



İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

DENİZ TİCARET ODASI

İNGİLTERE DENİZ KAZALARINI SORUŞTURMA BÜROSU
(MAIB) TARAFINDAN HAZIRLANAN DENİZ KAZALARI
RAPORLARI VE TÜRKÇE ÇEVİRİLERİ
2015-2017



ARALIK 2017

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası:

Meclisi Mebusan Caddesi No: 22

34427 Fındıklı

İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel : +90 212 252 01 30

Faks : +90 212 293 79 35

E- Posta : iletisim@denizticaretodasi.org.tr

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları No: 97



İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı
bünyesinde hazırlanmıştır.

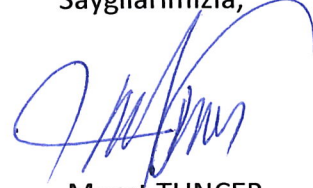
ARALIK 2017

ÖNSÖZ

İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Şubesi (MAIB – UK Marine Accident Investigation Branch) tarafından yayınlanan ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) Odamıza gönderilen deniz kazalarına ilişkin soruşturma raporlarının sonuçlarını ve MAIB' in çeşitli tavsiyelerini içeren bültenler, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde Türkçeye çevirileri yapılmak suretiyle Denizcilik Sektörümüze duyurulmaktadır.

Bu kapsamda, 2015 -2017 yılları arasında üçüncü kitabı teşkil eden MAIB Deniz Kazası Soruşturma Raporları ile ilgili hazırlanan 7 adet sirküler yazımızdan derlenen dokümanlar, denizcilik eğitimi veren kuruluşlar ile deniz kazaları ve nedenleriyle ilgilenen kurum ve kuruluşlarımızın yararlanması amacıyla yayımlanmıştır.

Saygılarımızla,



Murat TUNCER
Genel Sekreter

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	3
1) Genel Yük Gemisi ile Yakıt Barcı Çatışma Kazası Raporu Hk..... 20.10.2017 / 3931, Sirküler No: 661/2017	7
2) Kruvaziyer Yolcu Gemisi Kaza İnceleme Raporu Hk..... 02.06.2017 / 2166, Sirküler No: 389/2017	35
3) Zamanında Dönüş Yapmayan Geminin Karaya Oturması ile İlgili Kaza Raporu Hk..... 22.04.2016 / 1691, Sirküler No: 325/2016	71
4) Kanala Giriş ve Çıkış Yapan Gemiler Arasındaki Çatışma Kaza Raporu Hk..... 24.02.2016 / 791, Sirküler No: 145/2016	83
5) Trafik Ayırım Düzeninde Seyir Yapan İki Geminin Kaza Raporu Hk..... 27.10.2015 / 4177, Sirküler No: 758/2015	123
6) M/V Zarga Gemisinde Manevrada Meydana Gelen Ciddi Yaralanma Hk..... 03.08.2015/3215, Sirküler No: 592/2015	137
7) M/V Swanland Adlı Bir Genel Kargo Gemisinin Batması Sonucunda Altı Mürettebat Hayatını Kaybetti.....	151

KAZA RAPORU



Genel Yük gemisi **Daroja**
ile yakıt barcı **Erin Wood** arasında
İskoçya'da Peterhead'in 4 deniz mili
güneydoğusunda meydana gelen
Çatışma Kaza İnceleme Raporu

29 Ağustos 2015



Istanbul

Sayı

Our Reference : **3931**

Konu

Subject : Genel Yük Gemisi ile Yakıt Barcı Çatışma Kazası Raporu Hk.

20.10.2017

Sirküler No: 661 /2017**İLGİ** : İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi'nin Aralık 2016 tarihli 27/2016 sayılı raporu.

İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi'nin kaza inceleme raporunda, Kıbrıs bandıralı Darajo isimli genel yük gemisi ile Saint Kitts ve Nevis bandıralı Yakıt barcının çatışması hadisesi ile ilgili olarak, kazanın meydana gelmesindeki sebepler ve önlenmesine yönelik tedbirleri içeren detaylı bir rapor hazırlanmış olup, raporun Odamızda yapılan Türkçe çevirisi (Ek- 1) ve ilgi yazı (Ek- 2) ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:****EK-1:** İlgı yazı Türkçe çevirisi (11 sayfa)**EK-2:** İlgı yazı İngilizce (11 sayfa)**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- Meslek Komitesi Başkanları
- İMEAK DTO Şubeler
- UND
- KOSDER
- ROFED
- TÜRK LOYDU
- Gemi Yakıt İkmalciler Derneği
- Gemi Mühendisleri Odası
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Adalar Yolcu ve Yük Taş. Koop.
- S.S. Boğaziçi Yolcu ve Tur. Den. Mot.Taş.Koop
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- S.S. İstanbul Kartal Maltepe Bostancı Adalar Yük Taş. Ve Gemi Serv. Den. Motorlu. Taş. Koop.
- S.S. Kartal Deniz Yolcu Yük ve Tur. Mot. Taş. Koop.
- S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu ve Tur. Mot. Taş. Koop.

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- Piri Reis Üniversitesi
- Türk Armatörleri İşverenler Sendikası

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL **Telefon:** +90 212 252 01 30/157 **e-mail:** serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr

Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





- S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Koop.
- S.S. Avrasya Deniz Taş. Tur. Hiz. İnş. San. ve Tic. A.Ş.
- Beyden Deniz Ulaşım Hizmetleri Tic. Ltd. Şt.
- Teknomar Denizcilik ve Deniz Araçları İşletme ve Tic. A.Ş.
- İDO A.Ş
- Gemi Sahibi Firmalar
- Denizcilik Eğitimi Veren Kuruluşlar

(Serbest Çeviri)

20.10.2017

İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi KAZA RAPORU

Genel Yük Gemisi

Daroja

ve Yakıt Barcı

Erin Wood

arasında İskoçya'da Peterhead'in 4 deniz mili Güneydoğusunda 29 Ağustos
2015 tarihinde meydana gelen çatışma ile ilgili inceleme raporu.



ÖZET

29 Ağustos 2015 saat 16:58'de Kıbrıs bandıralı "Daroja" isimli yük gemisi ve Saint Kitts ve Nevis bandıralı "Erin Wood" yakıt barcı, İskoçya'da Peterhead'in 4 deniz mili Güneydoğusunda çatıştı. Drajo gemisi kazayı az hasarla atlattırken Erin Wood gemisi tekne gövdesindeki yarılma sebebiyle su almaya başladı ve yakıt sızdırarak deniz kirliliğine sebep oldu.

Kazanın meydana geldiği sırada her iki gemideki vardiyacı da gözcülük yapmıyordu ve bu sebeple de çatışma riskinden bihaberdi. Rutin ve süregelen seyir güzergahı; dikkatsizlik, yetersiz gözetim, Daroja gemisindeki seyir vardiyasından sorumlu 1.zabit'in "Erin Wood" yakıt barcını görsel olarak, radar ya da Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) ile tespit edebilme imkanlarını değerlendirememesine sebep oldu. Erin Wood yakıt barcında ise her daim köprüüstünde bir görevli bulunmuyordu. Barç Kaptanı diğer geminin varlığından haberdardı ancak durumu tam anlamıyla değerlendiremedi ve kendisinden daha büyük olan geminin neta geçeceğini farz etti.

Daha önceki Deniz Kazalarını İnceleme Raporlarında olduğu gibi bu kazada da ana faktör köprüüstünde yalnız vardiya tutulmasıydı. Bu rapor, risk tanımlamasında ve yönetiminde yalnız vardiya tutma konusuna vurgu yapmaktadır.

Ayrıca, bu inceleme Erin Wood'un operasyonel ve işletim konusundaki büyük güvenlik eksikliklerini ortaya çıkartmaktadır. Mürettebat küçük bir tankerin operasyonel olarak yürütülmesinde gerekli yeterliliğe sahip değildi ve etkin bir emniyet yönetimi sistemleri yoktu.

Bu güvenli olmayan durum, Erin Wood' işleticisi firmanın sektörde tecrübesiz oluşu ve ticari kazanç kaygısının denizde güvenlik ilkelerinin önüne geçmiş olmasından kaynaklanmaktaydı. Bayrak Devleti'nin ilk kayıt işlemlerinin etkili bir biçimde gerçekleştirmemesi ve Erin Wood'un Liman Devleti Kontrolleri Rejimi altında denetlenmemiş oluşu, operasyonel kaynaklı risklerin Bayrak ve Kıyı Devletleri tarafınca belirlenmemesine sebep olmuştur.

Daroja gemisinin işletici firması United Shipping Companies Bankrug GmbH & Co.KG, emniyet yönetimi sistemlerini gözden geçirdiği ve köprüüstü vardiya tutma standartlarını geliştirmek adına ciddi yeniliklerde bulunduğu görülmüştür. Erin Wood yakıt barcı işleticisi firma Northern Oils Limited, bu olay sonrası deniz yoluyla yaptığı yakıt taşımacılığını geçici süreyle durdurmuş, her iki firmaya da seyir ve vardiya tutma standartlarını iyileştirmeleri, Bayrak Devleti (Saint Kitts ve Nevis) 'ne de bayrağı altına alacakları gemilerin ilk kayıt işlemlerinde, potansiyel risk değerlendirmelerini iyileştirmeleri yönünde güvenlik önerileri sunulmuştur.

1.2 OLAY

1.2.1 Çatışma öncesi Olaylar

28 Ağustos 2015 saat 21:30'da yakıt barcı "Erin Wood" Shields/ İngiltere' den yola çıktı ve Scrabster/ İskoçya'ya doğru seyrine başladı. Barç 130 m3 gaz yağı (DMA) yüklüydü ve bir barç kaptanı birde güverteci mürettebatı vardı. Saat 01:00 (29 Ağustos 2015)'da barç otopilotta saatte 9.5 deniz mili süratle ilerlerken, barç kaptanı köprüüstü vardiyasını güverteci mürettebatına teslim etti ve kamarasına dinlenmeye çekildi. Saat 08:30 da köprüüstüne gelerek vardiyayı güverte personelinde teslim aldı ve güverteci personel köprüüstü terk ederek istirahate çekildi.

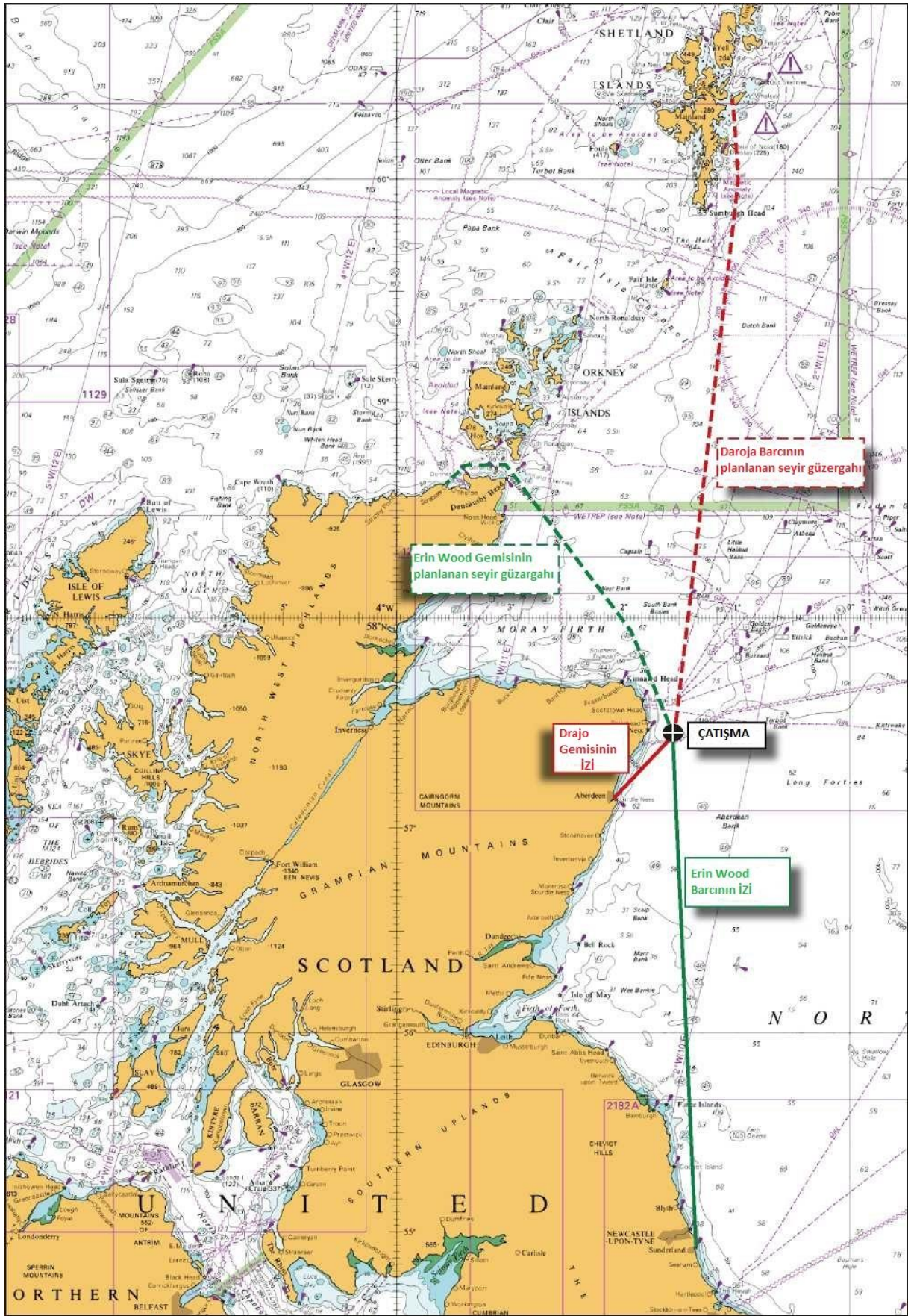
29 Ağustos 2015 saat 15:10'da genel yük gemisi "Daroja" Aberdeen/İskoçya'dan yola çıktı ve Shetland Adaları Lerwick'de seferine başladı (**Resim 1**).Aberdeen Limanından neta olunduktan sonra Daroja gemisi kaptanı, hızı saatte 14.5 deniz mili'ne çıkardı ve vardiyayı 2.Zabite teslim ederek köprüüstünden ayrıldı. Saat 15:38'de 2.Zabit, otopilot rotasını 035⁰e değiştirdi (**Resim 2**). Saat 16:00'da, Darajo 1.Zabiti köprüüstüne geldi ve kısa bir vardiya devir tesliminden sonra 2.Zabit'ten vardiyayı teslim aldı. Köprüüstünde yalnız kalır kalmaz ekipmanların ayarlamalarını kontrol etti ve görsel olarak ufku kontrol etti. Saat 16:20'de 1.Zabit köprüüstünün sancak tarafındaki harita masasına gitti ve Aberdeen'den yapılan yükleme ile ilgili evrak işleri üzerinde çalışmaya koyuldu.

Saat 16:20'de, Erin Wood barcı kaptanı, Elektronik Harita Sistemi üzerinde birkaç AIS hedefi tespit etti ve hedeflerin en yakın yaklaşma noktaları (CPA) mesafesinin tespiti için sorguya aldı. Buna göre de belirlenen hedeflerden gemiye en yakın yaklaşma mesafenin 1 deniz mili olduğunu gördü. Saat 16:25'de Erin Wood kaptanı, otopilot kontrollü rotayı 350⁰ e aldı (**Resim 2**) ve sonrasında köprüüstünden ayrılarak kış güverteye yöneldi. Bu sırada daha büyük bir geminin kış taraftan yaklaşmakta olduğunu gördü ve geminin kendisinden neta geçeceğini farz etti, sonrasında da takibi yapılması gerekli bir durum olarak görmedi. Kamarasından diz üstü bilgisayarını alarak köprüüstüne çıktı. Yaklaşık 10 dk. sonra mürettebat salonuna giderek güverte personeline seyir planlaması hakkında brifing verdi.

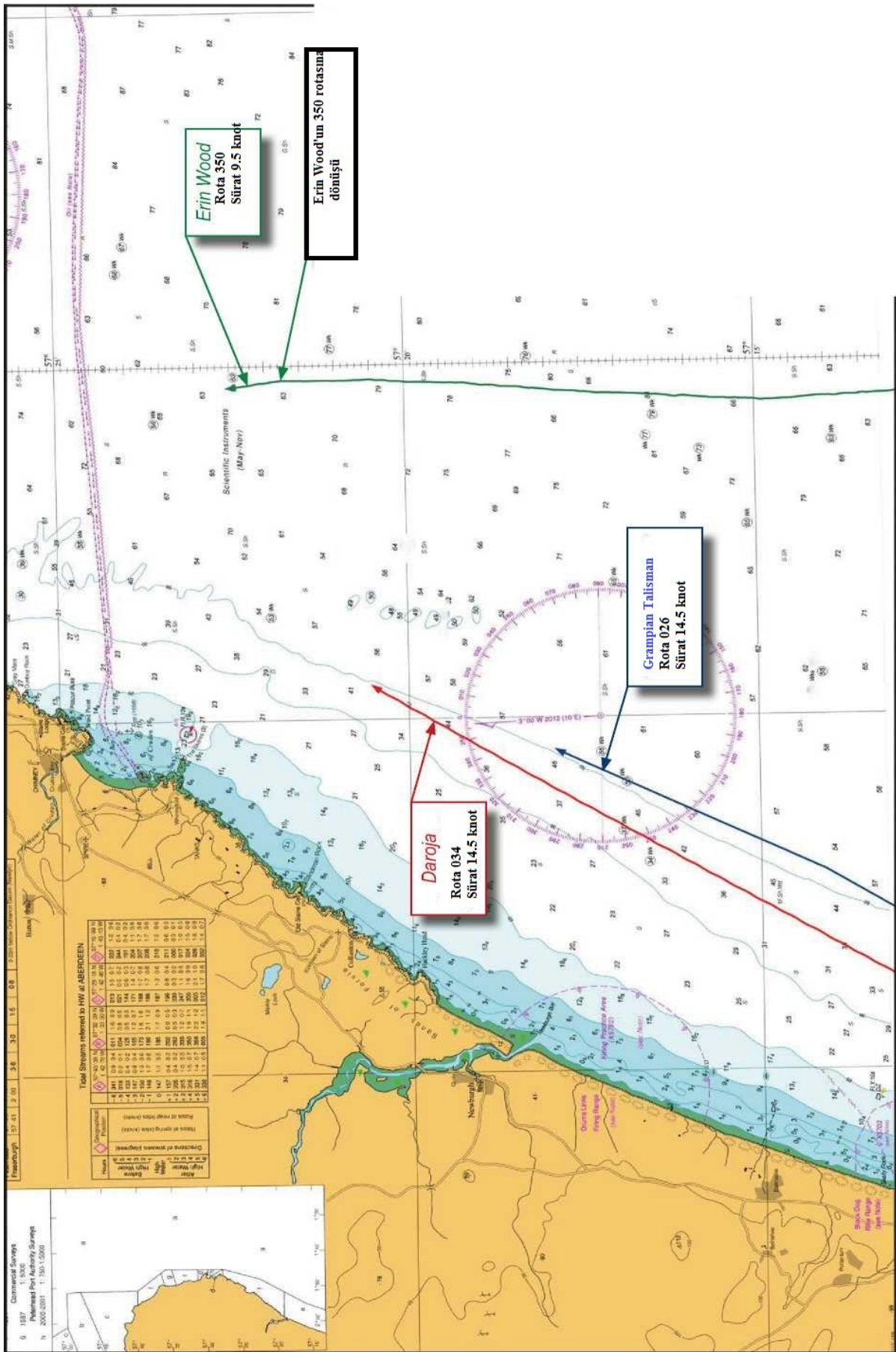
16:46'da, Darajo gemisi 1.Zabiti köprüüstü içhat telefonunu cevapladı. Devamındaki 4 dakikalık görüşme sonrası köprüüstünün sancak tarafına yöneldi ve oradaki koltuğa oturdu (**Resim 3**). Aynı zamanlarda Erin Wood barcı kaptanı da köprüüstü iskele tarafındaki koltuğa oturdu (**Resim 4**).

1.2.2 Çatışma

Saat 16:58'de Daroja gemisi, Erin Wood barcının iskele tarafına baş bodoslamadan çarptı (**Resim 5**). Çatışmayla Yakıt barcı Darajo gemisinin baş omuzluğunun altından bordasına doğru sürüklendi. Erin Wood barcı kaptanı, teknesini ayırmak için hemen dümeni oto pilottan çıkararak iskele alabandaya çevirdi ve makine telgrafını tam yol ileriye aldı. Erin Wood barcı saniyeler içerisinde 90⁰ sancağa yattı ve deniz suyu açık olan su sızdırmaz kaportalardan yaşam mahalli, makine dairesi ve köprüüstüne dolmaya başladı. Barç kaptanı, su almakta olan köprüüstünden açık olan pencereden çıkarak kurtuldu. Aynı anda mürettebat salonunda olan güverte personeli tamamen sular altında kaldı.

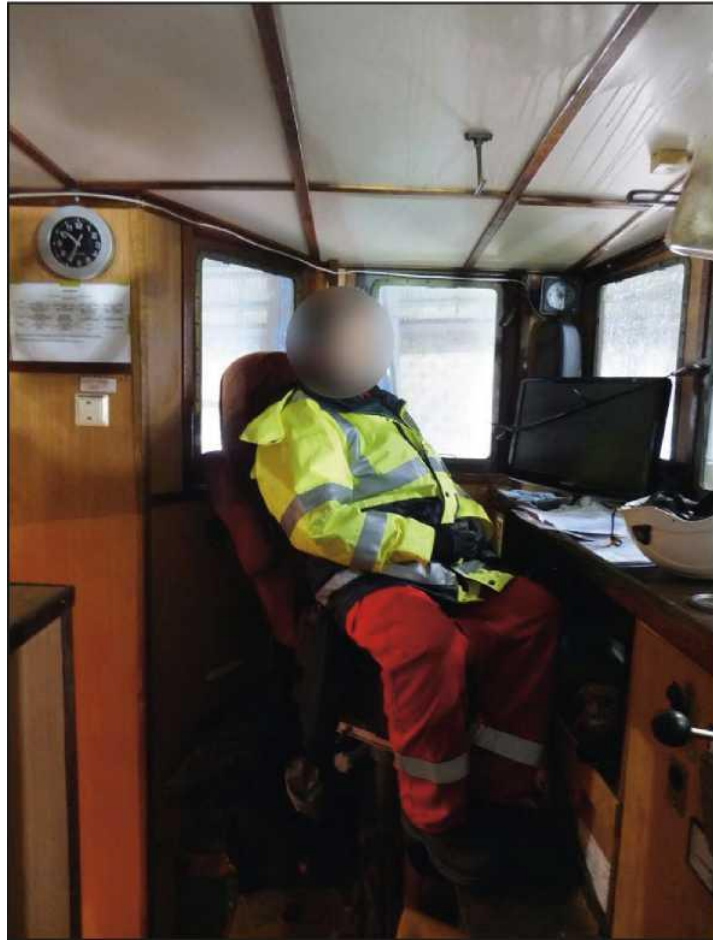


Resim 1: Daroja gemisi ve Erin Wood barcının planlanan seyir rotaları ve çatışma lokasyonu

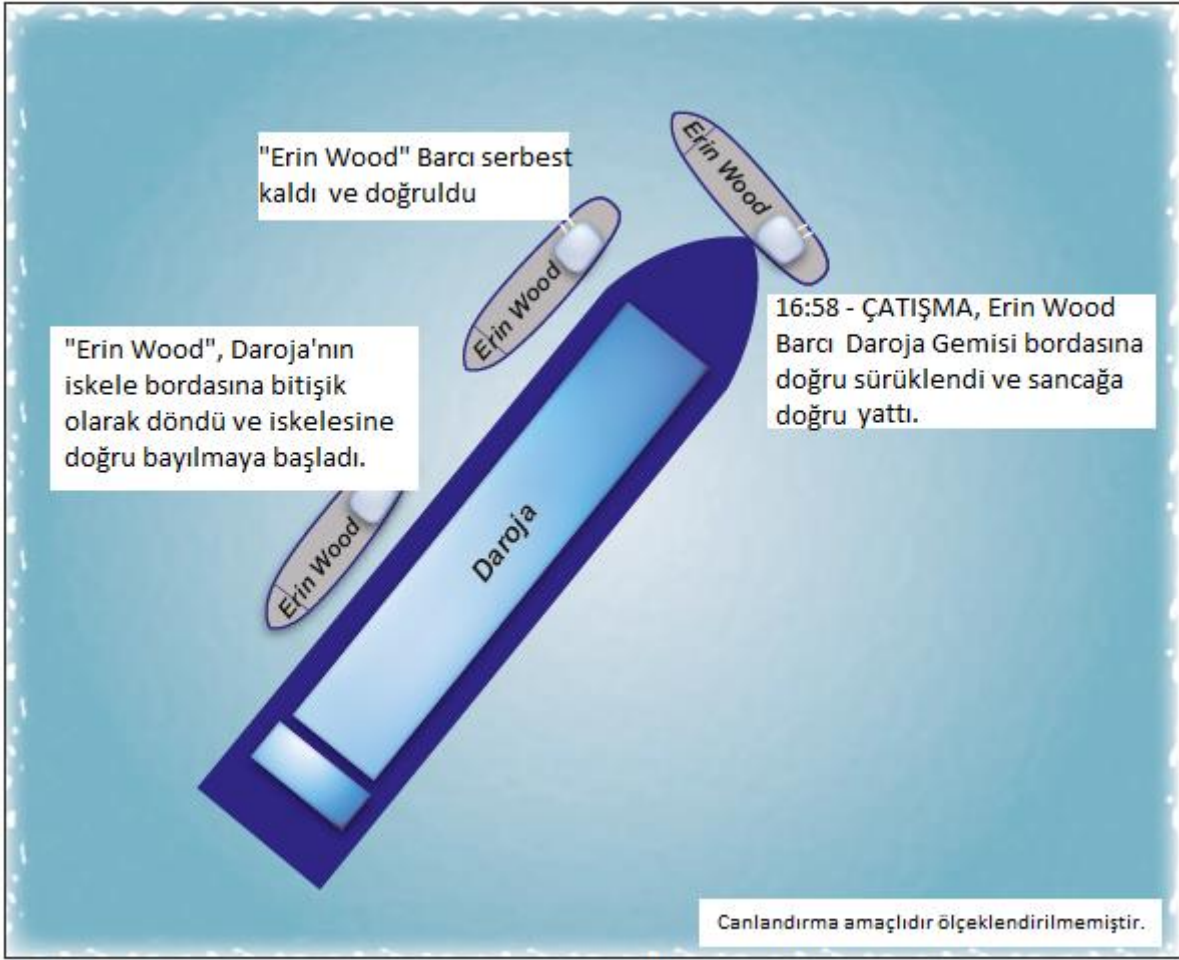




Resim 3: Daroja gemisi 1.Zabiti'nin sancak tarafta otururken (canlandırma)



Resim 4: Çatışma öncesi Erin Wood barcı kaptanı, köprüüstü iskele tarafta otururken (canlandırma)



Resim 5: Çatışma anı ve sonrası şematik diagramı

15 saniye sonrasında Erin Wood serbest kaldı ve doğrularak Daroja gemisi pruvasının tersine istikamette geminin iskelesine doğru geçti (**Resim 5**). Barç kaptanı kendisini köprüüstü miyar güvertesine tutunur vaziyette buldu. Mürettebat salonuna dolan su Güverte personelini dışarı doğru attı. Alabora olan teknenin tekrar doğrulmasıyla aynı su yine açık olan kaportalardan tekneyi terk etmeye başladı. Salona dolan suyun dışarı attığı güverte personeli, güverte küpeştesine tutunarak denize düşmekten kurtuldu ve gemi doğrulduğunda küpeşteden tırmanarak barcın üst güvertesine çıkmayı başardı.

1.2.3 Çatışma sonrası olaylar

Çatışma gerçekleşikten sonra Daroja 1.Zabiti, sıra dışı bir ses duydu. Köprüüstünde oturduğu sandalyesinden kalkarak pruvaya ve sancak tarafa baktı. Görünürde bir şey yoktu. Sonrasında iskele kırlangıça doğru gittiğinde Erin Wood'un bordaya bitişik geminin iskelesine doğru geçtiğini gördü. Daroja gemisi kaptanı da çarpmanın etkisiyle oluşan gürültüyü duydu ve ne olduğunu öğrenmek için köprüüstünü aradı. Telefonu 1.Zabit cevapladı ve kaptana acilen köprüüstüne gelmesi gerektiğini bildirdi. Kaptan köprüüstüne geldiğinde saat 17:01'di. Kaptan, VHF Kanal 16'dan Erin Wood yakıt barcını çağırdı fakat bir yanıt alamadı. Daroja gemisi kaptanı da süratini düşürdü, gemiyi Erin Wood'a doğru çevirdi ve denize indirmek üzere kurtarma botunun hazırlanması emrini verdi.

Erin Wood yakıt barcı Daroja gemisi bordasından neta olduktan sonra tekrar suya oturdu ve 4 numaralı iskele balast tankına dolan deniz suyu sebebiyle teknesi iskele tarafa doğru yatmaya başladı. Kaptan bunun üzerine geminin batacağı ya da alabora olabileceğini düşünerek köprüüstü miyar güvertesindeki can salını denize attı. Buradan güverte personelinin yardımıyla ana güverteye geçerek acil durumda

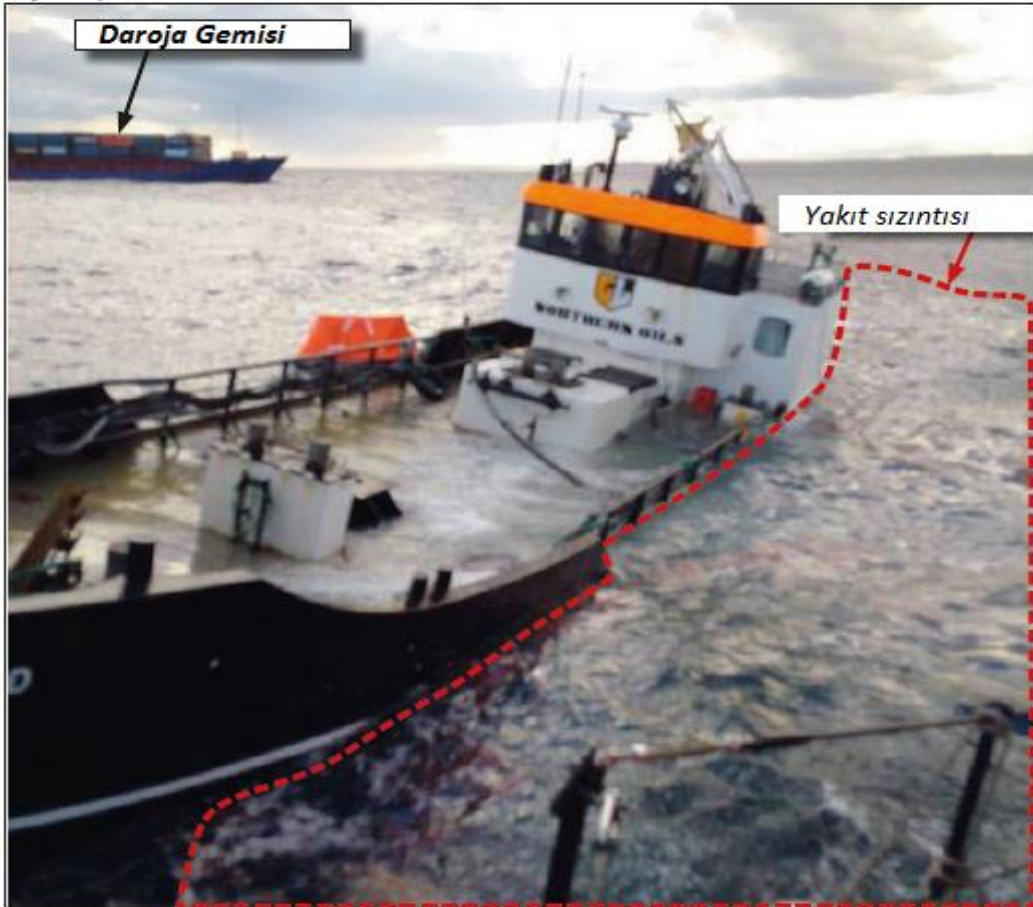
kullanılmak üzere can salının çimasını sancak omuzluktaki koç boynuzuna volda etti ve şişirme tüpünü patlattı. Güverte personeli yaşam mahallinden iki can yeleği getirdi ve kaptanla birlikte her ikisi de can yelekleri giydiler.

Erin Wood yakıt barcı kaptanı için teknesinin su aldığı aşikârdı ve Peterhead Limanı Gemi Trafik Hizmetleri İstasyonunu VHF'den çağırarak gemisinin batmakta olduğunu belirterek acil yardım çağrısında bulundu.

Peterhead Limanı Gemi Trafik Hizmetleri İstasyonu çağrıya hemen Aberdeen SAHİL Güvenlik Komutanlığına iletti. Bunun üzerine Peterhead RNLI can filikasının suya indirilmesi emrini verdi ve yakında bulunan petrol platformu destek gemisi Grampian Talisman yardım için kaza bölgesine sevk edildi.

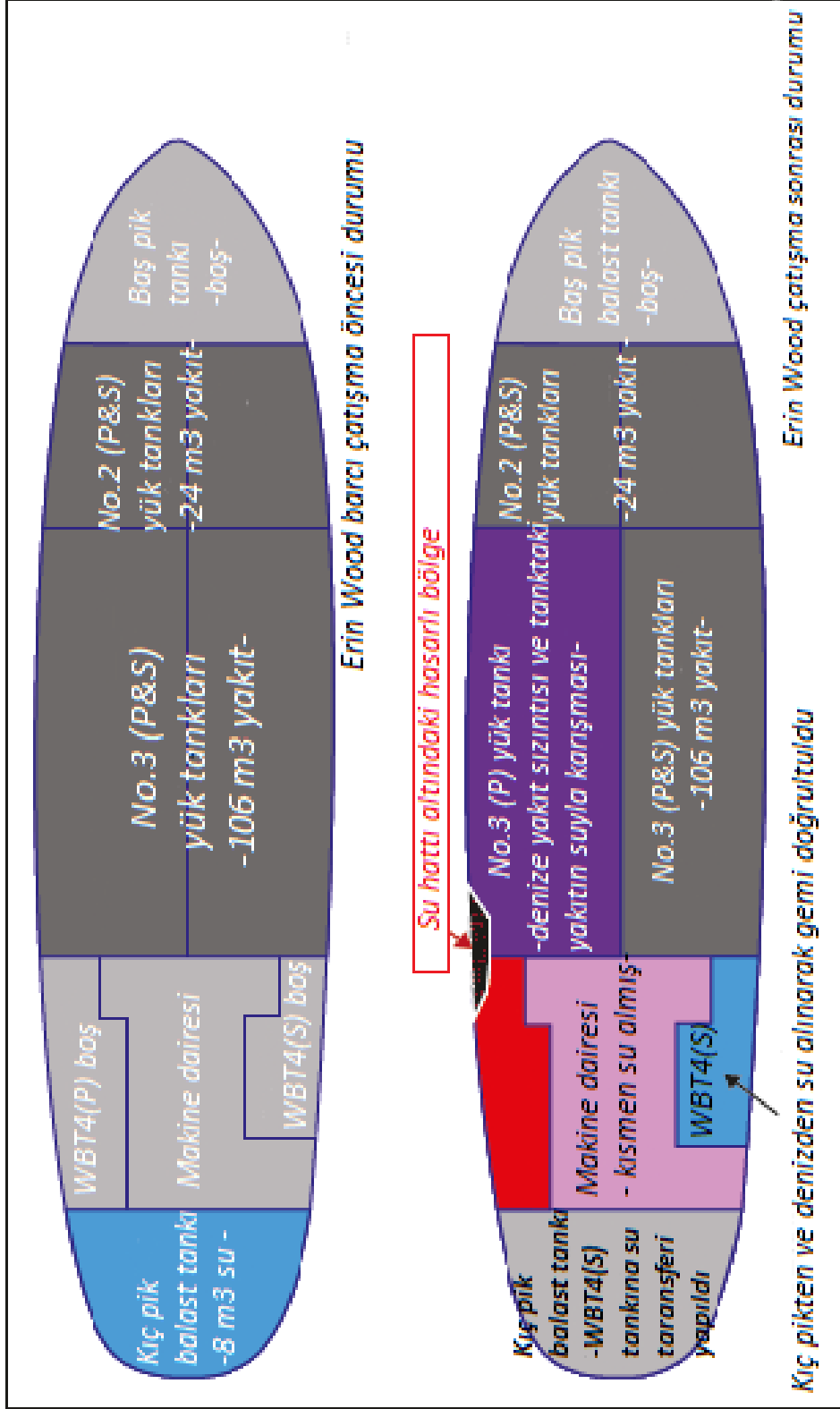
Daroja Hızlı Can Kurtarma Botu saat 17:10'da suya indirildi ve bot Erin Wood'a doğru yol aldı. Erin Wood' a ulaşıldığında, kaptanı gemide kendisiyle birlikte bir güverte personelinin bulunduğunu ve her ikisinin de sağlık durumlarının iyi olduğu, yardıma ihtiyaçları olmadıkları bilgisini verdi. Sahil Güvenlik Komutanlığına çağrı yaparak artık durumlarının acili yetinin ortadan kalktığını ancak makine dairelerinin bir kısmının su aldığı bilgisini verdi. Sonrasında da Erin Wood barcı mürettebatı, acil durum su tahliye pompası ile makine dairesindeki suyun tahliyesine başladı. Bu işlem önceleri sorunsuz işledi ancak sonrasında pompaya sıkışan üstüplerin tıkaması sonucu, pompa emme işlevini yitirdi.

Peterhead RNLI can filikası da saat 17:32'de olay mahaline ulaştı ve filikadaki iki mürettebat, yeni bir su tahliye pompası ile birlikte Erin Wood barcına çıktı. Tahliye işlemine yeni pompayla devam edildi (**Resim 6**).



Resim 6: Erin Wood barcının çatışma sonrası yakıt sızıntısının Peterhead can filikasından görünümü.

Makine dairesindeki suyun büyük bir kısmı tahliye edildikten sonra Erin Wood barcı kaptanı, dikkatini barcın iskeleye doğru bayılmış olmasına verdi. Kış pik tankından 8 ton, ayrıca denizden de 3 ton olmak üzere toplamda 11 ton deniz suyu, 4 No.lu sancak balast tankına alınarak geminin dengesi (upright) sağlandı (**Resim 7**).



Resim 7: Erin Wood barcının çatışma öncesi ve sonrasında gösteren genel tank planı

Saat 18:30'da Aberdeen Sahil Güvenlik Komutanlığı Daroja gemisini Peterhead'a ilerlemesi ve yanaşması talimatını verdi. Daroja gemisi 19:45'de Peterhead'e vardı. 18:42'de ise "Ocean Endeavour" balıkçı teknesi kaza bölgesine intikal etti ve Erin Wood'u yedeğe alma işlemlerine başladı. Grampian Talisman can salı mürettebatı ile 19:41'de Erin Wood yanında duruyordu. Erin Wood yakıt barcı Ocean Endeavour yedeğinde ve can filikası nezaretinde Peterhead' e saat 22:30'da yanaştı (**Resim 8**). Peterhead'e yanaşma sonrası Daroja ve Erin Wood'a da yerel polis ekipleri çıktı. Daroja gemisi Kaptanı ve 1.Zabiti ile Erin Wood barcının her iki mürettebatı da alkol testine tabi tutuldu ve sonuçlar negatifti. Erin Wood yakıt barcından sızan yakıtın yayılmasını önlemek için barcın çevresi bariyer ile çevrildi.



Resim 8: Ocean Endeavour balıkçı gemisinin Erin Wood barcını yedeklerken Peterhead Can filikasından alınan görüntüsü

SONUÇ

KAZAYA DİREKT OLARAK ETKİ EDEN GÜVENLİK ZAAFLARI

- 1) Çatışma, Daroja ve Erin Wood gemilerinin her ikisinde de etkin bir gözcülük yapılmadığı için meydana geldi.
- 2) Daroja gemisi 1.zabiti, Erin Wood barcını fark etmeye yönelik birçok fırsatı değerlendiremedi. Halinden memnun bir şekilde vardiyasını sürdürdü.

- 3) Daroja gemisinde vardiya tutma standartlarındaki yetersizlik sistematik bir hal almıştı. Bunun genel sebebi geminin sürekli aynı rota güzergâhında çalışıyor olması ve kaptanın eksik yönlendirme ve rehberlik becerilerinden kaynaklanıyordu.
- 4) Erin Wood barcı kaptanı, diğer geminin varlığından haberdar olmasına rağmen etkin bir şekilde içinde bulunulan durumu değerlendirememiş ve daha büyük olan diğer geminin kendi gemisinden neta geçeceğini varsaymıştı.
- 5) Köprüüstünde yalnız vardiya tutma eylemi her iki gemi için de alışlagelmiş bir olaydı. Bu durumun doğurabileceği riskler göz ardı edildi.
- 6) Erin Wood barcı mürettebatının hayatları ciddi tehlikeye girmişti. Kaptanın su dolan köprüüstünden kaçması, güverte personelinin küpeşteye tutunmayı başararak denize düşmekten kurtulması muhtemelen her ikisinin de hayatlarını kurtarmıştı.
- 7) Eğer üst güvertedeki su sızdırmaz kaportalar kapalı olsaydı Erin Wood barcının köprüüstü, yaşam mahalli ve makine dairesine su dolmayacaktı.
- 8) Erin Wood mürettebatı, küçük bir tankerın operasyonel olarak yürütülmesinde gerekli yeterliliğe sahip değildi ve etkin bir emniyet yönetimi sistemleri yoktu.

