



**Ulaşım Emniyeti
İnceleme Merkezi**

DENİZ EMNİYETİ İNCELEME RAPORU

GEMİNİN ADI : SARAL BALIKÇILIK
IMO NO : 8688743
GEMİNİN BAYRAĞI : Türk
KAZA YERİ : Sinop Akliman Açıkları
KAZA TARİHİ ve SAATİ : 15 Ocak 2024- 18:10 (GMT+3)
ÖLÜ VE YARALI DURUMU : 1 /-
HASAR DURUMU : Yok
ÇEVRE KİRLİLİĞİ : Yok

Heyet Karar No: 03/D-02/2024

Tarih:19/02/2024

Bu araştırma ve incelemenin tek amacı, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi mevzuatı çerçevesinde benzer kaza ve hadiseleri önlemeye yönelik tavsiyelerde bulunmaktır.

Bu rapor adli ve idari soruşturma niteliğinde olmayıp, suçu, suçluyu tespit etme ve sorumluluk paylaşımı ortaya koyma amacını taşımaz.

DAYANAK

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

İnceleme usul ve esasları ayrıca, MSC.255(84) [Deniz Kaza veya Olaylarına Yönelik Emniyet İncelemeleri için Uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalara ilişkin Uluslararası Denizcilik Örgütü Kararları (Kaza İnceleme Kodu)] ile A.1075(28) sayılı IMO Kararı (Kaza İnceleme Kodunun Uygulanması Hususunda Kaza İnceleme Uzmanlarına Yardımcı Olmak Üzere Hazırlanan Rehber) dikkate alınarak uygulanmıştır.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR VE TANIMLAR.....	ii
BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ.....	ii
RESİM LİSTESİ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	ii
EK LİSTESİ	ii
ÖZET	1
1. BÖLÜM – BULGULAR	2
1.1. Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler.....	2
1.2. Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler	3
1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler	3
1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler.....	3
1.5. SARAL BALIKÇILIK Balık Avlama Gemisi	4
1.6. Geminin Gemiadamı ile Donatımı	4
1.7. SARAL BALIKÇILIK Balık Avlama Gemisinin Kilit Pozisyonundaki Personeli	4
1.7.1. Gemi Kaptanı.....	4
1.7.2. Gemici	4
1.7.3. Vinç Operatörü (Yağcı Yeterlikli).....	5
1.7.4. Matizci	5
1.8. Gırgır Avcılığı.....	5
1.8.1. Gırgır Avcılığının Safhaları.....	6
1.8.2. Gırgır Ağı	7
2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI	8
2.1. Kişisel Koruyucu Ekipman	10
3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME	12
3.1. Kazanın Muhtemel Nedeni.....	12
3.2. Eğitim	15
3.3. İlk Yardım ve Kurtarma	19
3.4. Personel Kişisel Koruyucu Ekipman ve Donanım	19
3.5. Benzer Kazalar	23
3.5.1. BURHAN KAPTAN 1	23
3.5.2. BABA MUHSİN	23
4. BÖLÜM – SONUÇLAR	25

5. BÖLÜM – TAVSİYELER 26

KISALTMALAR VE TANIMLAR

GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
SÜRT	: Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi
VHF	: Çok Yüksek Telsiz Frekansı
STCW	: Gemi Adamlarının, Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

- Liman Başkanlığı Kayıtları
- Balık Avlama Gemisi İşleticisine Ait Kayıtlar
- Kaptan ve Mürettebatlar

RESİM LİSTESİ

RESİM 1 KAZANIN YERİ-----	1
RESİM 2 SARAL BALIKÇILIK İSİMLİ BALIK AVLAMA GEMİSİ -----	2
RESİM 3 SÜRMENE – GERZE - AKLİMAN -----	8
RESİM 4 VIDEO GÖRÜNTÜLERİNDE KAZA ANI -----	9
RESİM 5 TEMSİLİ KAZA ANI CANLANDIRILMASI-----	9
RESİM 6 KAZA YERİ -----	10
RESİM 7 STANDART BARET-----	11
RESİM 8 MÜRETTEBATIN GENEL İTİBARIYLA TERCİH ETTİĞİ BARET-----	11
RESİM 9 VİNÇ MAKARASININ YÜKSEKLİĞİ -----	12
RESİM 10 AĞLARIN TOPLANMASINDA VİNÇ KULLANIMI -----	13
RESİM 11 MÜRETTEBATIN BALIK AĞLARINI İSTİFLEMESİ -----	14
RESİM 12 KAZAZEDENİN BAŞINA ÇARPAN KÜTÜK -----	14
RESİM 13 KAZAZEDEYE YARDIM ÇALIŞMALARI -----	21
RESİM 14 ŞAPKA BARET -----	21
RESİM 15 ÇALIŞANLARIN TERCİH ETTİKLERİ ŞAPKA BARETİN STANDARDI-----	22
RESİM 16 KAZAZEDENİN KAZA ANINDA KULLANDIĞI ŞAPKA BARET -----	22
RESİM 17 EN 397 STANDARDINDA BARET -----	23

ŞEKİL LİSTESİ

ŞEKİL 1 SARAL BALIKÇILIK GENEL YERLEŞİM PLANI -----	3
ŞEKİL 2 GIRGIR AVCILIĞI TEORİK GÖRÜNÜMÜ -----	5

EK LİSTESİ

EK 1 CAN EMNİYETİ EKİPMANLARI LİSTESİ	27
EK 2 ŞAPKA BARET KULLANIM ALANLARI	28

ÖZET



Resim 1 Kazanın Yeri

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

SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisi 14 Ocak 2024 tarihinde saat 06:00 sularında Trabzon/Sürmene balıkçı barınağından balık avlamak üzere çıkış yapmıştır. Sinop, Akliman açıklarına ulaşan gemi, takribi 30 Kulaç¹ deniz derinliğinde olacak şekilde 15 Ocak 2024 tarihinde saat 17:00 sularında ağ sermeye başlamıştır. Saat 18:10 sularında denizden ağın çekilmeye başlandığı esnada vinç makarasına takılı olan ağ ile birlikte gelen yaklaşık 50 cm boyunda kütük parçası yaklaşık 15 metre yükseklikten kazazedenin başına düşmüştür. Kazazede, olay mahalline çağrılan başka bir balıkçı gemisine yaklaşık 10 dakika sonra nakil edilmiştir. 20 dakika sonra Akliman'da ambulansa teslim edilen kazazede hastaneye nakledilmiş ve saat 20:50 sularında hastanede vefat etmiştir.

Yapılan deniz emniyeti incelemesinde, SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisinde Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan kazazede dahil 16 kişinin temel denizcilik eğitimlerini veya yaptığı işe uygun eğitim aldığına dair bir bulguya rastlanılmamıştır. Ayrıca Balıkçı gemilerinde denize serilen ağlar toplanırken, ağların kontrolü ile ilgili bir uygulamanın bulunmadığı ortaya çıkmıştır.

Deniz emniyeti incelemesinin sonuçları üzerinden Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına, Tarım ve Orman Bakanlığına, Mesleki Yeterlik Kurumuna, Deniz Ticaret Odalarına ve Saral Balıkçılığa tavsiyelerde bulunulmuştur.

¹ Kulaç: Balıkçılıkta kullanılan uzunluk birimidir. Bir kulaç 183 cm uzunluğa denktir.

