Gemisi Bilgileri..... 3

1.1.2 LADY AZİZA Gemisi Bilgileri..... 5

1.1.3 Kaza Bilgileri 6

1.1.4 Hava ve Deniz Şartları 6

1.2 Kazanın Gelişimi 8

1.2.1 Kaza Öncesi 8

1.2.2 Kaza Anı..... 10

1.2.3 Gemiye Terk 18

1.2.4 Arama Kurtarma Çalışmaları 20

1.3 HASAR..... 27

1.3.1 GÖKBEL'in Hasarı ve Çevre Kirliliği 27

1.3.2 LADY AZİZA Hasar ve Kirlilik..... 28

1.4 GÖKBEL 29

1.4.1 GÖKBEL gemisi Emniyet Yönetimi (SMC) ve Uygunluk Belgeleri (DOC).. 29

1.4.2 GÖKBEL Gemisi Kilit Personeli..... 29

1.4.2.1 Kaptan 29

1.4.2.2 I. Zabit 29

1.4.3 Vardiya Rutini..... 30

1.4.4 Seyir Vardiyası Talimatları 30

1.4.5 Seyir Haritaları, Radarlar, AIS Cihazı ve VDR 30

1.4.6 Can Kurtarma Teçhizatı ve Gemide Yerleşimi 31

1.4.7 Role Talimleri: 33

1.5 LADY AZİZA 33

1.5.1 Emniyet Yönetimi (SMC) ve Uygunluk Belgeleri (DOC) 34

1.5.2 Seyir Vardiyası Rutini..... 35

1.5.3 Seyir Haritaları, Radarlar, AIS Cihazı ve VDR 35

BÖLÜM 2 – ANALİZ 38

2.1 GÖKBEL'in Çatışma Öncesi Eylemler..... 38

2.1.1 Çatışma Tehlikesinin Değerlendirilmesi..... 40

2.2 LADY AZİZAN'nın Çatışma Öncesi Eylemleri..... 46

2.2.1 Çatışma Tehlikesinin Değerlendirilmesi ve Gözcülük 49

2.3 LADY AZİZA ve GÖKBEL'in Kısıtlı Görüş Hallerinde Vermeleri Gerekli Ses ve Dikkat Çekme İşaretleri..... 51

2.4 GÖKBEL ve LADY AZİZA’da AIS Kullanımı	51
2.5 GÖKBEL ve LADY AZİZA’nın Hızı.....	52
2.6 GÖKBEL Gemisi Personelinin Gemiye Terkleri.....	54
2.7 LADY AZİZA’nın GÖKBEL Gemisi Personeline Yardımı	56
2.8 Çevredeki Diğer Gemilerin GÖKBEL Gemisi Personeline Yardımları	60
2.9 Ravenna Limanı Giriş Çıkış Planlaması.....	63
2.10 VTS ve Deniz Trafik Ayrım Düzeni	65
2.11 LADY AZİZA’dan Kılavuz Kaptanın Ayrılış Zamanı	68
 BÖLÜM 3 – SONUÇLAR	 71
 BÖLÜM 4 – TAVSİYELER	 Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
4.1 Ravenna Liman Başkanlığına	73
4.2 Ravenna Kılavuz İstasyonuna	73
4.3 Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesine.....	73
4.4 M/V GÖKBEL Gemisi/Donatıcı/İşleticisi Firmaya (Ö.Çetinkaya Denizcilik Transport ve TİC.LTD.ŞTİ.)	74
4.5 KHM SHIPPING CO.LTD.....	74
4.6 Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğüne	74

RESİM LİSTESİ

<i>Resim 1</i>	<i>:Kazanın Yeri</i>	<i>1</i>
<i>Resim 2</i>	<i>:GÖKBEL Gemisi</i>	<i>4</i>
<i>Resim 3</i>	<i>: LADY AZİZA Gemisi</i>	<i>6</i>
<i>Resim 4</i>	<i>: LADY AZİZA ’nın Jurnal Kayıtlarına Göre Görüş Durumu</i>	<i>7</i>
<i>Resim 5</i>	<i>: LADY AZİZA Gemisi Jurnal Kaydı</i>	<i>12</i>
<i>Resim 6</i>	<i>:Gemilerin Çatışmasını Gösteren AİS Görüntüsü</i>	<i>14</i>
<i>Resim 7</i>	<i>: Pilot Botu Eba</i>	<i>21</i>
<i>Resim 8</i>	<i>:Palamar botu Terzo Sirotti</i>	<i>21</i>
<i>Resim 9</i>	<i>:Römorkör Eduardo Primo</i>	<i>21</i>
<i>Resim 10</i>	<i>:Römorkör Eduardo Junior</i>	<i>21</i>
<i>Resim 11</i>	<i>:Römorkör Francesco Paolo</i>	<i>21</i>
<i>Resim 12</i>	<i>:Eba İsimli Kılavuz Botunun Kaza Mevkiine Ulaşması</i>	
<i>Resim 13</i>	<i>:Açık Deniz İkmal Gemisi VOST HESTIA</i>	<i>25</i>
<i>Resim 14</i>	<i>:Açık Deniz İkmal Gemisi IEVOLI BLACK</i>	<i>25</i>
<i>Resim 15</i>	<i>:Personel Taşıma Gemisi WOLF</i>	<i>25</i>
<i>Resim 16</i>	<i>:Açık Deniz İkmal Gemisi Puma Primo</i>	<i>25</i>
<i>Resim 17</i>	<i>:Kazazedelerin Sahile Getirilmesi</i>	<i>26</i>
<i>Resim 18</i>	<i>:Kazazedelerin Sahile Getirilmesi</i>	<i>26</i>
<i>Resim 19</i>	<i>:Kazazedelerin Sahile Getirilmesi</i>	<i>26</i>
<i>Resim 20</i>	<i>:Kazazedelerin Sahile Getirilmesi</i>	<i>26</i>
<i>Resim 21</i>	<i>: GÖKBEL Gemisinin Denizden Çıkartılması</i>	<i>27</i>
<i>Resim 22</i>	<i>: GÖKBEL Gemisinin Denizden Çıkartılması</i>	<i>27</i>
<i>Resim 23</i>	<i>:Çatışma Sonrası LADY AZİZA Gemisinde Oluşan Hasar</i>	<i>28</i>

Resim 24	:Ravenna Limanında Özel Bir Rıhtımda Bağlı Bulunan LADY AZİZA	34
Resim 25	LADY AZİZA'nın Kullandığı BA 204 Seyir Haritası	36
Resim 26	:LADY AZİZA'nın Köprüüstünden Görünüm	37
Resim 27	:LADY AZİZA'nın VDR Cihazı Paneli	38
Resim 28	:LADY AZİZA'nın VDR Cihazı Bataryası	38
Resim 29	:Çatışma Bölgesinde Görüş	50
Resim 30	:GÖKBEL Gemisi	56

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1	:GÖKBEL Gemisinin Genel Planı	4
Şekil 2	:LADY AZİZA'nın VDR Kayıtlarından Alınan Radar Görüntüsü	10
Şekil 3	:Her iki geminin saat 08:32'de konumları(VDR-AIS).	11
Şekil 4	:Gemilerin çatışma anında izledikleri rotalar ve hızları(VDR-AIS)	13
Şekil 5	:Gemilerin Çatışmasına Dair Çizim	13
Şekil 6	:Gemilerin Çatışmasına Dair Çizim	14
Şekil 7	:Gemilerin Çatışma Anında İzledikleri Rotalar ve Hızları (VDR-AIS)	15
Şekil 8	: Kaza Sonrası Kazazedelerin Gemiye Göre Konumları	19
Şekil 9	:Ravenna Liman Mendireğinden Çıkış Yapan Römorkörler ve Palamar Botu(VDR-AIS).	22
Şekil 10	:Olay Mahalline Ulaşan Römorkörler ve Palamar Botu (VDR-AIS).	23
Şekil 11	:GÖKBEL Gemisindeki Kurtarma Botu ve Can Sallarının Konumları	32
Şekil 12	:Kişisel Can Kurtarma Araçlarının GÖKBEL Gemisindeki Konumları	33
Şekil 13	:LADY AZİZA'nın Radar Görüntüsü (VDR-AIS)	37
Şekil 14	:GÖKBEL'in İzlediği Rota	39
Şekil 15	:Saat 08:35'de Her İki Geminin Birlerine Karşı konumları (VDR-AIS)	40
Şekil 16	:LADY AZİZA'nın İzlediği Rota	47
Şekil 17	:Saat 08:36:12'de Her İki Geminin Birlerine Karşı konumları (VDR-AIS)	48
Şekil 18	:LADY AZİZA'nın Radar Ekranında GÖKBEL'in Görüntüsü	49

Şekil 19	:Gemilerin Çatıştığı Mevkii	58
Şekil 20	:Çatışma Sonrasında LADY AZİZA'nın İzlediği Rota.	58
Şekil 21	:Saat 08:37:58 Çatışma Anında Çevredeki Diğer Gemiler(VDR-AIS)	62
Şekil 22	:Saat 08:43:04'de MSC ELONARA ile MSC MIA SUMMER'in Konumları(VDR-AIS).	62
Şekil 23	:Çatışmadan Sonra MSC ELONARA ile MSC MIA SUMMER'in Konumları (VDR-AIS).	63
Şekil 24	:Diğer Gemilerin GÖKBEL Ekranda Kaybolmadan (09:02:27) Hemen Önceki Pozisyonları.	63
Şekil 25	:Harita	68
Şekil 26	BA 1467 Nolu Haritadan Kesit	69
Şekil 27	:LADY AZİZA Radar Görüntüsü (VDR)	70
Şekil 28	:BA1467 Nolu Haritada Kaza Yeri ile Pilot Alma/Bırakma Yerinin Gösterimi	71

KISALTMA ve TANIMLAR

VDR	:Voyage Data Recorder/ Seyir Veri Kaydedicisi
AIS	:Automatic Identification System/Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS)
VHF	:Very High Frequency/ Çok Uzun Dalga
ISM Code	:International Safety Management Code/ Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu
DPA	:Designated Person Ashore/Her bir geminin emniyetini izlemekten ve gemi operasyonları için yeterli sahil kaynağını sağlamaktan sorumlu olan, gemi ile işletmeci arasında bir bağ oluşturmak için en üst düzey yetkililer de dâhil olmak üzere işletmecinin tüm yönetim seviyeleri ile doğrudan temas kurabilen ve işletmeci tarafından atanmış EYS uygulamasında tam yetkiyi haiz atanmış kişiyi,
SMC	:Safety Management Certificate /Emniyet Yönetimi Belgesi, Gemide tesis edilen Emniyet Yönetimi Sistemi Kod'nun gereklerini karşıladığını gösteren Emniyet Yönetimi Belgesini,
DOC	:Document of Compliance/Uygunluk Belgesi İşletmecide tesis edilen Emniyet Yönetimi Sistemi Kod'nun gereklerini karşıladığını gösteren Uygunluk Belgesini,
SMS	:Safety Management System/ Emniyet Yönetimi Sistemi (EYS)
STCW	Standards of Training Certification and Watchkeeping /Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları
GPS	:Global Positioning System/ Küresel Konumlandırma Sistemi
ECDIS	:Electronic Chart Display And Information System/ Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi
IMO	:International Maritime Organization / Uluslararası Denizcilik Örgütü
GT	:Gross Tonnage/ Gros Tonaj
COLREGS 72	:Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 / 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi
SOLAS	:Safety Of Life At Sea
BRM	:Bridge Resource Management / Köprüüstü Kaynak Yönetimi

<i>EPIRB</i>	<i>:Emergency Position Indicating Radio Beacon /Acil Konum Bildiren Radyo Sinyal Vericisi</i>
<i>SART</i>	<i>:Search and Rescue Transponder / Arama ve Kurtarma Alıcı-Vericisi</i>
<i>GMDSS</i>	<i>:Global Maritime Distress and Safety System/ Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi</i>

ÖZET



Resim 1: Kazanın Yeri¹

Not: Bu raporda kullanılan tüm saatler yerel saattir (GMT +1)

28.12.2014 günü saat 08:37:58'de Türk bayraklı GÖKBEL isimli kuru yük gemisi ile Belize bayraklı LADY AZİZA isimli kuru yük gemisi İtalya'nın Ravenna liman girişinin 2,5 mil doğusunda çatışmışlardır. Çatışma sonucu GÖKBEL gemisi batarken LADY AZİZA gemisinde hafif hasar oluşmuştur.

GÖKBEL gemisi ise Türkiye'nin İskenderun limanından almış olduğu barit yükünün yarısını İtalya'nın Salerno limanında tahliye etmiş ve gemide kalan 1500 ton yükü tahliye etmek için Ravenna limanı demir sahasına 27.12.2014 tarihinde demirlemiştir. GÖKBEL 28.12.2014 tarihinde demirini alarak saat 08:01 sularında Ravenna kılavuz kaptan alma mevkiine doğru seyre başlamıştır. Bu arada Ravenna limanında yükünün tahliyesini tamamlayan LADY AZİZA, kılavuz kaptanın saat 07:20'de gemiye binmesi ile limandan ayrılış manevrasına başlanmıştır. Kılavuz kaptanı saat 08:22'de bırakan gemi İtalya'nın Nogaro limanına doğru seyrine başlamıştır.

¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Adriatic_Sea

Saat 08:37:58'de Ravenna liman girişinin 2,5 mil doğusunda LADY AZİZA gemisi baş bodoslaması ile GÖKBEL gemisinin 2 numaralı ambarının iskele tarafına çatması sonucu GÖKBEL gemisi su almaya başlamış ve batmıştır. Kazada hafif hasar oluşan LADY AZİZA gemisi başlatılan adli soruşturma kapsamında Ravenna limanına yeniden yanaştırılmıştır.

Batan GÖKBEL gemisinin 11 kazazede personelinden 6 tanesi İtalyan makamları tarafından yürütülen arama ve kurtarma faaliyetleri neticesinde sağ olarak kurtarılmış fakat kurtarılanlardan 1 tanesi daha kıyıya ulaşmadan yaşamını yitirmiştir. Diğer 5 kazazede ise denizde kaybolmuştur. Kaybolan kazazedelerden 4 tanesinin naaşları değişik zamanlarda İtalya kıyılarında bulunurken 1 kazazede ise hala kayıptır.

BÖLÜM 1 – KAZA HAKKINDA BULGULAR

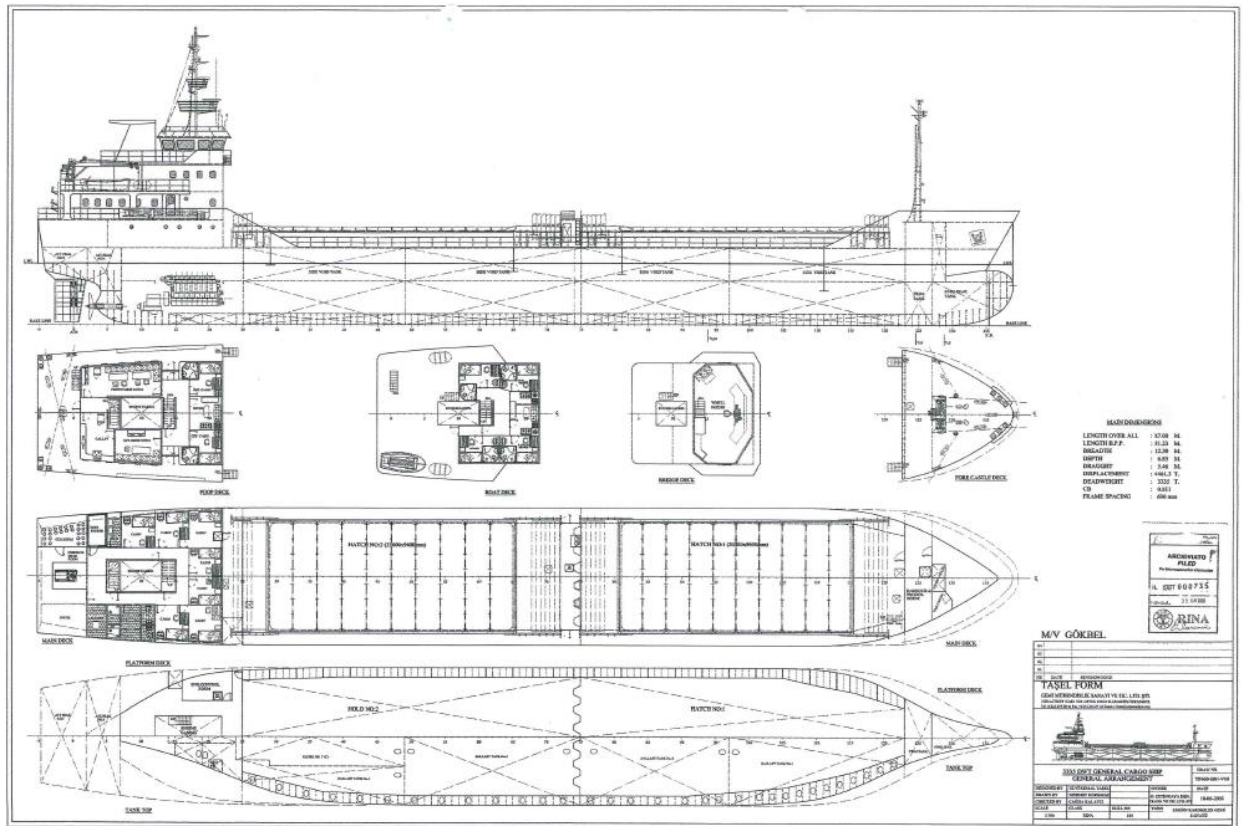
1.1 GEMİ ve KAZA BİLGİSİ

1.1.1 GÖKBEL Gemisi Bilgileri

Gemi Adı	: M/V GÖKBEL
Bayrağı	: Türk
İnşa Yeri / Yılı	: Balıkesir, Türkiye / 2011
Bağlama Limanı	: İstanbul
Gemi Cinsi	: Kuruyük Gemisi
Gemi Sahibi	: Ö.Çetinkaya Denizcilik Transport ve TİC.LTD. ŞTİ.
Gros Ton	: 2126
Net Ton	: 1143
DWT	: 3335
IMO No	: 9605712
Çağrı işareti	: TCZY4
Tam boy	: 87.00 m.
Genişlik	: 12.30 m.
Derinlik	: 6.85 m.
Draft	: 5.46 m.
Ana Makine	: SKL/ 864 kw
Personel Sayısı	: 11
Bir Önceki Limanı	: Salerno / İtalya
Varış Limanı	: Ravenna / İtalya



Resim 2: GÖKBEL Gemisi



Şekil 1: GÖKBEL Gemisinin Genel Planı

1.1.2 LADY AZİZA Gemisi Bilgileri

Gemi Adı	: M/V LADY AZİZA
Bayrağı	: Belize
İnşa Yeri / Yılı	: Almanya / 1991
Bağlama Limanı	: Belize
Gemi Cinsi	: Kuruyük Gemisi
Gemi Sahibi	: KHM SHIPPING CO.LTD.
Gros Ton	: 3828
Net Ton	: 2016
DWT	: 4452
IMO No	: 8917716
Çağrı işareti	: V3UL
Tam boy	: 97.34 m.
Genişlik	: 16.00 m.
Derinlik	: 8 m.
Ana Makine	: WARTSILA VASA /2960 kw
Personel Sayısı	: ...
Bir Önceki Limanı	: Ravenna / İtalya
Varış Limanı	: Nogaro/ İtalya



Resim 3: LADY AZIZA Gemisi

1.1.3 Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat	: 28 Aralık 2014 / 08:37:58 (GMT +1)
Kazanın Yeri	: İtalya/ Ravenna Limanının 2.5 Mil Açığı
Kazanın Mevkii	: 44° 29' 54.18" K - 012° 22' 20.57" D
Ölüm / Kayıp	: 5/1 (GÖKBEL)
Kirlilik	: Yok

1.1.4 Hava ve Deniz Şartları

Kazanın meydana geldiği saatlerde bölgede rüzgâr batı, kuzeybatıdan 11.3 m/s (bofor:10,8-13,8) kuvvetinde esmekte olup, dalga yüksekliği 3-4 metredir. Hava sisli ve karla karışık yağmurludur. Görüş kısıtlıdır. Deniz suyu sıcaklığı +9 derece, hava sıcaklığı +1.3 derecedir. Ayrıca Ravenna limanı dışında kuzeyden-güneye yaklaşık 3 deniz mil hızında akıntı vardır.

Kaza öncesi görüş durumu LADY AZİZA jurnal kayıtlarında, “Limandan ayrılış manevrasına başladıktan sonra yoğun bir sis başladı. Bu sisin kanal boyunca ve kılavuz kaptanın gemiden ayrılmasından sonra da devam etti” olarak ifade edilmiştir(Resim 4).

Date : 28 th DEC Day of : SUN 2014 Page No : 25			
Barom بارومتر	Air temp حرارة الهواء	Sea Temp حرارة البحر	Remarks ملاحظات
			S.B.G 0630 0720 P.O.B 0810 P.I.L.O.T LIFT AFTER START MANOVRING ALL WHILE PROCEEDIN THE CHANNEL START HEAVY FOG. and AFTER P.I.L.O.T LIFT CONTINUE
NE REVS			
ning time عدد أيام ال	Speed السرعة		Distance per log Error.per
ay	Average Total		cent Magnetic variation
			PROCEEDING WITH ALL BRIDGE NAVIGATION EQUIPMENT WORKING IN GOOD COND. SEEN AT ABOUT 0835 SUDDENLY CH. OF CALL

Resim 4:LADY AZİZA'nın Jurnal Kayıtlarına Göre Görüş Durumu

1.2 Kazanın Gelişimi

1.2.1 Kaza Öncesi

GÖKBEL gemisi, İtalya'nın Salerno ve Ravenna limanlarına götüreceği 3000 ton barit² yükünü İskenderun limanından almış ve 13.12.2014 tarihinde Salerno limanına hareket etmiştir. Salerno limanında yükün yarısını tahliye etmiş ve gemide kalan 1500 ton yükü tahliye etmek için Ravenna limanına doğru yola çıkmıştır. 27.12.2014 tarihinde saat 09:20'de kaptan tarafından verilen hazırlık mektubu ile geminin limana yanaşmaya ve yükünü tahliye etmeye hazır olduğunu bildirmiş sonrasında Ravenna limanı demir sahasına (44° 30'07.54" K - 012° 25' 45.10" D) demirlemiştir.

GÖKBEL gemisinde, 28.12.2014 günü 04:00-08:00 vardiyası için vardiya değişimi gemiciler arasında saat 04:00'da, vardiya zabiti ile I. zabit aralarında ise saat 04:10'da yapılmıştır. Saat 06:30 sularında Kılavuz İstasyonu gemiyi aramış ve saat 08:00 sularında gemiyi limana alacaklarını bildirmiştir. Demir alıp hareket etmek üzere, hazırlık yapılan GÖKBEL gemisinde vardiya zabiti de köprüüstüne çağırılmıştır. Vardiya zabiti köprüüstüne çıktığında, gemi kaptanı ve I. zabit köprüüstünde, gemiciler ise başüstünde demir almak için hazırlık yapmaktadır. Hava karla karışık yağmurlu ve sisli olduğundan köprüüstünden başüstü zaman zaman görünmemektedir.

Bu sırada, 04:00-08:00 vardiyasını tutan II. çarkçı gemi makinesinin manevraya hazırlamasında yardımcı olması için saat 06:15 sularında yağcı B'yi arayarak makine dairesine çağırılmıştır. Makine dairesine inen yağcı B, II. çarkçının talimatı ile rutin kontrolleri yapmış daha sonrada jeneratörleri paralellemiştir. Çarkçıbaşının makine dairesine saat 07:00 sularında gelmesinden sonra da ana makine prova edilmiş ve ardından ana makine çalıştırılmıştır.

Diğer taraftan LADY AZİZA gemisi de Ravenna limanından ayrılmak için saat 06:30'da hazırlık yapmaya başlamıştır. Geminin Ravenna limanından ayrılış manevrası ve liman

² Özgül ağırlığı 4,3-4,6 arasında değişen barit madeni, dünya barit üretiminin %85-90'ı sondaj sektöründe kullanılmaktadır.

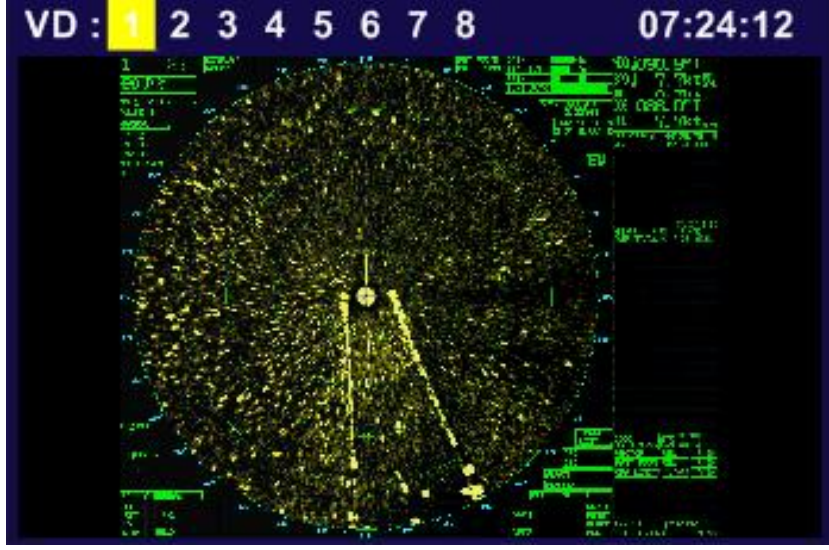
mendireğinin dışına çıkartılmasına kılavuzluk edecek kılavuz kaptan saat 07:20’de gemiye binmiş ve sonrasında yaklaşık bir saat sürecek kanal seyrine başlanmıştır.

GÖKBEL gemisi kaptanı, Kılavuz İstasyonu ile yaptığı görüşmede: kılavuz istasyonu, limandan bir başka geminin ayrılmak üzere olduğu bilgisini kaptanla paylaşarak 2 kilide kadar demirini almasını ve kendilerinden haber beklemesini istemiştir. Bunun üzerine gemi kaptanı, bölgede etkili olan fırtınadan dolayı demir tarama ihtimaline karşılık 8 kilitten 5’nin alınması talimatını başüstünde bekleyen gemicilere vermiştir. Gemiciler 5 kilidi hiçbir zorluk yaşanmadan denizden almışlar ve 3 üncü kilit kastanyolada beklemeye başlamışlardır. Yanaşma talimatı beklerken, başüstünde bulunan gemicilerin fırtınadan dolayı oluşan deniz serpintilerinde etkilenmemeleri için başaltına gönderen gemi kaptanı, köprüüstünde bulunan zabıtları ise kahvaltılarını yapmaları için yemek salonuna göndermiştir. Kendisi de kahvaltısını köprüüstüne istemiştir. Vardiya zabiti kahvaltısını tamamlar tamamlamaz köprüüstüne çıkmış, 5-6 dakika sonra da I. zabıt köprüüstüne çıkmıştır. Kılavuz İstasyonu ile son konuşmalarından yaklaşık yarım saat sonra Kılavuz İstasyonu gemiyi aramış ve demir alarak kılavuz alma mevkiine gelmelerini istemiştir.

Demirini alan GÖKBEL gemisi saat 08:01 sularında kılavuz alma mevkiine doğru seyre başlamıştır. Bu sırada başüstünde demiri alan gemicilerden ikisi liman manevrasında kullanılma ihtimaline karşı her iki gemi demirini fundaya hazırlarken bir diğer gemici pilot çarmihini hazırlamak üzere geminin kıç tarafına dönmüştür. Başüstünde bulunan gemiciler yanaşma manevrası hazırlığı kapsamında gemi halatlarını başüstüne çıkartırken I. zabıt kendilerini arayarak yaşam mahalline dönmeleri talimatını vermiştir. Dalgalardan dolayı oluşan serpintilerin gemiye sancak taraftan gelmesi nedeniyle gemiciler yaşam mahalline geminin iskele tarafından dönmüşlerdir.

Bu sırada LADY AZİZA gemisi kanal seyrini tamamlamış ve kılavuz kaptan saat 08:10’da³ gemiden ayrılmıştır. Kılavuz kaptan gemiden inmeden önce limana giriş yönünde iki geminin kılavuz alma/bırakma mevkiine doğru ilerlediği bilgisini LADY AZİZA kaptanına vermiştir. Kılavuz kaptanın gemiden ayrılmasından sonra LADY AZİZA gemisi saat 08:24:12’de liman mendireğinden dışarı çıkmıştır (Şekil 2).

³ Geminin Jurnal Kayıtları



Şekil 2: LADY AZİZA'nın VDR Kayıtlarından Alınan Radar Görüntüsü

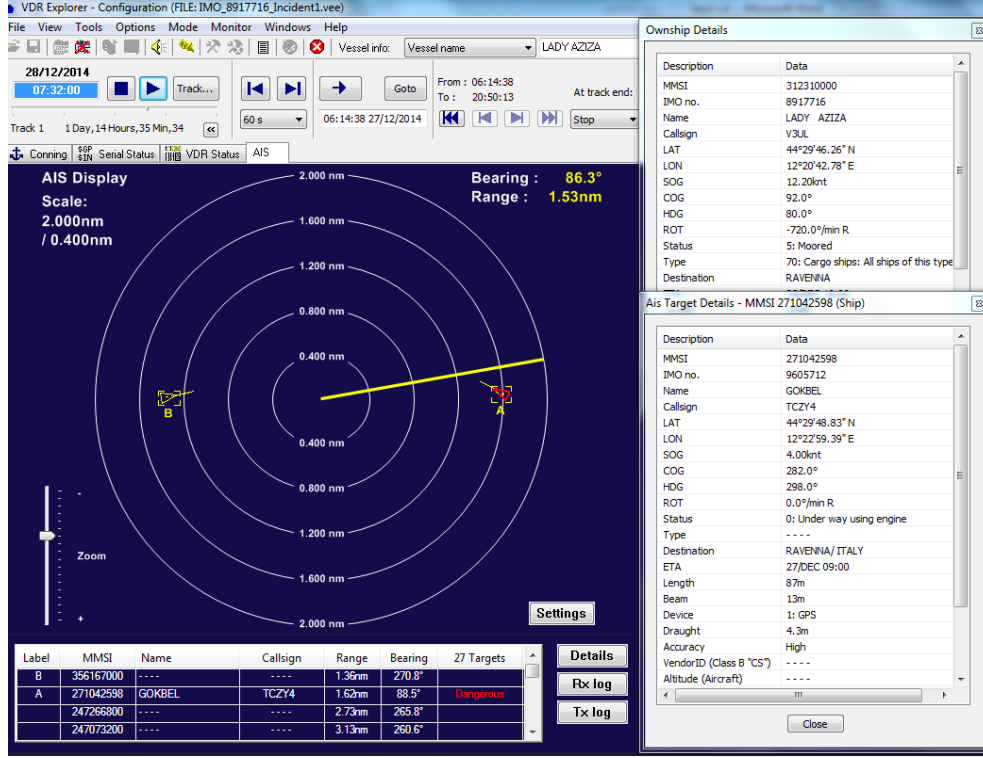
Kılavuz alma mevkiine doğru seyrine devam eden GÖKBEL'in kaptanı, köprüüstünün iskele tarafında, seyir cihazlarının bulunduğu konsolun hemen önünde, bir taraftan geminin pruvasını kontrol ederken bir taraftan da geminin konumunu önünde bulunan diz üstü bilgisayardan takip etmektedir. I. zabıt iskele radarın başında diğer gemilerin hareketlerini izlemekte, vardiya zabiti ise dümen tutmaktadır. Köprüüstünde ayrıca gözcü bulunmamaktadır.