Çeviren: Serkan İNAL
Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

Report on the investigation of the collision between

the general cargo ship

Daroja

and the oil bunker barge

Erin Wood

4 nautical miles south-east of Peterhead, Scotland

on 29 August 2015



VERY SERIOUS MARINE CASUALTY

REPORT NO 27/2016

DECEMBER 2016

SYNOPSIS

At 1658 on 29 August 2015, the Cyprus registered cargo ship *Daroja* and the St Kitts and Nevis registered oil bunker barge *Erin Wood* collided 4 nautical miles south-east of Peterhead, Scotland. Minor damage was caused to *Daroja* but damage to *Erin Wood* included breaches of the hull, resulting in flooding of the vessel and pollution from leaking fuel cargo.

At the time of the accident, both vessels were manned by watchkeepers not keeping a lookout and therefore unaware of the risk of collision. On board *Daroja*, the chief officer, who was the officer of the watch, missed opportunities to detect *Erin Wood* by visual, radar and automatic identification system means. This happened because he had become complacent through distraction, inattentiveness, the repetitive nature of the vessel's schedule and insufficient supervision. On board *Erin Wood*, the bridge was not continuously manned and, although the skipper was aware of the presence of another vessel, the situation was not effectively assessed and an assumption was made that a larger ship would keep clear.

Lone watchkeeping was a causal factor on board both vessels and, similar to previous MAIB investigations, this report highlights the importance of identifying and managing risks when a sole watchkeeper is the only lookout.

This investigation has also identified significant safety shortcomings in the management and operation of *Erin Wood*. The vessel's crew did not have the competence necessary to operate a small tanker and there was not an effective safety management system. This unsafe situation arose because *Erin Wood's* managing company lacked experience in the industry sector and prioritised commercial gain ahead of safety at sea. Risks associated with *Erin Wood's* operations also went undetected by the flag and coastal states. This happened because the Flag State's process of initial registration was not sufficiently thorough and because *Erin Wood* was not inspected under the Port State Control regime.

United Shipping Companies Barnkrug GmbH & Co.KG, *Daroja's* managing company, has reviewed its safety management system and made a series of changes to improve bridge watchkeeping standards. Northern Oils Limited, *Erin Wood's* managing company, has temporarily ceased transportation of fuel products by sea. Nevertheless, safety recommendations have been made to both managing companies intended to improve standards of navigation and watchkeeping. A safety recommendation has also been made to the St Kitts and Nevis International Ship Registry intended to improve its assessment of potential risks during the process of initial registration of vessels being taken onto its flag.

1.2 NARRATIVE

1.2.1 Events prior to the collision

At 2130 on 28 August 2015, the oil bunker barge *Erin Wood* sailed from North Shields, England and commenced passage to Scrabster, Scotland (**Figure 1**). The vessel was loaded with 130m³ of marine gas oil and was manned by its skipper and a deckhand. At 0100 (29 August 2015), with the vessel proceeding on autopilot at a passage speed of 9.5kt, the skipper handed the bridge watch over to the deckhand and went to his cabin to rest. The skipper returned to the bridge at about 0830 and took back control of the watch; the deckhand then left the bridge and went to rest.

At 1510 on 29 August 2015, the general cargo vessel *Daroja* sailed from Aberdeen, Scotland and commenced passage to Lerwick in the Shetland Islands (**Figure 1**). Once clear of Aberdeen Harbour, with the passage speed set at 14.5kt, *Daroja's* master handed the watch over to the second officer, then left the bridge. At 1538, the second officer altered *Daroja's* autopilot controlled heading to 034° (**Figure 2**). At 1600, *Daroja's* chief officer arrived on the bridge and, following a short handover brief from the second officer, took over the watch. Once alone on the bridge, the chief officer checked the bridge equipment settings and looked out of the windows to scan the horizon. At about 1620, the chief officer went to the chart table on the starboard side of the bridge and began working on paperwork relating to the cargo loaded in Aberdeen.

At about 1620, *Erin Wood's* skipper observed several automatic identification system (AIS) shipping tracks on the vessel's electronic chart system (ECS) display. The skipper interrogated the tracks to establish the closest point of approach (CPA) for each of them, and noted that the nearest CPA was predicted to be 1 nautical mile (nm). At 1625, *Erin Wood's* skipper adjusted his autopilot controlled heading to 350° (**Figure 2**); he then left the bridge and went to the stern deck to urinate into the sea. While on deck, the skipper noticed a larger vessel approaching from astern. He assumed the vessel would keep clear and made no attempt to assess it further. The skipper then collected his tablet computer from his cabin and returned to the bridge. About 10 minutes later, he went to the mess room and briefed the deckhand on the intended passage plan.

At 1646, the chief officer on board *Daroja* answered a call on the bridge internal telephone. Following a 4-minute discussion, the chief officer went to the starboard side of the bridge and sat in the bridge chair (**Figure 3**). At about the same time, *Erin Wood's* skipper returned to the bridge and sat down in the chair on the port side (**Figure 4**).

1.2.2 The collision

At 1658, *Daroja's* bulbous bow struck *Erin Wood's* port side (**Figure 5**). The bunker barge became lodged under *Daroja's* bow and started being driven sideways; in an attempt to break his vessel free, *Erin Wood's* skipper immediately deselected the autopilot, applied maximum port rudder and put the engine to full ahead. Within seconds, *Erin Wood* heeled over 90° to starboard and seawater rushed into its bridge, accommodation areas and engine room through the vessel's open weathertight doors. The skipper escaped from the flooded bridge through an open window; meanwhile, the deckhand, who was in the mess room, was fully submerged in seawater.

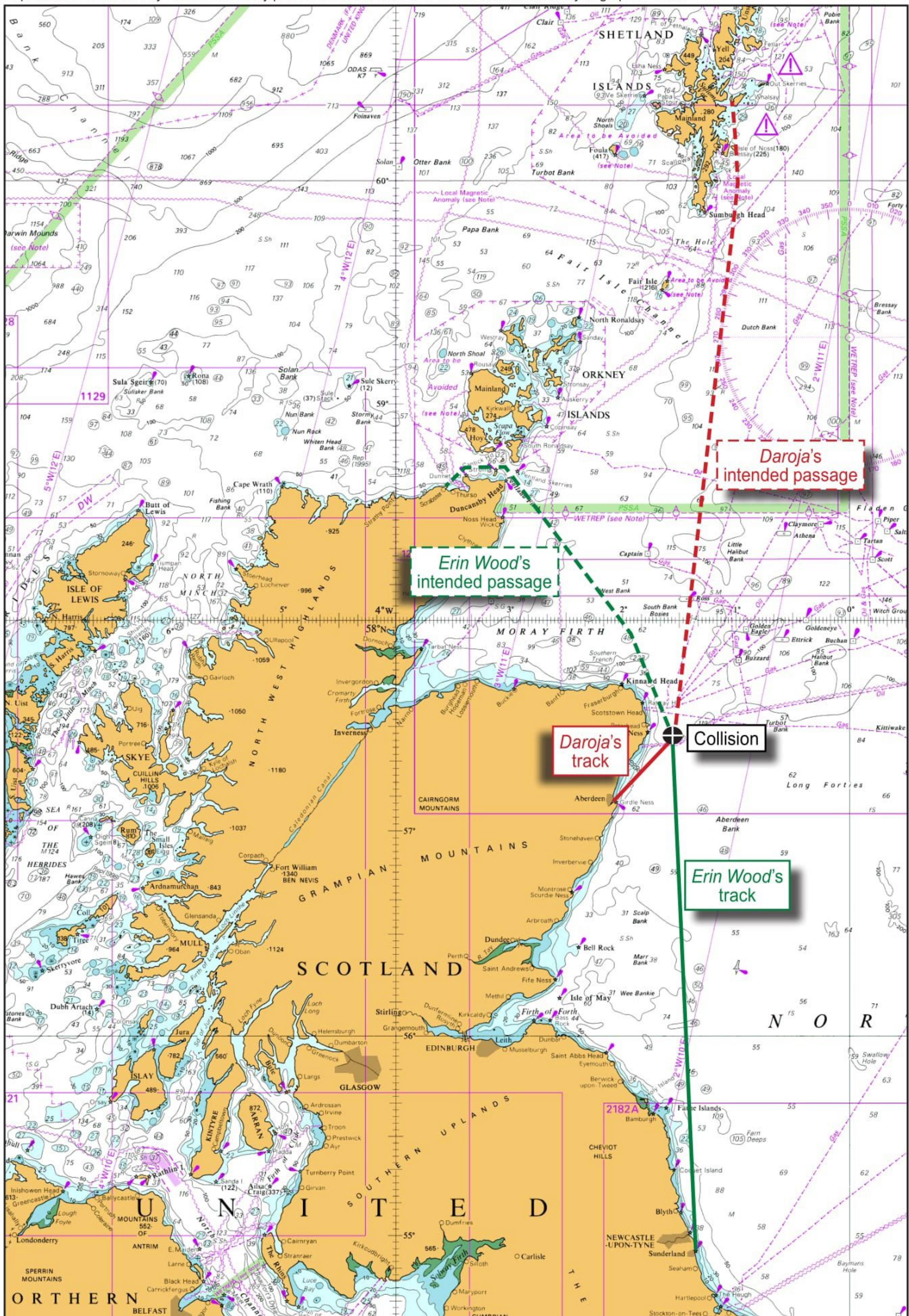


Figure 1: Intended passages of Daroja and Erin Wood and collision location

Reproduced from Admiralty Chart BA 0213 by permission of the Controller of HMSO and the UK Hydrographic Office.

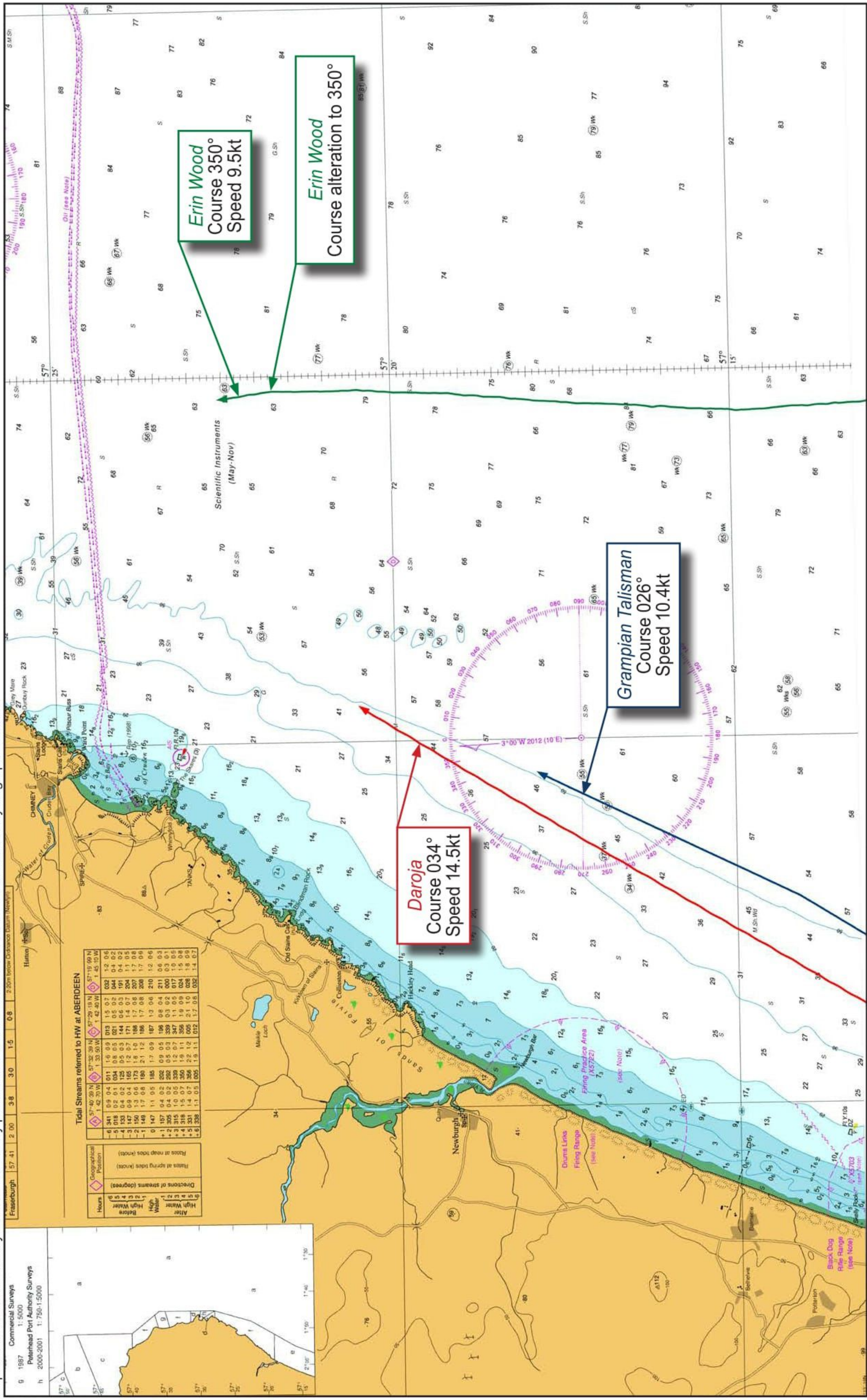


Figure 2: AIS tracks of Daroja, Erin Wood and Grampian Talisman at 1630, when the skipper of Erin Wood was on the stern deck



Figure 3: Reconstruction of the chief officer of *Daroja* sitting in the chair on the starboard side of the bridge prior to collision

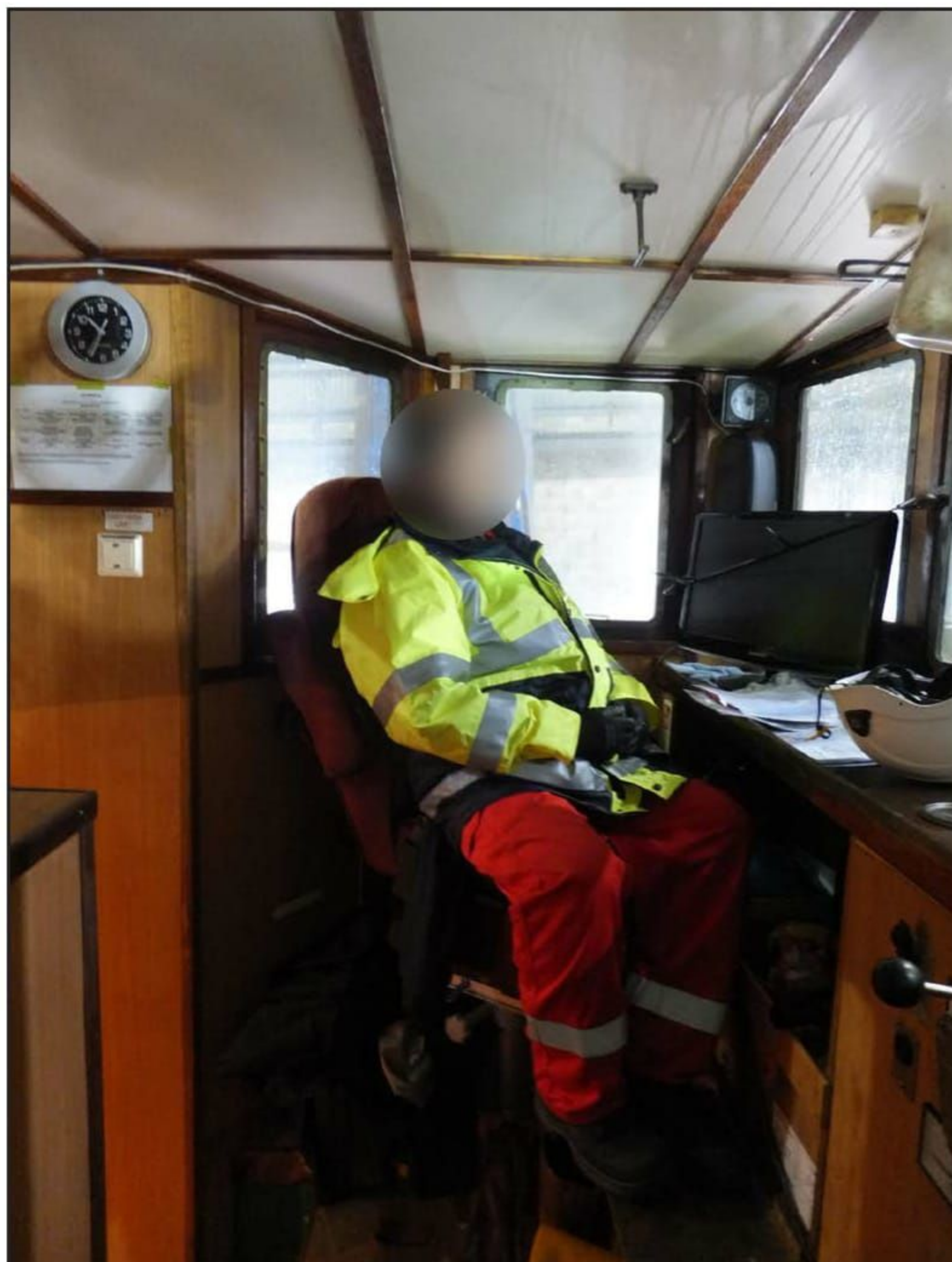


Figure 4: Reconstruction of the skipper of *Erin Wood* sitting in the chair on the port side of the bridge prior to collision

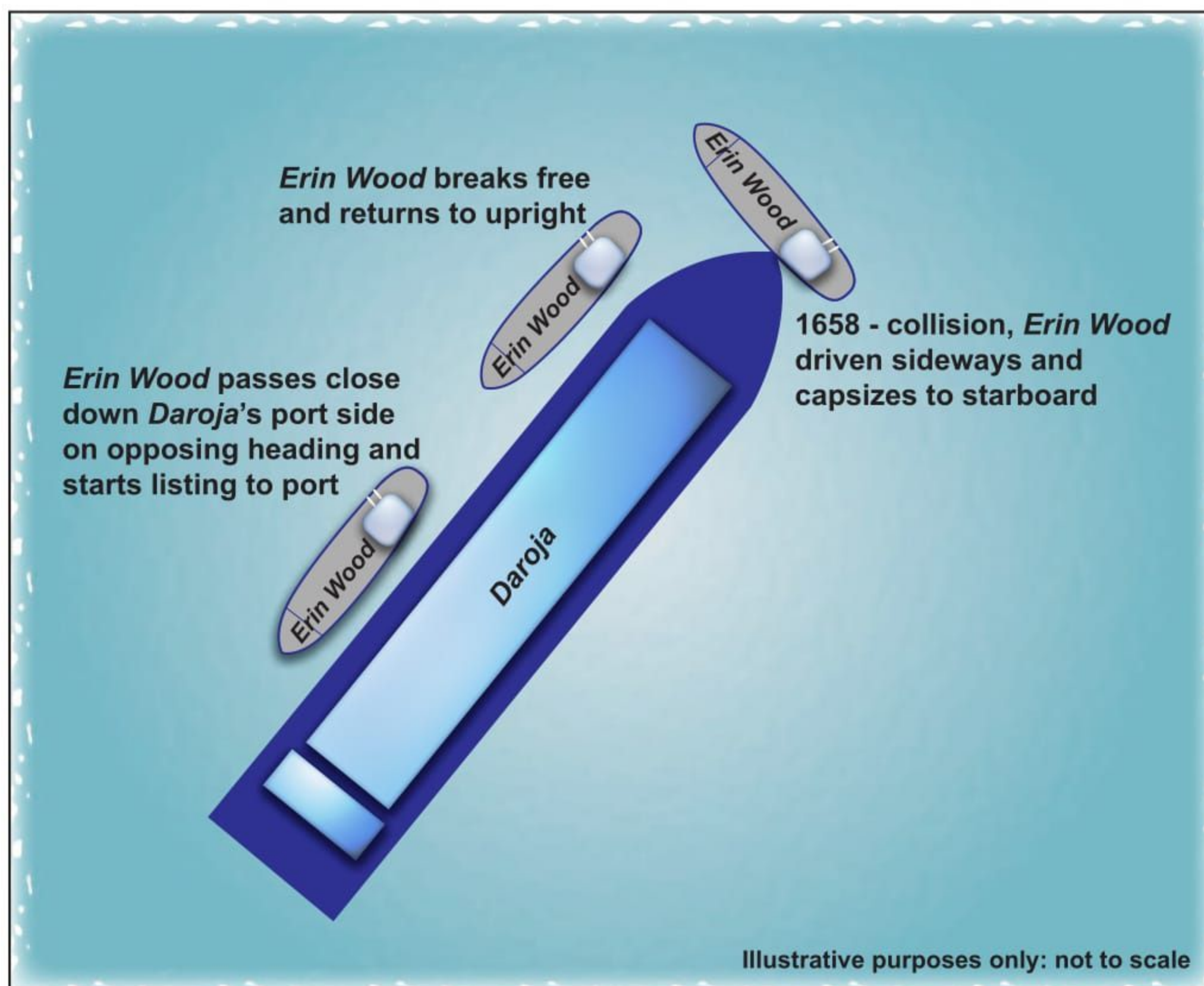


Figure 5: Schematic diagram of the collision sequence

After about 15 seconds, *Erin Wood* broke free, rolled back upright and passed down *Daroja*'s port side on an opposing heading (**Figure 5**). As *Erin Wood* came upright, the skipper found himself clinging to the bridge roof. The deckhand was washed out of the mess room and over the ship's side as the floodwater rushed back out through the open door. The deckhand grabbed hold of the top edge of the bulwark to prevent himself being swept completely overboard. When the rush subsided, the deckhand was able to climb back over the bulwark onto the vessel's upper deck.

1.2.3 Actions following the collision

When the collision happened, *Daroja*'s chief officer heard an unusual noise and stood up from the bridge chair and looked out ahead and to starboard. With nothing in sight, he then went to the port bridge wing, where he saw *Erin Wood* passing close down the port side. The master, who was in his cabin, had also heard the noise and phoned the bridge to find out what it was. The chief officer answered the phone and asked the master to come to the bridge immediately. The master arrived on the bridge at 1701 and called *Erin Wood* on very high frequency (VHF) radio channel 16, but there was no response. *Daroja*'s master also reduced the vessel's speed, turned back towards *Erin Wood* and ordered the fast rescue boat (FRB) to be prepared for launch.

Once clear of *Daroja*, *Erin Wood* settled low in the water and started listing to port as seawater flooded into No.4 port water ballast tank (WBT). The skipper, concerned that the vessel might sink or capsize, released the liferaft from the bridge roof and threw it over the side. He then climbed down to the deck and, with the assistance of the deckhand, inflated the liferaft and secured its painter to a cleat on the starboard quarter ready for immediate use. The deckhand then fetched two lifejackets from the accommodation space and both he and the skipper donned them.

It was apparent to *Erin Wood*'s skipper that the vessel was taking on water so, at 1704, he called Peterhead Harbour vessel traffic service (VTS) using VHF radio and stated that his vessel was sinking and help was urgently required. Peterhead VTS immediately relayed this information to Aberdeen Coastguard, who ordered the launch of the Peterhead RNLi¹ lifeboat and also tasked the oil rig support vessel *Grampian Talisman*, which was nearby, to proceed to the scene.

Daroja's FRB was launched at 1710 and proceeded directly to *Erin Wood*. The skipper of *Erin Wood* told the FRB coxswain that there were two crew on his vessel, both were safe and that no assistance was required. Shortly thereafter, *Erin Wood*'s skipper informed the coastguard that he assessed the vessel was no longer in immediate danger but that its engine room was partially flooded. *Erin Wood*'s crew then used an emergency salvage pump to start pumping floodwater out of the engine room; this was initially successful but the suction soon became blocked by rags.

The Peterhead RNLi lifeboat arrived at 1732 (**Figure 6**) and transferred two crewmen and a salvage pump onto *Erin Wood*. The RNLi salvage pump was used to assist the crew of *Erin Wood* in their efforts to pump out the floodwater from the

Image courtesy of the RNLi



Figure 6: *Erin Wood* after the collision as seen from the Peterhead lifeboat, including evidence of fuel cargo pollution

¹ Royal National Lifeboat Institution

engine room and accommodation space. Once the majority of the floodwater had been pumped out of the engine room, *Erin Wood's* skipper turned his attention to addressing the vessel's list to port. This was corrected by pumping 11t of seawater into No.4 starboard WBT: 8t from the after peak tank and 3t from the sea (**Figure 7**).

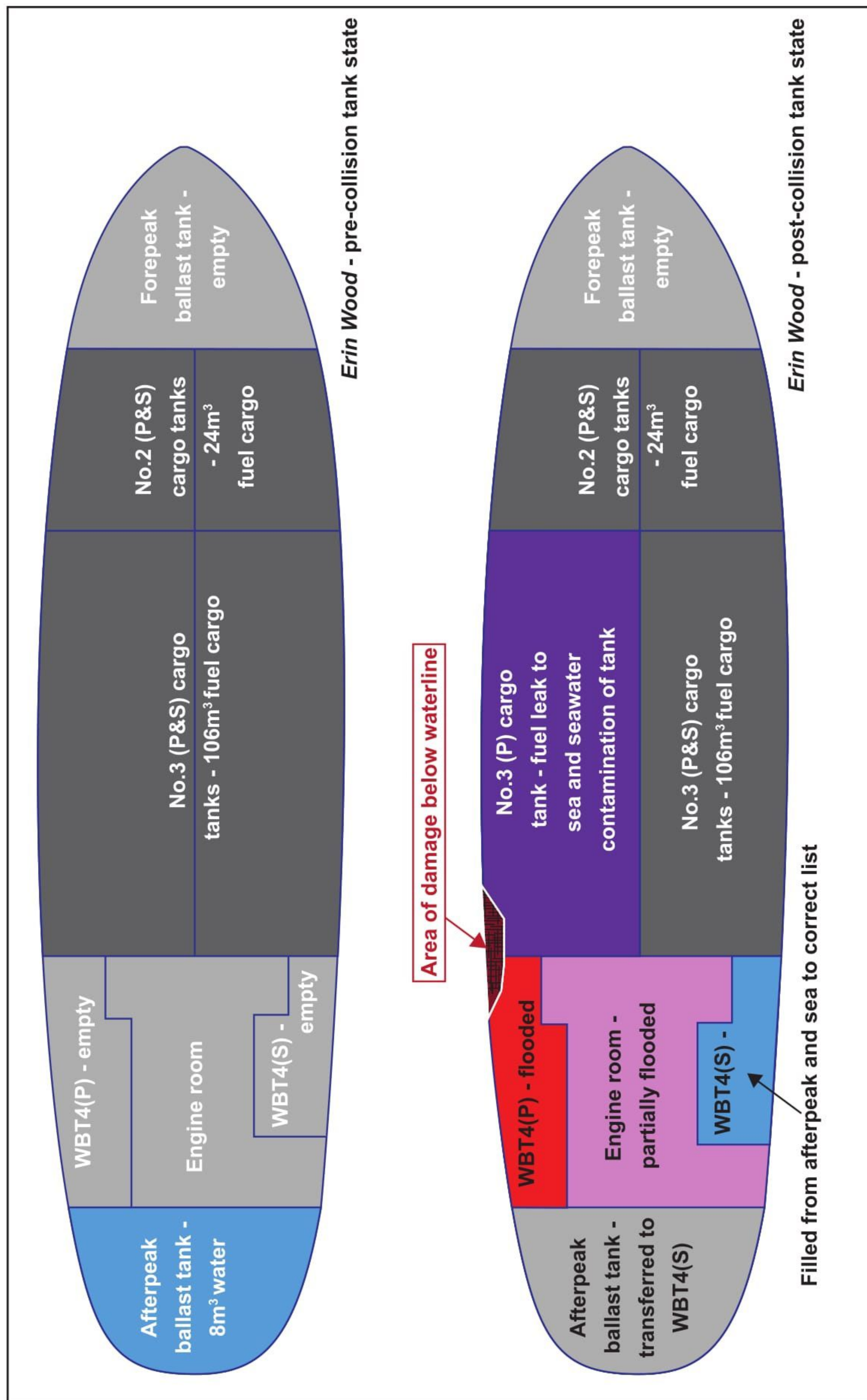


Figure 7: *Erin Wood* – general arrangements of tanks illustrating contents before and after collision

At 1830, Aberdeen Coastguard released *Daroja* from the scene but directed it to proceed alongside in Peterhead, where it arrived at 1945. The fishing vessel *Ocean Endeavour* arrived on scene at 1842 and started preparing to take *Erin Wood* in tow. *Grampian Talisman* was stood down by the lifeboat coxswain at 1941. Escorted by the lifeboat and under tow by *Ocean Endeavour* (**Figure 8**), *Erin Wood* berthed in Peterhead at about 2230.

Image courtesy of the RNLi



Figure 8: Fishing vessel *Ocean Endeavour* with *Erin Wood* in tow, taken from the Peterhead lifeboat

After arriving in Peterhead, both *Daroja* and *Erin Wood* were attended by local Police. The master and chief officer of *Daroja* and both crewmen from *Erin Wood* were breathalysed, all with negative results. An environmental containment boom was rigged around *Erin Wood* to prevent the spread of fuel leaking from the vessel.

1.3 ENVIRONMENTAL CONDITIONS

The environmental conditions in the vicinity of the accident were:

- Wind: south-westerly, 4 to 6kt
- Weather: overcast
- Sea state: smooth with approximate swell height of 0.5m
- Visibility: good

SECTION 3 – CONCLUSIONS

3.1 SAFETY ISSUES DIRECTLY CONTRIBUTING TO THE ACCIDENT THAT HAVE BEEN ADDRESSED OR RESULTED IN RECOMMENDATIONS

1. *Daroja* and *Erin Wood* collided because a proper lookout was not being kept on either vessel. [2.2]
2. On board *Daroja*, the chief officer, who was the OOW, missed multiple opportunities to detect *Erin Wood*; this happened because he had become complacent about his watchkeeping duties and allowed himself to become distracted. [2.4]
3. Complacency and poor watchkeeping practices were systemic on board *Daroja*. This was largely due to the repetitive nature of its trading route and a lack of mentorship and direction from the vessel's master. [2.4]
4. Although *Erin Wood*'s skipper was aware of the presence of another vessel, he did not effectively assess the situation and assumed a larger vessel would keep clear. [2.5]
5. Lone watchkeeping was a normal practice in both vessels and the risks associated with this had not been properly assessed. [2.6]
6. The lives of *Erin Wood*'s crew were placed in significant danger. The skipper's presence of mind to escape from the flooded bridge, and the deckhand managing to hold on to the bulwark to prevent being washed completely overboard, are actions that probably saved their lives. [2.3]
7. The flooding of *Erin Wood*'s bridge, accommodation spaces and engine room would have been prevented if the upper deck weathertight doors had been shut. [2.3]
8. *Erin Wood*'s crew did not have the competence necessary to operate a small coastal tanker; the vessel was also not provided with an effective safety management system. [2.8]

KAZA RAPORU



Hamburg

*Kruvaziyer yolcu gemisinin
İskoçya kıyılarında karaya
oturması Kaza İnceleme Raporu.*

11 Mayıs 2015



İstanbul

Sayı

Our Reference : 2166

Konu

02.06.2017

Subject : Kruvaziyer Yolcu Gemisi Kaza İnceleme Raporu Hk.

Sirküler No: 389 /2017

İlgi: İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi'nin Haziran 2016 tarihli 12/2016 sayılı raporu.

İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi'nin kaza inceleme raporunda, Bahama bandıralı Hamburg isimli yolcu gemisinin, İskoçya'da Sound of Mull, New Rock şamandırası yakınlarında, haritada markalanmış olan kayalıklarda karaya oturması hadisesi ile ilgili olarak kazanın meydana gelmesindeki sebepler ve önlenmesine yönelik tedbirleri içeren detaylı bir rapor hazırlanmış olup, raporun Odamızda yapılan Türkçe çevirisi (Ek- 1) ve ilgi yazı (Ek- 2) ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla

Murat TUNCER

Genel Sekreter

EKLER:**EK-1:** İlgi yazı Türkçe çevirisi (16 sayfa)**EK-2:** İlgi yazı İngilizce (15 sayfa)**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (Web Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- Meslek Komitesi Başkanları
- İMEAK DTO Şubeler
- UND
- KOSDER
- ROFED
- TÜRK LOYDU
- Gemi Yakıt İkmalciler Derneği
- Gemi Mühendisleri Odası
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası
- Adalar Yolcu ve Yük Taş. Koop.
- S.S. Boğaziçi Yolcu ve Tur. Den. Mot. Taş. Koop.
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- S.S. İstanbul Kartal Maltepe Bostancı Adalar Yük Taş. Ve Gemi Serv. Den. Motorlu. Taş. Koop.
- S.S. Kartal Deniz Yolcu Yük ve Tur. Mot. Taş. Koop.

Bilgi:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL Telefon: +90 212 252 01 30/157 e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





- S.S. Mavi Marmara Deniz Yolcu ve Tur. Mot. Taş. Koop.
- S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Koop.
- S.S. Avrasya Deniz Taş. Tur. Hiz. İnş. San. ve Tic. A.Ş.
- Beyden Deniz Ulaşım Hizmetleri Tic. Ltd. Şt.
- Teknomar Denizcilik ve Deniz Araçları İşletme ve Tic. A.Ş.
- İDO A.Ş
- Türk Armatörleri İşverenler Sendikası
- Gemi Sahibi Firmalar
- Denizcilik Eğitimi Veren Kuruluşlar

(Serbest Çeviri)

02.06.2017

İngiltere Deniz Kazalarını Soruşturma Şubesi KAZA RAPORU



Hamburg

Yolcu Gemisinin Karaya Oturma İnceleme Raporu

11 Mayıs 2015

ÖZET

11 Mayıs 2015 saat 1328:21' de Bahama bandıralı **Hamburg** isimli yolcu gemisi, İskoçya'da Sound of Mull, New Rock şamandırası yakınlarında, haritada markalanmış olan kayalıklarda karaya oturdu. İskele pervanede ve gemi teknesinde dikkate değer ölçüde hasar meydana geldi. Şaft ve dümen yelpazesi hizmet dışı kaldı. Kaza neticesinde herhangi bir kişi yaralanmadı ve gemi Tobermory' e olan seferine devam etti.

Yapılan inceleme sonucunda şu sonuçlar elde edildi;

-Gemi varışında Tobermory Körfezine giriş yapamadı ve buna rağmen mevcut seyir planında (passage plan) değişiklik ya da düzeltme yoluna gidilmediği görüldü.

-Yetersiz köprüüstü takım işbirliği ve seyir uygulamaları, gemiyi tehlikeye sürükledi ve karaya oturmasına sebebiyet verdi.

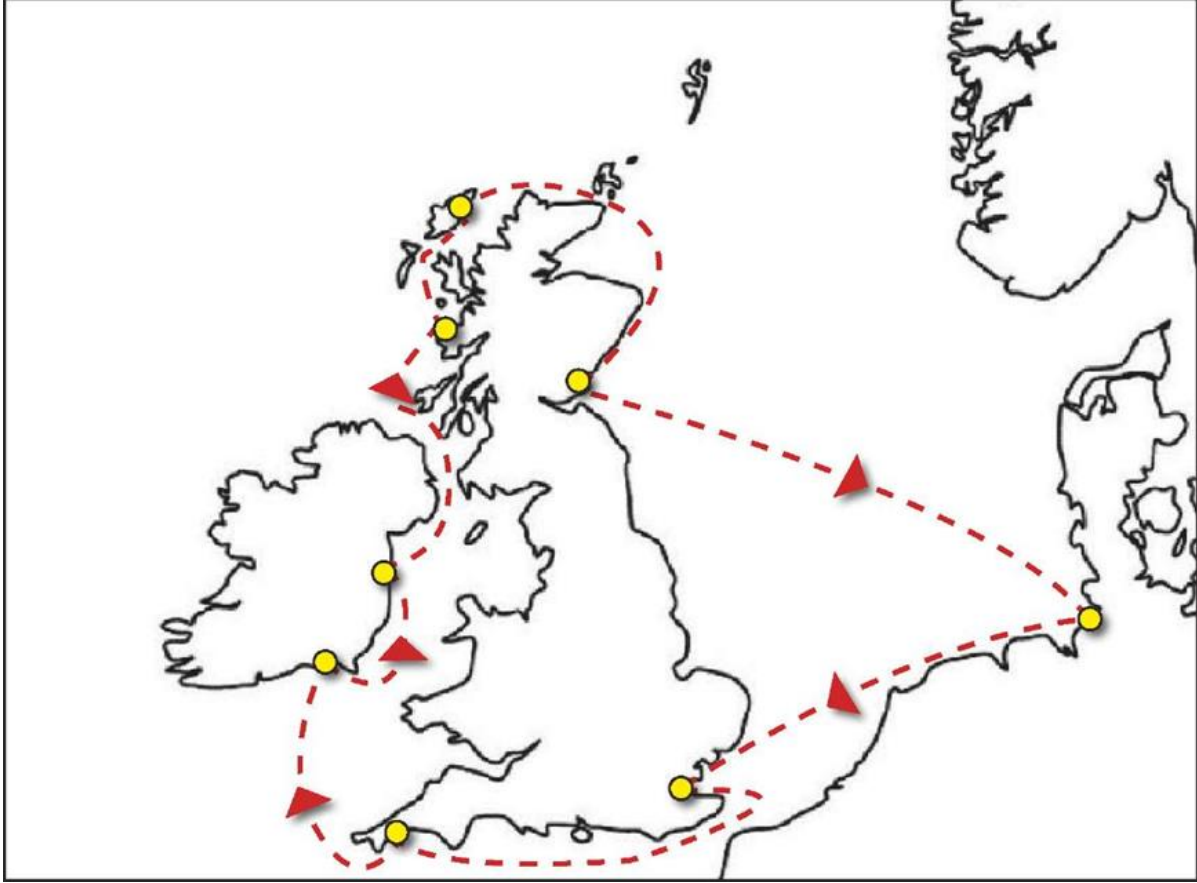
-Yüksek ses ve titreşimle meydana gelen oturma sonucunda dahi, köprüüstü personeli izlenmesi gereken prosedürler; hasar tespit ve kontrol listelerini işleme koymadı. Mürettebat ve yolcuların toplanma istasyonlarına yönelmelerini sağlayacak herhangi bir ikaz ya da anons yapılmadı. Meydana gelen kazadan, ne gemi işletmesinin ne de kıyı makamlarının haberi vardı.



Tobermory Körfezine varıldığında gemi kaptanı düşüncesizce hareket ederek planlanan körfezin güneyindeki mevki yerine, hemen girişinde demir atmaya niyet etti. Az daha Hamburg gemisinin ikinci kez karaya oturmasına sebep olacak bu davranış, gemi demirinin taraması sonucunda kaptanı demirleme niyetinden vazgeçirdi. Gemi, kaza neticesinde maruz kaldığı hasar boyutu bilinmeksizin dalğışlar tarafından hasar tespit sörveyi yapılmak üzere Belfast'a varmak için tekrar açık denize çıkarıldı. Yapılan sörvey neticesinde gemi 3 ay süreliğine tamir olmak üzere hizmet dışı kaldı.

OLAYIN ARKAPLANI

4 Mayıs 2015, saat 19:42’de, Bahama bandıralı Kruvaziyer yolcu gemisi “Hamburg” Almanya’nın Bremerhaven limanından ayrılarak İngiltere’nin Londra limanına doğru yola çıktı.



Resim 1: Kruvaziyer yolcu gemisinin planlanan rotası

6 Mayıs saat 13:28’de bir balıkçı ağı, geminin sancak pervanesine dolaştığında “Hamburg” gemisi, Thames nehri ağzındaki “Sunk” pilot istasyonuna yanaşmaktaydı. Bu olay sonucunda gemi planladığı Londra limanı varışını iptal ederek pervaneye dolaşan balıkçı ağının çıkartılması için Southampton limanına rotasını çevirdi ve burada dalgıçlar tarafından pervaneye dolaşan ağlar temizlendi. Sonrasında da “Hamburg” gemisi planlanan seferine devam etti.

1.3 OLAY

1.3.1 Dublin’ den Tobermory Limanına

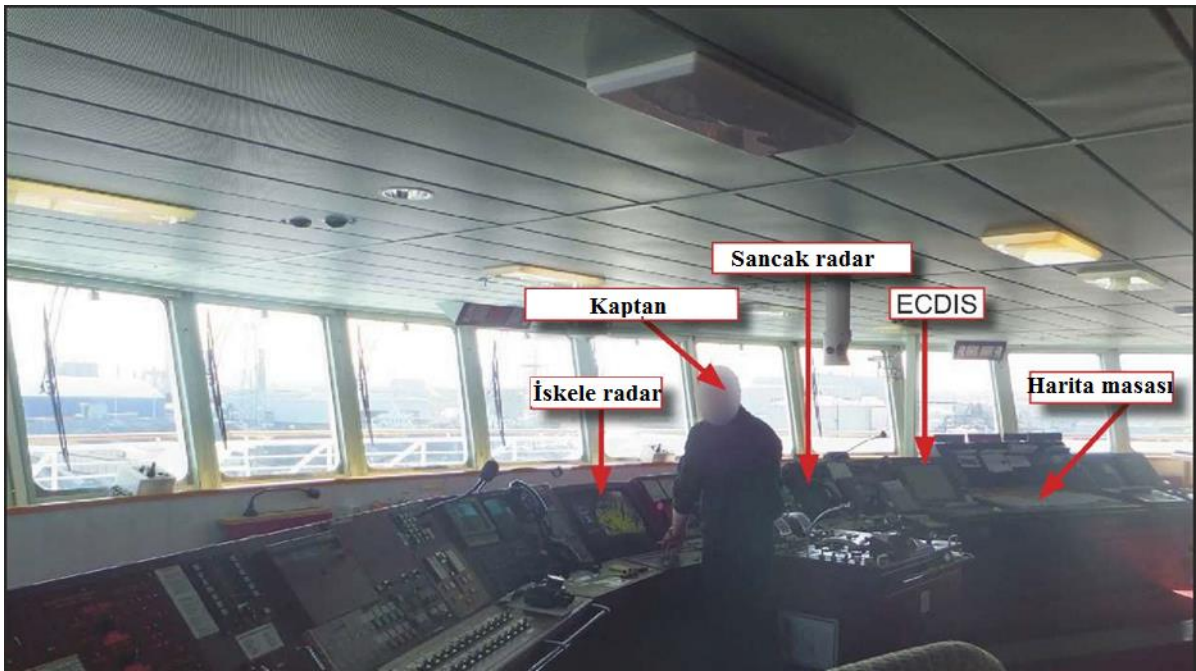
10 Mayıs saat 16:00’de Hamburg gemisi İrlanda’nın Dublin Limanından İskoçya’nın Tobermory Limanına gitmek üzere hareket etti. Geminin ertesi gün saat 13:30’da Tobermory limanına varması planlanıyordu.

