



ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI İNCELEME RAPORU

GEMİNİN ADI : YILMAZ KAPTAN
IMO NO : 8132598
GEMİNİN BAYRAĞI : Türk
KAZA YERİ : Antalya
KAZA TARİHİ ve SAATİ : 19 Eylül 2013 - 16:12 TSİ
ÖLÜ VE YARALI DURUMU : 1 ölü – 2 yaralı
HASAR DURUMU : YILMAZ KAPTAN ve
SEAGULL EGE-7 Gemilerinde Maddi
Hasar Meydana Gelmiştir.
ÇEVRE KİRLİLİĞİ : Yok

Heyet Karar No: 09 / D-04 / 2023

Tarih: 17 / 04 / 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 Kasım 2019 Tarihli 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

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR	i
BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ.....	ii
RESİM LİSTESİ	ii
ÖZET.....	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR.....	2
1.1 Gemiye İlişkin Bilgiler	2
1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler.....	3
1.3 Geminin Yapısal Özellikleri ve Genel Planı	3
1.4 Kazaya İlişkin Bilgiler.....	3
1.5 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	4
1.6 Geminin Personel Donatımı	4
1.7 Yanaşma Manevrasında Personel Konumları ve Görev Dağılımları	4
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN GELİŞİMİ.....	6
2.1 Kazanın Gelişimi	6
BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME	9
3.1 Ana Makine Arızası.....	9
3.2 Personel Donatımı ve Başüstü Manevra Mahallindeki Durum	10
3.3 Kılavuz Alınmaması ve Römorkör Kullanılmaması	11
3.4 Gemide İç İletişim	11
3.5 Başüstünde Manevra Planlaması	12
BÖLÜM 4 – SONUÇLAR.....	14

KISALTMALAR

TSİ	: Türkiye Saati (GMT+3)
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
GMT	: Greenwich Ortalama Zamanı
m	: Metre
HP	: Beygir Gücü
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
GT	: Gros Tonaj
TMO	: Toprak Mahsulleri Ofisi

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

- *YILMAZ KAPTAN* Gemisinin Kayıtları
- *Gemi İşleticisine Ait Kayıtlar*
- *YILMAZ KAPTAN* Gemisinin Kaptan ve Mürettebatı

RESİM LİSTESİ

<i>Resim 1 Kazanın Yeri</i>	1
<i>Resim 2 YILMAZ KAPTAN Gemisi</i>	2
<i>Resim 3 Gemi Rıhtıma Aborda Vaziyette ve Kopan Halat Parçası</i>	5
<i>Resim 4 Sağlık Ekiplerinin Kaza Mahalline İntikali</i>	6
<i>Resim 5 YILMAZ KAPTAN'da ve SEAGULL EGE 7'de Oluşan Hasarlar</i>	7
<i>Resim 6 Kopan Halat Parçasının Babada Kalan Kısmı</i>	8
<i>Resim 7 Koparak Kazaya Neden Olan Tambur</i>	8
<i>Resim 8 Makine Telgrafı, Ana Makine ve Yakıt Pompası</i>	10

ÖZET



Resim 1 Kazanın Yeri

19 Eylül 2013 tarihinde Türk bayraklı 8132598 IMO numaralı YILMAZ KAPTAN isimli kuru yük gemisi Antalya Limanı, Aşçimport rıhtımına yanaşmak üzere Antalya demir sahasından demirini alarak mendirekten içeri girmiştir.

Rıhtıma yanaşma manevrası esnasında gemi kaptanı yol kesmek için ana makinaya stop komutunu vermiş fakat 1 ve 3 numaralı yakıt pompalarının kollarının tutukluk yapması nedeniyle ana makina stopa çekilememiştir. Geminin rıhtıma doğru hızını azaltmadan ilerlemesi sonucu gemi kaptanı ana makinaya tornistan komutunu vermiştir. Fakat ana makina stop konumuna geçemediği için tornistan komutunu da karşılayamamıştır. Gemi, hızını düşüremediği için saat 16:12'de rıhtıma sancak baş bodoslama tarafından çarpmıştır.

