



UEİM / Ulaşım Emniyeti
İnceleme Merkezi

ÇOK CİDDİ DENİZ KAZASI NİHAİ İNCELEME RAPORU

DONATANI VE İŞLETENİ	: Gerçek Kişiliklere Ait
DENİZ ARACININ ADI ve CİNSİ	: ANEMONE – Özel Tekne
DENİZ ARACININ BAYRAĞI	: Türkiye
OLAY YERİ	: Bozburun – Marmaris / MUĞLA
OLAY TARİHİ	: 02.08.2017 / 10:20
ÖLÜ ve YARALI DURUMU	: 3 Ölü , 2 Yaralı
HASAR DURUMU ve ÇEVRE KİRLİLİĞİ	: Batma / Çevre Kirliliği Yok

Heyet Karar No:19/ DNZ-01 / 2020

Tarih: 13/01 / 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.

Deniz kaza incelemesinin amacı; deniz kazalarının oluşmasına neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesine ve ileride olabilecek benzer kaza ve olayların önlenmesine katkı sağlayacak tavsiyelerde bulunmaktır.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
RESİM LİSTESİ	ii
ÖZET	1
BÖLÜM 1 – BULGULAR.....	2
1.1 Tekneye İlişkin Bilgiler	2
1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler.....	3
1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler	3
1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler.....	3
BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI	4
2.1 Kazanın Gelişimi.....	4
2.2 Kaza Sonrası Gelişmeler ve Arama Kurtarma	4
2.3 Hasar Bilgisi.....	5
2.4 ANEMONE Teknesi	6
2.5 ANEMONE Teknesinin Gemi Adamıyla Donanımı	7
2.6 Tekne Kaptanı	7
2.7 Gemici	7
BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME	8
3.1 ANEMONE Teknesinin Türk Bayrağına Geçiş İşlemleri.....	8
3.2 ANEMONE Teknesinde Yapılan Seyir Hazırlığı.....	9
3.3 ANEMONE Teknesinin İnşası İle İlgili Genel Kurallar.....	11
3.4 Benzer Kazalar	12
BÖLÜM 4 – SONUÇLAR.....	13
BÖLÜM 5 – TAVSİYELER.....	14
EKLER:.....	15

RESİM LİSTESİ

Resim 1: Kazanın Yeri	1
Resim 2: ANEMONE İsimli Özel Tekne	2
Resim 3 : Kaza Yeri.....	4
Resim 4: ANEMONE isimli özel teknenin arama ve kurtarma çalışmaları.....	5
Resim 5: ANEMONE isimli özel teknenin batma anı.	5
Resim 6: ANEMONE İsimli Teknenin Personel giriş çıkış kapağı.....	6
Resim 7: Makine dairesine giriş kapısı.	6
Resim 8: Teknenin makine dairesi.....	7
Resim 9: Personel Çıkış Kapısına sıkışan perde.	10
Resim 10: Açık unutulmuş Personel Çıkış Kapısı.	10

ÖZET

Resim 1: Kazanın Yeri

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

02/08/2017 tarihinde saat 10:20 sularında Muğla ili Marmaris ilçesi Bozburun balıkçı barınağından 2 mürettebat 9 yolcu ile seyre çıkan ANEMONE isimli özel tekne, yaklaşık 10 dakika sonra su almaya başlamış ve çok kısa süre sonra batmıştır. Kaza sonrası teknede bulunan 11 kişiden 8 kişi kurtarılmış, 3 yolcunun ise cansız bedenine ulaşılmıştır.

Yapılan kaza incelemesi sonucu, ANEMONE isimli teknenin personel yaşam mahalli çıkış kapısının seyir esnasında kapatılmaması ve teknenin personel yaşam alanı ile makine dairesine geçişte yer alan bölmenin kapısının açık kalması veya su geçirmez özelliğini kaybetmiş olması kazaya etki eden emniyet faktörleridir.

Tekne sahipleri /işletenleri tekneyi bir başka tüzel kişiye devrettiğinden kaza incelemesi sonuçları üzerinden sadece Deniz ve İşsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne tavsiyede bulunulmuştur.

