



ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI İNCELEME RAPORU

GEMİNİN ADI : M/V OLMA
IMO NO : 8004806
GEMİNİN BAYRAĞI : Honduras
KAZA YERİ : Mersin Limanı 2 Numaralı Demir Sahası
KAZA TARİHİ ve SAATİ : 09 Şubat 2022 / 09:17 (UTC+3)
ÖLÜ VE YARALI DURUMU : 1/-
HASAR DURUMU : Yok
ÇEVRE KİRLİLİĞİ : Yok

Heyet Karar No: 01 / D-01 / 2023

Tarih: 16 / 01 / 2023

Bu araştırma ve incelemenin tek amacı, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmaktır. Bu rapor adli ve idari soruşturma niteliğinde olmayıp, suçu, suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacını taşımaz.

DAYANAK

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

İnceleme usul ve esasları için MSC 255(84) ve Resolution A.1075(28) Deniz Kaza veya Olaylarına Yönelik Emniyet İncelemeleri için Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalara ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları (Kaza İnceleme Kodu) ile 2009/18/EC Avrupa Birliği Direktifi de dikkate alınmıştır.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR VE TANIMLAR	i
BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ	ii
RESİM LİSTESİ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	ii
ÖZET	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR	2
1.1 Gemiye İlişkin Bilgiler	2
1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler	3
1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler	3
1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	4
1.5 OLMA Gemisi	5
1.6 Geminin Gemiadamı ile Donatımı ve Kilit Pozisyonundaki Personel	5
1.6.1 Gemi Kaptanı	5
1.6.2 Kazazede I. Zabit	6
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI	7
2.1 Kazanın Gelişimi	7
2.2 Kaza Sonrası Gelişen Olaylar	7
BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME	10
3.1 Amaç	10
3.2 Kapalı Mahallerin Tanımı ve Giriş Prosedürleri	10
3.2.1 Kapalı Mahal'e Girmeden Önce Alınması Gereken Tedbirler	11
3.3 Kazanın Muhtemel Nedeni	11
3.4 Kişisel Koruyucu Ekipman Kullanımı	13
3.5 Yaralının Düştüğü Yerden Çıkarılması	13
BÖLÜM 4 – SONUÇLAR	15
BÖLÜM 5 – TAVSİYELER	16

KISALTMALAR VE TANIMLAR

GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
AIS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
VHF	: Çok Yüksek Telsiz Frekansı
ISM	: Emniyetli Yönetim Sistemi (EYS)

IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü

MT : Metrik Ton

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

- M/V OLMA Kayıtları
- Gemi İşleticisine Ait Kayıtlar
- M/V OLMA Kaptan ve Mürettebatı

