



ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI NİHAİ İNCELEME RAPORU

DENİZ ARACININ ADI VE IMO NO : YUSUF CELAL/ 7937874

DENİZ ARACININ BAYRAĞI : TÜRK

OLAY YERİ : MARMARA ADASI / BALIKESİR

OLAY TARİHİ : 13.03.2019 / 17:40 LT

ÖLÜ VE YARALI DURUMU : YOK

HASAR DURUMU VE ÇEVRE KİRLİLİĞİ : GEMİ TAMAMEN BATMIŞTIR. 14 m³ YAKIT DENİZDEN TOPLANMIŞTIR

Heyet Karar No: 34. (DNZ-05)/2020

Tarih: 14/07 / 2020

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 Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “DENİZ KAZA VE OLAYLARINI İNCELEME YÖNETMELİĞİ” 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

İÇİNDEKİLER.....	i
RESİM LİSTESİ	ii
KISALTMALAR ve TANIMLAR	ii
BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ	ii
ÖZET	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR.....	2
1.1 Gemi Bilgileri	2
1.2 Gemi Seyrine İlişkin Bilgiler	3
1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler	3
1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler	4
1.5 Gemi Bilgileri	4
1.6 Kazanın Gelişimi	5
1.7 Kaza Sonrası Meydana Gelen Olaylar	5
1.8 Geminin Gemiadamı İle Donatımı	7
1.8 Çevre ve Şartlarına İlişkin Bilgiler	8
BÖLÜM 2 – DEĞERLENDİRME	9
2.1 Amaç	9
2.2 Kazanın Olası Nedeni	9
2.1 Gözcülük	9
2.2 Köprüüstü Kaynak Yönetimi	10
2.5 Sefer planı	11
2.6 Yorgunluk	12
2.7 Geminin Gemi Adamı İle Donatılmasına Yönelik Değerlendirme	13
BÖLÜM 3 – SONUÇLAR.....	16
3.1 Birincil Emniyet Faktörü	16
3.2 Kazaya Neden Olan Dolaylı ve Diğer Emniyet Faktörleri	16
BÖLÜM 4 – TAVSİYELER.....	17
Denizcilik İdaresine.....	17
Deniz Ticaret Odalarına	17

RESİM LİSTESİ

- Resim 1: Kazanın Yeri
- Resim 2: Yükleme esnasında 1 numaralı ambardan görünüş
- Resim 3: Kaza öncesi görünüş
- Resim 4: Yusuf Celal batık görüntüsü
- Resim 5: Batığın çıkarılmasından sonraki görünüşü
- Resim 6: Marmara Adası haritası

KISALTMALAR ve TANIMLAR

IMO (International Maritime Organization): Uluslararası Denizcilik Örgütü

ILO (International Labour Organization) : Uluslararası Çalışma Örgütü

BİLGİLERİN KAYNAĞI VE REFERANS LİSTESİ

- Gemi kaptanı ve Mürettebatı
- Liman İşletmecisi kuruluşunun dokümanları
- Ulusal mevzuat

ÖZET



Resim 1: Kazanın Yeri

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

Kocaali limanına 1606 M/T kalsit (mıdır) yükünü götürmek üzere 13/03/2019 tarihinde saat 17:00 sularında Marmara Adası Saraylar limanından hareket eden YUSUF CELAL isimli kuru yük gemisi yaklaşık 40 dakika sonra saat 17:40'da önce karaya oturmuş ve daha sonra tamamen batmıştır.

Hava muhalefetinden dolayı Marmara Adasının güneyinde bulunan Gündoğdu mevkiinde demirlemek üzere hareket halindeyken, Topağaç mevkiinde saat 17:40'da karaya oturmuş ve gemi yüzer haldeyken gemi personelinin tamamı etraftaki balıkçılar tarafından kurtarılmıştır.

Kaza sonrası deniz kirliliği meydana gelmiş olup, denizden 14 m³ yakıt ve yağ toplanmıştır.

Üzerindeki yükün ve yakıtın tahliyesi sonrasında gemi tamamen kullanılmaz hale gelerek sökülme işlemleri için İzmir Aliaga Gemi Söküm tesislerine gönderilmiştir.