BÖLÜM 1 - BULGULAR**1.1 Tekneye İlişkin Bilgiler****ANEMONE**

Bayrağı	Türkiye
Bağlama Limanı	Bodrum
Bağlama Kütüğü No	2207448
Tipi	Özel Tekne
Donatanı	Gerçek Kişiliklere Ait
Çağrı İşareti	-
İnşa Yeri ve Yılı	Bilinmiyor - 2007
Gros Tonajı/ Net Ton	49,81 / 31,38
Tam Boyu	18.75 Metre
Ana Makine ve Gücü	Volvo Penta (2 Adet / 530 BHP)



Resim 2: ANEMONE isimli Özel Tekne

1.2 Geminin Seyrine İlişkin Bilgiler

ANEMONE

Ayrıldığı Liman	Marmaris-Bozburun Balıkçı Barınağı
Varacağı Liman	Marmaris Bozburun
Yolcu Sayısı	9
Personel Sayısı	2
Asgari Gemiadamı Sayısı	1
Seyir Tipi	Yakın Sefer

1.3 Kazaya İlişkin Bilgiler

Kaza Zamanı	02.08.2017 / 10:20
Kaza Tipi (IMO)	Çok ciddi deniz kazası
Kaza Türü	Batma
Kaza Yeri	Yeşil Ada Mevkii-Bozburun-Marmaris/Muğla
Yaralı/Ölü/Kayıp	3 Ölü, 2 Yaralı
Hasar	Batık
Kirlilik	Yok

1.4 Çevresel Koşullara İlişkin Bilgiler

Rüzgar	Kuzeybatı yönünden iki şiddetinde hafif rüzgâr
Denizin Durumu	Sakin
Görüş	İyi
Havanın Durumu	Açık

BÖLÜM 2 – OLAYLARIN ANLATIMI

Not: İncelenen deniz kazasına yol açan olayların sırası, zamanları ve şahısların konumları çoğunlukla görgü tanıklarının açıklamalarına ve yapılan görüşmelere dayanmaktadır.

2.1 Kazanın Gelişimi

ANEMONE isimli özel tekne 01.08.2017 tarihinde saat 18:00 civarında Muğla ili Marmaris ilçesi Bozburun balıkçı barınağına tatlı su ve yakıt gibi ikmal işlemleri için yanaşmıştır. Burada yaklaşık bir ton motorin ile 979 litre su almış ve ikmal işlemlerini gece saatlerinde tamamlamıştır. 2 personel 9 yolcu toplam 11 kişi ile birlikte 02.08.2017 tarihi sabah saatlerinde gezi amaçlı balıkçı barınağından ayrılmıştır. Seyre başladıktan yaklaşık on dakika sonra tekne hızlı bir şekilde su almaya başlamış ve çok kısa zaman sonra batmıştır.



Resim 3 : Kaza Yeri

2.2 Kaza Sonrası Gelişmeler ve Arama Kurtarma

Tekne batmaya başlaması ile birlikte arama ve kurtarma faaliyetlerine ilk olarak etrafta bulunan botlar tarafından başlanmıştır. Kazazedeleri kurtarmak için yapılan çalışmalar sonucu, ikisi yetişkin bir çocuk toplam üç kişinin cansız bedeni tekneden çıkarılmış, iki kişi ise yaralı olarak kurtarılmıştır.



Resim 4: ANEMONE isimli Özel Teknenin Batmasından Hemen Sonra Başlatılan Arama Ve Kurtarma Çalışmaları.

2.3 Hasar Bilgisi

Kaza sonrası ANEMONE teknesi yaklaşık 30 metre derinliğe battıktan sonra balçık olan deniz zemine oturmuştur. Teknenin batmasından bir gün sonra kontrol amaçlı dalış yapılmıştır. Daha sonra teknenin yeniden yüzdürülmesine yönelik dalışlar yapılmış, tekne 19.09.2017 tarihinde yeniden yüzdürülerek tamir amaçlı tersaneye çekilmiştir.