Çarpma sonucu gemi TMO 10 numaralı rıhtıma ilerlemeye devam etmiştir. Bu esnada baş taraftan sarkıtılan halat, palamarcı tarafından rıhtımdaki babaya volta edilmiştir. Geminin hızla ilerlemesiyle gerilen halat tamburunun kopması sonucu meydana gelen kazada 1 güverte stajyeri hayatını kaybederken, I. zabıt ve bir diğer güverte stajyeri yaralanmışlardır.

Hızını düşüremeyen gemi, pruvası istikametinde ilerlemeye devam etmiş ve rıhtımda bağlı halde bulunan SEAGULL EGE 7 isimli atık toplama gemisi ile çatışmıştır. Çatışma nedeniyle SEAGULL EGE 7 isimli gemide de hasar meydana gelmiştir.

BÖLÜM 1 – BULGULAR

1.1 Gemiye İlişkin Bilgiler

Bayrağı	: Türk
İnşa Yeri / Yılı	: İstanbul / 1979
Bağlama Limanı	: İstanbul
Gemi Cinsi	: Kuru yük
Gros Tonajı / Net Tonajı	: 942 / 481
Tam Boyu	: 73.05 m
Ana Makine / Gücü	: SKL / 736 kW - 1000 HP



Resim 2 YILMAZ KAPTAN Gemisi

1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler

Ayrıldığı Liman	: Gazimağusa
Varacağı Liman	: Antalya
Yolcu Kapasitesi ve Sayısı	: -
Personel Sayısı	: 10
Asgari Gemiadamı Sayısı	: 9
Seyir Tipi	: Yakın Kıyısal Sefer
Radyo Emniyet Belgesi Seyir Alanları	: A1 + A2
Yük Durumu	: Boş (Balast)

1.3 Geminin Yapısal Özellikleri ve Genel Planı

YILMAZ KAPTAN gemisi 1979 yılında İstanbul'da inşa edilmiştir. Geminin tam boyu 73.05 metre, eni 9.1 metre, kütük derinliği 5.37 metredir. Geminin SKL marka ana makinesi 1000 beygir gücü üretmektedir.

1.4 Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı	: 19 Eylül 2013 - 16:12 (GMT+3)
Kaza Tipi	: Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	: Manevra Kazası
Kaza Yeri	: Antalya Limanı
Ölü - Yaralı	: 1 Ölü – 2 Yaralı
Hasar	: YILMAZ KAPTAN isimli geminin baş bodoslamasında yırtık ve puntellerinde deformasyon. SEAGULL EGE 7 isimli geminin pruva direği ve puntellerinde kırılma.
Kirlilik	: Yok

1.5 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	: Güney - Güneydoğu 3/4
Denizin Durumu	: Sakin
Görüş	: İyi
Havanın Durumu	: Açık

1.6 Geminin Personel Donatımı

Gemi kaptanı kaza tarihinde 52 yaşında olup, sahip olduğu yeterlikle 3000 GT'a kadar olan gemilerde kaptan olarak görev alabilmektedir. 2 ay 5 gün önce gemiye katılmış olup, bu yeterlikteki 2. kontratıdır. Önceki kontratında bu yeterlikte 1 ay tecrübesi bulunmaktadır.

I. zabıt 49 yaşında olup, sahip olduğu yeterlik ile yakın kıyısız sefer yapan ve 1250 GT'a kadar olan gemilerde I. zabıt olarak görev alabilmektedir.

Kaza tarihinde kazazede güverte stajyeri 21 yaşında olup, ilk defa denize çıkışı bu gemiyedir. Yaklaşık olarak 45 gün önce gemiye katılmıştır.

Başmakineci 53 yaşında olup, mevcut yeterliği ile yakın kıyısız sefer yapan ve 750 kW'tan düşük gemilerde başmakineci olarak görev alabilmektedir.

Makine stajyeri kaza tarihinde 20 yaşında olup, gemiye 45 gün önce katılmıştır.

Gemide "Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi" gereğince bulunması gereken personel sayısı karşılanmaktadır. 3 adet güverte tayfasının biri usta gemici yeterliğinde iken, diğer ikisi güverte stajyeri yeterliğindeki personeldir.