Yapılan incelemeler sonucunda, ada etrafında bulunan seyir tehlikelerine dikkat edilmeden seyir edildiği, tam ve etkili gözcülüğün yerine getirilemediği ve köprüüstü kaynak

yönetiminin yetersiz olduğu ve Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesinde Geminin güverte zabitan sınıfında sadece Bir (1) Kaptan ile donatılması çalışma süreleri ve seyir ile liman vardiya düzenlemeleri bakımından IMO gereklerini karşılayamadığı anlaşılmıştır.

Bunlara ilaveten, liman işletmesinin olumsuz hava ve deniz şartlarında geminin limanda kalmasına müsaade etmemesi ve bununla birlikte olumsuz hava ve deniz şartlarına rağmen Liman Başkanlığının geminin seferine müsaade etmesinin kazaya neden olan emniyet faktörlerinden biri olduğu değerlendirilmiştir.

Deniz kaza incelemesi sonucunda, Denizcilik İdaresine ve Deniz Ticaret Odaları'na tavsiyelerde bulunulmuştur.

BÖLÜM 1 – BULGULAR

1.1 Gemi Bilgileri

YUSUF CELAL

Bayrağı	Türk
Klas Kuruluşu	Phoenix Register Of Shipping
IMO Numarası	7937874
Tipi	Kuru Yük
İnşa Yeri ve Yılı	Desan Tersanesi/İstanbul, 1978
Gros Tonajı	994 GT
Tam Boyu	76,15 metre
Ana Makine ve Gücü	SKL/6 NVD48A-2U / 746 kW

1.2 Gemi Seyrine İlişkin Bilgiler

YUSUF CELAL

Ayrıldığı Liman	Marmara Adası/Balıkesir
Varacağı Liman	İzmit/Türkiye
Yük Bilgisi	1606 MT kalsit yükü
Personel Sayısı	7
Asgari Gemi Adamı Sayısı	6
Seyir Tipi	Kabotaj Seferi

1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı	13 Mart 2019 Saat:17:40
Kaza Tipi (IMO)	Çok Ciddi Deniz Kazası
Kaza Türü	Batma
Kaza Yeri	Marmara Adası/ Türkiye
Yaralı/Ölü/Kayıp	-/ - /-
Hasar	Gemi tamamen batmış ve kullanılamaz haldedir.
Kirlilik	Yaklaşık 14 m ³ yağlı yakıt denizden toplanmıştır.

1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgâr	Kuzeydoğu 20 Knot
Denizin Durumu	2-2,5 m dalga yüksekliği
Görüş	Açık
Havanın Durumu	Bulutlu

1.5 Gemi Bilgileri

M/V Yusuf Celal gemisi, kreynsiz 994 gt'luk bir kuru yük gemisidir. Gemi 1978 yılında Tuzla/İstanbul Desan Tersanesinde inşa edilmiş ve Phoenix Register of Shipping klasıdır. Geminin tam boyu 76,15 m, kalıp genişliği 10,1 m ve 5,25 m kalıp derinliğine sahiptir. 1720 DWT'a denk gelen geminin yaz yükleme hattı draftı; 4,33 m'dir.

Kazanın olduğu anda geminin yasal ve klas sertifikaları geçerli olup, sörvey zamanları geçmemiştir.



Resim 2: Yükleme esnasında 1 Numaralı ambardan görünüş

1.6 Kazanın Gelişimi

Türk bayraklı YUSUF CELAL isimli gemi, Kocaeli Limanına gitmek üzere Marmara Adası Saraylar Limanından 1606 MT Kalsit (Mıdır) yükü ile 13.03.2019 tarihinde 16:30 sularında hareket etmiştir. Söz konusu gemi, 6-8 bofor hava muhalefetinden dolayı normal Kocaeli rotasını takip etmeyip, hava muhalefetinin azalmasını beklemek ve havadan kaçınmak için 4 knot süratle Gündoğdu mevkiinde bulunan demir sahasına gitmeyi amaçlamıştır. Demir bölgesine seyir ederken, saat 17:30 sularında Topağaç mevkiinde 2.7 m derinlikte bulunan Laz kayalığına çarpmıştır. Çarptıktan sonra bir müddet seyre devam edilmiş ve sonra geminin sancağına yattığının anlaşılması üzerine hem personeli hem de yükü kurtarmak için en yakın kıyıya ulaşmak için tam yol verilmiştir.