Bofor Rüzgâr Iskalasına göre 6 şiddetinde havanın etkili olduğu bölgede, fırtınanın oluştuğu 4 metre yüksekliğindeki dalgalar geminin sancak kıç omuzluğundan alınmaktadır. Bölge karla karışık yağmurlu ve sisli olmasından dolayı görüşün zayıf olması ise zaten zor olan seyir şartlarını daha da zorlaştırmaktadır.

1.2.2 Kaza Anı

Saat 08:23:20'de 286 rotasında 4,7 mil hızla kılavuz alma noktasına doğru ilerleyen GÖKBEL'i limandan çıkan ve bir başka gemiye kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptan VHF'den aramıştır. Kılavuz kaptan GÖKBEL'le güneye doğru düştüğünü(sürüklendiğini), limandan çıkan iki gemi daha olduğunu, bu gemilerle kırmızı kırmızıya (iskele iskeleye) geçmesini ve rotasını daha fazla sancağa almasını istemiştir. Bunun üzerine, GÖKBEL gemisi 287 olan rotasını sancağına doğru değiştirmiş ve 293 ile 297 arasında değişen rotalarda ilerlemeye devam etmiştir.

LADY AZİZA gemisi GÖKBEL gemisi personeli tarafından ilk olarak saat 08:32 sularında iskele radarın pruva çizgisinin iskele tarafında bir görünüp bir kaybolan radar ekosu olarak fark edilmiştir (Şekil 3). Bu ekonun kılavuz botuna ait alabileceği düşüncesi ile de I. zabıt tarafından araştırılmaya başlanmıştır.



Şekil 3: Her iki geminin saat 08.32'de konumları(VDR-AIS).

I. zabıt görülen ekoyu radardan pilotlamış ve ekonun kerterizinden faydalananarak otomatik tanımlama sisteminden ekonun LADY AZİZA gemisine ait olduğunu tespit etmiş ve LADY AZİZA ile kendi gemilerinin karşılıklı geçiş durumunu değerlendirmek için tekrar iskele radarın başına gelmiştir. Vardiya zabitinin ifadesi ile her iki geminin çatışma rotasında ilerlediğini gören I. zabıt durumun ciddiyetini gemi kaptanına da bildirerek LADY AZİZA'yı VHF-DSC telsiz telefon cihazından(VHF)⁴ çağırmış fakat çağrılarına yanıt alamamıştır.

⁴ Limandan alınan VHF konuşma kayıtlarında yapıldığı ifade edilen çağrılara ilişkin bir kayıt bulunmamaktadır. Ancak kaza sonrası kaza mahallinin yakınında seyir halinde olan gemilerle yapılan VHF görüşmesi de mevcut değildir. Bu durumda GÖKBEL'in LADY AZİZA'yı çağırdığı VHF kanalı ile liman başkanlığı ile diğer gemilerin görüşme yaptığı kanalın aynı olduğu ve bu kanalla yapılan görüşmelerin kayıt altına alınmadığı değerlendirilmektedir.

Çatışma öncesi LADY AZİZA gemisinin güverte jurnal kayıtlarına “Saat 08:35’de başüstünde bulunan I. zabıt’ın pruvada bir gemi olduğunu köprüüstünde bulunan kaptana bildirdi, gemi kaptanı da dümeni sancak alabanda yaptı (Resim 5).” olarak geçmiştir.

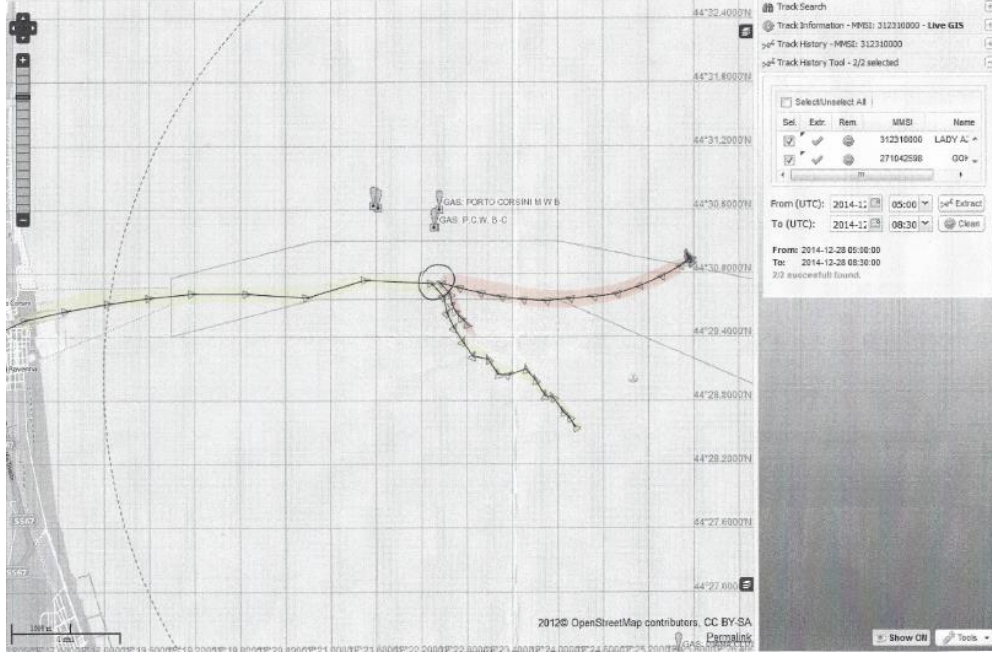
M/V	LADY AZIZA From: RAVENNA										Towards:			Date: 28 DEC Day of: SUN 2014				Page No: 25	
Time	Courses				Error		Winds		Sea		Sky	Visib	Barom	Air temp	Sea Temp	Remarks			
الوقت	True	Gyro	Stand	Steer	Gyro	Stand	Dircc	Force	البحر	السماء	الرؤية	بارومتر	حرارة الهواء	حرارة البحر	ملاحظات				
01	حقيقي	جايرو	بوصلة	دقة	جايرو	بوصلة	اتجاه	قوة											
02																			
03																			
04																			
05																			
06																			
07																			
08																			
09																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
25																			
26																			
27																			
28																			
29																			
30																			
31																			
32																			
33																			
34																			
35																			
36																			
37																			
38																			
39																			
40																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
46																			
47																			
48																			
49																			
50																			
51																			
52																			
53																			
54																			
55																			
56																			
57																			
58																			
59																			
60																			
61																			
62																			
63																			
64																			
65																			
66																			
67																			
68																			
69																			
70																			
71																			
72																			
73																			
74																			
75																			
76																			
77																			
78																			
79																			
80																			
81																			
82																			
83																			
84																			
85																			
86																			
87																			
88																			
89																			
90																			
91																			
92																			
93																			
94																			
95																			
96																			
97																			
98																			
99																			
100																			

Resim 5: LADY AZİZA Gemisi Jurnal Kaydı

GÖKBEL’in gemi kaptanı LADY AZİZA’nın çatışma rotasında ve 12 deniz mili hızla üzerlerine doğru geldiğini iskele radarda gözlemlemesi üzerine, çatışmadan kaçınmak için sancak 10 dümen komutunu vermiştir. GÖKBEL saat 08:36:12’de rotasını sancağına almaya başladığında rotası 289’dur. Bu sırada Kılavuz İstasyonu saat 08:36:41’de GÖKBEL gemisini arayarak rotasını ve hızını sorması üzerine, GÖKBEL hızını 4,2 rotasını ise 297 olarak ifade etmiştir. Bunun üzerine Kılavuz İstasyonu GÖKBEL’e tam yol ileri komutunu vermiş GÖKBEL’de onaylamıştır. Verdiği dümen komutu ile gemi üzerinde istediği dönme etkisini elde edemeyen GÖKBEL gemisi kaptanı, bir yandan dümenin başına geçerek dümeni sancak alabanda yapmış, bir yandan da diğer gemiyi düdüğü ile ses işareti vererek uyarmaya çalışmıştır⁵. Fakat yapılan rota değişiklikleri çatışmadan kaçınmak için yeterli olmamış ve her iki gemi saat 08:37:58’de çatışlardır

⁵ Personelin ifadesi.

(Şekil 4, 5, 6)(Resim 6). Çatışmanın meydana geldiği anda GÖKBEL'in rotası 326'dır. hızı 3,9 deniz mili iken LADY AZİZA gemisinin rotası 089, hızı da 12,3 deniz milidir(Şekil 7).



Şekil 4: Gemilerin Çatışmasına Dair Çizim



Şekil 5: Gemilerin Çatışmasına Dair Çizim

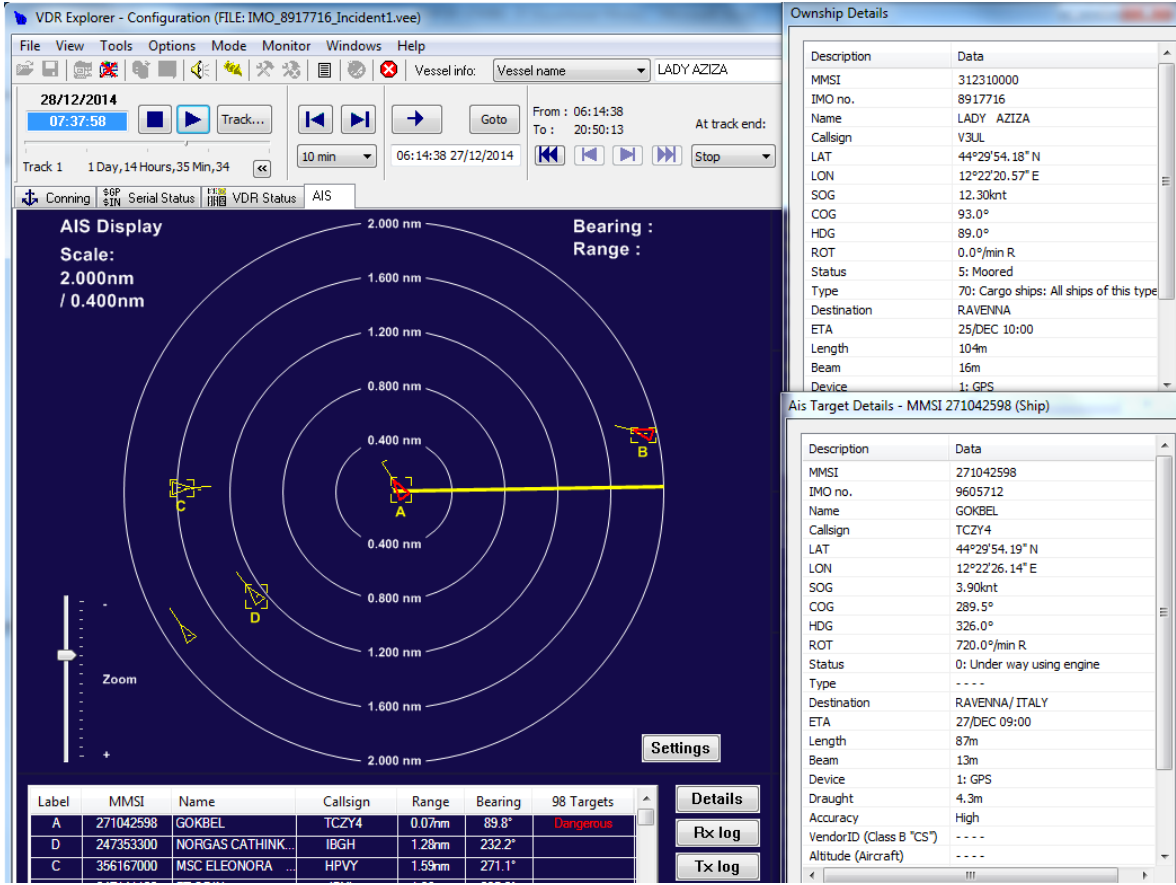


Şekil 6⁶: *Gemilerin çatışmasını Gösteren AIS Görüntüsü*



Resim 6: *Gemilerin Çatışmasını Gösteren AIS Görüntüsü*

⁶ <http://www.gemitrafik.com/GÖKBEL>



Şekil 7: Gemilerin Çatışma Anında İzledikleri Rotalar ve Hızları(VDR-AIS).

Sisten dolayı görüşün çok düştüğü çatışma mevkiinde, LADY AZIZA gemisinin ışıkları GÖKBEL gemisinin köprüüstü personeli tarafından ancak çatışmadan sonra görülebilmektedir. Çatışmadan hemen sonra gemi kaptanı ve I. zabıt saat 08:36:41'da VHF Kanal 11'den (Ravenna limanı Kılavuz İstasyonu haberleşme kanalı) bir geminin kendisine çarptığını ifade ederken saat 08:38:19'da⁷ da VHF Kanal 16'dan (Uluslararası Haberleşme Kanalı) bana yardım edin (MAYDAY) çağrısı yapmıştır. Bu arada vardiya zabiti Inmarsat-C cihazı üzerinden yardım çağrısında bulunmuştur. Vardiya zabiti daha sonra kaptanın talimatıyla kamarasında bulunan geminin evrak çantasını almaya indiğinde, geminin iskeleye doğru yatmaya başladığını görmüştür. Vardiya zabiti köprüüstüne çıkar çıkmaz gemin batma tehlikesine karşı köprüüstünde bulunan can yeleklerinden birini giymiştir.

⁷ VHF kanal 16'da kaydedilen zaman ile VDR ve VHF kanal 11'da kaydedilen zamanlar arasında farklılık vardır. Saatleri senkronize etmek için VHF Kanal 16'da kaydedilen zamana +2 dakika eklenmiştir.

Bu sırada makine dairesinde çatışmadan 5 saniye kadar önce köprüüstünden gelen tam yol ileri talebini karşılayan makine personeli, çarpmanın etkisi ile yere düşmüştür. Aynı anda geminin enerjisi kesilmiş ve hemen ardından acil aydınlatmalar devreye girmiştir. Yağcı B ayağa kalktığı anda çarkçıbaşı jeneratörlere bakması talimatını vermiştir. Çarkçıbaşı ve diğer makine personeli ana makinenin üzerinden buhar çıktığını gözlemlmeleri üzerine, çarkçıbaşı hemen yardımcı makineleri ve ana makineyi stop etmiştir. Makine personeli geminin yanaşma manevrası sırasında rıhtıma çarptığını da düşünmekle beraber ne olduğunu anlamak için makine dairesinden çıkmışlardır. Personel makine dairesinden çıkarken herhangi bir su alma olayına şahit olmamışlardır.

Çatışma anında personel salonunda limana yanaşmak için manevra talimatı bekleyen gemiciler, şiddetli bir sarsıntı ile oturdukları koltuklardan salonun zeminine düşmüştür. Sarsılan gemiciler çatışmadan 1-2 dakika sonra toparlanmışlar ve ne olduğunu anlamak için iskele lumbar ağzına çıkmışlardır. Bu sırada yanlarına makine personeli de gelmiştir. İskele lumbar ağzına çıkan personel, 2 numaralı iskele ambarın kış köşesinden bir başka geminin kendi gemilerine çarptığını görmüştür. Bir gemicinin gözlemine göre; LAYD AZİZA isimli gemisin baş bodoslaması 20-30 cm kadar GÖKBEL gemisinin içine girmiştir. GÖKBEL gemisinin personeli lumbar ağzından dışarı çıktıktan yaklaşık 1 dakika sonra kendilerine çarpan LADY AZİZA gemisi personeli de gemilerinde meydana gelen hasarı kontrol etmek için başüstüne gelmişlerdir. Hasarı kontrol eden personel başüstünden ayrılmış ve daha sonra LADY AZİZA'nın tornistan vererek GÖKBEL gemisinden ayrılmıştır.

Köprüüstüne doğru giden gemiciler, yukardan aşağıya doğru inen bir personelin yüksek sesle “batıyoruz herkes can yeleği alsın” seslenişini duymaları üzerine, kamaralarına yönelmiş ve can yelekleri ile su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini alarak köprüüstüne çıkmışlardır. Sadece bir personel önce acil toplanma yerine gitmiş fakat orada kimsenin bulunmadığını görünce o da köprüüstüne çıkmış. Çarkçıbaşı köprüüstüne çıkan son kişidir. Çarkçıbaşı diğer gemiyi gördüğünde, diğer gemi GÖKBEL'den ayrılmış ve her iki gemi arasında yaklaşık 100 metre mesafe bulunmaktadır. Gemi kaptanı mevcut durumu çarkçıbaşına, bir gemi vurdu galiba batıyoruz şeklinde ifade etmiştir. Şok halinde koşarak kamarasına inen çarkçıbaşı can yeleğini alarak tekrar köprüüstüne çıkmıştır.

Gemide bulunan 11 personelin 11'i de köprüüstünde toplanmış ve can yeleklerini giymiş ve kaptandan gelecek talimatı beklemeye başlamıştır. Bu arada I. zabitin ve gemi kaptanının VHF görüşmeleri devam etmiştir. Kaptan gemicilere gemiyi terk hazırlıkları kapsamında can sallarını denize indirme talimatı verdiğinde, gemi yaşam mahallinin 1.katı su altında kalırken gemi de iskelesine doğru yatmaya başlamıştır. Gemiciler iskele tarafa bulunan can salını denize indirmeye gittiklerinde, bir dalga can salını alıp götürmüştür. Sancak tarafta bulunan can salını denize indirmek için sancak tarafa gittiklerinde ise can salını gemiye bağlayan halatları çözmelerine rağmen geminin iskeleye doğru yatık olmasından dolayı can salını denize indirememişler ve yine köprüüstüne dönmüşlerdir.

Bu sırada LADY AZİZA'da saat 08:41:23'de Kılavuz İstasyonu ile irtibata geçerek sis nedeniyle bir başka gemiyle çatıştıklarını bildirmiştir. Daha sonra Kılavuz İstasyonu ve LADY AZİZA arasında aşağıdaki diyaloglar geçmiştir;

08:43:43 LADY AZİZA kılavuz istasyonuna diğer geminin yardıma ihtiyacı olduğunu bildirmiştir.

08:43:58 Kılavuz İstasyonu LADY AZİZA'ya "kılavuz kaptan alıp demirlemek üzere kılavuz alma mevkiine dönebilir misin?" sorusunu yöneltmiştir.

08:44:05 LADY AZİZA sisten dolayı ilerleyemeyeceğini, fakat diğer geminin.. (konuşma sonlamıştır)

08:50:36 ve 08:50:40 LADY AZİZA kılavuz istasyonunu aramış fakat çağrına yanıt alamamıştır.

08:51:18 Kılavuz İstasyonu ve LADY AZİZA tekrar temas sağlamıştır. LADY AZİZA diğer geminin kurtarılmasını ve emniyete alınmasını istemiştir.

08:51:19 Kılavuz İstasyonu LADY AZİZA'ya sakinliğini korumasını, tüm imkânları ile son sürat kendilerine doğru ilerlendiğini ifade etmiştir.

08:51:27 LADY AZİZA diğer geminin battığını ona öncelik verilmesini istemiştir.

08:51:29 Kılavuz İstasyonu kendisine doğru ilerlendiğini bildirmiştir.

08:56:45 LADY AZİZA diğer gemiye römorkör gidiyor mu? diye sormuştur.

08:56:49 Kılavuz İstasyonu4 römorkörün kendisine doğru son sürat ilerlediğini bildirmiştir.

GÖKBEL gemisi VHF üzerinden son temasını Kılavuz İstasyonu ile saat 08:51:10'de, Liman Başkanlığı ile de saat 08:53:23'de⁸ sağlamıştır. Liman başkanlığının saat 08:57:43'de⁹ GÖKBEL'e yaptığı çağrılar ise yanıtız kalmıştır.

1.2.3 Gemiye Terk

Gemi kaptanı vardiya zabitinden güverte jurnaline geminin battığı saati 08:45 olarak kayıtlara geçirilmesi talimatını vermiş ve bu talimatı verdikten 2-3 dakika sonra da gemiyi terk emri vermiştir. Gemi kaptanı ayrıca vardiya zabitinden güverte journali ve personele ait pasaport ve gemi adamı cüzdanlarının bulunduğı çantayı da almasını istemiştir. Kış taraftan hızla batan gemiyi kaptan sancak kırlangıçtan terk talimatı verdiğinde, deniz suyunun sancak kırlangıca ulaşmasına 2-3 metre kadar bir mesafe vardır. Hep beraber sancak kırlangıca çıkan personel, denizin sancak kırlangıca mesafesi 2 metre kadarken denize atlamaya başlamıştır. Gemi personeli köprüüstüne çıkarken yanlarına su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini alsalar da ya vakit kalmadığı için ya da o anın paniğı içinde giymeden gemiyi terk etmişler. Gemiye terk ederken belirli bir sıra gözetilmemiş olup, terekeden son üç personel sırasıyla; kaptan, gemici ve vardiya zabitidir. Gemiye en son terk ederken vardiya zabiti elinde tuttuğı gemi çantasını denize fırlatmış ve kırlangıçtan denize mesafe 1 metre iken denize atlamıştır.

Kazazedeler havanın ve deniz suyunun soğuk olmasından dolayı suda hareket etmekte ve bilinçlerini muhafaza etmekte zorlanmışlardır. Gemiye terk eden kazazedelerin büyük bir kısmı, batan gemiye yaklaşık 50 metre mesafede bir can simidinin etrafında bir arada toplanmıştır (Çarkçıbaşı, I. Zabit, Gemici A, Yağcı A, II. Çarkçı, Gemici B). Yağcı B oluşan çemberin hemen dışında, Gemici C ile Aşçıbaşı açılmamış olan can salının yanında, vardiya zabiti ise diğer personelden biraz ayrı düşmüştür. Kaptan ise en son yağcı B tarafından geminin yakınlarında görülmüş fakat sonra gözden kaybolmuştur (Şekil 8).

^{8,9}, VHF kanal 16'da kaydedilen zaman ile VDR ve VHF kanal 11'da kaydedilen zamanlar arasında farklılık vardır. Saatleri senkronize etmek için VHF Kanal 16'da kaydedilen zamana +2 dakika eklenmiştir.



Şekil 8¹⁰: Kaza Sonrası Kazazedelerin Gemiye Göre Konumları

Deniz atladıktan sonra gemi kaptanını 2 kez kısa aralıklarla gören vardiya zabiti toplu halde bulunan personelin yanına ulaşmaya çalışmış fakat dalgalardan ve rüzgârdan yanlarına gidememiştir. Kendi deyimi ile dalgaları arkasına almış ve kurtarılmayı beklemeye başlamıştır.

Yağcı B denize atlamasının hemen ardından geminin yanında bulunan gemi kaptanının yanından geçmiştir. Biraz ilerde ise gemici C ve aşçıbaşını can salına tutunurken görmüştür. Yağcı B ilk başta bu personelin yanlarına gitmeye çalışmış fakat sonradan personelin büyük bir kısmının yaklaşık 50 metre ilerde hep beraber bir can simidine tutunmuş olarak durduklarını görünce onlara doğru yüzmeye başlamıştır. Diğer personelin yanına doğru yüzerken dalgalarla ve rüzgârla savrulan II. çarkçının yardım isteğini işitmiştir. Suyun üstünde sırt üstü duran II. çarkçının yanına ulaşmış ve elbiselerinden tutup diğer personelin yanına götürmüştür. Can simidinin etrafında bulunan personelin hepsinin can yelekleri parçalandığı çarkçıbaşı ile yapılan görüşmede ifade edilmiştir. Yağcı B ve II. çarkçı toplu halde bulunan gemi personelinin yanına ulaştıklarında geminin yalnızca baş tarafı görünmektedir. I. zabitten karaya olan mesafeyi soran yağcı B, mesafenin yüzülemeyecek kadar fazla olduğu yanıtını alınca onlarla birlikte beklemeye başlamış fakat çemberin dışında kalmıştır. Bölgede etkili olan yoğun sis devam ederken

¹⁰ Kazazede Personelin İfadelerine Göre Çizilmiştir.

kendilerinden 100-150 metre ileride gemici C tarafından can salının şişirildiğini gören çarkçıbaşı, yağcı B'den can simidinin ipinden tutarak herkesi can salına götürmesini istemiştir.

Gemi battıktan yaklaşık 1 saat sonra şişirilebilir can salının parima halatına ulaştığını belirten gemici C, ilk etapta can salının parima halatını 3-4 defa çekmek suretiyle şişirme sistemini harekete geçirmeyi denemiş fakat başaramamıştır. Can salının şişirme sistemini harekete geçiremeyince can salının üzerine çıkmış ve can salını suyun altına şişirme sistemini harekete geçirmeyi denemiştir. Bu uğraşları kendi ifadesi ile yaklaşık 1,5 saat kadar devam etmiş ve sonunda can salını şişirmeyi başarmıştır. Gemici can salının şişirme sistemini harekete geçirmek için uğraşırken bir ara can yeleği de başından çıkmıştır. Can salı şiştiğinde yakınında bulunan aşçıbaşıyla birlikte içine girmeye çalışmışlar fakat başaramamışlardır.

Bu sırada gemici C'nin can salını şişirdiğini gören toplu halde bulunan personel, hep beraber bağırarak kendilerine doğru çağırmışlar fakat yanıt alamamışlardır. Yağcı B şişen can salına doğru yüzmeye başlamış, bir ara ayağı bir inceye (can simidinin incesi) dolaşsa da ayağını kurtararak yüzmeye devam etmiştir. Yağcı B yaklaşık 100-150 metre yüzerek can salına ulaşmış ve içine binmeyi başarmıştır.

Yağcı B daha sonra kendisinden yardım isteyen aşçıbaşıya yardım ederek vücudu ve bir ayağı içeride kalacak şekilde (%90) onu da can salına almayı başarmıştır. Aşçıbaşının ayağının inceye dolaşması sebebiyle bir ayağı dışarıda kalmıştır. Yağcı B aşçıbaşının ayağını ipten kurtarmaya çalışmış ama başarılı olamamıştır. Daha sonra gemici C'ye yardım ederek can salına bindirmiştir. Bu sırada görüşte 150-200 metreye kadar çıkmıştır. Can salına binen 3 kişi, gerek soğuk suyun içinde 2 saati bulan bir süre kalmaları gerekse denizdeyken devamlı su yutmaları ve kusmaları nedeniyle bitap düştüklerinden can salında hareket edemeyecek kadar yorulmuşlardır.

1.2.4 Arama Kurtarma Çalışmaları

GÖKBEL gemisinin kazazede personelinin kurtarılması için Ravenna limanından ilk etapta kılavuz botu Eba (Resim 7) , palamar botu Terzo Sirotti (Resim 8) ve Eduardo

Primo (Resim 9), Eduardo Junior (Resim 10), Francesco Paolo (Resim 11) isimli römorkörler hareket etmiştir. Görevlendirilen 3 römorkör ve 1 palamar botu saat 08:45-08:50 arasında limandan ayrılmışlar ve saat 09:00 sularında liman mendireğinden dışarı çıkış yapmışlardır (Şekil 9). Arama kurtarma çalışmalarına katılan Eba isimli kılavuz botunun Otomatik Tanımlama Sistemi(AIS) olmadığından yaptığı arama ve kurtarma faaliyetleri LADY AZİZA gemisinin Seyir Veri Kaydedicisi(VDR) kayıtlarından takip edilememiştir.



Resim 7: EBA



Resim 8: TERZO SIROTTI



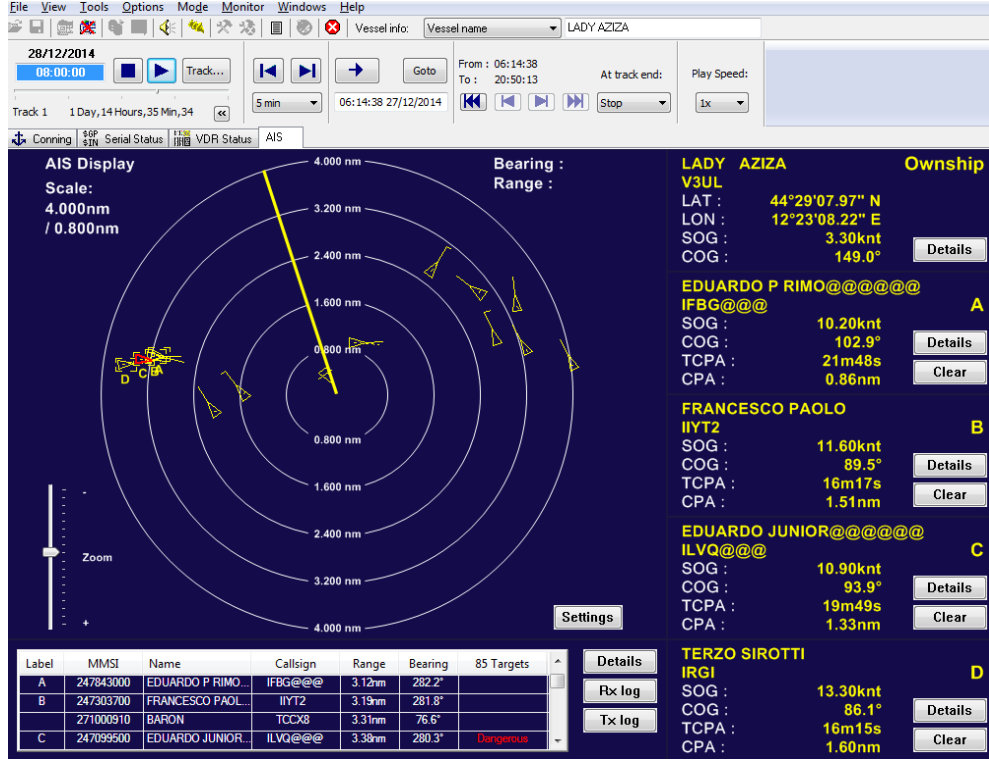
Resim 9: Römorkör EDUARDO JUNIOR



Resim 10: Römorkör FRANCESCO PAOLO



Resim 11: Römorkör EDUARDO PRIMO



Şekil 9: Ravenna Liman Mendireğinden Çıkış Yapan Römorkörler ve Palamar Botu (VDR-AIS).