Teknenin batmasından bir gün sonra yapılan dalış neticesinde, dalgıcın verdiği ifadeye göre teknenin şaft tarafında hasar olmadığı ve herhangi bir sac atmasının olmadığı belirtilmiştir.



Resim 5: ANEMONE isimli Özel Teknenin Batma Anı.

2.4 ANEMONE Teknesi

Tekne, Türkiye’de 2007 yılında inşa edilmiş ancak hangi tersanede inşa edildiğine dair resmi bir belgeye ulaşılamamıştır. Tam boyu 18.75 metre, 12 kişi yolcu taşıma kapasitesine sahip ve ticari amaçlı olmayan gezinti teknesidir.

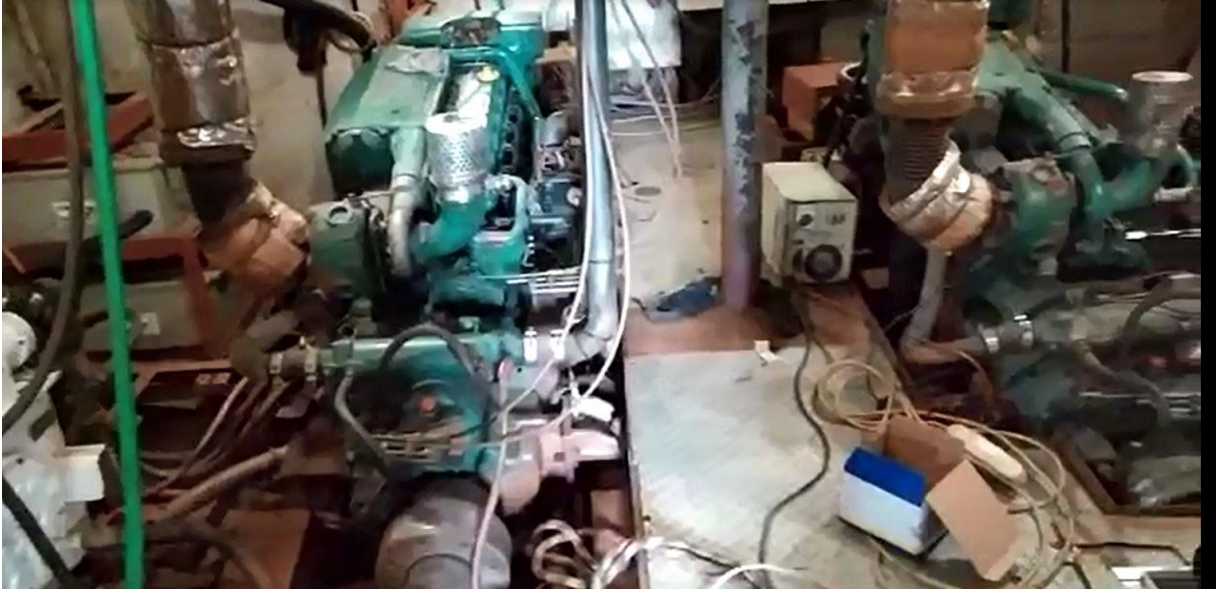
ANEMONE teknesinin kıç kısmında, personel yaşam mahalli giriş kapağı bulunmaktadır. Bu kapaktan personel yaşam mahalline giriş ve çıkış yapılmaktadır. (Resim 6) Teknenin makine dairesine de personel yaşam mahallinden girilmektedir. (Resim 7-8)



Resim 6: ANEMONE İsimli Teknenin Personel Giriş Çıkış Kapısı.



Resim 7: Makine Dairesine Giriş Kapısı.



Resim 8: Teknenin Makine Dairesi.

2.5 ANEMONE Teknesinin Gemi Adamıyla Donanımı

Kaza anında ANEMONE Teknesinde bir yat kaptanı bir gemici olmak üzere toplam iki gemi adamı görev yapmaktadır. Tekne personelinin yeterlilikleri, anılan sefer bölgesi ile teknenin büyüklüğü ve sınıfına göre uygundur.