Resim 3: Kaza Öncesi görünüş

1.7 Kaza Sonrası Meydana Gelen Olaylar

Gemi kaptanı Top ağaç mevkiinde bulunan Laz kayalığı bölgesine kadar normal seyir halindedir ve geminin Laz kayalığına çarpması üzerine gemide bir yalpalama ve vuruntu hissedilmiştir. Çarpmadan 15 dakika sonra geminin baş bölümünün su aldığıının anlaşılması üzerine can ve mal emniyeti riskini en aza indirmek için en yakın kıyıya doğru tam yol

verilerek Kaptan gemiyi kurtarmayı hedeflemiştir. Bunun için Kaptan, karaya 50-60 m kala saat 17:40 sularında 8 m derinlikte suya kadar ulaşarak baştan gemiyi karaya oturtmuş ve geminin kış bölgesinde 21 m derinlikte gemiyi yüzer pozisyonda tutmayı başarmıştır. Gemide karaya oturma sonrası 1 numaralı ambarın baş tarafında 50-60 cm genişliğinde 3-4 metre uzunluğunda yırtılma ve karinanın diğer bölgelerinde küçük vuruk ve hasarlar oluşmuştur.

Daha sonra tüm personel yerel balıkçılar tarafından kurtarılmıştır. Yaklaşık kaza zamanından 10-12 saat sonra 14.03.2019 tarihinde sabah saatlerinde geminin kış bölgesi de tamamen karaya oturmuş ve geminin tamamen batması sonucunda acil müdahale ekiplerince geminin çevresi olası deniz kirliliğine mücadele amacıyla solid tip offshore bariyerler ve emici boom ve petlerle çevrilmiştir. Sonra P&I kulübü tarafından yetkilendirilen kirliliğe müdahale firması batığın çevresini bariyerler ile çevirerek gemide bulunan yağ, yakıt ve türevlerinin çıkarılma işlemlerini yapmıştır. Yaklaşık 14 m³ petrol atığı denizden toplanmıştır.



Resim 4: Yusuf Celal batık görüntüsü



Resim 5: Batığın çıkarılmasından sonraki görünüşü

Üzerindeki yükün ve yakıtın tahliyesi sonrasında gemi tamamen kullanılmaz hale gelerek gemi söküm işlemleri için Marmara Adasından Aliğa Limanına gitmek üzere 05 Temmuz 2019 günü Römorkör yedeğinde Aliğa Gemi Söküm tesislerine gönderilmiştir.

1.8 Geminin Gemiadamı İle Donatımı

Yusuf CELAL gemisi, Bayrak devleti tarafından yayınlanan Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesinde belirtilen sayıda gemi adamı ile donatılmıştır. Kazanın olduğu gün, Kaptan dâhil gemide 7 mürettebat bulunmaktadır. Kazanın olduğu an Kaptan köprüüstünde, bir usta gemici de baş taraftadır.

Bayrak devleti tarafından yayınlanan Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesinde 6 kişilik mürettebat öngörülmüştür.

Mürettebatın tamamı Türk uyruklu ve çalışma dili Türkçedir.

Gemi kaptanı; 2002 yılında 1. Zabit yeterliğine yükselmiş ve değişik gemilerde görev yapmıştır. Seyir, gemi idaresi ve yük operasyonları ile yük istifle ilgili yeterlik belgesi yönetici pozisyonunda 1250 GT'a kadar kabotaj seferinde Kaptan olarak çalışabileceğini belirten yeterlik belgesi 31.12.2016 tarihinde yayımlanmıştır. Radar Gözlem ve Plotlama eğitimini 12.01.2012 tarihinde almıştır.

Usta Gemici; yaklaşık 14 yıldan beri denizde çalışmaktadır. Gün içinde 06:00-17:00 saatleri arasında çalışmaktadır. Usta gemicilik yeterliğini 24.05.2016 tarihinde almış, Seyir vardiyası tutma belgesini 30.09.2005 tarihinde almıştır. Kaza anında baş üstündedir.

1.8 Çevre ve Şartlarına ilişkin Bilgiler

Geminin Meteoroloji Genel Müdürlüğünden alınan kayıtlara göre hava durumu çok bulutlu yağmur ve sağanak yağışlıdır. Rüzgâr durumu; Kuzey Kuzeydoğudan 6-8 bofor, tahmini dalga yüksekliği; 2-3 m, görüş iyi yağış anında zayıftır.

BÖLÜM 2 – DEĞERLENDİRME

2.1 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.