Kaza bölgesine ilk olarak ulaşan Eba isimli kılavuz botu ile Liman Başkanlığı arasında aşağıdaki konuşmalar geçmiştir¹¹.

Kılavuz Botu 09:01:23 Ben kılavuz botundayım, bölgedeyim görüş maksimum 10 metre(Resim 12).

Kılavuz Botu 09:06:51 Geminin baş bodoslaması hariç battı.

Liman Başkanlığı 09:06:58 Mürettebatı kurtarabiliyor musunuz?

Kılavuz Botu 09:07:03 Kimseyi göremiyorum.

Kılavuz Botu 09:08:23 Son durum: görüş 10 metre, dalga 2 metre, geminin kış tarafı suyun altında. Birilerini görmeye çalışıyorum fakat kimseyi göremiyorum.

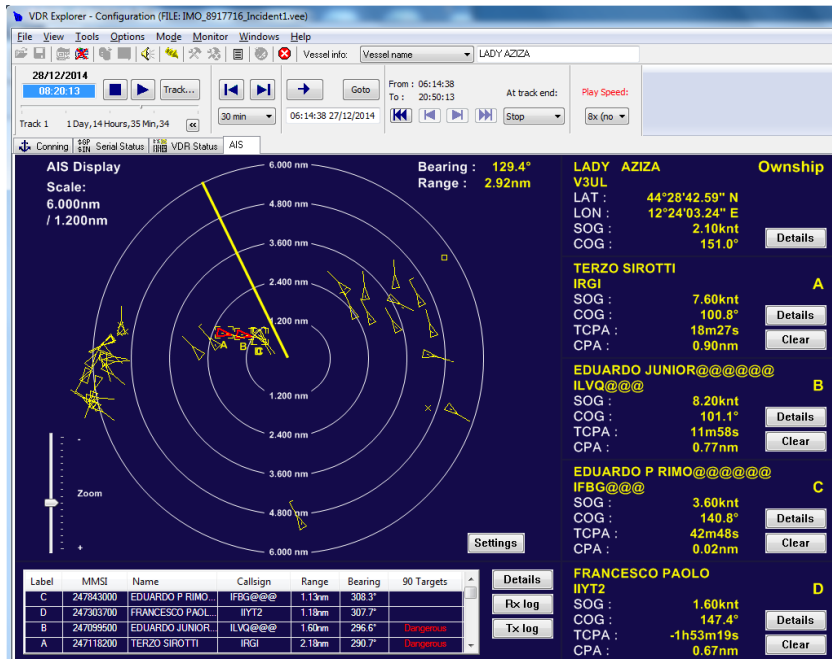
¹¹ VHF kanal 11 Kılavuz Botu ile Liman Başkanlığı arasında geçen konuşmalar.



Resim 12: Eba İsimli Kılavuz Botunun Kaza Mevkiine Ulaşması

Eba isimli kılavuz botu denizdeki kazazedelerden ilk olarak vardiya zabitini bulmuş ve kurtarmıştır. Vardiya zabitini denizde kaldığı süreyi kendisi 25 dakika olarak zannetmiş fakat saatine baktığında 1,5 saat kadar suda kaldığını fark etmiştir.

Arama ve kurtarma çalışmalarına katılan 3 römorkör ve 1 palamar botu da saat 09:20 sularında olay yerine intikal etmişler ve hızlarını düşürerek arama kurtarma çalışmalarına başlamışlardır(Şekil 10).¹²



Şekil 10: Olay Mahalline Ulaşan Römorkörler ve Palamar Botu (VDR-AIS).

¹² LADY AZIZA VDR Kayıtları

Kılavuz botu vardiya zabitini denizden kurtardıktan sonra yaklaşık 30 dakika diğer kazazedeleri aramıştır. Kılavuz botu toplu halde denizde bulunan 6 kazazedeyi bulduğunda onlara can simidi atmıştır. Can simidini gemici B yakalamış, bir eli diğer personelle tuttukları can simidinde diğer eli de atılan can simidinde kılavuz botunun yanına kadar gitmişlerdir. Çarkçıbaşının ifadesi ile 2 saat sonra kılavuz botu kendilerine ulaştığında yağcı A'nın ve II. çarkçının durumu kötüleşmiştir. Daha sonra kazazedeler kılavuz botunun iskele tarafında bulunan iplerinden tutunmuşlardır. Kılavuz botu personeli önce gemici B'yi sonra sırasıyla çarkçıbaşı ve yağcı A'yı kılavuz botuna almıştır. Kılavuz botu personeli öncelikle elleriyle ve ayakları ile kendileri ile işbirliği yapan kazazedeleri kılavuz botuna almaya çalışmıştır. Çarkçı başı ile gemici B birlikte kılavuz botunun alt güvertesine inmişler ve orada bulunan naylona sarılmışlardır. Çarkçıbaşı daha sonra kendinden geçmiştir. Yağcı A ise kıyıya ulaşamadan vardiya zabitinin kucağında hayatını kaybetmiştir. Kılavuz botu kaptanının ifadesi ile kazazedeleri aldıktan sonra diğer kazazedeleri de denizden almak için çaba sarf etmelerine rağmen denizde bulunan personelin üzerinde can yelekleri bulunmadığından kurtarma çalışmaları sırasında denize batan personel bir daha su üstüne çıkamamıştır. Saat 10:33:27'de kılavuz botu Ravenna Liman Başkanlığını arayarak durumu kötü olan 4 kişiyi denizden aldıklarını, kazazedelerin hipotermiden muzdarip olduklarını, dönmeye çalıştıklarını fakat denizlerden dönemedikleri bilgisini vermiştir. Bir arada kılavuz botu da batma tehlikesi geçirmiştir. Kılavuz botu personeli daha sonra yanlarına gelen Eduardo Primo ve Francesco Paolo isimli römorkörlere kazazedeleri vermek istemiş fakat başarılı olamamıştır. Römorkörler daha sonra kılavuz botunu yedekleyerek limana doğru hareket etmişlerdir. Römorkörler liman mendireğinden içeri giriş yaptıklarında saat 12:37'yi göstermektedir.

Gemici C, yağcı B ve aşçıbaşı can salına bindikten yaklaşık 10-15 dakika sonra palamar botu Terzo Sirotti kendilerini bulmuştur. Denizde dalgalar ile birlikte hareket eden Palamar botu ve can salı arasındaki zamanlamayı ayarlayan yağcı palamar botuna atlamıştır. Palamar botu bir süre gemici C'yi almayı denemiş fakat başarılı olamamıştır.

Kazazede gemici C römorkör personeli tarafından kurtarılarak römorköre alınmıştır. Gemici C'nin ifadesi ile 45 dakika aşçıbaşını kurtarmaya çalışan römorkör personeli kazazede uyuklamaya başlayınca sahile gitmek üzere hareket etmiştir. Bölgede arama ve

kurtarma faaliyetlerine devam ederken palamar botu Terzo Sirotti arama ve kurtarma faaliyetlerine katılan Eduardo Junior isimli römorkör eşliğinde saat 13:36'da liman mendireğinden içeri giriş yapmışlardır.

Ayrıca arama ve kurtarma çalışmalarına saat 11:50 sularında açık deniz ikmal gemileri Vos Hestia (Resim 13) ve Ievoli Black (Resim 14) ile liman mendireğinden saat 12:10 sularında çıkış yapan personel taşıma gemisi Wolf (Resim 15), liman mendireğinden saat 14:08 sularında çıkış yapan römorkör Francesco Paolo ve liman mendireğinden saat 14:23 sularında çıkış yapan açık deniz ikmal gemisi Puma Primo'da (Resim 16) katılmıştır.



Resim 13: Açık Deniz İkmal Gemisi VOST HESTIA



Resim 14: Açık Deniz İkmal Gemisi IEVOLI BLACK



Resim15: Personel Taşıma Gemisi WOLF



Resim 16: Açık Deniz İkmal Gemisi Puma Primo

Arama ve kurtarma çalışmalarına katılan Vos Hestia isimli açık deniz ikmal gemisi saat 16:03'de, Wolf isimli personel taşıma gemisi ise saat 16:28'de, römorkörlerden Francesco Paolo saat 17:38'de, Puma Primo saat 19:17'de, Ievoli Black isimli açık deniz ikmal gemisi ise saat 22:00 sularında liman mendireğinden içeri girerek birinci gün yapılan arama ve kurtarma faaliyetlerine son vermişlerdir.

Kazadan sağ olarak kurtarılan GÖKBEL gemisinin 5 mürettebatı (vardiya zabiti, Çarkçıbaşı, Gemici B, Gemici C, Yağcı B) ile sağ kurtarıldıktan sonra kılavuz botunda hayatını kaybeden 1 mürettebat (Yağcı A) limanda bekleyen ambulanslarla hastaneye kaldırılmışlardır (Resim 17,18,19,20). Hastanede 1 ile 5 gün arası değişen süreler tedavi gören kazazedeler, tedavileri tamamlandıktan sonra hastaneden taburcu edilerek Türkiye'ye gönderilmişlerdir.



Resim 17: Kazazedelerin Sahile Getirilmesi



Resim 18: Kazazedelerin Sahile Getirilmesi



Resim 19: Kazazedelerin Sahile Getirilmesi



Resim 20: Kazazedelerin Sahile Getirilmesi

GÖKBEL gemisinin denizde kayıp personelinden, gemi kaptanı ile usta gemici A'nın naşı Ravenna limanının yaklaşık 120 mil açığında, aşçıbaşı ise Ancona limanı açığında (Ravennanın 160 mil güneyinde) bulunmuştur. Kazazedelerden II. Çarkçı naşı ise Ancona limanı yakınlarında bir sahilde 24 Mayıs 2015 tarihinde bulunmuştur. Kazada kayıp olan I. zabıt 'den ise kaza raporunun tamamlandığı tarih itibarı ile bir bilgi alınamamıştır.

1.3 HASAR

1.3.1 GÖKBEL'in Hasarı ve Çevre Kirliliği

GÖKBEL'in su seviyesinin üstünde 2 numaralı ambarın iskele kış köşesi hizasında güverte ve yaşam mahalli maddi hasar görürken, su seviyesinin altında ise 2 numaralı ambarın iskele tarafında, makine dairesi perdesine yakın bir kısımda bordasından yaralamıştır. (Resim 21, Resim 22).



Resim 21: GÖKBEL Gemisinin Denizden Çıkartılması



Resim 22: GÖKBEL Gemisinin Denizden Çıkartılması

Gemide oluşan hasarlar nedeniyle gemi su almaya başlamış ve stabilitesi bozularak batmıştır. Çatışma sırasında gemi personelinden yaralanan olmamıştır. Fakat gemiyi terk etikten sonra gemi personelinden birisi kaybolurken, dördünün naaşları denizde bulunmuştur. Kazadan sağ olarak kurtarılan altı kazazedelerden biri kurtarıldıktan sonra hayatını kaybetmiştir. Çatışma sonrası GÖKBEL'den kaynaklı bir evre kirliliği rapor edilmemiştir.

1.3.2 LADY AZİZA Hasar ve Kirlilik

LADY AZİZA gemisinin su seviyesinin üstünde geminin baş bodoslama merkez hattı ile başaltı zemin saçının kesiştiği noktanın hemen iskele tarafında birbirlerine çok yakın iki yırtık oluşmuştur (Resim 23). Çatışmada geminin personelinden yaralanan olmamıştır. Çatışma sonrası LADY AZİZA'dan kaynaklı bir evre kirliliği rapor edilmemiştir.



Resim 23: Çatışma Sonrası LADY AZİZA Geminde Oluşan Hasar

1.4 GÖKBEL

1.4.1 GÖKBEL gemisi Emniyet Yönetimi (SMC) ve Uygunluk Belgeleri (DOC)

Gemiye ait Emniyet Yönetimi Sertifikası 29.02.2012 tarihinde Türk Loydu tarafından İstanbul/Türkiye’de düzenlenmiştir. SMC sertifikası için ikincil üçüncü yıldönümü tarihi arasında ara sörvey yapılması öngörülmüştür.

GÖKBEL gemisinin DPA¹³’yi tarafından 20.11.2014 tarihinde yapılan teknik denetim raporunda gemide teknik olarak bir uygunsuzluğa rastlanmamıştır.

1.4.2 GÖKBEL Gemisi Kilit Personeli

1.4.2.1 Kaptan

Gemi kaptanı 42 yaşında, 3000 GT’na kadar gemilerde kaptan olarak görev yapabileceğine dair yeterlilik belgesine sahiptir (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları II/2) . 2009 yılından itibaren kaptanlık yapmaya başlamıştır. GÖKBEL gemisinden önce detveytleri 3500 DWT-4500 DWT arasında değişen 5 farklı gemide kaptanlık yapmıştır. GÖKBEL gemisinde 19.11.2014 tarihinde kaptan olarak göreve başlamıştır.

1.4.2.2 I. Zabit

I. Zabit 59 yaşında, 3000 GT’na kadar gemilerde I. Zabit olarak görev yapabileceğine dair yeterlilik belgesine sahiptir (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları II/2) . I. Zabit son üç kontratında da GÖKBEL gemisinde I. zabit olarak görev yapmıştır. GÖKBEL gemisinde 09.09.2014 tarihinde I. zabit olarak göreve başlamıştır.

1.4.2.3 Vardiya Zabiti

Vardiya zabiti 22 yaşında, 3000 GT’na kadar gemilerde Vardiya zabiti olarak görev yapabileceğine dair yeterlilik belgesine sahiptir (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme

¹³ DPA (Designated Person Ashore): Her bir geminin emniyetini izlemekten ve gemi operasyonları için yeterli sahil kaynağını sağlamaktan sorumlu olan, gemi ile işletmeci arasında bir bağ oluşturmak için en üst düzey yetkililer de dâhil olmak üzere işletmecinin tüm yönetim seviyeleri ile doğrudan temas kurabilen ve işletmeci tarafından atanmış EYS uygulamasında tam yetkiyi haiz atanmış kişiyi,

ve Vardiya Tutma Standartları II/1). Vardiya zabitanın okul stajlardan sonra ilk çalıştığı gemi GÖKBEL gemisidir ve kazadan 39 gün önce (19.11.2014) gemiye katılmıştır.

1.4.3 Vardiya Rutini

GÖKBEL gemisinin demirlemesin ardından liman vardiyasına geçilmiştir. Havanın fırtınalı olması ve geminin demir tarama ihtimaline karşı demir vardiyaları da seyir vardiyalarında olduğu gibi gözcü bir personelle birlikte tutulmuştur.

Seyir vardiyası;

24:00-04:00 ve 12:00-16:00 Vardiya Zabiti+Gemici

04:00-08:00 ve 16:00-20:00 I. zabiti+Gemici

20:00-24:00 ve 08:00-12:00 Gemi Kaptanı+Gemici

1.4.4 Seyir Vardiyası Talimatları

Çetinkaya Denizcilik Transport ve TİC.LTD.ŞTİ. Emniyetli Yönetim Sistemi el kitabının, Gemi Organizasyonları başlıklı 7 inci bölüm, 7.1.1 alt başlığında “Köprüüstü Seyir Vardiyası Prosedürleri”, 7.1.3 alt başlığı altında “ Ağır Havada Seyir” ve 7.1.5 alt başlığı altında “ Kısıtlı Görüşte Seyir” ilişkin talimatlar belirlenmiştir.

Seyir vardiyasına ilişkin GÖKBEL gemisinin kaptan talimatlarına gemi battığı için ulaşamamıştır.

1.4.5 Seyir Haritaları, Radarlar, AIS Cihazı ve VDR

Gemide British Admiralty deniz haritaları kullanılmakta olup, 1445 Ravenna liman haritası ile 1467 Ravenna Limanına yaklaşım haritası gemide mevcuttur (EK-1). Geminin köprüsünün sancak ve iskelesinde 2 adet X Bant ARPA¹⁴ radar mevcuttur. Kaza anında radarların her ikisi de kuzey yukarı (North-Up) konumunda çalıştırıldığı personelce ifade

¹⁴ Automatic Radar Plotting Aid

edilmiştir. Çatışmadan kaçınmak ve çevredeki gemilerin varlığını tespit etmek için I. zabıt iskele radarı kullanmaktadır.

Vardiya zabiti tarafından kılavuz alma/bırakma mevkie haritaya işlenmesinin yanı sıra Küresel Konumlandırma Sistemine(GPS) de girilmiştir. GPS ile radarlar bağlantı olduğundan dolayı kılavuz alma/bırakma mevkie radar ekranında da görülebilmektedir. Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (ECDIS) bulunmayan GÖKBEL gemisinde izlenilen rota, gemide kullanılan seyir haritalarının yanı sıra köprüüstünde kullanılan ve harita programı yüklü dizüstü bilgisayardan gemi kaptanı tarafından ayrıca takip edilmektedir.

Gemide AIS cihazı mevcut olup, 07.08.2014 tarihinde test edilerek iyi kondisyonda olduğu belgelenmiştir.

1 Temmuz 2002’de yürürlüğe giren IMO’nun A.861(20) sayılı düzenlemesi ile 1974, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi, 1974 (SOLAS 74) bölüm V’e dahil edilen VDR (Voyage Data Recorder/ Seyir Veri Kaydedicisi) köprüüstü konuşmaları, ana makine kumandaları, radar bilgileri ve gemideki ilgili diğer cihazlardan gelen bilgiler kaydedilmektedir. A.861(20) sayılı düzenlemeye, göre yolcu gemileri ve yolcu gemileri haricindeki 3000 ton ve üzeri, 1 Temmuz 2002’de veya daha sonra inşa edilmiş gemiler, VDR taşımak zorundadırlar. GÖKBEL gemisi 2126 GT olması nedeniyle VDR taşımak zorunda değildir.

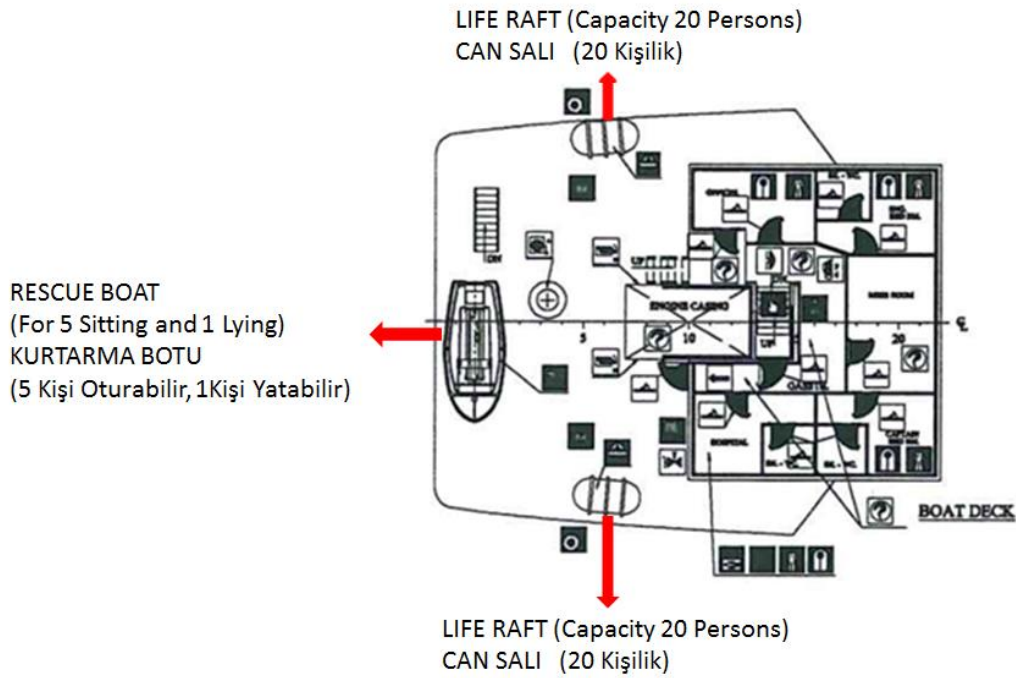
1.4.6 Can Kurtarma Teçhizatı ve Gemide Yerleşimi

GÖKBEL’de, 19 adet su geçirmez soğuktan koruyucu giysi, 19 adet can yeleği ile 2 adet çocuk can yeleği bulunmaktadır. Kişisel can kurtarma teçhizatı yetkili firma tarafından 08.08.2014 tarihinde kontrol edilmiş olup, iyi durumda olduğu tespit edilerek sertifika düzenlenmiştir. (EK-2)

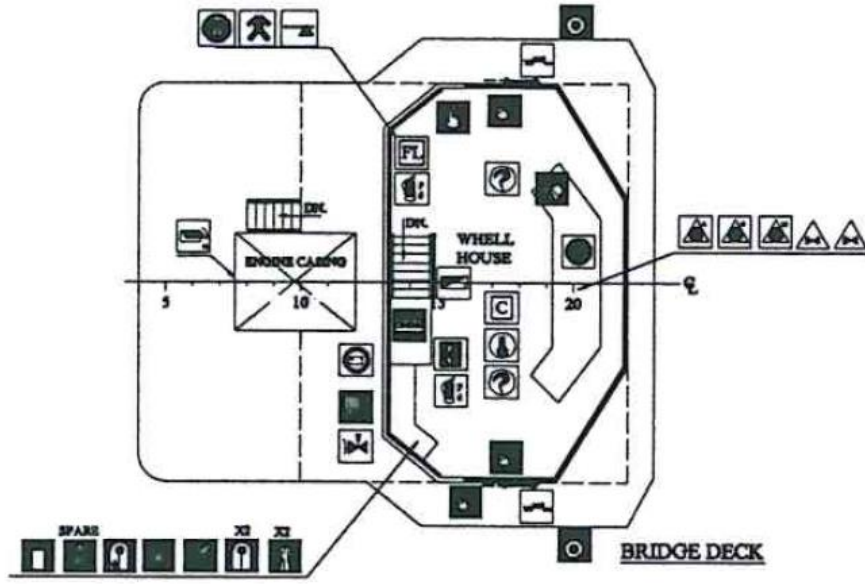
Gemide bulunan can salları, Mayıs 2008’de üretilmiştir. Can salları yetkili bakım firması tarafından 08.08.2014 tarihinde muayene/test edilerek uygunluk sertifikası düzenlenmiştir. (EK-3)

Emniyet Yönetimi Sistemi(EYS) dokümanlarına göre, gemide bulunan kişisel can kurtarma teçhizatı ve can salları ve can sallarının donanımları I. zabıt tarafından aylık periyotlarla kontrol edildikleri anlaşılmaktadır. Kişisel can kurtarma teçhizatı, can salları ve can sallarının donanımları en son 04.11.2014 tarihinde kontrol edilmiş ve iyi durumda oldukları tespit edilerek EYS dokümanlarına işlenmiştir (Ek-4).

Gemide bulunan kurtarma botu mataforası 21.11.2014 tarihinde test edilmiş olup, yapılan test sonucunda kullanımına uygun olduğu tespit edilerek sertifika düzenlenmiştir (Ek-5). 12.11.2014 tarihinde içindeki malzeme, 24.11.2014 tarihinde de motor ve indirme donanımları kontrol edilmiş ve EYS dokümanlarına işlenmiştir. Kurtarma Botu, Can Salları ve Kişisel Can Kurtarma Araçlarının GÖKBEL gemisinde bulundukları konumlar Şekil 11 ve Şekil 12’de gösterilmektedir.



Şekil 11: GÖKBEL Gemisindeki Kurtarma Botu ve Can Sallarının Konumları



Şekil 12: Kişisel Can Kurtarma Araçlarının GÖKBEL Gemisindeki Konumları

1.4.7 Role Talimleri:

EYS kayıtlarından (Ek-6), role talimlerinin 2014 takvim yılı içinde planlandığı şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır. EYS kayıtlarına göre, gemi batmadan son iki ay içerisinde iki adet “Gemiye Terk” role talimi yapılmıştır. Bu role talimlerinden ilki gemi personelinin %90’nın değişmesi üzerine 19.11.2014 tarihinde saat 10:00-11:30 arasında yapılmıştır (EK- 7). Talimde gemi personeli, personel salonunda toplanarak role katları kontrol edilmiş, can sallarının yeri gösterilmiş ve kurtarma botu çalıştırılarak denize indirilmiş ve tekrar yerine alınmıştır.

İkinci “Gemiye Terk” role talimi ise 2014 takvim yılı içinde planlandığı üzere 21.11.2014 tarihinde saat 13:10-13:45 arasında tüm personelin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Talimde, verilen alarmla birlikte personel acil durum toplanma yerinde toplanmış, personelin gemiyi terk esnasında yanında getireceği malzemeler ve role kartları kontrol edilmiş ve kurtarma botu çalıştırılarak denize indirilmiş ve tekrar yerine alınmıştır (EK- 8).

1.5 LADY AZİZA

LADY AZİZA gemisinin kaptanı, I. zabiti ve vardiya zabiti Suriye uyrukludur. Kaza sonrasında inceleme yapmak üzere Ravenna limanına bağlanan gemide, kaptan dışında

bütün personel gemiyi terk etmiştir. Kaza sonrasında İtalya'nın Ravenna limanında özel bir rıhtımda bağlı bulunan LADY AZİZA (Resim 24) gemisinde inceleme yapmak ve gemi kaptanı ile görüşme talebi Ravenna Liman Başkanlığına bildirilmiştir. Yetkililer bu talebi geminin avukatına iletmışler fakat bu talep kabul edilmemiştir. Bu sebeplerden dolayı LADY AZİZA gemisi ile ilgili bilgiler kaza sonrasında İtalya Kaza İncelme Birimi tarafından elde edilen ilk bilgilerle sınırlı kalmıştır.



Resim 24: Ravenna Limanında Özel Bir Rıhtımda Bağlı Bulunan LADY AZİZA

1.5.1 Emniyet Yönetimi (SMC) ve Uygunluk Belgeleri (DOC)

Gemi için Geçici Emniyet Yönetimi Sertifikası (Interim Safety Management Certificate /ISMC) 18.10.2014 tarihinde Dromon Bureau of Shipping tarafından Rotterdam/Hollanda da düzenlenmiştir. Dromon Bureau of Shipping tarafından 17.10.2014 tarihinde gemide yapılan denetimde sonucunda; Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM) el kitabına uygun gemiadamlarının iş kontratlarının bulunmadığı tespit edilmiş ve uygunsuzluğun kapatılması için 3 ay süre verilmiştir.

1.5.2 Seyir Vardiyası Rutini

Gemiadamı dinlenme saatlerinin kayıtlarından LADY AZİZA gemisi personelinin vardiya düzeninin gemi kaptanının seyir vardiyası tutup tutmasına göre değiştiği görölmüştür. Aralık ayının 11 inden sonra oluşturulan vardiya düzeni aşağıda olduğu gibidir.

11 Aralık -18 Aralık

24:00-06:00 ve 12:00-18:00 I. Zabit

06:00-12:00 ve 18:00-24:00 Vardiya Zabiti

19 Aralık -23 Aralık

24:00-04:00 ve 12:00-16:00 Vardiya Zabiti

04:00-08:00 ve 16:00-20:00 I. Zabit

08:00-12:00 ve 20:00-24:00 Kaptan

24 Aralık

24:00-06:00 ve 12:00-18:00 Vardiya Zabiti

06:00-12:00 ve 18:00-24:00 I. Zabit

25 Aralık

24:00-10:00 Vardiya Zabiti

06:00-12:00 I. Zabit

26-27 Aralık

07:00-16:00 Vardiya Zabiti

07:00-16:00 I. Zabit

08:00-17:00 Kaptan

28 Aralık

07:00-16:00 Vardiya Zabiti

1.5.3 Seyir Haritaları, Radarlar, AIS Cihazı ve VDR

Gemide kağıt ((British Admiralty (BA) Nautical Charts)) deniz haritaları kullanılmaktadır. Kaza sonrası gemide çekilen resimlerden BA 204 (Sedmovrace to Trieste and Ravenna to Venezianolu) nolu haritanın gemide kullanıldığı anlaşılmaktadır(Resim 25).



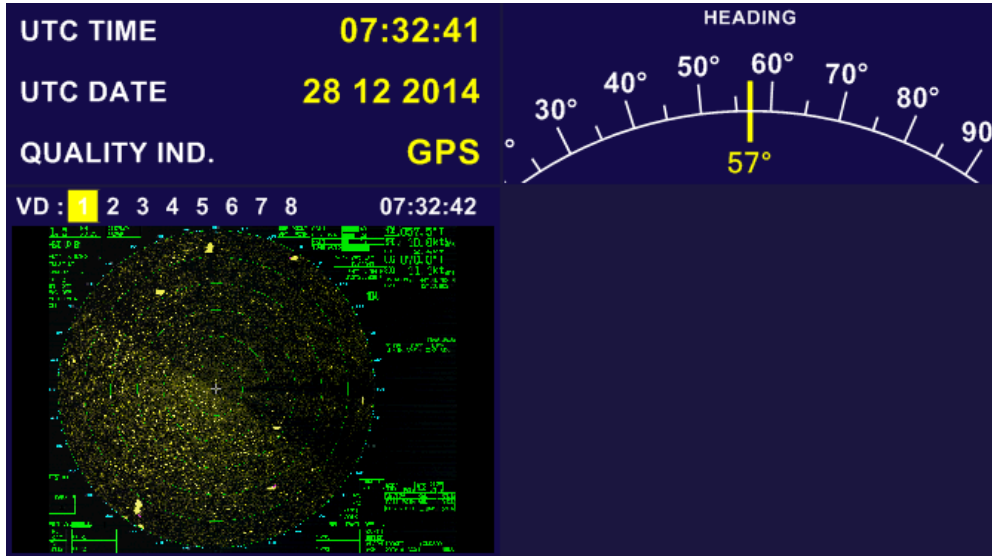
Resim 25: *LADY AZİZA'nın Kullandığı BA 204 Seyir Haritası*

LADY AZİZA gemisinin köprüüstü merkez hattının sancak ve iskelesinde 2 adet radar mevcuttur (Resim 26). Bu radarlardan biri X bant diğeri ise S bant olup, her ikisinin de ARPA özelliği (seçilen bir hedefi pilotlama/hedef takibi yapabilme özelliği) yoktur(EK-9).



Resim 26: *LADY AZİZA'nın Köprüüstünden Görünüm*

LADY AZİZA'nın VDR kayıtlarına göre radarlardan bir tanesi rota yukarı konumunda çalıştırılmaktadır. Yine VDR kayıtlarına göre GÖKBEL gemisi LADY AZİZA'nın radar ekranında saat 08:32:41'den itibaren görünmeye başlamıştır. Bu sırada GÖKBEL ile LADY AZİZA arasında 1,44 mil mesafe vardır. Bu noktadan çıkarak LADY AZİZA'nın radarının bir tanesinin menzilini 1.5 mile ayarlamış olduğu anlaşılmaktadır(Şekil 13).



