



T.C.  
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI  
Kaza AraŖtırma ve İnceleme Kurulu

## M/V VESTIMAR

Kuruyük Gemisinde Acente Görevlisinin  
Denize Düşmesi Sonucu Hayatını Kaybetmesine İlişkin  
Deniz Kazası İnceleme Raporu

İzmir, Aliğa Limanı  
05 Şubat 2011



Rapor No:1/2011

## **AMAÇ**

Bu deniz kazası, 31.12.2005 Tarih ve 26040 Sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZALARININ İNCELENMESİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK” (DEKİK Yönetmeliği) hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

İnceleme usul ve esasları ayrıca, IMO A. 849(20) ve 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 2009/18/EC Avrupa Birliği Direktifi dikkate alınarak uygulanmıştır.

DEKİK Yönetmeliğinin amacı; deniz kazalarının incelenmesi suretiyle, deniz kazalarına neden olan faktörlerin tespiti ve tanımlanması, bu suretle ülkeler arasında karşılıklı işbirliği kurularak, personelin ve yolcuların denizde can emniyetinin artırılması ve deniz çevresinin korunması ile denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik uygulamaların geliştirilmesine ışık tutmak üzere kazaların oluşmasına neden olan gerçek sebepleri ortaya çıkararak, ileride olası benzer kazaların oluşmasını önlemek amacıyla gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayacak bilimsel ve teknik incelemeyi kapsayan adli soruşturma niteliğinde olmayan bilgilerin elde edilmesi, benzer kazaların gelecekte yeniden meydana gelmesi ihtimalinin azaltılmasına yönelik çalışmalar yaparak karasularımızda emniyetli seyrin sağlanması ve böylelikle ülkemizin uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlülüklerinin yerine getirilmesidir.

## **NOT**

Bu rapor kaza sonucu oluşacak sorumlulukları ilgili taraflara paylaşdırmak veya suçlamak ve mahkemede kullanılmak amacıyla yazılmamıştır. Kaza ile ilgili emniyet konularını tanımlamayı, analiz etmeyi ve benzer kazaların gelecekte yeniden meydana gelmesini önlemek için tavsiyeler yapmayı hedefler.

## İÇİNDEKİLER

## SAYFA

Kısaltma ve Tanımlar

1. Özet .....	1
2. Gemi ve Kaza Bilgileri .....	2
3. Kaza Hakkında Bulgular ve Kazanın Gelişimi .....	3
4. Analiz .....	7
5. Sonuçlar .....	11
6. Tavsiyeler .....	11

## RESİM LİSTESİ

## SAYFA

Resim 1: Kazanın yeri .....	1
Resim 2: Vestimar isimli gemi .....	3
Resim 3: Sürme iskelenin gemiye bağlı olduğu nokta .....	4
Resim 4: Acente görevlisi ile birlikte denize düşen sürme iskele .....	5
Resim 5: Denize atılan can simitleri .....	5
Resim 6: Geminin yerleşim krokisi .....	6
Resim 7: Sürme iskelenin durumu .....	8
Resim 8: Sürme İskelenin gemiye bağlandığı ve olay anında kopan halat .....	8
Resim 9: Kullanılan eski sürme iskele .....	9
Resim 10: Kullanılmayan ve gemide mevcut olan yeni sürme iskele .....	9
Resim 11: Sürme iskele pozisyonu .....	10

## KISALTMA VE TANIMLAR

İ.D.Ç. : İzmir Demir Çelik

ILO : International Labour Organization ( Uluslararası Çalışma Örgütü)

ISM : International Safety Management ( Emniyetli Yönetim Sistemi)

LMT : Local Mean Time (Yerel Ortalama Saat )

MSC : Maritime Safety Committee ( Deniz Emniyeti Komitesi)

Usturmaça : Gemi borda kaplamalarının hasarlanmasını önlemek amacıyla iskelelerin ve rıhtımların düşey yüzlerine konulan darbe emici dayanma parçası.