Hamburg gemisi kaptanı Birleşik Krallık Meteoroloji Dairesinin, İrlanda Denizi için yaptığı fırtına uyarısından haberdardı. Sert havanın güneybatıdan esmesi ve ertesi gün öğleden sonra şiddetini artırması bekleniyordu. Kaptan mümkün olan en yüksek hızla Tobermory’ e doğru

ilerleme kararı aldı. Böylelikle hava kötüleşmeden Tobermory Koyu'na varıp, demir atarak yaklaşan kötü havadan korunacaktı.

Saat 17:34'de Kaptan Tobermory Limanına, tahmini varış saatini (ETA) 12:00 yerel saat olarak değiştirdi ve varıştan 2 saat öncesinde demir yerinin uygunluğu bilgisi için yeniden iletişime geçileceğini bildiren bir e-posta mesajı gönderdi.

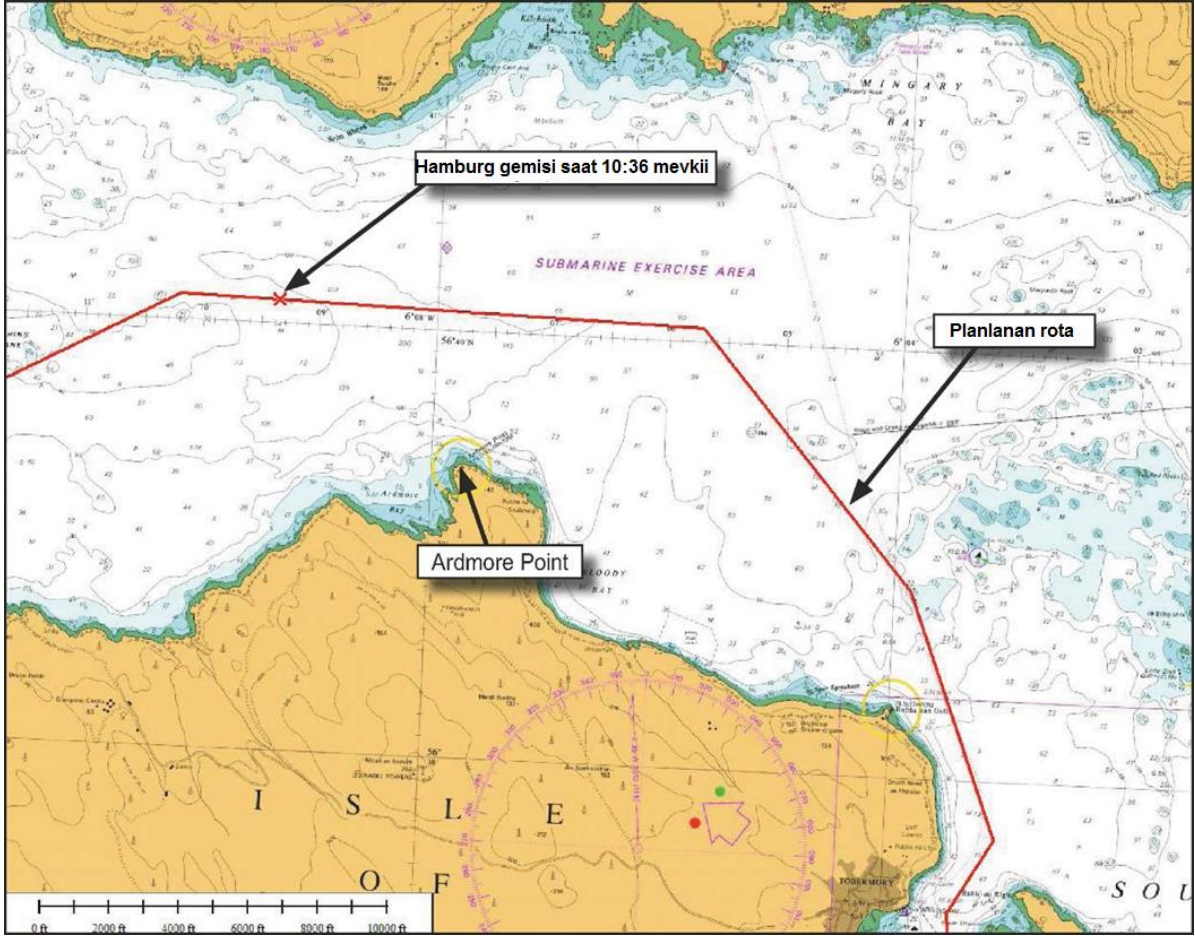
Ertesi gün, 11 Mayıs saat 07:00'da köprüüstüne çıktı ve her zamanki iskele radar tarafındaki yerini aldı (Resim 2). Vardiyada görevli zabıt aynı zamanda geminin emniyet zabitiydi ve o da Elektronik Harita Görüntüleme Sistemini (ECDIS) de görebildiği sancak radar yanında yerini almıştı. Gözcülük yapan vardiyacı usta gemici ve stajyer kendisine destek oluyordu. Hamburg gemisi yalpa kanatları açık güneybatılı ölü denizlerle seyrine devam ediyordu. Gemi Kaptanı iyi bir gece uykusu sonrasında tam olarak dinlenmişti.



Resim 2: Hamburg gemisi köprüüstü

Saat 08:00, Emniyet Zabiti, seyir vardiyasını 8-12 vardiyasında görev alacak olan 2.Zabıt'e ETA'sının 12:00, gemi kumandasının Kaptan'da olduğunu söyleyerek teslim etti ve köprüüstünden ayrıldı. **Saat 08:20'de** Kaptan makine odasındaki görevli zabite varışa 2 saat kaldığı hazırlık raporunu verdi ve Güverte 2.Zabiti bu saati köprüüstü Manevra Kayıt Defteri (Bell Book)'ne kaydetti. Gemi Kaptanı Tobermory Limanı'ndan öncesinde göndermiş olduğu e-postaya karşın bir cevap alamayınca, **saat 08.40'da** telefon ile iletişim kurmayı denemeye başladı. **Saat 08.58'de** Liman Denizcilik Müdürü telefon çağrısını cevapladı ve kaptana Tobermory Koy'unda halihazırda Hebridean Princess ve Sea Explorer 1 isimli iki geminin demirli olduğu, Hamburg'un girişi için bu gemilerin ayrılmasını beklemesi gerektiğini bildirdi. **Saat 09:33'de** Tobermory Limanı demirdeki Hebridean Princess'in 12:15'de Koy'dan ayrılmasının beklendiğini belirten bir e-posta gönderdi.

Hamburg gemisi **saat 10:36'da** "Ardmore Point" e yaklaştı (Resim 3). Kaptan Tobermory'e doğru yoluna devam ederek "Sound of Mull" bölgesinin Kuzeyinde drift¹ yapmaya karar verdi ve bu niyetini görevli vardiya zabıtine bildirdi ancak seyir planlamasında (Passage Plan) bir değişiklik yapılmadı.



Resim 3: BA 2392 No'lu haritada Hamburg gemisinin Saat 10:36 mevki

Hamburg gemisi "Sound of Mull" a doğru seyrine devam ederken sancak ve iskele demirler fundaya hazır hale getirildi. **Saat 10:45'de** Köprüüstü "kırmızı hal durumuna²" geçti ve makine kontrol odasını bilgilendirildi. 11:00'de Kruvaziyer Yolcu gemisi Tobermory Limanından gelecek direktifleri beklerken Mingary Koyu'nun güneybatısında drift yapmaktaydı. Yalpa kanatları kapalı, dümen elde (manuel) makine hazır, konumda tutuluyordu.

1.3.2 Karaya Oturmaya Sebep Olan Olaylar.

Saat 12:00'dan kısa süre sonrasında Hebridean Princes Tobermory Koyu'ndan ayrıldı. İkinci kruvaziyer yolcu gemisi "Sea Explorer 1" Koy 'da demirli olarak kalmaya devam ediyordu.

Aynı zamanda Hamburg güneybatılı rotasında halen "Sound of Moul" un kuzeyinde drift yapmaya devam ediyordu. Orta seviyede ölü deniz, güneybatılı 6-7 şiddetinde saatte 40 deniz

¹ Drift: akıntı/rüzgar gibi faktörlerle sürüklenme. Hamburg gemisi belirli aralıklarla gemiye yol vererek mevkiğini muhafaza etmeye çalışıyordu.

² Kırmızı Hal Durumu: Köprüüstü ve Makine Kontrol Odası ile iletişim acil bir durum ihtiva etmiyor ise durdurulacak. Köprüüstü ve Makine Kontrol Odasında Kaptan izni olmadıkça görevli personel dışında biri bulunmayacak.

mili hızla esen bir rüzgar vardı. Hamburg gemisi makine telgrafı genel olarak “stop” pozisyonundaydı ancak periyodik aralıklarla mevkiini muhafaza etmek için yol veriliyordu.

2. Zabit, 12-4 seyir vardiyasını görevli zabite teslim etti ve usta gemici de değişti, buna rağmen kaptan ve stajyer köprüüstünde kalmaya devam etti. Sabah boyunca seyir vardiyaları dışındaki zamanlarda Staff Kaptan ve Emniyet Zabiti değişik sebeplerle köprüüstünü birkaç kez ziyaret etti. Ancak ikisi de Tobermory’ya yaklaşımda seyir vardiyası görevi almadı. **Saat 12:20’de** 8-12 vardiyasında görevli aynı zamanda Seyir Zabiti olan 2. Zabit, Tobermory’den Stornoway’e yapılacak olan bir sonraki seferin seyir planını hazırlamak üzere köprüüstüne geldi.

Köprüüstünde görevli vardiya zabiti, sancak radar ekranını 3 deniz mili mesafeli, nisbi hareket modunda, 12 dakikalık hakiki vektör ayarlarına aldı. Ayrıca radar görüntüsünü geminin pruvasında yaklaşık 5 deniz millik mesafede, daha fazla hedef görebilmek için merkezli pozisyonundan çıkartarak, gemi pozisyonunu radar ekranında merkezin gerisine aldı.

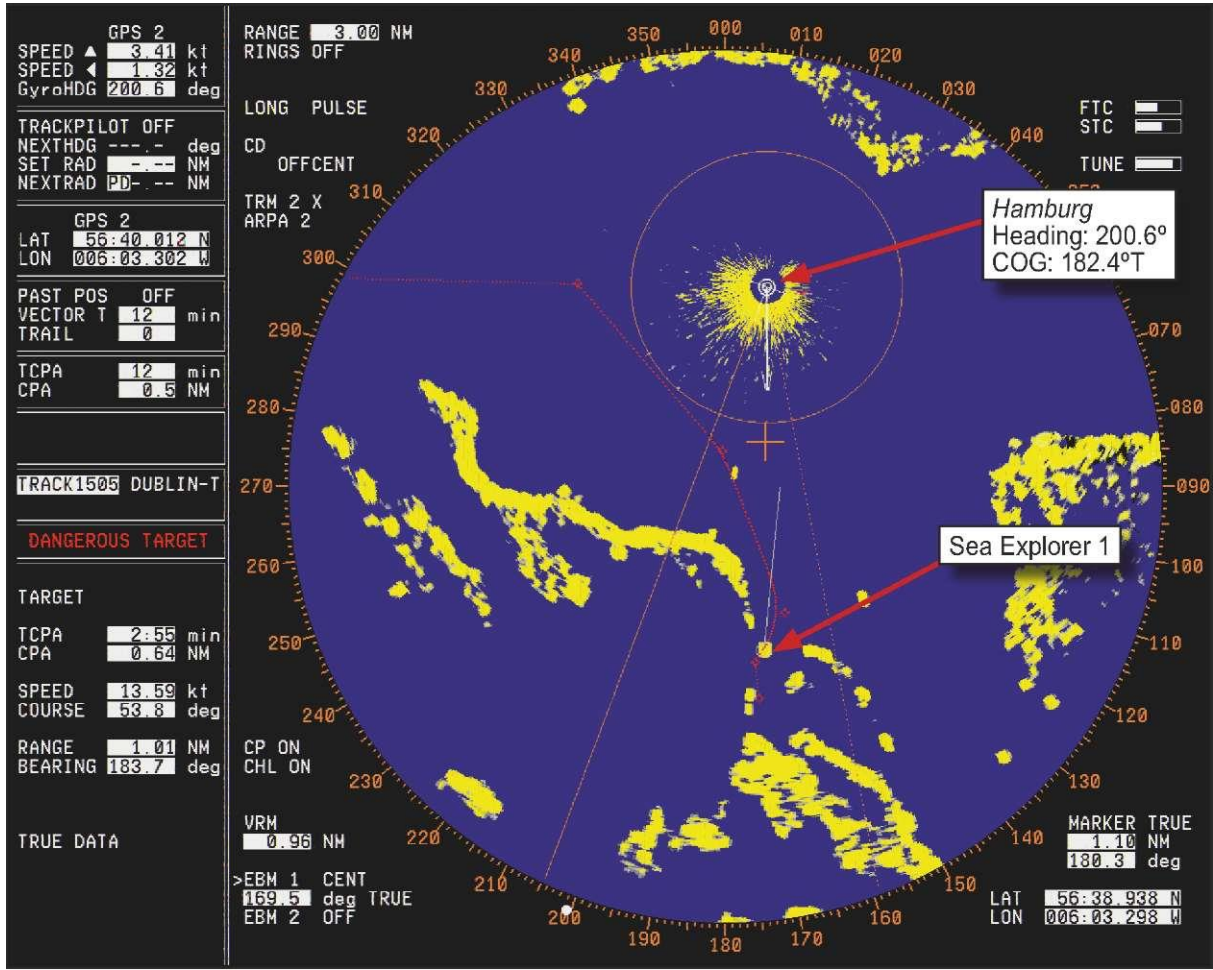
Görevli Köprüüstü Vardiya Zabiti ve Stajyer uzun aralıklarla ve düzensiz olarak kağıt haritada mevki plotlaması yapıyorlardı.

Saat 12:45, Sea Explorer I’in Vardiyadan Sorumlu Zabiti “Hamburg” gemisini Kanal 16’dan çağırıldı ve gemi kaptanına “Sea Explorer I” in Tobermory Koyu’ndan 13:00’den daha öncesinde ayrılamayacaklarını bildirdi. Hamburg Kaptanı Koy ’da ölü denizler olup olmadığını sordu ve olmadığı yanıtını aldı. Kaptan, daha küçük olan Kruvaziyer yolcu gemisinin Tobermory Koy’undan neta olmasının hemen ardından Koy’a doğru ilerlemek için, köprüüstü vardiyasındaki görevli zabite “Sea Explorer 1” gemisini radar ekranında izlemesi yönünde talimat verdi.

Saat 12:49’da görevli köprüüstü zabiti kendisine talimat verildiği üzere “Sea Explorer 1” gemisinin demirini vira ettiğini kaptana bildirdi. Hamburg gemisinin pruvası 165⁰ gösteriyor yere göre 1.11 deniz mili süratle 105⁰ rotasına ilerliyordu.

Hamburg kaptanı, usta gemiciye dümeni ele (manuel) alarak sancak alabandaya almasını emretti. Böylelikle gemi ağır bir şekilde sancağa doğru dönmeye başladı. **Saat 13:10’da** başüstü demir atma ekibi Koy’da demir atmaya hazırlık için ırgat başında hazır bulunmak üzere görev yerlerine çağırıldı. Daha sonrasında kaptan makineye yol vermeye başladığında gemi yere göre 1.3 deniz mili süratle 200⁰ rotasına baş tutuyordu ve aynı zamanda “Sea Explorer 1” gemisi de Koy’da üzerinde yolla hareketine başlamıştı.

Saat 13:18’de Sea Explorer Tobermory Koy’undan neta oldu ve kuzeyli rotasında “Sound of Mull” a doğru ilerliyordu. Hamburg gemisi pruvası 200⁰, 3.4 deniz mili süratle yere göre (cog) 182⁰ rotasında ilerliyordu. Hamburg kaptanı serdümene “195⁰ ‘ de viya” emri verdi. **Saat 13:20’de** makine telgrafını “yarımyol ileri” pozisyonuna aldı. Hamburg gemisi böylelikle pruva 195⁰ rotasında 3.7 deniz mili süratle yere göre 181⁰ rotasında viya ilerliyordu.



Resim 4: “Hamburg” ve “Sea Explorer 1” gemilerinin Saat 13:18’deki mevkilerini gösteren radar görüntüsü.

Saat 13:21’de Köprüüstü Görevli Zabiti ve stajyer Hamburg gemisinin mevkiini harita üzerinde plotladı. Stajyer harita üzerinde plotladığı mevkinin köprüüstü görevli zabitinin plotladığı mevkiinden biraz uzakta olduğunu gördü. Kendi plotladığı mevkiine göre Hamburg gemisi “New Rocks” sığılıklarına daha yakın görünüyordu. Köprüüstü görevli zabite danışmadan kendi mevkinin hatalı olduğunu düşünerek, kendi plotladığı mevki haritadan sildi. **Saat 13:23’de** görevli zabit sancak radar görüntü mesafesini 1.5 deniz miline düşürdü.

Saat 13:24’de “New Rocks” şamandırası Hamburg gemisinin iskele baş omuzluğundaydı. Kruvaziyer yolcu gemisinin pruvası 193° gösteriyordu. Sea Explorer 1 gemisiyle en yakın yaklaşma mesafesi (CPA) 0.03 deniz mili, en yakın yaklaşma mesafesine olan süre (TCPA) 7 dakika gözüküyordu. Sea Explorer 1 gemisi köprüüstü görevli zabiti, Hamburg gemisini VHF ‘den tekrar çağırarak yeşil – yeşil’ e geçiş yapmaları için mutabık kaldı.

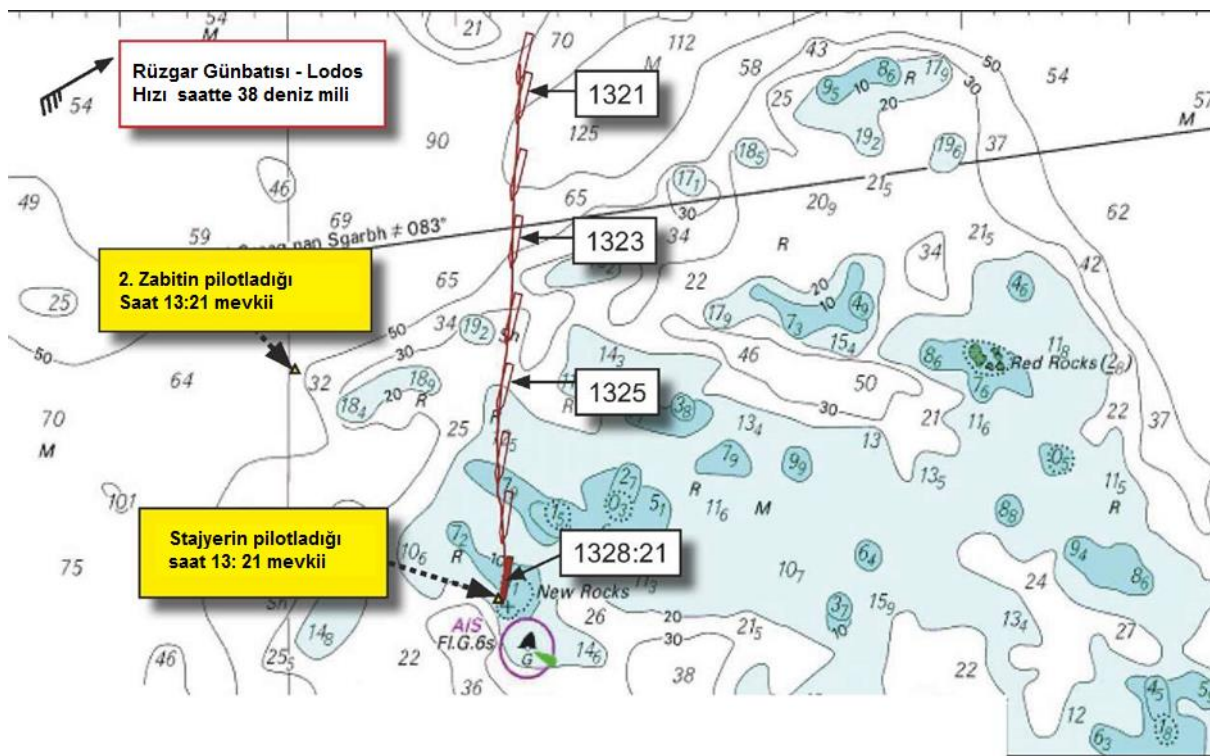
Hemen ardından Saat 13:24’de “Nahlin” isimli bir yat, Güneybatı’dan Kuzeybatılı rotasında New Rock şamandırasına doğru yaklaşmaktaydı. Aynı zamanda dökme yük gemisi “Yeoman Bridge” de Kuzeybatı’dan New Rocks şamandırasına yaklaşıyordu. Aynı anda “Nahlin ve “Yeoman Bridge” Hamburg gemisine VHF kanal 16’dan çağrı yaptı ve Hamburg gemisi köprüüstü vardiyasındaki görevli zabit çağrıya cevap verdi. Telsiz görüşmelerine ilişkin kayıtlar aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Zaman	VHF kanalı	Çağırın istasyon	Diyalog
13:23:40	16	Sea Explorer 1	Yolcu gemisi Hamburg burası Sea Explorer.
13:23:45	16	Hamburg	Sea Explorer, Hamburg <i>sıfır altı</i>
	16	Sea Explorer 1	Sıfır altı
13:23:50	16	Yeoman Bridge	Hamburg, Yeoman Bridge.
	06	Hamburg	Sea Explorer. Burası Hamburg, devam edin.
13:23:55	06	Sea Explorer 1	Yeşil yeşile.
	06	Hamburg	Tamam, yeşil yeşile.
	06	Sea Explorer 1	16’ya geri.
13:24:05	16	Nahlin	Yolcu gemisi Hamburg, Burası Nahlin, onaltı.
	16	Yeoman Bridge	...Ah...Yeoman Bridge sıfır altı.
13:24:10	16	Hamburg	Hamburg yolcu gemisini kim çağırıyor ?
	16	Yeoman Bridge	.. <i>Dökme yük gemisi</i> [konuşma anlaşılamiyor].
	16	Nahlin	.. onaltı. Sıfır altıya geçebilir miyiz ?
	16	Yeoman Bridge	Yeoman Bridge sancak baş omuzluğunuzda. Tamam..
13:24:20	16	Hamburg	Hamburg yolcu gemisiyle kim konuşuyor ? sıfır altı lütfen...sıfır altı.
13:24:25	16	Yeoman Bridge	Sıfır altı.
	16	Nahlin	Sıfır altı.
13:24:30	06	Hamburg	Dökme yük gemisi, yolcu gemisi Hamburg. Devam edin...
		Yeoman Bridge	[<i>konuşma anlaşılamiyor...</i>] sancak tarafınızda. Size yavaşlamanızı ve sizi pruvanızdan geçmeme izin vermenizi öneriyorum.
13:24:35	06	Hamburg	Tamam, tamam. Sen hızını düşüreceksin. Doğru mu ?
13:24:40	06	Yeoman Bridge	Düşür, Hızını düşür. Ben tam yol ileri pruvandan geçeceğim. [<i>konuşma anlaşılamiyor...</i>]sancak taraf.

13:24:50	06	Nahlin	Sığ su nedeniyle arkandan geçemem.
13:25:00	06	Hamburg	Tamam. Biz hızımızı düşürüyoruz tamam.
13:25:05	06	Nahlin	Tamam senin önünden geçeceğim ve süratimi artıracam.

1.3.3 Karaya Oturma

VHF görüşmesi sonrası Hamburg New Rock sığıklarını iskele baş omuzluğunda bırakarak pruvası 195°rotasında devam etti. Hamburg gemisi kaptanı hızını düşürerek diğer 3 geminin pruvasından geçmesine izin verdi.



Resim 7 : Hamburg gemisinin saat 13:21 ve 13:28 aralığındaki nisbi hareketi.

Hamburg gemisi ile diğer üç gemi arasında en yakın yaklaşma 0.2 deniz milinden azdı. Gemi Kaptanı mevcut trafik yoğunluğu ile meşguldü ancak Hamburg gemisinin New Rock şamandırasına yaklaştığının farkındaydı. Saat 13:28'de, Emniyet Zabiti tekrar köprüüstüne geldi ve Kaptan ondan New Rocks şamandırasından neta olduğunu görsel olarak takip etmesini istedi. Emniyet Zabiti iskele kırlangıça giderek şamandıranın kerterizini aldı ve 13:28:21'de köprüüstüne geri döndü. Hamburg gemisi yere göre 6.4 deniz mili süratle New Rocks şamandırasının Kuzeydoğusunda iskele kış omuzluğundan, karaya oturdu.

1.3.4. Karaya Oturmanın Hemen Sonrası

Hamburg gemisi büyük bir sarsıntıyla karaya oturdu. Gemi Kaptanı hemen geminin kış tarafını sığıklardan kurtarmak için iskele alabanda emrini verdi ve sonrasında geminin tekrar güneyli rotaya alınmasını emretti. Hamburg gemisinin iskele ve sancak ana makineleri otomatik olarak

boşa çıktı ve iskele ana makine durdu. Bazı seyir sistemlerinde meydana gelen geçici elektrik kesintisi sebebiyle Preferential (öncelikli) Tripler ve Acil Durum Jeneratörü otomatik olarak devreye girdi ve seyir cihazları da dahil birçok sistemi geri yükledi. Güç kesilmesinden dolayı Köprüüstü ve Makine Kontrol Odasında alarmlar çalıyordu. Bazı cihazlar otomatik olarak, bazıları da elektrik kesintisinden dolayı kapanmıştı. Köprüüstü Ekibi radar ve ECDIS'ı yeniden başlattı ve kaptan tekrar gemiyi güvenli sulara çıkartmak için iskele alabanda emrini verdi. Genel alarm ve mürettebat alarmları çalınmadı.

Sonrasında Kaptan, staff kaptan ve emniyet zabitanın, yeke dairesi, çamaşırhane, baş-kıç pervane kompartmanları gibi iç alanlarda her hangi bir sızıntı olup olmadığına dair görsel olarak hasar tespiti yapmalarını istedi. Kaptanın bu alanların kontrol edilmesi talimatını verdiği halde Acil Durum Kontrol Listelerinden, Karaya Oturma ve Haberleşme Kontrol listesi kullanılmadı. Çarkçbaşı, Makine Kontrol Odasındaki iç hat telefonunu kullanarak kaptana iskele ana makinenin durduğunu bildirdi. Ayrıca iskele pervanede bir sorun olduğu ve kullanılmaması gerektiğini belirtti. Kaptan sonrasında geminin Tobermory'e tek makineyle ilerleyeceğini ve olası bir sızıntıya karşı dip tankların ölçülmesi talimatını verdi. Oturma sonrası tanklarda ve iç alanlarda yapılan kontroller herhangi bir sızıntı yaşanmadığını gösteriyordu.

Saat 13:32'de gemi kaptanı, kruvaziyer yolcu gemisi müdürüne Almanca olarak gemi içi genel anons sisteminden her şeyin yolunda olduğu ve geminin yoluna devam edeceği yönünde yolcuları bilgilendirmesini emretti.

1.3.5 Tobermory'e Varış

Saat 13:46'da Hamburg gemisi Tobermory Koy'u girişinde pruvası 209.5° gösterir şekilde 4.5 deniz mili süratle ilerliyordu. Rüzgar güneybatı yönünden esmeye devam ediyordu fakat etkisi korunaklı koy'da biraz daha az hissediliyordu. Kaptan Koy'da birçok küçük teknenin bağlı olduğunu gördü. Sıkışık bir alana doğru ilerlemek istemedi ve planlanan Tobermory Limanı güneybatı demir mevkiine Koy'un girişinde demirlemeye karar verdi. Demir atma hazırlığı için geminin süratini düşürmeye devam etti.

Tobermory Limanı müdür yardımcısı şişme bot içerisinde Hamburg gemisinin sancak baş omuzluğuna yakın bir mesafedeydi ve Kruvaziyer Yolcu gemisinin durduğunu görerek **Saat 13:47'de** VHF kanal 16'dan gemiye çağrı yaptı ancak bir cevap alamadı.

Saat 13:51'de Hamburg kaptanı, sancak demirin 5.kilit güvertede olacak şekilde funda edilmesi emretti. Bu esnada pruva 224 ° ve harita derinliği 61 metreyi gösteriyordu. Demir funda edildiğinde gemi makinesi tornistanda gemi rüzgarla birlikte kıça doğru yavaşça hareket ediyordu.

“Hamburg” gemisi Koy girişi doğu yönü boyunca salındı. **Saat 13:54'de** Köprüüstü Görevli Zabiti, kaptana geminin iskele tarafında sığlık su kesimi olduğu yönünde bilgi verdi.

Tobermory Limanı VHF'den Hamburg'u yeniden çağırdı bu kez görevli zabıt karşılık verdi. Tobermory Limanı görevlisi ,geminin Koy'a doğru daha fazla ilerleyip ilerlemeyeceğini sordu ve Köprüüstünde Görevli Vardiya Zabitanın ilerlemeyeceği yanıtını aldı. Bunun üzerine Liman görevlisi (Tobermory Limanı Denizcilik Müdür Yardımcısı) Koy'un içlerine doğru ilerlerlerse daha korunaklı olacaklarını belirtti ancak bu çağrısına cevap alamadı. Daha sonrasında da Hamburg gemisi ile Tobermory Limanı arasında başka bir telsiz görüşmesi olmadı.

Saat 14:01'de Hamburg gemisinin 5 kilidi sudaydı. Köprüüstü Görevli Vardiya Zabiti sancak radar ekranında değişken mesafe işaretleyicisini (Variable Range Marker –VRM) 1.5 gominaya (0.15 nm) ayarladı ve gemi pozisyonunu izlemeye başladı. **Saat 14:05**'de kaptana

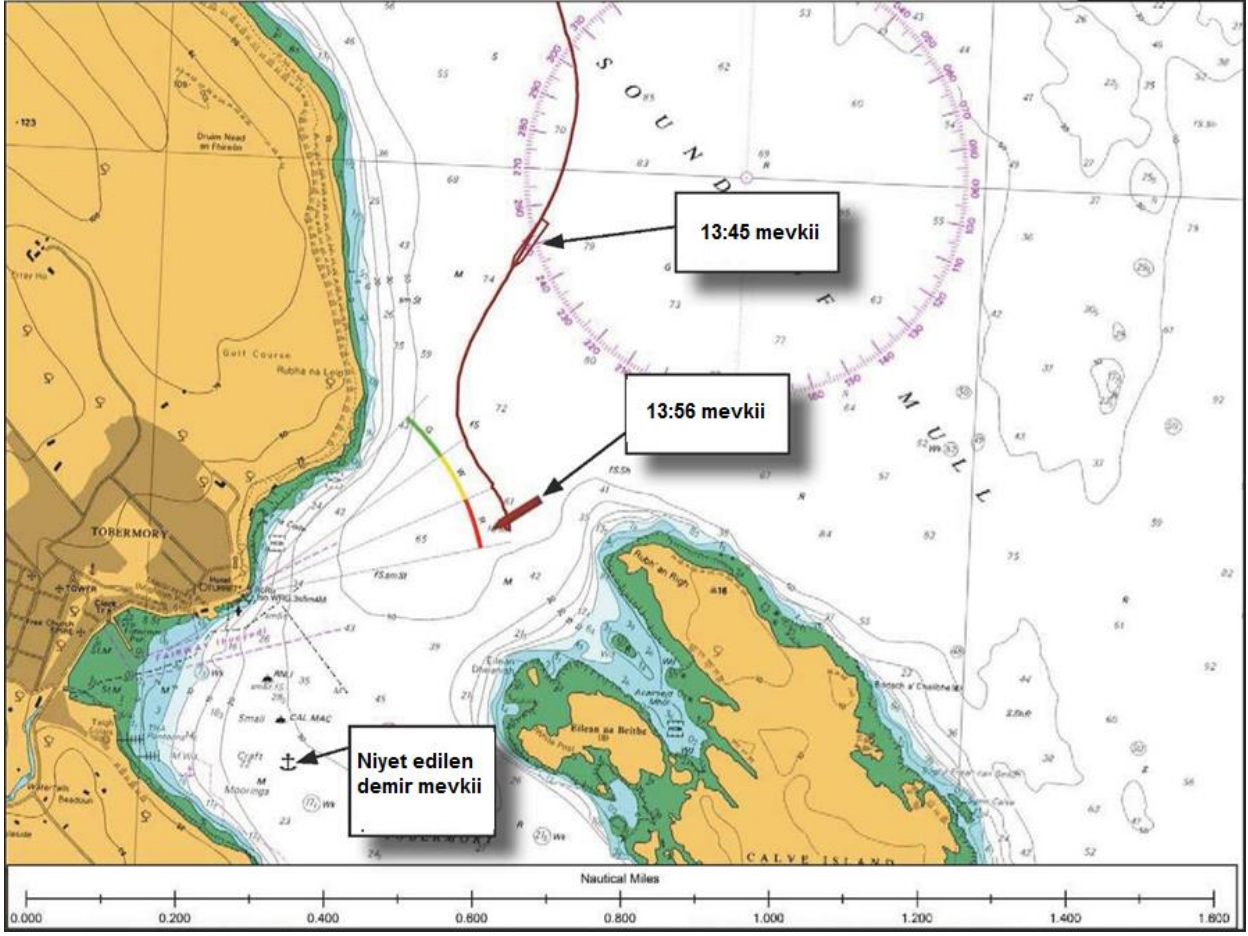
geminin kıç taraflarındaki Calve Adasına doğru, saatte 0.5 deniz mili süratle hareket ettiği bilgisini verdi. Bunun üzerine Kaptan demirleme operasyonun iptal etme kararı aldı ve demirin vira edilmesi emrini verdi. Kaptanın niyeti Hamburg gemisini Kuzeye döndürmeden önce Koy'un dışına geri geri bir şekilde almaktı. Geminin tornistan gücünü artırdı ve Ada neta olunca da gemiyi döndürdü. Gemi tornistanda Tobermory koyundan çıkarken demir halen vira ediliyordu. Hamburg gemisi Calve Adasından 0.1 deniz mili açıktan geçti. **Saat 14:22**' de ise Demir Loçada raporu verildi.

1.3.6. Bilgilendirme

Saat 14:24'de Hamburg Kuzeybatılı rotasında Sound of Mull'u geçiyordu. Tobermory Koy'undan çıkar çıkmaz, Kaptan V.Ships 'ın kıyı yetkilisine ulaşarak Karaya oturma konusunda bilgi vermeyi denedi. **Saat 14:28**'de V.Ship ofisine ulaşabildi ancak ne kıyı yetkilisi ne de filo müdürüyle görüşemedi. Hamburg Cruise SA 'daki kiracı firmanın teknik danışmanına telefon açıldı. Bu telefon görüşmesi sırasında geminin, sualtı kontrolü için Belfast /Kuzey İrlanda 'ya ilerlemesi konusunda karar aldı. **Saat 15:05**' de Hamburg Cruise SA, Teknik Danışmanı , V.Ship' i kaza ile ilgili olarak bilgilendirdi. Ne Kaptan, Ne Hamburg Cruise SA, ne de V.Ship, İngiltere Sahil Güvenlik Komutanlığına, Tobermory Limanına ya da Birleşik Devletler Deniz Kazaları İnceleme Bürosundan herhangi birine kazayı rapor etti.

Saat 18:20'de bir gemi personelinin annesinin, Dublin Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezini araması sonucu alarmı geçti. Anne, oğlu ile telefonda meydana gelen kaza hakkında konuşurken, iletişimin aniden kopması sonucunda daha kötüsünden endişelenerek hemen Sahil Güvenlik ile iletişime geçti. Hamburg'un yeni destinasyonunun farkında olan Dublin Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi, Belfast Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (MRCC)'ni geminin karaya oturmuş olma ihtimaline karşı uyardı. Bunun üzerine Belfast MRCC, Hamburg gemisiyle iletişime geçerek, geminin günün erken saatlerinde karaya oturduğunu öğrendi. Kaptan ayrıca geminin kaza sonrasında iki pervanesinden birinin çalışmaz durumda olduğunu ancak herhangi bir yardıma ihtiyaç duymadığını belirtti.

Tek bir pervane şaftının çalışır durumda olması ve kötüleşen hava koşulları neticesinde Hamburg gemisi Belfast' a ulaşmakta zorlanıyordu. Kaptan, İrlanda Denizinde fırtınanın etkisi geçene kadar ölü denizlere ve fırtınanın yarattığı dalgalara karşı rota tutarak mevkiini korumaya çalışıyordu.

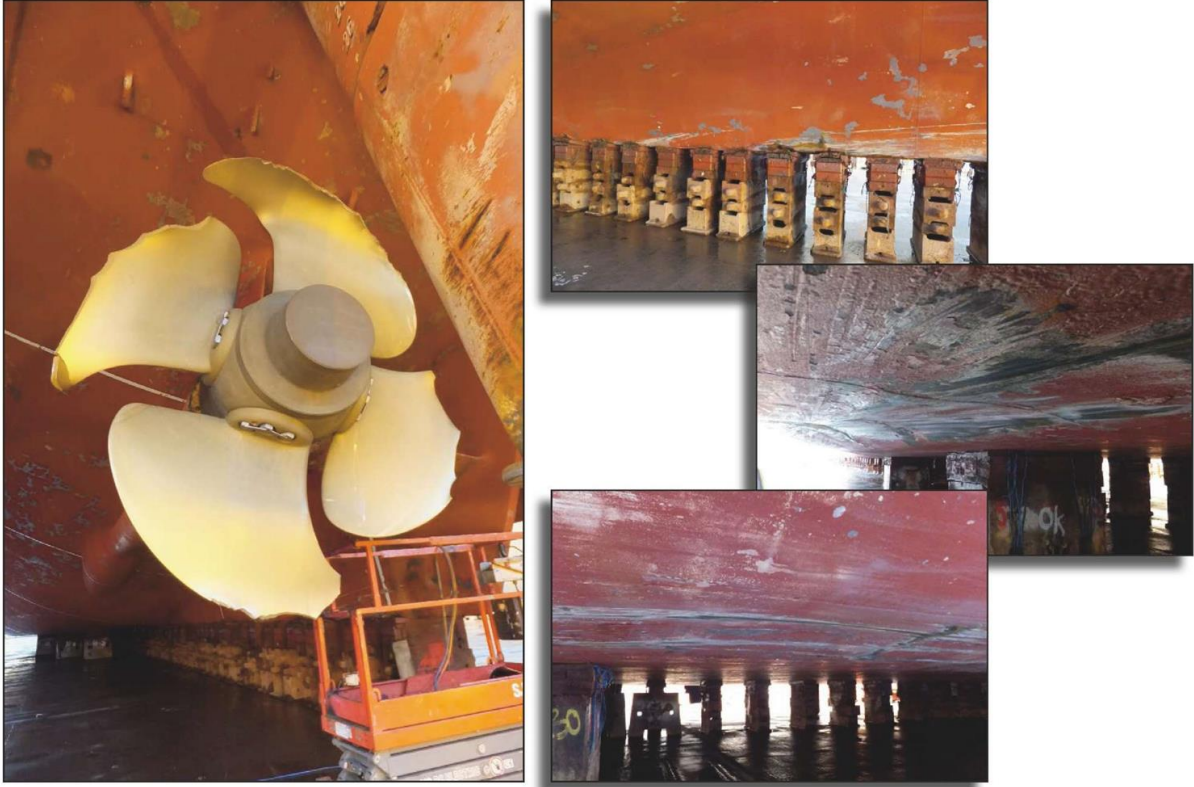


Resim 8: Hamburg gemisinin saat 13:45 ve 13:54 aralığındaki mevki ve rota izi.