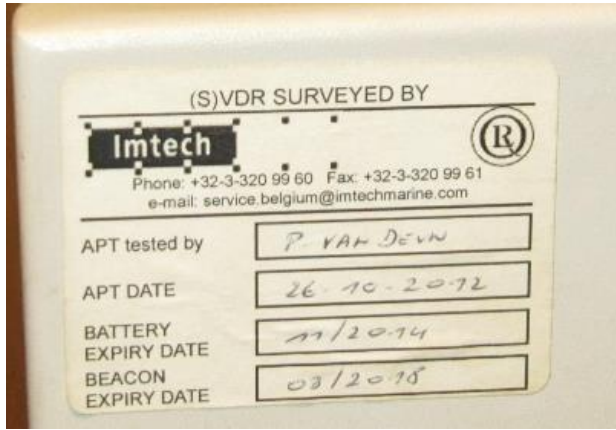
Şekil 13: LADY AZİZA'nın Radar Görüntüsü (VDR-AIS)

Gemide AIS cihazı mevcut olup, 07.08.2014 tarihinde test edilerek iyi kondisyonda olduğu belgelenmiştir.

1 Temmuz 2002'de yürürlüğe giren IMO'nun A.861(20) sayılı düzenlemesi gereği 3828 GT'luk LADY AZİZA gemisinin VDR bulunmaktadır. Kaza sonrası LADY AZİZA gemisine ait VDR kayıtları alınmış ve VDR ünitesinin resimleri çekilmiştir. Çekilen resimlerden LADY AZİZA gemisinin VDR cihazı hata uyarısı verdiği(Resim 27) ve VDR bataryasının son kullanma tarihi geçtiği görülmektedir(Resim 28). Fakat gemiden alınan VDR kayıtlarından kaza öncesi ve sonrası VDR kayıtlarının sağlık bir şekilde tutulduğu görülmüştür.



Resim 27: LADY AZİZA'nın VDR Cihazı Paneli



Resim 28: LADY AZİZA'nın VDR Cihazı Bataryası

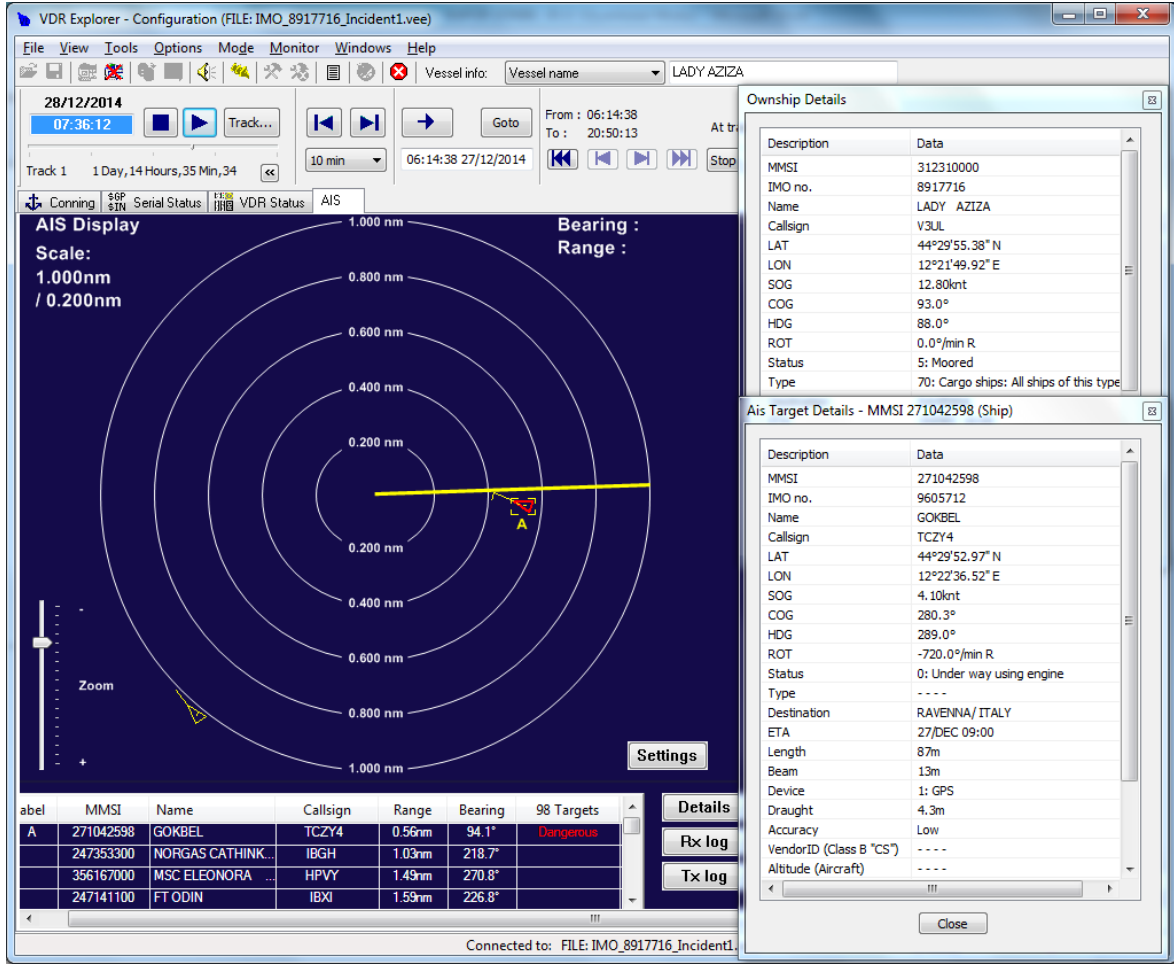
BÖLÜM 2 – ANALİZ

2.1 GÖKBEL'in Çatışma Öncesi Eylemleri

Ravenna liman mendireğinin yaklaşık 5.7 mil doğusunda demirli bulunan GÖKBEL, demirini alarak saat 08:01'de limanın kılavuz alma mevkiine hareket etmiştir. Limandan çıkan bir başka gemiyi kılavuzlayan kılavuz kaptanın saat 08:22:20'de yaptığı tavsiyeye uyarak 285 olan rotasını 08:25'de 295 yapmış ve saat 08:36:06'e kadar 292 ile 300 rota aralığında liman girişine doğru ilerlemeye devam etmiştir. Saat 08:36:12'de GÖKBEL'in LADY AZİZA ile çatışmadan kaçınmak için manevraya başladığında rotası 289 ve hızı 4,1

deniz milidir. Gemi düdüğü ile LADY AZİZA'yı uyardığı saat 08:37:41'de rotası 310 hızı ise 4,4 deniz milidir. LADY AZİZA ile çatıştığı saat 08:37:58'de ise rotası 326, hızı 3,9 deniz milidir(Şekil 14).

Şekil 14: GÖKBEL'in İzlediği Rota



Şekil 15: Saat 08:36:12'de Her İki Geminin Birlerine Karşı konumları (VDR-AIS)

2.1.1 Çatışma Tehlikesinin Değerlendirilmesi

Çatışma öncesinde GÖKBEL'in gemi kaptanı bir taraftan geminin pruvasını kontrol ederken bir taraftan da geminin konumunu önünde bulunan diz üstü bilgisayardan takip etmektedir. I. zabıt iskele radardan çevrelerinden olan gemi hareketlerini izlemekte, vardiya zabiti ise dümen tutmaktadır. Köprüüstünde ayrıca gözcü bulunmamaktadır. LADY AZİZA gemisi iskele radarda ilk olarak saat 08:32 sularında tespit edilerek radarda pilotlanmış ve AIS cihazından ekonun LADY AZİZA gemisine ait olduğunu öğrenilmiştir.

Çatışma tehlikesinin mevcudiyeti I.zabıt tarafından gemi kaptanına bildirilmiş aynı zamanda VHF üzerinden LADY AZİZA gemisine çağrı yapılmıştır. LADY AZİZA'dan yanıt alınamaması üzerine, GÖKBEL rotasını saat 08:36:12'de sancağına almaya başlamıştır. Verdiği dümen komutu ile gemi üzerinde istediği dönme etkisini elde

edemeyen gemi kaptanı dümenin başına kendi geçerek dümeni sancak alabanda yapmış, bir yandan da diğer gemiyi gemi düdüğü ile uyarmaya çalışmıştır.

1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün(COLREGS), Kısım I-Her Türlü Görüş Koşullarında Teknelerin Yönetimi, Kural 7'de Çatışma Tehlikesi başlığı altında “Radar varsa 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 cihazlarından gerekli şekilde faydalanılacaktır.”, Kural 8'de Çatışmayı Önleme Hareketi başlığı altında “(a) Olayın koşulları elverişli olduğu ve iyi gemicilik kurallarına uyularak yeterli bir süre içinde yapıldığı takdirde çatışmayı önlemek için girişilecek herhangi bir hareket olumlu olacaktır.” ve Kısım III-Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları, Kural 19-Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları başlığı altında “Sadece radarla diğer bir teknenin varlığını anlayan bir tekne, çatışma tehlikesini mevcudiyetini radarı ile saptayacaktır. Böyle bir durumun mevcut olması halinde önleyici manevrayı zamanında yapacak...” İfadeleri yer almaktadır.

GÖKBEL gemisi LADY AZİZA'yı çatışmadan 6 dakika önce saat 08:32'de fark ettiğinde her iki gemi arasında 1,62 mil mesafe bulunmaktadır. Geminin çatışmadan 15 dakikada önce izlemiş olduğu rota ve hızı (Tablo 1) incelendiğinde çatışmadan kaçınma manevrasına saat 08:36:12'de başlamış olduğu görülmektedir.

TABLO 1: HER İKİ GEMİNİN ÇATIŞMADAN 15 DAKİKA ÖNCE İZLEDİĞİ ROTA, HIZ VE BİRBİRLERİNE OLAN MESAFELERİ¹⁵

SAAT	LADY AZİZA		GÖKBEL		İKİ GEMİ ARASINDAKİ MESAFE
	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	
08:25:32	090	9,0	292	4,2	3,21
08:25:36	091	9,7	292	4,2	3,2
08:25:50	088	9,5	294	4,3	3,15
08:25:55	087	9,5	294	4,3	3,13
08:25:58	085	9,3	293	4,2	3,11

¹⁵ LADY AZİZA'nın VDR Kayıtlarına Göre Yapılmıştır.

SAAT	LADY AZİZA		GÖKBEL		İKİ GEMİ ARASINDAKİ MESAFE
	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	
08:26:06	083	9,6	293	4,2	3,09
08:26:10	082	9,4	292	4,2	3,07
08:26:12	081	9,5	292	4,2	3,06
08:26:16	080	9,5	292	4,2	3,05
08:26:24	079	9,8	291	4,4	3,02
08:26:28	080	9,8	291	4,3	3,00
08:26:36	081	9,9	291	4,3	2,97
08:26:45	082	9,6	294	4,2	2,94
08:26:48	083	10,6	295	4,6	2,92
08:26:56	084	10,8	295	4,6	2,89
08:27:04	083	10,7	294	4,2	2,86
08:27:07	084	11,0	293	4,4	2,84
08:27:10	083	11,0	293	4,4	2,83
08:27:12	082	10,9	293	4,4	2,82
08:27:16	081	10,7	293	4,4	2,81
08:27:20	080	10,5	292	4,2	2,79
08:27:24	079	10,7	292	4,2	2,78
08:27:27	080	10,7	292	4,2	2,77
08:27:28	079	10,8	293	4,2	2,75
08:27:36	080	10,7	293	4,2	2,73
08:27:43	082	10,8	295	4,2	2,70
08:27:47	083	10,8	296	4,2	2,67
08:27:49	085	10,6	296	4,2	2,67
08:27:53	087	10,7	296	4,2	2,66
08:27:55	089	10,7	296	4,2	2,65
08:27:58	090	10,4	296	4,2	2,64
08:28:02	093	10,9	294	4,1	2,62
08:28:03	095	10,7	294	4,1	2,62
08:28:09	098	11,2	293	4,1	2,59
08:28:13	100	10,7	293	4,1	2,58
08:28:22	099	9,4	294	4,0	2,54
08:28:26	097	11,7	294	4,0	2,53
08:28:28	096	10,0	294	4,0	2,52
08:28:30	095	10,9	297	4,3	2,51
08:28:34	092	10,2	297	4,3	2,49
08:28:40	089	9,9	298	3,8	2,47
08:28:44	088	10,5	298	3,8	2,45
08:28:50	087	10,2	297	4,1	2,43

SAAT	LADY AZİZA		GÖKBEL		İKİ GEMİ ARASINDAKİ MESAFE
	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	
08:29:00	088	10,6	296	3,9	2,38
08:29:10	089	10,7	296	4,0	2,35
08:29:19	090	10,8	297	3,9	2,31
08:29:39	091	10,7	298	3,8	2,23
08:29:41	090	11,1	298	3,8	2,22
08:29:45	091	11,4	298	3,8	2,21
08:29:58	092	11,2	297	3,8	2,16
08:30:00	091	11,2	297	3,8	2,15
08:30:02	092	11,2	297	3,8	2,13
08:30:06	093	11,7	297	3,8	2,13
08:30:15	094	11,6	297	3,8	2,09
08:30:27	093	11,1	299	3,8	2,04
08:30:37	091	12,1	298	3,8	2,00
08:30:43	090	11,6	2,97	3,8	1,97
08:30:45	089	11,9	2,97	3,8	1,96
08:30:47	088	11,9	297	3,8	1,96
08:30:49	087	11,6	297	3,8	1,94
08:30:53	085	11,4	297	3,8	1,92
08:30:57	084	11,9	297	3,8	1,91
08:31:03	082	11,9	298	4	1,88
08:31:05	081	11,8	298	4	187
08:31:19	082	11,9	297	4	1,81
08:31:20	083	11,4	297	4	1,80
08:31:28	085	12,4	297	4	1,77
08:31:30	086	11,7	297	3,9	1,76
08:31:43	085	11,8	296	4	1,70
08:31:49	084	12,7	297	3,9	1,68
08:31:53	083	11,8	297	3,9	1,66
08:31:59	081	12,4	298	4	1,63
08:32:01	080	12,2	298	4	1,62
08:32:03	079	12,2	298	4	1,62
08:32:05	078	12,0	298	4	1,61
08:32:07	077	12,0	298	4	1,59
08:32:09	075	12,1	298	4	1,59
08:32:11	074	11,9	298	4	1,58
08:32:13	072	12,0	298	4	1,57
08:32:17	070	11,7	298	4	1,56
08:32:27	065	11,3	297	4	1,52

SAAT	LADY AZİZA		GÖKBEL		İKİ GEMİ ARASINDAKİ MESAFE
	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	
08:32:29	063	11,4	296	4	1,50
08:32:31	062	11,7	296	4	1,49
08:32:32	061	11,7	296	4	1,49
08:32:37	060	11,1	296	4	1,48
08:32:39	058	11,1	296	4,2	1,46
08:32:45	057	10,9	296	4,2	1,44
08:32:49	056	11,2	297	4,1	1,42
08:32:59	057	11,3	297	4,0	1,38
08:33:02	058	11,0	297	4	1,37
08:33:27	057	11,5	296	4,1	1,27
08:33:33	058	11,4	295	4,1	1,25
08:33:39	059	11,6	297	4,0	1,22
08:33:41	060	11,6	297	4	1,21
08:33:45	061	11,6	297	4	1,21
08:33:51	064	11,7	298	4,2	1,18
08:33:55	065	11,8	298	4,2	1,17
08:33:57	066	11,6	298	4,2	1,16
08:33:59	068	11,6	299	4,2	1,14
08:34:03	070	11,7	299	4,2	1,13
08:34:05	071	11,8	299	4,2	1,13
08:34:11	073	11,9	299	4,2	1,10
08:34:12	074	12,1	299	4,1	1,09
08:34:14	075	12,3	299	4,1	1,08
08:34:19	076	11,4	300	4,1	1,06
08:34:21	077	12,4	300	4,1	1,05
08:34:25	078	11,6	300	4,1	1,04
08:34:26	079	11,8	300	4,1	1,03
08:34:28	080	11,8	298	4,0	1,02
08:34:33	081	11,6	298	4,0	1,01
08:34:36	082	12,2	298	4,0	1,00
08:34:40	084	12,1	295	4,0	0,98
08:34:44	085	12,1	295	4,0	0,96
08:34:48	086	12,1	296	4,0	0,93
08:34:54	087	12,3	296	4,0	0,92
08:35:05	088	12,9	297	4,1	0,86
08:35:22	087	12,6	297	3,9	0,78
08:35:35	088	12,7	297	4,1	0,73
08:35:36	087	12,0	297	4,1	0,73

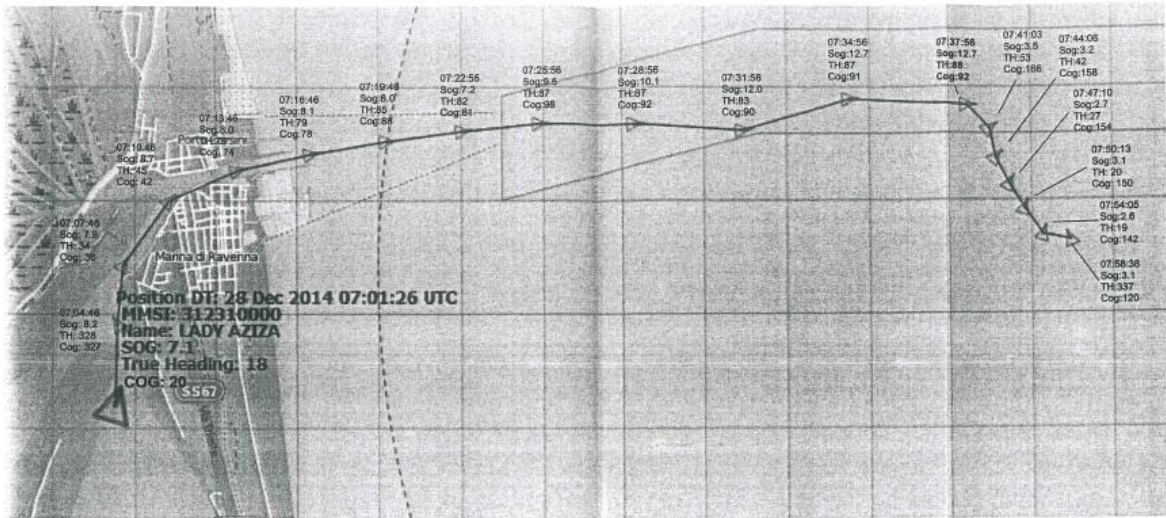
SAAT	LADY AZİZA		GÖKBEL		İKİ GEMİ ARASINDAKİ MESAFE
	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	İZLEDİĞİ ROTA	HIZI	
08:35:43	088	12,7	296	4,1	0,69
08:35:46	087	12,4	296	4,1	0,69
08:35:55	088	11,9	295	4,1	0,64
08:36:02	087	12,7	292	4,1	0,60
08:36:04	088	12,7	292	4,1	0,60
08:36:06	087	12,6	292	4,1	0,59
08:36:12	088	12,4	289	4,1	0,56
08:36:16	087	12,5	289	4,1	0,55
08:36:19	087	12,4	291	4,2	0,52
08:36:29	088	13,2	294	4,0	0,48
08:36:40	088	12,2	297	4,4	0,42
08:36:50	088	12,1	299	4,0	0,38
08:37:19	088	12,4	301	4,1	0,25
08:37:28	088	12,5	304	4,1	0,20
08:37:39	088	12,2	310	4,4	0,16
08:37:41	088	13,1	310 DÜDÜK	4,4	0,15
08:37:46	088	12,6	314 İKİNCİ DÜDÜK	4,3	0,12
08:37:49	088	13,3	318	3,9	0,10
08:37:52	088	12,0	321	4,4	0,09
08:37:56	088	12,7	325	3,8	0,08
08:37:58	089	12,4	326 ÇATIŞMA	3,9	0,07
08:38:01	087	12,0	320	4,2	0,05

GÖKBEL gemisi COLREGS/Kural 7 ve Kural 19’da belirtildiği üzere, seyir emniyetini sağlamak için iki radarını yeterince fonksiyonel bir şekilde kullanamadığından LADY AZİZA’yı çatışmadan yeterli süre önce fark edememiştir. LADY AZİZA’yı kesin olarak tespit edip çatışmadan kaçınma manevrasını gerçekleştirdiğinde ise yapılan bu manevra COLREGS/Kural 8’de belirtildiği gibi yeterli bir süre içinde yapılmadığından çatışmadan kaçınmak için yeterli olmamıştır. Bu durum GÖKBEL gemisinin COLREGS/Kural 7,

Kural 8 ve Kural 19’da ifade edilen kurallarına tam olarak uygun davranmadığını göstermektedir.

2.2 LADY AZİZA’nın Çatışma Öncesi Eylemleri

Ravenna limanında yükünün tahliyesini tamamlayan LADY AZİZA, kılavuz kaptanın saat 07:20’de gemiye binmesi ile limandan ayrılış manevrasına başlanmıştır. Liman mendireğinden çıkmadan saat 08:10’da kılavuz kaptanı bırakmıştır. Kılavuz kaptan gemiden inmeden önce limana giriş yönünde iki geminin kılavuz alma/bırakma mevkiine doğru ilerlediği bilgisini LADY AZİZA kaptanına vermiştir. LADY AZİZA’nın saat 08:24:13’de liman mendireğinden çıkış yaparken hızı 8,0 deniz mili rotası ise 090’dır. Mendirekten çıktıktan sonra saat 08:28’e kadar 079-090 arasında değişen rotalarda ilerlemeye devam etmiştir. Saat 08:28:13’de rotası 100, 08:28:40’da 089 ve 08:32:01’de ise rotası 080’dir. 08:32:01’den sonra rotasını hızla iskeleye almaya başlayan geminin saat 08:32:39’da seyir ettiği rota 056’dır. Rotasını tekrar sancağına doğru almaya başlayan LADY AZİZA, saat 08:34:28’de 080 ve saat 08:35:05’de de 088 rota değerine ulaşmıştır. Çatışma anı olan 08:37:58’e kadar 088-089 rotaları arasında ilerleyen LADY AZİZA’nın çatışmadan hemen önceki rotası 089’dur(Şekil 16).

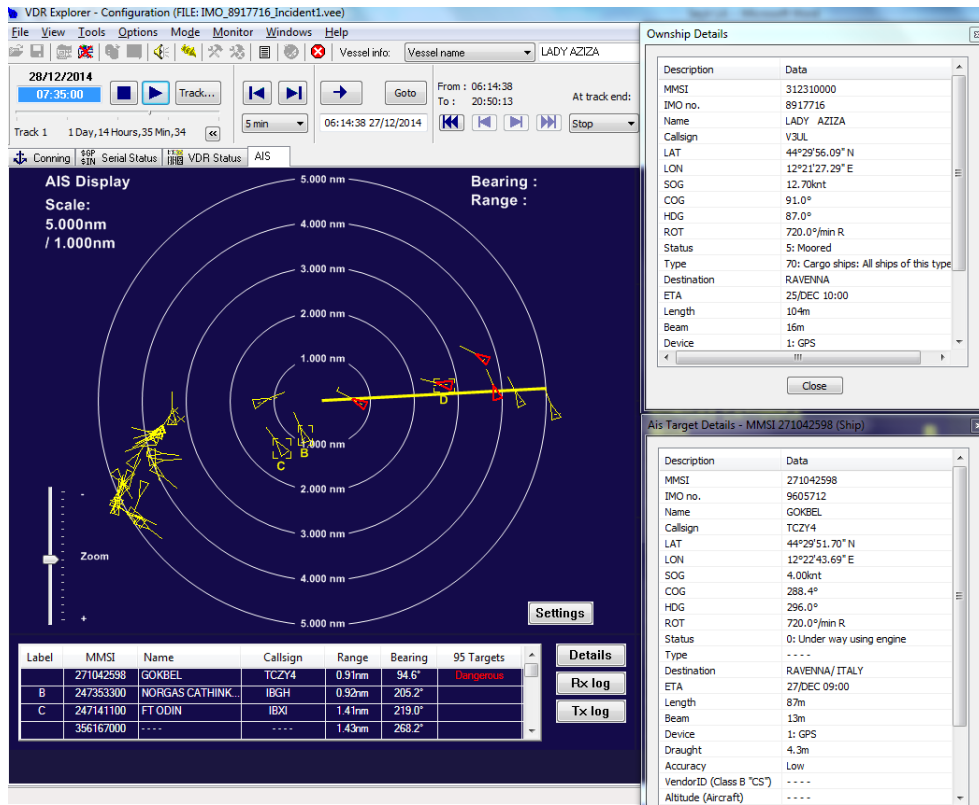


Şekil 16: LADY AZİZA’nın İzlediği Rota

LADY AZİZA’nın liman mendireğinden ayrıldıktan sonra izlediği rotaya incelendiğinde, kendisi ile çatışma rotasında ilerleyen GÖKBEL’in mevcudiyetini çatışma anına kadar fark

edemediği değerlendirilmektedir. GÖKBEL'i fark ettiğinde ise çatışmadan kaçınma manevrasını yapmak için çok geç kalmıştır.

LADY AZİZA'nın jurnal kayıtlarına göre, başüstünde bulunan 2.kaptanın saat 08:35'de, önlerinde bir gemi olduğunu köprüüstüne bildirdiği, kaptanın da çatışmadan kaçınmak için dümenini sancak alabanda konumuna getirdiği ifade edilmiştir. Saat 08:35'de çatışma rotasında ilerleyen iki gemi arasında 0,91 mil mesafe vardır(Şekil 17). LADY AZİZA dümenini sancak alabanda konumunda getirmesi durumunda çatışmadan kaçınılabileceği açıktır. Ancak saat 08:35'den çatışma anına kadar LADY AZİZA'nın hızı ve seyir ettiği rotada bir değişiklik olmamıştır. Bu durum LADY AZİZA'nın jurnalde belirtildiği üzere çatışmadan kaçınmak için sancak alabanda yapmadığı açıkça ortaya koymaktadır.



Şekil 17: Saat 08:35'de Her İki Geminin Birlerine Karşı konumları (VDR-AIS)

Saat 08:32:01'de 080 rotasına ilerleyen LADY AZİZA'nın 08:32:49'da rotası 056'dır. Bu arada saat 08:32:42'den itibaren LADY AZİZA'nın 1,5 mile ayarlı radar ekranında GÖKBEL gemisinin ekosu görülmeye başlamıştır(Şekil 18). Saat 08:34:28'de tekrar 080 rotasına dönen LADY AZİZA'nın saat 08:34:54'de izlediği rota 087'dir. LADY

AZİZA'nın çatışmadan yaklaşık 4 dakika önce rotasında sancağına doğru 31 derecelik bir değişiklik yapmıştır. LADY AZİZA'nın bu rota değişimini liman yaklaşım kanalının dışına çıkmamak için yapıldığı düşünülmektedir. Yapılan bu rota değişiminin liman yaklaşım kanalında kendisine doğru ilerleyen GÖKBEL gemisi dikkate alınmadan yapıldığı açıktır.

Bu durum LADY AZİZA'nın köprüüstünde yeteri kadar personel bulunmadığından rota değişimi yapılırken elektronik seyir yardımcılarının (radardan veya AIS) faydalanılmadığını ve etkili bir gözcülük yapılmadığını göstermektedir.



Şekil 18:LADY AZİZA'nın Radar Ekranında GÖKBEL'in Görüntüsü

Diğer taraftan çatışmadan yaklaşık 4 dakika öncesinde 3 dakikalık süre içerisinde rotasını 24 derece iskeleye değiştirmesi, sonrasında 31 derecelik sancağa değiştirmesi, LADY AZİZA'nın bölgede varlığını tespit edip, çatışma tehlikesi oluşturup oluşturmadığını değerlendirebilmesi ve çatışmadan kaçınmak için gerekli manevrayı yapmaya çalışan GÖKBEL'i yanıltacağı açıktır.

2.2.1 Çatışma Tehlikesinin Değerlendirilmesi ve Gözcülük

Kaza sonrası LADY AZİZA'nın köprüüstünden çekilen resimlerde iki adet radarı olduğu ve her ikisinin de çalışır vaziyette olduğu görülmektedir. Jurnal kayıtlarından deniz meteorolojisi ile ilgili alan boş bırakılmıştır. Fakat kaza sonrası olay yerinden çekilen fotoğraflardan görüşün sıfıra yakın olduğu görülmektedir (Resim 29). LADY AZİZA'nın kaptanı ile görüşülemediğinden kaza anında köprüüstünde kimlerin bulunduğu hususu açığa kavuşturulamamıştır. Gemiden ayrılan kılavuz kaptan ile yapılan görüşmede, GÖKBEL ve MSC ELONARA gemilerinin liman girişine doğru seyir halinde oldukları konusunda gemi kaptanını bilgilendirdiğini, köprüüstü cihazlarının çalıştığını ve köprüüstünden ayrılırken gemi kaptanının köprüüstünde tek başına kaldığını ifade etmiştir. LADY AZİZA'nın güverte jurnal kayıtlarında da gözcünün ve o anda dümende kimin olduğuna dair kısım boş bırakılmıştır. Yine jurnal kayıtlarında göre, GÖKBEL gemisinin mevcudiyeti ve çatışma tehlikesi oluşturduğu başütünde bulunan İzabitin köprüüstüne haber vermesiyle anlaşılmıştır. Diğer taraftan LADY AZİZA'nın VDR kayıtlarının dinlenmesi yapıldığında, çatışma öncesi köprüüstünde VHF'lerden gelen sesler dışında başka seslerin duyulamaması, LADY AZİZA kaptanının köprüüstünde tek başına bulunduğu desteklemektedir.



Resim 29¹⁶ : Çatışma Bölgesinde Görüş

¹⁶ www.ravennaedintorni.it

COLREGS, Kısım I-Her Türlü Görüş Koşullarında Teknelerin Yönetimi, Kural 5/ Gözcülük başlığı altında, “ çatışma tehlikesini değerlendirmek üzere, radar gibi araçların yanı sıra her gemi her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır.”, Kural 7/Çatışma Tehlikesi başlığı altında “Her tekne çatışma tehlikesi olup, olmadığını saptamak için içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır. Radar varsa çalışıyorsa , çatışma tehlikesini önceden saptamak Radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dahil radar cihazlarından gerekli şekilde faydalanılacaktır.” ve Kısım III-Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları, Kural 19-Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları başlığı altında “Sadece radarla diğer bir teknenin varlığını anlayan bir tekne, çatışma tehlikesini mevcudiyetini radarı ile saptayacaktır. Böyle bir durumun mevcut olması halinde önleyici manevrayı zamanında yapacaktır.” İfadeleri yer almaktadır.