## 1. ÖZET



Resim 1: Kazanın Yeri

Kamboçya Bayraklı, 2466 Grostonluk VESTIMAR isimli Volga-Balt nehir tipi kuruyük gemisi, 05 Şubat 2011 tarihinde, Aliğa Liman Başkanlığı sorumluluk sahasında bulunan Nemrut Koyu / İ.D.Ç. İskelesinde, günün erken saatlerinde yük tahliyesini tamamlamış ve çıkış işlemlerinin tamamlanması için acente görevlisini beklemeye başlamıştır.

09:25 ile 09:30 saatleri arasında sözkonusu geminin çıkış işlemlerini yerine getirmek üzere geminin bağlı olduğu rıhtıma ulaşan acente görevlisi, gemiye çıkmak için hareketlendiği esnada, gemi-rıhtım arasına kurulmuş olan sürgü merdivenin gemi tarafındaki ucunun kurtulması neticesinde, sürgü merdiven ile birlikte denize düşmüştür. Lumbarağzı nöbetçinin o esnada yerinde bulunmaması ve can simidinin derhal atılamamış olması, acente görevlisinin üzerinde can yeleği bulunmaması ve buna bağlı olarak su yüzeyinde kalamamış olması nedeni ile acil müdahale fırsatı olmamıştır.

Bir süre Liman tesisine ait tekne tarafından su yüzeyinde yapılan arama çalışmaları sonuç vermemiş ve dalgıç ekiplerince saat 10:20 civarında acente görevlisinin cesedine ulaşılmıştır.

## 2. GEMİ VE KAZA BİLGİLERİ

### 2.1 Gemi Bilgileri

Gemi Adı	: VESTIMAR
Bayrağı	: Kamboçya
Gemi cinsi	: Kuruyük
Gemi Sahibi	: VESTIMAR INVESTMENTS LTD Care of MD Shipping Co , Lyustdorfskaya doroga 172/1, (Chernomorskaya doroga), Odessa, 65015 / UKRAINE
Gemi İşletmecisi	: MD SHIPPING CO. Lyustdorfskaya doroga 172/1, (Chernomorskaya doroga) Odessa, 65015, UKRAINE
Gross Tonaj	: 2466
Net tonaj	: 1065
DWT	: 3346 mt
İnşa tarihi	: 1985
IMO No	: 8725058
Çağrı işareti	: U R Q K
Tam boy	: 114,06 m.
Genişlik	: 13,00 m.
Derinlik	: 5,50 m.
Draft (summer )	: 3,81 m.

### 2.2 Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat	: 05.Şubat.2011 / 09:25 LMT
Kazanın Yeri	: Nemrut Koyu / İ.D.Ç. İskelesi – ALİAĞA
Gemideki personel	: 2 Rus, 11 Ukrayna vatandaşı (Toplam 13 kişi )
Yaralanma / Ölüm	: 1 ölü (Acente Görevlisi)



Resim 2: Vestimar isimli gemi

### 3. KAZA HAKKINDA BULGULAR VE KAZANIN GELİŞİMİ

Kamboçya Bayraklı, 8725058 IMO numaralı, VESTIMAR isimli gemi 04 Şubat 2011 tarihinde saat 16:30 civarında Nemrut Koyu / İ.D.Ç. iskelesine yanaşmıştır. 2630 ton hurda demirinin tahliyesini 05 Şubat 2010 saat 06.00 civarı tamamlamıştır.

Olay günü hava parçalı bulutlu ve deniz sakin olup, rüzgar kuzeydoğudan üç kuvvetinde esmektedir. Rüzgâr, dalga, ölü dalga vb. gemiyi rıhtımdan açıcı bir dış unsur bulunmamaktadır.

Acente görevlisi tahliyenin tamamlanmasına müteakip, liman çıkış işlemlerini tamamlanmak için saat 09.25 ile 09.30 arasında İ.D.Ç. iskelesine giriş yapmış, aracını geminin hemen yanına park etmiştir. Gemiye çıkmak amacıyla gemi ile iskele arasına kurulmuş ve gemiye ait olan seyyar iskeleye doğru hareketlenmiştir. İskele üzerinde birkaç adım ilerledikten sonra seyyar iskelenin gemiye bağlı ucunun gemiden kurtulması sonucu, iskeleyle birlikte acente görevlisi de denize düşmüştür.