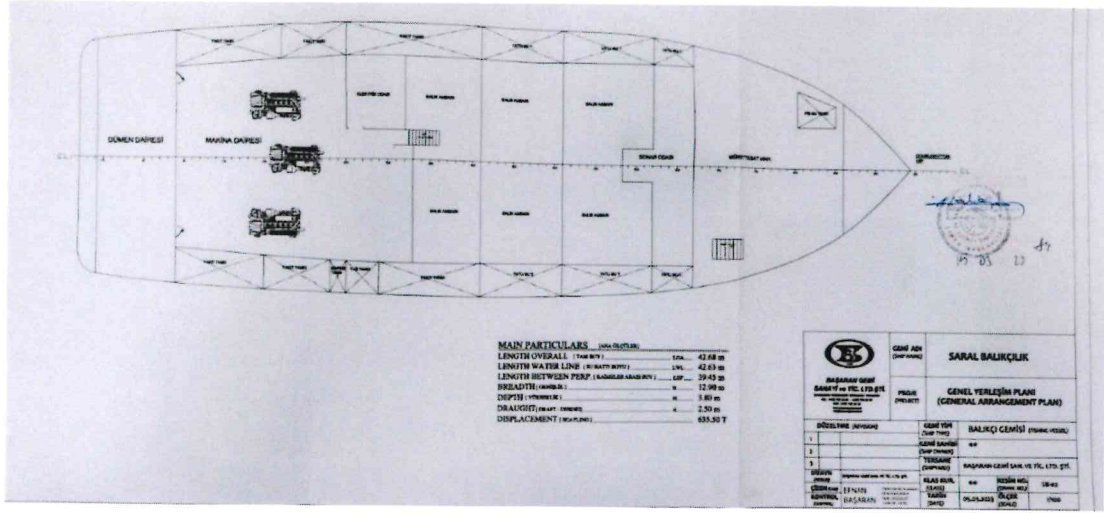
1. BÖLÜM – BULGULAR

1.1. Balıkçı Gemisine İlişkin Bilgiler

Bayrağı	: Türk
Çağrı İşareti	: TC7279
IMO Numarası	: 8688743
Sicil Limanı	: Trabzon
Tipi	: Balık Avlama
Klası, İnşa Yeri ve Yılı	: Türk Loydu / Sürmene / 1997
Gros Tonajı	: 495
Tam Boyu	: 42,68 Metre
Eni	: 12,90 Metre
Ana Makine ve Gücü	: Caterpillar / Cummins- 2312 kW
Tekne Konstrüksiyonu	: Çelik



Resim 2 SARAL BALIKÇILIK İsimli Balık Avlama Gemisi



Şekil 1 SARAL BALIKÇILIK Genel Yerleşim Planı

1.2. Balık Avlama Gemisinin Seyrine İlişkin Bilgiler

Ayrıldığı Liman	: Sürmene Balıkçı Barınağı
Personel Sayısı	: 5 Mürettebat + 16 Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine Sahip Çalışan
Asgari Gemiadamı Sayısı	: 5
Sefer Tipi	: Yakın Kıyısal Sefer

1.3. Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı Gün / Saat	: 15 Ocak 2024 – 18:10
Kaza Tipi (IMO)	: Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	: İş Kazası
Kaza Yeri (Enlem- Boylam)	: 42°04' Kuzey- 035°36' Doğu
Yaralı / Ölü	: - / 1
Hasar	: Yok
Kirlilik	: Rapor edilmemiştir.

1.4. Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	: Güneyden, 3 Bofor Kuvvetinde
Denizin Durumu	: Sakin
Görüş	: İyi
Havanın Durumu	: Açık

1.5. SARAL BALIKÇILIK Balık Avlama Gemisi

Kazanın olduğu tarihte SARAL BALIKÇILIK balık avlama gemisine Liman Başkanlığı tarafından 11 Ağustos 2023 tarihinde Denize Elverişlilik Belgesi, 14 Ocak 2024 tarihinde de Liman Çıkış Belgesi düzenlenmiştir. Denize Elverişlilik Belgesinin 16 Mayıs 2028 tarihine kadar geçerliği bulunmaktadır. Deniz sörvey zamanları geçmemiş olup, geminin yakın kıyısal sefer² bölgesinde seyrine müsaade edilmiştir. Geminin tüm çalışanları Türk olup çalışma dili Türkçedir.

1.6. Geminin Gemiadamı ile Donatımı

SARAL BALIKÇILIK balık avlama gemisinin, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) Kural V/14 uyarınca düzenlenen Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre 5 gemi personeli ile donatılması gerekmektedir. Kaza gününde kaptanla birlikte toplam 5 personel bulunmakta olup Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesine göre **yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmıştır**. Bununla birlikte kaza gününde sertifikalı gemi personeline ilaveten, balık avlama işinde çalışmak üzere Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine haiz 16 kişi daha gemide bulunmaktadır.

1.7. SARAL BALIKÇILIK Balık Avlama Geminin Kilit Pozisyonundaki Personeli

1.7.1. Gemi Kaptanı

Kaza tarihinde gemi kaptanı 53 yaşında olup, Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Balıkçı Gemisi Kaptanı ehliyetine haizdir. Mesleğe ilk olarak 1985 yılında miço olarak başlamıştır. Balıkçı gemilerinde 20 senelik kaptanlık tecrübesine sahiptir.

1.7.2. Gemici

Olay anında kazazedeye en yakın görgü şahidi 23 yaşında olup, Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Gemici ehliyetine haizdir. Daha önce dâhilde sefer yapan özel yat ve teknelerde çalışmıştır. Son 2 balıkçılık sezonunda mezkûr gemide çalışmaktadır. Gemide görevi sudan gelen balık ağının güverteye istif ameliyesidir. Kazazedenin diğer balıkçı gemisine nakledilmesinde yer almıştır.

² Yakın Kıyısal Sefer: Kabotaj sefer sınırları aşılarak, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve İspanya'nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan seferleri ifade eder.

1.7.3. Vinç Operatörü (Yağcı Yeterlikli)

Geminin kaza anında vinç operatörü olarak çalışan personel, kaza tarihinde 37 yaşında olup Tayfa / Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Yeterlik Belgesi olarak Yağcı ehliyetine sahiptir. Aynı balık avlama gemisinde 2006 senesinden beri çalışmaktadır. Gemide makine, vinç ve mekanik aksamaların çalışma, bakım ve onarımından sorumlu kişidir.

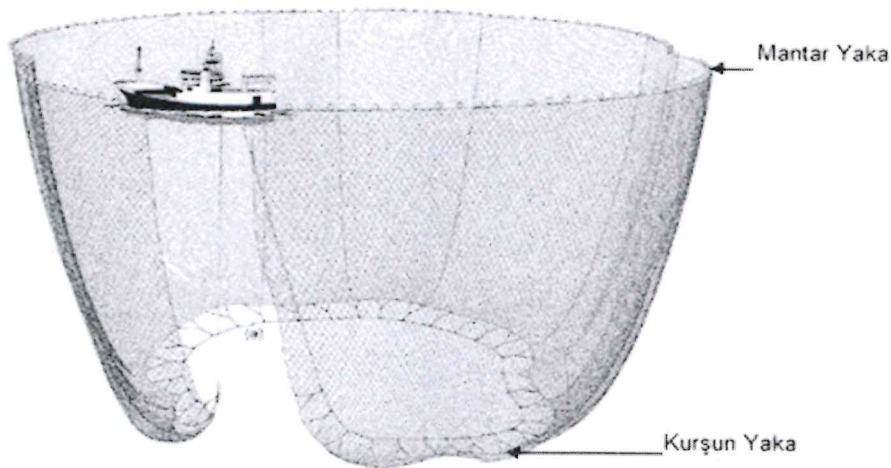
1.7.4. Matizci

Kazazedeye ilk müdahale eden personel, 35 yaşında olup Fatsa doğumludur. Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine haizdir. Teknede Matizci³ olarak çalışmaktadır. Balıkçılık ile 15 senelik tecrübeye haizdir. Son 1 sezondur bu balıkçı gemisinde çalışmaktadır.

1.8. Gırgır Avcılığı

Gırgır avcılığı yüzeye yakın veya orta su bölgelerinde yüzen balık sürülerinin yardımcı bot yardımı ile etrafının çevrilmesi suretiyle yapılan bir avcılık yöntemidir. Avlanılacak balık türlerine göre farklı şekilde donatılmış gırgır ağları kullanılarak bir veya iki gemi yardımı ile yapılmaktadır.

Balıkçı gemilerinin avcılık türleri genel olarak geminin kullandığı ağ ve aracın adıyla tanımlanır. Örneğin sürütme ağıyla avcılık yapan bir balıkçı teknesi, trol teknesi; çevirme ağı kullanan bir gemi ise gırgır teknesi olarak adlandırılır. Alttan büzülen çevirme ağlara genel olarak Gırgır ağı denmektedir. Çevirme ağları, balıkların etrafını çevirmek ve bunları ağ içerisinde hapsetmek suretiyle yakalanmalarını sağlayan su ürünleri av vasıtasıdır.