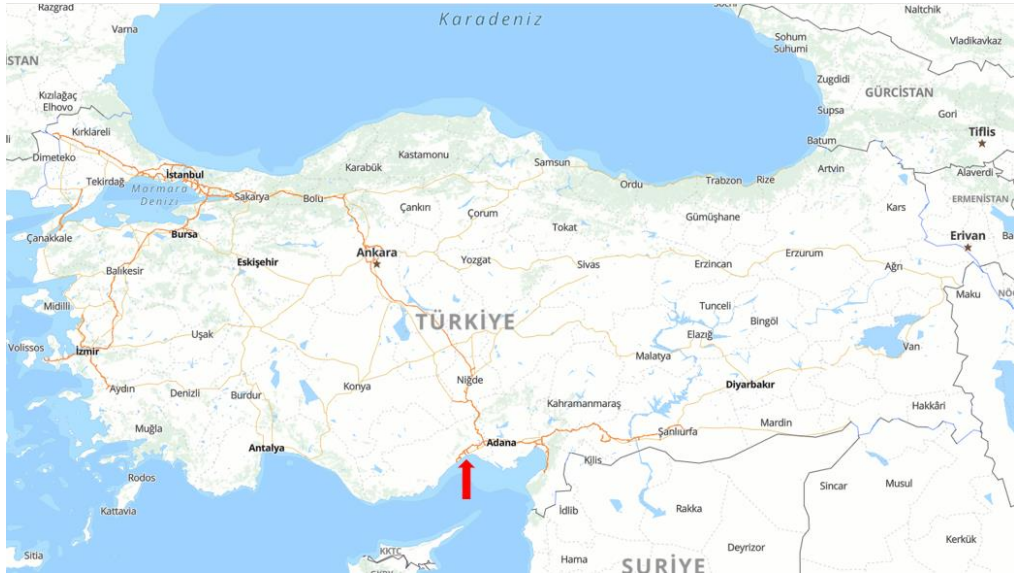
RESİM LİSTESİ

Resim 1 Kazanın Yeri-----	1
Resim 2 OLMA Gemisi -----	2
Resim 3 Mersin Limanı Demir sahası-----	4
Resim 4 OLMA gemisi Mersin demir yeri -----	7
Resim 5 Gemi Ambarı Genel Görünümü -----	8
Resim 6 Temsili Kazazede Düşme yeri-----	8
Resim 7 Kazazede Teslim Noktası -----	9
Resim 8 Seyyar Aydınlatma-----	12
Resim 9 Kazazedenin taşıdığı el feneri -----	12
Resim 10 Kazazedenin Temsili Kurtarılma Şekli-----	14

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1 OLMA gemisi Genel Planı	5
---------------------------------------	---

ÖZET



Resim 1 Kazanın Yeri

Not: Rapor da kullanılan tüm saatler yerel saattir. (GMT¹ +3)

M/V OLMA gemisi 08 Şubat 2022 tarihinde saat 12.21’de Mersin limanı demir bölgesine demirlemiştir (**Resim 1**). 09 Şubat 2022 tarihinde saat 09.00 sularında hava durumunun olumsuz olması nedeniyle olası demir taramasına tedbir almak için traverse kalkan geminin, I. Zabitinin glodoradan² ambar zeminine düştüğü köprüüstüne raporlanmıştır. İlk etapta ayağının kırıldığı, ayrıca başından da yaralandığı teşhis edilmiştir. Olayın vukuu bulmasını müteakip gemi acentesine durum bildirilmiştir. Gemiye gelen pilot botu ile gemiden tahliyesi yapılan I. Zabiti, sahilde bekleyen ambulansa vermiştir. Akabinde aynı gün saat 14.30’da kazazede 1. Zabitin vefat ettiği gemiye bildirilmiştir.

Deniz kazası incelemesi sonucunda, Deniz Ticaret Odalarına ve Gemi İşletenine tavsiyelerde bulunulmuştur.

¹ GMT: Greenwich Başlangıç Meridyeni Üzerinde Ortalama Güneş Zamanı

² Gladora (tweendeck, betweendeck) : Kuru yük gemilerinin ambarlarındaki katlar, güverteler arası katlar.

BÖLÜM 1 – BULGULAR

1.1 Gemiye İlişkin Bilgiler

M/V OLMA

Bayrağı	: HONDURAS
Çağrı İşareti	: HQAE5
IMO Numarası	: 8004806
Tipi	: Kuru Yük
İnşa Yeri ve Yılı	: Almanya / 1981
Gros Tonajı	: 3433
Tam Boyu	: 80.20 Metre
Eni	: 16 Metre
Ana Makine ve Gücü	: 2237 KW
Tekne Konstrüksiyonu	: Çelik



Resim 2 OLMA Gemisi

1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler

M/V OLMA

Ayrıldığı Liman	: Tartous / Suriye
Varacağı Liman	: Mersin / Türkiye
Yük Bilgisi	: Boş
Personel Sayısı	: 13
Asgari Gemiadamı Sayısı	: 8
Seyir Tipi	: Kızıldeniz, Akdeniz, Karadeniz