Her ne kadar bölgedeki görüşün sıfırı yakın olması nedeniyle LADY AZİZA gemisinin tam bir görme gözcülüğünü yerine getirmesi mümkün gözükme de COLREGS/Kural 5 belirtilen görme ve işitme gözcülüğü ile ilgili şartı yerine getirmediği değerlendirilmektedir.

COLREGS/Kural 5, Kural 7 ve Kural 19’da belirtildiği üzere, seyir emniyetini sağlamak için LADY AZİZA’nın iki radarını fonksiyonel bir şekilde kullanması, radar ekranında ekoları görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemini yaparak olası bir çatışma durumundan kaçınmak için gerekli manevraları yapması gerekir. Fakat LADY AZİZA’nın son 15 dakika içinde izlemiş olduğu rota ve hızı (Tablo 1) incelendiğinde, çatışma anına kadar GÖKBEL gemisinin bölgedeki varlığını ve kendisine çatışma tehlikesi oluşturduğunu tespit edemediği anlaşılmaktadır. Bu durum LADY AZİZA’nın COLREGS/Kural 5, Kural 7 ve Kural 19’da belirtilen kuralların gerekliliklerini yerine getirmediğini göstermektedir.

2.3 LADY AZİZA ve GÖKBEL'in Kısıtlı Görüş Hallerinde Vermeleri Gerekli Ses ve Dikkat Çekme İşaretleri.

COLREGS, Kısım III-Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları, Kural 35/ Kısıtlı Görüş Hallerinde Verilecek Ses İşaretleri başlığı altında “Kısıtlı görüş şartlarında seyir eden gemiler iki dakikadan fazla olmayan aralıklarla bir uzun düdük çalacaktır.” ve Kural 36/ Dikkat Çekme İşaretleri başlığı altında “Gerekli olduğu takdirde herhangi bir gemi bu kurallarda verilmesi istenen işaretlerle karıştırılmamak üzere, diğer bir teknenin dikkatini çekmek için ışık ve ses işaretleri verebilir.” İfadeleri yer almaktadır.

LADY AZİZA'nın VDR kayıtları incelediğinde, çatışmanın saat 08:37:58'da gerçekleştiği görülmektedir. Her iki geminin çatışmasının hemen öncesinde ise saat 08:37:41 ve saat 08:37:46'da olmak üzere iki adet düdük sesi duyulmaktadır. Bu düdük sesleri çatışma öncesi GÖKBEL gemisi tarafından verilmiştir. Bu itibarla, söz konusu VDR kayıtlarına göre, her iki geminin de Kural 35'de ifade edilen ve kısıtlı görüş şartlarında vermeleri gereken düdük işaretini vermedikleri anlaşılmaktadır.

Dikkat Çekme İşaretleri başlığı altında Kural 36'da ifade edilen ses işareti çatışmadan hemen önce GÖKBEL gemisi tarafından verilmiştir. Fakat LADY AZİZA'nın ses işaretini algılanması, çatışma tehlikesinin varlığını değerlendirilebilmesi ve daha sonrasında çatışmadan kaçınmak için gerekli manevrayı yapabilecek kadar bir süre öncesinde verilmemiştir.

Diğer taraftan, LADY AZİZA gemisini kılavuzlayan kılavuz kaptanın da kısıtlı görüşte vermesi gereken ses işaretleri hakkında LADY AZİZA'yı uyarmadığı görülmektedir.

2.4 GÖKBEL ve LADY AZİZA'da AIS Kullanımı

Seyir emniyetinin artırılması ve deniz kazalarının önlenmesi için haberleşme teknolojisindeki gelişmelerden faydalanılarak Otomatik Tanımlama Sistemi(AIS) geliştirilmiştir. Uluslararası sefer yapan 300 GT veya üzerindeki tüm gemilerde 31 Aralık 2004 tarihinden itibaren AIS cihazının kullanılması zorunlu hale gelmiştir.

AIS sayesinde gemiler, her türlü görüş ve hava şartında çevresindeki gemilerin boyutlarını, kimliklerini, mevkilerini daha da önemlisi rota ve hızlarını tespit edebilmektedir. Bu sayede gemilerin çatışma tehlikesinin varlığını çok önceden değerlendirebilmesine imkân veren AIS, gemilerin seyir güvenliğine çok önemli katkı sağlamaktadır.

LADY AZİZA gemisinde ve GÖKBEL gemisinde AIS cihazı bulunmaktadır. GÖKBEL gemisinin vardiya zabitanın ifadesi ile radarda tespit edilen LADY AZİZA'nın kimliğinin öğrenilmesi için AIS cihazı kullanılmıştır. LADY AZİZA'nın AIS kullanımına dair bir bilgi mevcut olmamakla birlikte, çatışma anına kadar GÖKBEL'i tespit edemediğinden AIS cihazını kullanmadığı değerlendirilmesinde bulunulabilir.

COLREGS/Kural 7'de "Her tekne çatışma tehlikesi olup, olmadığını saptamak için içinde bulunduğu durum ve koşullara uygun olan elde mevcut araçların tümünü kullanacaktır." İfade edilmektedir. Çatışan gemilerden LADY AZİZA kısıtlı görüş şartlarında çatışma tehlikesinin mevcudiyetini tespit edebilecek en iyi araçlarından biri olan AIS cihazını hiç kullanmazken, GÖKBEL gemisi ise çok sınırlı kullanmıştır. Bu itibarla her iki gemide COLREGS/Kural 7'ye uygun davranış sergilememişlerdir.

2.5 GÖKBEL ve LADY AZİZA'nın Hızı

Ravenna limanı dışında deniz akıntısı, kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye olmak üzere iki yönlüdür. Genel olarak kuzeyden güneye akıntının hızı 3 mile ulaşırken, güney'den kuzey'e, akıntı zayıftır. Çoğunlukla Eylül-Mart olmak üzere kış aylarında sis oluşabilir.¹⁷ Ayrıca Liman Başkanlığından yetkililerle yapılan görüşmede kaza günü kuzeyden-güneye 3 mil akıntısının mevcut olduğunu ifade edilmiştir.

COLREGS/Kural 6-Emniyetli Hız başlığı altında "Çatışmayı önlemek üzere, uygun ve etkili harekete geçebilmek ve gerektirdiği bir mesafede durdurulabilmesi için, her gemi her zaman emniyetli bir hızla ilerleyecektir." İfadesi yer almaktadır. Yine aynı kuralın

¹⁷ <http://www.poseidonshipping.it/ports-s-info-16-ravenna.html>

devamında emniyetli hız saptanırken gemiler tarafından dikkate alınacak faktörler belirtilmiş olup, bu faktörlerden,

(a) Tüm gemiler tarafından;

Görüş durumu,

Teknenin durdurulma mesafesine ve içinde bulunduğu koşullarda dönme kabiliyetine özel surette dikkat edilerek teknenin manevra yapabilme yeteneği,

Rüzgâr, deniz ve akıntının durumu ve seyir tehlikelerinin yakınlığı,

(b) Çalışır radarı olan tekneler için ek olarak:

Denizin durumu, hava ve diğer müdahale kaynaklarının radar, alıcılığı üzerindeki etkisi,

Hususları kaza ile ilgili olanlardır.

Yine COLREGS/Kural 8’de Çatışmayı Önleme Hareketi başlığı altında ‘‘(e) Çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır. ’İfadesi yer almaktadır.

LADY AZİZA gemisi liman mendireğinden çıkarken hızı 8,0 deniz milidir. Mendirekten çıktından sonra hızını arttırmaya başlayan LADY AZİZA’nın çatışma anında hızı 12,4 deniz milidir. GÖKBEL gemisini çatışma anına kadar fark etmeyen LADY AZİZA, hızını da azaltma yönünde bir değişikliğe gitmemiştir. Diğer taraftan görüş şartlarının çok düşük olduğu bölgede, LADY AZİZA’nın seyir hızını görüş ve hava koşullarına göre belirlemesi gerekirken normal seyir süratinde ilerlemesi, Kural 6 ve Kural 8’de ifade edilen hususları göz ardı ettiğini göstermektedir.

GÖKBEL gemisi demir yerinden kalktıktan sonra 4 deniz mili hıza ulaşmış, kaza anına kadar ortalama 4 deniz mili hızla kılavuz alma mevkiine ilerlemiştir. Çatışma anında da 3,9 deniz mili hıza sahiptir. GÖKBEL’in çatışma anına kadar hızı incelendiğinde çatışmadan kaçınmak için hızı ile ilgili bir değişikliğe gitmediği görülmektedir.

Demirden kalktıktan sonra ortalama 4 deniz mili hızla liman girişine ilerleyen GÖKBEL’in çarpışma anına kadar aldığı yol haritaya işlendiğinde geminin güneye doğru düştüğü

görülmektedir. Bu durum GÖKBEL COLREGS/Kural 6'da belirtilen Emniyetli Hız tanımında belirtilen dikkate alınacak faktörlerin büyük bir kısmını göz önünde bulundurarak hızını belirlediği fakat bu faktörler içerisinde yer alan bölgedeki akıntı yönü ve hızının gemiye etkisinin ise çok iyi değerlendirilemediğini göstermektedir.

2.6 GÖKBEL Gemisi Personelinin Gemiye Terkleri

GÖKBEL gemisinde çatışmadan kısa süre sonra personel salonundaki gemiciler ile çarkçıbaşı dışındaki makine personelinin tamamı can yeleklerini ve su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini alarak köprüüstüne çıkmışlar. Gemi personelinin yalnızca biri ilk önce acil toplanma yerine gitmiş fakat orada kimsenin bulunmadığını görünce o da köprüüstüne çıkmıştır. Köprüüstüne en son çıkan çarkçıbaşı, durumun aciliyetini anlamış ve kamarasından can yeleğini alarak ve tekrar köprüüstüne çıkmıştır. Gemide bulunan 11 personelin 11'i de köprüüstünde toplanmış ve can yeleklerini giymişlerdir. Gemi personelinin tamamı köprüüstüne çıkarken su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini yanlarında getirmiş olmalarına rağmen yeterli vakit olmadığından ya da o anın paniği içinde su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini giymemişlerdir. Kaptanın can sallarını atmakla görevlendiği personel, iskele can salını dalga alıp götürdüğünden, sancak can salını ise geminin iskeleye doğru yatık olmasından dolayı denize atamamış ve tekrar köprüüstüne dönmüşlerdir.

Kaptan sancak kırlangıçtan gemiyi terk talimatı vermesi ile personelin tamamı sancak kırlangıca çıkmıştır. Deniz ile sancak kırlangıç arasında 2 metre kadar mesafe varken gemi personeli üzerlerindeki can yeleği ile denize atlamıştır. Gemiye terk eden personelin 6'sı bir arada bulunurken diğerleri dağınık vaziyette geminin etrafında kurtarılmayı beklemeye başlamışlardır.

Şirkette tutulan EYS kayıtlarından gemiyi terk ile ilgili Role Talimleri incelediğinde, gemi batmadan son iki ay içerisinde iki adet "Gemiye Terk" role talimi yapıldığı görülmektedir. Bu role talimlerinden ilki gemi personelinin %90'nın değişmesi üzerine 19.11.2014 tarihinde, ikincisi ise 2014 Role Talimleri Yıllık Planı dahilinde 21/11/2014 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Role talim kayıtlarından gemiyi terk ile ilgili hususların muntazam olarak yerine getirildiği ve hiçbir aksamanın yaşanmadığı görülmektedir. Fakat kaptan tarafından gemiyi terk kararı verilmesi ve gemiyi terk ettikten sonra personelin kurtarılmasına kadar geçen süre zarfında yaşanan aksaklıklardan gemiyi terk operasyonun role talimlerinde belirtildiği gibi gerçekleştirilemediğini göstermektedir. Bu aksaklıklardan tespit edilenler aşağıda olduğu gibidir:

1. *Çarpışma anından itibaren genel alarm verilmemiştir.*
2. *Gemi personeli daha önceden belirlenen acil toplama yerine, köprüüstünde toplanmıştır.*
3. *Gemiyi terk eden personelin hiç biri su geçirmez soğuktan koruyucu giysilerini giymemiştir.*
4. *Gemi terk ederken personel EPİRB, GMDSS el telsizleri ve SART gibi gemiyi terk esnasında alınması gereken cihaz ve ekipmanların hiçbirini yanlarına almamışlar sadece kişisel eşyalarını almamıştır.*
5. *Gemiyi bir can kurtarma aracı (kurtarma botu ve can salı) ile terk etmeyi başaramamışlardır.*
6. *Gemiyi terk ettikten sonra personel denizde birbirinden uzaklaşmış bir arada kalmayı başaramamışlardır.*
7. *Personel can yeleklerini muntazam giyememiştir.(Personel can yeleklerinin üzerlerinde iken parçalandığını ifade etmiştir.)*

Yukarda tespit edilen hususlar çerçevesinde, gemide verilen denizde canlı kalma ile ilgili eğitimlerin başarılı olmadığı, role talimlerinin ise yeterince etkin yapılmadığı ve role talimlerinin amacına ulaşmadığını göstermektedir.

Gemiyi terk konusunda dikkat çeken bir diğer önemli husus da geminin battığı yerdeki deniz derinliğinin 11,9 metre olmasıdır. Gemi su alıp batmaya başladığında önce kıç tarafı batmış, başüstü kısmı uzun bir süre suyun üstünde kalmış ve daha sonra gemi tamamen batmıştır(Resim 30). Kazazede personel geminin hızla batması ve hava şartlarından dolayı kurtarma botu veya can salı ile gemiyi terk edememiştir. Geminin su almaya başlayıp, yaşam mahallinin önemli bir kısmı sualtın kalınca personel denize atlayarak hayatta kalmaya çalışmıştır. Bu durumda, kişisel can kurtarma teçhizatı ile

gemiye kuru olarak terk etmek şansları bulunmayan kazazedelerin deniz suyu sıcaklığı ve deniz derinliğini göz önünde bulundurarak son ana kadar gemiyi terk etmemelerinin hayatta kalma şansını arttırabileceği değerlendirilmektedir.

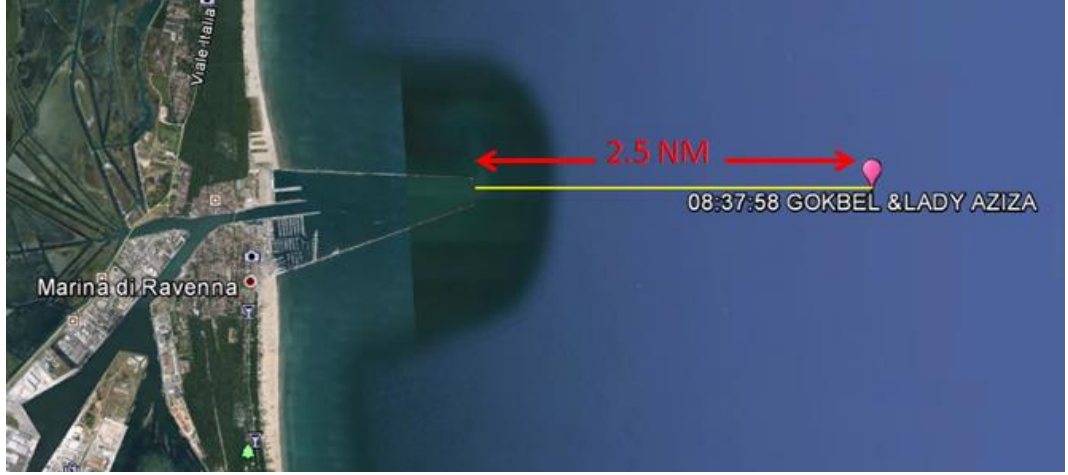


Resim 30: GÖKBEL Gemi

2.7 LADY AZİZA'nın GÖKBEL Gemi Personeline Yardımı

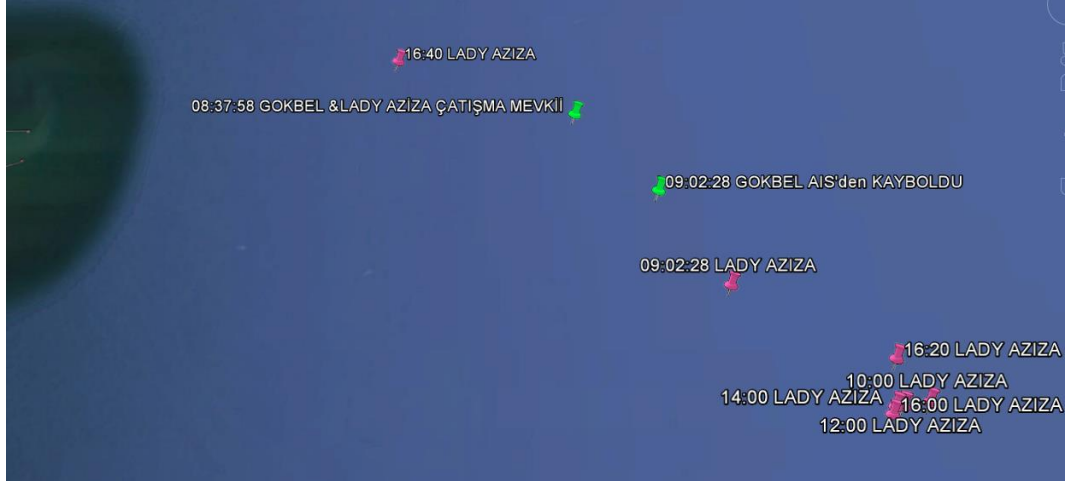
LADY AZİZA ve GÖKBEL gemileri liman mendireğinin 2.5 deniz mili doğusunda (44° 29' 54.18" K - 012° 22' 20.57" D) çatışmışlardır (Şekil 19). LADY AZİZA Saat 08:41:23'de Ravenna Kılavuz İstasyonu ile irtibata geçerek sis nedeniyle bir başka gemiyle çatıştıklarını ifade etmiş ve diğer geminin yardıma ihtiyacı olduğunu bildirmiştir. İlk etapta durumun ciddiyetini anlayamayan kılavuz istasyonundaki görevli LADY AZİZA'ya kılavuz kaptan alıp demirlemek üzere kılavuz alma/bırakma mevkiine dönüp dönemeyeceğini sormuştur. LADY AZİZA cevaben, sisten dolayı ilerlemeyeceğini diğer geminin kurtarılması ve emniyete alınmasını istemiştir. Saat 08:51:27'de LADY AZİZA Kılavuz İstasyonu ile yaptığı görüşmede GÖKBEL gemisinin battığını açıkça ifade etmiş ve GÖKBEL'e öncelik verilmesini istemiştir. Kılavuz İstasyonunda kılavuz botu ve 4 römorkörün GÖKBEL'e doğru son sürat ilerlediğini LADY AZİZA'ya bildirmiştir.

Gemiler çatıştıktan sonra saat 09:02:28'de her iki arasında 0,54 mil mesafe varken GÖKBEL, LADY AZİZA'nın AIS ekranından kaybolmuştur.



Şekil 19: Gemilerin Çatıştığı Mevkii

Çatışmadan sonra LADY AZİZA gemisi GÖKBEL gemisinden tornistan yaparak ayrılmıştır. Çatışmadan yaklaşık 7 dakika sonra her iki gemi arasındaki mesafe 1 gomina'ya çıkmıştır. LADY AZİZA'nın limana girene kadar çatışma mevkilisine yaklaşık 1,5-2 mil uzakta beklemiştir. Saat 16:20 sularında limana girmek için yönelmiş, saat 15:49'da liman mendireğinden içeri girmiş ve saat 17:20'de rıhtıma yanaşmıştır(Şekil 20).



Şekil 20: Çatışma Sonrasında LADY AZİZA'nın İzlediği Rota.

SOLAS Bölüm V, Kural 33, Tehlike Mesajları: Yükümlülük ve Prosedürler, bir numaralı alt başlığı altında “İnsanların tehlikede olduğuna dair herhangi bir kaynaktan bir tehlike mesajı alan ve yardım edebilecek bir mevkide bulunan denizdeki bir geminin kaptanı, tehlikedeki insanlara yardımda bulunmak üzere, mümkün olan durumda onları veya arama ve kurtarma birimini de hareketi konusunda bilgilendirmek suretiyle, mümkün olan en yüksek süratle ilerleyecektir...” şeklinde ifade edilmektedir.

İki geminin çatışması sonrası GÖKBEL gemisi aldığı yara nedeniyle hızla yüzerliliğini kaybederken LADY AZİZA gemisi su seviyesinin üzerinde ve yüzerliliğini etkilemeyecek iki küçük yırtık oluşmuştur. LADY AZİZA gemisi personeli çatışmadan sonra geminin baş bodoslamasını kontrol etmiş ve hemen ardından GÖKBEL gemisinden ayrılmıştır. Çatışmadan yaklaşık 15 dakika sonra GÖKBEL gemisi personeli gemiyi terk etmiştir. Çatışmadan 24 dakika sonra her iki gemi arasında 0,54 mil mesafe varken GÖKBEL gemisi ile LADY AZİZA’nın AIS ekranından kaybolmuştur.

LADY AZİZA’nın Kılavuz İstasyonu ile yaptığı VHF görüşmelerinde çatışma sonrası durumun aciliyetini kavramasına rağmen batmak üzere olan gemisini terk eden personelin hayatının kurtarılması için herhangi bir girişimde bulunmamıştır. Kılavuz kaptan ile LADY AZİZA’nın VHF görüşmelerinin tamamı üzerinde yapılan incelemelerde kılavuz istasyonunun durumun aciliyetini ilk başta anlayamadığını göstermektedir. Nitekim Kılavuz İstasyonu LADY AZİZA’dan GÖKBEL gemi mürettebatına yardım edilmesi talebinde de bulunulmamıştır.

LADY AZİZA’nın yardım etmemesinin nedeni, kılavuz istasyonunun LADY AZİZA’nın kılavuz kaptan alma mevkiine dönmesi ve kılavuz kaptan olarak demirlemesini istemesi, GÖKBEL gemisine yardıma gitmek üzere gerekenin liman tarafından yapıldığının bildirilmesi ve ağır hava ile düşük görüş koşulları olarak değerlendirilebilir.

Ancak SOLAS sözleşmesinin ilgili maddeleri uyarınca LADY AZİZA gemisi kazazede personel için kurtarma çalışmaları başlatmış olsa idi kaza neticesinde personelin büyük bir kısmının ya da tamamının kurtarılacağı değerlendirilmektedir. LADY AZİZA gemisinin arama ve kurtarma faaliyetlerine başlamaması nedeniyle kıyı devleti arama ve kurtarma

ekipleri yaklaşık 23 dakika sonra olay yerine intikal etmişler ve kaza anından yaklaşık bir buçuk saat sonra ilk kazazedeyi denizden kurtarabilmişlerdir. Arama ve kurtarma ekipleri tarafından sağ kurtarılan kazazedelerden bir tanesi hipotermi nedeniyle kendisini kurtaran kılavuz botunda hayatını kaybetmiştir. Kurtarılan diğer 5 kazazede ise 1 ila 5 gün hipotermiden kaynaklı sağlık sorunları nedeniyle hastane tedavi görmüşlerdir.

Bilindiği üzere insanın uzun süre soğuğa maruz kalması sonucu normal vücut ısısının 37 °C'den 35 °C düşmesi sonucu hipotermi oluşmaya başlar. Kaza günü deniz sıcaklığı +9 °C derece hava sıcaklığı ise +1,3 derecedir. Bu su sıcaklığında insan vücudu titremelere başlayarak ısı üretir ve vücut ısısını normalde tutmaya çalışır. Ancak ısı koruması sağlanamadığında ısı 35 dereceye düşer ve kazazede hipotermiye girer. Vücut sıcaklığı 34 derecenin altına düştüğünde kazazedelerde bilinç kaybı oluşur. Vücut ısısı 30 derecenin altına düştüğünde ise kazazedelerin vücudunun direncine bağlı olarak bir süre sonra ölüm meydana gelir.

Her ne kadar çok fazla değişkeni olsa da ısı koruması olmayan bir kazazedenin farklı su sıcaklıkları için sağ kalma süreleri (Tablo 2)'de verilmiştir.

Tablo 2¹⁸: Korumasız Su İçerisinde Dayanma Süreleri

<i>Su Sıcaklığı (°C)</i>	<i>(°C) Şuur Kaybının Ne Kadar Süre Sonra Olacağı</i>	<i>Ölümün Ne Kadar Süre Sonra Olacağı</i>
0	15 Dakika	
10	15-45 Dakika	En Fazla 1,5 Saat Sonra
15	30-60 Dakika	En Fazla 3 Saat Sonra
20	2-4 Saat	En Fazla 6 Saat Sonra
25	3-7 Saat	En Fazla 12 Saat Sonra

Yukarıdaki tablo özellikle düşük deniz suyu sıcaklığında arama ve kurtarma operasyonlarında, kazazedelerin hayatta kalabilmesi için zamanın ne kadar kıymetli olduğunu göstermektedir. Kazazedelerin kurtarılması için görevlendirilen kılavuz botunun 23 dakika sonra bölgeye ulaştığı ve ilk kazazedeyi yaklaşık bir buçuk saat sonra kurtardığı dikkate alındığında +9 derecelik deniz suyu sıcaklığında hipotermi ile karşı karşıya kalan

¹⁸ Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri, ANKARA 2007

personelin kurtarılması için yürütülen arama ve kurtarma operasyonunda sürecin gecikmesinin denizdeki kişilerin hayatta kalma şansını azalttığı bir gerçektir.

Diğer taraftan havanın sisli ve görüşün düşük olmasından dolayı GÖKBEL gemisi personeli LADY AZİZA'yı bir daha görememiştir. Bu durum kurtarılmayı bekleyen GÖKBEL gemisinin personelinin psikolojisini daha da olumsuz etkilediği değerlendirilmektedir. LADY AZİZA'dan en azından, GÖKBEL'i uzaktan takip ederek gelişmeleri yetkililere bildirebilir, kazazedeleri kurtarmak için can salı indirebilir, kazazedeleri rüzgâr altı yaparak fırtınanın etkilerinden biraz olsun koruyabilir, gerekli gördüğü zaman can yeleği veya can simidi atabilir ve kazazedelerin pozisyonları konusunda arama ve kurtarma ekiplerine yardımcı olabilirdi.

Her ne kadar kaza sonrası Kılavuz İstasyonu tarafından LADY AZİZA'ya GÖKBEL gemisi personeline yardım etmesi için bir talepte bulunulmasa da LADY AZİZA gemisi hemen yanı başında batan GÖKBEL gemisinin kazazede personelinin arama ve kurtarma çalışmalarına katılmayarak, denizde tehlikedeki insanlara yardım ile ilgili hususların düzenlendiği SOLAS Bölüm V, Kural 33'e aykırı hareket etmiştir.

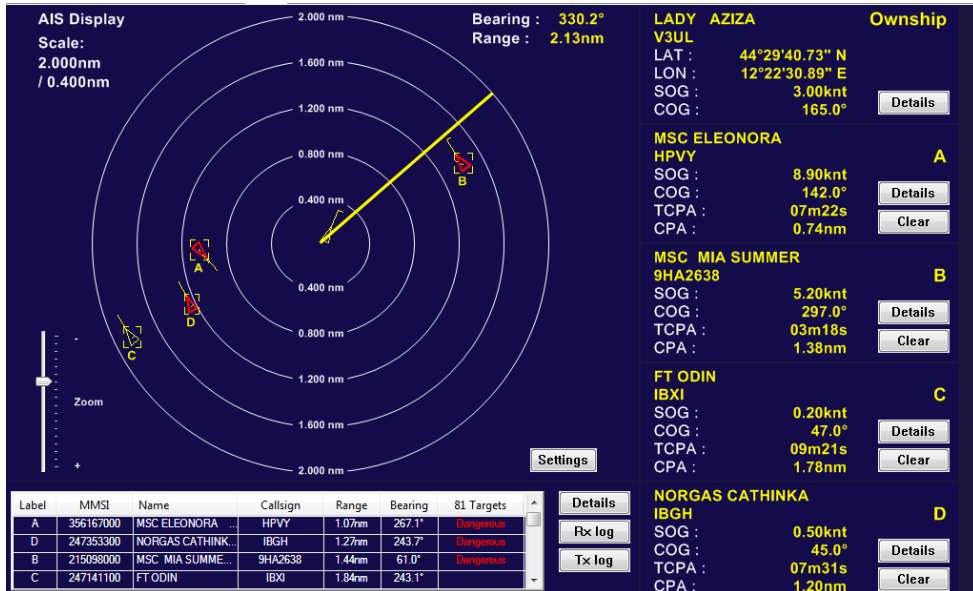
2.8 Çevredeki Diğer Gemilerin GÖKBEL Gemisi Personeline Yardımı

Çatışan gemilerin hemen çevresinden seyir halinde ve demirde bekleyen başka gemiler de mevcuttur. Bu gemilerden Ravenna limanına girmek için seyir halinde olan MSC MIA SUMMER isimli gemi olay yerinden 1.93 deniz mili uzakta bulunmaktadır. MSC ELONORA, LADY AZİZA'dan sonra Ravenna limanından çıkış yapmış ve çatışma mahalline sadece 1,59 deniz mili mesafededir. Çatışma mahallinin yakınında bulunan gemilerden NORGAS CATHINKA 1,28 mil, FT ODIN ise 1,86 mil güney batıda demirli bulunmaktadır(Şekil 21).



Şekil 21: Saat 08:37:58 Çatışma Anında Çevredeki Diğer Gemiler (VDR-AIS).

Çatışmadan önce 089 rotasına ilerleyen MSC ELONORA ve 283 rotasına ilerleyen MSC MIA SUMMER çatışmadan sonra hızla rotalarını sancaklarına almışlardır. Çatışmadan 5 dakika sonra (08:43:04) MSC ELONORA'nın 139, MSC MIA SUMMER ise 329 rotasına seyretmeye başlamıştır (şekil 22).

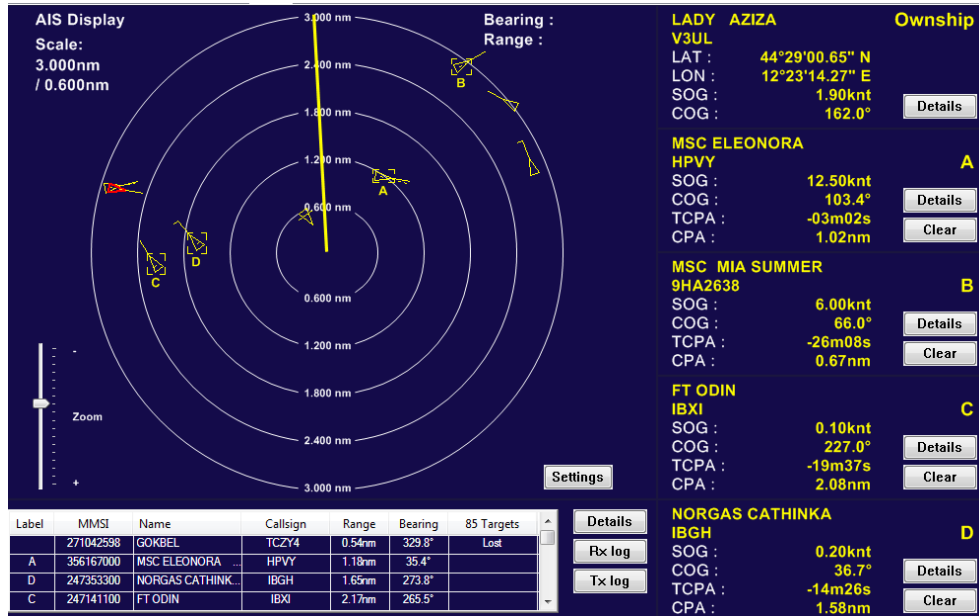


Şekil 22: Saat 08:43:04'de MSC ELONARA ile MSC MIA SUMMER'in Konumları(VDR-AIS).