HASAR

12 Mayıs ‘ da **Saat 18:24’de** Hamburg Belfast’a vardı. Geminin Sualtı sürveyi tamamlandı. Sürvey neticesinde meydana gelen hasarın önemli boyutta olabileceği ancak sudaki kısıtlı bir görüşle yapılan değerlendirmenin hasarın tam anlamıyla hangi boyutta olduğunu belirlenmesine imkan vermediği düşünülerek Geminin Klas Kuruluşu (DNV GL) ve V.Ships ve Hamburg Cruise SA temsilcileri, geminin Belfast’da Tersaneye alınmasına karar verdi. Havuzda geminin iskele pervanesi, şaftı ve iskele sevk yardımcı sistemlerinde büyük hasar olduğu görüldü(Resim: 9)

13 Mayıs, (Det Norske Veritas Germanischer - DNV GL) Loyd sürveyörü Hamburg gemisinin geçici tamir işlemleri için Belfast’da kalacağını bildirdi. Bunun sonucunda Yolcu gemisinin seferi iptal edildi ve aynı gün yolcular tahliye edildi. Hamburg gemisi Belfast’daki tersanede 30 Mayıs’a kadar kaldı. Sonrasında da asıl tamir işlemlerini gerçekleştirmek tek seferlik emniyet sertifikasıyla Bremerhaven’a doğru yola çıktı. Hamburg gemisi 10 Ağustos 2015 tarihinde hizmetine geri döndü.



Resim 9 : Tekne ve pervane hasarı fotoğrafları.

ANALİZ

1.1 HEDEF

Bu analizin amacı kazaya götüren sebepleri ortaya çıkararak, gelecekte benzer durumların meydana gelmesini önleyici tedbirler ile ilgili tavsiyelerde bulunmaktır.

1.2 ÖZET

Hamburg gemisi New Rocks şamandırasına emniyetli olmayan bir yönden yaklaştığının farkında değildi ve sığıklarda karaya oturdu.

Seyir uygulamalarındaki farkındalık yetersizliği ve köprüüstündeki zabitlerin neredeyse hiç olmayan ekip çalışması en büyük eksiklikti. Açıkça belli olduğu gibi, kaza sonrası kaptanın yaşadığı stres onun yanlış kararlar almasına sebep olmuş ve karaya oturma sonrasında alınması gereken önlemler ve yapılması gerekenler uygun bir biçimde yapılmamıştır. Sonuç olarak gemi bir hasar tespit çalışması yapılmadan; liman, Sahil Güvenlik Komutanlığı veya şirkete herhangi bir bildirim verilmeden Tobermory Koyu'nda demirleme kararı almıştır.

SEYİR YÖNETİMİ

Açık deliller göstermektedir ki Hamburg gemisi, seyirin icra edilmesine yönelik gerekli özen ve dikkati gösterememiştir. Özellikle de;

- Tobermory Koy'u için Sefer planlaması, ECDIS ve kağıt haritada detaydan uzak bir şekilde yapılmıştır. Neta hatları belirlenmemiş, seyre emniyetli olmayan alanlar taranmamış, dönüş mevkileri ve demir emniyetli salma daireleri, acil

durum demir mevkileri markalanmamıştır. Ayrıca kağıt harita üzerinde dönüş seferi aşamasında da kullanılmak üzere halen iki yönlü rota bilgileri yazılı bulunmaktaydı. ECDIS seyir planı üzerindeki güncellemeler de yapılmamıştı.

- Hamburg gemisinin Tobermory Limanına varışının gecikeceği kesinleştiğinde emniyetli alan içerisinde mevcut konumdan liman girişine kadar izlenecek olan yeni rota için sefer planında bir düzeltme yapılmadı.
- Stajyerin harita üzerindeki uygulamalarının her açıdan standart altı ve uygunsuz olduğu su götürmezdi ancak Görevli Köprüüstü Zabitinin de onu gözlemlememesi sonucunda gemi pozisyonu, izlediği rota gibi kullanışlı bilgiler doğru bir biçimde değerlendirilememiş ve gemiyi tehlikeye götürecek olan koşullar engellenememiştir.
- Planlanmış demir mevkiinde demir atmama kararı alındığında başka bir alternatif demir mevki planlamak gibi bir çaba içine girilmemiş. Sonuçta da uygun olmayan sayıda kilit kaloma edilerek, demir tarayınca da yanaşmadan vazgeçilmiştir.

Bu eksikliklerin 2 ana nedeni olduğu görülmektedir. Birincisi, geminin tam fonksiyonel bir Elektronik Harita Sistemiyle donatılmış olması halinde bu sistem daha dikkate alınabilirdi. ECDIS üzerinde gerekli güncelleme ve planlamaların yapılmamış oluşu sebebiyle işlevselliği yitirmişti. Ancak geminin an ve an pozisyonunun ekranda sergileme kolaylığı sağladığından ECDIS Görevli Köprüüstü Vardiya Zabiti için takip edilmesi kolay bir seyir yardımcısı olarak kağıt harita yerine tercih edilmesi tahmini zor bir durum değildi. Nitekim şirket talimatı da öncelikli seyir metodu kağıt haritaların dikkate alınması yönündeydi. Onaylı olmayan, gerekli ayarlamalar yapılmamış ECDIS cihazı Seyir amaçlı kullanılmamalıydı. Görevli Köprüüstü Vardiya Zabitinin planlanan rotasından çıktığı ya da tehlikeye doğru ilerlediği hallerde ECDIS tarafından uyarılmasını sağlayan fonksiyonlar aktive edilmemişti. Daha ötesinde Gemide ECDIS cihazındaki emniyet fonksiyonlarının kullanılması yönünde kesin bir talimat olmasına rağmen bu sadece onaylı sistemler için geçerliydi. Sistemin onaylı olmamasına rağmen ECDIS üzerinde Görevli Köprüüstü Zabitine emniyetli seyir için tüm bilgileri sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekirdi.

Hamburg gemisinin Görevli Köprüüstü Vardiya Zabitinin ECDIS (uyarı fonksiyonları ayarlanmamış) cihazını dikkate almasından dolayı, stajyer tarafından kağıt haritada plotlanan mevkilerin kontrolüne yeteri kadar önem vermemesi kaçınılmazdı. Stajyer henüz eğitimini yeni tamamlamıştı ancak harita işlerindeki bilgi yetersizliği hatırı sayılır ölçüde çoktu. Karaya oturmanın meydana gelmesinden 7 dk öncesinde stajyer ve Görevli Köprüüstü Vardiya Zabiti gemi pozisyonunu kağıt haritada plotladı. Buna rağmen her iki mevki de yanlıştı. Stajyerin kağıt haritada plotladığı mevki ilk aşamada doğrudu ve geminin tehlikeye doğru ilerlediği görülüyordu. Ancak maalesef, Görevli Köprüüstü Vardiya Zabitine aykırı düşmekten çekindiği için plotladığı mevkiyi sessizce haritadan sildi ve böylelikle sadece Vardiya Zabiti'nin yanlış plotladığı mevki haritada kalmış oldu. Vardiya Zabiti stajyeri gözlemlemediği için de bu durumun farkına varamadı.

Doğrusu, stajyerin kullanışlı bilgilerle köprüüstü ekibine destek verecek ve kendisini takımın bir parçası olarak hissettirecek motivasyonun sağlanmasına yönelik cesaretlendirilmesiydi.

İkinci ve en önemlisi olarak, Hamburg gemisi kaptanı, vardiya zabitlerinden yüksek standartlarda bir seyir becerisi talep etmedi. Stajyer dışında, Köprüüstü vardiyacıları iyi eğitilmiş ve tecrübeliydi, kendilerinden uygun standartlarda seyir gereklilikleri yerine getirmeleri beklenirdi. Gemi standart rotasında seyir ederken Tobermory koyunda demirlemesi gerektiğinde planlama aşamasında yetersiz kalındı. Bunun sonucunda da planda kısa sürede değişikliğe gidilmesi gerekliliği, köprüüstü ekibinde zaten zayıf olan seyir uygulamalarıyla geminin karaya oturmasına sebep oldu. Uygun olmayan bir sefer planlamasını kabul etmek ve onaylamak, ECDIS in efektif bir şekilde kullanılıp kullanılmadığını, kağıt seyir haritalarındaki işlemlerin standartlarını denetleme eksikliğiyle kaptan, zabıtlerine seyir standartlarına yeterli önemi vermediğinin sinyallerini veriyordu bu davranışlarıyla da onlar üzerindeki liderliğini kaybetmiş oluyordu.

Çeviren: Serkan İNAL

Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

MAIB

MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH ACCIDENT REPORT



Hamburg

3

Report on the investigation of the grounding of the cruise ship Hamburg in the Sound of Mull, Scotland 11 May 2015

SYNOPSIS

At 1328:21 on 11 May 2015, the Bahamas registered passenger vessel *Hamburg* grounded on charted rocks near the New Rocks buoy in the Sound of Mull, Scotland. The accident caused considerable raking damage to the hull and rendered the port propeller, shaft and rudder unserviceable. There were no injuries and the vessel continued on its passage to Tobermory.



The investigation found that, having been unable to enter Tobermory Bay on arrival, the passage plan was not re-evaluated or amended. Combined with poor bridge team management and navigational practices, this resulted in the vessel running into danger and grounding. Despite the loud noise and vibration resulting from the grounding, the bridge team did not initiate the post-grounding checklist, no musters were held and neither the vessel's managers nor any shore authorities were notified of the accident.

Upon arrival at Tobermory Bay, the master made an ill-considered and poorly executed attempt at anchoring just within the bay's entrance instead of the planned position in the south of the bay. This had to be aborted to avoid a second grounding when *Hamburg* dragged its anchor. The passenger vessel was then taken back out to the open sea with unknown damage to its structure, before diverting to Belfast where a dive survey revealed the extent of the damage. The vessel was withdrawn from service for 3 months for repairs.

BACKGROUND

On 4 May 2015 at 1942, the Bahamas registered passenger ship Hamburg left Bremerhaven, Germany bound for London, England. The cruise ship was scheduled to complete a cruise around England, Ireland and Scotland (Figure 1).

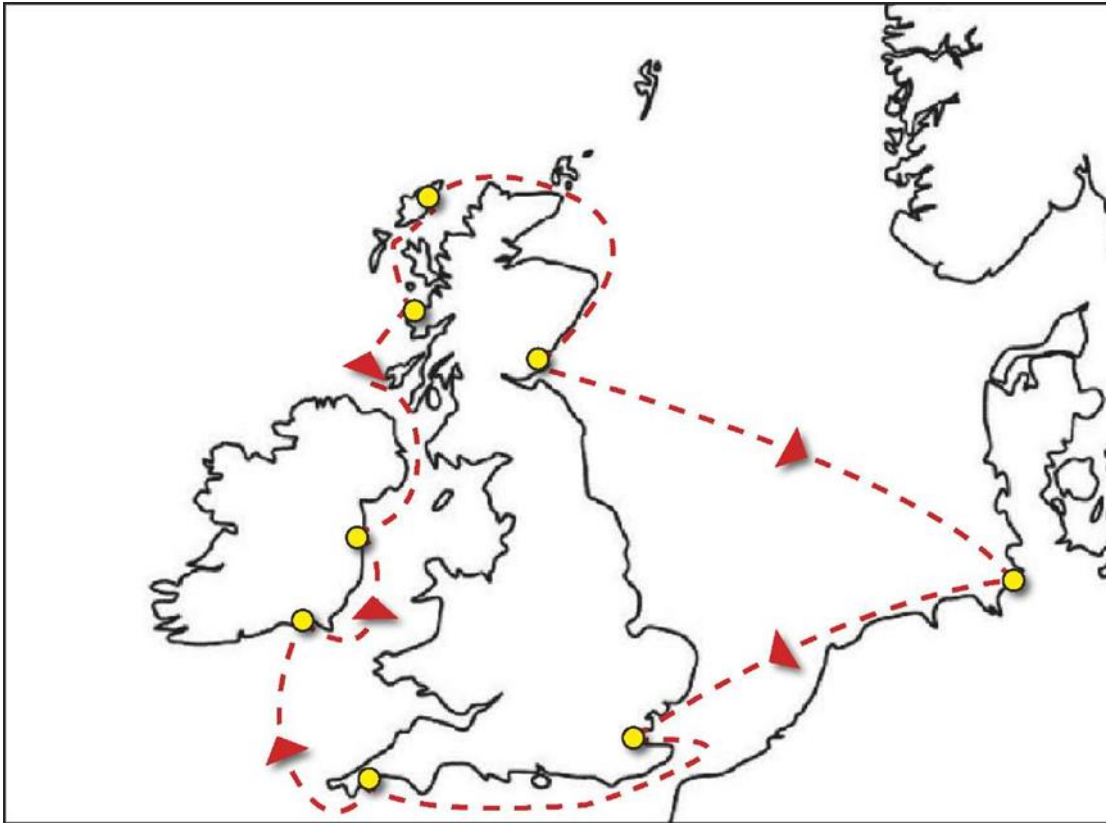


Figure 1: Planned cruise route

At 1328 on 6 May, Hamburg was approaching the Sunk pilot station in the Thames estuary, when a fishing net became entangled around its starboard propeller. As a result, the scheduled London port call was cancelled and the cruise ship diverted to Southampton, where divers removed the net. Hamburg then continued on its original schedule.

1.3 NARRATIVE

1.3.1 Dublin towards Tobermory

On 10 May at 1600 Hamburg departed Dublin, Ireland bound for Tobermory, Scotland. The vessel was scheduled to make its maiden call into Tobermory the following day at 1330.

Hamburg's master was aware that the United Kingdom's Meteorological Office had issued a gale warning for the Irish Sea area. The inclement weather was expected to run from the south-west and worsen after 1200 the following day. The master decided to proceed to Tobermory at the best possible speed so as to be at anchor in the shelter of Tobermory Bay before the weather deteriorated.

At 1734 the master sent an email to the Tobermory Harbour Association (THA) informing them of his decision and Hamburg's amended estimated time of arrival (ETA) of 1200. The email also confirmed that the master would contact the THA 2 hours before arrival so that he could verify the conditions in the anchorage.

The following day, 11 May, the master arrived on the bridge at 0700 and took up his usual position by the port radar (Figure 2). The safety officer, who was the officer of the watch (OOW), was stationed at the starboard radar where he could also see the ECDIS. He was assisted by the cadet and the duty able seaman (AB), who was the lookout. With its stabiliser fins deployed, Hamburg had maintained a steady passage in the south-westerly swell and the master was fully rested after a good night's sleep.

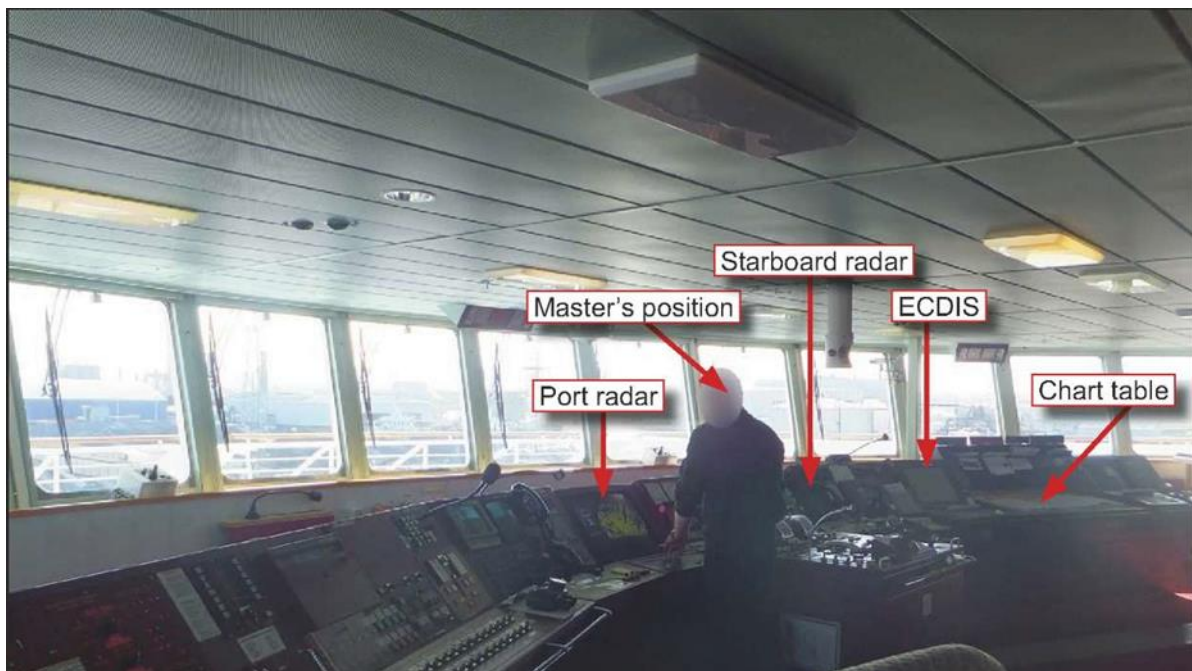


Figure 2: Photograph of Hamburg's bridge

At 0800, the safety officer handed the navigational watch over to the second officer appointed to the 8-12 watch. The safety officer advised him that the vessel's ETA was 1200 and that the master had the conn; he then left the bridge. At 0820, the master gave 2 hours' notice of arrival to the duty engineer in the engine room and the second officer recorded this in the bridge bell book .

The master had not received a response from the THA to his email, and shortly after 0840 he began to try to make contact by telephone. At 0858 the THA marine manager answered the telephone and advised the master that there were two smaller cruise ships, Hebridean Princess and Sea Explorer 1, already anchored in Tobermory Bay and that Hamburg would have to wait for these vessels to leave.

At 1036 Hamburg approached Ardmore Point (Figure 3). The master decided that Hamburg would continue towards Tobermory and then drift in the northern part of the Sound of Mull. He advised the OOW of his intentions but did not amend the passage plan.

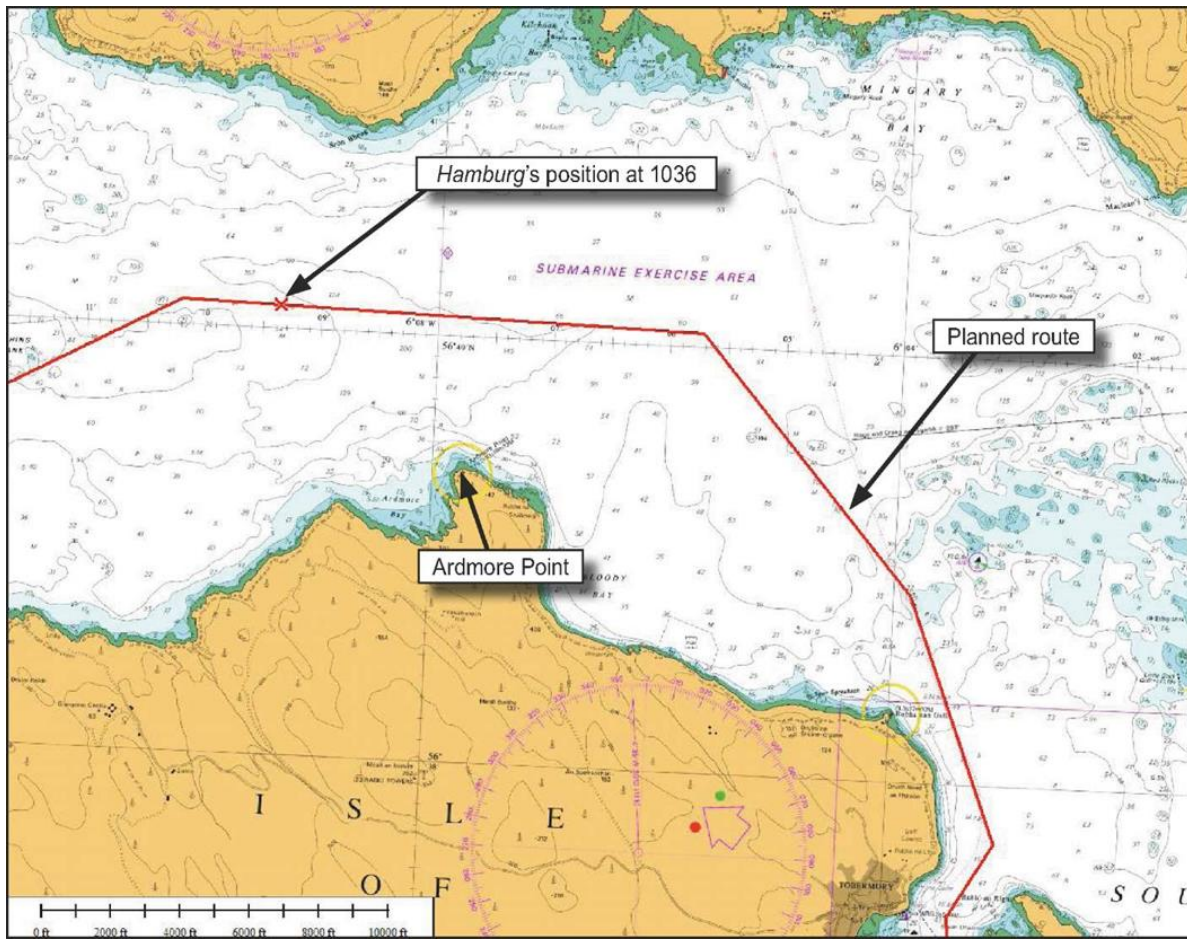


Figure 3: Extract of chart BA 2392 showing Hamburg's position at 1036

As Hamburg proceeded into the Sound of Mull, the port and starboard anchors were cleared of their lashings and made ready for use. At 1045 the bridge team put into effect 'condition red'2 and the engine control room and reception desk were advised accordingly. By 1100 the cruise ship was drifting in an area to the southwest of Mingary Bay, awaiting further information from the THA marine manager. The stabiliser fins were stowed, the engines were on standby3 and the steering was in manual control.

1.3.2 Events leading up to the grounding

Shortly after 1200, Hebridean Princess departed from Tobermory Bay. The second cruise ship, Sea Explorer 1, remained at anchor in the bay.

At the same time, Hamburg was on a south-easterly heading and still drifting in the north of the Sound of Mull. There was a moderate swell and the wind was south-westerly force 6 to 7 gusting up to 40kts at times. Hamburg's engine controls were periodically adjusted to maintain the vessel's position, but generally they were set to stop.

Although the second officer appointed to the 12-4 watch had taken over as the OOW and the duty AB had also changed, the master and cadet remained on the bridge. In the course of their non-navigational duties, the staff captain and safety officer had visited the bridge for various reasons throughout the morning. Neither had been appointed navigational duties for the arrival

at Tobermory. At 1220 the second officer appointed to the 8-12 watch, in his role as the vessel's navigating officer, also returned to the bridge to prepare the passage plan for Hamburg's next scheduled voyage from Tobermory to Stornoway.

The OOW had set the starboard radar display to the 3nm range scale with relative motion and 12-minute true vectors. He had also set the radar display off-centre to extend the forward range to approximately 5nm. Both the OOW and the cadet were irregularly and infrequently plotting the vessel's position on the paper chart.

At 1245, Sea Explorer I's OOW called Hamburg via very high frequency (VHF) radio channel 16. The officer informed Hamburg's master that Sea Explorer I would depart Tobermory Bay no sooner than 1300. Hamburg's master asked Sea Explorer I's OOW if there was a swell in Tobermory Bay, and received the reply that there was not.

The master then instructed the OOW to monitor Sea Explorer I on the radar so that Hamburg could proceed as soon as the smaller cruise ship cleared Tobermory Bay. Accordingly, at 1248:57 the OOW informed the master that Sea Explorer I was raising its anchor. Hamburg's heading was 165° with a course over the ground (COG) of 105° and a speed over the ground (SOG) of 1.11kts.

Hamburg's master ordered the AB to take the wheel and set the rudder to hard-to- starboard. The cruise ship began a slow swing to starboard. At 1310, the anchor party was called to station in readiness for anchoring in the Bay. The master then began to adjust the engine controls, and at 1312 Hamburg was heading 200.5° with a SOG of 1.29kts. At the same time, Sea Explorer I was underway in the bay.

By 1318 Sea Explorer I had cleared Tobermory Bay and was on a northerly heading through the Sound of Mull. Hamburg was on a heading of 200.6° with a cOg of 182.4° and a SOG of 3.41kts (Figure 4). Hamburg's master then ordered the AB to steer 195° . By 1320 the master had set the engine control to 'half ahead' and Hamburg was steady on 195° with a COG of 181° and a SOG of 3.72kts.

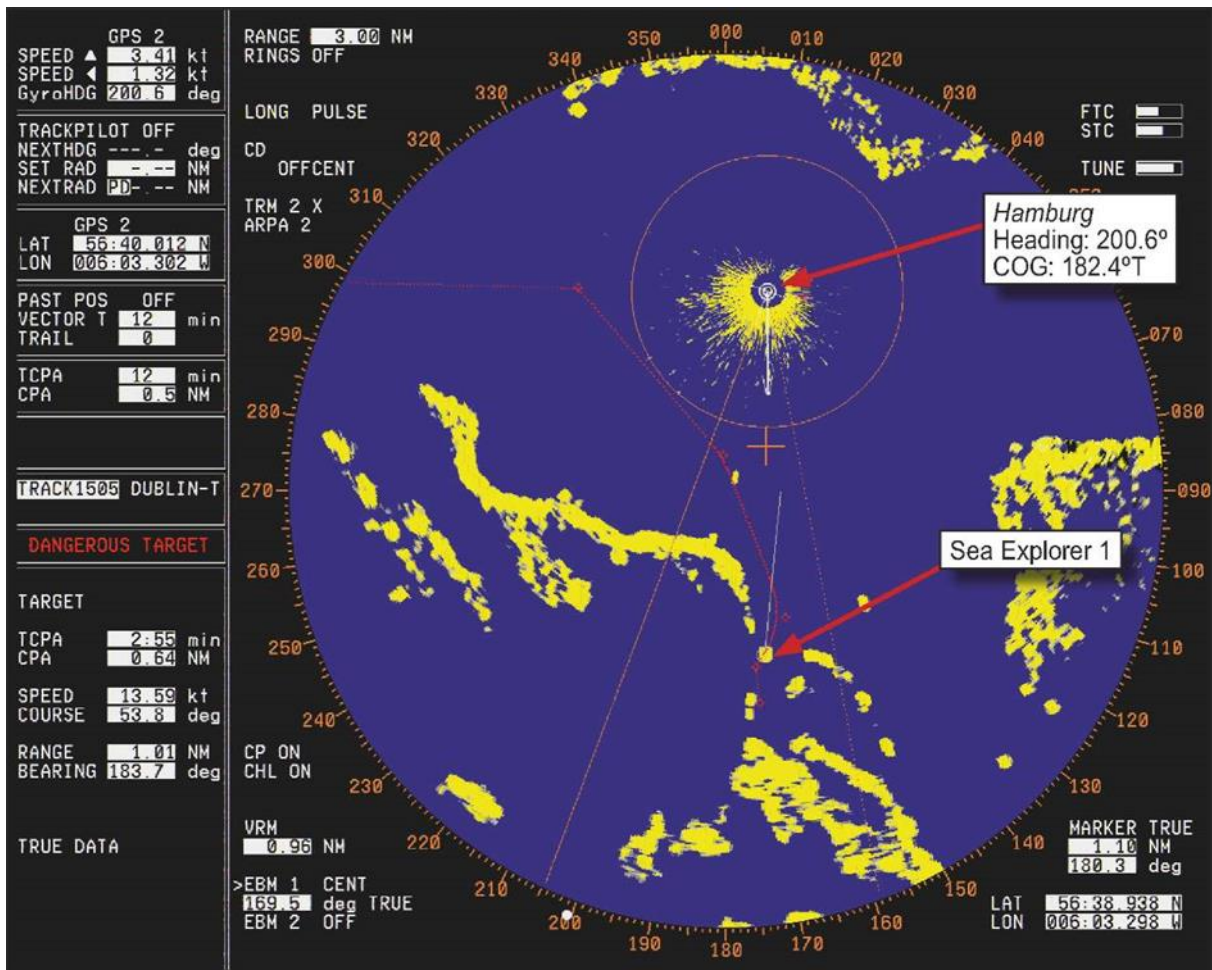


Figure 4: Radar display showing the positions of Hamburg and Sea Explorer 1 at 1318

At 1321 both the OOW and the cadet plotted Hamburg's position on the chart (Figure 5). The cadet saw that his plotted position was some distance away from the OOW's position but closer to the New Rocks shoal. Without consulting the OOW, the cadet assumed his own position was incorrect and removed it from the chart using an eraser. At 1322:55 the OOW reduced the starboard radar display to the 1.5nm setting (Figure 6).

At 1323:30 the News Rocks buoy was on Hamburg's port bow. The cruise ship was on a heading of 193° and had a closest point of approach (CPA) with Sea Explorer I of 0.03nm with a time to CPA of approximately 7 minutes. Sea Explorer I's OOW again called Hamburg on the VHF radio and agreed with the OOW that the vessels would pass green-to-green .

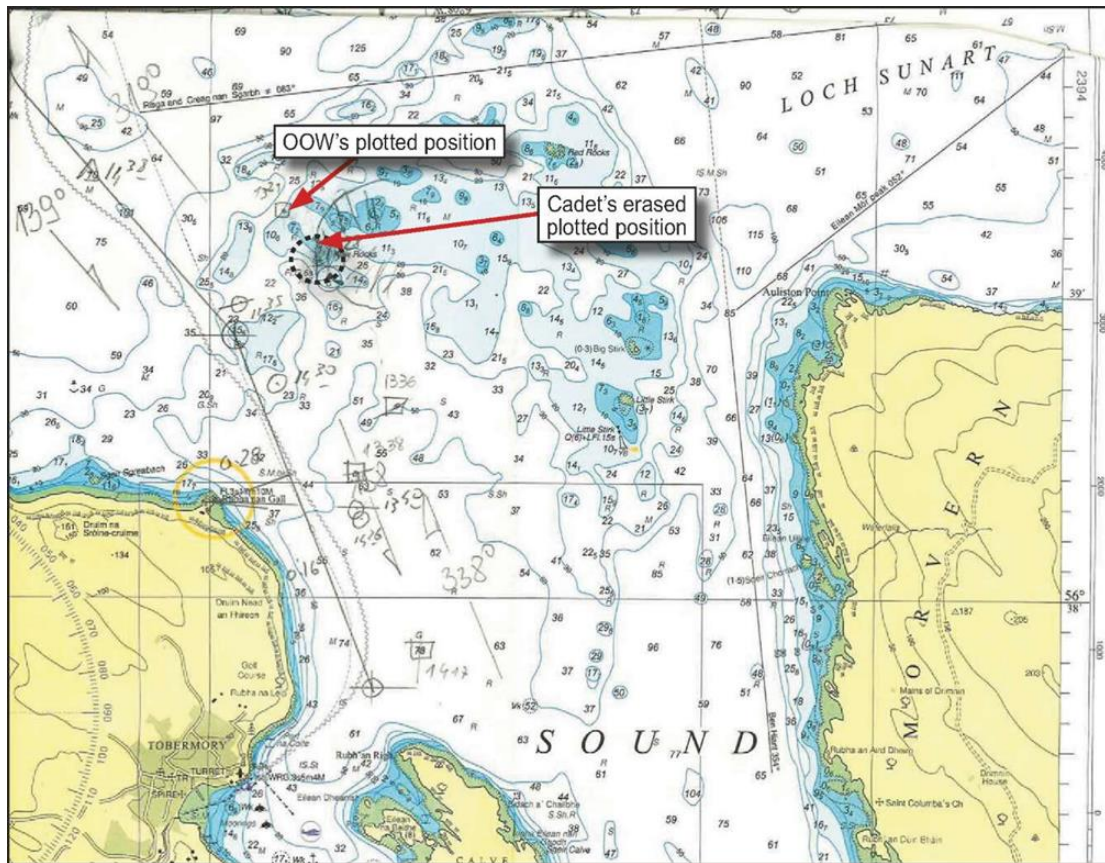


Figure 5: Extract of chart BA 2392 showing plotted position at 1321

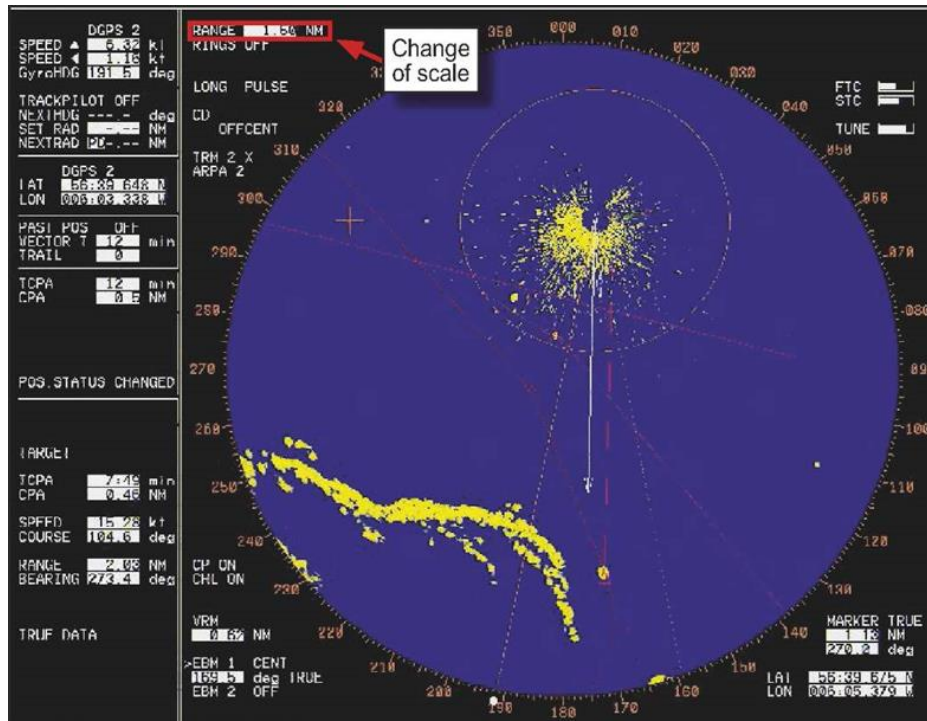


Figure 6: Radar display showing Hamburg's position at 1322:55

Shortly afterwards, at 1324, motor yacht Nahlin was on a north-westerly course and approaching the New Rocks buoy from the south-east. At the same time the bulk carrier Yeoman Bridge was approaching the New Rocks buoy from the north-west (Figure 7).

Simultaneously, officers on board both Nahlin and Yeoman Bridge called Hamburg on VHF radio channel 16 and Hamburg's OOW replied. A transcript of the resulting VHF conversation is at Table 1 below.

Time	VHF Channel	Caller	Dialogue
13:23:40	16	Sea Explorer 1	Cruise vessel Hamburg this is Sea Explorer.
13:23:45	16	Hamburg	Sea Explorer, Hamburg <i>zero six</i> .
	16	Sea Explorer 1	Zero six
13:23:50	16	Yeoman Bridge	Motor vessel Hamburg, Yeoman Bridge.
	06	Hamburg	Sea Explorer. This is Hamburg, go ahead
13:23:55	06	Sea Explorer 1	Green to green.
	06	Hamburg	Okay, green to green.
	06	Sea Explorer 1	Back to sixteen.
13:24:05	16	Nahlin	Cruise ship Hamburg, this is Nahlin sixteen.
	16	Yeoman Bridge	...Ah...Yeoman Bridge zero six.
13:24:10	16	Hamburg	Who calling passenger vessel Hamburg?
	16	Yeoman Bridge	.. <i>bulk carrier</i> ... [Unintelligible].
	16	Nahlin	.. sixteen. Can we go zero six?
	16	Yeoman Bridge	Yeoman Bridge on your starboard bow over
13:24:20	16	Hamburg	Who speak with passenger vessel Hamburg zero six please. Zero six.
13:24:25	16	Yeoman Bridge	Zero six.
	16	Nahlin	Zero six.
13:24:30	06	Hamburg	So bulk carrier passenger vessel Hamburg, go ahead.
		Yeoman Bridge	[Unintelligible] on your starboard side. I suggest that you slow down and let me through ahead of you.
13:24:35	06	Hamburg	Okay, okay. You go down in speed, is correct?
13:24:40	06	Yeoman Bridge	Reduce. Reduce your speed. I proceed full speed ahead of your ship [Unintelligible] starboard side.
13:24:50	06	Nahlin	.. I can't go behind you because of the shallow water.
13:25:00	06	Hamburg	Okay we reduce speed. Okay.
13:25:05	06	Nahlin	Okay I'm going to go in front of you and I will pick up speed.

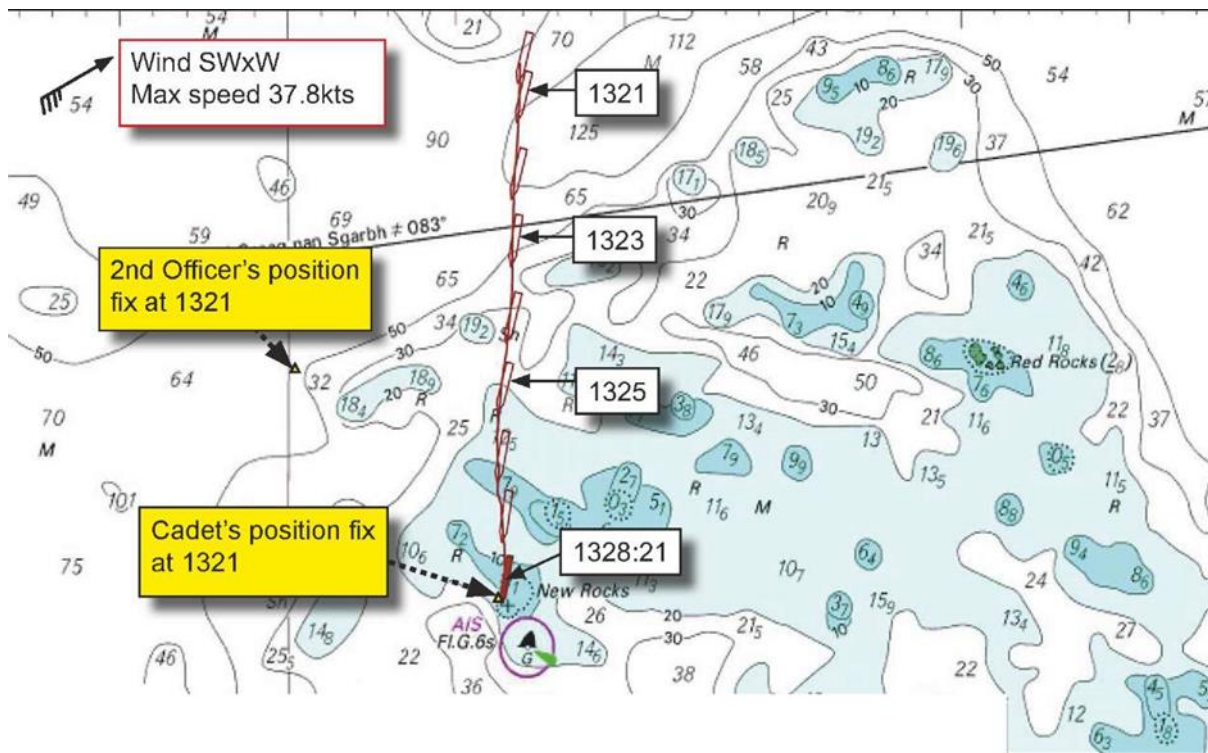


Figure 7: Extract of chart BA 2392 showing Hamburg's track and relative headings between 1321 and 1328

1.3.3 The grounding

After the VHF conversation, Hamburg continued on a heading of 195° with the New Rocks shoal on its port bow. The master reduced the vessel's speed to allow the other three vessels to pass ahead. Table 2 shows Hamburg's COG, heading and SOG between 1325 and 1328 while the vessel's track and relative headings are shown in Figure 7.

The expected CPAs between the three vessels and Hamburg remained very close at less than 0.2nm. The master was preoccupied with the traffic situation but he was also aware that Hamburg was approaching the New Rocks buoy. At 1328, the safety officer arrived on the bridge again and the master asked him to visually check the vessel's position off the New Rocks buoy. The safety officer went onto the port bridge wing to take a bearing of the buoy's position and, at 1328:21, as he returned to the bridge, Hamburg's port quarter grounded to the north-east of the New Rocks buoy with a SOG of 6.37kts.

1.3.4 Actions immediately after the grounding

Hamburg shook violently as it grounded, but it did not become fast on the rocky shoal. The master immediately ordered the helm hard to port to swing the vessel's stern clear of the shoal; he then ordered a southerly course again. Hamburg's port and starboard main engines automatically declutched and the port main engine stopped. A switchboard preferential trip also activated, resulting in the temporary loss of electrical power to some navigational systems. The emergency generator started automatically, restoring electrical power to many systems, including the navigational equipment. Multiple alarms sounded both on the bridge and in the engine room control room as various equipment shut down, either automatically or as a result of power loss. The bridge team restarted the radars and the ECDIS as the master again ordered

the helm hard-to-port in an attempt to regain safe water. The general alarm and crew alert were not sounded.

Following instructions from the master, the staff captain and safety officer conducted a visual inspection of the internal spaces including the steering gear, laundries, and bow thruster compartments to determine if there was any water ingress. Although the master issued instructions for spaces to be checked, the Grounding Incident and Communications checklists were not used.

The chief engineer, who was in the engine room, used the internal sound-powered telephone to inform the master that the port main engine had shut down. He also stated that there appeared to be a problem with the port propeller and that it should not be used. The master then confirmed that the vessel would proceed into Tobermory on one engine and instructed the chief engineer to monitor the bottom tank soundings. The checks on the tanks and spaces indicated that there was no water ingress.

At 1332, on the master's order, the cruise director made a public address (PA) announcement, in German, to the passengers informing them that all was well and that the cruise would continue.

1.3.5 Arrival in Tobermory

At 1345:37 Hamburg was at the entrance to Tobermory Bay (Figure 9) heading 209.5° with a SOG of 4.5kts. The wind continued from a south-westerly direction but its strength had decreased slightly in the sheltered bay. The master saw that there were many small boats on moorings in the bay and, unwilling to continue into the congested area, he decided to anchor in the bay entrance rather than in the planned position at the THA designated anchorage to the south-west. The master continued to reduce Hamburg's speed in preparation for anchoring.