1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler

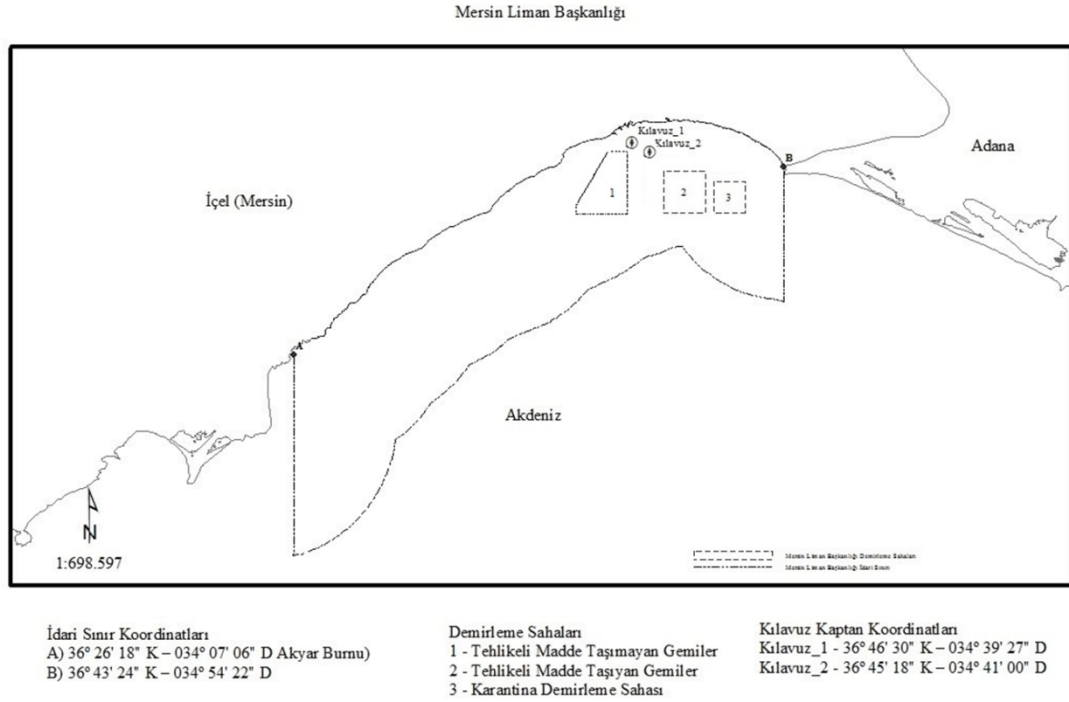
M/V OLMA

Kaza Zamanı Gün/Saat	: 09 Şubat 2022- 09:00 (GMT+3)
Kaza Tipi (IMO)	: Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	: İş Kazası
Kaza Yeri (Enlem-Boylam)	: 36° 43.71' Kuzey - 034° 37.83' Doğu
Yaralı/Ölü	: -/1
Hasar	: Yok
Kirlilik	: Yok

1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	: Güney/Güney Batıdan 7-8 Bofor kuvvetinde.
Hava Durumu	: Çok bulutlu, kuvvetli gök gürültülü ve sağanak yağışlı
Denizin Durumu	: 2-3 Metre.
Görüş	: İyi, yağış anında orta.

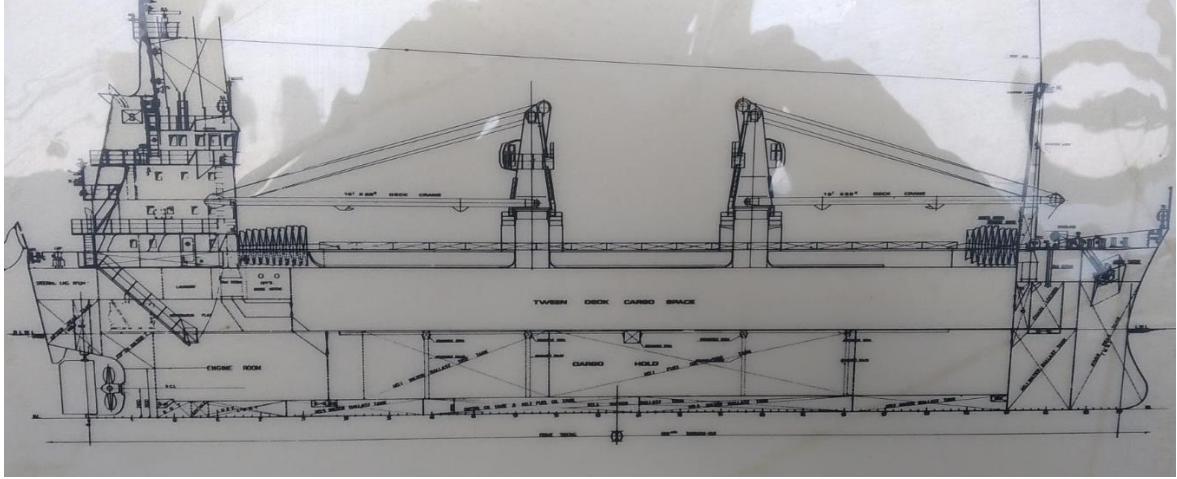
Olay Mersin limanı 2 numaralı demir sahasında meydana gelmiş olup **(Resim 3)** soluğan/ölü dalga raporlanmamıştır.



Resim 3 Mersin Limanı Demir sahası

1.5 OLMA Gemisi

M/V OLMA gemisi tek tulum ambar şeklinde 1981 yılı Almanya’da inşa edilmiştir. Tek ambarlı olan gemi, ambar boyunca glodora düzenine haizdir.



Şekil 1 OLMA gemisi Genel Planı

Kaza tarihinde geminin sertifikaları ve klas belgeleri geçerli olup, sörvey zamanları geçmemiştir. 10.05.2021 tarihinde düzenlenmiş Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının 09.05.2026 tarihine kadar geçerliliği vardır.