Saat 08:50:00'da MSC ELONORA çatışan gemilerin sadece 0,66 mil yakınından geçip giderken, MSC MIA SUMMER'da Ravenna limanı demir sahasına yönelmiştir(Şekil 23, Şekil 24).



Şekil 23:Çatışmadan Sonra MSC ELONORA ile MSC MIA SUMMER'ın Konumları(VDR-AIS).



Şekil 24: Diğer Gemilerin GÖKBEL Ekranda Kaybolmadan (09:02:27) Hemen Önceki Pozisyonları.

Daha sonra gemilerden MSC MIA SUMMER saat 09:20 sularında RAVENNA limanı demir sahasına demirlerken, MSC ELONIORA ise VENICE/VENEDİK limanına doğru seyrine devam etmiştir. FT ODIN ve NORGAS CATHINKA ise demirdeki konumlarını korumuşlardır.

SOLAS Bölüm V, Kural 33, Tehlike Mesajları: Yükümlülük ve Prosedürler başlığının 2 numaralı alt başlığı altında, “Tehlikede olan geminin kaptanı veya söz konusu olan arama ve kurtarma biriminin yetkilisi, uygun koşullarda, tehlike mesajına cevap vermiş olan gemilerin kaptanları ile karşılıklı müzakere ile; tehlikede olan geminin kaptanının veya söz konusu arama ve kurtarma biriminin yetkilisi tarafından, yardım edebilmek bakımından en uygun durumda olduğuna karar verilmiş olan bir veya daha fazla gemiyi, yardımda bulunmaları amacıyla görevlendirebilir ve; böyle bir durumda, yardım etmekle görevlendirilmiş olan gemi veya gemilerin kaptanı veya kaptanlarının da görevi; bu görevlendirmeye uymak ve tehlikede olan insanlara yardım etmek üzere, mümkün olan en yüksek süratle ilerlemektir.” şeklinde ifade edilmektedir.

VHF ve VDR kayıtlarına göre, GÖKBEL gemisine çok yakın bulunan bu gemilerden denizdeki kazazedelerin kurtarılması için Liman Başkanlığı ve Kılavuz İstasyonu tarafından herhangi bir yardım çağrısı veya yardım organizasyonu yapmadığı gibi diğer gemilerin eş zamanlı olarak bölgeden uzaklaştırdığı anlaşılmaktadır. Bu durum yardımın daha profesyonel kişilerce yürütülmesi veya yoğun sisteme başka kazalara sebebiyet verilmemesi düşüncesi ile yapılmış olabilir. Ancak GÖKBEL gemisinin personelinin kurtarılması için Ravenna Liman Başkanlığı ve Kılavuz İstasyonu tarafından görevlendirilen deniz araçları, bölgedeki fırtınadan dolayı çatışmadan yaklaşık 23 dakika sonra olay yerine ulaşabilmişlerdir. Oysa çatışma mevkiinin yakınında seyir eden diğer gemilerin çok daha kısa sürede çatışma mevkiine ulaşabilecekleri dolayısıyla SOLAS Bölüm V, Kural 33’de ifade edildiği gibi kurtarma operasyonunda diğer gemilere de görev verilmesinin kazazedelere avantaj sağlayacağı düşünülmektedir.

2.9 Ravenna Limanı Giriş Çıkış Planlaması

Meydana gelen kaza ile ilgili bir diğer önemli husus da kazanın meydana geldiği bölgedeki görüş ve deniz şartlarıdır. Bölgede etkili olan fırtınadan dolayı deniz yüzeyinde oluşan 4

metre yüksekliğindeki dalgalar nedeniyle gemilerin her ikisi de radarlarında bir diğer gemiyi tespit ederken güçlük yaşadığı değerlendirilmektedir. Nitekim GÖKBEL gemisi I. zabiti radar başında çevredeki gemi hareketlerini tespit etmek için gözlem yapsa da LADY AZİZA gemisini geç fark etmiştir. LADY AZİZA'nın ise GÖKBEL gemisini çatışma anına kadar fark etmemiştir. Normal hava şartlarında her iki gemi bir diğer gemiyi radarında çok daha önce tespit edebilir ve çatışmadan kaçınmak için gerekli tedbirleri alabilirdi.

Demir alırken köprüüstünden başüstünün zorlukla görülebildiği yine kazanın meydana geldiği ana kadar LADY AZİZA'nın görülemediği kazadan sağ kurtarılan GÖKBEL gemisi personeline ifade edilmiştir. Diğer taraftan görüş ile ilgili LADY AZİZA'nın jurnal kayıtlarında, limandan ayrılış manevrasına başladıktan sonra yoğun bir sis başladığını, bu sisin kanal boyunca ve kılavuz kaptanın gemiden ayrılmasından sonra devam ettiği belirtilmiştir. Yine kaza sonrası kurtarma çalışmalarına katılan kılavuz botu da kaza bölgesine ilk ulaştığında bölgede görüşün maksimum 10 metre olduğunu ifade etmiştir.

Bu kısıtlı görüş ve fırtınalı deniz şartlarında limandan aynı anda iki gemi çıkarken iki geminin de limana girmesi için liman yetkililerince planlama yapılmıştır. Limana giren ve çıkan gemilerin hareketlerinin anlık olarak izlenip emniyetle geçişlerinin sağlanabildiği VTS gibi bir sistem olmadan böyle bir planlama yapılması, çatışma veya benzer risklere zemin hazırlayacağı değerlendirilmektedir.

Konuya ilişkin Liman Başkanlığından alınan bilgide, deniz suyu sıcaklığının +9 derece olması, deniz yüzeyindeki hava sıcaklığının 1,3 derece olansından dolayı sis oluştuğu, bu kadar yoğun sisin mevcudiyetinden Liman Başkanlığının bilgisi olmadığından gemi giriş ve çıkışları için planlama yapıldığı ifade edilmiştir. Diğer taraftan limandan çıkan gemilere kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanların görüş şartları bu kadar kısıtlı olduğunu gördükleri halde gemilerin limana giriş çıkış planlaması konusunda liman yetkililerini niçin uyardıkları anlaşılamamıştır.

Gemilerde bulunması gerekli yayınlar içinde yer alan ve dünya limanları hakkında gemilere genel bir bilgi veren NP 47’de (Admiralty Sailing Directions NP47 Mediterranean Pilot) Ravenna limanı hakkında bilgi bulunmaktadır. Bu bilgiler arasında Ravenna limanı hava durumu hakkında da genel bilgiler de yer almakta olup, limanda eylül ile mart ayı arasında zaman zaman yoğun sisin etkili olduğu ifade edilmektedir. Diğer taraftan deniz şartları bilgisi hava durumu raporlarında anlık olarak verilmektedir. Yine bölgedeki görüş ve hava şartları konusunda, liman mendireğinin dışına kadar gemilere kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanlardan bilgi alınabileceği gibi limana girmek için Liman Başkanlığından talimat bekleyen demirdeki gemilerden de bilgi alınabilir.

Liman gemi trafiğini kontrol etmekle sorumlu liman idaresinin liman dışındaki görüş şartları konusunda kesin bilgiye sahip olmadan gemilerin limana giriş ve çıkışı için planlama yapması liman açısından zafiyet oluşturmıştır. Liman dışındaki görüş şartlarının göz ardı edilmesi kazanın doğrudan nedenleri arasında yer almasa da kaza oluşumuna etki eden dolaylı faktörler arasında yer aldığı değerlendirilmektedir.

2.10 VTS ve Deniz Trafik Ayırım Düzeni

VTS sistemleri ile boğaz, kanal ve liman gibi deniz trafiğinin yoğun olduğu deniz alanlarında deniz trafiğinin düzenlenmesi, seyir güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunmasını amaçlamaktadır. Ravenna limanında gemilerin anlık olarak hareketlerinin izlenebildiği Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Services - VTS) sistemi bulunmamaktadır. Gemilerin limana giriş ve çıkışları Liman Başkanlığı tarafından planlanmaktadır. Gemi trafik akışı anlık olarak izlenemediğinden gemilerin limana giriş ve çıkışı için Ravenna liman sahası için düzenlen Deniz Trafik Ayırım Düzenine (Traffic Separation Scheme) veya uluslararası kurallara uyup uymadıkları kontrol edilememektedir. Ayrıca gemilerin limana giriş ve çıkışlarında yaşanabilecek olası tehlikeli durumlar için bir ikaz ve müdahale sisteminin de mevcut olmadığı, kılavuz kaptanların kendi bilgi ve tecrübeleri ile gemileri yönlendirdikleri, kazadan dakikalar öncesinde kılavuz kaptan ve Kılavuz İstasyonu ile GÖKBEL gemisi arasında yapılan son iki VHF görüşmelerinden anlaşılmaktadır.

İlk VHF görüşmesinde bir başka geminin üzerinde bulunan kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanın GÖKBEL'i saat 08:23:20'de VHF'den aramış ve güneye doğru üştüğünü(sürüklendiğini), limandan çıkan iki gemi daha olduğunu, bu gemilerle iskele iskeleye (red to red) geçmesini ve rotasını daha fazla sancağa almasını istemiştir. Bunun üzerine, GÖKBEL gemisi rotasını sancağına doğru değiştirmeye başlamış ve 287 olan rotasını 08.25'de 295 yapmıştır. İkinci VHF görüşmesi ise çatışmadan sadece 1 dakika 17 saniye önce gerçekleşmiştir. Bu görüşmede, Kılavuz İstasyonu tarafından GÖKBEL'e rotası ve hızını sorulmuştur. GÖKBEL hızını 4,2 rotasını ise 297 olarak ifade etmiştir. Bunun üzerine Kılavuz İstasyonu gemiye tam yol ileri komutunu vermiş, GÖKBEL'de onaylamıştır.

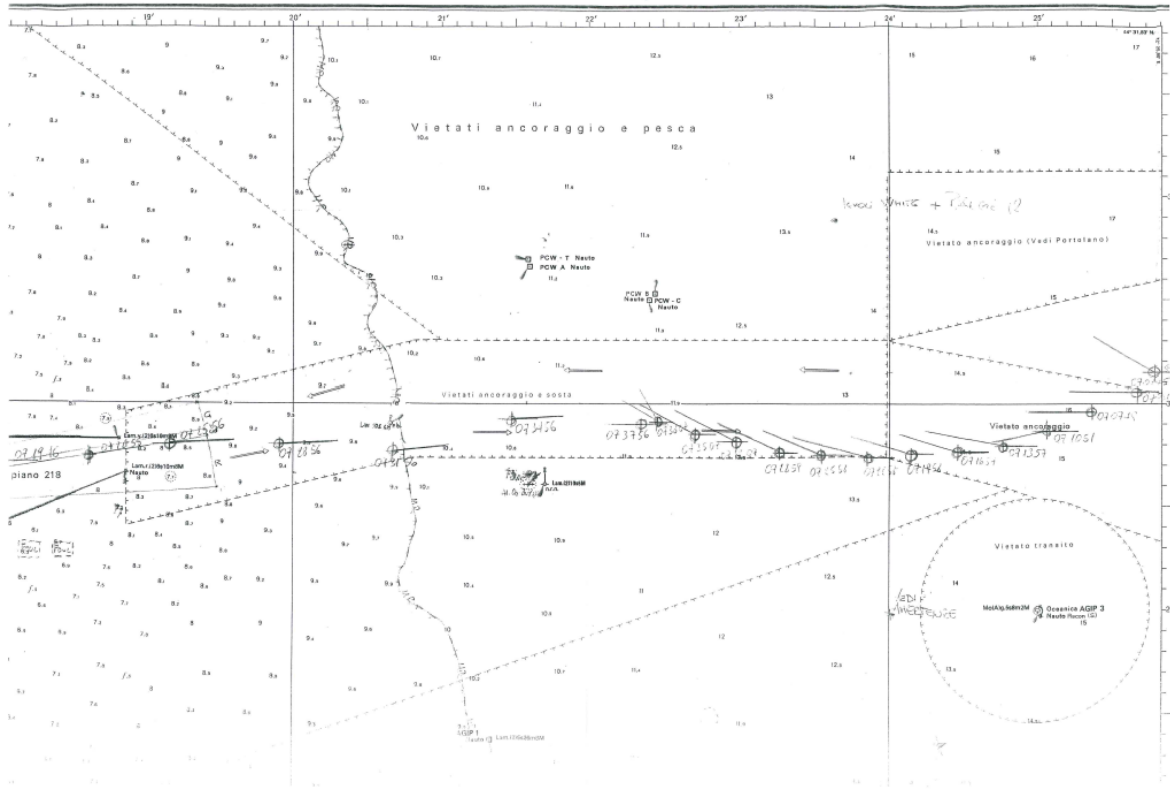
Bu görüşmelerinin ilkinde bir başka geminin üzerinde bulunan kılavuz kaptanın, bulunduğu geminin radar/elektronik seyir cihazlarını kullanarak GÖKBEL'in yerini net bir şekilde tespit ederek GÖKBEL'e seyri ile ilgili tavsiyelerde bulunmuştur. Verilen bu tavsiye sonucunda GÖKBEL gemisi kaptanında, gemisinin anlık olarak izlendiği ve olası tehlikeli durumlara karşı kılavuz kaptanın kendisini uyardığı kanaatine ulaşması muhtemeldir. Kılavuz İstasyonu ile GÖKBEL arasında yapılan son görüşmede ise kılavuz istasyonundaki görevli GÖKBEL'in verdiği bilgiler göre değerlendirmesini yaparak GÖKBEL'in seyir hızını arttırması hususunda talimat vermiştir. Bu durum daha önceki VHF görüşmesine istinaden izlendiğini düşünen gemi kaptanının çatışmadan kaçınmak için manevra yapan gemi kaptanının karar alma sürecini olumsuz etkileyeceği açıktır.

Görüşün neredeyse sıfır olduğu Ravenna limanının yaklaşık 2 mil açığında ancak VTS sistemi ile gemiler anlık olarak izlenerek deniz trafiğinin kontrolü ve koordinasyonu daha sağlıklı yapılabilirdi. Böyle bir sistem olmadan bir başka geminin imkânları ile veya gemilerden alınan bilgiler üzerine deniz trafiğinin koordinasyonu gerçekleştirilmesi seyir emniyetinin sağlanmasında zafiyetlere yol açabilir. Nitekim tehlikeli bir şekilde birbirlerine doğru ilerleyen ve birbirlerinin varlığını ancak radarlarını kullanarak tespit edebilen bu iki gemiye seyir yardım hizmeti verilememiştir.

Bilindiği üzere VTS sisteminin kurulması konusunda ise kıyı devletlerinin, ulusal veya uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüğü bulunmamaktadır. Kıyı devletleri

denizalanın trafik yoğunluğu veya çevresel faktörleri dikkate alarak VTS sistemi kurmaya karar vermektedir.¹⁹ Ravenna Limanında özellikle kış ayları boyunca etkili olan olumsuz görüş, hava ve deniz şartlarının deniz trafiğinin üzerinde etkileri değerlendirilerek seyir emniyetinin artırılması, kaza riskini azaltılması ve deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunulması amacıyla Ravenna Limanında VTS sistemini kurması faydalı olabilir.

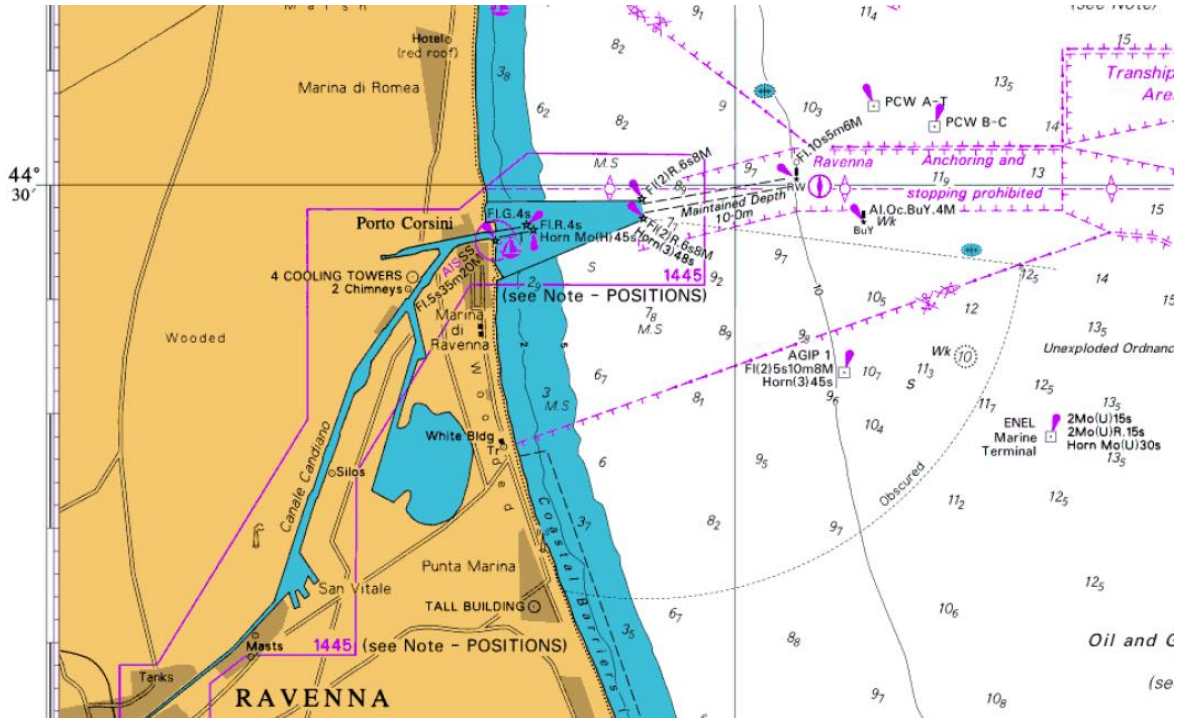
Kaza incelemeleri kapsamında Ravenna Liman Başkanlığında yapılan görüşmelerde, kazanın oluşumu ile ilgili Liman Başkanlığınca ifade edilen bir başla husus da kazanın meydana geldiği yerde bir trafik ayırım düzeninin bulunduğu ve bu trafik ayırım düzenine GÖKBEL gemisince uyulmadığıdır. Belirtilen trafik ayırım düzeni ve kazanın oluşumuna ilişkin çizimlerin bulunduğu haritada Şekil 25’de gösterilmektedir.



Şekil 25: Harita

¹⁹ IMO Resolution A. 857(20)

Söz konusu harita incelendiğinde haritanın kıyı devletine ait olduğu görülmüştür. Her iki gemide de İngiltere hidrografi ofisince hazırlanan haritalar kullanılmaktadır. Kazanın meydana geldiği bölge için kullanılması gereken Ravenna yaklaşım haritası (Admiralty Chart 1467: Approaches to Ravenna) incelendiğinde (Haritanın Basım Tarihi:18.06.2015) söz konusu trafik ayırım düzeninin bu haritada bulunmadığı gözlemlenmiştir(Şekil 26). Bu itibarla gemilerde kullanılan haritalara göre kazanın değerlendirilmesi yapılmıştır. Buna göre GOKBEL gemisinin liman giriş ve çıkışı için ayrılan bölgenin sancak tarafında ilerlemesi gerekirken söz konusu bölgenin iskele dış sınırında seyir ederken kılavuz kaptan tarafında uyarılması sonucu rotasını sancağına almıştır. Gemilerin çatışması ise söz konusu bölgenin liman giriş doğrultusunda iskele orta hattına yakın bir yerde meydana gelmiştir.

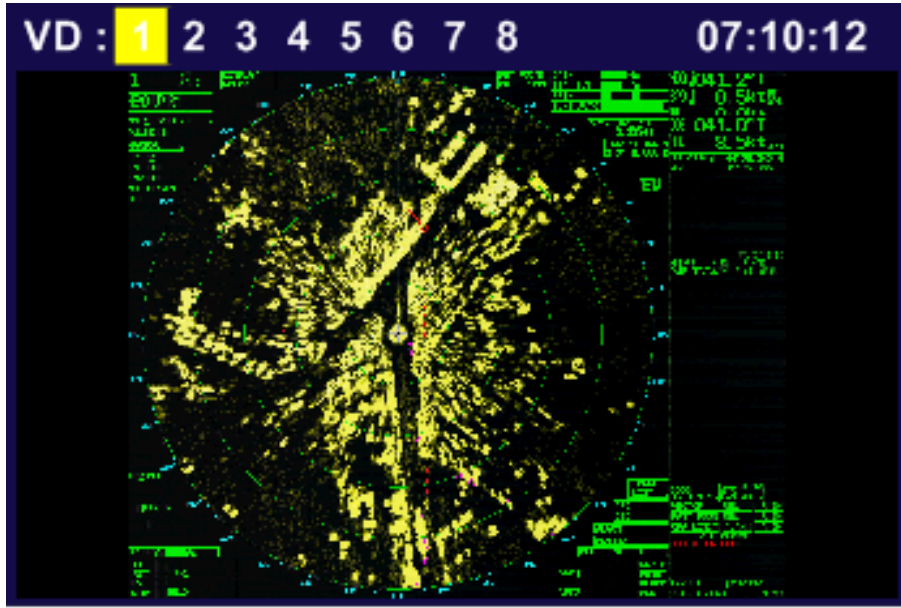


Şekil 26: BA 1467 Nolu haritadan Kesit

2.11 LADY AZIZA'dan Kılavuz Kaptanın Ayrılış Zamanı

LADY AZİZA gemisine kılavuzluk yapan kılavuz kaptanın gemiden ayrıldığı saat jurnal kayıtlarına 08:10 olarak kaydedilmiştir. Ancak LADY AZİZA gemisinin VDR kayıtlarına göre (Şekil 27) belirtilen saatte LADY AZİZA'nın henüz Ravenna limanı kanal geçişini tamamlamadığı görülmektedir. VDR kayıtlarının devamında 8 knot hızla ilerleyen geminin

saat 08:22:31’de seyir hızının 7,20 knota kadar düştüğü, hemen sonrasında saat 08:25:31’de ise, 9,50 knot olduğu ve geminin hızının artmaya devam ettiği gözlemlenmiştir. Bu durumda saat 08:22 sularında geminin hızı düşükkken ve gemi liman mendireğinin içinde iken kılavuz kaptanın gemiden ayrıldığı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla kılavuz kaptanın gemiden ayrılış saatinin Jurnal kayıtlarına yanlış geçtiği düşünülmektedir.



Şekil 27: LADY AZİZA Radar Görüntüsü (VDR)

Diğer taraftan, Ravenna limanı yaklaşım haritası (BA 1467) incelendiğinde kılavuz kaptan alma/bırakma mevki liman mendireğinin dışında olduğu görülmektedir. Liman mendireği ile kılavuz alma/bırakma mevki arasında ise 1,6 deniz mili mesafe vardır(Şekil 28). Bu durumda kılavuz kaptan LADY AZİZA’dan erken ayrılmıştır.

Bilindiği üzere liman kılavuz kaptanları, deniz dibi derinliği ve batık gibi seyir emniyeti etkileyecek tehlikelerin varlığı, rüzgâr ve akıntının gemilere etkisi ve bölgedeki gemi trafiğini değerlendirerek limandan ayrılış yapan gemilere kılavuz bırakma mevkiine, limana yanaşacak gemilere ise kılavuz alma mevkiinden yanaşacakları rıhtıma/iskeleye kadar rehberlik etmektedirler. Normal şartlar altında kılavuz kaptanın kılavuzluk hizmeti alacak gemiye mümkün olduğunca erken çıkarılıp, mümkün olduğunca da geç indirilmesi

hizmetin kapsam ve etkinliği açısından tercih edilecek olumlu bir ölçüttür. Fakat yapılabilirliği ve gerekliliği de yere ve koşullara göre farklılık gösterir.

Kaza günü LADY AZİZA gemisine rehberlik eden kılavuz kaptan, görüşün kısıtlı ve denizin fırtınalı olması sebebiyle haritada belirlenen kılavuz bırakma mevkiine ulaşmadan gemiden ayrılması kılavuz kaptanın kendi emniyeti açısından tercih edilmiş bir seçim olabilir. Ancak gemilerin çatıştığı mevki ile gemilere kılavuz kaptan transferini gerçekleştirmek için haritada belirlenen mevki arasında 1 deniz mili mesafe bulunmaktadır. Kılavuz kaptanın haritada belirlenen inme mevkiinden 1 mil önce inmesi, Ravenna limanına giriş çıkış yapan gemilerin güvenli seyrini temin etmek için zorunlu tutulan pilotaj uygulamasına uygun olmadığı değerlendirilmektedir.



Şekil 28: BA 1467 Nolu Haritada Kaza Yeri ile Kılavuz Kaptan Alma/Bırakma Yerinin Gösterimi

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR

Kazanın meydana gelmesi ile ilgili emniyet hususları aşağıda sıralanmıştır:

- 3.1 Kaza günü Ravenna limanına yanaşacak ve limandan ayrılacak gemilerin planlaması yapılırken liman dışındaki görüş şartlarının gemilerin seyir emniyetine olabilecek olumsuz etkisi çok iyi analiz edilememiştir.
- 3.2 LADY AZİZA gemisini kılavuzlayan kılavuz kaptan haritada işaretlenmiş kılavuz kaptan alma/bırakma mevkiinden önce gemiden ayrılmıştır.
- 3.3 Bölgede etkili olan kısıtlı görüş ve fırtına kazanın meydana gelmesinde etkili olmuştur.
- 3.4 GÖKBEL gemisi ile LADY AZİZA gemisi COLREGS/ Kural 35’de Kısıtlı Görüş Hallerinde Verilecek Ses İşaretleri başlığı altında ifade edilen ve seyir halinde iken vermeleri gereken düdük işaretlerini vermemişlerdir.
- 3.5 LADY AZİZA gemisi COLREGS/Kural 6’da Emniyetli Hız başlığı altında bir geminin seyir hızını belirlemesi için göz önünde bulundurması gereken faktörleri dikkate almamıştır.
- 3.6 GÖKBEL gemisi COLREGS/Kural 6’da Emniyetli Hız Başlığı altında bir geminin seyir hızını belirlemesi için göz önünde bulundurması gereken faktörlere büyük ölçüde uyulmuş, fakat bu faktörlerin en önemlileri içerisinde yer alan bölgedeki akıntının gemiye olan etkisini iyi değerlendirememiştir.
- 3.7 LADY AZİZA gemisi COLREGS/Kural 7’de Çatışma Tehlikesi ve Kural 19’da Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları başlığı altında belirtildiği gibi çatışma tehlikesinin varlığını elektronik seyir yardımcılarıyla (Radar ve AIS) GÖKBEL gemisini çatışma anına kadar saptayamamıştır.
- 3.8 GÖKBEL gemisi COLREGS/Kural 7’de Çatışma Tehlikesi ve Kural 19’da Kısıtlı Görüş Koşullarında Teknelerin Davranışları başlığı altında belirtildiği

üzere, seyir emniyetini sağlamak için radarlarını ve elinde mevcut cihazları yeterince fonksiyonel bir şekilde kullanmamıştır. LADY AZİZA'yı zamanında tespit edemediği için de çatışmadan kaçınma manevrasını zamanında gerçekleştirememiştir.

3.9 GÖKBEL gemisi çatışmayı önlemek için yaptığı rota değişimlerini, COLREGS/Kural 8'de belirtildiği gibi yeterli bir süre içinde yapamadığından, yaptığı rota değişiklikleri çatışmadan kaçınmak için yeterli olmamıştır.

3.10 GÖKBEL gemisinin EYS kayıtlarına göre “Gemiye Terk” talimlerinin muntazam olarak yerine getirildiği görülmekle birlikte, kaza sonrasında gemiyi terk ederken yaşanan aksaklıklar, personelin role kartlarında kendilerine verilen görevleri yerine getirilmediği ve gemiyi terk prosedürlerine aşına olmadığını göstermektedir.

3.11 LADY AZİZA gemisi batan GÖKBEL gemisinin kazazede personelinin arama ve kurtarma çalışmalarına katılmayarak, SOLAS Bölüm V, Kural 33 hükümlerine aykırı hareket etmiştir.

3.12 Liman Başkanlığı/Kılavuz İstasyonu GÖKBEL gemisine çok yakın bulunan bu gemilerden denizdeki kazazedelerin kurtarılması için SOLAS Bölüm V, Kural 33'de ifade edildiği herhangi bir yardım çağrısı veya yardım organizasyonu yapmamıştır.

3.13 Ravenna limanında kısıtlı görüş şartları altında deniz trafik organizasyonu yapılmak üzere, gemilerin anlık olarak izlendiği ve tehlikeli durumlarda gemilere bilgi ve seyir yardım hizmeti verildiği bir sistem mevcut değildir.

3.14 GÖKBEL gemisinin kazadan sağ kurtarılan 6 personelinden bir tanesi Hipotermi nedeniyle hayatını kaybederken, diğer 5 kazazede ise 1 ila 5 gün hipotermiden kaynaklı sağlık sorunları nedeniyle hastane tedavi görmüşlerdir.