Makine departmanında ise başmakineci, II. makineci ve bir yağcı yeterlikli makine stajyeri istihdam edilmektedir.

1.7 Yanaşma Manevrasında Personel Konumları ve Görev Dağılımları

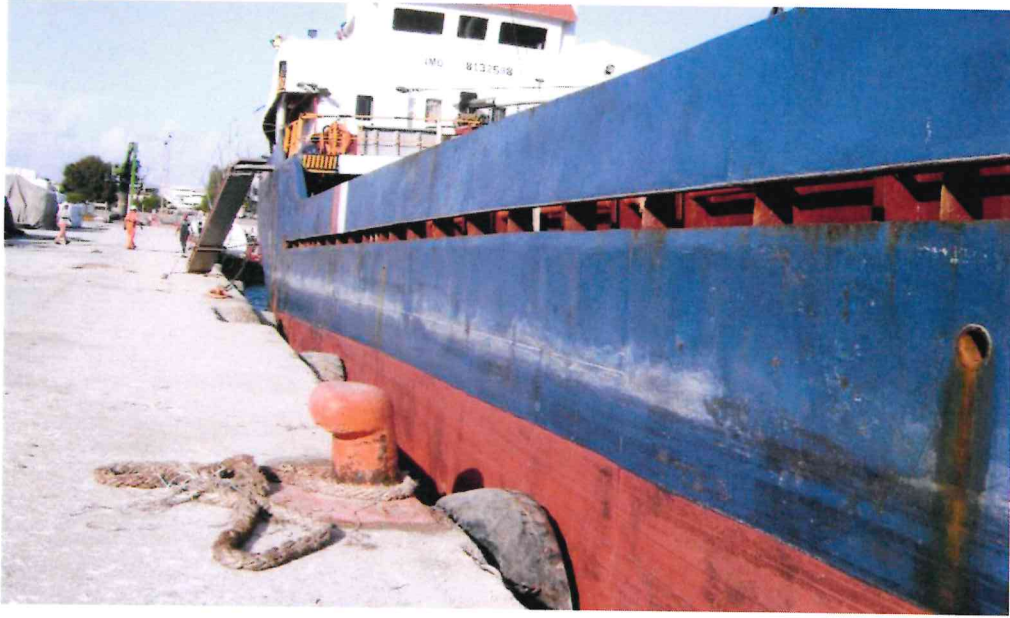
Yanaşma manevrası esnasında geminin başüstünde I. zabıt ve 2 güverte stajyeri olmak üzere, toplam 3 personel bulunmaktadır.

Kıç tarafta ise usta gemici yeterlikli güverte lostromosu ve II. makineci görev yapmaktadır.

Köprüüstünde ise kaptanla birlikte telsiz zabiti bulunmakta olup, telsiz zabiti dümen tutmaktadır.

Kazanın meydana geldiği baş tarafta güverteye iki takım halat serilmiş, bir tanesi sancak loçadan sarkıtılmış durumdadır. Manevrada sancak taraftaki halat, tamburdan salya edilmek suretiyle verilmiştir.

Baş ve kıç tarafta dörder adet halat gemiyi bağlamak için kullanılmaktadır. Bu halatlardan üçer tanesi tamburlar üzerinde bulunmaktadır. Tamburlar üzerindeki halatların sabit kalmasını sağlayacak veya akışlarını yavaşlatacak bir kastanyola düzeneği bulunmamaktadır. Manevra öncesi halatların baş tarafta 2 baş halat ve 1 baş spring, kıç tarafta ise 2 kıç halat ve 1 kıç spring olarak verilmesi planlanmıştır.