Olayın hemen sonrasında lumbarağzı nöbetçisi tarafından denize can simidi atılmıştır. Lumbarağzı nöbetçisi gemi personeline haber vermiş, gemi personeli deniz yüzeyinde araştırma yapmış fakat acente görevlisini görememişlerdir.

Liman tesisine ait tekne tarafından su yüzeyinde yapılan araştırma sonuç vermemiş, acente görevlisine ulaşılamamıştır. Kaza bölgesine gelen dalgıcın yaptığı

araştırmalar sonucunda, saat 10:20 civarında acente görevlisinin cansız bedenine ulaşılmış ve sudan çıkarılmıştır.



Resim 3: Sürme iskelenin gemiye bağlı olduğu nokta

Olay sırasında lumbarağzı nöbetçisi olan gemi güverte lostromosu, acente görevlisinin dştğn gördükten sonra hemen iskelenin yanına koşmuş, acente görevlisinin göğsüne kadar suyun içinde olduğunu ve hareket etmediğini görmüştür. Koşarak can simidi almaya gitmiş, can simidini alıp geri geldikten sonra acente görevlisini su üzerinde görememiş, yine de can simidini denize atarak acentenin denize dştğn duyurmak için etraftakilere seslenmiş ve telsizle anons etmiştir.

Kaptan, olay sırasında kamarasında bulunmaktadır. Yapılan anons ile denize insan dştğn fark ettikten sonra güverteye inmiş ve olay mahalline vardığıında can simitlerinin atılmış olduğunu görmüştür. Ayrıca gemi ikinci kaptanı armih vasıtası ile deniz seviyesine kadar inerek gözlem yapmış, kaptan da etrafta bulunanlardan ilgili birimlere haber vermelerini istemiştir.





Resim 4: Acente görevlisi ile birlikte denize düşen sürme iskele



Resim 5: Denize atılan can simitleri



Denize düşerek hayatını kaybeden acente görevlisi otuz beş yaşında olup yedi yıldır acente görevlisi olarak çalışmaktaydı. Acentelik görevi öncesinde Nemrut Körfezinde bulunan iskelelerde vardiya amiri olarak görev yapmıştır.

VESTIMAR gemisinde ikisi Rus, on biri Ukraynalı olmak üzere toplam on üç personel bulunmaktadır. Gemi personeli arasında iletişim sorunu bulunmamaktadır.

#### **4. ANALİZ**

**4.1** Olayın video kayıtları incelendiğinde, lumbarağzı nöbetçisi geminin iki numaralı ambarının ortalarında olan seyfar iskelenin yanında değil, yaşam mahalli ön tarafında beklediği görülmektedir. Lumbarağzı nöbetçisi, acente görevlisi denize düştükten sonra seyfar iskeleye doğru hareketlenmiş, düşen acente görevlisine bakmış ve sonra yeniden geminin kış üstüne can simidi getirmek üzere koşmuştur; fakat döndüğünde acente görevlisini deniz yüzeyinde görememiştir. Can simidi seyfar iskelenin kurulduğu bölgede daha önceden hazır bulundurulmuş olsaydı lumbarağzı nöbetçisi ilk anda can simidini kullanabilecekti.

**4.2** Gemi personeli ile yapılan görüşmelerde gemi personeli tarafından denize adam düşmesi taliminin gerçekleştirilmesi istenmiştir. Fakat gemi her seferinde gemiyi terk talimini gerçekleştirmiştir. Ayrıca gemide iki adet motorlu filika bulunmaktadır. Fakat bunlardan herhangi birisi kurtarma botu olarak belirlenmemiş ya da gemi personeli bu konuda eğitim almamıştır. Ayrıca gemi personeli içinden kurtarma takımında yer alacak personelin isimleri belirlenmemiştir. Olayın video kayıtları incelendiğinde denize düşen acente görevlisine müdahale sırasında genel bir karışıklık gözlemlenmektedir.

**4.3** Yapılan mülakatlarda şirketin alkole karşı sıfır tolerans gösterdiği belirtilmiştir. Fakat bunun nasıl sağlandığı konusunda net bir cevap alınamamıştır.