BÖLÜM 4 – TAVSİYELER

4.1 Ravenna Denizcilik İdaresi'ne

4.1.1 Ravenna Limanı'nda, özellikle kısıtlı görüş şartlarında seyir emniyetini artırmak ve böylece çatışma riskini azaltmak amacıyla, deniz trafiğinin kontrolünü ve koordinasyonunu sağlamak üzere "Trafik Ayrım Düzeni"ni de içeren "Yerel Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (VTSL)"nin kurulmasının değerlendirilmesi,

4.1.2 Ravenna Limanı yakınlarında meydana gelecek kazalarda, kazazedelere yardım edilmesi ve kazazedelerin kurtarılması için, imkânlar elverdiği ölçüde, civardaki diğer gemilerin organize edilmeleri hususunun değerlendirilmesi²⁰,

4.1.3 Gemilerin limana giriş ve çıkış planlaması yapılırken, liman dışındaki görüş şartları başta olmak üzere deniz şartlarının göz önünde bulundurulması²¹,

4.2 Ravenna Limanı Kılavuz İstasyonuna

4.2.1 Ravenna Limanına giriş/çıkış yapan gemilere verilen kılavuzluk (pilotaj) hizmeti esnasında, kılavuz kaptanların, uygulanabildiği ölçüde, haritada belirtilen kılavuz kaptan alma/bırakma mevkiinde gemilere çıkmaları/gemilerden inmeleri hususuna özen gösterilmesi,

4.3 Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesine

4.3.1 Klasında bulunan gemilerin Emniyet Yönetimi Sertifikası (SMC) konusunda belgelendirilirken ISM kurallarının gemi personeli tarafından iyice anlaşılıp uygulanmasına önem verilmesi,

²⁰ İtalyan Kaza İnceleme Birimi DIGIFEMA'nın bu tavsiye ile ilgili yorumu şöyledir: "Normalde bu, İtalyan Seyir Yönetmeliği'nin 69 uncu maddesi gerekliliklerine uygun olarak yürütülmektedir. Belki bu olayda, müdahale zamanının yetersizliği veya diğer gemilerin çok uzakta olmaları nedeniyle uygulanamamış olabilir."

²¹ İtalyan Kaza İnceleme Birimi DIGIFEMA'nın bu tavsiye ile ilgili yorumu şöyledir: "Ulusal ve uluslararası kurallar gereğince, limanlara girmek/çıkarmak konusunda karar verilmesi hususu İtalya'da genellikle gemi kaptanının -ki kendisi gemisinin manevra kabiliyetlerini bilmektedir- sorumluluğuna bırakılmıştır. Sadece istisnai hallerde, liman trafiği Denizcilik İdaresi tarafından geçici olarak durdurulabilir."

4.4 M/V GÖKBEL Gemisi/Donatanı/İşleticisi Firmaya (Ö.Çetinkaya Denizcilik Transport ve TİC.LTD.ŞTİ.)

4.4.1 Filosunda çalışan kaptan ve zabıtlere Köprüüstü Kaynak Yönetimi (BRM) teknikleri ve COLREGS'nin anlaşılması ve gemilerde uygulanması konusunda tazeleme/kapsamlı bir eğitimi verilmesi,

4.4.2 Filosunda bulunan gemilerde ISM gereği yapılması gereken talimlerin etkin bir şekilde yapıldığında emin olması,

4.5 M/V LADY AZİZA Gemisi/Donatanı/İşleticisi Firmaya (KHM SHIPPING CO.LTD.)

4.5.1 Filosunda çalışan kaptan ve zabıtlere COLREG'in anlaşılması ve gemilerde uygulanması konusunda tazeleme eğitimi verilmesi,

4.5.2 Filosunda çalışan kaptan ve zabıtlere Uluslararası kurallar (SOLAS) gereği yardıma ihtiyacı olan gemilerin yardımına gitmeleri konusunda kapsamlı bir eğitim verilmesi,

4.6 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne

4.6.1 ISM kod kapsamında yapılan sorvey, belgelendirme ve denetimlerde gemiyi terk talimlerinin etkin bir şekilde yerine getirildiği hususunda hassasiyet gösterilmesi,

tavsiye olunur.

İşbu Raporun muhteviyatı kişileri suçlamak veya taraflar arasında sorumluluk paylaşdırmak maksadıyla kullanılamaz.

EK-1 GÖKBEL Gemisinde Mevcut Harita Listesi

Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK TRANSPORT ve TİCARET LTD. ŞTİ.				
EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ / SAFETY MANAGEMENT SYSTEM				F 07.20
GEMİDE BULUNAN HARİTA LİSTESİ				
Yayınlayan / Issued by Y.K. / D.P.A.	Onaylayan / Approved by Genel Müdür / Gen. Mngr.	Tarih / Date 01.02.2013	Yayın / Issue ORIJINAL	Sayfa / Page 1 of 1

GEMİDE BULUNAN HARİTA LİSTESİ
SON GÜNCELLENME TARİHİ : 07 ARALIK 2016 GEMİ: MV GOKBEL

B/A NO	SON BASIM TARİHİ	GEMİDEKİ BASIM	GEMİYE TESLİM TARİHİ	SON DÜZELTME NO VE DURUMU	B/A NO	SON BASIM TARİHİ	GEMİDEKİ BASIM	GEMİYE TESLİM TARİHİ	SON DÜZELTME NO VE DURUMU
9	24 OCT 1986	24 OCT 1986		49.WEEK	1159	SEP 2012	SEP 2012		49.WEEK
140	JULY 2013	JULY 2013		49.WEEK	1195	JUN 2013	JUN 2013		49.WEEK
176	MAY 2007	MAY 2007		49.WEEK	1274	OCT 2013	OCT 2013		49.WEEK
180	DEC 1998	DEC 1998		49.WEEK	1417	JUN 2010	JUN 2010		49.WEEK
183	MAR 1992	MAR 1992		49.WEEK	1439	DEC 2005	DEC 2005		49.WEEK
186	JUN 2011	JUN 2011		49.WEEK	1440	MAY 2007	MAY 2007		49.WEEK
187	JULY 2010	JULY 2010		49.WEEK	1442	JULY 2011	JULY 2011		49.WEEK
188	AUGUST 2013	AUGUST 2013		49.WEEK	1445	SEP 2010	SEP 2010		49.WEEK
189	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK	1449	FEB 2010	FEB 2010		49.WEEK
194	AUGUST 2008	AUGUST 2008		49.WEEK	1467	JULY 2010	JULY 2010		49.WEEK
196	JAN 1994	JAN 1994		49.WEEK	1471	JAN 2012	JAN 2012		49.WEEK
200	NOV 2013	NOV 2013		49.WEEK	1483	MAR 2010	MAR 2010		49.WEEK
203	MAR 2014	MAR 2014		49.WEEK	1513	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK
204	NOV 2013	NOV 2013		49.WEEK	1554	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK
205	APR. 2008	APR. 2008		49.WEEK	1556	SEP 2010	SEP 2010		49.WEEK
220	NOV 2013	NOV 2013		49.WEEK	1571	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK
236	APR. 2010	APR. 2010		49.WEEK	1585	DEC 2009	DEC 2009		49.WEEK
237	APR. 2010	APR. 2010		49.WEEK	1590	JAN 2011	JAN 2011		49.WEEK
240	MAR 2008	MAR 2008		49.WEEK	1591	MAR 2009	MAR 2009		49.WEEK
241	SEP 2004	23.09.2004		49.WEEK	1598	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK
246	FEB 2013	FEB 2013		49.WEEK	1608	SEP 2010	SEP 2010		49.WEEK
497	SEPT 2014	SEPT 2014		49.WEEK	1618	AUGUST 2013	AUGUST 2013		49.WEEK
908	NOV 2013	NOV 2013		49.WEEK	1643	JULY 2004	JULY 2004		49.WEEK
917	JUN 2013	JUN 2013		49.WEEK	1657	JULY 2014	JULY 2014		49.WEEK
914	APR 2013	APR 2013		49.WEEK	1707	NOV 2010	NOV 2010		49.WEEK
1004	OCT 2013	OCT 2013		49.WEEK	1780	MAR 1993	MAR 1993		49.WEEK
1005	OCT 2013	OCT 2013		49.WEEK	1908	JAN 2014	JAN 2014		49.WEEK
1006	OCT 2013	OCT 2013		49.WEEK	1941	MAY 2010	MAY 2010		49.WEEK
1015	JUN 2013	JUN 2013		49.WEEK	1976	MAY 2010	MAY 2010		49.WEEK
1030	JULY 2014	JULY 2014		49.WEEK	1996	JUN 2010	JUN 2010		49.WEEK
1054	MAY 1995	OCT 2012		49.WEEK	1999	JUN 2010	JUN 2010		49.WEEK
1055	NOV 2010	APR 2013		49.WEEK	2070	OCT 2010	OCT 2010		49.WEEK
1056	NOV 2010	NOV 2010		49.WEEK	2074	OCT 1998	OCT 1998		49.WEEK
1057	NOV 2010	NOV 2010		49.WEEK	2104	FEB 2013	FEB 2013		49.WEEK
1058	SEP 2013	SEP 2013		49.WEEK	2124	MAR 2014	MAR 2014		49.WEEK
1061	DEC 2013	OCT 2013		49.WEEK	2202	NOV 2011	NOV 2011		49.WEEK
1062	AUGUST 2010	AUGUST 2010		49.WEEK	2203	MAR 2011	MAR 2011		49.WEEK
1085	SEP 2010	SEP 2010		49.WEEK	2214	FEB 2012	FEB 2012		49.WEEK
1086	SEP 2010	SEP 2010		49.WEEK	2216	MAR 2010	MAR 2010		49.WEEK
1087	NOV 2013	NOV 2013		49.WEEK	2217	DEC 2009	DEC 2009		49.WEEK
1091	NOV 2010	NOV 2010		49.WEEK	2230	APR 2012	APR 2012		49.WEEK
1092	OCT 2010	OCT 2010		49.WEEK	2232	JAN 2013	JAN 2013		49.WEEK
1093	DEC 2010	DEC 2010		49.WEEK	2236	NOV 2010	NOV 2010		49.WEEK
1095	OCT 2010	OCT 2010		49.WEEK	2237	APRIL 2010	APRIL 2010		49.WEEK
1099	NOV 210	NOV 210		49.WEEK	2238	SEPT 2012	SEPT 2012		49.WEEK
1158	SEP 2012	SEP 2012		49.WEEK	2242	MAY 2009	MAY 2009		49.WEEK

P.D. 12/12

EK-2: Can Yelekleri ve Su Geçirmez Soğuktan Koruyucu Giysilerin Kontrol Sertifikaları

INSPECTION REPORT

Inspection Date: 08.08.2014

Inspection Service: ISTANBUL

Inspection No : SL/78/30/14/0563

VESSEL NAME : M/V GOKBEL

IMO : 9605712

GROSS TONNAGE : 2126

"FOR 19 Pcs.OF IMMERSION SUIT'S"

The below mentioned "IMMERSION SUIT" checked and tested with pressured air and hereby certificated to be in accordance with MANUFACTURER and (MSC/Circ. 1114 air test) requirements. Those products are in good condition.

QTY	MAKER	SERIAL NUMBER	MANUFACTURE DATE	WHISTLE
1.	STEARNS	021899	03/2003	✓
2.	STEARNS	227440	02/2006	✓
3.	STEARNS	021717	03/2003	✓
4.	STEARNS	227449	02/2006	✓
5.	STEARNS	227418	02/2006	✓
6.	STEARNS	227150	02/2006	✓
7.	STEARNS	227109	02/2006	✓
8.	STEARNS	227436	02/2006	✓
9.	STEARNS	233276	02/2006	✓
10.	STEARNS	227153	02/2006	✓
11.	STEARNS	233389	02/2006	✓
12.	STEARNS	217115	02/2006	✓
13.	STEARNS	233029	02/2006	✓
14.	LALIZAS	0139044	01/2006	✓
15.	SPORTECH	108	08/2011	✓
16.	STEARNS	021724	02/2006	✓
17.	STEARNS	233238	02/2006	✓
18.	STEARNS	217150	02/2006	✓
19.	STEARNS	661927	02/2006	✓



ALTANLAR

YANGIN SÖNDÜRME GÜVENLİK SİSTEMLERİ
VE GEMİ İNŞAAT BAKIM ONARIM TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
Mısır : Etiler Çelebi Sok. Geni Çarşı No: 34/14 Kat: 3. Kat / 34114 Beşiktaş / İstanbul
Tel: (0212) 446 21 06 Fax: (0212) 255 90 83
İstanbul Şube: Ayazlar Çarşısı Geni Yıl San. 4 Kat Kat: 4 / 157
Tel: (0212) 391 00 01 02
Mersin Şube: Çarşısı Mısır Yıl San. Çarşısı Kat: 3. Kat / 34114 Beşiktaş / İstanbul
Tel: (0212) 255 90 83
İzmir Şube: 3. Kat Kat: 3. Kat / 34114 Beşiktaş / İstanbul
Tel: (0212) 255 90 83
e-mail: info@altanlar.com.tr

Next Inspection Date: 08.08.2015

INSPECTION REPORT

Inspection Date: 08.08.2014

Inspection Service: ISTANBUL

Inspection No : SL/78/30/14/0563

VESSEL NAME : M/V GOKBEL

IMO : 9605712

GROSS TONNAGE : 2126



"FOR 21 Pcs.LIFE JACKET'S"
(19 Pcs.Adult & 2 Pcs.Child)

The above mentioned "LIFE JACKET "checked and hereby certificated to be in accordance with MANUFACTURER requirements. Those products are in good condition.



ALTANLAR

**YANGIN SÖNDÜRME GÜVENLİK SİSTEMLERİ
VE GEMİ İNŞAA BAKIM ONARIM TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ**
Merkezi: Etiler Çelebi Mh. Genç Osman Cd. No:36 34744 İçişleri-Tuzla / İST.
Tel: (0216) 446 21 05 Faks: (0216) 395 90 83
İstanbul Şubesi: Aydınlı Organize San. Yeri San. 4. Yol Tuzla / İST.
Tel: (0216) 591 03 01 - 02
Mersin Şubesi: Özgürlük Mh. Yeni Gıda Tüccarları Sitesi
D Blok.No:85 Mersin Tel: (0324) 235 91 92
İzmir Şubesi: S.S. Alınlar Köprü Sanayi Sitesi 1250 Sokak 177/1 Parşel
No:3/4 Alınlar / İZMİR Tel: (0232) 818 00 82
e-mail: info@altanlar.com.tr

Next Inspection Date:08.08.2015



EK-3: Can Salları ve İçindeki Malzemenin Muayene Edilip Uygun Olduğuna Dair Sertifikalar

A member of
INFLATABLE SAFETY AND
SURVIVAL EQUIPMENT
TRADE ASSOCIATION LIMITED
ISSETTA FORM NO 197

RFD

Certificate No. **2193636**

CERTIFICATE OF RE-INSPECTION

This is to certify that the raft detailed below has been surveyed, controlled and tested in compliance with requirements from:
Other and the manufacturer and in accordance with IMO resolution A.761 (18)

Inflatable Liferaft

Identification:

Type: RFD Surviva Mk IV DL	Serial Number: 5086610100055	Date of Manufacture: May-2008
Fabric Type: Natural Rubber	Capacity: 20	Length of Painter: 28 m/inside 1 m/outside
		Max Stowage height: 18 m

Cylinders:

Serial No.	Contents CO2	Contents N2	Latest hyd. test
10303024	11.260kg	0.360kg	Jul-2013

Equipment:

Unit	Type	Serial No.	Expiry date
Emergency pack:	Solas A	5086610100055	Aug-2015
EPIRB:			
HRU test:	HAMMAR	L 49518	Aug-2015
Radar Reflector:	KR-1	78012	
First aid kit:	RFD		Nov-2017

Unit	Serial No.	Date of Manufacture
Humidity/CO2 Sensor:	24026	Jul-2013

Tests:

Nap-test		Gas inflation test		Floor seam test		Load test davit launched	
Yes/No	No	Yes/No	No	Yes/No	No	Yes/No	Yes
Latest Test:		Latest Test:	Aug-2013	Latest Test:		Latest Test:	Aug-2014

Verification:



Date of inspection: 08-Aug-2014	Service Station name and No. 50666: Altanlar Yangin Sondurme Guy Sis Ve Head Office	Date issued to ship: 08-Aug-2014
National Marine authority ID No.	Remarks/modification:	

According to SOLAS regulation, this inflatable liferaft requires servicing within 12 months from the date of inspection (above).

Flagstate of ship: **Turkey**
IMO No. **9605712**
International call signal **TCZY4**
Name of ship: **GOKBEL**
Ship owner: **OMER CETINKAYA DENIZCILIK**

Serkan Altin



Survitec Group Limited - Registered Office, 1 - 5 Beaufort Road, Birkenhead, Merseyside, England, CH41 100
Email: info@survitecgroup.com

ALTANLAR
CANSALI BAKIM TABLOSU
LIFERAFT SURVEY WORK STATEMENT

GEMİ ADI (SHIP'S NAME) GOKBEL
ARMATÖRÜ (OWNER OF SHIP) OMER CETINKAYA DENİZCİLİK
CANSALI MARKASI (RAFT BRAND) RFD
CANSALI TİPİ (RAFT TYPE) RFD Surviva Mk IV DL
SERİ NO. (SERIAL NO.) 5086610100055
KİŞİ ADEDİ (CAPACITY) 20
İMAL TARİHİ (DATE OF MAN.) May-2008

RPT NO.: 2193636
TARİHİ (DATE) 08-Aug-2014

EMERGENCY PACK: Solas A
PAKETLEME (PACKED IN) CONT.
PAINTER LINE 28 MTR

DIŞ KABUK TAMİRLERİ (CONTAINER / BAG REPAIRS)

TAMİR/BOYAMA 1 ADET

CANSALI GÖVDE BAKIMLARI (MAIN BODY TESTS)

	BAŞLAMA ON	BASINÇ PRESSURE	BITİŞ OFF	BASINÇ PRESSURE	ISI FARKI TEMP VAR	AC OPEN	KAPA CLOSE
ÜST UPPER	10:00	157mmHg	11:00	157mmHg		210mmHg	170mmHg
ALT LOWER	10:00	157mmHg	11:00	157mmHg		205mmHg	165mmHg
YER FLOOR	10:00	15mmHg	11:00	15mmHg			
DİREK ARCH							

GÖVDE TAMİRLERİ (MAIN BODY REPAIRS)

CANOPY TAMİRLERİ (CANOPY REPAIRS)

CO. TUPU TESTLERİ (GAS CYLINDER TESTS)

1. TUP NO. (1 CYLINDER NO.):	10303024	Jul-2013
2. TUP NO. (2 CYLINDER NO.):		

EMERGENCY PACK BAKIMLARI (EMERGENCY PACK CHANGES)

PARAŞÜT FİŞEĞİ (PARACHUTE ROCKETS)	4r Lot no:1023	KAÇAK (CAN OPENER)	
EL MAYTABI (HANDFLARES)	6r Lot no:2114004	OLTA SETİ (FISHING TACKLE)	
DUMAN İŞARETİ (SMOKE SIGNALS)	2r Lot no:3014004	BULANTI TABLETİ (SEASICKNESS TABLETS)	120r
EL LAMBASI (HANDLAMP)		SU TAHLİYE KABI (BAILER)	
EL LAMBASI AMPULÜ (BULB)		SÜNGER (SPONGE)	
EL LAMBASI PİLİ (BATTERIES)	4r	YAŞAM BİLGİ KARTI (SURVIVAL INSTRUCTIONS)	
DÜDÜK (WHISTLE)		KURTARMA İŞARETLERİ KARTI (SIGNALLING INS)	
İŞARET AYNASI (HELIOGRAPH)		ÇAKI (FLOATING KNIFE)	
PEKSİMET (FOOD RATIONS) 500GR	20r Lot no:1,11402	YAPİSTİRİCİ (GLUE FOR REPAIR KIT)	1r
DENİZ DEMİRİ (DROGUE)		İLAC KUTUSU YENİLEMESİ (FIRST AID KIT)	1r Lot no:18154
MAKAS SETİ (SCISSOR SET)		MERHEM (OINTMENT)	
KUSMA TORBASI (SEASICKNESS BAGS)		AĞRI KESİCİ (PAIN KILLER)	
KURTARMA HALKASI (QUOT W. LINE)		OKSİJENLİ SU (LIQUID OXYGEN)	
KÜREK (PADDOLES)		TENTÜRDİYOT (IODINE)	
DENİZ PİLİ (LIFERAFT BATTERY)	1r Lot no:005086	HİRU TESTİ (HİRU TEST)	
SU (WATER) 500ML	60r Lot no:538	NAP TESTİ (NAP TEST)	
SU BARDACI (DRINKING CUP)		FS TESTİ (FS TEST)	
İSİSAL ELBİSE (T.P.A.)			
ORJİNAL SERTİFİKA	1		
GI TESTİ			

KAPATMA MALZEMELERİ (CLOSING MATERIALS)

İÇ TORBALAMA 1 ADET

ETİKET SETİ

1 ADET



ALTANLAR
MİYAT TABLOSU
EXPIRY DATE LIST

GEMİ ADI (SHIP'S NAME) **GOKBEL**
ARMATÖRÜ (OWNER OF SHIP) **OMER CETINKAYA DENİZCİLİK**
CANSALI MARKASI (RAFT BRAND) **RFD**
CANSALI TİPİ (RAFT TYPE) **RFD Surviva Mk IV DL**
SERİ NO. (SERIAL NO.) **5086610100055**
KİŞİ ADEDİ (CAPACITY) **20**
İMAL TARİHİ (DATE OF MAN.) **May-2008**

RPT NO.: **2193636**
TARİH (DATE) **08-Aug-2014**

EMERGENCY PACK: **Solas A**
PAKETLEME (PACKED IN) **CONT.**

GÖNDEREN:

MALZEME DEĞİŞİM TARİHİLERİ (EQUIPMENT EXPIRY DATES)

PARAŞÜT FİSEĞİ (PARACHUTE ROCKETS)	06.17
EL MAYTABI (HAND FLARES)	07.17
DUMAN İŞARETİ (SMOKE SIGNALS)	06.17
EL LAMBASI (HAND LAMP)	
EL LAMBASI AMPULÜ (BULB)	
EL LAMBASI PİLİ (BATTERIES)	08.15
DÜDÜK (WHISTLE)	
İŞARET AYNASI (HELIOGRAPH)	
PEKSİMET (FOOD RATIONS) 500GR	12.18
DENİZ DEMİRİ (DROGUE)	
MAKAS SETİ (SCISSOR SET)	
KUSMA TORBASI (SEASICKNESS BAGS)	
KURTARMA HALKASI (QUOIT W. LINE)	
KÜREK (PADDLES)	
DENİZ PİLİ (LIFERAFT BATTERY)	06.17
SU (WATER) 500ML	12.18
SU BARDAĞI (DRINKING CUP)	
İSİSAL ELBİSE (T.P.A.)	
ORJİNAL SERTİFİKA	

AÇACAK (CAN OPENER)	
OLTA SETİ (FISHING TACKLE)	
BULANTI TABLETİ (SEASICKNESS TABLETS)	07.18
SU TAHLİYE KABI (BAILER)	
SÜNGER (SPONGE)	
YASAM BİLGİ KARTI (SURVIVAL INSTRUCTIONS)	
KURTARMA İŞARETLERİ KARTI (SIGNALLING INST)	
ÇAKI (FLOATING KNIFE)	
YAPIŞTIRICI (GLUE FOR REPAIR KIT)	08.15
İLAC KUTUSU YENİLEMESİ (FIRST AID KIT)	11.17
MERHEM (OINTMENT)	
AĞRI KESİCİ (PAIN KILLER)	
OKSİJENLİ SU (LIQUID OXYGEN)	
TENTÜRDİYOT (JODINE)	
HRU TESTİ (HRU TEST)	
NAP TESTİ (NAP TEST)	
FS TESTİ (FS TEST)	
GI TESTİ	



A member of
INFLATABLE SAFETY AND
SURVIVAL EQUIPMENT
TRADE ASSOCIATION LIMITED
ISSETTA FORM NO 197



Certificate No. 2193637

CERTIFICATE OF RE-INSPECTION

This is to certify that the raft detailed below has been surveyed, controlled and tested in compliance with requirements from:
Other and the manufacturer and in accordance with IMO resolution A.761 (18)

Inflatable Liferaft

Identification:

Type: RFD Surviva Mk IV TO	Serial Number: 5086110100454	Date of Manufacture: Jun-2008
Fabric Type: Natural Rubber	Capacity: 16	Length of Painter: 28 m/inside 1 m/outside
		Max Stowage height: 18 m

Cylinders:

Serial No.	Contents CO2	Contents N2	Latest hyd. test
10303472	7.180kg	0.360kg	Aug-2014

Equipment:

Unit	Type	Serial No.	Expiry date
Emergency pack:	Solas A	5086110100454	Aug-2015
EPIRB:			
HRU test:	HAMMAR	L 49534	Aug-2015
Radar Reflector:	KR-1	79231	
First aid kit:	RFD		Nov-2017

Unit	Serial No.	Date of Manufacture
Humidity/CO2 Sensor:	24026	Jul-2013

Tests:

Nap-test		Gas inflation test		Floor seam test		Load test davit launched	
Yes/No	No	Yes/No	No	Yes/No	No	Yes/No	No
Latest Test:		Latest Test:	Aug-2013	Latest Test:		Latest Test:	

Verification:



Date of inspection: 08-Aug-2014	Service Station name and No. 50666: Altanlar Yangin Sondurme Guy Sis Ve Head Office	Date issued to ship: 08-Aug-2014
National Marine authority ID No.	Remarks/modification:	

According to SOLAS regulation, this inflatable liferaft requires servicing within 12 months from the date of inspection (above).

Flagstate of ship: **Turkey**
IMO No. **9605712**
International call signal **TCZY4**
Name of ship: **GOKBEL**
Ship owner: **OMER CETINKAYA DENIZCILIK**

Serkan Altin



Survitec Group Limited - Registered Office, 1 - 5 Beaufort Road, Birkenhead, Merseyside, England, CH41 1HQ
Email: info@survitecgroup.com

ALTANLAR
CANSALI BAKIM TABLOSU
LIFERAFT SURVEY WORK STATEMENT

GEMİ ADI (SHIP'S NAME) **GOKBEL**
ARMATÖRÜ (OWNER OF SHIP) **OMER CETINKAYA DENİZCİLİK**
CANSALI MARKASI (RAFT BRAND) **RFD**
CANSALI TİPİ (RAFT TYPE) **RFD Surviva Mk IV TO**
SERİ NO. (SERIAL NO.) **5086110100454**
KİŞİ ADEDİ (CAPACITY) **16**
İMAL TARİHİ (DATE OF MAN.) **Jun-2008**

RPT NO.: **2193637**
TARİH (DATE) **08-Aug-2014**

EMERGENCY PACK: **Solas A**
PAKETLEME (PACKED IN) **CONT.**
PAINTER LINE **28 MTR**

DIŞ KABUK TAMİRLERİ (CONTAINER / BAG REPAIRS)

TAMİR/BOYAMA 1 ADET

CANSALI GÖVDE BAKIMLARI (MAIN BODY TESTS)

	BAŞLAMA ON	BASINÇ PRESSURE	BITİŞ OFF	BASINÇ PRESSURE	ISI FARKI TEMP. VAR.	AC OPEN	KAPA CLOSE
ÜST UPPER	10:00	157mmHg	11:00	157mmHg		210mmHg	170mmHg
ALT LOWER	10:00	157mmHg	11:00	157mmHg		205mmHg	165mmHg
YER FLOOR	10:00	15mmHg	11:00	15mmHg			
DİREK ARCH							

GÖVDE TAMİRLERİ (MAIN BODY REPAIRS)

CANOPY TAMİRLERİ (CANOPY REPAIRS)

CO, TUPU TESTLERİ (GAS CYLINDER TESTS)

1. TUP NO. (1 CYLINDER NO.):	10303472	Aug-2014
2. TUP NO. (2 CYLINDER NO.):		

EMERGENCY PACK BAKIMLARI (EMERGENCY PACK CHANGES)

PARAŞÜT FİŞEĞİ (PARACHUTE ROCKETS)	4r Lot no:1023
EL MAYTABI (HANDFLARES)	6r Lot no:2114004
DUMAN İŞARETİ (SMOKE SIGNALS)	2r Lot no:3014004
EL LAMBASI (HANDLAMP)	
EL LAMBASI AMPULÜ (BULB)	
EL LAMBASI PİLİ (BATTERIES)	4r
DÜDÜK (WHISTLE)	
İŞARET AYNASI (HELIOGRAPH)	
PEKSİMET (FOOD RATIONS) 500GR	16r Lot no:L11402
DENİZ DEMİRİ (DROGUE)	
MAKAS SETİ (SCISSOR SET)	
KUSMA TORBASI (SEASICKNESS BAGS)	
KURTARMA HALKASI (QUOIT W. LINE)	
KÜREK (PADDLES)	
DENİZ PİLİ (LIFERAFT BATTERY)	1r Lot no:005087
SU (WATER) 500ML	48r Lot no:538
SU BARDAĞI (DRINKING CUP)	
İSİSAL ELBİSE (T.P.A.)	
ORJİNAL SERTİFİKA	1
GI TESTİ	

ACACAK (CAN OPENER)	
OLTA SETİ (FISHING TACKLE)	
BULANTI TABLETİ (SEASICKNESS TABLETS)	120r
SU TAHLİYE KABI (BAILER)	
SÜNGER (SPONGE)	
YAŞAM BİLGİ KARTI (SURVIVAL INSTRUCTIONS)	
KURTARMA İŞARETLERİ KARTI (SIGNALLING INS)	
ÇAKI (FLOATING KNIFE)	
YAPISTIRICI (GLUE FOR REPAIR KIT)	1r
İLAÇ KUTUSU YENİLEMESİ (FIRST AID KIT)	1r Lot no:18154
MERHEM (OINTMENT)	
AĞRI KESİCİ (PAIN KILLER)	
OKSİJENLİ SU (LIQUID OXYGEN)	
TENTÜRDİYOT (IODINE)	
HRU TESTİ (HRU TEST)	
NAP TESTİ (NAP TEST)	
FS TESTİ (FS TEST)	

KAPATMA MALZEMELERİ (CLOSING MATERIALS)

İÇ TORBALAMA 1 ADET

1 ADET



ALTANLAR MİYAT TABLOSU EXPIRY DATE LIST

GEMİ ADI (SHIP NAME) GOKBEL
ARMATÖR (OWNER OF SHIP) OMER CETINKAYA DENIZCILIK
CANSALI MARKASI (RAFT BRAND) RFD
CANSALI TIPI (RAFT TYPE) RFD Surviva Mk IV TO
SERİ NO. (SERIAL NO.) 5086110100454
KİŞİ ADEDİ (CAPACITY) 16
İMAL TARİHİ (DATE OF MAN.) Jun-2008

RPT NO.: 2193637
TARİH (DATE): 08-Aug-2014

EMERGENCY PACK: Solas A
PAKETLEME (PACKED IN) CONT.