Şekil 2 Gırgır Avcılığı Teorik Görünümü

³Matizci: Balıkçılar yırtılan ağların onarımını meramet ve **matiz** olarak adlandırmaktadırlar. Matiz denilen onarımda, yırtık peteklerin gözleri örülmeden birbirine bağlanarak kullanılmaktadır.

1.8.1. Gırgır Avcılığının Safhaları

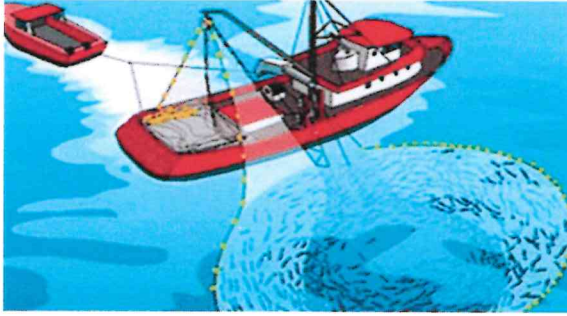
A. Gırgır ağının başlangıç ucu, yardımcı bota bağlı olarak botla birlikte denize bırakılır.



B. Yardımcı tekne yerinde sabit dururken, ana tekne balık sürüsünün etrafında ağ dökerek çembere alır.



C. Ağın alt yakası büzülüp, ağın içine hapsedilen balıklar teknenin içine alınmaya başlanır. Yardımcı tekne, ağın içine sürüklenmemesi için, ana tekneyi yandan çekerek destek sağlar.



D. Ağdaki balıklar balık pompasıyla ya da vinç yardımı ile tekneye alınır.⁴



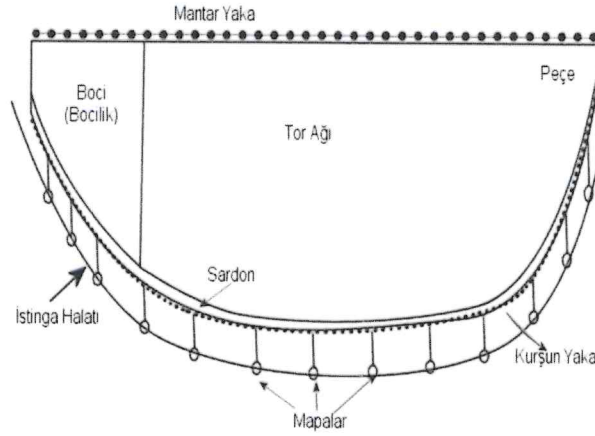
⁴ Kaynak: MEGEP (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi)

Gırgır ağlarının 24 metreden sığ sularda kullanımı yasaktır. Karadeniz'de 15 Nisan - 31 Ağustos tarihleri arasında, gırgır ağları ile su ürünleri istihsalı yasak olup bunun dışında bazı tanımlanmış bölgelerde de gırgır ağı kullanımı yasaklanmıştır.

Buna karşın, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve bu kapsamda çıkarılan mevzuatta gırgır avcılığında gırgır ağının derinlikle orantılı olacak boy sınırlaması olmadığı için sığ sularda atılan ağın kurşun yakası ve mapaları deniz tabanını tarayarak trolün yarattığı olumsuz etkinin bir benzerini vermektedir.

1.8.2. Gırgır Ağı

Bir gırgır ağı tor denilen uzun ve derin bir ağ ile boci ya da bocilik denilen balığın sıkıştırıldığı bölümden oluşur. Ağın tekneye bağlı olan ucuna peçe denir. Mantar ve kurşun yaka halatları geniş gözlü sağlam sardon ağlarıyla esas ağa birleştirilir. Mapalar ağın altının büzülmesinde kullanılan istinga halatının içerisinde geçtiği metal halkalardır.

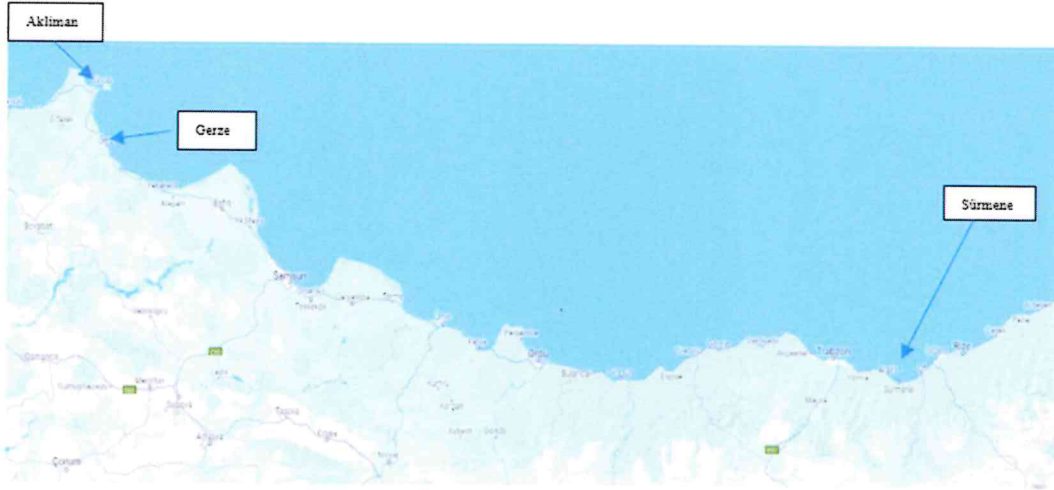


Hamsi avcılığında kullanılan gırgır ağları, 400 ile 800 kulaç boya ve 60-100 kulaç derinliğe sahiptir. Ortalama bir hamsi gırgırı 640 kulaç uzunluktadır. Hamsi gırgırında temel ağ gözü açıklığı 10-16 mm arasındadır (tam göz açıklığı olarak).

2. BÖLÜM – OLAYLARIN ANLATIMI

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

SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisi Sürmene balıkçı barınağından 14 Ocak 2024 tarihinde saat 06:00 sularında balık avlamak üzere çıkış yapmıştır. Balıkçı gemisi mürettebatı; kaptan, 1 usta gemici, 1 gemici ve 2 yağcıya ilaveten 16 su ürünleri ruhsat tezkeresine sahip çalışan olmak üzere toplam 21 kişiden oluşmaktadır.



Resim 3 Sürmene – Gerze - Akliman

15 Ocak 2024 tarihinde saat 10:00 sularında Sinop, Gerze açıklarına ulaşan balık avlama gemisi balık ağlarını denize sermiştir. Yeterli av olmayacağı düşünülerek ağ toplanılmış ve Sinop, Akliman açıklarına doğru sefere devam edilmiştir. Akliman'ın takribi 1 deniz mili açıklığına gelen balık avlama gemisi, saat 12:00 gibi ağlarını denize sermiş ve 1,5 saat sonra balık boyunun küçük olduğunu görünce seyrine devam ederek kazanın olduğu yere, saat 15:30 sularında ulaşmıştır. Balık aramaya devam eden gemi, takribi saat 17:00'da 30 kulaç derinliğe kadar olacak şekilde ağını sermiştir. Saat 18:00 sularında içinde balıkların olduğu ağın çekilerek güverteye salya edilmesi devam ederken ağa takılmış halde bulunan kütük, ağları denizden almak için kullanılan vinçin makarasının üstünden geçerek, kazazedeye çarpmıştır. Kaza, kazazedenin güverteye düşmesiyle diğer çalışanlar tarafından fark edilmiş olup kazazedenin başında şapka baret olmasına rağmen kazazede ağır şekilde yaralanmıştır. Kazazede, olay mahalline çağrılan başka bir balıkçı gemisine yaklaşık 10 dakika sonra nakil edilmiştir. 20 dakika sonra Akliman'da ambulansa teslim edilen kazazede hastaneye nakledilmiş ve saat 20:50 sularında hastanede vefat etmiştir.

*Resim 4 Video Görüntülerinde Kaza Anı**Resim 5 Temsili Kaza Anı Canlandırılması*

Ağın toplanması ve güverteye salya edilmesi esnasında güvertede 15 kişi ağı toplamakla meşguldür. Kazanın akabinde, kazazedenin hemen ağız ve nefes yolu ile nabızı kontrol edilmiştir. Derhal rahat nefes alabilmesi için kazazede yan çevrilmiştir. Nabzın zayıf ve bilincin kapalı olduğu görülünce, gemi ağının yaklaşık 240 metrelik kısmının denizde olması sebebiyle yardıma KARADENİZ KARDEŞLER isimli diğer bir balık avlama gemisi çağırılmıştır.