2.6 Tekne Kaptanı

Yirmi yıl yat kaptanı olarak çalışmış ve teknenin inşa tarihi olan 2007 yılından itibaren bu tekne de bulunmaktadır. Gemi adamı olarak Yat Kaptanı (499gt) yeterliliğine sahiptir. Kaza anında teknenin kumandasında bulunmaktadır.

2.7 Gemici

Tekne de yaklaşık bir aydır çalışmaktadır. Gemi adamı olarak Gemici yeterliliğine sahiptir. Kaza esnasında teknenin mutfağında bulunmaktadır.

BÖLÜM 3 – DEĞERLENDİRME

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

3.1 ANEMONE Teknesinin Türk Bayrağına Geçiş İşlemleri

ANEMONE teknesi inşa edildikten sonra ABD siciline kayıt edilmiştir. Tekne 27.01.2017 tarih ve 6770 sayılı kanununun 38.maddesi ve bu kanun uygulaması olan 03.03.2017 yılında Resmi gazetede yayımlanan “*Yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çeken teknelerin Türk Bayrağına geçişine ilişkin tebliğ*” kapsamında Türk Bayrağına geçerek Bodrum Limanındaki Bağlama Kütüğüne 16.06.2017 tarihinde kaydedilmiştir. (Ek-1)

Bu yayımlanan tebliğ yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çekilmiş olan gerçek ve tüzel kişilere ait yat, kotra, tekne, yolcu ve gezinti gemilerinin kayıt veya tescili amacıyla serbest dolaşıma girişini sağlaması amacıyla yayımlanmıştır.

Bilindiği üzere Ulusal mevzuatımıza¹ göre;18 gros tonilatodan küçük veya boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları, Bağlama Kütüğüne kayıtlı olmak zorundadırlar. ANEMONE gibi 24 metre uzunluğundan küçük, ticari olmayan teknelerin, emniyet ve güvenlik açısından piyasaya arz edilmelerine ait standartlar, seyir, tasarım ve üretim gereklilikleri “*CE İşaret Yönetmeliği*” ile “*Gezi Tekneleri ve Kişisel Deniz Taşıtları Yönetmeliğine*” göre düzenlenmiştir. Bu tip teknelere ulusal mevzuat gereğince, bağlama kütüğüne kaydedilmeden önce yukarıda anılan yönetmelik hükümlerine göre denizde seyir uygunluk denetimi yapılmaktadır. Eğer tekne uygunsa bağlama kütüğüne kaydedilerek seyrine izin verilmektedir.

24 metreden küçük ticari olmayan ve 12 kişiden fazla yolcu taşımayan özel teknelerin inşa ve tadilatları için Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğine göre herhangi bir klas kuruluşunun onayı aranmamaktadır. Bu tip tekneler için CE² işaretine

¹ Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği(25.09.2014 tarihli 29130 sayılı Resmi Gazete)

² “CE” işareti: Ürünün “CE” işaretinin konulmasını öngören teknik mevzuatın ilgili bütün kurallarına uygun olduğunu gösteren işarettir.

uygun olarak üretilmesi yeterli olmaktadır. Bir teknenin CE işaretlerine uygunluğuna göre inşa edilmesi, 05.05.2017 tarihinde yayımlanan “*Gezi Tekneleri ve Kişisel Deniz Taşıtları Yönetmeliği*” ekinde belirtilen teknik standartlara göre yapılmaktadır. Bununla beraber bu yönetmeliğin geçici maddesinde;

“3/3/2017 tarihli ve 29996 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçişine İlişkin Tebliğ (No: 2017/3) kapsamında ithal edilen teknelerden, bu Yönetmelik kapsamına girenlere bu Yönetmelik hükümleri 1/7/2018 tarihinden itibaren uygulanır.” hükmü yer almaktadır. Buna göre bu tarihe kadar kayıt edilen Yabancı Bayraktan Türk Bayrağına geçen tekneler için de CE işareti uygunluğu aranmamıştır.

Bahse konu tebliğ kapsamında, sonradan Türk Bayrağına kayıt edilen ANEMONE teknesi için de gerek tasarım açısından gerekse donanım açısından önemli bir gösterge olan CE işareti uygunluğu aranmamıştır.