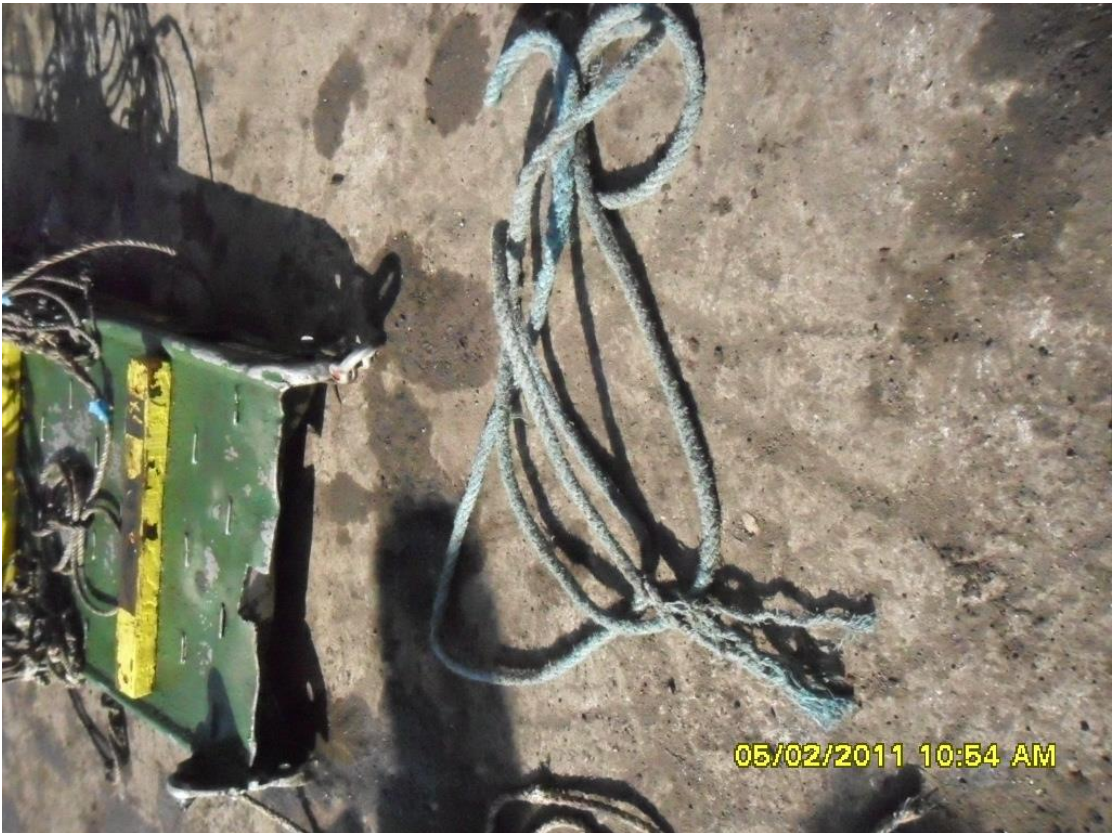
**4.4** Liman işletici kuruluşun işletim prosedürleri arasında limanda bağlı bulunan gemilere giriş-çıkışın emniyetli bir şekilde sağlanması ve gemilerin limanda bulunduğu sürece kontrolünün gerçekleştirilmesi ile ilgili bir prosedürü bulunmamaktadır. Sadece acente aracılığı ile gemiye bırakılan bilgilendirme mektubu bulunmaktadır.

**4.5** Yapılan inceleme sırasında çalışma dinlenme saatleri düzgün tutulmadığı için gemi personelinin olay öncesi ve sırasında ne kadar çalıştığı / dinlendiği konusunda bilgi elde edilememiştir.

**4.6** Olay sonrası hayatını kaybeden acente görevlisinin çalıştığı MTS Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. görevlileri ile yapılan mülakatta herhangi bir işbaşı giysisi, can yeleği tedariki temini yapıp yapmadıkları, çalışanlarına bunların giyilmesi hususunda gerekli uyarıları yapıp yapmadıkları, iş emniyetine yönelik eğitim verip vermedikleri konularında bilgi alınamamıştır.