Resim 6 Kaza Yeri

KARADENİZ KARDEŞLER isimli balık avlama gemisine verilen kazazede Akliman'da rıhtıma çıkarılmış, akabinde hastaneye götürülmüş ancak yapılan tüm müdahalelere rağmen vefat etmiştir.

2.1. Kişisel Koruyucu Ekipman

Kaza anında denizden ağ çekilmesi, gelen ağın güverteye salya edilmesi ve diğer işlemlerle ilgilenen çalışanlar, kaza vukuu bulduktan sonra kazazedenin kontrollerini yapmış, düşen ağaç kütüğünün şapka baretin üstünden ağır şekilde yaralanmaya sebebiyet verecek şekilde makaradan düştüğünü anlamışlardır. Çalışanların duruma vakıf olması ise ancak kazazedenin aldığı darbe neticesinde düşmesi ve bağırması ile olmuştur. Kaza anına kadar ağa takılıp gelen yabancı cisim kimse tarafından fark edilememiştir. Kazazedeye ilk kontrolü yapan Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan kişi, nabzın olduğunu ancak bilincin kapalı olduğunu tespit etmiştir.

Kazada ağ toplama ve güverteye toplanan ağın salya edilmesi esnasında balık avlama gemisinde çalışanların giymesi gereken baş koruyucu baretin, denizden ağ ile birlikte gelen deniz suyu, balık ve yabancı cisimlerin yüzlerine veya vücutlarına gelmesini önleyemediği için çalışanların, genel olarak normal baret yerine şapka cinsi baret tercih ettikleri ifade edilmiştir. (Resim 7- 8)



Resim 7 Standart Baret



Resim 8 Mürettebatın Genel İtibariyle Tercih Ettiği Baret

3. BÖLÜM – DEĞERLENDİRME

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

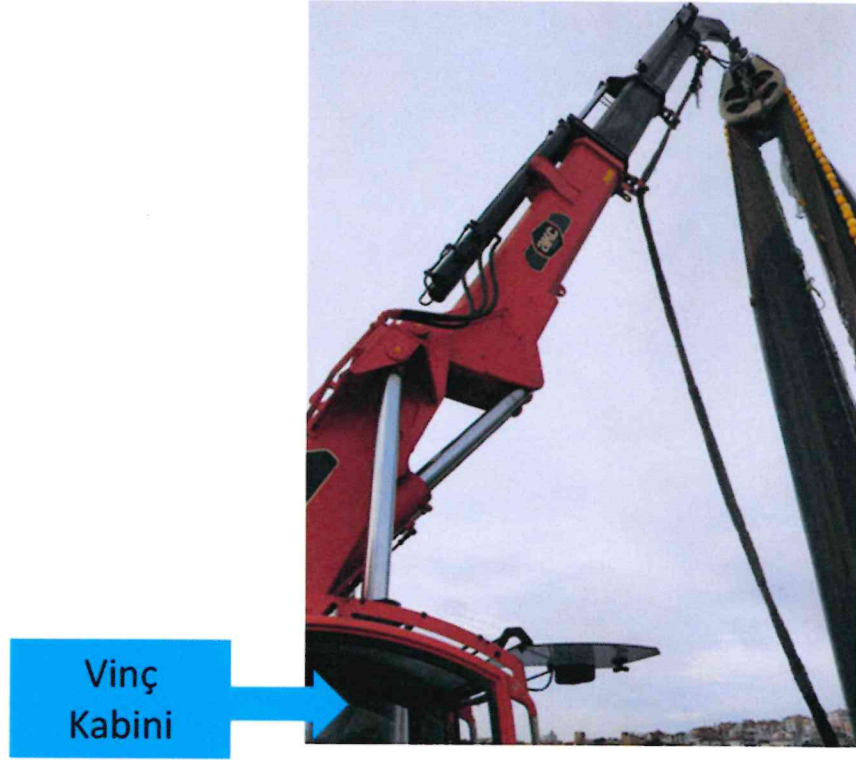
3.1. Kazanın Muhtemel Nedeni

Balık avlama gemisinde ağlar denizden alınırken vinç yardımıyla denizden alınmakta olup bu vinçin yüksekliği balıkçı gemisinin boyutlarına göre değişiklik göstermektedir. Balıkçı gemisi, 42,68 metre uzunluğa sahip olup bölgedeki standart balıkçı gemilerinden daha büyüktür. Dolayısıyla, balıkçı gemisinin vinci de daha kapasiteli bir vinç olup makara yüksekliği güverteden yaklaşık olarak 15 metredir. (Resim 9).



Resim 9 Vinç Makarasının Yüksekliği

15 Ocak 2024 tarihinde günbatımı saat 17:32 olup, hava karardığı için güvertenin aydınlatılması balıkçılığın gereği olarak kırmızı ışıkla sağlanmaktadır. Kaza esnasında 1 çalışan, üst güvertedeki kapalı kabin içindeki vinç kumandasından aşağıdaki çalışanların yönlendirmelerine göre vinçi kumanda etmektedir. (Resim 10)



Resim 10 Ağların Toplanması Vinç Kullanımı

Vinçin kontrol kabininde görevli çalışan, bulunduğu konum itibarıyla vinçin en tepe noktasındaki makarayı görememektedir. Bununla birlikte, geminin köprüüstünde bulunan gemi kaptanı görevinin gereği olarak seyir cihazları ve geminin sevk ile idaresiyle meşguldür. Balık ağlarının güverteye istifıyla meşgul olan 15 çalışanın her biri, ağ ile birlikte gelen su, balık ve yabancı cisimlerin yüzlerine veya vücutlarına gelmemesi için sadece ağ istif işiyle uğraşmaktadırlar. (Resim 11) Dolayısıyla, balık ağlarının vinç ile denizden alınması esnasında hiç kimse ağ ile birlikte denizden gelebilecek kütük veya yabancı cisimlerin tespiti ile ilgili kontrol yapmamaktadır. Diğer taraftan, güvertede balıkların ışıktan etkilenerek ağ deliklerine girmemeleri için normal aydınlatmalar yerine kırmızı aydınlatmalar kullanılmaktadır. Hal böyle iken, kazazedenin başına çarpan kütük, balık ağlarına takılıp kazazedenin başına düşene kadar hiç kimse tarafından fark edilememiştir. Bununla birlikte kazazedenin başına çarpan kütüğe ait resim incelendiğinde, uzun süredir denizde kalmasından dolayı içine su çektiği için ağırlığının normalin üzerinde olduğu ve bu nedenle daha ağır bir yaralanmaya sebep olduğu değerlendirilmektedir.



Resim 11 Mürettebatın Balık Ağlarını İstiflemesi



Resim 12 Kazazedenin Başına Çarpan Kütük

Yukarıda kaza ile ilgili yapılan tespitler doğrultusunda, benzer kazaların tekrar meydana gelmemesi için ağların toplanması sırasında diğer işlerle meşgul olan çalışanların haricinde en az bir kişinin de ağlardaki yabancı cisimlerin tespiti amacıyla görevlendirilmesi önem arz etmektedir. Bununla birlikte, gün batımından sonra yapılan balıkçılık faaliyetlerini

engellemeyecek şekilde, balık ağlarını kontrol eden kişinin uygun bir aydınlatma kaynağını kullanması da gerektiği değerlendirilmektedir.

3.2. Eğitim

Balıkçı gemilerinde çalışan personelin eğitimine ilişkin hususlar, 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelikle belirlenmiştir.

6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun Çalışanların Eğitimi başlığı altında;

Madde 17 –

...
(3) Mesleki eğitim alma zorunluluğu bulunan tehlikeli ve çok tehlikeli sınıfta yer alan işlerde, yapacağı işle ilgili mesleki eğitim aldığını belgeleyemeyenler çalıştırılmaz. ''

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunun Eğitim ve Öğretim başlığı altında ise,

Madde 16 – “.... su ürünleri istihali ile uğraşanların mesleki bilgi ve görgülerini artırmak maksadıyla, diğer bakanlıklar ile de işbirliği yaparak uzmanlar idaresinde ücretli veya ücretsiz kurslar ve meslek okulları açabilir, propaganda eğitim ve öğretim için lüzumlu tedbirleri alır. ”

Hükümleri haizdir.