Resim 3 Gemi Rihtıma Aborda Vaziyette ve Kopan Halat Parçası

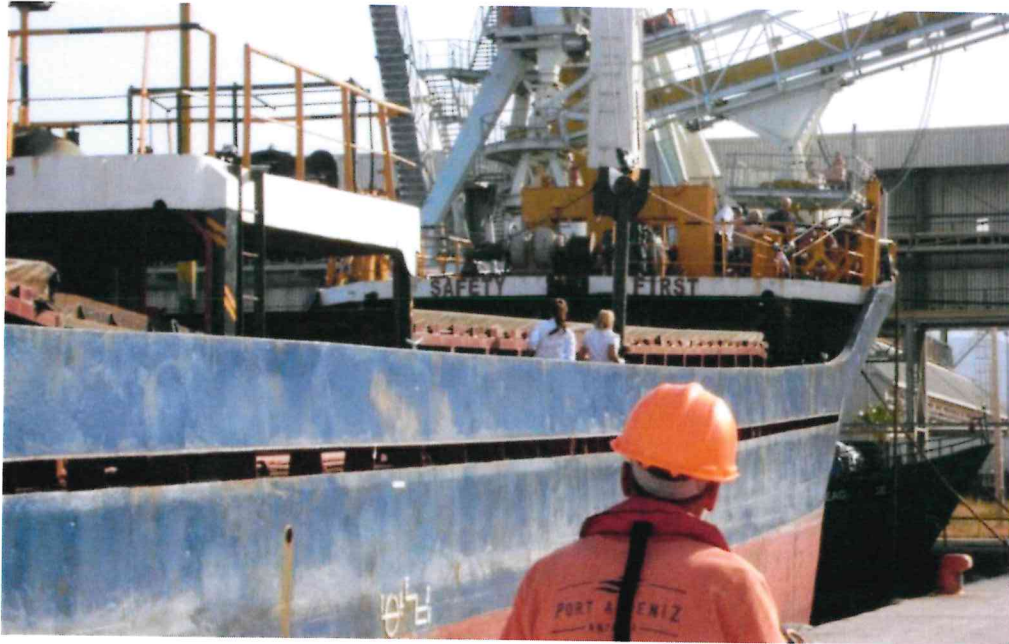
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN GELİŞİMİ

2.1 Kazanın Gelişimi

YILMAZ KAPTAN isimli gemi KKTC Gazimağusa Limanı'ndan hareketle Antalya Limanı'na yanaşmak üzere 1 Numaralı Demir Sahası'na gelerek 13 Eylül 2013 tarihinde saat 23:50'de demirlemiştir. 19 Eylül 2013 tarihinde saat 15:30'da demirini vira ederek yanaşma manevrasına başlamıştır. Şirket talep etmediği ve gemi, zaruri kılavuzluğa tabi olmadığı için kılavuz kaptan almamıştır.

Kaptan mendirek ağzında ana makineyi pek ağır yola düşürmüştür. Bu esnada gemi hızı 4.5 deniz mili/saattir. Mendirek ucundan neta olununca, ana makine stopa çekilmiştir. Geminin baş tarafını iskele tarafa doğru yönlendirmek için 15-20 sn süreyle ana makineye ileri yol verilip tekrar stopa çekilmiştir. Geminin hızının fazla olduğunu fark eden gemi kaptanı, ana makineye pek ağır yol tornistan vermiştir. Kaptan, ana makinenin stop etmediğini görünce bu sefer önce ağır yol, sonra da yarım yol tornistan komutu vermiştir. Köprüüstünden gelen komutlar makine dairesinden karşılanmasına rağmen, 1 ve 3 numaralı yakıt pompalarının geminin ana makinesine yakıt vermeyi sürdürmesi nedeniyle ana makina çalışmaya devam etmiştir.

Bu arada geminin sancak baş tarafından spring halatı loçadan palamar botuna doğru sarkıtılmıştır. Palamar botu geminin hızından dolayı sarkıtılmış olan halatı alamamıştır. Durdurulamayan gemi sancak baş omuzluk tarafından rıhtıma çarpmıştır. Gemi rıhtıma çarptıktan sonra sahildeki palamarcı halatı almış ve rıhtımdaki babaya volta etmiştir.



Resim 4 Sağlık Ekiplerinin Kaza Mahalline İntikali

İleri harekete devam eden gemi baş taraf istikametinde rıhtımda bağlı bulunan SEAGULL EGE 7 isimli atık toplama gemisi ile çatışmıştır.