Resim 7: Sürme iskelenin durumu



Resim 8: Sürme iskelenin gemiye bağlandığı ve olay anında kopan halat



Resim 9: Kullanılan eski sürme iskele



Resim 10: Kullanılmayan ve gemide mevcut olan yeni sürme iskele

**4.7** Gemide iki adet seyyar iskele bulunduğu tespit edilmiş ve gemi kaptanına bu iki seyyar iskeleden neden eski ve kısa olanı seştikleri sorulmuştur. Gemi kaptanı tarafından yapılan değerlendirmede, yeni merdivenin İstanbul Bođaz geçişinde henüz alınmış ve kurulmadan gemiye teslim edilmiş olması nedeniyle, kurmaya vakitlerinin olmadığı, sızkonusu merdiveni hazırlamanın 5-6 saat gibi uzun bir zaman alacağı; ayrıca eski iskelenin kullanılmasında gúvenlik ağısından bir sıkıntı górlmediđi belirtilmiştir. Oysa eski iskele oldukęa bakımsız ve gemiye bağlandığı kısımda eksiklikler mevcuttur. Örneğin sürme iskelenin puntele tutunmasını sağlayan kanca kırık durumdadır. Bununla birlikte sürme iskelenin gemi gúvertesine bağlandığı halatların yeterli mukavemete sahip olmadıkları da gözlemlenmiştir. Ayrıca, yeni alınmış olan merdivenin gemi personelince donatılmasının bahsedildiği kadar uzun bir süre almayacağı muhakkaktır.



Resim 11: Sürme iskele pozisyonu

**4.8** Olay öncesinde gemi ęalıřanları, iskele ve bağlantılarını kontrol etmemiş, riskin giderek büyüdüğünü fark etmemiştir. Eđer seyyar iskelenin, değişen durumlar nedeni ile (tahliye nedeni ile draft değişimi ve halatlarının gerginlik durumundaki değişiklikler) giderek tehlikeli hale geldiği önceden fark edilmiş olsaydı bu kaza meydana gelmeyecekti. Geminin uluslararası emniyetli yönetim planı incelendiğinde, borda iskelesi ile ilgi risk değerlendirmesinin mevcut olduğu górlmüřtür, fakat uygulamada önemli eksiklikler mevcuttur.

**4.9** Denizden çıkarılan acente görevlisinin üzerinde günlük giysileri olup, çalışma güvenliğini artırıcı herhangi bir önlem (can yeleği, baret gibi) gözlemlenmemiştir. Acente görevlisinin üzerinde baret, can yeleği gibi basit bir emniyet donanımı bulunmuş olsaydı, bu kazada can kaybı yaşanmayabilirdi.

## **5. SONUÇLAR**

Kazanın meydana gelmesi ile ilgili emniyet hususları aşağıda sıralanmıştır:

**5.1** Borda merdivenini güverteye sabitleyen kancalar kırıldı. Aynı zamanda borda merdiveninin puntele bağlandığı halatlar çürük ve mukavemetsizdi.

**5.2** Güverte ekipmanlarının bakım-tutumuna yönelik ISM uygulamalarında ciddi eksiklikler söz konusuydu.

**5.3** Lumbarağzı nöbetçisi kaza anında olması gereken yerde, yani borda merdiveninin yanında değil, yaşam mahalli önünde duruyordu.

**5.4** Nöbetçi personel, acente görevlisinin denize düştüğünü gördükten sonra can simidi bulmak için kış üstüne gitti. Oysa can simidi, acil müdahale için borda merdiveni yanında hazır bulundurulmalıydı.

**5.5** Acente görevlisinin üstünde, başına alacağı bir darbeden koruyucu baret, veya kendisini su üstünde tutmayı sağlayacak can yeleği gibi emniyet tedbirleri mevcut değildi.

## **6. TAVSİYELER**

**6.1** Bayrak Devletine ve MD Shipping Firmasına:

Kazanın oluşumu göz önüne alındığında, gemi personelinin borda iskelesine yönelik sorumluluklarını yerine getirmediği ve oluşabilecek riskleri değerlendirmede, dolayısıyla Emniyetli Yönetim Sisteminin (ISM) etkin bir şekilde işletilmediği net olarak görülmektedir. Emniyetli Yönetim Sisteminin işletiminde ortaya çıkan aksaklıklarının tespitine ve düzeltici faaliyetlerin sağlanmasına yönelik detaylı bir denetim gerçekleştirilmesi şiddetle tavsiye olunur.