The THA deputy marine manager, who was in a RIB situated a short distance off Hamburg's starboard bow, saw that the cruise ship had stopped. At 1347 she attempted to hail Hamburg on VHF channel 16, but received no response.

By 1351:29 Hamburg's master had ordered the starboard anchor to be let go to 5 shackles on deck. The cruise ship was on a heading of 223.9° and the charted depth of water was 61m. As the anchor was deployed, Hamburg was slowly moved astern using its engine and assisted by the wind. The cruise ship travelled in an easterly direction across the bay entrance and, at 1353:40, the OOW advised the master that there was a shallow patch of water on the vessel's port side (Figure 9).

At 1354, the THA deputy marine manager again hailed Hamburg on the VHF radio. When the OOW replied, she asked if the cruise ship was going to proceed further into the bay. The OOW told her that Hamburg would not. The deputy marine manager then stated that there was more shelter further inside Tobermory Bay. Hamburg's bridge team did not respond to this message and there was no further communication between the cruise ship and the THA.

By 1401, Hamburg had 5 shackles of anchor cable deployed. The OOW set the variable range marker on the starboard radar display to 0.15nm to monitor the vessel's position and, at 1405, he informed the master that Hamburg was moving astern towards Calve Island⁸ at a SOG of approximately 0.5kt. The master decided to abort the anchoring operation and ordered the recovery of the anchor. The master, intending to move Hamburg backwards out of the bay

before turning the vessel to the north, increased its astern power and turned the vessel to clear the island. The cruise ship moved astern out of Tobermory as its anchor was being recovered, passing less than 0.1nm off Calve Island (Figure 10). The anchor was reported as home9 at 1422.

1.3.6 Notification

At 1424, Hamburg was on a north-westerly heading to transit the Sound of Mull. Immediately upon departure from Tobermory Bay, the master attempted to contact V.Ships' Leisure SAM, Monaco (V.Ships) designated person ashore (DPA10), to notify him of the grounding. At 1428, having spoken to V.Ships' office, but having failed to reach either the DPA or the back-up contact (V.Ships' Fleet Manager), the master telephoned the bareboat charterer's technical consultant at Hamburg Cruise SA (HCSA). During this telephone call it was agreed that the vessel would proceed to Belfast, Northern Ireland for an underwater inspection. V.Ships was informed of the accident by HCSA's technical consultant at 1505. Neither the master, HCSA nor V.Ships reported the incident to the UK coastguard, the THA or the UK Marine Accident Investigation Branch (MAIB).

At 1820, the Dublin Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) was alerted to the accident when the concerned mother of a crew member telephoned them. She had been having a telephone conversation with the crew member about the accident when mobile phone contact was suddenly lost. Fearing the worst, she contacted the coastguard. Dublin MRCC, which was aware of Hamburg's new destination port, warned Belfast MRCC that the passenger vessel might have been involved in a grounding. Belfast MRCC then contacted Hamburg and, in conversation with the master, established that the vessel had grounded earlier in the day. The master also confirmed that Hamburg was proceeding using one of its two propeller shafts since one had been rendered unserviceable by the grounding, but stated that he was content with the situation and was not in need of assistance.

In the worsening weather conditions overnight and with only one working propeller shaft, Hamburg struggled to make progress to Belfast and the master chose to heave-to in the Irish Sea and wait for the gale force winds to abate before continuing on passage for Belfast.

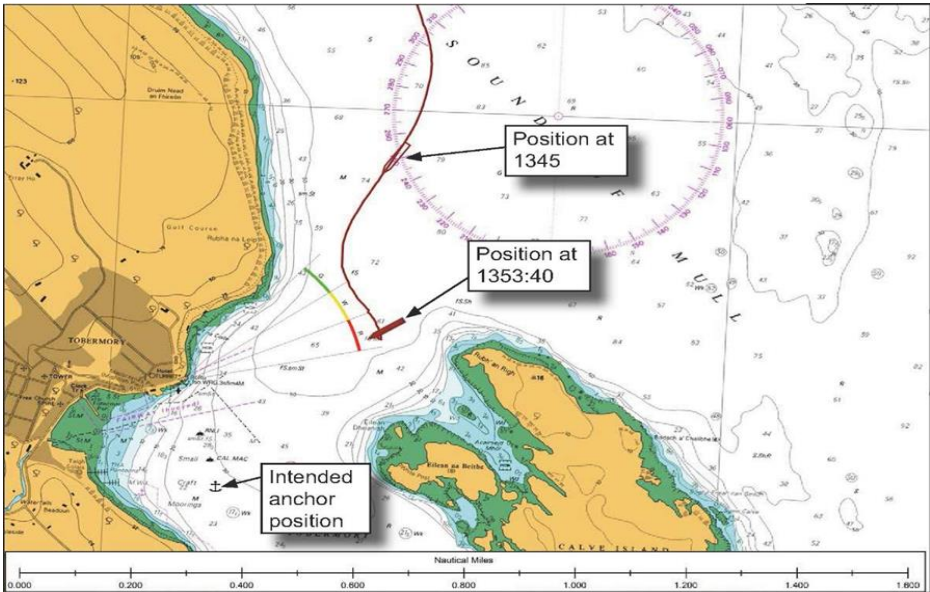


Figure 8: Extract of chart BA 2392 showing Hamburg's position and track between 1345 and 1353:40

DAMAGE

At 1824 on 12 May Hamburg arrived at Belfast and an underwater inspection was completed. This indicated that the damage attributed to the grounding appeared to be substantial but, due to the poor water visibility, the exact extent of damage could not be ascertained. The surveyor from the vessel's classification society, Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL), and representatives from V.Ships and HCSA agreed that the cruise ship needed to be dry docked in Belfast. Later that day, the cruise ship entered the dry dock, where significant damage to the port propeller, port propeller shaft, port propulsion auxiliary equipment, port rudder/rudder stock and hull were identified (Figure 9).

On 13 May, the DNV GL surveyor directed that Hamburg should remain in Belfast for temporary repairs. Consequently, the remainder of the cruise was cancelled and passengers were repatriated from the vessel that day. Hamburg remained in dry dock at Belfast until 30 May, when the cruise ship sailed under a single voyage safety certificate to Bremerhaven for permanent repairs. Hamburg returned to service on 10 August 2015.



SECTION 2 - ANALYSIS

1.1 AIM

The purpose of the analysis is to determine the contributory causes and circumstances of the accident as a basis for making recommendations to prevent similar accidents occurring in the future.

1.2 SUMMARY

Hamburg grounded on the charted New Rocks shoal because the bridge team did not recognise that their vessel was approaching the New Rocks buoy from an unsafe direction. Contributing to this lack of awareness were significant shortcomings in the conduct of navigation on board Hamburg, which were compounded by almost non-existent teamwork between the officers on the bridge. While the master was evidently under a degree of stress following the grounding, appropriate post-grounding actions were not taken. Consequently, an attempt was made to anchor the vessel in Tobermory Bay before a full assessment of the damage had been conducted and before any of the port, coastal state or company had been informed of the accident.

1.3 CONDUCT OF NAVIGATION

There is significant evidence that insufficient attention was being paid to the conduct of navigation on Hamburg. Specifically:

- The passage plan to Tobermory lacked detail, either in the ECDIS or on the paper chart. Clearance lines, no-go areas, abort points, wheel-over positions and an adequate anchorage safety swinging circle were not marked on the paper chart, and the safety settings on the ECDIS were not updated for the passage.
- When it was clear that Hamburg's arrival at Tobermory would be delayed, no attempt was made to amend the passage plan to delineate a safe area within which the vessel would operate until it continued its approach to port, or to define a safe navigation track from the holding area to the harbour entrance.
- The cadet's chart work was unconventional and substandard in many respects, but his activities were not being monitored by the OOW with the consequence that useful information about the vessel's position, heading and proximity to dangers were not being assimilated by the bridge team.
- Once the decision not to anchor the vessel in the designated anchorage in Tobermory Bay had been made, no effort was made to plan an alternative anchorage before it was attempted, with the result that insufficient cable was deployed, the vessel dragged its anchor, and the visit was aborted.

Two main reasons for these shortcomings have been identified. In the first instance, the company's declaration that the primary method of navigation was by paper chart, when the vessel was equipped with a fully functional ECDIS, needed more consideration. The ECDIS was well placed for easy reference by the OOW, and it provided an instantaneous pictorial representation of the vessel's location. It was therefore foreseeable that the OOWs would refer to the ECDIS display instead of the paper chart. However, as the ECDIS was not approved and should not have been used for navigational purposes, the warnings and cautions intended to alert the OOW to deviations from the planned track or that the vessel was approaching danger

had not been activated. Further, although there were precise onboard instructions about the use of the safety features on the ECDIS, they were designated for approved systems only. Regardless of its approval status, it would have been appropriate to ensure that the system was set up to provide the OOWs with all the information required for safe navigation.

By relying on the ECDIS, the OOWs on board Hamburg inevitably paid little attention to the fixing and chart work conducted by the cadet. The cadet had only recently completed training, but his standard of chart work had already deteriorated significantly. Seven minutes before the grounding, both the OOW and the cadet plotted the vessel's position on the chart. Despite both plotted positions being incorrect, the cadet's fix did at least indicate that the vessel was running into danger. Unfortunately he did not feel empowered to challenge the OOW and chose to silently erase his own position, leaving the OOW's incorrect position on the chart (Figure 5). As the OOW was not monitoring the cadet's chart work, the occurrence went unremarked. Proper attention to the cadet's activities would have helped motivate him to perform appropriately, and would have empowered him to contribute useful information derived from fixing to the bridge team.

Secondly, and most significantly, Hamburg's master did not demand an appropriately high standard of navigation from his officers. With the exception of the cadet, all Hamburg's bridge watchkeepers were suitably trained and experienced, and they would likely have delivered an appropriate standard of service had it been demanded of them. However, while the standard achieved permitted the vessel to fulfil its itinerary, insufficient consideration was given at the planning stage to the constraints of Tobermory Bay as an anchorage. Consequently, once the plan needed to be changed at short notice, the weaknesses in the bridge team's navigational practices set the conditions for the grounding to occur. By accepting and approving inadequate passage plans and by not checking that either the ECDIS was being used effectively or that the chart work was to an acceptable standard, the master was signalling to his officers that he was not concerned about the standards of navigation on board, and they took their lead from him.

KAZA RAPORU



*Zamanında dönüş yapmayan
geminin karaya oturması ile ilgili
Kaza İnceleme Raporu.*

Nisan 2016



Istanbul :

22.04.2016

Sayı
Our Reference : **1691**Konu
Subject : Zamanında Dönüş Yapmayan Geminin Karaya Oturması ile İlgili Kaza Raporu Hk.**Sirküler No: 325 / 2016****İlgi:** İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (MAIB)'nun Nisan 2016 tarihli bila sayılı raporu.

İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (Marine Accident Investigation Branch – MAIB)'nun gerekli dönüş manevrasını geciktiren bir geminin karaya oturmasıyla sonuçlanan kazasına ilişkin, olayın detayları ile incelendiği ve kazanın meydana gelmemesi için alınması gereken tedbirlerin belirtildiği raporun, Odamızda yapılan özet Türkçe çevirisi Ek'te (Ek-1) sunulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**

- Ek -1: İlgi Yazı Özet Türkçe Çevirisi (3 sayfa)
Ek -2: İlgi Yazı (2 sayfa)

**DAĞITIM
GEREĞİ**

- Tüm Üyelerimiz (WEB Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,28
29,30,31,35,36,37,38,40,41,42,43ve44'ncü
Meslek Komitesi Başkan ve Üyeleri
- Antalya Fettah Tamince Denizcilik
Anadolu Meslek Lisesi
- Antalya Manavgat Ticaret Ve Sanayi Odası (Matso)
Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi

BİLGİ

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bak.
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müd
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Bşk. ve Üyeleri
- Sn. Erol Yücel
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL Telefon: +90 212 252 01 30/157 e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-İSTANBUL/TURKİYE
Tel: +90 212 252 01 30 (PBX) Fax: +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

22.04.2016

Sayı

Our Reference : 1691

Konu

Subject : Zamanında Dönüş Yapmayan Geminin Karaya Oturması ile İlgili Kaza Raporu Hk.

- Aydın Didim Selçuk Özsoy Kız Teknik Ve Meslek Lisesi
- Bahçeşehir Üniversitesi Meslek Yüksekokulu
- Bitlis Tatvan Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Çanakkale Gelibolu Armatör Yakup Aksoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
- Ege Üniversitesi Urla Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- Galatasaray Üniversitesi Meslek Yüksekokulu
- Giresun Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Giresun Espiye Şehit Cengiz Sarıbaş Teknik Ve Endüstri Meslek Lisesi
- Giresun Tirebolu Piri Reis Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Giresun Üniversitesi Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu
- Girne Amerikan Üniversitesi Denizcilik Ve Ulaştırma Yüksekokulu
- Girne Üniversitesi (Yakındoğu Üniversitesi) Denizcilik Fakültesi
- Girne Üniversitesi (Yakındoğu Üniversitesi) Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- Hatay İskenderun Sefa Atakaş Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Hatice Erdem Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- İnebolu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- İstanbul Beşiktaş Ziya Kalkavan Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- İstanbul Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa D.A.M.L
- İstanbul Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- İstanbul Pendik Eryetiş Reis Denizcilik Meslek Lisesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi (İtü) Denizcilik Fakültesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi (İtü) Kktc Eğitim Araştırma Yerleşkeleri
- İstanbul Tuzla Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- İstanbul Üsküdar Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Anadolu Teknik Lisesi
- İzmir Çeşme Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- İzmir Çınarlı Teknik Ve E.M.L Denizcilik Meslek Lisesi
- İzmir Güzelbahçe İmkb Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- İzmir Konak Nevvar Salih İşgören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- İzmir Şehit İdari Ateşe Çağlar Yücel Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Kocaeli Ü. Barbaros Denizcilik Yüksek Okulu
- Kocaeli Ü. Karamürsel Denizcilik M.Y.O
- Kocaeli Gölcük Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Kocaeli Körfez Hereke Nuh Çimento Teknik Ve Endüstri Meslek Lisesi,
- KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
- Kuşadası Adviye Ertuğrul Acun Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Mersin Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL

Telefon: +90 212 252 01 30/157

e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı- İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





Istanbul :

22.04.2016

Sayı

Our Reference : **1691**

Konu

Subject : Zamanında Dönüş Yapmayan Geminin Karaya Oturması ile İlgili Kaza Raporu Hk.

- Muğla Bodrum Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Muğla Bodrum Turgutreis Anadolu Otel Ve Turizm Meslek Lisesi
- Muğla Bozburun Dto Çok Programlı Lisesi
- Muğla Köyceğiz Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Muğla Marmaris 75.Yıl Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu
- Nişantaşı Üniversitesi Meslek Yüksekokulu
- Ordu Fatsa Atatürk Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi
- Ordu Üniversitesi Fatsa M.Y.O.
- Uludağ Üniversitesi Gemlik Asım Kocabıyık MYO
- Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu
- Rize Ardeşen Işıklı Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Rize Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Rize Hasan Kemal Yardımcı İmkb Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Samsun Tekkeköy Nedime Serap Ulusoy Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Sinop Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi
- Sinop Üniversitesi Gerze Meslek Yüksekokulu
- Trabzon Çarşıbaşı Mesleki Ve Teknik Eğitim Merkezi, Denizcilik Meslek Lisesi
- Trabzon Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Trabzon Ortahisar Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Trabzon Sürmene Türk Telekom Mesleki Ve Teknik Anadolu Lisesi
- Van Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
- Yıldız Teknik Üniversitesi (Ytü) Gemi İnşaatı Ve Denizcilik Fakültesi
- Zirve Üniversitesi Mühendislik Fakültesi
- RODER
- UND
- TÜRK LOYDU
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- KOSDER
- İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- WISTA Türkiye Derneği
- Tüm Gemi Sahipleri

Ayrıntılı Bilgi: Serkan İNAL

Telefon: +90 212 252 01 30/157

e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr



Vaktinde Dönüş Yap – Hattında Kal!

Hikaye

Safralı bir tanker sığılık ve kumluk alanlara yakın haritalandırılmış ve şamandıralarla markalanmış bir bölgede kıyı seyri yapmaktadır. Gündüz ve görüşün iyi olduğu, yoğun bir trafiğin olmadığı bölgede, Kuzeyli yöne güçlü bir akıntı mevcuttur. Kaptan, görevli seyir zabıtine sığılık bölgelerden geçiş yaparken mevki plotlama süresinin 5 dakika olması direktifini vermiştir. Köprüüstü vardiyasındaki Görevli Zabit, aynı zamanda da seyir zabitidir.

Köprüüstünde yalnız olarak seyre çıkmadan hemen öncesinde teslim alınan ve seferin ileriki aşamalarında kullanılacak olan haritaları düzeltmekle meşguldür. Gemi Kuzeyli rotasında seyrine devam ederken köprüüstünde, radar ekranında izlenmesi gereken plotlanmış yeni kuzeybatılı rota hattının 5 gomina güneyinde kalması sonucu güvenlik koridoru sınırının geçildiği uyarısını veren sesli uyarı duyulmuştur. Köprüüstündeki görevli Zabit dönüş mevkiine gelindiğinden habersizdir ve böyle bir sesli uyarı beklememektir. Buna rahmen geminin mevkiisini plotlayarak harita düzeltme işine geri döner. İlk duyulan sesli ikazın ardından 11 dakika geçmesinin ardından birkez daha köprüüstünde duyulan alarm geminin bu kez radar ekranında plotlanmış olan güvenlik koridoru sınırını da 5 gomina geçmiş olduğunu ikaz etmektedir. İkinci alarm duyulduğunda Vardiya Zabiti yeni rota için dönüş noktasını kaçırdığının farkına vararak iskele yönünde rota değişikliğine gitmiştir. Bu değişiklikle batı istikametinde seyrine devam ederek planlanan rota hattına girme niyetindedir. Ancak dönüş manevrasını tamamladıktan 12 dakika geçene kadar gemi pozisyonu plotlamamıştır. Bu da geminin gerçekte olması gereken rota izinden halen epeyce sancak tarafta olduğunu göstermektedir. Vardiya Zabiti bu sapmaya karşılık sadece 3⁰ 'lik bir iskele yönünde rota değişikliğiyle gidermeyi düşünmüştür.

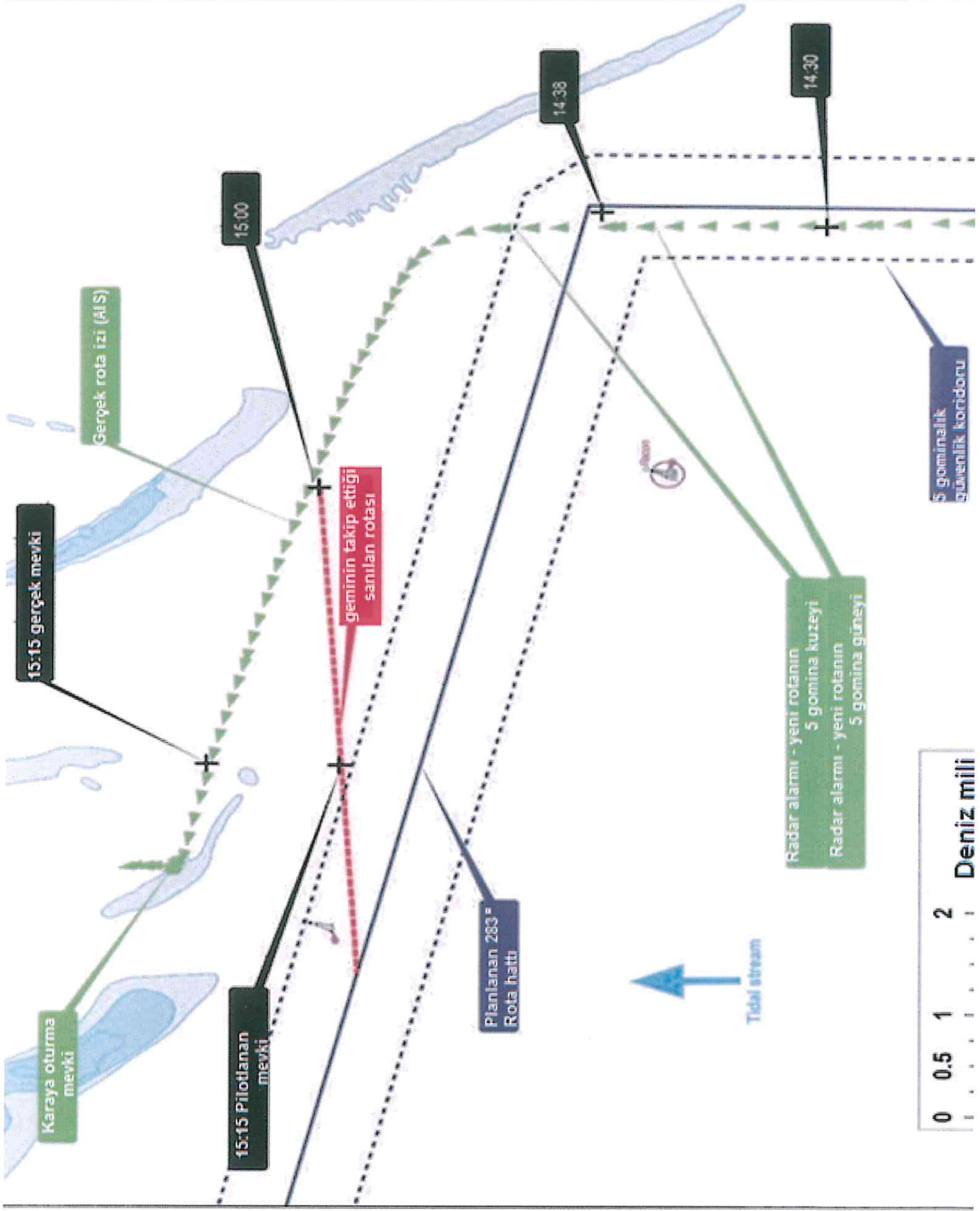
15 dakika sonrasında Vardiya Zabiti gemi mevkiisini jurnale doğru kaydetmesine rağmen haritaya gerçekte olması gereken pozisyonun 1 deniz mili güneyinde olarak yanlış plotlamıştır. Bu hata geminin, olması gerektiği rota izine doğru ilerlediği izlenimi vermiştir. Sonucunda da gemi sığılıklara oturmuştur.

Olaydan Çıkarılan Dersler

- 1. Köprüüstü vardiyasındaki görevli zabitin ilk ve öncelikli görevi geminin güvenliğidir. Olaydaki Vardiya Zabitanın, yeni teslim alınmış seyir haritalarını bir an önce düzeltmelerinin yapılarak seyir hazır hale getirilmesini istemesi anlayışla karşılanabilir. Ancak, bu işlem görevli zabitin büyük ölçüde dikkatini dağıtarak, kritik bir noktada içinde bulunulan durumun tehlikelerinin farkına varamamasına ve neticesinde de geminin sığılğa oturmasına sebep olmuştur. Görevli Vardiya Zabiti olası tehlikelerin farkında olmayışının yanı sıra öncelikli görevi olan gemi ve seyir güvenliğini ikincil plana atarak harita düzeltme işlemleri ile meşgul olmuş, kendisi bu görevi icra ederken seyir güvenliğini sağlamak üzere başka bir zabitin geçici olarak görevi devralması için yardım talep etmemiştir.**
- 2. Köprüüstü Yönetim Sistemi bir takım çalışmasıdır. Gemi kaptanı tarafından gemide yeterli niteliğe sahip köprüüstü vardiya zabitanlarından herhangi birinin harita düzeltmelerinden sorumlu zabitanın yapması gereken düzeltmeler ve seyir planlaması ile ilgili işleri yapmasına olanak sağlamak için geçici bir süreliğine atanmasına imkan sağlanmalıdır. Ayrıca kaptanın sığılğ bölgelere yakın seyir yapılırken gemi mevkinin 5 dakika aralıklarla plotlanması talimatı tek başına etkin ve yeterli bir önlem değildir. Mevcut seyir riskleri göz önüne alınarak eldeki makul tüm imkanlar kullanılarak gözcü atanması ve tek bir yöntemle bağlı kalmayarak şamandıra vb. seyir yardımcılarında referans alınarak, radar paralel index yöntemi kullanılarak geminin mevki yakından takip edilmelidir. Bölgedeki seyir tehlikeleri göz önünde bulundurularak, seyrin güvenli bir şekilde icrasını teminen, Kaptanın durumu yakından gözlemlemesi için köprüüstünde bulunması gerekmektedir.**
- 3. Görevli Vardiya Zabiti, seyir vardiyasını teslim alırken içinde bulunulan seyir koşullarını ve riskleri gözden geçirerek buna göre tedbir almalıdır. Söz konusu olayda vardiyayı teslim alan zabitanın, güçlü gelgit akıntılarının etkisini hesaplamamış böylelikle akıntının geminin rotasından düşmesine sebep olacağı sonucunu değerlendirememiştir. Akıntının etkisi bilinseydi buna göre karşıt bir rota belirlenerek akıntının gemi rotası üzerindeki etkisini azaltarak geminin istenilen rota izi üzerinde kalması sağlanabilirdi. Tek bir mevki belirleme yöntemine bağlı kalmadan şamandıra vb. seyir yardımcılarında yararlanılarak ve radarda paralel index yöntemi kullanılarak geminin mevki yakından takip edilmeliydi.**

Çeviren: Serkan İNAL

Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Uzmanı



Turn on Time – Stay on Your Line!

Narrative

A tanker in ballast was on coastal passage but navigating near well charted and buoyed sandbanks; visibility was good in daylight, traffic was light but there was a strong northerly tidal stream. The master had directed the OOW to fix at 5-minute intervals when passing in close proximity to the sandbanks. The OOW, who was also the navigator, was alone on the bridge and correcting charts that had been delivered to the vessel just before sailing and were required later in the passage. When on a northerly heading (Figure 1), the radar alarm sounded on the bridge as the vessel crossed the safety corridor, 5 cables south of the new north-westerly heading. The OOW was not expecting the alarm and was unaware of the approaching turn; nevertheless, he plotted a fix then returned to working on the chart corrections.

Eleven minutes after the first radar alarm, it sounded again, this time to indicate that the vessel was exiting the 5 cable safety corridor

plotted on the radar (also Figure 1). When this alarm sounded the OOW realised that he had missed the turn to the new course, so applied port helm and steadied on a westerly heading with the intention of regaining the planned track. The OOW did not fix the ship's position until 12 minutes after the turn was complete; this showed that the vessel was still significantly to starboard of the planned track so the OOW made a correction of a further 3° to port.

Fifteen minutes later, the OOW correctly recorded a fix in the bridge logbook but incorrectly plotted it 1 mile south of the vessel's actual position. This error led him to assess that the vessel was regaining track; however, a few minutes later, the strong northerly tidal stream caused the vessel to ground on a sandbank.

The Lessons

1. The first duty of the OOW is the safety of the ship. It is understandable that the OOW, as the ship's navigator, had a strong desire to correct the newly delivered charts as soon as possible. However, this proved a very significant distraction and the OOW lost situational awareness at a crucial point in the passage leading to the grounding. Without realising the immediate danger ahead, he also did not call for help.
2. Bridge management is about teamwork; there were sufficient qualified bridge watchkeepers on board for the master to have temporarily relieved the OOW so he could finish the corrections and complete the passage plan. The master's direction to use a 5-minute fixing interval when passing the sandbanks was not effective mitigation of the navigational risk that had been identified. It would have been more appropriate for the lookout to close up and for the vessel's master to have been on the bridge to monitor the navigation.
3. When the OOW took over the watch, he did not calculate the anticipated tidal stream, so was unaware of its effect. This proved critical as the heading adjustments made were insufficient to counter the tide's effect. Other measures could have been taken to closely monitor the track of the vessel, such as radar parallel index lines and close observation of the available visual clues such as the buoys.

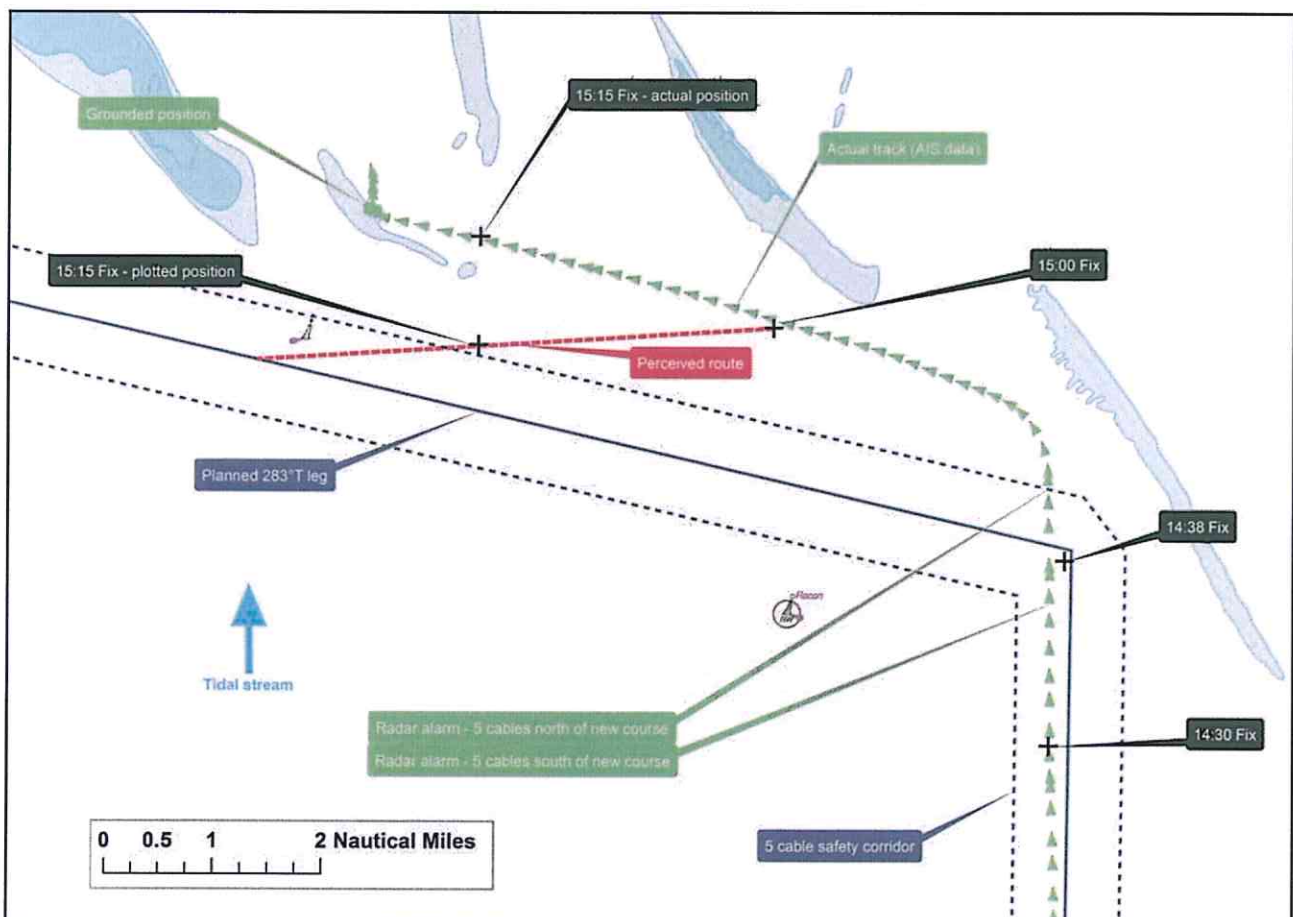


Figure 1: Analysis of perceived route

KAZA RAPORU



*Birleşik Arap Emirlikleri Jebel Ali
Limanına yaklaşma kanalında
Konteyner Gemisi **Ever Smart** ile
Alexandra 1 Tankeri arasındaki
Çatışma Kazası İnceleme Raporu*

11 Şubat 2015



İstanbul :

24.02.2016

Sayı
Our Reference : 791Konu
Subject : Kanala Giriş ve Çıkış Yapan Gemiler Arasındaki Çatışma (MAIB) Kaza Raporu Hk.**Sirküler No: 145/2016****İlgi:** İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (MAIB)'nun Aralık 2015 tarihli bila sayılı raporu.

İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (Marine Accident Investigation Branch – MAIB)'nun Jebel Ali Limanı yaklaşım kanalına giriş yapmak üzere seyir yapan Alexandra 1 gemisi ile kanaldan çıkış yapmakta olan Ever Smart gemileri arasında meydana gelen çatışmayla sonuçlanan kazaya ilişkin, olayın detayları ile incelendiği ve çatışmanın meydana gelmemesi için alınması gereken tedbirlerin belirtildiği raporun, Odamızda yapılan özet Türkçe çevirisi Ek'te (Ek-1) sunulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**

- Ek -1: İlgili Yazı Özet Türkçe Çevirisi (17 sayfa)
Ek -2: İlgili Yazı (22 sayfa)

**DAĞITIM
GEREĞİ**

- Tüm Üyelerimiz (WEB Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,27,28
29,30,31,35,36,37,38,40,41,42,43ve44'ncü
Meslek Komitesi Başkan ve Üyeleri
- Dokuz Eylül Ü.Deniz İşlet.ve Yönet.Yüksek Okulu
- Galatasaray Ü. Deniz Meslek Yüksek Okulu

BİLGİ

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bak.
Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müd
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO'ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Bşk. ve Üyeleri -
- Sn. Erol Yücel
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.
- Piri Reis Üniversitesi

Ayrıntılı Bilgi:

Telefon: +90 212 252 01 30/157 e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-İSTANBUL /TÜRKİYE
Tel: +90212 252 01 30 (PBX) Fax: +90 212 293 79 35
www.denizticaretodasi.org.tr e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr
www.chamberofshipping.org.tr e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





İstanbul :

24.02.2016

Sayı

Our Reference :

Konu

Subject : Kanala Giriş ve Çıkış Yapan Gemiler Arasındaki Çatışma (MAIB) Kaza Raporu Hk.

- Girne Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
- İstanbul Ü. Deniz Ulaştırması ve İşlet. Müh. Bölümü
- Karadeniz Tekn. Ü. Sürmene Deniz Bil. Fak.
- Kocaeli Ü. Barbaros Denizcilik Yüksek Okulu
- Kocaeli Ü. Karamürsel Denizcilik M.Y.O.
- Ordu Üni. Fatsa Denizcilik MYO
- Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu
- Uludağ Üniversitesi Gemlik Asım Kocabıyık MYO
- RODER
- UND
- TÜRK LOYDU
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- KOSDER
- İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
- WISTA Türkiye Derneği
- Tüm Gemi Sahipleri

Ayrıntılı Bilgi:

Telefon: +90 212 252 01 30/157 e-mail: serkan.inal@denizticaretodasi.org.tr



Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-İSTANBUL /TÜRKİYE

Tel: +90 212 252 01 30 (PBX)

Fax: +90 212 293 79 35

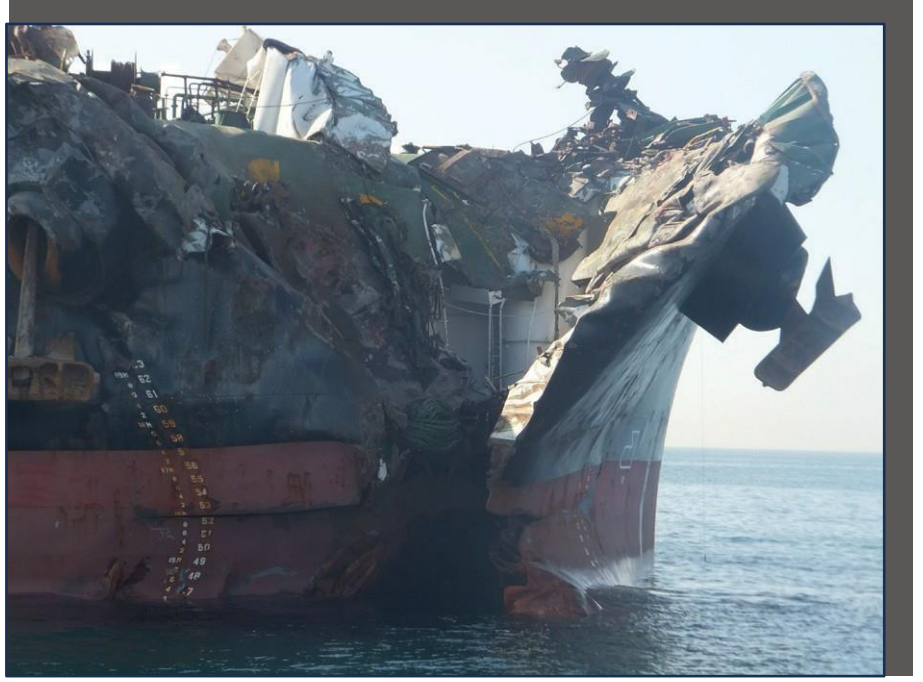
www.denizticaretodasi.org.tr

e-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr

www.chamberofshipping.org.tr

e-mail: contact@chamberofshipping.org.tr





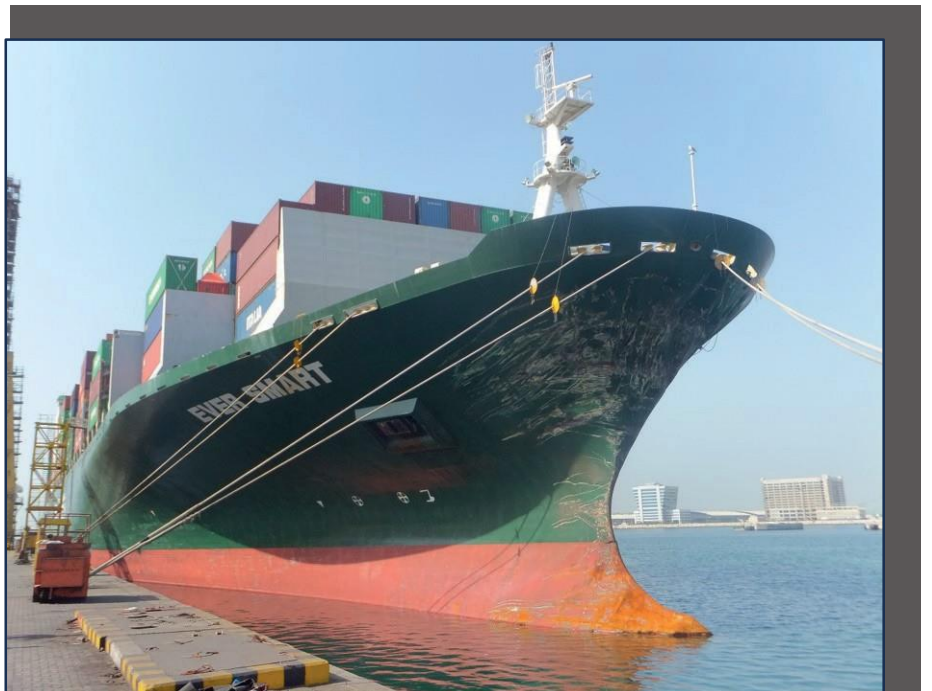
Konteyner Gemisi **Ever Smart** ile

Alexandra 1 Tankeri arasındaki

Çatışma İnceleme Raporu

Jebel Ali, Birleşik Arap Emirlikleri

11 Şubat 2015



CİDDİ DENİZ KAZASI RAPORU 28/2015 ARALIK



Ever Smart



© EVANGELOS PATSIS
MarineTraffic.com

Alexandra 1 (geminin önceki kayıtlı adı Aldawha)

KAZA RAPORU

Çatışmaya sürükleyen olaylar

11 Şubat 2015 akşam saatlerinde Birleşik Devletlere kayıtlı Konteyner gemisi “ EVER Smart” Birleşik Arap Emirlikleri Jebel Ali Limanına yanaşmıştı. Saat **21:28**'de geminin 3.zabiti VHF Telsiz telefonu Kanal 69¹ üzerinden Jebel Ali Liman Kontrol ile iletişime geçerek, yük operasyonunun 20 dakikaya tamamlanacağı bilgisini verdi. Görevli Gemi Trafik Operatörü (GTO) çağırışı onayladı. Geminin bir sonraki Limanı, Pilot indirme/bindirme donanımı ve limandan ayrılış sırasında kullanılacak römorkör sayısı gibi konularda bilgi alış verişinde bulunuldu.

Saat **22:00** sularında Kanal giriş istikametinde ilerleyen Marshall Adaları'na Kayıtlı 113973.5 ton Kondens ² yüklü Alexandra 1 Tankeri, pilot almak için tahsis edilmiş demir mevkiine demir attı. Bu esnada Gemi Trafik Kontrol İstasyonu görevlisi Tankeri telsiz ile çağırarak pilot alma işlemleri için talimatlar verdi

<i>Gemi Trafik Operatörü (GTO)</i>	<i>Alexandra 1, Kılavuz Kaptan yaklaşık 23:15'te 1 No.lu şamandıra mevkiinde gemiye çıkacaktır.</i>
<i>Alexandra 1 (Kaptan)</i>	<i>Jebel Ali Liman Kontrol burası Alexandra 1. Şu an demirledik, demirleme saati 22:00.</i>
<i>GTO</i>	<i>Alexandra 1, Jebel Ali Liman Kontrol 23:15'de 1 No.lu şamandıra mevkiinde olmanız gerekli.</i>
<i>Alexandra 1 (master)</i>	<i>Anlaşıldı. 23:15'de 1 No.lu şamandırada ' Şükran'</i>

Tablo 1 – 22:00 Ali Jebel Liman Kontrol ve Alexandra 1 gemisi arasındaki VHF Telsiz görüşmeleri

Saat **22:06**' da Ever Smart yük operasyonunu tamamladı. Kılavuz Kaptan gemiye sonrasında da köprüüstüne çıktığı sırada 3.zabit kalkış hazırlıkları kapsamında gemi makinesini test ediyordu. Kısa bir süre sonra Kaptan da köprüüstüne geldi. Geminin manevra karakteristiklerinin yazılı olduğu Pilot kartı kılavuz kaptana verilmişti. Sonrasında Kaptan ve Pilot, kalkış manevrası planını gözden geçirdi. Görüşme Kılavuz Kaptanın belirlenmiş pilot ayrılma mevkiinde ayrılması için gerekli hazırlıkların yapılmasını da içeriyordu. Görüşme tamamlandığında Kılavuz Kaptan tarafından Jebel Ali Liman Kontrolüne telsiz çağırışı yapılarak Ever Smart gemisinin seyri için izin alındı.