Gemi rıhtıma çarptıktan sonra palamar botu kıç taraftan gemiye yaslanıp yaklaşık beş dakika boyunca rıhtıma doğru iterek geminin durdurulmasına yardımcı olmaya çalışmıştır. Rıhtıma çarpıştan itibaren yaklaşık 38 saniye süresince, YILMAZ KAPTAN gemisi SEAGULL EGE 7 gemisine yaslanmış vaziyette iken YILMAZ KAPTAN gemisinin üzerinde halen ileri yol bulunmaktadır.



Resim 5 YILMAZ KAPTAN'da ve SEAGULL EGE 7'de Oluşan Hasarlar

Bu esnada yağcı görevini yerine getiren makine stajyeri takılan gaz kollarını başmakiniist ile birlikte elle çekmeye çalışmış, ancak çekememişlerdir. Yaklaşık 2 dakika sonra başmakiniist ve makine stajyeri 1 ve 3 numaralı yakıt pompalarının gaz kollarına çekiçle müdahale ederek ana makineyi durdurmuşlardır. Bu esnada makine dairesine inen 2. makinist, durumu gemi kaptanına bildirmek için koşarak köprüüstüne çıkmıştır.

Geminin başüstünde manevraya katılan ekip, sahildeki babaya verilen halata yük binmemesi için tamburdaki halata boş koyarak halatı gemideki babaya volta etmeye çalışmışlar, ancak halatın akışına yetişememişlerdir. Halatın hızla akmakta ve gerilmekte olduğunu gören başüstü manevra ekibi tehlikeyi fark edip kaçmaya çalışmışlardır. Ancak üstüne yük binerek gerilen halatın üzerinde sarılı olduğu tambur yerinden kopmuş ve I. zabite çarparak yaralanmasına, kazazede stajyeri de tambur ile punteller arasında sıkışarak ağır şekilde yaralanmasına neden olmuştur.



Resim 6 Kopan Halat Parçasının Babada Kalan Kısım

Aşırı gerilen halat, gemi 10 metre kadar daha ilerledikten sonra kopmuş ve tambur üzerindeki gerilim ortadan kalkmıştır.

Diğer güverte stajyeri, kazazede güverte stajyerini ortada neta bir yere doğru çekerek sürüklemiş ve ilk yardım yapmaya çalışmıştır. Kazadan 20 dakika sonra gelen ambulansa verilen kazazede güverte stajyeri kurtarılamayarak hayatını kaybetmiştir.



Resim 7 Koparak Kazaya Neden Olan Tambur

BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME

İncelenen deniz kazası değerlendirilirken, olayların sıralaması ve inceleme esnasında elde edilen veriler bir arada dikkate alınarak kazanın oluşumuna neden olan faktörlerin tespit edilmesi ve belirlenmesi amaçlanmıştır.

3.1 Ana Makine Arızası

Kaza öncesinde geminin ana makinesinde meydana gelen beklenmedik arıza nedeniyle, ileri yoldaki ana makinenin stop edilememesi dolayısıyla gemi hızının azaltılamaması kazaya giden süreci başlatmıştır.

Özellikle dar su yollarında seyir halinde olan veya liman yanaşma/ayrılış manevrası yapan bir gemide, ana makinede meydana gelebilecek arızalar sonucu oluşabilecek kaza risklerini en aza indirmek için mürettebatın beklenmedik arızalara karşı alınması gereken uygun ve yeterli sayıda personel ile tetikte olmaları, tedbirleri bilmeleri ve uygulamaları çok önemlidir. Aksi takdirde gemi ana makinesi kaynaklı seyir kazaları önlenemediği gibi, kazaların ağır sonuçlarıyla karşılaşma olasılığı da hayli yüksektir. Böyle durumlarda öncelikle yapılması gereken, geminin demirlemesidir. Ancak bu mümkün değilse, geminin rotası emniyetli bir bölgeye çevrilip, gemi durdurulmaya çalışılmalıdır.