Mezkûr gemiye ait Güvenli Yönetim Sertifikası (SMS) ise 10.05.2021 tarihinde düzenlenmiş olup, 09.05.2026 tarihine kadar geçerliliği bulunmaktadır.

1.6 Geminin Gemiadamı ile Donatımı ve Kilit Pozisyonundaki Personel

OLMA gemisi, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) Kural V/14 uyarınca düzenlenen Gemi adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre 8 personel ile donatılması gerekmektedir. Kaza günü gemide kaptanla birlikte 13 personel bulunmakta olup, Gemi adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre **yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamı ile donatılmıştır**. Ayrıca gemide güverte stajyeri ya da yolcu bulunmamaktadır. Mürettebatın tamamı Suriye uyruklu olan gemide, çalışma dili Arapçadır.

1.6.1 Gemi Kaptanı

Gemi kaptanı 1975 Suriye Tartous doğumlu olup kazanın gerçekleştiği tarihte 47 yaşındadır. Gerekli bütün sertifika ve ehliyetlere haizdir. Kaza anında köprüüstünde bulunmaktadır.

1.6.2 Kazazede I. Zabit

I. Zabit 1969 Suriye doğumlu olup kazanın gerçekleştiği tarihte 52 yaşındadır. Uzakyol I. Zabit yeterliliğine sahiptir. 6 Şubat 2022 günü gemiye katılmıştır. Şirket bünyesinde ilk defa yer almıştır. Yapacağı göreve uygun mesleki yeterlilik belgesi ve sertifikalara sahiptir. Geminin limana yanaşması için demirde boş olarak beklemesi sırasında tek başına bulunduğu ambar glodorasından ambar zeminine düşmüş ve yaralanmıştır. Düştüğü yerden gemi personeli tarafından çıkartıldığı esnada kazazede sağ olup daha sonra vefat etmiştir. Gemi Kaptanı ile daha önce başka gemilerde çalıştığı ve birbirlerini tanıdıkları ifade edilmiştir.

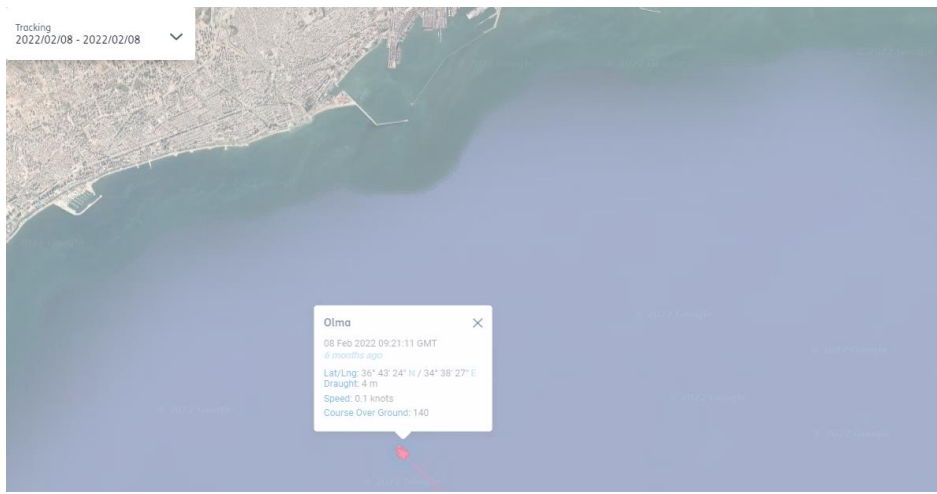
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI

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

2.1 Kazanın Gelişimi

M/V OLMA Gemisi Suriye'nin Tartous limanından 08 Şubat 2022 tarihinde saat 00.36'da boş olarak Mersin limanından 5900 MT alçı yüklemesi yapmak üzere çıkış yapmıştır.

Bahse konu gemi, tamamı Suriye uyruklu 13 personel ile 08 Şubat 2022 tarih 12.21 de Mersin demir bölgesine demirlemiştir (**Resim 4**).



Resim 4 OLMA gemisi Mersin demir yeri

Geminin boş olması ve ani rüzgâr hamlesi nedeni ile demir tutmayacağı endişesi nedeniyle 09 Şubat 2022 tarihinde saat 08.20 sularında makinesini çalıştırarak yol verilmiş ve gemi kaptanı traverse³ kalkmıştır. Bu sırada kazazede I. Zabit tek başına ambara inmiştir. Köprüüstünde bulunan gemi Kaptanının I. Zabitin ambara inmesiyle ilgili bilgisi olmadığı gibi gemi mürettebatının da bilgisi bulunmamaktadır.