2.2 Kazanın Olası Nedeni

Kazanın olası nedeni ada etrafından bulunan mevcut sığıklar ve seyir tehlikesi oluşturan kayalıklar dikkate alınmadan seyir planının yapılması ve köprüüstü vardiyasında yeterli personelin bulunmaması nedeniyle seyir tehlikelerinin varlığı harita ve radar üzerinden etkin şekilde takip edilmemiş olmasıdır.

Köprüüstünde geminin emniyetli rotada gittiğini harita ve radar üzerinde takip edecek vardiya zabitanının ve buna ilaveten dümen tutmak için bir personelin bulunmamasının yanı sıra etkin gözcülük faaliyetini de yapacak vardiya personelinin yokluğu kazaya etki eden önemli bir faktördür. Kaptan'ın Köprüüstünde yalnız kalması nedeniyle, dümen tutma, gözcülük faaliyetleri, harita ve radar üzerinden rota takibi faaliyetleri yeterli ve emniyetli şekilde yapılamamıştır.

2.1 Gözcülük

Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Gözcülük başlıklı Kural 5'te;

“İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde mevcut tüm uygun araçların yanı sıra her tekne her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır”. hükmü yer almaktadır.

Diğer taraftan, STCW Kod Kısım VIII Bölüm 4-14'te

“.1 Seyir sahasında görülen bir değişim ile ilgili olarak, diğer tüm mevcut araçların kullanılmasının yanı sıra,

.2 Durumun ve çatışma riskinin, karaya oturma ve diğer seyir tehlikelerinin tam olarak değerlendirilmesi, ve

.3 Tehlikedeki bir geminin veya uçağın, kazazedelerin, enkazın ve güvenli seyir için diğer tehlikelerin tespit edilmesi

İçin sürdürülür ve tam bir işitme ve görme gözcülüğü yapılması amaçlanmalıdır.” İfade edilmiştir.

Özellikle dar ve sıkışık sularda vardiya zabiti, dümenci ve gözcünün mevcudiyeti, her zaman güvenli bir seyir vardiyası sağlanması için elzemdir. Bu gibi durumlarda vardiya zabiti, dümenci ve gözcünün seyir tehlikelerinin varlığı ve takibi konusunda kaptana yapacağı uyarıların, meydana gelebilecek kazayı önleme noktasında etkili olacağı yadsınamaz.

Yine Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün 7. Kuralında “... radarla art arda mevki koymak veya buna benzer radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dâhil radar cihazından gerekli şekilde faydalanılacaktır.” hükmü yer almaktadır.

Kaptan dışında Köprüüstünde vardiya zabitinin bulunmamasından dolayı Laz kayalığına yakın düşölüp düşölmediği konusunda harita ve radar üzerinde markalama yapmak veya art arda mevki koymak suretiyle gözlem yapılamamış ve köprüüstünde bulunan radar ve haritadan gereği gibi faydalanılamamıştır. Bu durum, açıkça yukarıda bahsedilen kurallar ışığında, tam ve sürdürülebilir bir gözcülük gerçekleştirmek için elde mevcut tüm uygun araçların kullanılmadığını ortaya koymaktadır.

Köprüüstünde vardiya zabiti, bir dümenci ve gözcünün bulunmaması nedeniyle ada etrafında bulunan seyir tehlikelerine yönelik etkin gözcülük yapılamamıştır. Bu durumun kazaya etken olan faktörlerden birisi olduğu değerlendirilmektedir.

2.2 Köprüüstü Kaynak Yönetimi

Köprüüstü Kaynak Yönetimi, geminin güvenli ve verimli bir şekilde seyretmesi için, köprüüstü ekibine sağlanan insan ve teknik ekipman kaynaklarının etkin yönetimi ve entegrasyonudur. Köprüüstü Kaynak Yönetimi prensipleri, seyir vardiyasında olan Kaptan

ve Zabitler için önemli bir husus oluşturmaktadır. Optimize edilmiş Köprüüstü Kaynak Yönetimi, köprüüstü seyrüsefer ekipmanının tüm teknik avantajlarından tam olarak yararlanarak, vardiya zabitlerinin durumsal farkındalığını korumanın yanı sıra, köprüüstü ekibinin her seviyesinde uygun iletişim ve bilgi alış-verişini sağlayarak seyir emniyetini korur.