Gemiye kazaya götüren süreçte meydana gelen beklenmedik ana makine arızasının liman yanaşma manevrasının sonlarına doğru meydana gelmesi nedeniyle geminin demirlemesi veya geminin rotasının emniyetli bir bölgeye çevrilerek geminin durdurulması veya manevra için dışardan uygun yardım alınması mümkün olmamıştır.

Bununla birlikte 1 ve 3 numaralı yakıt pompalarının ana makineye stop verilmesine rağmen yakıtı kesememesi nedeniyle ana makinenin stop edilememesi sonrasında yağcı ve başmakininin yakıt pompalarını durdurmak için çekiçle müdahale etmesi beklenmedik arızalara karşı geminin hazırlıksız olduğunu göstermektedir. Bu durum, ana makinenin arızalanmasına yol açan bakım ve tutumla ilgili aksaklıkları akıllara getirdiği gibi, acil durumlara karşı hazırlığın ve alınması gereken önlemlerin eksikliğini de ortaya koymaktadır.

Diğer taraftan benzer arıza yaklaşık 1 ay önce de demirleme manevrasında meydana gelmiştir. Ancak yakıt pompalarına ciddi bir bakım tutum yapıldığına dair kanıtlara ulaşılamamıştır. Bununla birlikte kaza günü, manevra öncesinde yapılması gereken makine tornistan testleri yapılmamıştır. Ana makine bakım ve tutumunun zamanında yapılmaması, kaza günü gerekli

makine testlerinin yapılmaması kazaya giden süreci etkileyen faktörler arasında olduğu değerlendirilmektedir.



Resim 8 Makine Telgrafı, Ana Makine ve Yakıt Pompası

3.2 Personel Donatımı ve Başüstü Manevra Mahallindeki Durum

Geminin “Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi” ne göre 2 adet Grup-1, 1 adet Grup-2 Güverte Tayfası bulunması gerekmektedir. Bir adet Grup-1 tayfa yerine stajyer görev yapabilmektedir. Böylece Grup-1’deki 2 kişiden biri stajyer olabilmektedir.

Gemide Grup-2’deki Güverte Tayfası yerine de stajyer istihdam edilmiş görünmektedir. Bu hem stajyerin miçoya denkliği veya üstünlüğü noktasından hem de telsiz zabitinde aynı zamanda gemici yeterliği de olması bakımından mevzuat yönüyle kabul edilebilir görünmektedir.

Başüstü manevra ekibi I. zabıt ile birlikte 2 adet güverte stajyerinden oluşmaktadır. Kaza tarihinde geminin başüstünde manevrada görevli bulunan 2 güverte stajyeri de 21 yaşındadır. Vefat eden güverte stajyeri gemiye 45 gün önce katılmıştır.

Gemide bulunan stajyerler eğitimlerini tamamlamamış, deneyimleri az ve yaptıkları işin tehlikesine ilişkin farkındalıkları yetersiz olabilir. Stajyerin gemideki ana görevi gözlemlemek ve öğrenmektir. Stajyer eğitim kurumunda aldığı teorik eğitimi gemideki pratik eğitimle birleştirerek kendini zabıt olmaya hazırlar. Gemiye stajyer olarak atanmış bir gemiadamının gemide iş gücü olarak düşünülmemesi gerekir. Bu sebeple gemileri donatan/işleten firmalar, gemilerde görev yapan stajyerlere görev vermeden önce yapacakları işle ilgili eğitim verilmelidir. Sonrasında, stajyerlerin yapacakları işlerle ilgili risk değerlendirmeleri yapılması, çalışma koşullarının tanımlanması ve çalışma koşullarında olabilecek değişiklikler ve riskler konusunda devamlı suretle bilgilendirilme sağlanmalıdır.

Bununla birlikte, stajyerlerin fiziksel ve psikolojik kapasitelerinin ötesinde olan, çok fazla deneyim ve eğitim isteyen herhangi bir işin stajyerlerce üstlenilmesi kısıtlanmalıdır. Eğer stajyerler, yapacakları işle ilgili eğitimler ve saha oryantasyon eğitimlerini tamamladıktan sonra görev verilecek işe gerekli emniyet tedbirlerinin alınmış olması, yetkin bir kişinin talimat ve uygun gözetim/denetiminde olması koşulu ile manevraya yardımcı olmaları/manevra mahallinde olmaları kabul edilebilir. Böyle bir durumda dahi reisin ya da usta gemicinin sorumluluğunda olan ağır ve tehlikeli bir işten sorumlu tutulmamaları ve tehlikeden neta olmaları sağlanmalıdır.