İş Sağlığı ve Güvenliliğine İlişkin Tehlike Sınıfları Tebliği ile İşyeri Tehlike Sınıfları Listesi belirlenmiştir. Söz konusu Tebliğde balıkçılık mesleği tehlikeli sınıfta yer alan işler/işyerleri içerisinde yer almaktadır.⁵

Diğer taraftan balıkçı gemilerinde çalışan kişilerin almaları gereken eğitim ile ilgili hususlar ise Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelikle belirlenmiştir.

Mezkûr yönetmeliğin Çalışanların Eğitimi başlığı altında;

“Madde 10 – (1) 6331 sayılı Kanunun 17’nci maddesi hükümleri saklı kalmak kaydı ile çalışanlara, gemilerde sağlık ve güvenlik, özellikle kazaların önlenmesi konusunda uygun eğitim verilir.

(2) Bu eğitimde verilen bilgiler ve hazırlanan talimatlar tereddütte yol açmayacak şekilde net, kolay ve anlaşılır olur.

⁵ İş Yeri Tehlike Sınıfları Listesi

03.11.01	Deniz ve kıyı sularında yapılan balıkçılık (gırgır balıkçılığı, dalyancılık dahil)	Tehlikeli
----------	--	-----------

(3) Eğitim, özellikle yangınla mücadele, can kurtarma ekipmanının kullanılması, balık avlama ve çekme ekipmanının kullanılması ve el işaretleri dâhil çeşitli işaretlerin kullanılması hususlarını kapsar.

(4) Gemideki çalışmalarda, değişiklik yapılması halinde, çalışanlara verilecek eğitim güncellenir.”

İfade edilen kanun, yönetmelik ve tebliğden anlaşıldığı üzere, balıkçılık mesleği tehlikeli meslek gruplarından sayılmış olup, bu işi yapacak çalışanların konularında eğitilmiş olmaları gerekmektedir.

Bu çerçevede, kaza günü SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisinde bulunan mürettebat aldıkları eğitim ve sahip oldukları yeterliliklerine göre iki kısma ayrılmaktadırlar. Balıkçı Gemisi Kaptanı yeterliliğine sahip kaptan ve diğer 4 gemiadamı bu mürettebattan ilk kısmı oluştururken, Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan 16 kişi ise ikinci kısmı oluşturmaktadır.

SARAL BALIKÇILIK balıkçı avlama gemisinde ilk kısmı oluşturan mürettebat olarak ifade edilen kaptan ve tayfaların sahip olması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinin 27’nci ve 29’uncu Maddelerinde belirlenmiştir. Buna göre;

“Balıkçı Sınıfı Gemiadamları Yeterliklerinin Şartları

Madde 27 – (1) Balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) On sekiz yaşını bitirmiş olmak ve en az ilköğretim okulu mezunu olmak koşuluyla, Yönergede belirtilen balıkçı gemisi güverte tayfası denizde güvenlik eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında görmüş olanlar, balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliğini almaya hak kazanırlar.

...

(2) Balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) On sekiz yaşını bitirmiş olmak ve,

b) Balıkçı gemisi güverte tayfası olarak en az yetmiş iki ay veya gemici veya usta gemici olarak en az otuz altı ay veya güverte lostromosu olarak en az on iki ay deniz hizmetine sahip olmak veya,

c) Yönergede belirtilen balıkçı gemisi kaptanı eğitimini/müfredatını veren lise ve dengi okulların balıkçılık ve su ürünleri dalı mezunları ile Yüksek Öğretim Kuruluna bağlı denizcilik eğitimi veren kurumların su ürünleri, su ürünleri mühendisliği, balıkçılık teknolojisi veya balıkçılık teknolojisi mühendisliği bölümü mezunu olmak, şartlarını ve İdarenin öngördüğü balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(3) Açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;

- a) Yirmi yaşını bitirmiş olmak,
- b) Usta gemici olarak en az yetmiş iki ay veya güverte lostromosu olarak en az otuz altı ay veya sınırlı vardiya zabiti yeterliği veyahut balıkçı gemisi kaptanı olarak en az yirmi dört ay deniz hizmetine sahip olmak, şartlarını ve İdarenin öngördüğü açık deniz balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.
- (4) Bu maddede belirtilen balıkçı sınıfı gemiadamı yeterlik belgelerine sahip gemiadamlarının sahip olduğu deniz güvenlik belgeleri süresiz düzenlenir. Ancak, bu gemiadamlarının bu maddede belirtilen yeterlik belgeleri dışındaki bu Yönetmelikte belirtilen yeterlik belgelerine sahip olmaları ve balıkçı gemileri dışındaki gemilerde görev yapmaları durumunda bu belgeleri süreli verilir. ”

“Denizde güvenlik ve diğer sertifika eğitimleri ve belgeleri

Madde 29 – (1) Sözleşmenin VI/1 ve VI/2 Kuralları ile Kod Bölümünün A-VI/1 ve A-VI/2 Kısmı hükümleri uyarınca tüm gemiadamları;

- a) Denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi,
- b) Temel ilkyardım eğitimi,
- c) Yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi,
- ç) Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi,
- d) Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği eğitimlerini içeren denizde güvenlik eğitimlerini, almak zorundadır. ”

Hükmüne haizdir.

SARAL BALIKÇILIK balıkçı avlama gemisinde ikinci kısmı oluşturan mürettebat olarak ifade edilen 16 kişi Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışmaktadır. Su Ürünleri Yönetmeliğinin 4’üncü Maddesi ve 5’inci maddesi ile de su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin gerek kendileri ve gerekse istihsalde kullanacakları gemiler için sahip olunması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler belirlenmiştir.

“Ruhsat Tezkeresi Alma Yükümlülüğü, Usulü ve Şekli

Madde 4- Su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişiler gerek kendileri ve gerekse istihsalde kullanacakları gemiler için Ruhsat Tezkeresi almakla yükümlüdürler. Ancak gemide toplam çalışanların %20 sini geçmemek üzere, 16-18 yaş arasındaki balıkçı yardımcıları ruhsat almaksızın çalıştırılabilir.

... ”

“Ruhsat Tezkeresi Alma Şartları

Madde 5- Ruhsat tezkeresi almak üzere müracaat eden gerçek kişilerin; Türk vatandaşı olmaları, 18 yaşını bitirmiş bulunmaları ve T.C. kimlik numarası yazılı beyanlarını, dalgıç ve balık adamların ise ayrıca dalgıç ve balıkadam belgesi vermeye yetkili kuruluşlardan aldıkları belgelerini ibraz etmeleri gerekmektedir.

... ”

Gerçek kişiler için verilen **Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresinin** geçerlilik süresi Su Ürünleri Yönetmeliğinin 4.maddesinde belirtildiği üzere 5 yıldır. Bu süre ilgililerin müracaatı üzerine, ortak ise ortak olduğu su ürünleri kooperatif veya birliğinden, ortak değil ise kendilerine en yakın su ürünleri kooperatif veya birliğinden, il sınırları içerisinde su ürünleri kooperatif veya birliğinin bulunmaması durumunda, il veya ilçe müdürlüklerinden su ürünleri istihsalı yaptıklarını gösterir belge getirmeleri kaydıyla Bakanlıkça yetkilendirilmiş il/ilçe müdürlüklerince denizlerde faaliyet gösterecek tüzel kişiler ve balıkçı gemileri için ikişer, denizlerde ve iç sularda su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek kişiler için beşer yıllık sürelerle uzatılmaktadır. Süresinin sona erdiği tarihten itibaren üç yıl boyunca vize işlemi yapılmayan ruhsat tezkereleri ise iptal edilmektedir.

Anlaşıldığı üzere, bahsedilen yönetmelik maddesi çerçevesinde belirtilen ruhsatın alınması için **herhangi bir eğitim gerekliliği bulunmamakta olup**, Türk vatandaşı olan ve 18 yaşını doldurmuş herkes bu ruhsat tezkeresini alabilmektedir.