2.2 Kaza Sonrası Gelişen Olaylar

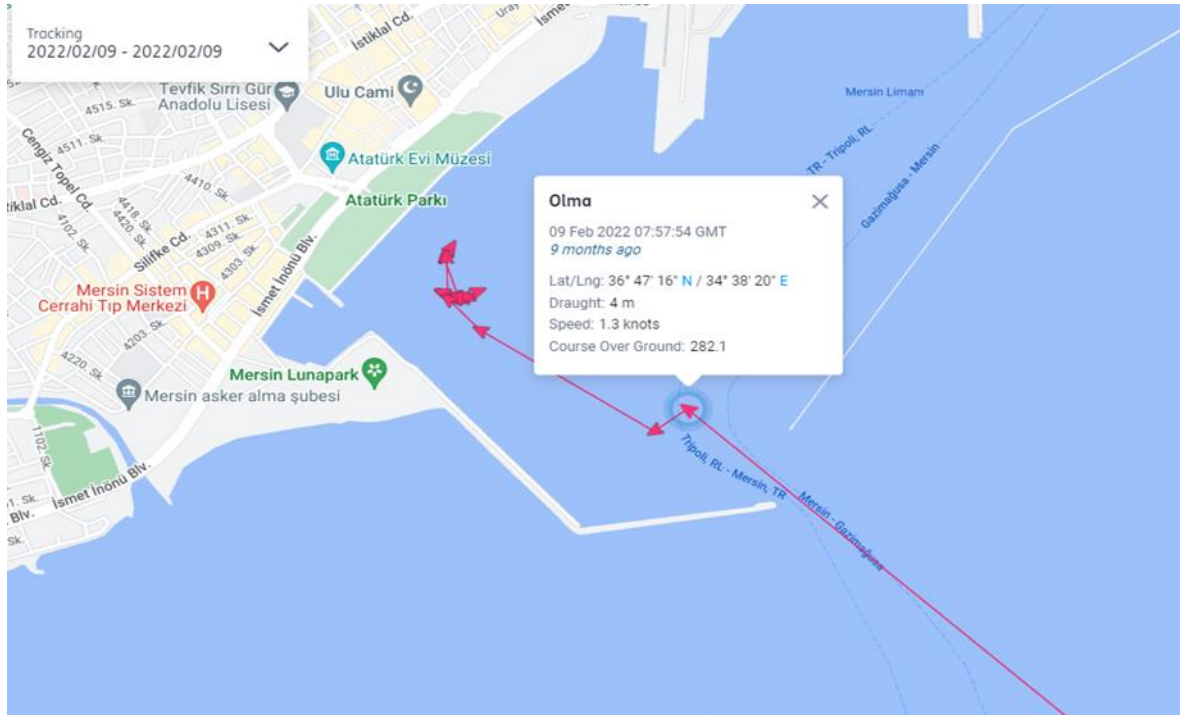
Saat 09.00 sularında, köprüüstünde traverste seyir halinde hava şartlarının düzelmesini bekleyen gemi Kaptanını, geminin II. Mühendisi VHF kanal 77'den aramış ve I. Zabitin yaklaşık 4 metre yüksekten (glodora) ambar zeminine düştüğünü (**Resim 5**) ve ayağının kırılarak başından yaralandığını rapor etmiştir.

³ Travers: Fırtınalı havada teknenin hırpalanmaması veya hasar görmemesi, yelkenle seyirde ise rüzgârı verimli kullanmak için yapılan zig zag seyir.

*Resim 5 Gemi Ambarı Genel Görünümü**Resim 6 Temsili Kazazede Düşme yeri*

Kazazedeyi düştüğü yerden çıkartmak isteyen gemi mürettebatı, bir askı aparatı kullanarak kazazedeyi ambardan çıkartmış ve kamarasına götürmüşlerdir. Kazazedenin bulunduğu anda yapılan ilk kontrollerde kişisel korunma ekipmanlarından baretinin olmadığı elinde sadece standart dışı el feneri taşıdığı görülmüştür. Kaptan, kazazedeyi kamarasında ziyaret ettiğinde hayatta olduğu fakat şuurunun açık olmadığını belirtmiştir.

Gemi Kaptanı tarafından Liman Başkanlığına ve Gemi Trafik Hizmetleri Servisine konu hakkında malumat verilmiş ayrıca gemi acentesi aracılığı ile ambulans talebi yapılmıştır. Hava şartları kazazedeyi gemiden pilot botuna vermek için uygun olmadığından, gemiden liman mendireğinin içerisine girmesi istenmiştir. Mendirek içerisine giren OLMA gemisine yanaşan pilot botuna kazazede saat 10.45 itibarı ile şuuru kapalı olarak verilmiştir.