3.2 ANEMONE Teknesinde Yapılan Seyir Hazırlığı

Bilindiği üzere iyi denizcilik uygulamaları gereği deniz araçları seyre çıkmadan önce; teknenin su almaya uygun açık yerlerinin kapatılması, teknenin stabilitesini bozacak engellerin kaldırılması ile lojistik ihtiyaçların giderilmesi gibi bir takım hazırlıklar yapılmalıdır.

ANEMONE teknesi seyre başlamadan önce lojistik hazırlıklarını balıkçı barınağında tamamlamıştır. Ancak tekne kıyıya yanaştığında görgü şahitlerinin ifadesine göre teknenin sancak tarafına yatık olduğu belirtilmiştir. Tekne kaptanı ve gemici seyir esnasında teknenin iskele tarafında yer alan su tankına su almaya yarayan hidroforun arızalandığını fakat limanda bu arızanın giderildiğini ifade etmiştir. Ancak seyre başladığında görgü şahitlerinin ifadelerine göre teknenin sancak tarafına meylinin devam ettiği ifade edilmiştir.

Diğer taraftan teknenin kaptanı ve gemi adamı, ANEMONE teknesi seyre başlamadan önce teknede yer alan personel giriş kapısı gibi açıklıkların kapatılıp kapatılmadıklarından emin olmadıklarını ifade etmişlerdir.

Bununla beraber hem teknenin dalış videoları incelendiğinde hem de dalgıç ifadesinden anlaşıldığı üzere, teknenin batma anında kıç tarafında yer alan personel giriş kapısının açık olduğu, kapının üstünde yer alan perde veya kumaşın, batmanın etkisiyle kapıya sıkıştığı dolayısıyla bu kapının açık kaldığı ve yüksek miktarda su girişinin olduğu anlaşılmaktadır. (Resim 9 – 10)



Resim 9: Personel Çıkış Kapsına sıkışan perde.



Resim 10: Açık unutulmuş Personel Çıkış Kapısı.

Kazaya ait video görüntüleri incelendiğinde, balıkçı barınağından ayrıldıktan sonra tam yol olarak hızlanan tekne çok hızlı olarak su almaya başlamış ve saniyeler içinde batmıştır. Bu durumun teknenin hızlanması ile birlikte personel giriş kapısından/kapağından yüksek miktarda su girişi ile mümkün olabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca, makine dairesini

personel yaşam mahallinden ayıran su sızdırmaz kapının açık olması veyahut su sızdırmaz olma özelliğinin kaybetmiş olması nedeniyle teknenin batışının hızlandığı düşünülmektedir.

(Resim 7)

Gerek yukarıdaki ifadelerden gerekse kazanın nedenleri araştırıldığında, ANEMONE teknesinde seyir öncesi hazırlıkların tam ve etkin bir şekilde yapılmadığı değerlendirilmektedir.

3.3 ANEMONE Teknesinin İnşası İle İlgili Genel Kurallar

ANEMONE gibi tekneler, sakin bir hava ve deniz şartlarının olduğu durumda teknedeki açıklıkların kapatılmasının unutulması ve/veya kapatılmaması durumunda bile seyir esnasında teknenin su almamasına yönelik tasarlanmalıdır.

Bu hususla ilgili olarak, “Gezi Tekneleri ve Kişisel Deniz Taşıtları Yönetmeliği” ekinin 3.4 başlığı altında yer alan “*Tekne, güverte ve üst yapıdaki açıklıkların deniz taşıtının yapısal bütünlüğünü veya kapalı olduklarında su geçirmezliğini bozmamalıdır.*” hükmü yer almaktadır.

Ayrıca, “*Pencereler, lumbuzlar, kapılar ve kaportalar, özel durumlarda karşı karşıya kalınabilecek muhtemel su basıncı ve güvertede hareket eden insanların ağırlığı ile oluşan noktasal yüklerle karşı dayanıklı olması*” gerektiği ifade edilmiştir.