Vefat eden stajyerin ilk kez bu gemiye staj eğitimi için geldiği göz önünde bulundurulduğunda, yeteri kadar deniz ve manevra tecrübesine sahip olmadığı açıktır.

Gemilerin başüstleri manevralar sırasında ciddi tehlikeler barındırdığından genellikle ticaret gemilerinde başüstü manevra mahalli sorumluluğu geminin en kıdemli zabiti olan 1. zabite verilir. Bununla birlikte başüstü manevra mahallinde 1. zabite yine en tecrübeli gemici olan reisin ve usta gemicinin refakat etmeleri olağandır. Geminin yanaşma manevrasında kazaya yol açan süreçte geminin başüstünde reis ya da usta gemici bulunmadan, manevrayı 1. zabıt tecrübesiz 2 stajyerle yapmıştır. Bu durumun, manevra esnasında bir emniyet zafiyetine yol açtığı açıktır.

Kıç tarafta ise gemici yeterlikli güverte lostromosu ve II. makinist görev yapmaktadır. Kıç manevra istasyonundaki durum da çok ideal görünmese de en azından gemi/deniz tecrübesi olan personelden müteşekkildir.

3.3 Kılavuz Alınmaması ve Römorkör Kullanılmaması

YILMAZ KAPTAN gemisi gros tonajı itibariyle limanlarda yapacağı yanaşma ve kalkış manevralarında ulusal mevzuatımıza göre kılavuz ve römorkör desteği almak zorunda değildir. Bu durumun, limana aşına olmayan kaptanların liman manevralarında ve özellikle makinesinde arıza yaşayabilecek gemilerin manevralarında ciddi bir zafiyet teşkil ettiği değerlendirilmektedir.

3.4 Gemide İç İletişim

Özellikle gemilerin limanlara yanaşma ve kalkma manevralarında köprüüstü ekibi başta olmak üzere kılavuz kaptan, römorkörler, geminin makine dairesi, geminin baş tarafı, kıç tarafı ve liman palamarcı ekipleri olmak üzere birçok paydaş bir araya gelmektedir. Manevraların sağlıklı ve emniyetli yönetilebilmesi, doğru ve anlaşılır iletişim ile mümkündür. Bu nedenle

ekiplerin birbirleriyle uyumlu hareket edebilmeleri için ekipler arasında doğru ve anlaşılır bir iletişim sağlanması, manevraların en önemli unsurlarından biridir.

Bununla birlikte gemi manevralarının barındırdıkları riskler ve özellikler nedeniyle gelişen koşullara göre köprüüstünde manevrayı planlayan ekiple, sahada manevrayı uygulayan ekip arasında hızlı, güvenilir ve anlaşılır bilgi paylaşımı olabilmesi için her bir ekibin doğru frekansta çalıştığı manevra öncesinde test edilmiş olan iletişim cihazlarıyla donatılması önemlidir.

YILMAZ KAPTAN gemisinde geminin köprüüstü ile başüstündeki manevraya katılan ekipler arasında iletişim için el telsizi yerine dahili anons sistemi kullanılmaktadır. Bununla birlikte, dahili anons sistemi de verimli çalışmamaktadır. Diğer taraftan, manevra boyunca ne gemi kaptanı makine dairesi ile ne de makine dairesinde manevra için görevli bulunan başmakini köprüüstü ile iletişim kurmadığından, gemi kaptanının makinedeki arızadan haberi olmamıştır. Başmakini ilk çarpmadan sonra ne olduğunu anlamak için yağcıyı göndermiştir. Bu durum, makine dairesi ile köprüüstü arasında istenilen düzeyde bir iletişimin olmadığını göstermektedir. Bu nedenle ani gelişen ana makine arızasının başüstü ekibine aktarılamadığı, dolayısıyla başüstünde manevraya katılan kişilerin gelişen tehlikeyle ilgili farkındalıklarının oluşmadığı düşünülmektedir. Kazanın oluşumu ile ilgili olaylar dikkate alındığında, makine dairesi - köprüüstü - başüstü iletişimine bağlı koordinasyon eksikliğinin, manevra açısından emniyet zafiyeti teşkil ettiği değerlendirilmektedir.