GÖNDEREN:

MAUZEME DEĞİŞİM TARİHLERİ (EQUIPMENT EXPIRY DATES)

PARAŞÜT FİŞEĞİ (PARACHUTE ROCKETS)	06.17
EL MAYTABI (HANDFLARES)	07.17
DUMAN İŞARETİ (SMOKE SIGNALS)	06.17
EL LAMBASI (HANDLAMP)	
EL LAMBASI AMPULÜ (BULB)	
EL LAMBASI PİLİ (BATTERIES)	08.15
DÜDÜK (WHISTLE)	
İŞARET AYNASI (HELIOGRAPH)	
PEKŞİMET (FOOD RATIONS) 500GR	12.18
DENİZ DEMİRİ (DROGUE)	
MAKAS SETİ (SCISSOR SET)	
KUSMA TORBASI (SEASICKNESS BAGS)	
KURTARMA HALKASI (QUOIT W. LINE)	
KÜREK (PADDLES)	
DENİZ PİLİ (LIFERAFT BATTERY)	07.18
SU (WATER) 500ML	12.18
SU BARDAĞI (DRINKING CUP)	
İSİSAL ELBİSE (T.P.A.)	
ORJİNAL SERTİFİKA	

ACACAK (CAN OPENER)	
OLTA SETİ (FISHING TACKLE)	
BULANTI TABLETİ (SEASICKNESS TABLETS)	07.18
SU TAHLİYE KABI (BAILER)	
SÜNGER (SPONGE)	
YAŞAM BİLGİ KARTI (SURVIVAL INSTRUCTIONS)	
KURTARMA İŞARETLERİ KARTI (SIGNALLING INS)	
ÇAKI (FLOATING KNIFE)	
YAPIŞTIRICI (GLUE FOR REPAIR KIT)	08.15
İLAC KUTUSU YENİLEMESİ (FIRST AID KIT)	11.17
MERHEM (OINTMENT)	
AĞRI KESİCİ (PAIN KILLER)	
OKSİJENLİ SU (LIQUID OXYGEN)	
TENTÜRDİYOT (IODINE)	
HIRU TESTİ (HRU TEST)	
NAP TESTİ (NAP TEST)	
FS TESTİ (FS TEST)	
GI TESTİ	



EK-4: Kurtarma Botu, Can Kurtarma Botu İndirme Donanımı, Can salları ve Yerleştirme Donanımları ile Kişisel Can Kurtarma Araçlarına ilişkin EYS kayıtları

AYLIK

Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK TRANSPORT ve TİCARET LTD. ŞTİ.		F 10.03 A	
EMNİYETLİ YÖNETİM SİS. EMI / SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		Sayfa / Page 1 of 2	
GÜVERTE AYLIK TEST VE KONTROLLER		Tarih / Date 01.02.2013	
Yayınlayan / Issued by Y.K. / D.P.A.		Onaylayan / Approved by Genel Müdür / Gen. Mngr.	

İK TEST VE KONTROL LİSTESİ		Gemi adı: M/V GOKBEL		Ay/Yıl: KASIM / 2014	
CAN KURTARMA ARAÇLARI		AÇIKLAMALAR		SONUÇ	TARİH
TANIMLAMA	KONTROL NOKTALARI				
KURTARMA BOTLARI (SOLAS R. III/41.48)	* Tekne için ve dışının durum kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF AM
	* Teknenin her iki tarafında bulunması gereken tutamaç halatların kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Tekne üzerinde bulunması gereken yansıtıcı bantların kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Makinenin, temelinin ve egzoz çıkış borusunun kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Pervanenin ve şaftın kavramalarıyla birlikte kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Dömen rodunun, dömenin, dömen yekesinin ve kuş bodoslamasının kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
CAN KURTARMA BOTLARININ İNDİRME DONANIMLARI (SOLAS R. III/48)	* Güverte kaplamasının ve durumunun ve indirme donanımlarının güverteye bağlanmalarının kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF AM
	* Can kurtarma botlarının indirme donanımlarının korozyon açısından kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Makaraların, mapaların ve diğer donanımların kontrolü.	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Viteçlerin, kastanyolaların ve geri alma sistemlerinin ve Limit swiçlerin çalışır olduğunun kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Halat donanımının son olarak ne zaman tersine çevirildiğinin kontrolü (her 5 yılda en az bir kez değiştirilmelidir.)	halatın ters çevirme tarihi : 17.09.2012 donanımın değişim tarihi : 17.09.2012	İYİ	04.11.2014	
	* Binne Güvertesindeki emercensi ışıklarının çalıştığına kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
CAN SALLARI VE YERLEŞTİRME DONANIMLARI (SOLAS R. III/38.39)	* Hareketli donanımların grese yağlanması	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF AM
	* Can sallarının ve yerleştirme donanımlarının genel kontrolleri	iskele : YENİSİYLE DEĞİŞTİRİLDİ sancak : YENİSİYLE DEĞİŞTİRİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Seytan çarmlarının kontrolü	iskele : KONTROL EDİLDİ sancak : KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Şişebilir can sallarının 12 ayı aşmayacak sürelerde servise gönderildiğinin kontrolü	iskele : KONTROL EDİLDİ sancak : KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Hidrostatik bırakma mekanizmasının 12 ayı aşmayacak sürelerde servise gönderildiğinin kontrolü	iskele : KONTROL EDİLDİ sancak : KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Yansıtıcı bantların kontrolü	iskele : KONTROL EDİLDİ sancak : KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Serbest yüzme donanımlarının kontrolü(bağlantılar uygun mu , serbest yüzmeyi engelleyecek durumlar söz konusu mu vs.7)	iskele : KONTROL EDİLDİ sancak : KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Gemindeki herkes için yansıtıcı bant, ışık ve düdüklü can yeleğinin var olduğu	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	
	* Can yeleklerinin ışıklarını besleyen pillerin geçerlilik süresinin kontrolü	expir: 11/2014	İYİ	04.11.2014	
	* Can kurtarma aracı istasyonlarında kullanılması, için ve virdiyadaki gemi adamları için ek can yelekleri bulunduğunun kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	

Sayfa 1 / 2

EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		F 10 U3 A				
GÜVERTE AYLIK TEST VE KONTROLLER						
Yayınlayan / Issued by Y.K. / D.P.A.	Onaylayan / Approved by Genel Müdür / Gen. Mng.	Tarih / Date 01.02.2013	Yayın / Sayfa / Page 1 / 2 of 2			
TANIMLAMA	İSTEKLER	AÇIKLAMALAR	SONUÇ	TARİH	SORUMLU	
DALMA GIYSİLERİ (IMMERSION SUIT)	* Gemideki herkes için yansıtıcı bantlı, ısıklı ve duduklu dalma giysisinin var olduğu	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
	* Dalma giysisinin ışıklarını besleyen pillerin geçerlilik süresinin kontrolü	expire: 15.09.2013	İYİ	04.11.2014		
	Vardiyadaki gemi adamları için yedek dalma giysisi varmı	EVET	İYİ	04.11.2014		
			İYİ	04.11.2014		
CAN SİMİTLERİ SOLAS R II/21 or R. II/7 1.27.1.31	* Gemi boyuna bağlı olarak, işaretli ve ışık yansıtıcı bantlı can simitlerinin sayısının kontrolü	gemi toplam mevcudu: 8	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
	Gemi boyu < 100 m 8 adet					
	100m<Gemi boyu < 150 m 10 adet					
	150m<Gemi boyu < 200 m 12 adet					
	Gemi boyu > 200 m 14 adet					
6. PAYROTECHNICS (SOLAS R III/6 3, 35)	* Gemiye her iki tarafta birer tane olmak üzere en az iki adet kendiliğinden yanan ışıklı can simidi bulunduğu kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
	* Kendiliğinden yanan ışıkların aydınlatma durumunun kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
	* Geminin her iki tarafından birer adet yüzey halatı (halat boyu=30 m veya can simitlerinin istifi pozisyonundan denize olan dikey mesafelerinin iki katı - hangi mesafe daha uzunsa-) can simidi bulunduğu kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
	* Yansıtıcı bantları, markalamalarının kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
	* Gemiye kendiliğinden yanan ışıklı ve yüzey duman işaretli 2 can simidi bulunduğu kontrolü (Bu can simitleri köprü üzerinde çabuk düşürülebilecek şekilde yerleştirilmiş ve en az 4 kg ağırlığında olmalıdır (Man over board))	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
	* Kendiliğinden yanan ışıkların aydınlatma durumlarının, yüzey duman işaretlerinin geçerlilik süresinin ve düşürme donanımlarının kontrolü (Man over board)	iskele MOB expire: 04/2016 Sancak MOB expire: 04/2016	İYİ	04.11.2014		
	* Gemiye en az 12 adet paraşütlü işaret fişinin bulunduğu kontrolü ve tarihlerinin geçerli olduklarının kontrolü	expire: 05/2017	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
	* Gemiye en az 4 adet halat alma aleti bulunduğu kontrolü ve roketlerinin tarihlerinin geçerli olduklarının kontrolü	expire: 08/2015	İYİ	04.11.2014		
	7. EPIRB	* Epirbin konumunun serbest yüzme için kontrolü	Pil expire tarihi: 03/2016	İYİ	04.11.2014	CHF OFF
	* Pilin ve hidrostatik serbest bırakma donanımının son kullanma tarihinin teyidi	HRU expire tarihi: 05/2015	İYİ	04.11.2014		
* Cihazın üreticisinin talimatları doğrultusunda test edilmesi		İYİ	04.11.2014			
* Epirbin üzerinde, bulunduğu gemiye ait tanıma numarasının işaretlenmiş olduğunun kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014			
8. EL VHF'LERİ	* GMDSS taleplerine uygun 3 adet el vhf'nin bulunduğu kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
	* Bu VHF'lere ait 3 adet yedek Lion Pilin bulunduğu kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
	* El VHF'lerinin çalışır durumda olduklarının kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014		
		KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	
9. AKÜLER	Akülerin kontrolü	KONTROL EDİLDİ	İYİ	04.11.2014	CHF OFF	

KAPTAN

P.D. / K. / A.

Ek-5: Kurtarma Botu Mataforasının Muayene Edilip Uygun Olduğuna Dair Sertifika

 YILMAZ DENİZCİLİK NAKLİYAT VE GEMİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ.	
Postane Mah. Rauf Orbay Cad. 2. Yasemin Sok. No:14 Tuzla / İSTANBUL - TURKEY Tel : +90 216 395 98 42 - 446 39 20 - 446 39 21 Fax : +90 216 446 39 22 www.yilmazdenizcilik.com e-mail : info@yilmazdenizcilik.com	
Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK TRANSPORT VE TİC.LTD.ŞTİ.	
MANUFACTURER CERTIFICATE OF RESCUE BOAT DAVIT KURTARMA BOTU MATAFORASI ÜRETİCİ SERTİFİKASI	
Certificate Number : YDGS 10 - 005 / 11 Sertifika Numarası	
Name of Vessel Gemi Adı	: MV GÖKBEL
Call Sign Çağrı İşareti	: TCZY 4
IMO Number IMO Numarası	: 9605712
Gross Tonnage Gros Ton	: 2120
Port of Registry Bağlama Limanı	: İSTANBUL
Type of Vessel Gemi Tipi	: GEN.CARGO
Type of Davit Matafora Tipi	: YDGS 10
Serial Number of Davit Mataforanın Seri Numarası	: 005/ 11
Date of Manufacture Üretim Tarihi	: 2011
Static Proof Test Load (kg) Statik Test Yüğü	: 3300
Dynamic Test Load (kg) Dinamik Test Yüğü	: 1650
Safety Working Load (kg) Emniyetli Çalışma Yüğü	: 1500
Static Brake Test Load (kg) Statik Fren Test Yüğü	: 2250
Lowering İndirme	: 1500
Hoisting Kaldırma	: 1050
Power (HP) Güç Ünitesi	: 3.0

This is to certify that the mentioned Rescue Boat Davit which manufactured by Yılmaz Denizcilik, meets the latest SOLAS standards, LSA code Res. MSC.48(66) and IMO Resolution MSC.81(70), as amended to date.
Bu sertifika Yılmaz Denizcilik tarafından üretilen Kurtarma Botu Mataforasının en son SOLAS kurallarına, LSA kod Res.MSC.48(66) ve IMO Resolution MSC.81(70) gereklerine uygun üretilmiş olduğunu belgelemektedir.

Type Approval Certificate (numbered 08.00140.272) issued by Russian Maritime Register of Shipping (IACS Member) on 14.04.2008
08.00140.272 numaralı Tip onay sertifikası Russian Maritime Register of Shipping (IACS Üyesi) tarafından 14.04.2008 tarihinde düzenlenmiştir.

This certificate issued on 25.08.2011
Bu sertifika 25.08.2011 tarihinde düzenlenmiştir.





YILMAZ DENİZCİLİK NAKLİYAT VE GEMİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ
Rauf Orbay Cad. 2. Yasemin Sok. No:14 TUZLA /İSTANBUL TÜRKİYE
Phn :+(90) 216 3959842 / 4463920 Fax: (90) 216 4463922



TARİH / DATE : 25/08/2011

NUMARASI / NUMBER : YDGS 21- 117/11

Bu belge T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İSTANBUL Bölge Müdürlüğü'nün 08 / 02 / 2007 Tarih ve 2006 / 34 / 3858 - 08 - 02 sayılı Yetki Belgesi Tarafından SOLAS 74 (ve ekleri) Ch III Reg.20.11'e ve MSC.1/Circ.1206'ya uygun olarak can kurtarma araçlarının indirme donanımlarının ve yükte serbest bırakma tertibatlarının periyodik bakım, test ve kontrolü için düzenlenmiştir.

This Report is Issued by Turkish Prime Ministry Undersecretary's 2006 / 34 / 3858 - 08 - 02 Numbered and 08/02/2007 dated Authorization Certificate for Maritime Affairs District of İSTANBUL in accordance with SOLAS 74 (as amended) Ch.III Reg.20.11 and MSC.1/Circ.1206 for the periodic servicing, testing and maintenance of survival crafts, launching appliances and on-load release gears.

İNDİRME DONANIMI LAUNCHING APPLIANCES			CAN KURTARMA ARACI SURVIVAL CRAFT			YÜKTE SERBEST BIRAKMA TERTİBATI ON-LOAD RELEASE GEAR	
☒ MATAFORA DAVIT	☐ KREYN CRANE	☐ FREEFALL FREEFALL	☐ FİLİKA LIFEBOAT	☒ KURT. BOTU RESCUE BOAT	☐ CANSALI LIFERAFT	☒ VAR AVAIL.	☐ YOK N/A

Denize indirme donanımları (freefall hariç) ve yükte serbest bırakma tertibatları her 5 yılda 1.1 ağırlıkla dinamik teste ve ayrıntılı tetkike tabi tutulacaktır.
Launching appliances (except freefall) and on-load release gears are subject to dynamic test with 1.1 load and thorough examination at least once every 5 years

Firma Adı / Owner Name	Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK - ÖMER ÇETİNKAYA
Gemi Adı / Name Of ship	MV GÖKBEL
IMO No / IMO No	9605712
Çağrı İşareti / Call Sign	TCZY 4
Bağlama Limanı / Port Of Registry	İSTANBUL
Groston / Gross Ton	2120

**KURTARMA BOTUNA KONULAN AĞIRLIK
WEIGHT TO BE PLACED IN RESCUE BOAT**

Kurtarma Botu ve teçhizatının ağırlığı / Weight of rescue boat and equipment (1)	650 Kg.
Mürettebat ve yolcu ağırlığı / Weight of crew / pass (82,5x6)	495 kg.
Toplam ağırlık (Kurtarma botu, teçhizat ve mürettebat) / Total weight (Rescue boat, equipment and crew) (2)	1145 kg.
% 10 off / 10 % off (3)	114,5 kg.
Toplam ağırlık / Total Weight	1259,5 kg.
Kurtarma botuna konulan ağırlık (3+2-1) / Weight to be placed in rescue boat	544,5 kg.

KURTARMA BOTU RESCUE BOAT	6 KİŞİLİK 6 PERSONS	Evet Yes	Hayır No	N/A
Can kurtarma aracının, tel halatların, mataforanın, vinçlerin, serbest bırakma kancalarının, bağlantı ve kilitlerin sertifikaları kontrol edildi ve uygun bulundu mu ? Certification of survival craft, wire falls, davits, winches, release gear hooks, links and shackles and found in order?		☒		
Yukarıdaki ekipmanın kullanım ve bakım usullerine uygun olarak kontrolü yapıldı ve bakımlı bulundu mu ? Above mentioned equipments checked as per operational and maintenance routines and found in order ?		☒		
Güverte juralı can kurtarma aracının periyodik kontrol ve role taliminin teyidi açısından kontrol edildi mi ? Decklog book checked for the confirmation of regular survival craft drills and periodical maintenance?		☒		
Can kurtarma aracının suya inişinde, yükü/yüksüz serbest bırakma tertibatının çalışıp çalışmadığı test edildi mi ? Survival craft lowered to just clean of water and on-load / off-load release gear tested ?		☒		
Vinç ve frenin maksimum iniş hızında sert bir şekilde frenleyerek testi yapıldı mı ? Winch and break tested by applying the hand brake sharply at maximum lowering speed?		☒		
Yapılar, bloklar, teller, kurtarma kancaları, bağlantılar, zincirler ve kilitler testten sonra kontrol edildi mi ? Foundation, blocks, falls, release gear hooks, tie-bands, link and shackles inspected after the test		☒		
Vinç açılıp incelendi mi ? Winch opened and inspected?		☒		
Yükü çabuk kurtarma tertibatı : On-load release gear :		☒		
Yukarıdaki testlerden önce testle bağlantılı olarak yükte serbest bırakma tertibatının bakımı yapıldı mı ? Before the above test, have the on/off-load release gears been overhauled in connection with testing?		☒		
Kim tarafından ? By whom?	MUHAMMET GENÇ			
Yukarıdaki bahsedilen kişi kurtarma tertibatı için yetkilendirilmiş kişidir Is the above mentioned personel authorized for the release gear system		☒		
Düşünceler : Remarks				

Bu rapor 25.08.2011 tarihinde İstanbul'da düzenlenmiştir.
This report is issued at İstanbul on the day of 25.08.2011

Bu rapor 25.08.2016 tarihine kadar geçerlidir.
This report is valid until 25.08.2016





YILMAZ DENİZCİLİK NAKLİYAT VE GEMİ SAN. TİC. LTD. ŞTİ
Rauf Orbay Cad. 2. Yabancı Sok. No:14 TUZLA /İSTANBUL TÜRKİYE
Phn :+(90) 216 3859842 / 4463920 Fax:(90) 216 4463922



RESCUE BOAT DAVIT TEST CERTIFICATE KURTARMA BOTU MATAFORASI TEST SETİFİKASI

CERTIFICATE NUMBER SERTİFİKA NUMARASI	YDGS 50 / 055-14	DATE TARİH	21.11.2014
This Report is issued by Turkish Prime Ministry Undersecretary's 2006 / 34 / 3858 - 08 - 02 Numbered and 08 / 02 / 2007 dated Authorization Certificate for Maritime Affairs District of Istanbul in accordance with SOLAS 74 (as amended) Ch.III Reg.20.11 and MSC.1/Circ.1206 for the periodic servicing, testing and maintenance of survival crafts, launching appliances and on-load release gears. Bu belge T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı İSTANBUL Bölge Müdürlüğü'nün 08 / 02 / 2007 Tarih ve 2006 / 34 / 3858 - 08 - 02 sayılı Yetki Belgesi Tarafından SOLAS 74 (ve ekleri) Ch.III Reg.20.11 and MSC.1/Circ.1206'ya uygun olarak can kurtarma araçlarının indirme donanımlarının ve yükte serbest bırakma tertibatlarının periyodik bakım, test ve kontrolü için düzenlenmiştir. Through examination and overload testing of launching appliances / winch brakes and off-load release gear Rescue Boat / Life Boat at least every 1 years. Denize indirme aparatları/vinç frenlerinin fazla yük testi ve ayrıntılı tetkiki ve kurtarma fiikalarının yüksüz durumdaki çabuk kurtarma tertibatının en az her 1 - yılda bir yapılan testleri			

Owner Name / Firma Adı	: Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK - ÖMER ÇETİNKAYA
Name Of ship / Gemi Adı	: M/V GÖKBEL
IMC No / IMO Numarası	: 9605712
Call Sign / Çağrı İşareti	: TCZY 4
Port Of Registry / Bağlama Limanı	: İSTANBUL
Gross Ton / Groston	: 2120

CHECK LIST KONTROL LİSTESİ	YES EVET	NO HAYIR
Winch and brake tested by applying the hand brakes sharply at maximum lowering speed? Vinç ve fren maksimum iniş hızında sert el freni ile test edildi mi?	✓	
Rescue Boat Winch opened and inspected? Kurtarma Botu Vinç açılıp test edildi mi?	✓	
Operational and maintenance routines of the above checked and found in order? Yükandaki kullanım ve tamir usullerinin kontrolü yapıldı mı ve düzenli bulundu mu?	✓	
Deck log book checked for confirmation of regular lifeboats drills? Göverte jurnali can fiikalarının periyodik kontrollerinin teyidi açısından kontrol edildi mi?	✓	
Foundations, blocks, falls, hooks, tie-bands, links and shackles inspected after tested? Yapılar, bloklar, indirmeler, kancalar, bağlamlar, zincirler ve kilitler testten sonra kontrol edildi mi?	✓	
Certification of wire falls, winches, hooks, links and shackles checked and found in order? Halatların, mataforaların, vinçlerin, kancaların, zincirlerin ve kilitlerin sertifikaları kontrol edildi mi ve düzenli bulundu mu?	✓	
Before the above tests, have the release hooks been checked? Yukarıdaki testlerden önce, serbest bırakma kancaları kontrol edildi mi?	✓	
By Whom ? Kim tarafından	MUHAMMET GENÇ	
Is above mentioned personnel is authorized for the life boat davit's maintenance ? Yukarıda bahsedilen kişi matafora bakımının yapılması için yetkilendirilmiş bir personel midir ?	✓	

This report is issued on 21.11.2014
Bu rapor 21.11.2014 tarihinde düzenlenmiştir.

This report is valid until 21.11.2015
Bu rapor 21.11.2015 tarihine kadar geçerlidir.

Sign / Stamp
İmza / Mühür

Ek-6: GÖKBEL gemisinin Role Talimleri Yıllık Planı

Ö.ÇETINKAYA		DENİZCİLİK TRANSPORT ve TİCARET LTD. Ş	
EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ / SAFETY MANAGEMENT SYSTEM		F 08.01	
Yayınlayan/Issued by Y.K./D.P.A		Sayfa/Page 1 of 1	
Onaylayan/Approved by Genel Müdür/Gen. Mngr		Yayın/Issue 1	
		Tarih/Date 01.01.2014	

ROLE TALİMLERİ YILLIK PLANI

2014 YILI TALİM PROGRAMI

NO	İSMİ	REF.	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AGUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
1	YANGINLA MÜCADELE	KRİZ KARTI 2												
2	GEMİ TERK	GEMİ TAL. 49/71	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	DENİZE ADAM DÜŞTÜ	KRİZ KARTI 4												
4	DÜMEN ARIZASI	GEMİ TAL. 44/71												
5	DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME	KRİZ KARTI 5												
6	KORSANLIĞLA MÜCADELE													
7	GEMİDE ACIL TIBBİ YARDIM	KRİZ KARTI 11												
8	GEMİNİN ÇATIŞMASI	KRİZ KARTI 6												
9	GEMİNİN OTURMASI	KRİZ KARTI 10												
10	YEDEKTE ÇEKİLME	GEMİ TAL. 54/71												
11	ANA MAKİNA ARIZASI	KRİZ KARTI 3												

F 08.01

GEMİ TALİMATLARI MANUELINE BAKINIZ (KRİZ KARTI 12)

SEKİNDE İŞARETLİ OLANLAR ŞİRKET VE GEMİ ARASINDA ORTAK OLARAK YAPILACAKTIR.
X İŞARETLİ AYLARDA KURTARMA BOTU/ FİLİKA DENİZE İNDİRİLECEKTİR.

BU PLAN İLE İLGİLİ KAYITLAR GEMİ EĞİTİM/TALİM ÖZETİ FORMUNA YAZILACAKTIR.
GEMİ-SİRKET ARASI TALİMLER PROSEDURU UYGUN OLARAK DOLDURULACAKTIR. BAKINIZ SİRKET MANUELİ BOLUM 8.5

EK- 7: GÖKBEL Gemisi Gemiye Terk Talim Kaydı

Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK TRANSPORT ve TİCARET LTD. ŞTİ.				
EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ / SAFETY MANAGEMENT SYSTEM				F 08.02
TALİM KAYITLARI FORMU				
Yayınlayan / Issued by	Onaylayan / Approved by	Tarih / Date	Yayın / Issue	Sayfa / Page
Y.K. / D.P.A.	Genel Müdür / Gen. Mngr.	01.02.2013	1	1 of 1

TALİM KAYITLARI FORMU

M/V

GÖKBEL

TARİH:19.11 10 00-11 30 LT.

1. Yapılan eğitimin / talimin konusu:GEMİYİ TERK

2. Eğitimin / talimin konu başlıkları
GEMİ PERSONELİNİN %90 İ DEĞİŞMESİ ÜZERİNE CAN SALLARININ
VE MALZEMELERİN TANITIMI.

3. Eğitimin / talimin özeti :YANGIN ALARMI VE AŞANEDE YANGIN ANOSU İLE
PERSONEL SALONDA TOPLANDI.
ROLE KARTLARI KONTROL EDİLDİ.CANSALLARININ YERİ GOSTERİLDİ.
RESCUE BOT CALIŞTIRILARAK DENİZE İNDİRİLDİ.

4. Eğitime / talime katılan personel :
ADI SOYADI

GÖREVİ

İMZA

MELİH EREK
GENÇ OSMAN SABUNCU
M.ALİ GUNDUZ
YİĞİT KUCUKBİYİK
ZEYNEL USTUN
UFUK GULCEMAL
HASAN TIRYAKI
MUSTAFA B.ÖZTÜRK
EMRAH KARADAŞ
BAYRAM ARSLAN

CHF.OFF.
2.ND.OFF
CHF.ENG.
2.ENG.
A/B
A/B
O/S
EN.CAD.
OILER
COOK

5. Eğitimin / talimin sonucu :
TALİM YENİ KATILAN PERSONELİN GEMİ YANGIN MALZEMELERİNİ TANITILMASI
VE AŞINA OLMASI AÇISINDAN FAYDALI OLMUŞTUR.

6. Tespit edilen eğitim / talim ihtiyaçları : YOKTUR

Talimi / eğitimi veren : II.KAPTAN MELİH EREK

MASTER

EK- 8: GÖKBEL Gemisi Gemiye Terk Talim Kaydı

Ö.ÇETİNKAYA DENİZCİLİK TRANSPORT ve TİCARET LTD. ŞTİ.				
EMNİYETLİ YÖNETİM SİSTEMİ / SAFETY MANAGEMENT SYSTEM				
TALİM KAYITLARI FORMU				F 08.02
Yayınlayan / Issued by Y.K. / D.P.A.	Onaylayan / Approved by Genel Müdür / Gen. Mngr.	Tarih / Date 01.02.2013	Yayın / Issue 1	Sayfa / Page 1 of 1

TALİM KAYITLARI FORMU

M/V GÖKBEL

TARİH:21. 11/2014 13 10-13 45 LT.

1. Yapılan eğitimin / talimin konusu:GEMİYİ TERK

2. Eğitimin / talimin konu başlıkları

TUZLA TERSANE SINDE İSTANBUL LİMAN BŞK LİĞİ PSC.TARAFINDAN VERİLEN GEMİYİ TERK TALİMİ

3. Eğitimin / talimin özeti :

GEMİYİ TERK ALARMI İLE BİRLİKTE PERSONEL MUSTER STATIONDA TOPLANDI,YANINA GETİRECEĞİ MALZEMELER VE RÖLE KARTLARI KONTROL EDİLDİ.
RESCUE BOT MOTORU ÇALIŞTIRILDI VE DENİZ SEVİYESİNE İNDİRİLEREK TEKRAR YERİNE ALINDI.

4. Eğitime / talime katılan personel :

ADI SOYADI

GÖREVİ

İMZA

MELİH EREK
GENÇ OSMAN SABUNCU
M.ALI GUNDUZ
YİĞİT KUCUKBİYİK
ZEYNECİ USTUN
HASAN ALPER
HASAN TIRYAKI
MUSTAFA B. ÖZTÜRK
EMRAH KARADAŞ
BAYRAM ARSLAN

CHF.OFF.
2.NO.OFF
CHF.ENG.
2.ENG.
A/B
A/B
O/S
EN.CAD.
OILER
COOK

[Handwritten signatures]

5. Eğitimin / talimin sonucu :

PERSONELİN GEMİYİ TERK REAKSİYONUNUN GÖRÜLMESİ AÇISINDAN FAYDALI OLMUŞTUR.

6. Tespit edilen eğitim / talim ihtiyaçları :

YOKTUR

Talimi / eğitimi veren :

İLKAPTAN MELİH EREK

MASTER

EK-9: LADY AZIZA Gemisinde Bulunan Elektronik Seyir Yardımcıları

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE (FORM E) NO. 1411065FE
NAME OF SHIP: LADY AZIZA IMO NO.: 8917716

3 DETAILS OF NAVIGATIONAL SYSTEMS AND EQUIPMENT

	Item	Actual provision
1.1	Standard magnetic compass ²	FITTED
1.2	Spare magnetic compass ²	--
1.3	Gyro compass ²	FITTED
1.4	Gyro compass heading repeater ²	FITTED
1.5	Gyro compass bearing repeater ²	--
1.6	Heading or track control system ²	FITTED
1.7	Pelorus or compass bearing device ²	PROVIDED
1.8	Means of correcting heading and bearings	PROVIDED
1.9	Transmitting heading device (THD) ²	--
2.1	Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS) ³	PROVIDED
2.2	Back up arrangements for ECDIS	--
2.3	Nautical publications	PROVIDED
2.4	Back up arrangements for electronic nautical publications	--
3.1	Receiver for a global navigation satellite system / terrestrial radionavigation system ^{2,3}	FITTED
3.2	9 GHz radar ²	FITTED
3.3	Second radar (3 GHz / 9-GHz) ^{3,2}	FITTED
3.4	Automatic radar plotting aid (ARPA) ²	--
3.5	Automatic tracking aid ²	--
3.6	Second automatic tracking aid ²	--
3.7	Electronic plotting aid ²	--
4.1	Automatic identification system (AIS)	FITTED
4.2	Long-Range identification and tracking system	FITTED
5.1	Voyage data recorder (VDR) ³	--
5.2	Simplified voyage data recorder (S-VDR) ³	FITTED
6.1	Speed and distance measuring device (through the water) ²	--
6.2	Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwartships direction) ²	--
7	Echo sounding device ²	FITTED
8.1	Rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicator ²	FITTED
8.2	Rate-of-turn indicator ²	--
9	Sound reception system ²	--
10	Telephone to emergency steering position ²	FITTED
11	Daylight signalling lamp ²	FITTED
12	Radar reflector ²	--
13	International Code of Signals	PROVIDED
14	IAMSAR Manual, Volume III	PROVIDED
15	Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)	FITTED

This is to Certify that this Record is correct in all respects.

Issued at **TRIPOLI - LEBANON** on **03.12.2014**