Bu çerçevede SARAL BALIKÇILIK balık avlama gemisinde çalışanların sahip olması gereken vasıflar ve almaları gereken eğitimler değerlendirildiğinde, gemide ilk kısım çalışan olarak ifade edilen ve gemiadamı yeterliliğine sahip çalışanlar, kanun ve yönetmelikler çerçevesinde belirlenen eğitimleri aldıktan sonra sınavla balıkçı gemisi kaptan yeterliliklerini almışlardır. Ancak Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan ve ikinci kısım çalışan olarak ifade edilen ve aralarında kazazedinin de bulunduğu diğer 16 kişinin 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanununun 17'nci maddesinde ve Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin 10'uncu maddelerinde öngörülen **eğitimleri almadıkları görülmektedir**. Diğer taraftan mevcut mevzuat gerek denizcilik gerekse balıkçılık mesleği üzerine eğitim almamış kişilerin balıkçı gemilerinde bulunmasına ve çalışmalarına mâni teşkil etmemektedir. Bundan dolayı ülkemizde konu ile ilgili eğitim almayan kişiler balıkçı gemilerinde çalışabilmekte ve bu kişiler mesleki tehlikelere karşı savunmasız kalabilmektedirler.

Bu nedenle, **balıkçı gemilerinde gemiadamı dışında çalıştırılacak kişilerin asgari bir denizde güvenlik ve temel denizcilik eğitimi almaları ve belgelendirilmesi hususunda düzenleme yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir**.

3.3. İlk Yardım ve Kurtarma

Kazazedenin yukarıda ifade edilen ilk yardımında ve diğer balık gemisine naklinde gemide mürettebat olarak görev alan personelin yanı sıra Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresine (Sürt) sahip kişiler de görev almıştır.

Gemide mürettebat olarak bulunan kişilerin sahip oldukları yeterliklerin gereği olarak temel ilk yardım ve can kurtarma ile ilgili sertifikalı bir eğitime sahip olmaları, kazazedeye yapılacak ilk yardım ve can kurtarma çalışmaları için önem arz etmektedir. Bununla birlikte, ilk yardım ve can kurtarma hususunda eğitim almayan personelin de iyi niyetle kazazedenin ilk yardım ve can kurtarma çalışmalarına katılmış olmaları göz önünde bulundurulduğunda, bunun, yapılmış olan ilk yardım ve can kurtarma çalışmaları için zafiyet oluşturacağı aşikardır.

Bununla birlikte, Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında yaşanan son olaylardan sonra ağa takılması son derece muhtemel olan yabancı maddelerin de gelebileceği göz önünde bulundurulursa, **uygun şekilde sertifikalandırılmamış çalışanların bu tip muhtemel kazaların neticelerinden daha fazla etkilenecekleri değerlendirilmektedir.**

Diğer taraftan balıkçı gemilerinde can kurtarma araç donanım ve teçhizatlarının gemideki çalışan sayısı kadar bulundurulması, olası kazalarda kazazedelerin hayatta kalıp kurtarılabilmeleri adına hayati öneme haizdir. Bahse konu kazada SARAL BALIKÇILIK isimli balık avlama gemisinde bulunan can kurtarma araç, donanım ve teçhizatı gemide bulunan toplam çalışan sayısı kadar olduğu tespit edilmiştir. (Ek- 1)

3.4. Personel Kişisel Koruyucu Ekipman ve Donanım

Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmeliğin İşverenin Yükümlülüğü başlığı altında;

“Madde 8 – (1) Gemi sahipleri/donatanlar, kaptanın sorumluluğu saklı kalmak kaydı ile çalışanların sağlık ve güvenliklerinin korunması için, aşağıdaki önlemlerin alınmasını sağlar:

...

d) Kişisel koruyucu donanım, 2/7/2013 tarihli ve 28695sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan Kişisel Koruyucu Donanımların İşyerlerinde Kullanılması Hakkında Yönetmelik hükümleri saklı kalmak kaydı ile bu Yönetmelikte belirtilen özelliklere (Ek-4) uygun olur.

(2) Gemi sahibi, çalışanların sağlık ve güvenliğinin korunması ile ilgili olarak kaptana, bu Yönetmelikte belirtilen yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için, gerekli her türlü imkânı sağlar.

... ”

Mezkûr yönetmeliğin Ek-4 Kişisel Koruyucu Donanım ile İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gerekleri başlığı altında;

‘‘Bu ekte belirtilen yükümlülükler, geminin özellikleri, yürütülen işler, çalışma koşulları veya bulunan bir riskin gerektirdiği her durumda uygulanır.

- 1. Çalışanların sağlık ve güvenliğine yönelik riskler toplu veya teknik koruma yöntemleriyle önlenemediğinde veya yeterince azaltılamadığında, çalışanlara kişisel koruyucu donanım sağlanır.*
- 2. Giysi şeklinde veya giysi üzerine giyilen kişisel koruyucu donanım, deniz ortamıyla kontrast oluşturacak ve açıkça görülebilecek parlak renklerde olur.’’*

Hükümleri ile balıkçı gemilerinde çalışacak kişilerin sağlık ve güvenlik önlemleri bakımından uyması gereken kriterler belirlenmiştir.

Yukarıda belirtilen hükümler çerçevesinde balıkçı gemilerinde çalışan gerek mürettebat gerekse sezonluk olarak Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan personelin, avlanma sezonu da dikkate alındığında olası kazaların ne kadar ölümcül olabileceği izahtan varestedir.

Bu minvalde, balık avlama gemilerinde özellikle balığın yakalanması ve güverteye alınması sırasında çalışanların, baş ve vücutlarına giydikleri koruyucu ekipman ve donanımların hareket kabiliyetlerini kısıtlamayan ve olası denize düşme esnasında da kolaylıkla tanınabilecek renkte olması ve başı, düşen cisimlere veya çarpmalara karşı kişileri koruyabilecek özellikte olması gerekmektedir.

Kaza anına ilişkin video görüntüleri üzerinden yapılan incelemelerde, kazanın olduğu mahallin yeteri kadar aydınlık olmaması nedeniyle görüntü yeteri kadar net değildir. Ayrıca çalışanların balık ağlarını topladıkları esnada yağmurluk giyiyor olmalarından dolayı, ne tip baret kullandıklarına dair kesin bir kanıya ulaşılamamıştır. Ancak yağmurluğunun şapkası açık birkaç kişinin sarı renkli baret kullandıkları görülmektedir (Resim 13).



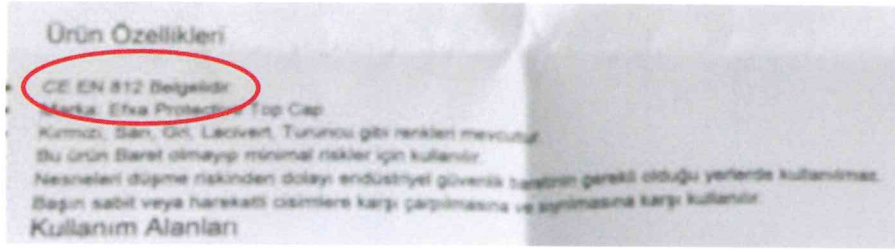
Resim 13 Kazazedeye Yardım Çalışmaları

Bununla birlikte inceleme sırasında çalışanların sarı renkli baretlerin siperlik kısmının kısa olması yüzünden, ağlardan gelen su ve deniz canlılarının direkt yüz ve vücutlarına gelmesi nedeniyle, altta fotoğrafı bulunan ve Ek 2’te özellikleri belirtilen şapka baret tercih ettikleri, ifade edilmiştir. (Resim 14) Kaza esnasında kazazedenin kullanmakta olduğu baretin de şapka baret olarak ifade edilen cinsten olduğu tespit edilmiştir.