3.5 Başüstünde Manevra Planlaması

Herhangi bir bağlama operasyonunu yürütürken planlama önemlidir. Planlama olası bir tehlike durumunda kontrol önlemleri ve hareket tarzını da içermelidir. Risk değerlendirmesi ve kontrol önlemleri, her yeni operasyon için gözden geçirilmeli ve planlama, olası geri tepme-halat kopması riskine özellikle dikkat edilerek, beklenen bağlama konfigürasyonunu dikkate almalıdır. Bağlama operasyonlarının yapıldığı manevra alanlarının düzenli tutulması, halatların tamburlardan yeterli uzunlukta salya edilmesi ve bağlama halatlarının yakından izlenmesi gerekir. Yine, halatın güvertede salya edileceği uzunluk belirlenirken oluşabilecek acil durumlar da göz önünde bulundurulmalıdır. Etkili bir planlama aynı zamanda, tüm denizcilerin bağlama operasyonları hakkında yeterince bilgilendirilmelerini, ne yapacaklarını bilmelerini ve güvertenin daha az tehlikeli kısımlarında konumlanmalarını sağlamayı da içerir.

Meydana gelen kazada geminin başüstünde emniyetli manevrayı yapacak manevra planlaması olmadığından üzerinde yol olan bir gemide, palamar halatları babaların arasından geçirilmeden tamburdan doğrudan verilmiş, bu durum manevra emniyetini tehlikeye sokmuştur.

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

1. Yanaşma manevrası sırasında gemi ana makinesi meydana gelen arıza nedeniyle stop edilememiştir.
2. Geminin ana makinesinde meydana gelen beklenmedik arızanın giderilmesi için geminin makine mürettebatı hazırlıksızdır.
3. Gemi makine dairesinde meydana gelebilecek acil durumlar ve alınması gereken önlemlerle ilgili prosedürler mevcut değildir.
4. Gemilerin yanaşma ve ayrılış manevralarında özellikle başüstünde yapılan işlemlerin tehlikeleri göz önünde bulundurulduğunda reis veya usta gemicinin yapmaları gereken işler, tecrübesiz 2 stajyere verilmiştir.
5. Limana yanaşma öncesinde, geminin baş tarafından verilecek halatlar güverteye salya edilmemiş, doğrudan halat tamburundan verilen halatla manevra yapılmaya çalışılmıştır.
6. Limana yanaşmadan önce başüstünde sahile verilecek palamar halatları yeteri kadar salya edilmeden halat tamburundan sonra babalar arasında geçirilmeden direkt loçalardan verilmiş olup, tambura olağandışı yük binmesi durumunda oluşabilecek tehlikeler önceden öngörülmemiştir.
7. Gemide manevralarda yapılacak işi emniyetli bir şekilde yürütmek için yeterli sayıda kalifiye mürettebat başüstünde bulunmamaktadır.
8. Kaza öncesinde gemide meydana gelen arıza 1 ay önce yine meydana gelmiş ancak arızanın tam tespiti ve giderilmesi üzerine kapsamlı bir bakım tutum çalışması yapılmamıştır.
9. Ana makinenin bakım tutumunun düzenli ve verimli şekilde yapıldığına dair kanıtlara ulaşamamıştır.
10. Gemide köprüüstü-başüstü arasında sağlıklı/verimli bir iletişim mevcut değildir.
11. Manevra sırasında ve kaza anında geminin köprüüstü-makine dairesi arasında olması gereken iletişim, tesis edilmemiştir.
12. Kaza öncesinde makinenin tornistan testi yapılmamıştır.
13. Hava ve deniz durumu kaza oluşumunda rol oynamamıştır.