**6.2** Türk Liman İşleticileri Derneğine: (Liman işletici kuruluşlar tarafından uygulanmak üzere)

Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından hazırlanarak 28.12.2009 tarihli ve 27446 sayılı Resmi Gazetede Ulusal Meslek Standartlarına Dair Tebliğ kapsamında yayımlanan "Liman Operasyon Müdürü Ulusal Meslek Standardı"nda da belirtildiği üzere, liman operasyon müdürlerince gemi veya limanda görülen aksaklıklara (örneğin gemiye giriş-çıkış amacıyla kullanılan borda merdivenlerinin sağlam ve emniyetli bir şekilde donatılıp donatılmadığı gibi hususlara) ilişkin gerekli işlemin yapılması ve durumun ilgili liman başkanlığına bildirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca ülkemizde de taraf olunan, ILO'nun 152 no'lu konvansiyonunun 15 no'lu başlığında şu talep edilmektedir:

*“Bir gemi, rıhtım veya başka bir gemiye yanaşık olarak yüklenir veya boşaltılırken, bu gemiye uygun olarak kurulmuş ve tutturulmuş giriş-çıkış imkânı sağlanacak ve her zaman kullanıma hazır bulundurulacaktır.”*

Bu kapsamda gereken azami dikkatin gösterilmesi ve gerekli kontrollerin gemi-liman ara yüzü hakkında bilgi sahibi personel tarafından yapılması önem arz etmektedir.

### 6.3 Gemilere giriş-çıkış yapan tüm ilgililere:

Limanlarımıza gelen gemilerde, gemiye giriş-çıkış donanımlarının (borda merdivenleri, pilot çarmıhları, kombinasyonlar, sürgü merdivenler) emniyetli bir şekilde teçhiz edilmiş olmasının, gemilere giriş-çıkış yapan herkesi ilgilendiren bir husus olduğu muhakkaktır.

Bu itibarla, görevleri sebebiyle gemilere giriş çıkış yapan; **Gümrük Müsteşarlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü** personeli gibi kamu görevlileri ile, **kılavuz kaptanlar, liman işletici kuruluşlarının ilgili personeli ve gemi acenteleri** tarafından; gemiye giriş-çıkışı sağlamak için kullanılan donanımların yeterince emniyetli olmadığına dair şüphe uyanması durumunda, ilgili Liman Başkanlığına bilgilendirme ve ihbar yapılması faydalı olacaktır. Ayrıca liman içerisinde baret ve koruyucu donanım mutlaka kullanılmalıdır.

### 6.4 Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne:

**6.4.1** Liman Başkanlıklarında görev yapan gemi denetim uzmanları tarafından gerçekleştirilecek olan bayrak ve liman devleti kontrollerinde, emniyetli yönetim sisteminin (ISM) kağıt üzerinde kalmayıp gerçek anlamda da uygulandığının tespitine yönelik var olan denetim uygulamalarına titizlikle devam edilmesi faydalı olacaktır.

### 6.4.2 MSC sirküler no 1331' de:

*“Solas Kural-3/20.7.2 gereği olarak, gemiye giriş-çıkış donanımlarına yönelik bakım-tutumların ve düzenli aralıklarla kontrollerin yapılması; ayrıca bu bakım-tutum ve onarım çalışmalarının kayıt altında tutulması”* hususu belirtilmektedir.

Liman Başkanlıklarında görev yapan gemi denetim uzmanları ile diğer Liman Başkanlığı personelinin yapmış oldukları kontrol ve denetimlerde, gemiye giriş- çıkış için kullanılan borda merdivenleri, pilot çarmıhları, kombinasyonlar, sürgü merdivenlerin emniyetli olup olmadığı, doğru donatılıp donatılmadığı, bakım-tutumların kayıt altında tutulup tutulmadığı gibi hususlara özellikle hassasiyet gösterilmesi ve uygunsuzluk tespiti halinde gerekli uyarı ve yaptırımlara başvurulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

**6.4.3** İlgili Liman Başkanlığına, Madde 6.3'de değinilen ihbar ve bildirimlerde bulunulması halinde, gerekli denetimin gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.