22:30'da Ever Smart gemisi, 3 römorkör eşliğinde limandan ayrıldı.

22:42'de römorkörler mola edildi ve dümen, serdümen (Usta Gemici) tarafından ele alınarak gemi ana kanala doğru seyrine başladı.

22:48 Alexandra 1 gemisi Kaptanı, Jebel Ali Liman Kontrole geminin demirini aldığını ve üzerinde yol olduğu bilgisini ilettiler. Gemi Trafik Operatöründen

(GTO): “ 1 No.lu şamandıraya doğru ilerleyin ve bu kanaldan (vhf telsiz kanal 69) dinlemeye devam edin” cevabı alındı.

¹ Aksi belirtilmedikçe bu raporda geçen tüm VHF telsiz görüşmeleri Kanal 69'dan yapılmıştır

²Kondens – Hafif yakıt, düşük yoğunlukta gaz bileşenleriyle karışık sıvı halde, hidrokarbon karışımı - normal sıcaklık değerlerinde ve basınçta sıvı haldedir.

3 dakika sonrasında Alexandra 1 gemisi makine telgrafını “ yarım yol ileri” ye aldı ve şamandıralarla markalanmış kanalın girişine doğru yöneldi. Tanker , seyir fenerlerine ek olarak , tehlikeli madde taşıdığını belirten her yönden görülebilir kırmızı çakar fener gösteriyordu. Alexandra 1 gemisinin Kaptanı, köprüüstünde, 3.Zabit ve serdümen (Usta Gemici) ile birlikte dümen elde seyrine devam ediyordu.

22:53 Gemi Trafik Kontrol İstasyonu, Ever Smart gemisinin Kılavuz Kaptanını telsiz ile, kanala giriş yapacak iki gemi konusunda uyardı. Gemi Trafik Operatörü ayrıca Kılavuz Kaptana, kanala giriş yapmakta olan gemilerden Alexandra 1 ‘e çıkıp, gemiyi varacağı limana kadar götürmesi talimatını verdi.

Kılavuz Kaptan, Gemi Trafik Operatörünün talimatını onayladı ve Ever Smart gemisinin 1 no.lu şamandıradan neta olana kadar gemiye eşlik edeceğini bildirdi. **(Tablo 2)**

Gemi Trafik Operatörü (GTO)	<i>[pilotun ismi]Burası Jebel Ali Liman Kontrol. C şamandırasına bir gemi yaklaşıyor. 6 No.lu şamandıra tarafındaki İkinci gemi – Viking Emerald.</i>
Pilot	<i>Jebel Ali Liman Kontrol ben [pilotun ismi]. C şamandırasına yaklaşmakta olan gemiyle iskele – iskeleye. 6 No.lu şamandıra mevkiindeki gemi Viking Emerald.</i>
GTO	<i>Jebel Ali Liman Kontrol [pilotun ismi] Lütfen Alexandra 1’ gemisine çıkınız. Draftı 14m’dir. 9A şamandıra mevkiinde çıkışı sağlayın.</i>
Pilot	<i>Anlaşıldı 9 A, Ever Smart 1 No.lu şamandıraya ilerleyecek.</i>

Tablo 2 –22:53 Ali Jebel Liman Kontrol ve Alexandra 1 gemisi arasındaki VHF Telsiz görüşmeleri

Gemi Trafik İstasyonu Operatörü derhal Alexandra 1 ile telsizle irtibata geçerek gemilerine çıkacak olan Kılavuz Kaptanın, Ever Smart gemisinde olduğunu bildirdi ve Konteyner gemisinin 1 No.lu şamandıradan neta olur olmaz kendilerinin (Alexandra 1) giriş yapacağı konusunda yetki verdi **(Tablo 3)**.

Gemi Trafik Operatörü (GTO)	<i>Alexandra 1, Jebel Ali Liman Kontrol. Kaptan, geminize çıkış yapacak olan Kılavuz Kaptan kanaldan çıkış yapmakta olan Ever Smart gemisinde. Şu an 12 No.lu şamandırayı geçiyor. Ever smart 1 No.lu şamandıraya devam edecek. Süratleri iyi. Ever Smart Kanaldan neta olunca siz giriş yapacaksınız.</i>
Alexandra 1 (Kaptan)	<i>Anlaşıldı Efendim, 1 No.lu şamandıraya 1 deniz mili yaklaşıyorum. Sonrasında diğer gemi kanaldan ayrılana kadar bekleyeceğim. Teşekkürler.</i>

Tablo 3 – 22:56 Ali Jebel Liman Kontrol ve Alexandra 1 gemisi arasındaki VHF Telsiz görüşmeleri

23:02 Ever Smart kanala giriş yapan Trinityborg gemisini ve 7 dakika sonrasında da Viking Emerald araba gemisini geçerek, yere göre saatte 12 deniz mili (knot) süratle ilerlemektedir.

23:12’de Alexandra 1 gemisi kaptanı radarında Ever Smart’ın 8 No.lu şamandırayı geçtiğini görür ve seçilen hedefin takip ve gözlemesini sağlayabileceği Otomatik Radar Pilotlama Yardımcısı (ARPA) cihazı üzerinde pilotlar. Kaptan Ever Smart gemisinin bir süre daha kanaldan çıkış yapamayacağını fark ederek ve olması gerektiğinden erken kanalın ağzında

olmaktan endişe ederek **23:14**'de makinelerini “ **pek ağır yol ileri**” den “**stop**” a alır. Böylelikle doğu istikametinde 1 No.lu şamandıraya 1.3 deniz mili mesafede sürüklenmeye başlar.

Saat **23:19**'da Alexandra 1 gemisi Kaptanı, Jebel Ali Liman Kontrolle telsiz bağlantısı kurarak pilot çarmihının donatılması için gereklilikler konusunda mutabakata varıldı. Bu esnada Tanker 1 No.lu şamandıradan 1.1 deniz mili mesafededir ve yere göre (COG)126 ° rotasına saatte 2.2 deniz mili süratle ilerlemektedir.

Saat **23:28**'de Alexandra 1'in makine telgrafı “ **pek ağır yol ileri** ” ye alınmıştı. Bir dakika sonrasında “**Zakheer Bravo**” römorkörü Jebel Ali Liman Kontrolüyle telsiz üzerinden irtibata geçerek pilot alma mevkiisinden geçiş için izin ister. Römorkör ve çektiği deniz aracı 1 No.lu şamandıraya 1.3 deniz mili mesafedeydi ve Jumeirah tan Jebel Ali'nin doğusuna doğru geçiş yapıyordu. Gemi Trafik Operatörü Römorkör kaptanına “ Bekleyen büyük Tankeri görebiliyor musun?” diye sordu ve Römorkör Kaptanından görebildiği yanıtını aldı. Bu yanıtın sonrasında Römorkör Kaptanına gördüğü tankerin 1 deniz mili kış tarafından geçmesi talimatını verdi.

Alexandra 1 Kaptanı bu telsiz görüşmesinin bir bölümünü duyarak Jebel Ali Liman Kontrolünün Ever Smart ile görüşüğünü farzetti. Bu yanılmanın sonucunda da Ever Smart gemisinin kendi gemisinin kış tarafından geçmesi için kanaldan çıkış yaparken rotasını iskeleye doğru alması gerektiğini düşündü.

23:31'de Ever Smart gemisi 3 No.lu şamandıraya yaklaşırken Pilot ve Kaptan, Pilotun gemiden ayrılma işlemleri üzerinde görüşüyorlardı. **23:32**'de makine telgrafı “ **stop**” a alındı. Bu esnada Tanker, kanal girişinden 7.7 gomina mesafede 100° rotasındaydı ve üzerinde saatte 1.8 deniz mili sürat vardı.

Pilot	Kaptan benim ayrılma vaktim geldi. Siz sadece kanalı takip edin.
Kaptan (Ever Smart)	Sizce kendi başıma gidebilir miyim?
Pilot	Evet , evet. Sadece şu var. Şu gelen Tanker.
Kaptan	Tamam, tamam.
Pilot	Gelen gemi bekliyecek.... Her neyse zaten ben daha öncesinde oraya gideceğim.... Tamam mı Kaptan ?
Master	Evet, evet.

Tablo 4 – Kılavuz Kaptan ile Ever Smart Kaptanı arasında 23:31' de geçen telsiz görüşmesi

Alexandra 1 Ever Smart'ın köprüüstünden görülebiliyordu. Ayrıca radar ekranında da görünüyordu ancak Otomatik Radar Pilotlama Yardımcısı (ARPA) cihazı üzerinde pilotlanmamıştı. Saat **23:34**'te Alexandra 1 ' in makine telgrafı tekrar “ **pek ağır yol ileri**” ye alındı. Aynı zamanda Kılavuz Kaptan, Ever Smart'ın Kaptanına hızını saatte 10 deniz miline indirmesini ve yere göre (COG) 314° rotasına ilerlemesi talimatını verdi. Ayrıca gemi kaptanına, şamandıralı kanalın batı girişinde, **kanala giriş yapmak için bir tankerin beklemekte olduğunu hatırlattı.**

Alexandra 1 gemisi bu esnada , 1 No.lu şamandıradan 7 gomina mesafedeydi. Kılavuz Kaptan, 3.Zabit eşliğinde köprüüstünü terketti. Kaptan serdümene 319° rotasına dümen tutması emrini verdi ve iskele radarı Kuzey-Yukarı moduna aldı. Gözle, Tankerin konteyner gemisinin 1.5 gomina iskele tarafından geçeceğini kestirdi.

Saat **23:37**'de Ever Smart, 2 No.lu şamandıraların arasından geçti. Üzerinde Kılavuz Kaptanla birlikte pilot botu, konteyner gemisinin iskele tarafından neta olarak, Alexandra 1 gemisine doğru ilerledi. Ever Smart gemisi kaptanı, pilot gemiden ayrılır ayrılmaz geminin hızını arttırdı. Aynı zamanda Alexandra 1'in kaptanı, pilot botuyla telsizle irtibata geçerek pilot çarmihının sancak taraftan donatıldığı bilgisini verdi.

Çatışma

Saat **23:40**, Alexandra 1 Kaptanı, makine telgrafını “**pek ağır yol ileri**” den “**ağır yol ileri**” ye aldı. Tanker doğu istikametinde, saatte 2 deniz mili sürat yapıyordu. Yaklaşık 30 saniye sonra, Ever Smart 11 deniz mili süratle 1 No.lu şamandıralar arasından geçiş yaptı. Konteyner gemisi 3.Zabiti bu esnada köprüüstüne geri döndü ve kaptanın direktifi üzerine makine telgrafını pervaneye dakikada 80 devir (RPM) yaptıracak şekilde “ **tam yol ileri** ” ye aldı. Sonrasında da gemi Jurnalini doldurmak üzere gerekli bilgileri toplamaya başladı. Bu esnada Alexandra 1 gemisinin serdümeni 319° rotasına dümen tutuyordu.

Alexandra 1 gemisinin Kaptanı Ever Smart’ın 1 No.lu şamandıralardan geçiş yaptığını gördü ve beklediği gibi iskeleye rota değiştirmedini farketti. Saat **2341:28**’de Alexandra 1 gemisi Kaptanı Jebel Ali Liman Kontrolüyle telsizle irtibata geçti.

2341:28	Alexandra 1 (Kaptan)	Jebel Ali Liman Kontrol burası Alexandra 1. Cevap verin. Konteyner gemisi rotasını değiştirmiyor. Çatışma olacak.
	Gemi Trafik Operatörü	Ona söyledim. 1 No.lu şamandıradan neta olduktan sonra sizin kanala giriş yapacağınızı söyledim.
	Alexandra 1 (Kaptan)	Şimdi bize çarpacak.

Tablo 5 – Gemi Trafik Operatörü ile Alexandra 1 gemisi kaptanı arasında geçen telsiz görüşmesi.

Gemi Trafik Operatörü hemen Ever Smart gemisini çağırdı. Kılavuz Kaptan bu esnada halen pilot botunda Alexandra 1 gemisine doğru yol almaktaydı. Pilot botundaki Kılavuz Kaptan ve Alexandra 1 gemisinin Kaptanı telsiz görüşmesine müdahil oldu.

2341:48	Gemi Trafik	Ever Smart burası Jebel Ali Liman Kontrol
2341:52	Ever Smart (3.Zabit)	Jebel Ali Liman Kontrol burası Ever Smart. Günaydın..
2341:55	GTO	Neta olmak için sancağa alır mısınız Lütfen? Kanala giriş yapmak üzere olan bir tanker var.
2341:56	Pilot	Ever Smart, Sancak alabanda! Sancak alabanda! Sancak alabanda!
2342	Alexandra 1 (Kaptan)	Sancak ***** Alabanda, Sancak ALABANDA ! SANCAK ALABANDA!

Table 6 – **23:41**’de Jebel Ali Liman Kontrol, Ever Smart, Kılavuz Kaptan ve Alexandra 1 arasında geçen telsiz görüşmesi.

Bu telsiz konuşması esnasında Alexandra 1 gemisinin makineleri “ **tornistan** ” da çalışmaktaydı ve tüm güverte ve yaşam mahallinin dış çephe ışıkları yakılmıştı.

2342:12’de Ever Smart gemisinin Kaptanı “ **Tamam, sancak alabanda**” dedi sonrasında “**Bu da ne?**” diye bağırdı. 3 saniye sonrasında Ever Smart ve Alexandra 1 gemisi baş omuzluk yönünden çatıştılar. Gemiler bu esnada 1 No.lu şamandıradan 4 gomina mesafedeydiler.

Çatışma sonrası yaşananlar.

Alexandra 1

Alexandra 1 gemisi Kaptanı hemen Jebel Ali Liman kontrolüyle telsizle irtibat kurarak çatışmayı rapor etti ve

“ **Talimatlarınızı takip etmiyor. Kıç tarafımdan geçmesini söylemişsiniz**” dedi.

Alexandra 1 gemisi makinesi tornistanda çalışmaya devam ediyordu. Genel Alarm aktive edilmedi fakat tankerin tüm zabıtları köprüüstüne çıkararak mürettebatı kontrol etti ve hiçbirinin kayıp ya da yaralı olmadığını teyid etti. Sefer Bilgi Kaydedicisi (Voyage Data Recorder -VDR) bilgileri kaydedildi.

23:48'de Alexandra 1 ve Ever Smart gemileri birbirinden ayrıldı ve Tanker Kaptanı makine telgrafını “ **stop**” a aldı. 1.zabıt ve Baş Mühendis, gemi hasar tespiti araştırmasına giriştiklerinde, baş pik (peak) tankında su sızıntısı olduğunu farkettiler.

Ever Smart

Çatışmanın hemen sonrasında Ever Smart gemisinin 3.Zabiti de telsiz vasıtasıyla Jebel Ali Liman Kontrolüyle irtibata geçerek kaza meydana geldiği bilgisini verdi. Konteyner gemisinin makine telgrafı “ **stop**” a alındı ve acil durum alarmı verildi. Mürettebat toplanma istasyonlarında toplandı. 1.Zabıt ile Baş Mühendis hasar tespit çalışmalarına başladı. 3.Zabıt Alexandra 1 gemisiyle telsiz bağlantısı kurmayı denedi ancak Kaptan da 3.Zabıt de tankerin ismini bilmiyordu. Tanker ile ilgili bilgiye Jebel Ali Liman Kontrol üzerinden ulaşılabildi. Sefer Bilgi Kaydedicisi (VDR) içerisindeki bilgiler kaydedildi.

ANALİZ

Amaç

Analizin sebebi, kazanın meydana gelmesine neden olan faktörleri belirleyerek benzeri talihsiz kazaların bir daha yaşanmaması için engelleyici tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

Çatışma

Ever Smart ve Alexandra 1 gemileri arasında meydana gelen bu çatışmanın temelinde her iki gemi kaptanının, birbirlerini nasıl geçecekleri konusunda farklı bakış açılarına sahip olmalarıdır. Tanker (Alexandra 1) Kaptanının, konteyner gemisinin iskeleye doğru rotasını değiştirerek kendi gemisinin kıç tarafından geçiş yapacağını farz etmesi, Ever Smart gemisinin 1 No.lu şamandıraya yaklaştığında, kendisinin yavaşça ileri yol alarak kanala giriş yapmasında bir sakınca olmayacağını düşünmesine sebep oldu. Konteyner gemisi Kaptanı açısından ise her halükarda Tanker kendisi çıkış yapana kadar bekleyecekti ve böylelikle de iskele tarafından geçebilecekti. Bu düşünceyle pilot gemiden ayrılır ayrılmaz aynı rotada ilerleyerek hızını arttırdı. Sonuç olarak her iki geminin hareketi de birbirlerine karşı aynı kerterizde kalmalarına sebep oldu.

Ever Smart'ın kanaldan çıkış yapmasının ardından 1 dakika içerisinde Alexandra 1 gemisinin Kaptanı Ever Smart dan beklediği rota değişikliğini yapmadığının farkına vardı. Fark eder etmez de çatışmayı önleyici yönde harekete geçmeyi denedi. Ancak Ever Smart Kaptanı Alexandra 1 'in hareketlerini gözlemlemiyordu. Bundan dolayı da çatışmanın saniyeler öncesinde telsizle uyarılıncaya kadar tankere o denli yaklaşmış olduğunun farkında değildi. Farkına vardığında ise efektif bir şekilde çatışmayı önleyici yönde harekete geçmek için çok geçti. Maalesef Alexandra 1 gemisinin çatışmayı önlemek için makine telgrafını tornistana alması da sonucu değiştirmede.

Alexandra 1 gemisi Kaptanının yetersiz bilgi içeren telsiz görüşmesine olan güveni ve Ever Smart gemisi Kaptanının Alexandra 1 gemisinin hareketlerini takip etmeyerek etkin bir gözcülük yapılmaması konusundaki eksikliği, kazanın meydana gelmesindeki ana sebeplerdi. Bununla birlikte Alexandra 1 ve Ever Smart gemisinin planlama, efektif haberleşme, koordinasyon ve gemi çevresindeki hareketliliğin etkin bir şekilde gözlemlenmemesi konularındaki hatalı davranışlar, kazanın olmasına katkı sağlayan diğer önemli etkenlerdi. Jebel Ali Gemi Trafik Kontrol İstasyonu, pilotajdaki önlemlerin alınması ve gemilerin takibi konusundaki işlerliği efektif olarak yerine getiremiyordu.

Gemilerin Bakış Açısından

Alexandra

Deniz Trafik Operatörü Alexandra 1 gemisine saat 23.15'de 1.Nolu şamandıradan olması yönünde talimat verdi. Ayrıca Konteyner gemisinin kanaldan çıkış yapmasının ardından kendilerinin giriş yapacağı yetkisini verdi. Alexandra 1 gemisinin kaptanının vardiya değişim talimatlarında belirttiği üzere, kılavuz kaptan bekleme esnasında 1 No.lu şamandıradan 1.5 deniz mili mesafede bekleneneği not edilmişti. Bu konuyla ilgili Gemi Trafik Operatöründen bir talimat verilmemişti. Kaptanın 1 No.lu şamandıradan 1.3 deniz mili mesafede durması genel uygulama prensiplerince bu kararı almış olduğunu gösteriyor. Ancak bu noktada Ever Smart gemisi 25 dakikanın üzerinde bir sürede sadece 8 No.lu şamandırayı geçmişti. Bu süreçte Alexandra 1 gemisi Ever Smart'ın kanaldan çıkış yapmasını beklerken üzerindeki pek ağır yol ve sürüklenmenin etkisiyle kanalın girişine daha da yaklaşmıştı. Alexandra 1 gemisinin doğu yönündeki hareketini kontrol etmeye yönelik bir girişimde bulunulmadı.

Birbirlerinin niyetlerinden haberdar olunduğu sürece, Alexandra 1'in kanalın girişine yaklaşmış olmasının bir tehlikesi yoktu. Ta ki Tanker Kaptanının Gemi Trafik Operatörünün Römorkörle (Zakheer Bravo) yaptığı telsiz görüşmesinin, römorkör yerine Ever Smart ile Gemi Trafik Operatörü arasında geçtiği düşüncesine kapılmasına kadar. Bu görüşme esnasında Gemi Trafik Operatörü, Römorkör'e Tankerin kıç tarafından geçmesi talimatı vermişti. Ancak görüşmenin Ever Smart'la yapılmış olduğunu düşünen Alexandra 1'in Kaptanının, görüşmenin gerçekte römorkörle yapılmış olmasından bihaber olarak, Ever Smart dan bu yönde bir manevra yapması konusunda bir beklenti içine girmesine sebep oldu. Alexandra 1, saat 23:29'a kadar kanalın kuzeybatısında kaldı ve kanalın giriş sınırını geçmedi. Ancak sonrasında Alexandra 1 gemisi Kaptanı, Ever Smart'ın kanaldan ayrılırken tankerin kıç tarafından geçmesi için rotasını iskeleye değiştirmesi gerektiğini değerlendirerek, yavaşça ileri yönde hareket ederek kanalın girişine doğru yol almaya başladı. Bu davranış muhtemelen yaklaşan pilot botunun yanaşmasını sağlamak ve Ever Smart'a beklediği manevrasını yapmak için daha geniş bir alan vermeye yönelikti. Tanker Kaptanı, Ever Smart gemisinin rota değiştirmek gibi bir niyetinin olmadığını farkında değildi. Ayrıca yavaş ilerleyerek ve kısmen manevra

kabiliyetini kaybetmiş bir halde şamandıralarla markalanmış kanalın girişini 4 gomina kadar geçmiş olduğunu değerlendiremedi.

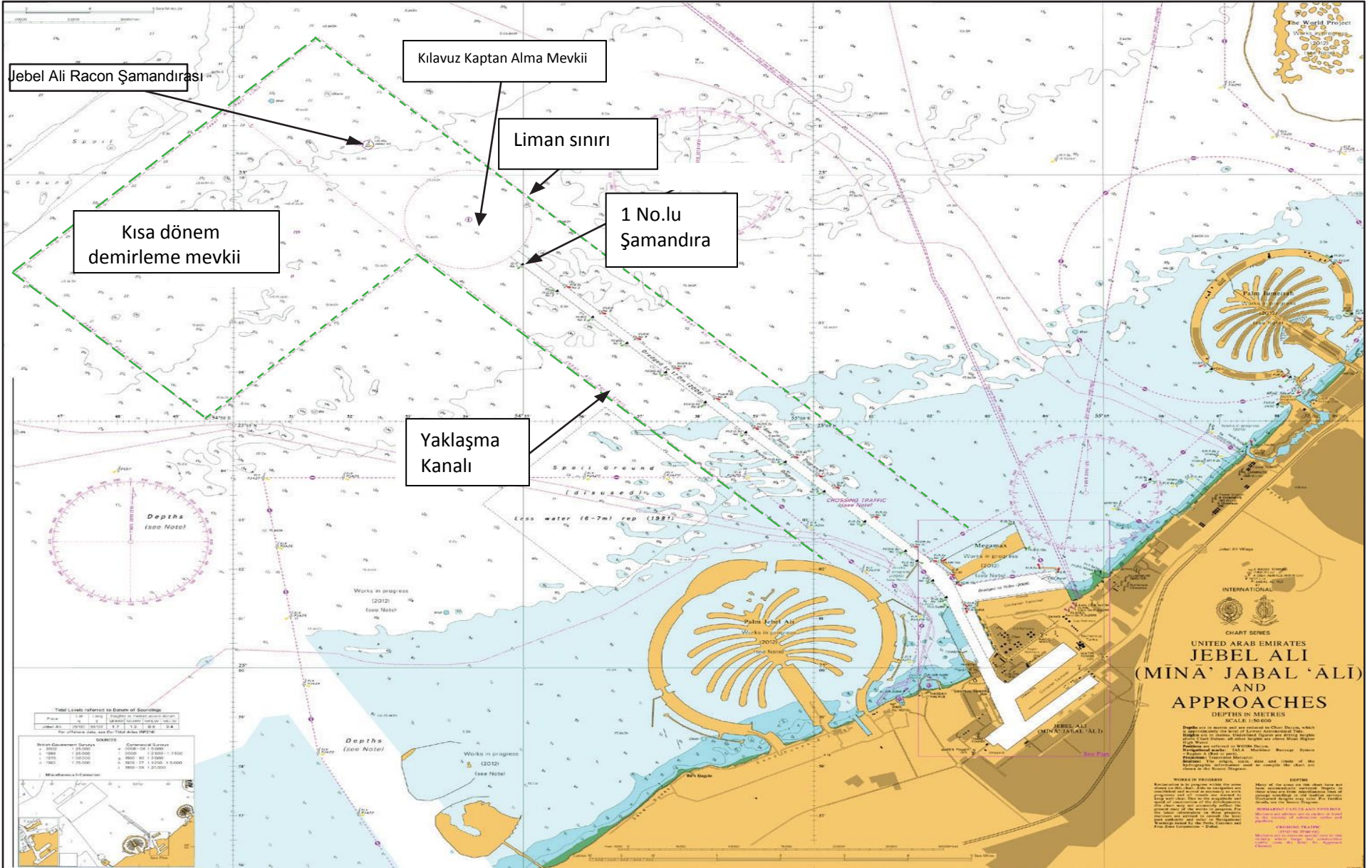
Ever Smart

Kılavuz Kaptan, Ever Smart gemisi üzerindeyken Kaptana gemiden ayrılacağı bilgisini verdiğinde Kaptanın, Pilota sorusu; “ Sence tek başıma ilerleyebilir miyim ?” şeklindeydi.

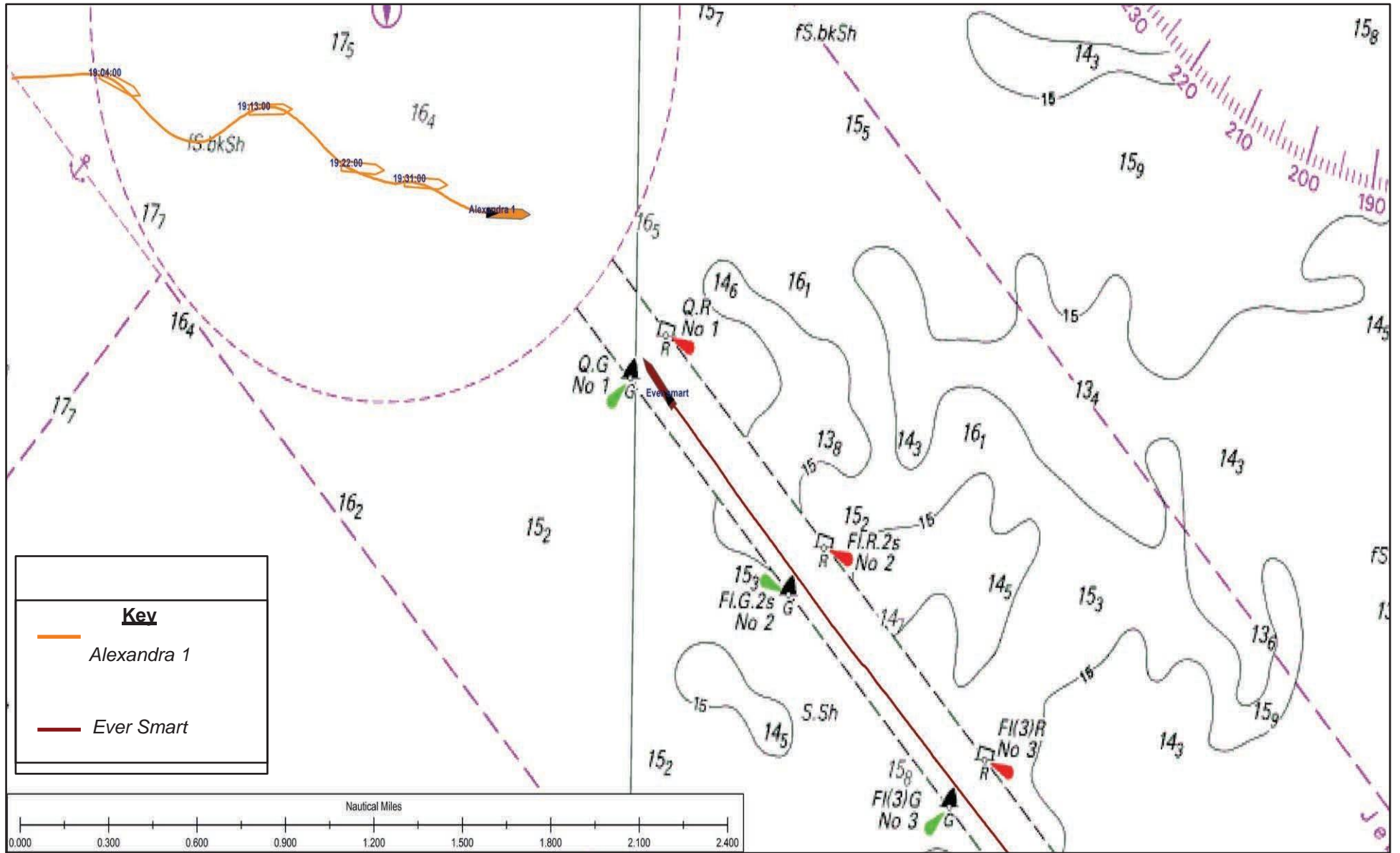
Bu soru, pilotun Ever Smart gemisinin kanaldan ayrılıncaya kadar gemide kalmayacak oluşuna kaptanın biraz şaşırılmış olduğunun bir göstergesiydi. Ancak yine de Kılavuz Kaptanın ayrılmasına itiraz etmedi.

Ever Smart gemisi belirlendiği şekilde kanal içerisinde ilerlerken ve kanal çıkışına 1.3 deniz mili mesafede, Alexandra 1 gemisi baş omuzluğundan 2.9 deniz mili mesafedeydi ve Tanker Ever Smartın çıkışını engellemiyor gibi gözüküyordu. Üstelik Kılavuz Kaptan, Ever Smart Kaptanına, kendilerinin kanaldan çıkışı tamamlanıncaya kadar tankerin kanala giriş yapmayacağı, bekleyeceği yönünde bilgi vermişti. Bundan dolayı Ever Smart Kaptanının Tankerin kendisinin iskele tarafından geçecek olmasını düşünmesi kabul edilebilirdi. Ne Kaptan ne de Pilot, hiçbir zaman Alexandra 1 gemisini konteyner gemisinin sancak tarafında bırakacak rota değişikliği seçeneği üzerinde görüşmedi.

Çeviren: Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı (KMDT)Uzmanı – Serkan İNAL



Figür 1: BA 3739 deniz haritası Jebel Ali limanı liman sınırlarını ve kısa dönem demirleme bölgesini gösteriyor.



Figür 3: Gemilerin 23:40' daki konumlarını gösteriyor.



Figür 5: *Ever Smart* ve *Alexandra 1* gemilerinin çatışmadan az sonra çekilen görüntüleri.



Figür 6: *Alexandra 1* gemisinin baş omuzluktan aldığı hasar.



Figür 7: Ever Smart gemisinin baş omuzluktan aldığı hasar.



Report on the investigation of the collision
between the container ship ***Ever Smart***
and the oil tanker ***Alexandra 1***

Jebel Ali, United Arab Emirates

11 February 2015



SERIOUS MARINE CASUALTY REPORT NO 28/2015 DECEMBER 2015



Ever Smart



Alexandra 1 (under former name Aldawha)

1.2 NARRATIVE

1.2.1 Events leading up to the collision

During the evening of 11 February 2015, the United Kingdom (UK) registered container ship *Ever Smart* was alongside in Jebel Ali, United Arab Emirates (UAE). At 2128, the vessel's third officer contacted Jebel Ali port control by very high frequency (VHF) radio channel 69¹ and advised that cargo operations would be completed in 20 minutes. The duty vessel traffic service officer (VTSO) acknowledged the call. Details of the vessel's next port of call, pilot boarding arrangements and the number of tugs to be used for departure were exchanged.

At 2200, the inbound Marshall Islands registered oil tanker *Alexandra 1*, loaded with 113973.5t of condensate², anchored in the short-term anchorage off Jebel Ali (**Figure 1**) to wait for a pilot. At the same time, the VTSO called the tanker and passed instructions for the pilot's embarkation (**Table 1**).

VTSO	<i>Alexandra 1 the pilot will board at about 2315 by buoy No1</i>
<i>Alexandra 1 (master)</i>	<i>Jebel Ali Port control this is Alexandra 1. We are now anchored, 2200.</i>
VTSO	<i>Alexandra 1 this is Jebel Ali Port control. 2315 at buoy No1</i>
<i>Alexandra 1 (master)</i>	<i>Roger. 2315 buoy No1. Shokran</i>

Table 1 – VHF radio exchange between Jebel Ali port control and *Alexandra 1* at 2200

At 2206, *Ever Smart* finished cargo operations. A pilot embarked and went to the bridge where the third officer was testing the vessel's engine in readiness for departure. The third officer and the pilot were soon joined on the bridge by the master.

The pilot was given the vessel's pilot card, which detailed its manoeuvring characteristics. The master and pilot then discussed the departure plan. The discussion included the arrangements for the pilot's disembarkation in the designated pilot boarding area (**Figure 1**). On completion, the pilot called Jebel Ali port control and was given permission for *Ever Smart* to sail.

At 2230, *Ever Smart* was pulled off its berth by three harbour tugs. At 2242, the tugs were released and the vessel was manoeuvred towards the main channel. Hand steering was selected; an able seaman (AB) was at the helm.

At 2248 *Alexandra 1*'s master reported to Jebel Ali port control that the tanker had weighed anchor and was underway. The VTSO replied:

“Proceed to buoy No1. Keep watch all of the time”.

Three minutes later, *Alexandra 1*'s engine telegraph was set to 'half ahead' and the tanker moved towards the entrance to the buoyed channel (**Figure 1**). The tanker was displaying navigation lights appropriate to its length and a local signal,

¹ Unless otherwise stated, all VHF communications referred to in this report were on channel 69.

² Condensate – a light oil that is a low-density mixture of hydrocarbon liquids having gaseous components which remain as liquid under normal temperatures and pressures.

Reproduced from Admiralty Chart BA 3739 by permission of the Controller of HMSO and the UK Hydrographic Office.

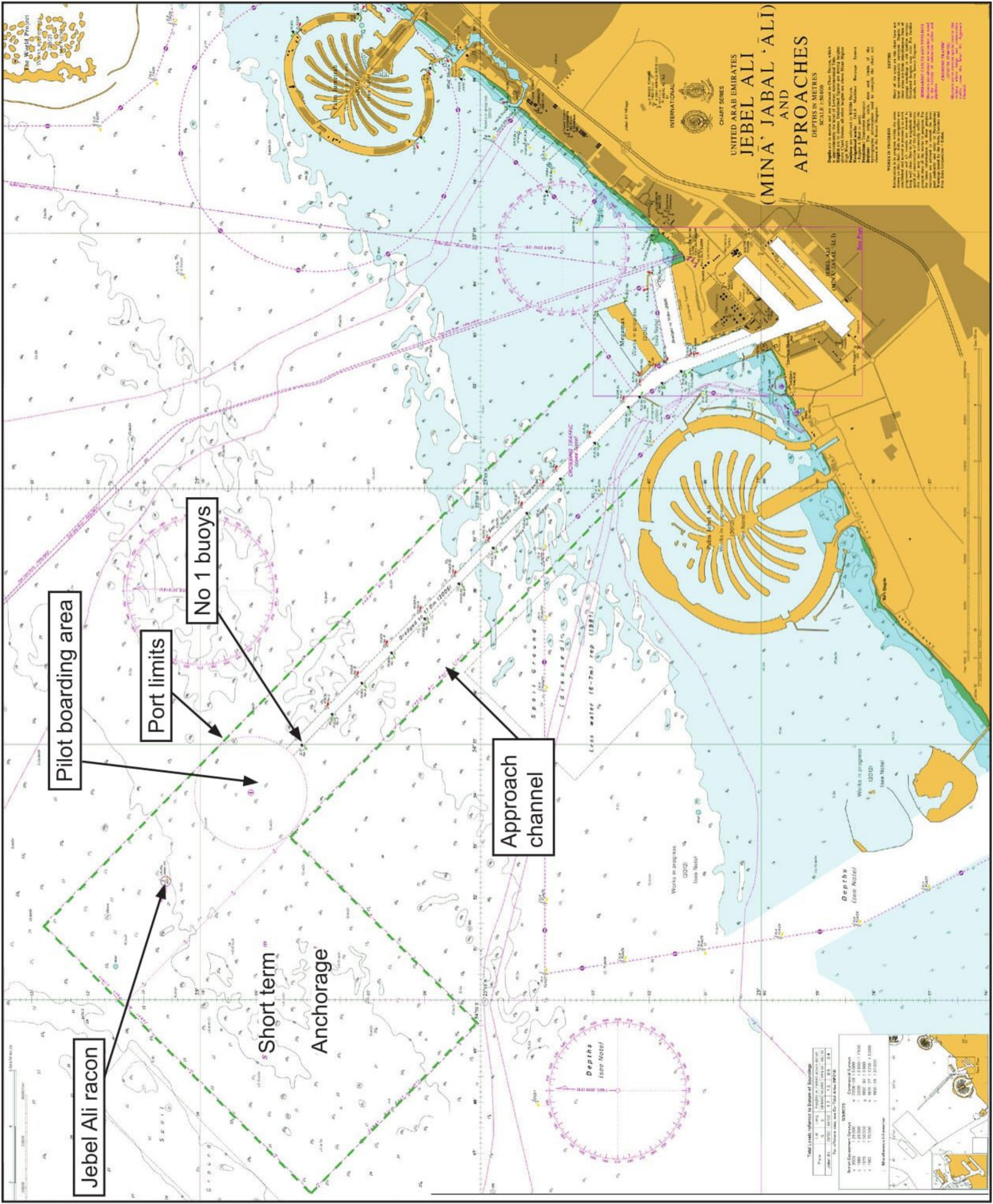


Figure 1: BA chart 3739 showing Jebel Ali port limits and short term anchorage

a flashing red light at the masthead, to indicate it was carrying a dangerous cargo. *Alexandra 1*'s master was accompanied on the bridge by the third officer and an AB. The vessel was in 'hand steering'; the AB was at the helm.

At 2253, the VTSO informed *Ever Smart*'s pilot via VHF radio of two inbound vessels. He also asked him to board *Alexandra 1* and pilot the tanker to its allocated berth. The pilot acknowledged the VTSO's request and advised that *Ever Smart* would remain in the channel until clear of the No1 buoys (**Table 2**).

VTSO	<i>[pilot's name] this is Jebel Ali port control. One vessel approaching C buoy. Second vessel by buoy 6 – Viking Emerald.</i>
Pilot	<i>Jebel Ali port control this is [pilot's name]. One vessel inbound approaching C buoy. Port to port. Second vessel by buoy 6 – Viking Emerald.</i>
VTSO	<i>Jebel Ali port control [pilot's name] Please board Alexandra 1. Draught 14m. Board to 9A.</i>
Pilot	<i>9A okay. My ship Ever Smart will continue to buoy No1.</i>

Table 2 – VHF radio exchange between Jebel Ali port control and the pilot at 2253

The VTSO then immediately called *Alexandra 1* and he advised that the tanker's pilot was on board *Ever Smart*. He also authorised the tanker to enter the channel as soon as the container ship was clear of the No1 buoys (**Table 3**).

VTSO	<i>Alexandra 1 Jebel Ali port. Captain, your pilot is on the outbound Ever Smart, passing buoy 12 and the Ever Smart will continue to buoy No1. They will be doing a good speed. Once Ever Smart is clear then you can enter the channel.</i>
<i>Alexandra 1 (Master)</i>	<i>Roger, sir, copy that. Coming close 1nm to buoy No1. Will wait until other vessel leave the channel thank you.</i>

Table 3 – VHF radio exchange between Jebel Ali port control and *Alexandra 1* at 2256

At 2302 *Ever Smart* passed the inbound cargo vessel *Trinityborg*. Seven minutes later, the container ship passed the inbound car carrier *Viking Emerald* (**Figure 2**). *Ever Smart* was making good a speed over the ground (SOG)³ of 12 knots (kts).

At 2312, *Alexandra 1*'s master saw by radar that *Ever Smart* was passing No8 buoys. He selected the container ship's radar target using the automatic radar plotting aid (ARPA), which enabled him to monitor its progress. The master realised that *Ever Smart* would not be clear of the channel for some time and at 2314 he set the engine telegraph from 'dead slow ahead' to 'stop'. The tanker was drifting on an easterly heading 1.3nm from No1 buoys and the master was frustrated at being off the channel entrance earlier than was necessary.

At 2319, *Alexandra 1*'s master called Jebel Ali port control and confirmed the requirements for the pilot ladder. By now, the tanker was 1.058nm from No1 buoys, making good a course over the ground of 126° at 2.2kts.

At 2328, *Alexandra 1*'s engine telegraph was set to 'dead slow ahead'. One minute later, the tug *Zakheer Bravo* called Jebel Ali port control by VHF radio and requested permission to cross the pilot embarkation area. The tug and its tow were 1.3nm to

³ All speeds are SOG unless otherwise stated.