Bu hükümlere göre, personel giriş-çıkış kapısı teknenin seyir esnasındaki su seviyesinden belli bir mesafede yüksek olması, makine dairesinde yer alan kapı ve bölmenin su geçirmezlik özelliğinin olması gerekmektedir.

Özel tekneler için su hattı üzerindeki kaporta açıklığı kriterleri ISO 12216 numaralı kuralların 6.3.1.1. maddesinde belirlenmiş olup, “*24 metrenin altındaki özel tekneler tam dolu pozisyonda iken kaporta açıklığının en alt sınırı su seviyesinden en az 200 mm yüksekte bulunmalıdır*” hükmü yer alır. Kaptan, platformla su seviyesi arasında yaklaşık 100 mm mesafenin bulunduğunu görüşme esnasında ifade etmiştir. Ancak bu ifadeyi doğrulayacak elimizde başka bir veri bulunmadığından, ilgili kaporta açıklığının deniz seviyesinden yüksekliği hususunda herhangi bir değerlendirme yapılamamıştır.

Bununla birlikte, teknenin seyre başlaması ile birlikte personel giriş kapısının açık kaldığına ilişkin ikaz edici herhangi bir donanımın bulunmamasının da kazayı dolaylı etkileyen faktör olduğu değerlendirilmiştir.

3.4 Benzer Kazalar

Daha önce incelemesi tamamlanan ERDEMLER 5 feribotu ve bir özel tekne arasında meydana gelen çatışma ile DURAMAZ-AYGEN MERT isimli teknelerin çatışmasına ilişkin raporlarda seyir elverişliliğinin denetim hususları ile ANEMONE teknesindeki seyir elverişlilik hususlarına ilişkin bulgular benzerlik göstermektedir.

DURAMAZ-AYGEN MERT isimli teknelerin kaza raporunda yer alan ‘‘Özel teknelerin bağlama kütüğüne kaydı öncesinde, sonrasında ve kaydının yenilenmesi sürecinde seyir elverişliliklerinin denetlenebilmesi amacıyla etkin tedbirlerin alınması’’ tavsiye edilmiş olup, söz konusu tavsiye sonrası Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne çalışma başlatılmıştır.

BÖLÜM 4 – SONUÇLAR

- 4.1** ANEMONE teknesinde “Yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çeken teknelerin Türk Bayrağına geçişine ilişkin tebliğ” kapsamında Bağlama kütüğüne kaydedilirken CE işareti uygunluğu aranmamıştır.
- 4.2** ANEMONE teknesine yapılan ilk sualtı kontrolünde teknenin şaft tarafında hasar olmadığı ve herhangi bir sac atmasının olmadığı tespit edilmiştir.
- 4.3** ANEMONE teknesine yapılan ilk sualtı kontrolünde teknenin personel giriş kapısı açık kaldığı tespit edilmiştir.
- 4.4** ANEMONE teknesinde seyir öncesi yapılması gereken hazırlıklardan olan, su geçirmez kaporta açıklıklarının kapalı olduğuna dair genel kontrol yapılmamıştır.
- 4.5** ANEMONE teknesinde su geçirmez kaportaların açık kaldığına dair herhangi bir uyarı sistemi bulunmamaktadır.
- 4.6** ANEMONE gibi özel teknelerin bağlama kütüğüne kaydı sonrası ve kaydının yenilenmesi sürecinde seyir elverişliliklerinin takibi etkin şekilde yapılmamaktadır.

BÖLÜM 5 – TAVSİYELER

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

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne

- 01/01-20** Bağlama kütüğüne CE işareti uygunlu aranmadan kayıt edilen özel teknelerin satış ve vize işlemleri gibi ilk belge değişimlerinde, Gezi Tekneleri ve Kişisel Deniz Taşıtları Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda belirlenecek kriterlere göre denetlenmesi.
- 02/01-20** Özel teknelerin bağlama kütüğüne kaydı öncesinde, sonrasında ve kaydının yenilenmesi sürecinde seyir elverişliliklerinin denetlenebilmesi amacıyla etkin tedbirlerin alınması,

Tavsiye olunur.