Daha belirgin olarak, Köprüüstü Kaynak Yönetimi prensipleri, STCW Kodu Kısım VIII Bölüm 3 “*Genel Anlamda Vardiya Tutma Prensipleri*” altında sunulmuş olup, bunun yanında yine Bölüm VIII Bölüm 4.1 altında “*Seyir Vardiyası Tutarken Göz Önünde Bulundurulacak Prensipler*” sıralanmıştır.

Sözü edilen hükümler, kaptanların, köprüüstü vardiya düzenlemesi ve yönetimi için uygun tedbirler almasını ve vardiya zabitlerinin görevlerini etkili bir şekilde yerine getirmelerini sağlar. Sonuç olarak, köprüüstü ekibine karar verme konusunda yardımcı olunur, muhtemel hatalar engellenir ve meydana gelebilecek deniz kazalarının sebeplerinin önlenmesi veya azaltılması için önlemler alınır.

Köprüüstü takım planlaması, söz konusu sefer için yetersiz kalmıştır. Kaptan’ın köprüüstünde yalnız kalması, köprüüstünde bulunan radar başta olmak üzere diğer seyir cihazlarından faydalanılmasını engellemiştir. Bu durum kaptanın etkili radar gözcülüğü ve anılan sığlık bölgesinin harita üzerindeki konumunun takip edilememesine sebep olmuştur. Bu nedenle, yetersiz köprüüstü kaynak yönetiminin kazaya etken faktörlerden birisi olduğu düşünülmektedir.

2.5 Sefer planı

STCW Kodu Kısım A-VIII/2 Bölüm 2 Sefer Planlaması Genel Koşullar başlığı altında 3. Madde “*Amaçlanan sefer, uygun olan tüm bilgiler dikkate alınarak önceden planlanmalı ve sefer başlamadan önce belirlenen rotalar kontrol edilmelidir*” der. Her Sefer Öncesi Planlama başlığı altında 5. Madde “*Her seyir öncesi her gemi kaptanı kalkış limanından varış limanına ulaşmak için rota planlarken, planlanan sefer için gerekli seyir neşriyatının ve haritaların yeterli ve uygun olmasını, geminin güvenli seyrüseferi ile ilgili seyir kısıtları ve tehlike bilgilerinin güncel ve tam olmasını sağlamalıdır*” der.

Bir sefer planının güvenli bir şekilde uygulanması, önerilen seferle ilgili tüm bilgilerin güvenilir bir şekilde değerlendirilmesine, risklerin tespit edilmesine ve tanımlanan kritik alanların değerlendirmesine dayanır.

Gemi üzerinde fırtına etkisini en aza indirmek amacıyla sığığa güvenli mesafe bırakılmadan seyir edilmesi ve yakındaki seyir tehlikelerine veya sığıkların tespit edilememesi kazaya etki eden emniyet faktörlerinden biri olarak değerlendirilmiştir.



Resim 6: Marmara Adası haritası

2.6 Yorgunluk

Gemi kaptanı üzerindeki yorgunluğun etkisi değerlendirildiği zaman; Denizcilik idaresi tarafından düzenlenen Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi'ne göre 100 Mille sınırlı Liman seferinde gemide Bir (1) Kaptan ve 2 Güverte tayfası uygun görülmüştür. Kaptan'dan sonra seyir/liman vardiyasında devir alacak zabıt öngörülmemiştir.

Bu durumda Kaptan'ın Seyir ve Liman vardiyasında 24 saat çalışması gerekmekte olup, bu da Deniz İş Kanununun 26. maddesinde öngörülen günde 8 saatlik çalışma süresine ve STCW Kodu A Bölüm 8'de gün içerisinde asgari 10 saatlik dinlenme süresi verilmesi hususunda çalışma ve dinlenme saatlerine yönelik gereklerin dikkate alınmadığını göstermektedir.

Elde edilen kayıtlar ve kaza ile ilgili kilit personelden alınan ifadeler ışığında, yorgunluğun kazaya etki eden etken faktörler arasında olduğu görülmüştür. Gemide Güverte zabiti ve 2. Kaptan'ın bulunmaması ve 24 saat süren seyir ve gemi operasyonlarının devam etmesi, bununla birlikte Gemi kaptanının hem seyir vardiyası hem de liman vardiyasını yürütmede tek başına kalması mevcut iş yükünün de kendisinde olması, bu durumun kendisinde fiziksel ve ruhsal olarak ciddi yorgunluğa yol açtığı değerlendirilmektedir.