Image courtesy of Jebel Ali Port



Figure 2: VTS radar showing *Ever Smart*'s position at 2309

the west of No1 buoys (**Figure 3**) and were on passage to Jumeirah to the east of Jebel Ali. The VTSO asked the tug's skipper "can you see the big tanker waiting?" The tug's skipper advised that he could and the VTSO instructed him to "cross 1nm astern of the tanker".

Alexandra 1's master heard part of this radio exchange and assumed that Jebel Ali port control was talking to *Ever Smart*. The master assessed that in order to pass astern of his vessel, *Ever Smart* would alter course to port on clearing the channel.

At 2331, as *Ever Smart* was approaching No3 buoys, the pilot and the master discussed the pilot's disembarkation (**Table 4**). At 2332, *Alexandra 1*'s engine telegraph was set to 'stop'. The tanker was 7.7 cables from the channel entrance at a speed of 1.8kts and maintaining a heading of 100°.

Pilot	<i>So captain, the time has come for me to go. Just follow the channel</i>
Master	<i>Do you think I can go myself?</i>
Pilot	<i>Yes, yes. There is this coming now. There is just the one ship. Only this tanker</i>
Master	<i>Yes, yes</i>
Pilot	<i>It's coming. It will wait.... Anyway I go there beforeokay captain</i>
Master	<i>Yes, yes</i>

Table 4 – Conversation between the pilot and *Ever Smart*'s master at 2331

Image courtesy of Jebel Ali Port



Figure 3: VTS radar showing *Zakheer Bravo* and *Alexandra 1* at 2329

Alexandra 1 was visible from *Ever Smart*'s bridge. The tanker was also on the radar displays but it was not acquired as an ARPA target (**Figure 4**).

At 2334 *Alexandra 1*'s engine telegraph was again set to 'dead slow ahead'. At about the same time, the pilot advised *Ever Smart*'s master to reduce speed to 10kts and to maintain a course over the ground of 314°. He also reminded the master of the tanker waiting to the west of the entrance to the buoyed channel; *Alexandra 1* was 0.7nm from the No1 buoys. The pilot then left the bridge, accompanied by the third officer. The master ordered the helmsman to steer 319° and adjusted the port radar display (**Figure 5**) to 'north-up' (**Figure 6**). By eye, he estimated that the tanker would pass down the container ship's port side at a distance of 1.5 cables.



Figure 4: *Ever Smart* – port radar display at 2331

At 2337, as *Ever Smart* passed between the No2 buoys (**Figure 7**), the pilot launch with the pilot on board cleared the container vessel's port side and headed towards *Alexandra 1*. *Ever Smart*'s master immediately increased the vessel's engine speed. At the same time, *Alexandra 1*'s master confirmed to the pilot launch via VHF radio that the pilot ladder was rigged on the tanker's starboard side.

1.2.2 The collision

At 2340, *Alexandra 1*'s master moved the engine telegraph from 'dead slow ahead' to 'slow ahead'; the tanker's speed was about 2kts and it remained on an easterly heading. Approximately 30 seconds later, *Ever Smart* passed between the No1 buoys at a speed of 11kts (**Figure 8**). The container ship's third officer returned to the bridge and, on instruction from the master, he rang 'full away' with an engine setting of 80rpm. He then started to collect information required to fill in the deck log. The helmsman continued to steer 319°.

Reproduced from Admiralty Chart BA 3739 – 0 by permission of the Controller of HMSO and the UK Hydrographic Office.

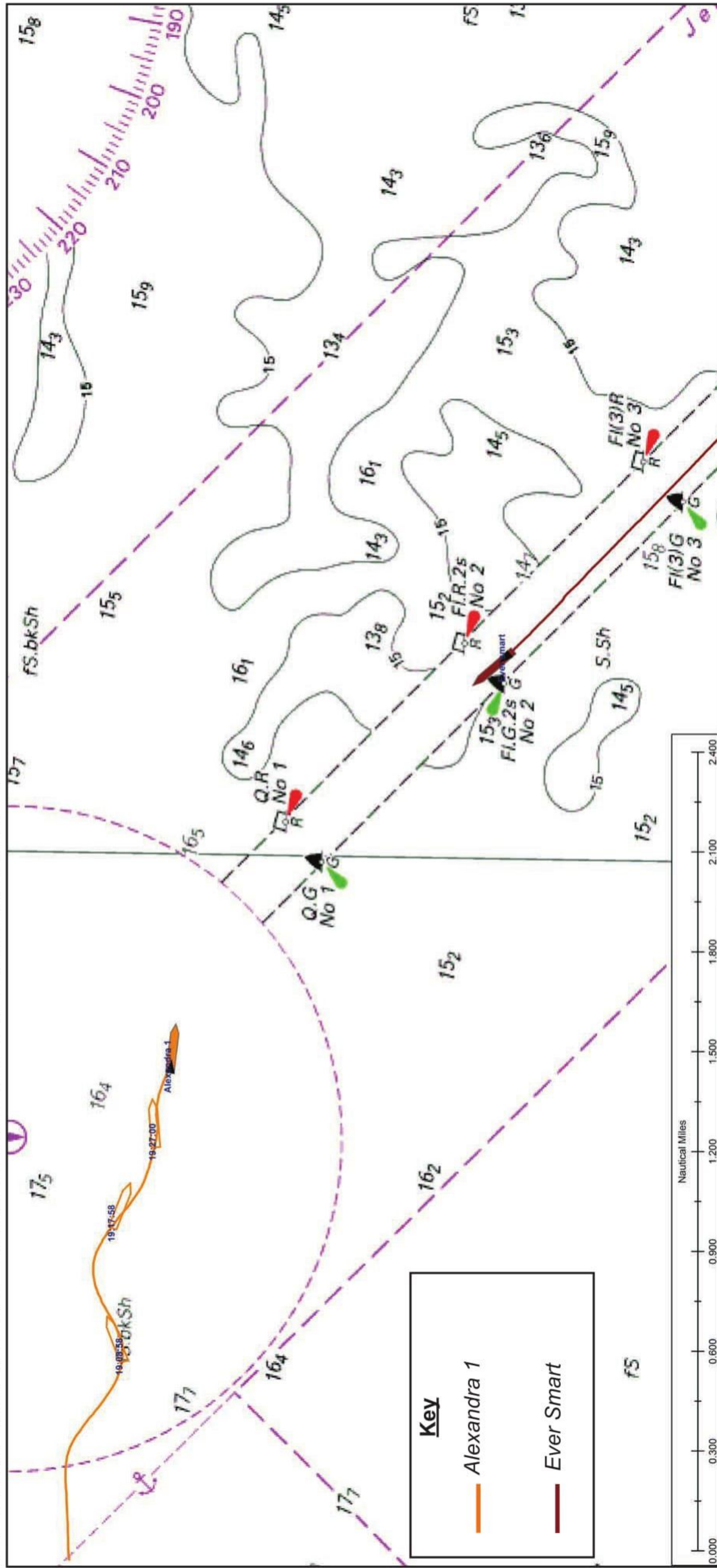


Figure 7: Plot showing the vessels' positions at 2337

Reproduced from Admiralty Chart BA 3739 – 0 by permission of the Controller of HMSO and the UK Hydrographic Office.

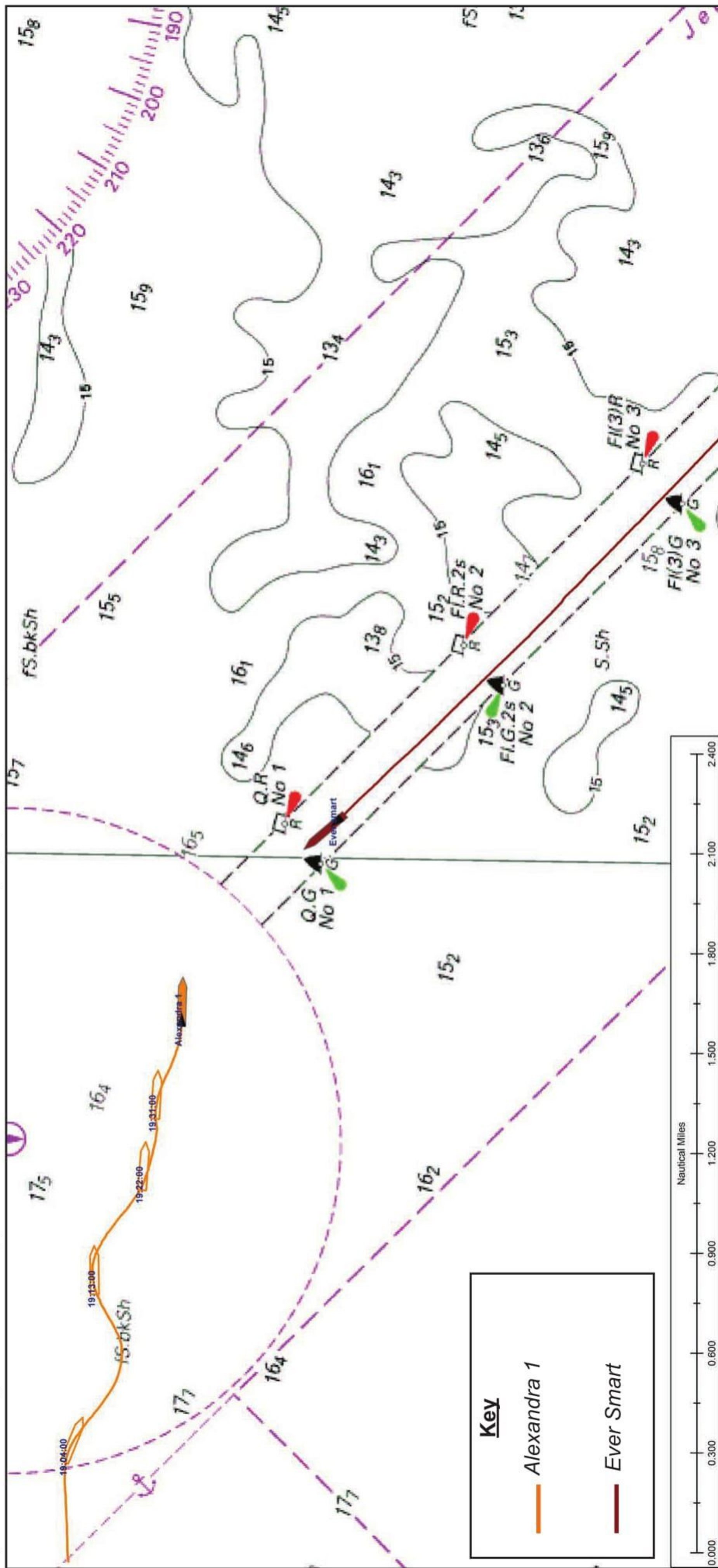


Figure 8: Plot showing the vessels' positions at 2340

The VTSO immediately called *Ever Smart*. The pilot, who was still on board the pilot launch and *Alexandra 1*'s master also intervened (**Table 6**).

2341:48	VTSO	<i>Ever Smart this is Jebel Ali port</i>
2341:52	<i>Ever Smart</i> (third officer)	<i>Jebel Ali port this is Ever Smart. Good morning ...</i>
2341:55	VTSO	<i>Are you clearing to starboard please? We have the tanker there coming to enter the channel... [overspoken]</i>
2341:55	Pilot	<i>Ever Smart, Hard to starboard! Hard to starboard! Hard to starboard!</i>
2342	<i>Alexandra 1</i> (master)	<i>Hard to ***** starboard Hard to starboard. Ever Smart hard to starboard.</i>

Table 6 – VHF radio exchange between Jebel Ali port control, *Ever Smart*, the pilot and *Alexandra 1* at 2341 (continued)

During these VHF transmissions, *Alexandra 1*'s engine telegraph was set to 'full astern'; the tanker's deck lights and external accommodation lights were also switched on. At 2342:12, *Ever Smart*'s master ordered 'OK hard to starboard'. He then exclaimed "what's that?" Three seconds later, at 2342:19, *Ever Smart* and *Alexandra 1* collided bow to bow (**Figures 9, 10 and 11**). The vessels were 4 cables from the No1 buoys.



Figure 9: *Ever Smart* – port radar display at 2342:07



Figure 11: Ever Smart and Alexandra 1 shortly after the collision



Figure 12: Alexandra 1's damaged bow

SECTION 2 – ANALYSIS

2.1 AIM

The purpose of the analysis is to determine the contributory causes and circumstances of the accident as a basis for making recommendations to prevent similar accidents occurring in the future.

2.2 THE COLLISION

The collision between *Ever Smart* and *Alexandra 1* stemmed from the vessels' masters having differing perceptions of how the vessels would pass each other. The tanker's master assumed that the container ship would alter to port on leaving the buoyed channel and pass astern. Consequently, as *Ever Smart* neared the No1 buoys, he thought it safe to manoeuvre *Alexandra 1* slowly ahead across the channel entrance. The container ship's master, however, assumed that the tanker was stationary and would pass down his port side. Therefore, after the pilot had disembarked, he remained on the same heading and increased speed. The actions of both masters put their vessels on a steady bearing (**Figure 8**).

Within 1 minute of *Ever Smart* leaving the channel, *Alexandra 1*'s master noticed that the container ship had not altered course as he had expected. He then acted immediately to try and prevent a collision. However, *Ever Smart*'s master was not monitoring *Alexandra 1*. Therefore, he was not aware of its proximity until alerted by VHF calls seconds before the collision. By then, it was too late for him to take any effective avoiding action. Unfortunately, the setting of 'full astern' on board *Alexandra 1* was also too late to prevent the collision (**Figures 10 and 11**).

The reliance of *Alexandra 1*'s master on scanty VHF information and the failure of *Ever Smart*'s master to keep a proper lookout and monitor *Alexandra 1*'s movement were pivotal to this accident. However, it is also evident that a lack of an agreed plan and effective communication, co-ordination and monitoring were significant factors, which contributed to the flaws in *Ever Smart*'s and *Alexandra 1*'s masters' situational awareness. On this occasion, the precautions of pilotage and VTS in Jebel Ali, which should have been able to manage and de-conflict the vessels' movements, were ineffective.

2.3 VESSEL PERSPECTIVES

2.3.1 *Alexandra 1*

The VTSO instructed *Alexandra 1* to be at No1 buoys at 2315 (**Table 1**). The VTSO also authorised the master to enter the channel as soon as the container ship was clear (**Table 3**). It is evident from *Alexandra 1*'s master's handover notes (paragraph 1.5.2) that he was used to having to remain at least 1.5nm from the No1 buoys when waiting for a pilot in Jebel Ali. Consequently, although on this occasion the VTSO did not instruct *Alexandra 1* to wait a specific distance from the buoys, the master's decision to stop the vessel's engine 1.3nm from the channel at 2314 indicates that he was following usual practice.

However, at this point, *Ever Smart* had only just passed No8 buoys and, over the following 25 minutes, while *Alexandra 1* waited for the container ship to clear the channel, the tanker closed the channel entrance due to a combination of 'dead slow ahead' engine movements and drift. No attempt was made to check *Alexandra 1*'s movement to the east.

By itself, *Alexandra 1*'s proximity to the channel entrance was not hazardous providing the masters of both vessels were aware of the other's intentions. As soon as the tanker's master mistook the VTSO's instruction to 'pass astern of the tanker' as an instruction to *Ever Smart* rather than *Zakheer Bravo*, his perception of how the vessels would pass differed dramatically from that of *Ever Smart*'s master.

Until 2329, *Alexandra 1* had remained to the north-west of the channel and had not crossed the line of the channel's entrance (**Figures 3, 4 and 6**). However, after *Alexandra 1*'s master assessed that *Ever Smart* would need to alter course to port on leaving the channel in order to pass astern, he manoeuvred the tanker slowly ahead. This was probably done to give *Ever Smart* more sea room and to enable the approaching pilot boat to come alongside. The tanker's master was not aware that the container ship's master did not intend to alter course. He also did not appreciate the danger of straddling the slow moving and relatively un-maneuvrable *Alexandra 1* across the line of the buoyed channel just 4 cables from its entrance.

2.3.2 *Ever Smart*

When the pilot informed *Ever Smart*'s master that he would be disembarking, the master's question 'do you think I can go myself?' (**Table 5**) indicated that he was a little surprised that the pilot was not staying on board until the containership had left the channel. Nonetheless, he did not challenge the pilot's departure.

At the time, *Ever Smart* was following the channel as intended, and it was only 1.3nm from the channel end. *Alexandra 1* was 2.9nm off the container ship's port bow and the tanker was not impeding *Ever Smart*'s passage to seaward. Moreover, the pilot had informed the master that the tanker would wait for *Ever Smart* to clear the channel. Therefore, it was reasonable for the master to assume that the tanker would pass down the container ship's port side. At no time did the master or pilot discuss the option of altering course to leave *Alexandra 1* on the container vessel's starboard side.

2.4 VHF COMMUNICATIONS WATCH

In busy port areas, the clarity and accuracy of VHF traffic is essential. However, the lack of discipline on VHF radio is a common problem in some regions. Constant 'chatter' resulting in exchanges being over-spoken is a regular occurrence. Consequently, the possibility of missing transmissions or parts of transmissions is increased.

In this case, the port's working channel, VHF channel 69, was very busy and *Alexandra 1*'s master did not hear the full exchange between port control and the tug *Zakheer Bravo*. As a result, although the master correctly assumed that the 'tanker' referred to in the exchange was *Alexandra 1*, he clearly did not know the name of the vessel the VTSO was talking to. In such circumstances, it would have been appropriate for the master to clarify the situation with either port control or *Ever Smart* rather than taking action on the basis of incomplete information.

KAZA RAPORU



Trafik Ayırım Düzeninde aynı yönde seyir yapan Genel Yük gemisi ile LPG Tankerinin çatışması Kaza İnceleme Raporu.

Ekim 2015



İstanbul :

27.10.2015

Sayı
Our Reference: 4177

Konu : **Trafik Ayırım Düzeninde Seyir Yapan**
Subject : **İki Geminin Çatışma Kaza Raporu Hk.**

Sirküler No: 756/2015

İlgi: İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (MAIB)'nun Ekim 2015 tarihli bila sayılı raporu.

İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu (Marine Accident Investigation Branch – MAIB)'nun Trafik Ayırım Düzeninde seyir yapan iki geminin çatışması ile sonuçlanan kazaya ilişkin, olayın detayları ile incelendiği ve çatışmanın meydana gelmemesi için alınması gereken tedbirlerin sıralandığı raporunun Türkçe çevirisi Ek'te (Ek-1) sunulmuştur.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,


Murat TUNCER
Genel Sekreter

EKLER:

- Ek -1: İlgi Yazı Türkçe çevirisi
- Ek -2: İlgi Yazı

DAĞITIM
GEREĞİ

- Tüm Üyelerimiz (WEB Sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 15,16,17,18,19,20, 21, 22 23, 24, 25,26, 27,28
29,30,31,32,35,36,37,40,41,42,43 ve 44'ncü
Meslek Komitesi Başkan ve Üyeleri
- RODER
- UND
- TÜRK LOYDU
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- Koster Armatörleri Derneği
- İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
- Tüm Gemi Sahipleri

BİLGİ

- Yönetim Kurulu Bşk. ve Üyeleri
- Piri Reis Üniversitesi

Kural 13* – Bazılarına göre uğursuzluk

**“Bir tekneye yetişen diğer herhangi bir tekne (Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea ,Bölüm B. Kısım I ve Kısım II deki mevcut hükümlerine bakılmaksızın) yetişilen teknenin yolundan çıkacaktır ”*

Açıklama

Trafik Ayırım Düzeni içerisinde aynı yönde seyir etmekte olan Genel (Karışık) Yük gemisi ile LPG Tankerinin çatıştığı olayda, çatışma esnasında görüş mesafesinin 3 deniz mili olduğu, hafif sis görüldüğü, rüzgarın hafif deniz durumunun hafif dalgalı olduğu, İki gemide de gözcü görevlendirilmediği kaydedilmiştir.

Genel (Karışık) yük gemisinin Kaptanı 22 deniz mili süratle 231° rotasına seyir etmektedir. Geminin yoğun iş temposundan dolayı, geçen 20 saat içerisinde Kaptan'ın dinlenememiş olduğu belirtilmektedir. Gemi kaptanı 09:37 sularında radarda 6.5 deniz mili mesafede pruvada bir hedef tespit etmiştir. Hedef gemi detayları AIS ekranında görüntülenmektedir ve X-Band Radar ile entegre çalışabilmesine karşın radarda bu fonksiyonun seçilmediği tespit edilmiştir. Kaptan radardaki hedeflerin gösterilme opsiyonunu gerçek vektör ve gerçek iz olarak ayarlamıştır.

Radar ekranında seçilen hedef gemi, balastlı durumda 228° rotasına 8 deniz mili (knot) süratle seyir yapan LPG tankeridir. Olay esnasında vardiyadan sorumlu seyir zabiti köprüüstünde yalnızdır. Görevli zabıt 09:43'de genel yük gemisini radarında görmüş, AIS ekranında yetişen gemi olarak ve **en yakın yaklaşma mesafesi (CPA)** sancağa 0.3 deniz mili mesafede olarak tespit etmiştir.

Cayro pusula ripiterindeki ⁽¹⁾ bir arızadan dolayı, LPG tankerindeki radarın ARPA fonksiyonu çalışmamaktadır. Kıyı sularında seyir yaparken gözcü bulundurulması esasına tabi olarak Liman Devleti Denetçisi ve Klas Kuruluşu tarafından geminin seyrine izin verilmiştir.

Saat 09:50'de LPG Tankerinde görevli zabıt, bir balıkçı teknesinin, geminin iskele kık omuzluğundan geçişini kolaylaştırmak için

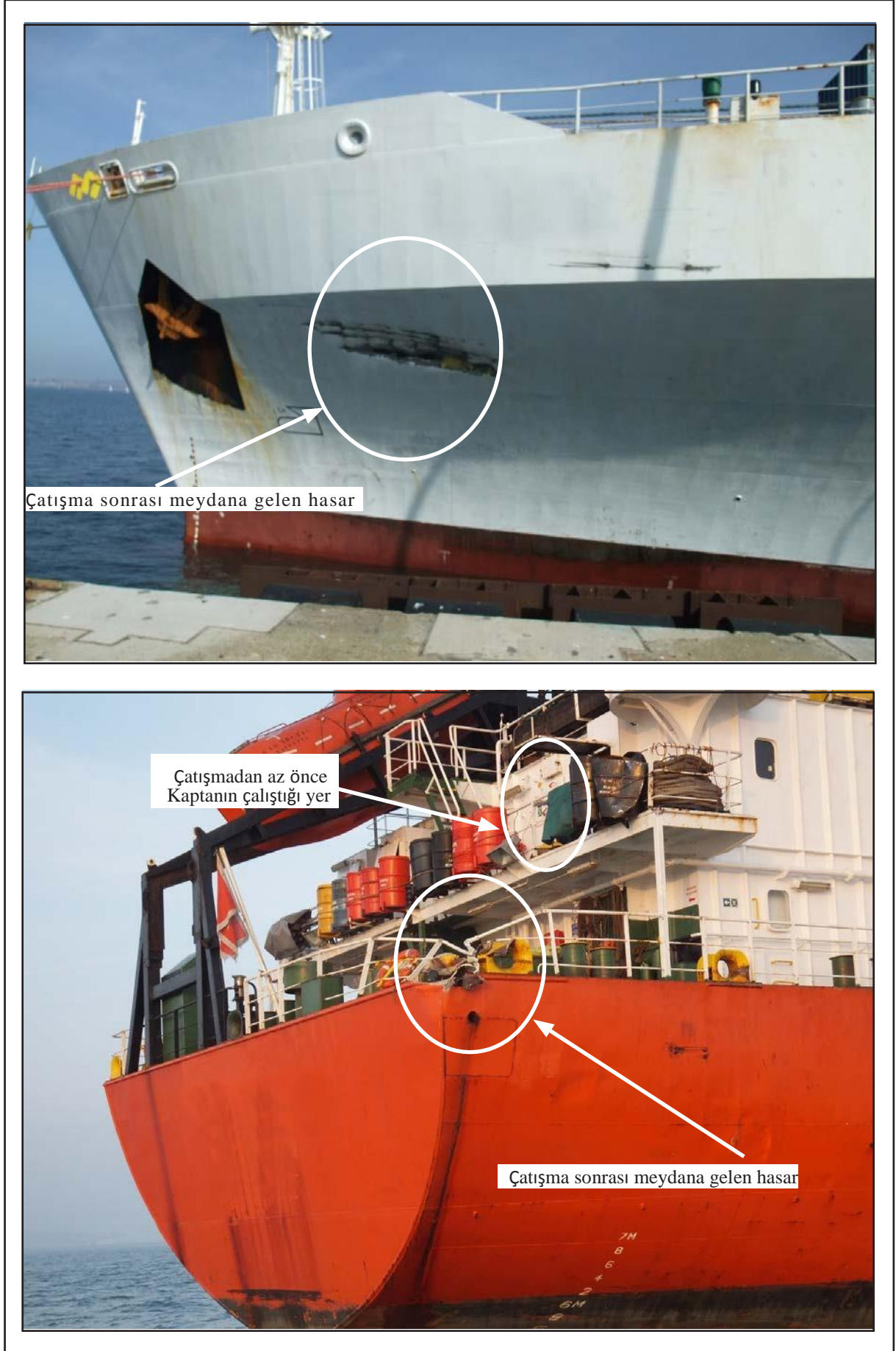
rotasında sancağa doğru 5° 'lik bir değişikliğe gitmiştir. Saat 10:00'da AIS alıcısından hedef geminin mesafesini 3 deniz mili , CPA ise 0 deniz mili olarak tespit etmiştir. Vardiya zabiti genel yük gemisini görsel olarak doğrulamadığı halde Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) Kural 13' e göre yetişilen gemi olduğunu ve genel yük gemisinin yetişen gemi olarak kendisinin yolundan neta bulunacağına güvenmiştir.

Saat 10:12'de o sırada yaşam mahallinin dışında olan tanker kaptanı, genel yük gemisinin pupa istikametine çok yakın ve çatışma rotasında olduğunu görerek köprüüstüne koşmuş ve dümeni iskele alabandaya basmıştır. Geminin rotası 233° rotasından 194°rotasına dönmüş ve çatışma gerçekleşmiştir.

Genel (Karışık) yük gemisinde ise olay esnasında gemi kaptanı ile birlikte köprüüstünde iki misafir bulunmaktadır. 10:08'de 2.Zabıt gemi marketinden getirilecek siparişleri almak için köprüüstüne gelmiş ve kısa bir görüşme sonrasında 10:13' de köprüüstünü terketmiştir. Bir dakika sonrasında ise Kaptan bağırarak: “Pruvaya bakın - Çarpacağız” demiştir.

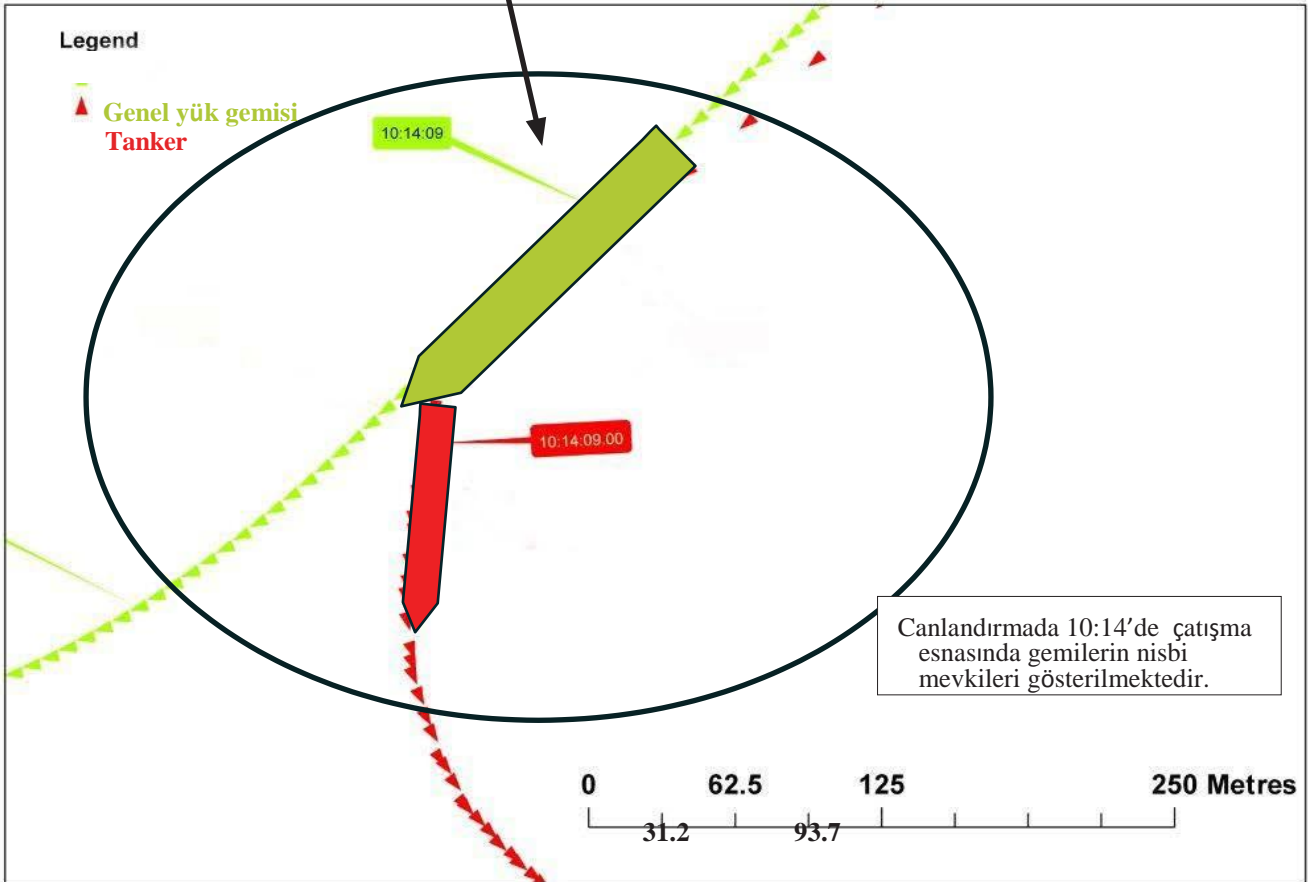
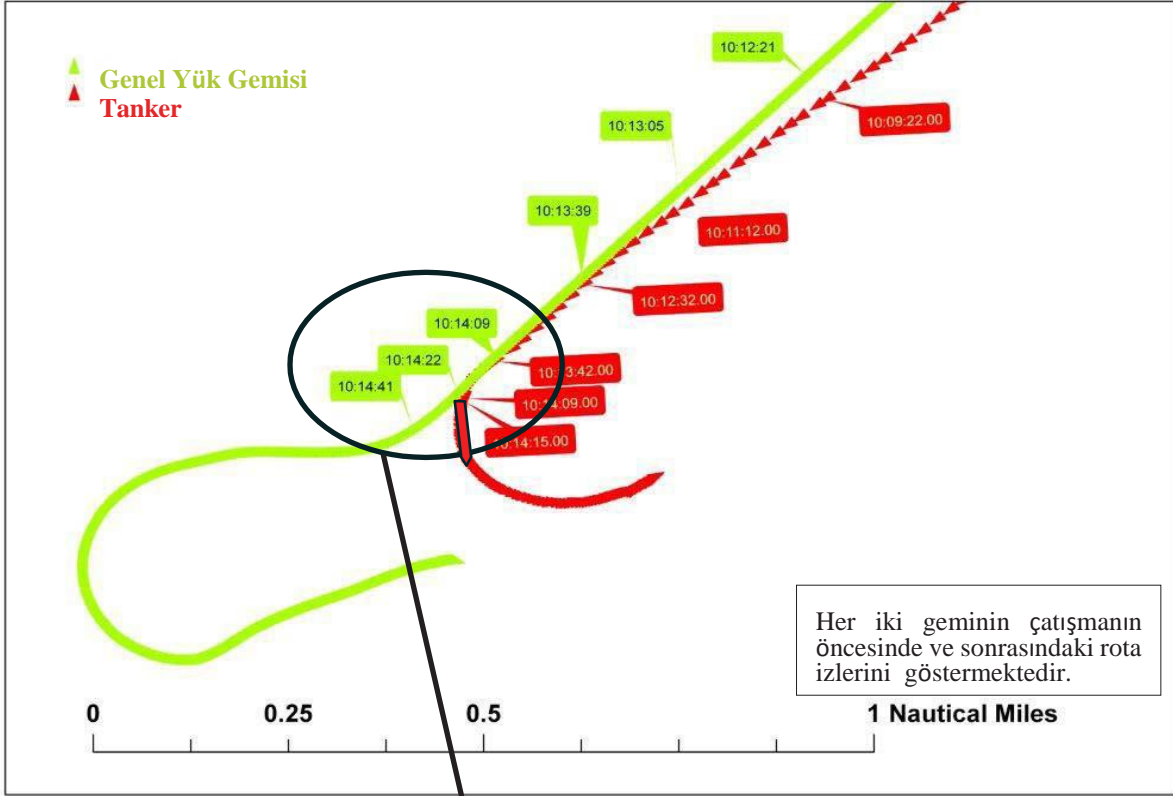
Genel (Karışık) yük gemisinin iskele baş omuzluğu LPG Tankerinin sancak kık omuzluğuna çarpmıştır. Her iki gemi teknesinde su seviyesinin üzerinde yarık oluşmuştur. Gemiler olay sonrası kontrol ve tamir için Kıyı Devleti tarafından en yakın sığınma limanına yönlendirilmişlerdir.

Genel (Karışık) yük gemisi bir hafta sonrasında tamir edilerek hizmete geçmiş, LPG tankerinin tamiri ise bir ayda tamamlanmıştır. Kıyı Devleti Yetkilileri genel yük gemisi kaptanını, Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarını ihlal ettiği gerekçesiyle 2400 \$ para cezasına mahkum etmiştir.



Figür 1: Çatışma sonrası gemilerde oluşan hasar.

KAZA RAPORU



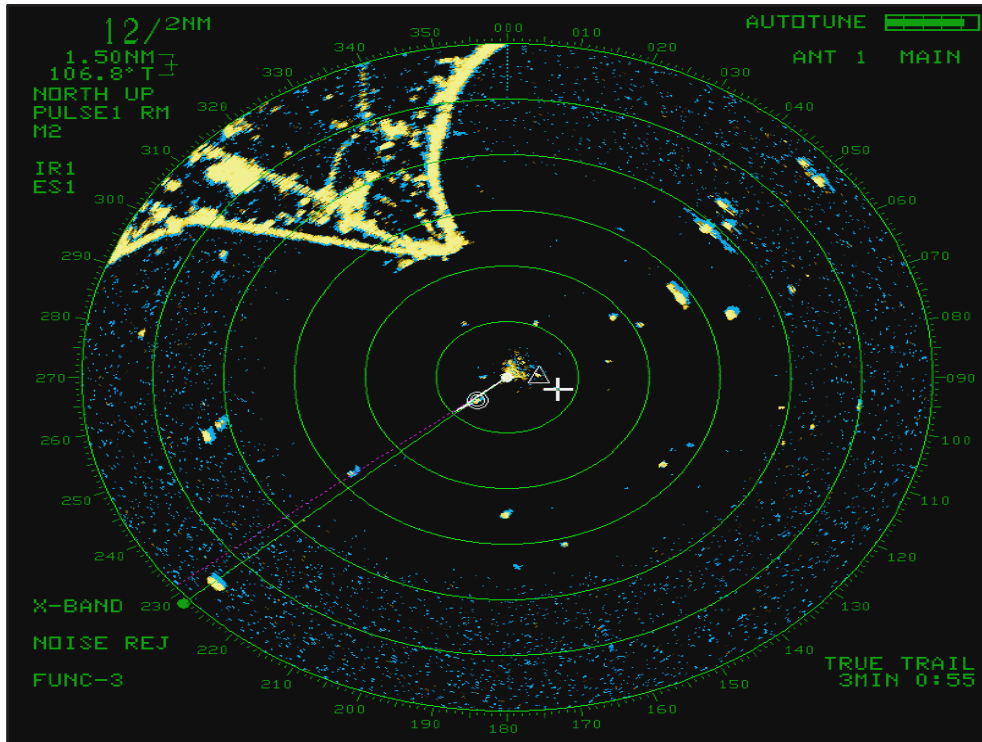
Resim 2: Canlandırma

Çıkarılan Dersler

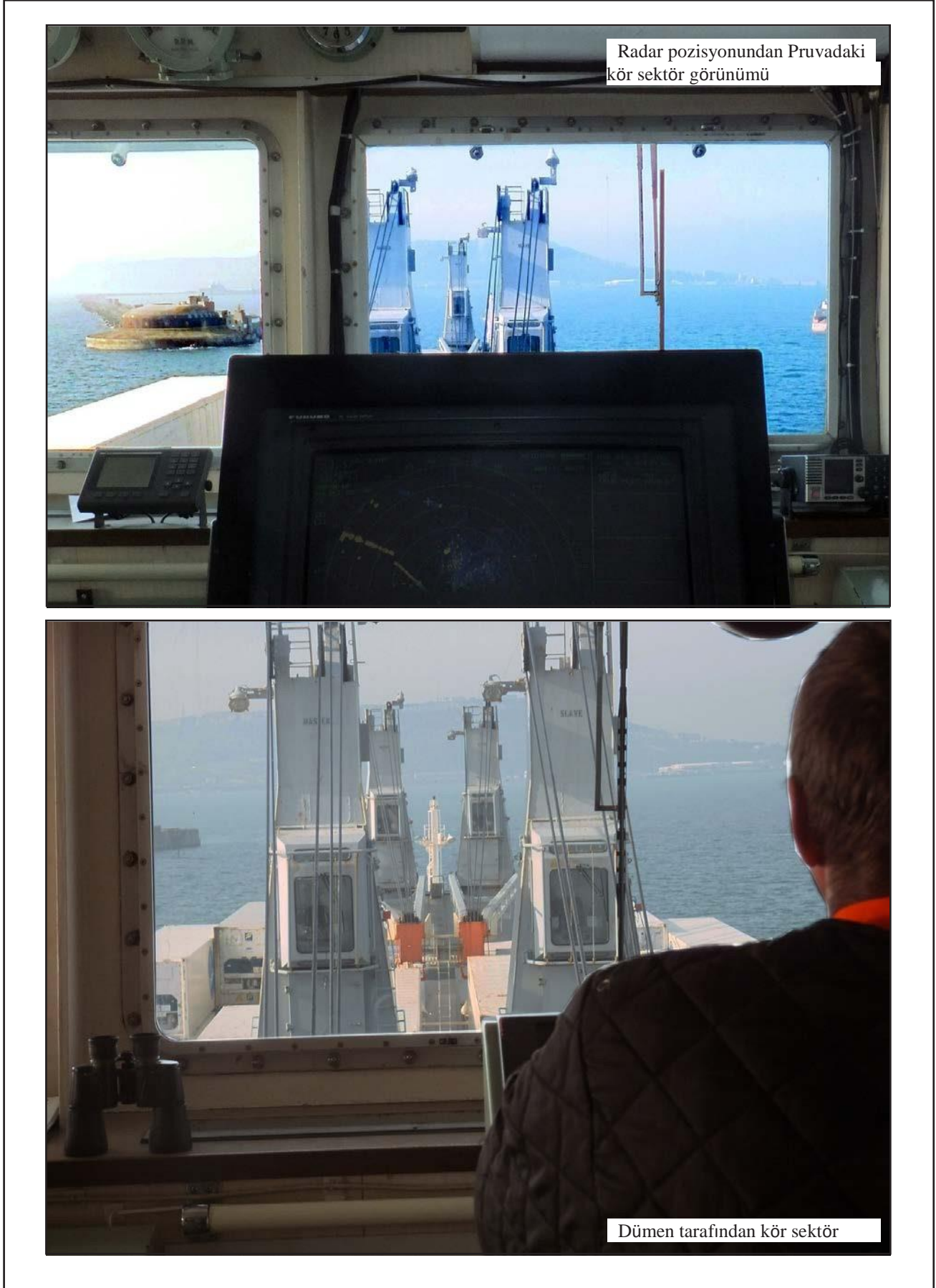
1. Her iki gemide de Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nde belirtildiği gibi uygun bir gözcülük yapılmadığı için çatışma kaçınılmaz olmuştur. Her zaman içinde bulunan koşulların gerektirdiği etkin bir gözcülüğün sürdürülüyor olduğundan emin olunmalıdır.
2. Her iki gemide de gözcü görevlendirilmemiş olmasının yanısıra Köprüüstünde vardiyadan sorumlu zabitanın hedefi ilk fark ettiği andan itibaren hareketlerini takip etmeyip çatışma riski değerlendirmesini göz ardı ettiği görülmektedir. Sis olduğu saptanan bölgede seyir yaparken her daim etkin bir gözcülüğün devamını sağlamak için ekstra gözcü atanması önem arz etmektedir.
3. Yük gemisinin kaptanı muhtemelen yoğun ve uzun çalışma saatlerinin etkisiyle aşırı yorgunluk hissetmekteydi ve çatışmanın hemen öncesinde köprüüstündeki operasyon dışı kişilerin varlığından dolayı dikkati dağılmıştı.

Köprüüstünde sadece yetkili personelin bulunması için her zaman girişlerin kontrol altında tutulması gereklidir. Özellikle Trafik Ayırım Düzeni gibi yoğun trafik içerisinde seyir edilmesi gereken durumlarda.