Resim 7 Kazazede Teslim Noktası

Yaralı kazazede 11:35 itibarı ile sahile bekleyen ambulansla hastaneye kaldırılmış ancak Adli Tıp Grup Başkanlığı tarafından düzenlenen ölüm belgesinde de yer aldığı üzere kazazede 14:30'da vefat etmiştir.

BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME

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

3.1 Amaç

Bu deniz emniyeti incelemesinin amacı, kazaların koşullarını ve emniyet faktörlerini belirlemek suretiyle, gelecekte benzer deniz kazaları veya olaylarının meydana gelmesini önlemek üzere tavsiyelerde bulunmaktır.

3.2 Kapalı Mahallerin Tanımı ve Giriş Prosedürleri

Kaza ile ilgili olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yayınlanan A.1050(27) Kararında kabul edilen kapalı mahal⁴ tarifine bakmak gerekmektedir. Bu çerçevede kapalı alan, günlük aktiviteler için kullanılmayan ve aşağıdaki özelliklerden herhangi birine sahip olan bir mahal olarak tanımlanabilmektedir.

1. Giriş ve çıkış için sınırlı bir yer,
2. Yetersiz havalandırma,
3. Sürekli personel/işçi kullanımı için tasarlanmayan mahal,

Yukarıda belirtilen özelliklerden herhangi birinin varlığı, mekânı **kapalı bir mahal haline getirebilmektedir**. Gemilerdeki en yaygın kapalı alanlar, kargo alanları, dip tankları, yakıt tankları, balast tankları, kargo pompa daireleri, koferdamlar, zincirlikler, iç bariyer alanları, kazanlar, makine krankkeysi, makine skavenç hava resiveri, atık tankları, birleşik bağlı alanlar ve bu alanların dışında oksijen azlığı/fazlalığı, alevlenebilir ve/veya toksik atmosfere sahip her yerdir.

Gemide herhangi bir süre havalandırılmadan kapalı bırakılan herhangi bir alan tehlikeli olarak kabul edilmelidir.

⁴ IMO Resolution A.1050(27)

3.2.1 Kapalı Mahal'e Girmeden Önce Alınması Gereken Tedbirler

IMO'nun bağlayıcılığı olan A.1050 (27) kararın 5 nolu "Kapalı Mahallere Giriş Yetkisi" adlı başlıklı bendinde, "Kaptan veya tayin edilen sorumlu kişi tarafından izin verilmeden gemi için belirlenen uygun güvenlik prosedürlerine uygun olmadıkça hiç kimse kapalı bir alanı açmamalı veya girmemeli" ibaresi yer almaktadır. Bu çerçevede bahse konu karar uyarınca kapalı mahallere girilmeden önce;

- Kaptan tarafından kapalı alanda çalışma yazılı izin formu tanzimi,
- Kontrol listesi doldurulması,
- İletişim görevlisi bulunması,
- Vardiya Zabiti bilgilendirilmesi,
- Kapalı alana girecek kişide oksijen analizörü bulunması,
- Kurtarma ve canlandırma ekipmanının kapalı alan dışında bulundurulması,

gerekmektedir.

Ancak kaza sonrası gemide yapılan incelemelerde konu ile ilgili gemi emniyet zabiti tarafından bir belge doldurulmadığı gibi izine ait herhangi bir işlem de gerçekleştirilmemiştir.

I. Zabitin gerekli yeterlik sertifika ve belgelerine haiz olması ile birlikte gemiye henüz 3 gün önce katılmıştır. Emniyetli Yönetim Sistemi uyarınca, kâğıt üstünde geminin tanıtımının yapıldığı belirtilse de ambara tek başına kontrol için gittiği anlaşılmıştır. I.Zabitin gerçekleştirdiği bu hareketten aynı zamanda Gemi Güvenlik Zabiti olan Kaptanın haberdar olmaması göz önüne alındığında, bahse konu tanıtım ve bilgilendirmelerin kâğıt üstünde kaldığı değerlendirilmektedir.

Ayrıca bu tip durumlara hazırlık çerçevesinde, gemi güvenlik zabiti ve I. Zabit ile beraber diğer personellerin de kapsamlı bir risk değerlendirmelerini yapmadığı, Emniyetli Yönetim Sistemleri uyarınca kapalı mahallere girmeden önce alınması ve takip edilmesi istenen hususların yerine de getirilmediği tespit edilmiştir.