2.7 Geminin Gemi Adamı İle Donatılmasına Yönelik Değerlendirme

Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi'de SOLAS-74 (değişiklikleri ile beraber) kural V/14.2.2 uyarınca ve Res. A 1047 (27)'de belirtilen prensiplere uygun olarak bayrak devleti tarafından düzenlendiği belirtilmektedir.

Res. A 1047 (27) dokümanında belirtilen prensiplere bakıldığında Madde 3.1 aşağıdaki kriterler yer almaktadır.

- STCW 78 Bölüm 8 de düzenlenen emniyetli seyir ve liman vardiyası, makine dairesi ve telsiz haberleşme vardiyasının kesintisiz sürdürülmesi
- Geminin limana yanaşması ve limandan ayrılmasına yönelik manevraların emniyetli yapılması
- Yüklerin emniyetli şekilde taşındığından emin olunması,
- Gemide yeterli sağlık hizmetlerinin verilmesi,
- Gemide acil durumlara müdahalenin yapılabilmesi

Aynı dokümanın Ek-3 başlığı altında Gemiadamı donatımında Gemi İşleticisi sorumlulukları ve Denizcilik İdaresi için onay süreçleri ve prensipleri anlatılmıştır.

Gemiadamı donatımında gemi işleticisi sorumlulukları başlığı altında aşağıdaki prensiplere yer verilmiştir.

1. Gemi operasyonu, gemi güvenliği, deniz kirliliğini önlemeye yönelik acil durumlara müdahale için gerekli görev yetki ve sorumlulukların değerlendirilmesi
2. Çalışma saatleri hükümlerine uyulduğunun gösterilmesi
3. Gemi operasyonu, güvenliği, çevre kirliliği acil durumlara müdahaleye yönelik gerekli yeterlikte ve sayıda personelin belirlenmesine yönelik değerlendirilme yapılması

4. Gemi operasyonlarının emniyetli yapılması ve acil durumlara müdahaleler dahil Geminin yeterli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmasına dair Gemi işletmesi tarafından yapılan değerlendirilmelerin Denizcilik İdaresine sunulması
5. Geminin emniyetli gemiadamı donatımını etkileyen Geminin sefer bölgesi, yapısı ve makineleri, bakım onarım şartlarını etkileyen şartlarda değişiklik olması halinde Denizcilik idaresine haber verilmesi

Denizcilik idaresi tarafından onay sürecine dair Ek-3 de prensipler aşağıdaki gibidir.

- Geminin emniyetli işletilmesi, acil durumlara müdahale dâhil belirlenen görev yetki ve sorumlulukların yerine getirilmesi için yeterli sayıda ve nitelikte personel ile donatıldığından emin olmak
- Kaptan, zabıtlar ve geminin diğer personelinin, görevlerinin yerine getirilmesi ve geminin güvenliği ile ilgili olarak güvenli olandan daha fazla saat çalışması gerekmekte olduğu ve geçerli ulusal yönetmelikler uyarınca çalışma ve dinlenme saatleri gerekliliklerine uyulabildiğinden emin olmak

Bu prensipler uygulanırken Denizcilik İdareleri, aşağıdakilerle ilgili olarak yürürlükte olan mevcut IMO ve ILO araçlarını uygun şekilde dikkate almalıdır:

- a. Vardiyalar
- b. Çalışma ve dinlenme saatleri
- c. Emniyetli Gemi Yönetimi
- d. Gemiadamlarının belgelendirilmesi
- e. Gemiadamlarının eğitimi
- f. İş sağlığı ve güvenliği ile hijyen
- g. Gemiadamı yaşam alanı ve yiyecek
- h. Güvenlik
- i. Haberleşme

Yukarıda belirtilen prensipler ve kriterlere göre gemide yeterli sayıda ve nitelikte personelin istihdamı için gemi işletmesinin denizcilik idaresine değerlendirmelerini sunması gerekmekte, yukarıda belirlenen kriterlere göre de Denizcilik İdaresinin onaylaması gerekmektedir.