Resim 14 Şapka Baret

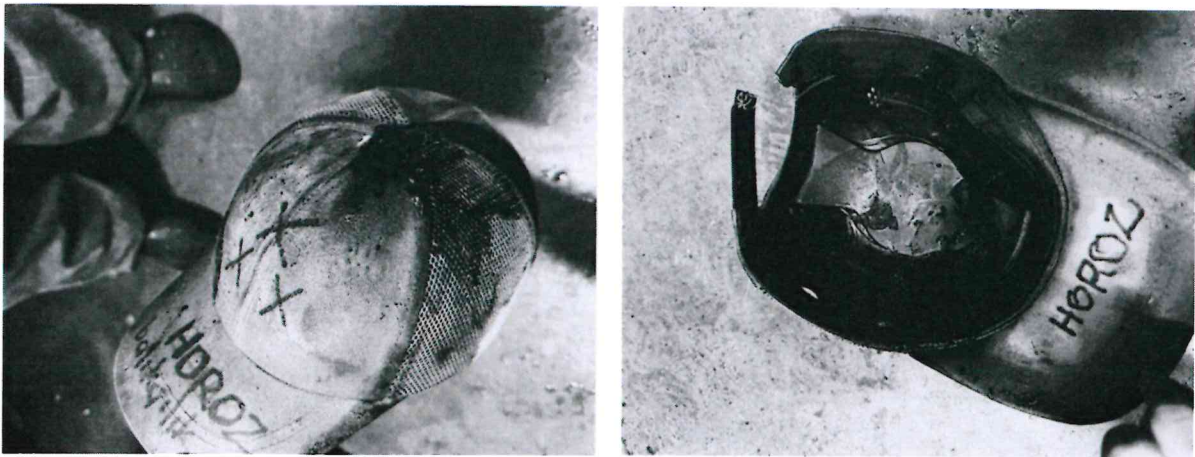
Kazazedenin kullandığı şapka tipi barete benzer bir baret üzerinde yapılan incelemede; plastik baretin, dış kısmının kumaşla kaplanmış olduğu, iç kısmın ise tepe kısmının darbeleri absorbe edecek şekilde plastik/köpük malzeme ile kaplı olduğu görülmüştür. Şapkanın özelliklerinin belirtildiği dokümanda (Resim 15) ise CE EN 812 belgeli olduğu görülmektedir. Bahse konu dokümanda kullanım alanı arasında balıkçılık ise belirtilmemiştir.



Resim 15 Çalışanların Tercih Ettikleri Şapka Baretin Standardı

TS EN 812 belgeli baretlerin özellikleri incelendiğinde; baş koruyucu ekipmanın sanayide kullanılan darbe başlıklarına dair fiziksel kurallar, performans kuralları, deney metotları ve işaretleme kurallarını kapsadığı⁶ ifade edilmektedir. İş güvenliği ile ilgili bir başka açık kaynakta⁷; TS EN 812 belgeli baretler için kesilere veya diğer derideki yaralanmalara sebep olabilecek derecede şiddetli sert ve sabit cisimlerin insanın başına çarpmasının etkilerine karşı darbe kesici şapka giyen kişinin korunmasını sağlamak için tasarlandığı ifade edilirken, düşen veya fırlayan cisimlerin ya da hareketli veya asılı durumdaki yüklerin etkilerine karşı koruma sağlaması maksadıyla tasarlanmadığı ve hafif risk şapkası olduğu belirtilmiştir.

Yukarıda ifade edilen hususlar ışığında, kazazedenin kullandığı baretin mezkûr yönetmeliğin Ek-4 Kişisel Koruyucu Donanım ile İlgili Asgari Güvenlik ve Sağlık Gereklileri başlığı altında belirtilen özelliklere sahip olmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim, kaza tarihinde kazazedenin kullanmış olduğu baretin (Resim 11) kazazedenin yaralanmasını engelleyemediği açıktır.



Resim 16 Kazazedenin Kaza Anında Kullandığı Şapka Baret

⁶<https://intweb.tse.org.tr/Standard/Standard/Standard.aspx?081118051115108051104119110104055047105102120088111043113104073084121048101043069098057090057069>

⁷ <https://www.karmaisguvenlik.com/isBlog/en-812-standardi.html>

Hal böyle iken, balıkçı gemilerinde, çalışma esnasında işçinin başına aniden bir cismin düşmesi, çarpması, başın bir yere vurulması veya başın gerilimli bir iletkene değmesi sonucu bunların yol açtığı beyin hasarı, kafa travması, kafatası kırıklarını önleyerek, soğuk ve yağmurlu havalarda kullanıcıyı koruması amaçlanan⁸ EN 397 standardında (Resim 17) baretlerin kullanılmasının çalışanları kazalara karşı daha iyi koruyacağı değerlendirilmektedir.



Resim 17 EN 397 Standardında Baret

3.5. Benzer Kazalar

3.5.1. BURHAN KAPTAN 1

2017 yılında deniz emniyeti incelemesi raporlaması yapılan [BURHAN KAPTAN 1](#)⁹ kazasında, yine Su Ürünleri Tezkeresi ile çalışan bir balıkçı gemisi tayfası denize düşmüş ve kaybolmuştur. Bahse konu kazazedenin cansız bedeni olaydan bir buçuk yıl sonra başka bir balıkçının ağına takılı olarak bulunmuştur.

Kaza ile ilgili yapılan değerlendirmeler arasında İşyeri Tehlikeli Sınıflar Listesinde yer alan Balıkçılık mesleğini icra eden balıkçı gemisi tayfalarının bir kısmının yaptıkları iş ile ilgili ve temel denizcilik konularında eğitim almadan çalıştıkları ve kazaya etki eden diğer bir faktör olarak kişisel yüzdürücü ekipmanın güvertede çalışırken kullanılmaya uygun olmadığı üzerine tespitler bulunmaktadır.

3.5.2. BABA MUHSİN

2018 yılında deniz emniyeti incelemesi raporlaması yapılan [BABA MUHSİN](#)¹⁰ isimli balık avlama gemisinde mürettebat balık avlamak üzere trol ağlarını denize indirirken gemi

⁸ <https://www.karmaisguvenlik.com/isBlog/endustriyel-baret-en-397-standardi.html>

⁹ <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/burhan-kaptan-i-5d5bf6f86a0e6-5d974f7bf1606.pdf>

¹⁰ <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/deniz/kaza-inceleme-raporu-baba-muhsin.pdf>

mürettebatından bir kişi denize düşmüştür. Kazazedeyi kurtarmak için kaza bölgesinde yapılan arama ve kurtarma çalışmaları sonuçsuz kalmış ve kazazede denizde kaybolmuştur.

Kaza ile ilgili yapılan değerlendirmeler arasında, BABA MUHSİN isimli balık avlama gemisi mürettebatı içinde yer alan ve diğer personel olarak bulunan kazazedenin temel denizcilik eğitimlerini veya yaptığı işe uygun eğitim aldığına dair bir bulgu tespit edilememiştir.

4. BÖLÜM – SONUÇLAR

- 4.1 Balık ağlarının toplanması sırasında kazazedenin başına çarpan kütük, ancak kazazede yere düştükten sonra fark edilmiştir.
- 4.2 Kazazedeye ilk müdahale, gemi mürettebatı ve Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile gemide çalışanlar tarafından yapılmıştır. Akabinde, kazazede geminin yanına çağrılan diğer bir balık avlama gemisine nakledilerek limana çıkarılmıştır.
- 4.3 Balıkçı gemilerinde denizden toplanan ağın kontrol edilmesi ile ilgili bir uygulama bulunmadığından balık ağıyla birlikte gelen kütük, vinç makarasını aşarak güvertede ağı salya eden kazazedenin kafasına düşerek vefatına neden olmuştur.
- 4.4 Tehlikeli meslekler grubunda yer alan balıkçılık mesleğini yapan kazazede, balıkçılık ile ilgili bir mesleki yeterlik eğitimi almamıştır.
- 4.5 Saral Balıkçılık balık avlama gemisinde gemiadamı olarak yer alan kişiler dışında Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan kazazede dahil diğer 16 kişi temel ilk yardım dahil olmak üzere herhangi bir temel denizcilik eğitimi ya da almamıştır.
- 4.6 Kazazedenin olay anında başında bulunan şapka baret, kazazedeyi kaza sırasında ağır bir şekilde yaralanmaktan koruyamamıştır.