3.3 Kazanın Muhtemel Nedeni

Kazazede I. Zabitin ambar glodorasından ambar zeminine düşme sebebi tam olarak tespit edilememiş olup, kaza incelemesi sonucu elde edilen bilgi ve belgeler çerçevesinde muhtemel ihtimaller değerlendirilmiştir.

Ayrıca hiçbir mürettebatın I. Zabitin ambara iniş ve menholden girişine tanık olmadığı göz önüne alındığında, kazanın kesin zamanı da tespit edilememiştir.

Olayın olduğu gün güneş saat 07.29'da doğmuştur. Yük için boş bekleyen bahse konu geminin ambar kapakları kapalıdır. Bununla birlikte kazazedenin içine girdiği ambarda bulunan seyyar aydınlatmalar (Resim 7) yetersiz olup taşıdığı el fenerinin (Resim 8) ise kifayetsiz olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yaklaşık 1,5 metre bir yürüme genişliğine sahip gladoradan yürüyen I. Zabitin, yetersiz aydınlatmadan dolayı bastığı yeri tam olarak göremeyip düşmüş olabileceği değerlendirilmektedir.



Resim 8 Seyyar Aydınlatma



Resim 9 Kazazedenin taşıdığı el feneri

Diğer taraftan boş bulunan geminin ani hamleler yapan rüzgâr ve yüksek denizlerin etkisiyle, çok kısa periyotlarda geminin sancak/iskelesine doğru ciddi yatma açılarıyla meyketmesi olağandır. Kazazedenin yaklaşık 1,5 metre yürüme genişliğinde bir yol üzerinde ilerlediği göz önünde bulundurulduğundan geminin ciddi açılarla sancak ve iskelesine yatmasından dolayı dengesini kaybederek ambar içine düşme ihtimalinin de bulunduğu açıktır.

Öte yandan hava şartları nedeniyle traverse kalkan geminin, ağır deniz ve hava şartlarında demir almak için personelin yapılan hazırlığa dair gemi personeli ile yapılan görüşmelerden tatmin edici bilgi alınamamıştır. Hal böyle iken kazazede ambara kimseye haber vermenden inmiş ve II. Mühendis tarafından tesadüfî bir şekilde bulunmuştur. Bu durum gemi personelinin demir almak için yeterli hazırlık yapmadığını dahası personel arasında gerekli ve yeterli haberleşmenin tesis edilmediğini de göstermektedir.

3.4 Kişisel Koruyucu Ekipman Kullanımı

Gemilerde kullanılan kişisel koruyucu ekipmanlardan belki de en önemlisi olan baş koruyucusu baretlerdir. Baretler kişilerin düşme, çarpma gibi durumlarda sarsıntı yaşanmaması ve baş bölgesinin ciddi yaralar almaması için darbe emici özelliklerde üretilmektedir.

Düşme sonrası kazazedenin baretinin başında bulunmadığı ifadelerden anlaşılmıştır. Kazazedenin bareti başında bulunması durumunda başından aldığı darbeleri almayacağı veya baretin darbelerin etkisini azaltmış olabileceği değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte kazazedenin çalışma sırasında baretini takmamasının gemiye ait çalışma hayatında güvenli çalışma kültürünün de içselleştirilmediğini göstermektedir.

3.5 Yaralının Düştüğü Yerden Çıkarılması

Ulusal ve uluslararası genel kabul olarak seviye farkı bulunan ve düşme sonucu yaralanma ihtimalinin oluşabileceği her türlü alanda yapılan çalışma, yüksekte çalışma olarak kabul edilmektedir.