Elde edilen bilgi ve belgeler ile görüşmeler neticesinde, yukarıda belirtilen prensip ve kriterlere göre gemi işletmesinin değerlendirme yapması ve sonrasında bu hususları denizcilik idaresine sunduğuna dair kanıt elde edilememiştir. Diğer taraftan denizcilik idaresinin IMO Res. A 1047 (27) de belirtilen prensip ve kriterlerin uygulandığına dair kanıtlara da rastlanılmamıştır.

Gemide mevcut personel Bir (1) Kaptan iki (2) güverte tayfası ile vardiya, çalışma ve dinlenme saatleri, emniyetli gemi operasyonuna yönelik IMO ve ILO örgütlerinin belirlediği kurallara uyum sağlamasının mümkün görünmediği değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak, Bayrak devleti tarafından düzenlenen Gemiadamı Donatımında Asgari Emniyet Donatım belgesinde belirlenen mürettebat sayısının Res. A 1047 (27) gereklerini sağlayamadığı anlaşılmıştır.

BÖLÜM 3 – SONUÇLAR

Bulgular ve emniyet faktörleri öncelik sırasına göre listelenmemiştir.

3.1 Birincil Emniyet Faktörü

Hazırlanan sefer planı ve köprüüstü takım planlaması, söz konusu sefer için yetersiz kalmıştır. Kaptan'ın köprüüstünde yalnız kalması, köprüüstünde bulunan radar başta olmak üzere diğer seyir cihazlarından faydalanılmasını engellemiştir. Bu durum kaptanın etkili radar gözcülüğü yapamamasına ve anılan sığlık bölgesinin harita üzerindeki konumunun takip edilememesine neden olmuştur. Bu nedenle, yetersiz köprüüstü kaynak yönetiminin kazaya etken birincil emniyet faktörü olduğu düşünülmektedir.

3.2 Kazaya Neden Olan Dolaylı ve Diğer Emniyet Faktörleri

1. Köprüüstünde vardiya zabiti, bir dümenci ve gözcünün bulunmaması nedeniyle ada etrafında bulunan seyir tehlikelerine yönelik etkin gözcülük yapılamamıştır.
2. Kaptan dışında Köprüüstünde vardiya zabitinin bulunmayışı sebebiyle Laz kayalığına yakın düşülüp düşülmediği konusunda harita ve radar üzerinde markalama yapmak veya art arda mevki koymak suretiyle emniyetli seyir yapılamamış ve köprüüstünde bulunan radar ve haritadan gereği gibi faydalanılamamıştır.
3. Hazırlanan sefer planı ve köprüüstü takım planlaması, söz konusu sefer için yetersiz kalmıştır.
4. Kaptan'ın seyir ve Liman vardiyasında 24 saat çalışma durumunda kalması nedeniyle, Deniz İş Kanununun 26. maddesinde öngörülen günde 8 saatlik çalışma süresine ve STCW Kodu A Bölüm 8'de gün içerisinde asgari 10 saatlik dinlenme süresi verilmesine yönelik çalışma ve dinlenme saatlerine yönelik gereklilikler sağlanamamıştır.
5. Kazada yaşanan gelişmeler, gemide mevcut personelin Bir (1) kaptan, İki (2) güverte tayfası ile vardiya, çalışma ve dinlenme saatlerinin emniyetli gemi operasyonuna yönelik IMO ve ILO örgütlerinin belirlediği kurallara uyum sağlamadığını göstermektedir.

BÖLÜM 4 – TAVSİYELER

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

Denizcilik İdaresine

16/05-20 Deniz İş Kanunu ve STCW Kod’a göre gemiadamı dinlenme saatleri, vardiya düzenlemeleri ve emniyetli gemi manevra operasyonları dikkate alınarak yorgunluğa neden olmayacak şekilde gemiadamı nitelik ve sayısının iyileştirilmesine yönelik düzenleme yapılması,

17/05-20 Hava ve deniz şartlarının geminin emniyetli seyrine risk oluşturacağı durumlarda geminin liman idari sahasında emniyetli şekilde barınmasına imkan sağlamasına yönelik tedbirlerin alınması,

Deniz Ticaret Odalarına

18/05-20 Kazaların önlenmesi/azaltılması için bu raporun üyelere dağıtılması ve Denizcilik İdaresine yapılan “gemiadamı asgari donatım belgesi” taleplerinde; IMO/Res.A.1047(27) sayılı gereklerinin karşılandığına dair kanıtların İdareye sunulmasına yönelik duyuruların yapılması,

Tavsiye olunur.