Not : Teknenin batmasından sonra el değiştirmesi nedeniyle, raporun sonuçlar kısmında yer alan seyir öncesi yapılması gereken hazırlıklar ve su geçirmez kaportaların açık kaldığına dair uyarı sisteminin konulması ile ilgili tekne donatanına tavsiyelerde bulunulmamıştır.

EKLER:

Ek1

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
BAĞLAMA KÜTÜĞÜ KAYIT ÖRNEĞİ

Belge No

DM17BK0673V842459

GEMİ, DENİZ VEYA İÇ SU ARACI BİLGİLERİ

ADI : "ANEMONE"
BAĞLAMA KÜTÜĞÜ / NO : BODRUM / 2207448
TEKNİK KÜTÜK LİMANI / NO : /
ÇAĞRI İŞARETİ :
CİNSİ : ÖZEL TEKNE
İNŞA YILI / İNŞA YERİ : 2007 / TÜRKİYE
BOYU / ENİ / DERİNLİĞİ (m.) : 18,75 / 4,35 / 2,6
GROS TON / NET TON / DWT : 49,81 / 31,38 / 0
MAKİNA ADEDİ / TOPLAM GÜCÜ : 2 / 530 BHP

GEMİ, DENİZ VEYA İÇ SU ARACI MALİKLERİ

No	Malikler	T.C. Kimlik No	Pay	Maliklerin Adresi	İktisap Nedeni ve Tarihi
1	ALİ DOĞAN ÇAYIRLIOĞLU	51784158852	334/ 1000	10 SK. 13/21/21 GÜRECE MAH. BODRUM / MUĞLA	İhtisap Satın Alma 16.06.2017
2	MEHMET HÜSEYİN PEKESEN	50380198958	333/ 1000	NADIRGA SK. 25/10 GÖZTEPE MAH. KADIKÖY / İSTANBUL	İhtisap Satın Alma 16.06.2017
3	ERGÜN ERSOY	17057245360	333/ 1000	SUNA SK. 96A/6 KÜLTÜR MAH. BEŞİKTAŞ / İSTANBUL	İhtisap Satın Alma 16.06.2017
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					

HACİZ - REHİN BİLGİLERİ

Gemiye ait haciz rehin kaydı bulunmamaktadır.

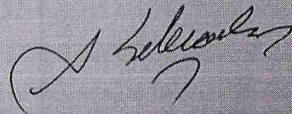

Düzenleme Tarihi

16.06.2017

244408 Nolu

Ticari Sicil / Ruhsat elden
alınmıştır.

Acha KUYUÇAN

BODRUM Liman Başkanlığı
Liman Başkanı
TÜRKER KUTLU

Sayfa No (Page Nr.) 1 / 1

:: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ::

Sayfa 1 / 1

ANEMONE

Cinsi **ÖZEL TEKNE**
Grt **49,81**
Net **31,38**
DWT **0**
Boy/En/Derinlik **18,75 m./4,35 m./2,6 m.**
İnşa Tarihi **01.01.2007**
İnşa Yeri **TÜRKİYE**
Makina Gücü **530 BHP**
Makina Adeti **2**
Bağlama Limanı - No **BODRUM - 2207448**
Teknik Limanı /No **/**
Kayıt Türü **BAĞLAMA**
IMO Numarası **0**
MMSI Numarası
Çağrı İşareti **TCX**
Kayıt Sıra No **3708**
Kayıt Tarihi **16.06.2017 11:42:50**
Yerli / İthal **YERLİ**
Kamu / Özel **ÖZEL**
Donatan
ALİ DOĞAN ÇAYIRLIOĞLU
TC No **51784158852**
Vergi No
Adres **10 SK. 13/21/21 GÜRECE**
MAH. MUĞLA/BODRUM
MEHMET HÜSEYİN PEKESEN
TC No **50380198958**
Vergi No
Adres **NADİRAĞA SK. 25/10 GÖZTEPE**
MAH. İSTANBUL/KADIKÖY
ERGÜN ERSOY
TC No **17057245360**
Vergi No
Adres **SUNA SK. 96A/6 KÜLTÜR**
MAH. İSTANBUL/BEŞİKTAŞ