5. BÖLÜM – TAVSİYELER

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

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına

01/02-24 Balıkçı gemilerinde çalışan kişilerin, yaptıkları işe uygun iş sağlığı ve güvenliği eğitimi almaları ve belgelendirilmelerine ilişkin tarafınızca uygun görülen önlemlerin alınması,

Tarım ve Orman Bakanlığına

02/02-24 Ticari balıkçı gemilerinde çalışmak üzere “Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi” alacak gerçek kişilerin, asgari bir denizde güvenlik ve temel denizcilik eğitimi almaları konusunda tarafınızca uygun görülen düzenlemelerin yapılması,

Saral Balıkçılığa

03/02-24 Balık ağlarını denizden toplarken, ağla birlikte gelebilecek yabancı cisimlerin tespiti ve kazalara sebebiyet vermemesi için gemide kontrol ve önleme mekanizması oluşturulması,

04/02-24 Gemide çalışanlar tarafından kişisel koruyucu ekipman olarak kullanılan baretlerin, çalışanları kazalara karşı koruyabilecek özellikte olması ve çalışanların bu tip baretleri kullanmaları için gerekli önlemlerin alınması,

Mesleki Yeterlilik Kurumuna

05/02-24 Balıkçı gemilerinde gemi adamları dışında bulunan ve Su Ürünleri Ruhsat Tezkeresi ile çalışan kişilerin mesleki yeterliliklerinin belirlenmesi konusunda çalışma yapılması,

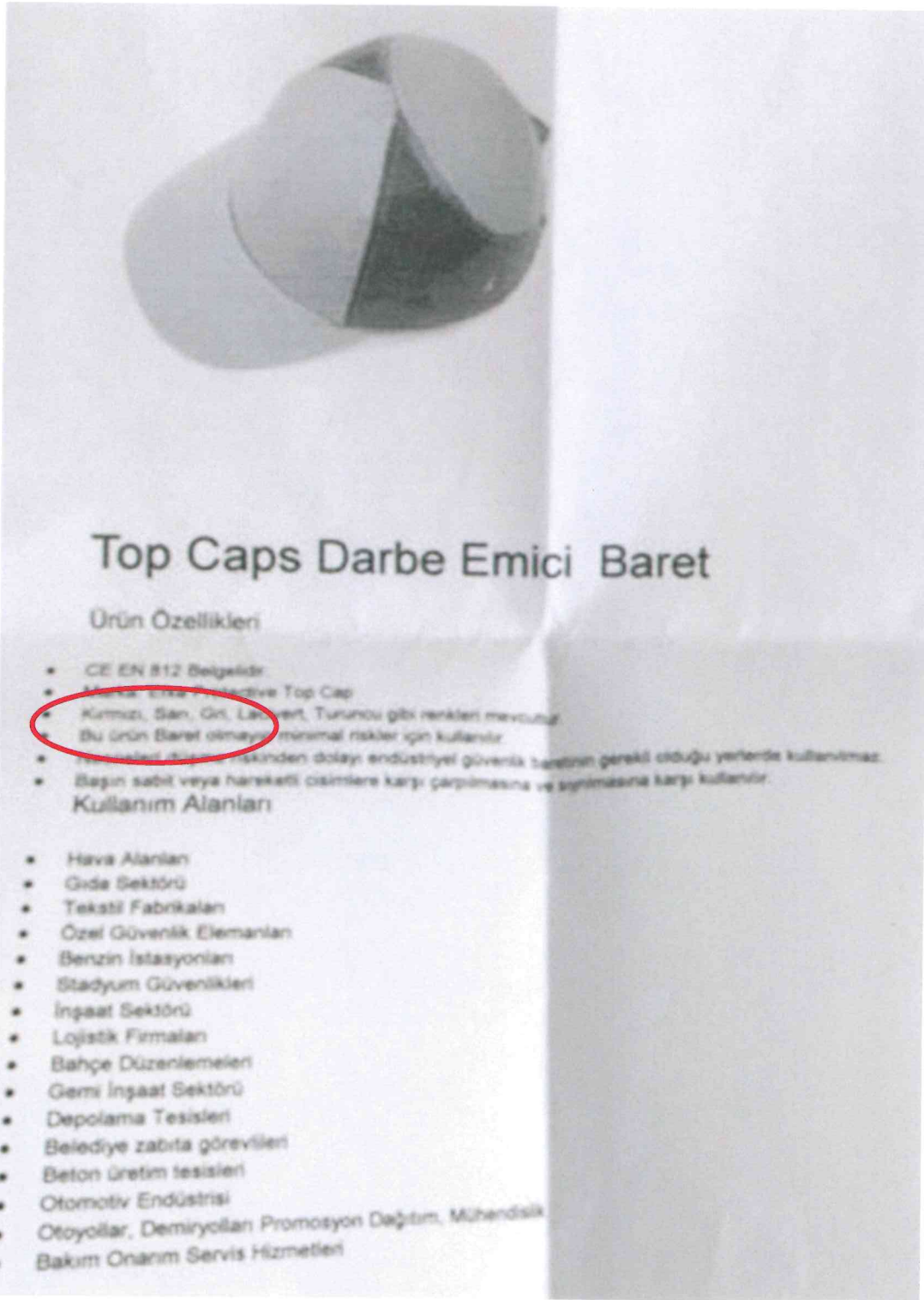
İMEAK ve Mersin Deniz Ticaret Odalarına

06/02-24 Benzer kazaların tekrar yaşanmaması için bu raporun balıkçılık sektöründeki üyelerinize sirküle edilmesi,

Tavsiye olunur.

	01	CO2 BATTERY (BATTERY STATION) CO2 BATTERY (BATTERY STATION)	1			
	01	WIRE DISTURBANCE WIRE DISTURBANCE	1			
	02	WIRE DISTURBANCE WIRE DISTURBANCE				2
	01	WIRE DISTURBANCE WIRE DISTURBANCE				1
	01	CO2 BATTERY (BATTERY) CO2 BATTERY (BATTERY)	1			
	04	POMMERS EXTINGUISHER 2 kg POMMERS EXTINGUISHER 2 kg	1	2		
	05	POMMERS EXTINGUISHER 4 kg POMMERS EXTINGUISHER 4 kg	2	1		2
	03	FIRE HOSE WITH WATER SPRAY/EXT. HOSE WITH WATER SPRAY WATER SPRAY/EXT. HOSE WITH WATER SPRAY	2			
	01	WHEELER PUMP TYPE FIRE EXTINGUISHER (45 LIT) WHEELER PUMP TYPE FIRE EXTINGUISHER (45 LIT)				1
	08	CONCRETE CONCRETE				8
	03	FIRE & SAFETY PLAN FIRE & SAFETY PLAN	1		2	
	01	GENERAL ALARM BELL GENERAL ALARM BELL	1			
	01	MANUALLY OPERATED CALL POINT MANUALLY OPERATED CALL POINT				1
LIFE SAVING EQUIPMENT						
	30	LIFE JACKET LIFE JACKET	2	2	1	24
	30	DIVERSION SEAT DIVERSION SEAT	2	2	1	24
	01	LIFELINE (25 PERSONS) LIFELINE (25 PERSONS)		1		
	02	LIFELINE WITH LIGHT & 50 m LINE LIFELINE WITH LIGHT & 50 m LINE			2	
	05	LIFELINE LIFELINE	2	2	2	
	01	FRESH AIR FRESH AIR				1
	01	EMERGENCY EXIT EMERGENCY EXIT	1			
	02	WHEELER PUMP (for 15 sitting man and 1 lying man with SOLAS equipment) WHEELER PUMP (for 15 sitting man and 1 lying man with SOLAS equipment)	2			
	04	ROCKET PARACHUTE FLARES ROCKET PARACHUTE FLARES			4	
	04	SURVIVAL CRAFT DISTRESS SIGNALS SURVIVAL CRAFT DISTRESS SIGNALS			4	
	02	SMOKE SIGNAL SMOKE SIGNAL			2	
	01	TWO-WAY VHF RADIO/TELEPHONE APPARATUS TWO-WAY VHF RADIO/TELEPHONE APPARATUS			2	
	01	LINE THROWING APPARATUS SET LINE THROWING APPARATUS SET			2	
	01	FIRE BLANKET FIRE BLANKET	1			

Ek 1 Can Emniyeti Ekipmanları Listesi



Ek 2 Şapka Baret Kullanım Alanları