Yüksekten düşmelerde kazazedenin bulunduğu yerden çıkarılması profesyonel ekiplerce ve yeterli ve nitelikli ekipmanlarla yapılmalıdır. Çünkü kazazede başından yaralanmış gibi değerlendirilse de görünmeyen başka hayati organları yüksekten düşme nedeniyle zarar görmüş olabilir. Bu tür hayati risk oluşturan yaralanmalar boyunda kırık (eğer doğru müdahale ile çıkarılmazsa hasta hayatta kalsa bile omurilik zedelenmesi olabileceği için hayatını yatağa bağımlı olarak sürdürmek zorunda kalabilir), iç organlarında düşmeye bağlı yaralanma/kanama, baş/boyun bölgesinde oluşan kanamanın hasta yüz üstü pozisyona getirildiğinde solunumla birlikte akciğerlere kaçması ve hastanın zor da olsa devam eden solunumunu tamamen durdurması, yine mide içeriğinin boşalmasıyla yüz üstü pozisyona getirilen hastanın bu içeriğin akciğerlerine kaçması gibi durumlar söz konusu olabilmektedir. Böyle durumlarda olay yerine profesyonel ekipler gelene kadar hastanın bilinç durumu takip edilmelidir. Kazazede ulaşılabilecek konumda ise önce sesle sonra omzuna/vücuduna hafif dokunuşlarla tepki verip vermediği gözlenmeli, ulaşılamayacak konumda ise verilen sese tepki verip vermediği gözlenmelidir. Solunum yolu değerlendirilebilecek durumdaysa nefes alıp vermesinin devamlılığı sağlanmalı, görünür kanama varsa uygun tedbirle kanamanın kontrolü sağlanmaya çalışılmalıdır. Hasta düştüğü yerden çıkarılsa bile yapılan işlem uygun koşullarda sağlık ekiplerince yapılmadığı için sağlık ekipleri gelmeden hastayı bilinçsizce

veya gerekli ekipman olmadan çıkarmak ikincil bir yaralanma ve felç durumlarına sebep olabilmektedir.

Bu nedenle gemiler için Uluslararası Tıbbi Rehber de “Yüksekten Düşme Sırasında Uygulanacak Müdahale” başlığı altında yapılması gereken doğru hareket tarzları açıkça ifade edilmiştir. Kazazede II. Mühendis tarafından bulunduktan sonra, kazazedenin olay yerinden alınması için mesai arkadaşları iyi niyetle çaba sarf etmişlerdir. Bu kapsamda, gemi mürettebatı I. Zabiti güverteye almak için askı aparatı (Resim 9) ile kazazedeyi bağlamışlar ve güverteye çıkarmışlar sonrasında da kamarasına taşımışlardır. Gemi personeli tarafından gerek kazazedenin ambardan çıkartılması gerekse kamarasına nakil sırasında yapılan uygulamaların, Uluslararası Tıbbi Rehber de “Yüksekten Düşme Sırasında Uygulanacak Müdahale” başlığı altında ifade edilen uygulamalara uygun olmadığı açıktır. Yukarıdaki açıklamalar ışığında kazazedenin düştüğü ambardan çıkarılmasının usulüne uygun olarak gerçekleştirilmediği değerlendirilmektedir.



Resim 10 Kazazedenin Temsili Kurtarılma Şekli

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

1. Kazazedenin kapalı alan niteliğinde olan ambara girmeden önce kapalı mahallere girmeden önce alınması gereken tedbir ve takip edilmesi istenilen kuralların yerine getirilmediği tespit edilmiştir.
2. Gerek otopsi tutanağı ve gerekse gemi mürettebatının verdiği bilgiler doğrultusunda I. Zabitin aldığı ölümcül yaralanmaların yüksekten düşmeden kaynaklandığı sonucuna varılmıştır.
3. I. Zabitin indiği ambarda yeterli aydınlatma bulunmamaktadır. Aydınlatma için kullandığı seyyar el feneri ise ambar kapağının kapalı olmasının da etkisiyle yeterli rüyeti sağlayamamıştır.
4. Kazazedenin bareti kaza anında başında takılı değildir.
5. Kazazedenin düştüğü yerden çıkartılmasından, kamarasına taşınmasına kadar süreç Uluslararası Tıbbi Rehber de “Yüksekten Düşme Sırasında Uygulanacak Müdahale” başlığı altında ifade edilen uygulamalarla uyumlu değildir.
6. Gemi Emniyetli Yönetim belgelerde her şeyin usulüne uygun yapıldığı görülse de kazanın oluş şekli ve kazaya götüren sebepler silsilesi dikkate alındığında gerekli tedbirlerin alınmadığı edilmediği anlaşılmıştır.
7. I. Zabitin gemiye kazadan 3 gün önce katılması nedeniyle çalışma ve dinlenme saatlerinin tam olarak gerçeği yansıttığından emin olunamamıştır.

BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

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

Gemi İşletenine

01/01-23 Bu deniz emniyeti inceleme raporunun filo gemilerine duyurulması ve raporda ortaya çıkan sonuçlar dikkate alınarak; kapalı alanlara girişlerden önce gemi adamlarının durumsal farkındalıklarını arttırmak için eğitim ve talimler yapılması,

Deniz Ticaret Odalarına

02/01-23 Bu deniz emniyeti inceleme raporunun, gemi işleticilerine Kılavuzluk, Palamar ve Römorkör hizmeti veren üyelerine **sirküler edilmesi**,

Tavsiye olunur.