4. Genel yük gemisi kaptanının köprüüstünde periyodik olarak dolaşmaması, Pruvada güverte kreynlerinin yarattığı kör sektör sebebiyle çok geç olana kadar tankeri farkedememesine sebep olmuştur. Köprüüstünde periyodik olarak dolaşarak, geminin çevresindeki tüm olup bitenden haberdar olmak ve bu olayda olduğu gibi kör noktaların ardına gizlenmiş olası tehlikelerin erken farkedilmesi açısından önemlidir. Ayrıca köprüüstünde hareket ederek yapılan etkin bir gözcülük her daim sizi hazır ve uyanık tutmaya yardımcı olacaktır.



Resim 3: Genel yük gemisinin – 10:07'deki ARPA radar ekranı görüntüsü.



Resim 4: Genel yük gemisinin dümen ve radar pozisyonundan Kör Sektör Görüşü

Çeviren : Serkan İNAL - Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

Rule 13* – Unlucky For Some

**“any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken”*

Narrative

A general cargo vessel and an LPG tanker were in collision while proceeding in the same direction of a TSS. The visibility was about 3nm, with fog patches, the wind was light and the sea state was slight. No lookout was posted on either vessel.

The master was the OOW of the geared, general cargo vessel, which was on a course of 231°, speed 22kn¹ and, due to the vessel's busy schedule, he had not taken much rest in the previous 20 hours. At 0937 the master acquired a radar target directly ahead of the vessel, range 6.5nm. The target vessel's details were displayed on the AIS receiver but the option to display the target's information on the X-band radar, which was fitted with ARPA, was not taken. The master had elected to show radar targets with true vectors and true trails.

The target vessel was the LPG tanker, which was in ballast and was on a course of 228°, speed 8.0kn. The tanker's OOW was the third officer and he was alone on the bridge. At 0943 the OOW detected the general cargo vessel on radar and noted on the AIS receiver that it was overtaking and its CPA would be 0.3nm to starboard.

The ARPA functionality on the LPG tanker's radar was not working as there was a known gyro compass repeater fault. The vessel had received approval from port state inspectors and its Classification Society to make its voyage, subject to the posting of a lookout when “manoeuvring in coastal waters”.

At 0950 the OOW on the LPG tanker made a 5° alteration of course to starboard to avoid a small fishing vessel that passed down its

port side. At 1000 the OOW noticed on the AIS receiver that the general cargo vessel was 3.0nm astern with a CPA of zero. The OOW could not see the general cargo vessel visually, but as it was overtaking the tanker he was confident it would keep out of the way in accordance with Rule 13 of the COLREGS.

At 1012 the tanker's master, who happened to be outside the vessel's accommodation, looked up and saw the general cargo vessel very close astern and on a collision course. He ran to the bridge and put the helm hard-a-port. The tanker began to swing to port and its heading had changed from 233° to 194° when the collision occurred.

On the general cargo vessel two guests were on the bridge with the master and they were joined at 1008 by the second officer, who arrived to take orders for goods from the bonded store. At 1013, after a light-hearted conversation, the second officer left the bridge, and a minute later the master exclaimed “*Oh look ahead—we're going to hit*”.

The general cargo vessel's port bow collided with the LPG tanker's starboard quarter and the hulls of both vessels were breached above their respective waterlines. Both vessels were directed by the coastal state to a nearby port of refuge for inspection and repairs.

The general cargo vessel was repaired and resumed normal service a week later while repairs to the LPG tanker lasted a month. The coastal state authorities prosecuted the master of the general cargo vessel for COLREG offences, and he was fined \$2,400.

¹ ISO 80000-3 2006, knot (symbol kn): 1 nautical mile per hour

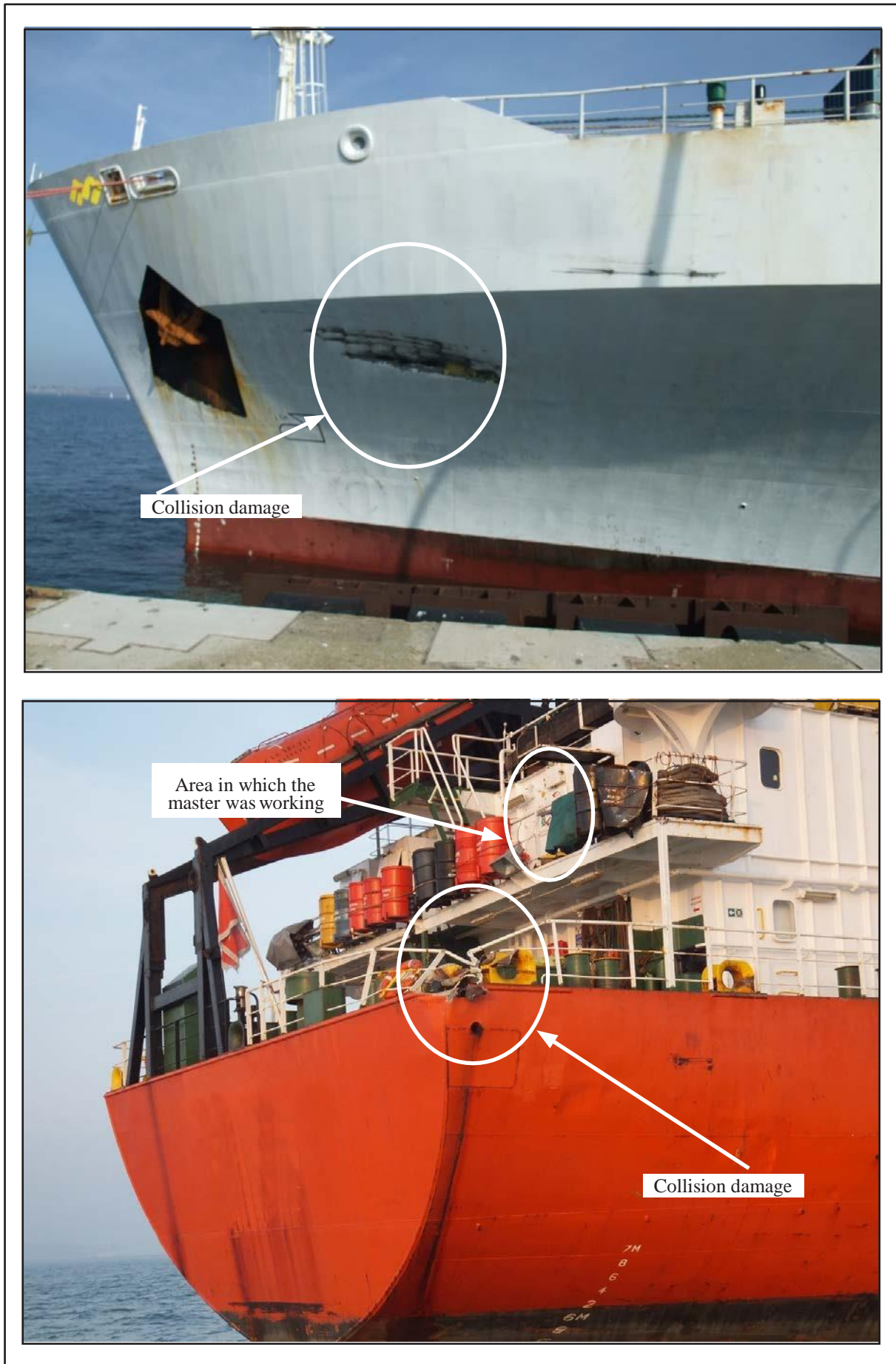


Figure 1: Damage to both vessels

CASE 1

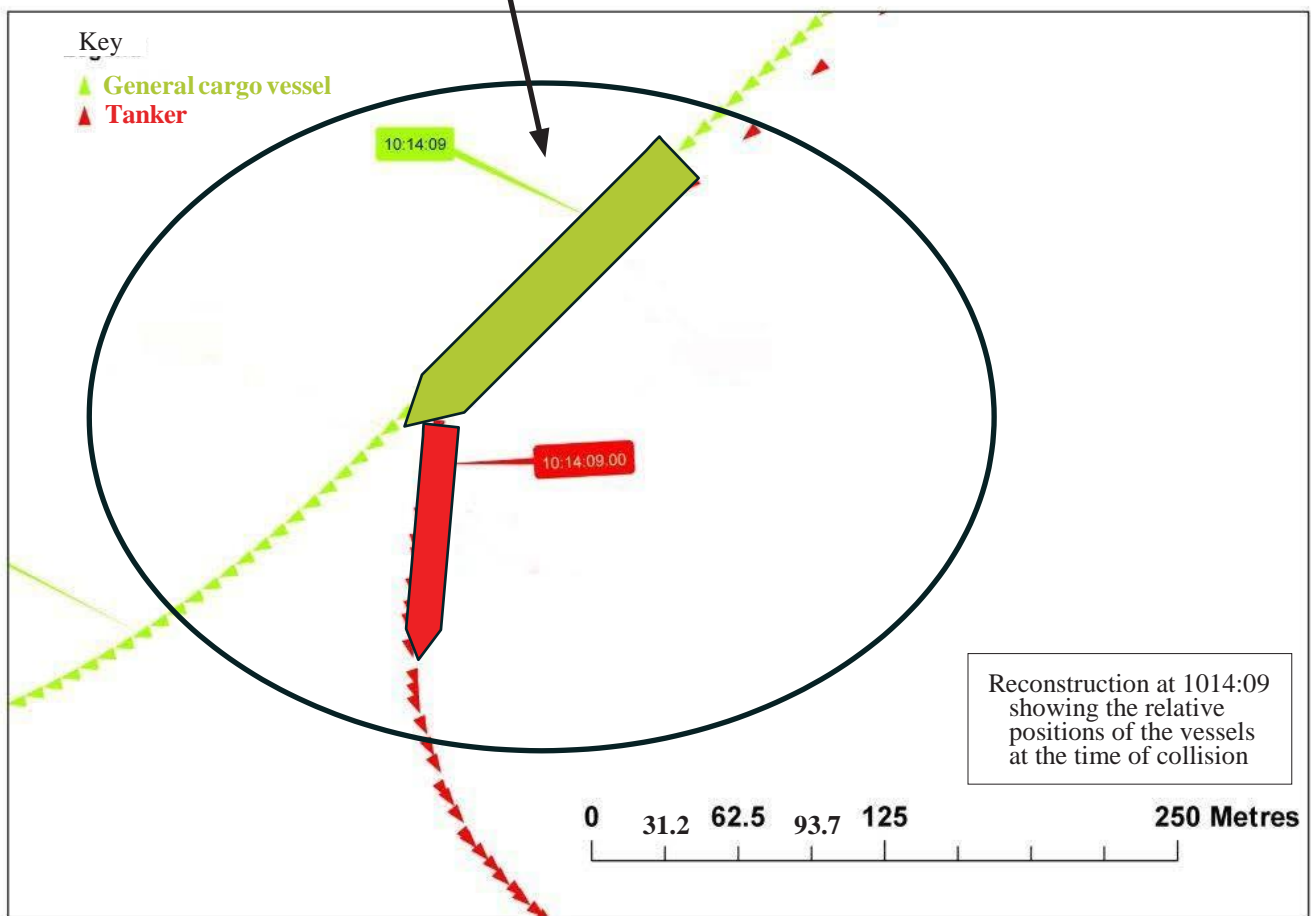
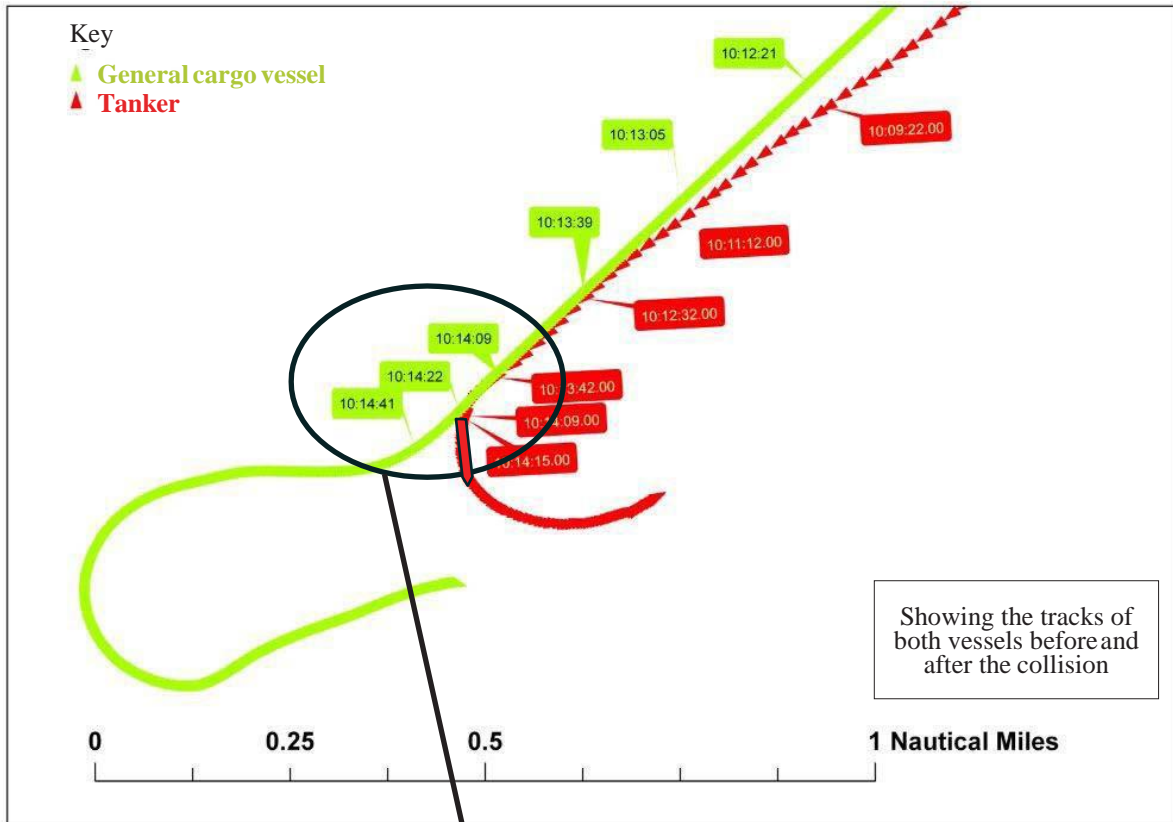


Figure 2: Reconstruction

The Lessons

1. The collision occurred because neither OOW was keeping a proper lookout as required by the COLREGS. Always ensure that a proper lookout is maintained at all times, using all appropriate means.
2. No dedicated lookouts were posted on either vessel and neither OOW monitored the other vessel after the initial detection in order to make an appraisal of the risk of collision. It is prudent to post dedicated lookouts when there are fog patches in the vicinity to ensure a proper lookout is maintained at all times.
3. The cargo vessel's master was probably fatigued due to the cumulative effects of his hours of work. He was also distracted by the presence of various non-operational personnel on the bridge immediately prior to the collision. Access to the bridge should be controlled at all times, especially when a vessel is navigating in areas of high traffic density such as a TSS.
4. By failing to move around the bridge periodically, the master of the cargo vessel did not see the tanker visually until it was too late to avoid collision because of blind sectors ahead created by deck cranes. Always move around the bridge when keeping watch to ensure that target vessels are not hidden in blind sectors. Moving around the bridge will also keep you stimulated and alert!

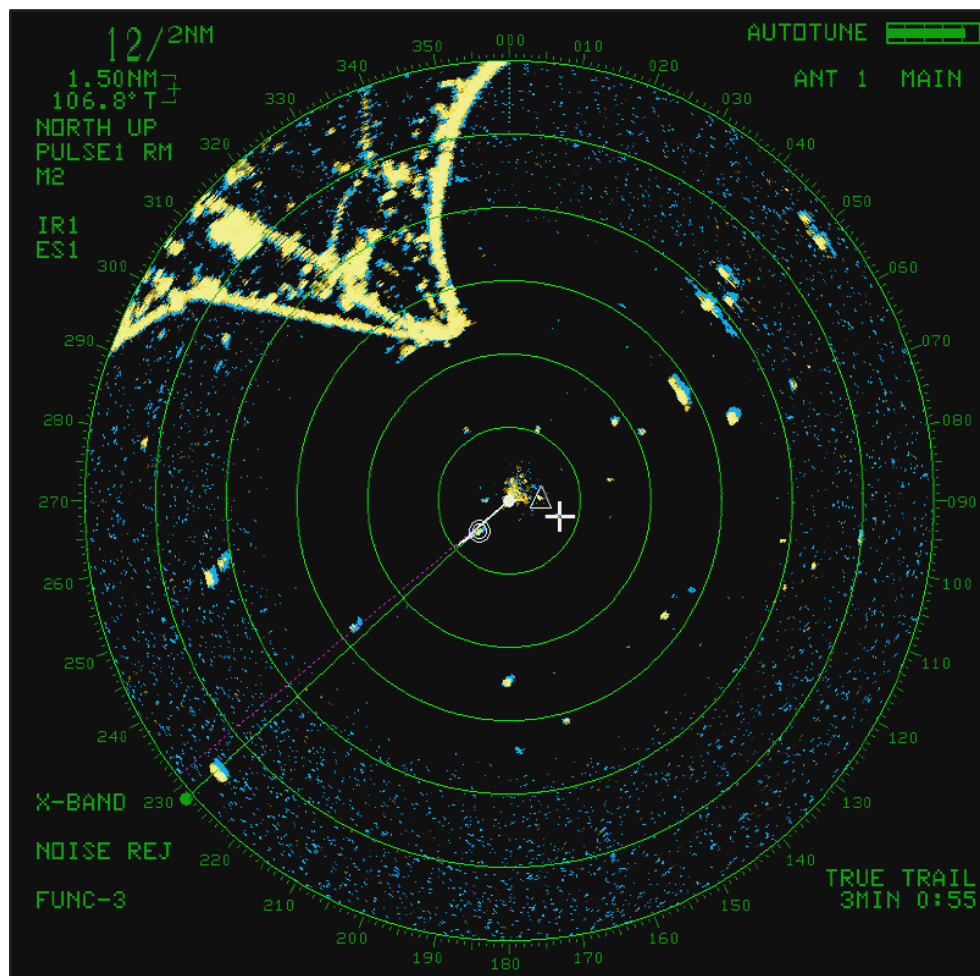


Figure 3: General cargo vessel - ARPA radar display at 1007

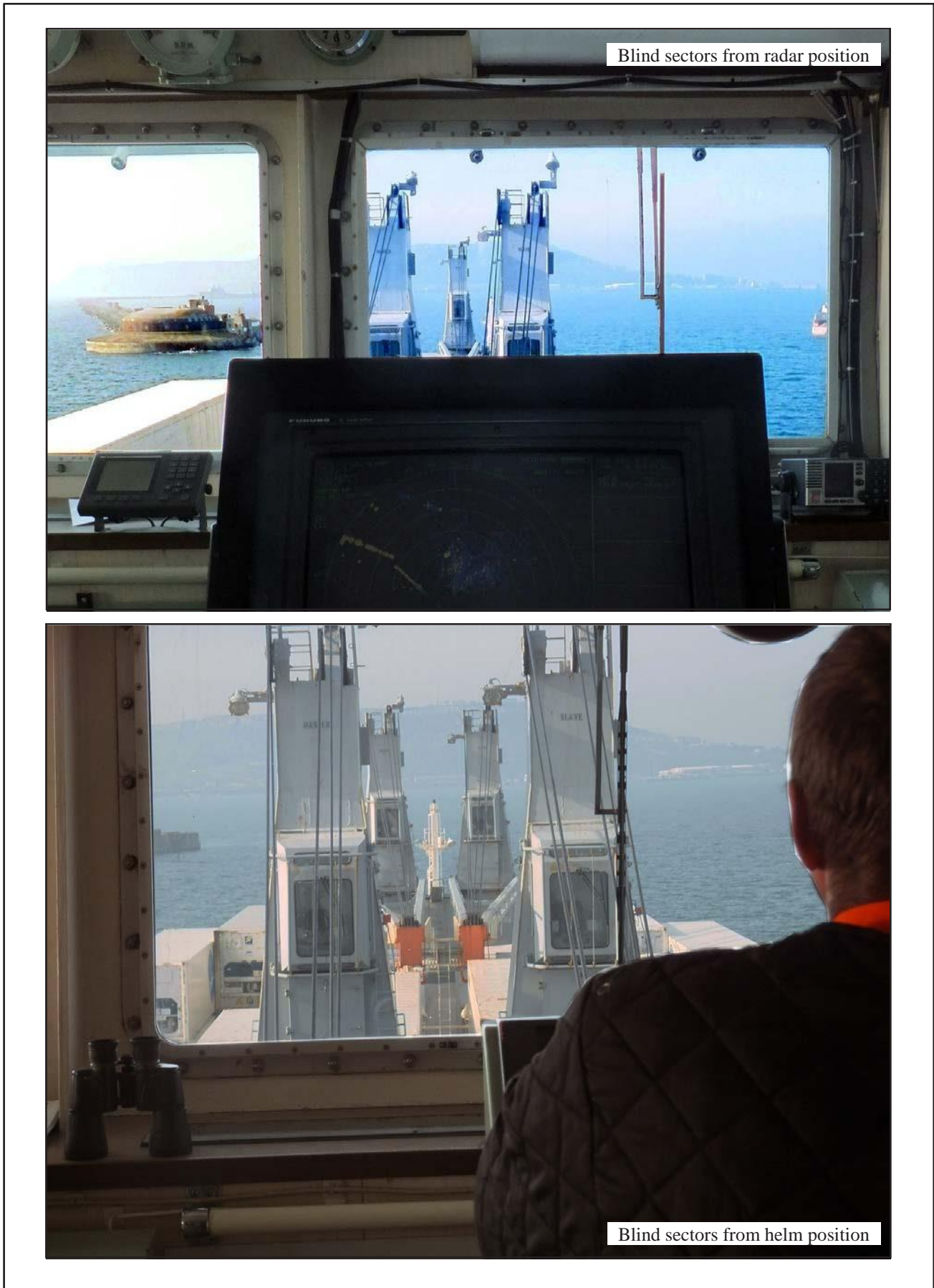


Figure 4: General cargo vessel bridge showing blind sectors from radar and helm positions

KAZA RAPORU



M/V Zarga

LNG Tankerinin

***Galler'in Güney Hook LNG Terminaline
yanaşma esnasında halat kopması
sonucu mürettebatın ciddi yaralanması
olayı ile ilgili Kaza İnceleme Raporu.***

2 Mart 2015



İstanbul :

03.08.2015

Sayı
Our Reference: 3215Konu
Subject : **MAIB Güvenlik Bülteni – MV ZARGA Gemisinde Manevrada Meydana Gelen Ciddi Yaralanma Hk.**

Sirküler No: 592/ 2015

Sayın Üyemiz,

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 23.07.2015 tarih ve MC(15)39 sayılı yazı.

İlgi yazıda, İngiltere Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu'nun (Marine Accident Investigation Branch -MAIB), "M/V Zarga" gemisinin yanaşma manevrası esnasında, baş taraftaki görevli güverte zabitanın, halat kopması sonucu meydana gelen kamçı etkisiyle ciddi bir şekilde başından yaralanmasını konu alan kaza raporu ve olayın meydana gelmemesi için alınması gereken tedbirlere ilişkin bilgilere yer verilmektedir. İlgi yazı Güvenlik Bülteninin Odamızda yapılan özet Türkçe çevirisi (Ek-1) ile ilgi yazı ve Eki MAIB Raporu (Ek-2) ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,

Murat TUNCER
Genel Sekreter**EKLER:**Ek-1: İlgi yazı Ekinin Özet Türkçe çevirisi.
Ek-2: İlgi yazı ve Eki MAIB Güvenlik Bülteni.**DAĞITIM:****Gereği:**

- Tüm Üyelerimiz (WEB)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri ve Motorlu Taş. Koop.
- UND
- RODER
- KOSDER
- ROFED
- S.S. Deniz Tankerleri Akaryakıt Taş. Koop.
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- 15,16,17,18,19,20, 21, 22 23, 24, 25, 27,28
29,30 Meslek Komitesi Başkanları
- Tüm Gemi Sahipleri

Bilgi:

- YK Başkan ve Üyeleri
- Piri Reis Üniversitesi

EK -1

MAIB (Deniz Kazalarını Araştırma Bürosu)

GÜVENLİK BÜLTENİ

DENİZ KAZALARI İNCELEME BÖLÜMÜ

SB1/2015

Temmuz 2015

Gemide Palamar Halatı Kopması Sonucu Güverte Zaibiti'nin Yaralanması

Zarga

2 Mart 2015 Güney Hook LNG Terminali , Milford Haven



Olayın Arka Planı

Zarga (Figür 1) isimli LNG Tankerinin güverte zabiti, Güney Hook LNG, Milford terminaline yanaşma esnasında, kopan bir halatın başına çarpması sonucu yaralanmıştır. Baş tarafta yanaşma manevrasından sorumlu olan zabit, helikopterle gemiden alınarak acil ameliyat için sağlık kuruluşuna nakledilmiştir.

Zarga gemisi kazanın meydana gelmesinden 40 dakika önce, geminin tüm halatlarla rıhtıma bağlandığını rapor ederek bağlı römorkörü mola etmiştir. Sonrasında esen güçlü rüzgar neticesinde gemi rıhtımdan açmaya başlamıştır. Mürettebat bu esnada halatlara ¹badernaları yerleştirmektedir (**Figür 2**). Römorkörler halihazırda mola edilmişken (hemen geri çağırılması gerekirken), rıhtımdan açan Zarga gemisini tekrar yanaştırmak için gemi kaptanı, baş taraf manevrasından sorumlu güverte zabiti baş spring halatını vira etmesi direktifini vermiştir.

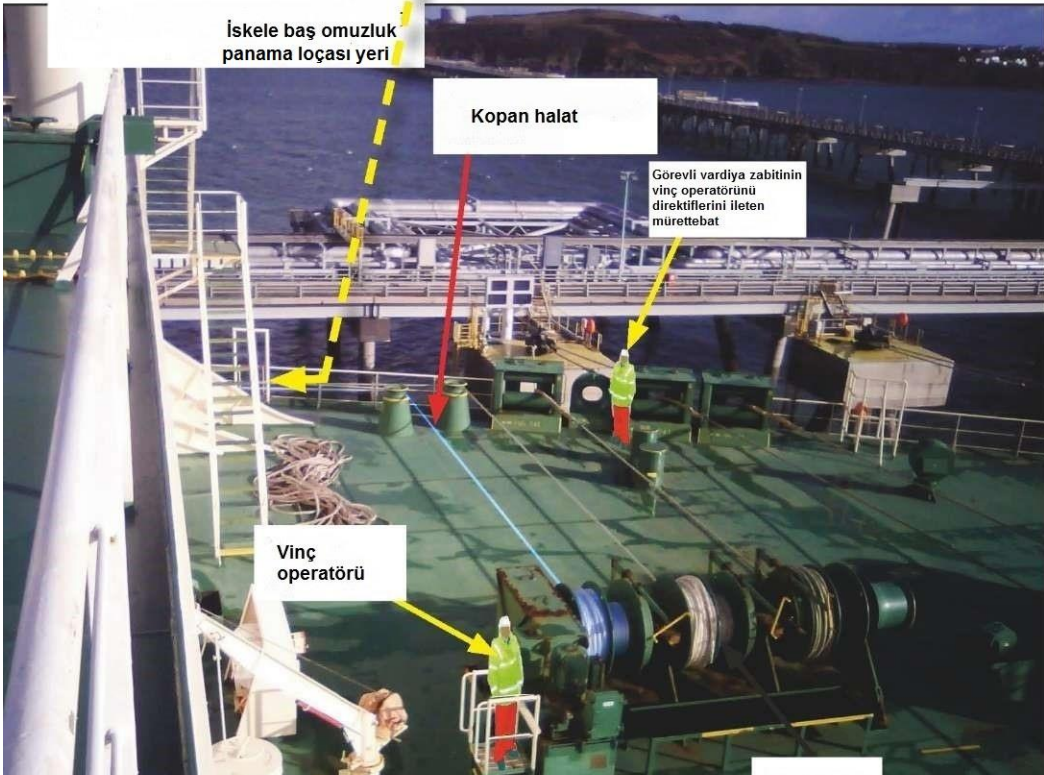
Sorumlu Vardiya Zabiti, iskele baş omuzluktaki (panama halat loçası) kurtağzındaki baş spring halatının arkasına geçmiş, (**Figür 2 ve 3**) diğer mürettebat ise sorumlu güverte zabitinden aldığı komutları halat vinçi operatörüne iletmek için onun ilerisinde pozisyon almıştır. Vinç operatörü baş spring halatını vira etmek için teşebbüste bulunduğu anda aşırı yükten dolayı defalarca halat kaçırmış ve durmuştur. Yaklaşık olarak 10 dakika kadar sonra halatın çatırdamaya başladığı duyulmuş ve akabinde halat aniden kopmuştur. Halatın kopmasıyla, baş omuzluktaki kurtağzından halatın kopan kısmına kadar olan tarafı kırbaç etkisi yaratarak Görevli Güverte Zabiti'nin başına çarpmış ve kurtağzından geri denize düşmüştür.



Figüre 2: İskele baş omuzluk kurtağzı

¹Baderna: Halatın aşınabilecek yerine sarılan bez, halat sargısı

Figür 3: Baş taraf manevra ekibi Sorumlu Güverte Zabiti, iskele baş omuzluk panama loçası yakınında resimdeki gibi pozisyon almıştır.



OLAYDAN ÇIKARILAN DERSLER

- Ultra yüksek moleküler ağırlıklı polietilen halat ve çelik halatlara eklenen sentetik halatların elastiki oluşlarından dolayı halat kırbaç etkisini muazzam bir şekilde arttıracığı bilinmelidir.
- Halatın uzama payı halatın uzunluğu ile bağlantılıdır. Kamçı halatının uzunluğu esneme payını artıracak aynı zamanda ağır yük altındaki bir halatın üzerindeki gerilimi yükseltecektir.
- Armatör / İşletmeci kullanılan halatların amacına uygun yerlerde kullanılacağından emin olmalı, halatın kopma sonucu oluşturacağı kamçı etkisinin tehlikeli olduğu daima dikkate alınmalıdır.
- Manevra gerçekleştiren mürettebat farklı yapı ve çeşitlerdeki halatların kopması sonucu yaratacağı kamçı etkisine karşı tedbirli ve uyanık olmalı, üzerinde yük olan halatların her zaman tehlikeli olduğu akıldan çıkarılmamalıdır.
- İşletmeci ve Gemi Kaptanı, kendi gemilerinde kamçı etkisi yaratacak riskli bölgeleri belirleyerek gerekli tedbirleri almalı ve personelinin bu konuda düzenli aralıklarla bilgilendirilmesini sağlamalıdır.
- Zarga gemisinin baş spring halatının kopması ile ilgili inceleme ve soruşturmanın devam ediyor olmasına bakılmaksızın söz konusu halatın kullanılmasına devam edilmesinden şüphe edildiği takdirde İşletmeci detaylı bir inceleme için halatın üreticisinden bilgi talep etmelidir.
- Rıhtımdan geminin açmasına sebep olabilecek kuvvetli rüzgar estiği durumlarda ekstra halatlar verilmeli, tek bir halata kumanda ederek gemi rıhtıma yanaştırılmaya çalışılmamalı, geminin kendi imkanlarıyla rıhtımdan açması engellenemiyorsa römorkör desteği istenmelidir.

Çeviren: Serkan İNAL

Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Uzmanı

**Extracts from
The United Kingdom
Merchant Shipping
(Accident Reporting and
Investigation) Regulations
2012**

Regulation 5:

“The sole objective of a safety investigation into an accident under these Regulations shall be the prevention of future accidents through the ascertainment of its causes and circumstances. It shall not be the purpose of such an investigation to determine liability nor, except so far as is necessary to achieve its objective, to apportion blame.”

Regulation 16(1):

“The Chief Inspector may at any time make recommendations as to how future accidents may be prevented.”

Press Enquiries:

020 7944 4312/3176

Out of hours:

020 7944 4292

Public Enquiries:

0300 330 3000

NOTE

This bulletin is not written with litigation in mind and, pursuant to Regulation 14(14) of the Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, shall be inadmissible in any judicial proceedings whose purpose, or one of whose purposes is to attribute or apportion liability or blame.

© Crown copyright, 2015

See <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence> for details.

All bulletins can be found on our website:

<https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch>

For all enquiries:

Email: maib@dft.gsi.gov.uk

Tel: 023 8039 5500

Fax: 023 8023 2459

Mooring line failure resulting in serious injury to a deck officer on board

Zarga

alongside South Hook LNG terminal,

Milford Haven

on 2 March 2015



Figure 1: Zarga alongside South Hook LNG terminal

MAIB SAFETY BULLETIN 1/2015

This document, containing safety lessons, has been produced for marine safety purposes only, on the basis of information available to date.

The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012 provide for the Chief Inspector of Marine Accidents to make recommendations at any time during the course of an investigation if, in his opinion, it is necessary or desirable to do so.

In co-operation with the Republic of the Marshall Islands, the Marine Accident Investigation Branch (MAIB) is carrying out an investigation into a mooring line failure, resulting in the serious injury to a deck officer on board the Marshall Islands flagged Liquefied Natural Gas (LNG) carrier *Zarga* at the South Hook LNG terminal, Milford Haven on 2 March 2015.

The MAIB will publish a full report on completion of the investigation.



Steve Clinch

Chief Inspector of Marine Accidents

NOTE

This bulletin is not written with litigation in mind and, pursuant to Regulation 14(14) of the Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, shall not be admissible in any judicial proceedings whose purpose, or one of whose purposes, is to apportion liability or blame.

This bulletin is also available on our website: www.gov.uk/maib

Press Enquiries: 020 7944 4312/3176; Out of hours: 020 7944 4292

Public Enquiries: 0300 330 3000

BACKGROUND

On 2 March 2015, a deck officer on board the LNG tanker, *Zarga* (**Figure 1**), suffered severe head injuries when he was struck by a mooring line that parted during a berthing operation at the South Hook LNG terminal, Milford Haven. The officer, who was in charge of the vessel's forward mooring party, was airlifted to a specialist head injuries trauma unit for emergency surgery.

Zarga was declared *all fast* alongside about 40 minutes prior to the accident and the attending tugs were let go. The vessel subsequently moved out of position in the gusty wind conditions during which time the mooring teams were fitting chafing guards to the lines (**Figure 2**). As the tugs had already been released, the master instructed the officer in charge (OIC) of the forward mooring party to tension the forward spring lines to warp *Zarga* back into the correct position.

The OIC positioned himself aft of the forward springs' port-shoulder roller fairlead (**Figures 2 and 3**), and positioned a second crewman forward of him in order to relay his orders to the winch operator. As the winch operator attempted to heave in on the springs, the winch repeatedly stalled and rendered¹. After about 10 minutes, one of the spring lines began to rattle and creak, and then suddenly parted (**Figure 4**). The section of the line between the break and the port-shoulder roller fairlead struck the OIC on his head as it whipped back before going overboard through the fairlead.

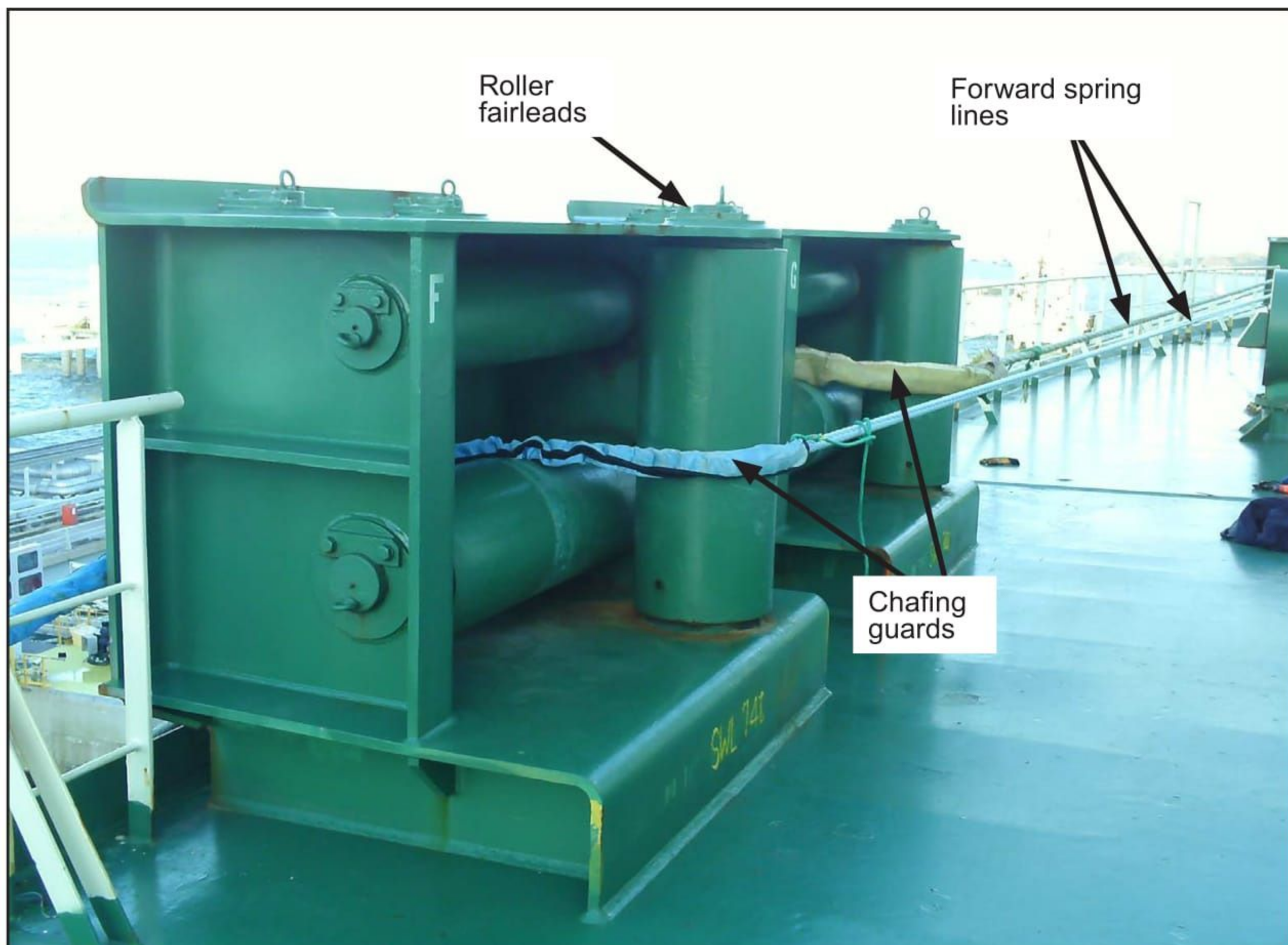


Figure 2: Port-shoulder roller fairlead

¹ Slipping under load

MOORING LINES AND WINCHES

The 5-year old mooring lines fitted to the vessel were 44mm diameter sheathed ultra-high modulus polyethylene (UHMPE) with a length of 275m and a minimum breaking load (MBL) when new of 137t. The outboard ends of the UHMPE spring lines were fitted with 22m long Euroflex (polyester/polyolefin) tails, which had an MBL of 190t. The section of the UHMPE spring line in use between the winch and the connection with the Euroflex tail was about 68m long. The split drum type mooring winch had a 30.6 tonne-force (tf) winding pull, rendered at a load of 34tf and operated at 15m/minute.

INITIAL FINDINGS

Elongation and snap-back

The amount a mooring line stretches depends on the elasticity of the material(s) used in its manufacture and the length under load. Elongation of the line introduces stored energy that, if suddenly released under load when the line parts, can cause the failed ends to recoil back towards their anchor points at high speed; this is referred to as snap-back.

Both wire and high modulus synthetic mooring lines have low elasticity and, consequently, are considered to have very little snap-back when they fail, and this is often considered to be an advantage over other types of synthetic line. However, although capable of handling high dynamic loads, low elasticity can make high modulus synthetic mooring lines prone to failure under peak dynamic loading.

On board *Zarga*, 11m tails were originally fitted to reduce peak dynamic loading, but these were replaced with 22m tails after peak dynamic loads were experienced that had led to a series of line failures. However, the 22m tails had much greater elasticity and this, and the routing of the line, introduced a significant snap-back hazard to the outer section of the failed UHMPE mooring line. The danger of snap-back was identified in the vessel's risk assessments, but snap-back zones had not been marked on *Zarga's* mooring decks. Because UHMPE mooring lines were fitted, the perception among members of the crew was that, in the event of a mooring line failure under load, the ends of a parted line would simply fall to the deck. In this case, the inboard section of the failed line recoiled a short distance towards the base of the winch.

Post-accident tests

Following the accident, the MAIB commissioned a series of tests and trials designed to measure the elongation and snap-back characteristics of the mooring lines used on board *Zarga*. When sections of the UHMPE rope were loaded to the point of failure the average maximum elongation was about 2% and minimal snap-back was observed. When the trial was repeated with the Euroflex tail² attached the elongation was significantly increased. Similar to the accident, it was the UHMPE section of the line that parted, and the failed end that was attached to the tail snapped back over 15m in less than 1 second. The other end of the UHMPE rope did not snap back.

Short video clips of these trials can be found on the MAIB website at <https://www.gov.uk/maib-reports/safety-warning-issued-after-mooring-line-failure-on-board-Ing-tanker-zarga-resulted-in-serious-injury-to-a-deck-officer>.

The causes and contributing factors of *Zarga's* mooring line failure are subject to an ongoing investigation and will be discussed in a full investigation report.

² The 22m tail was shortened to 15m to allow it to be accommodated within the test machine

Figure 3: Forward mooring party OIC at port-shoulder roller fairlead

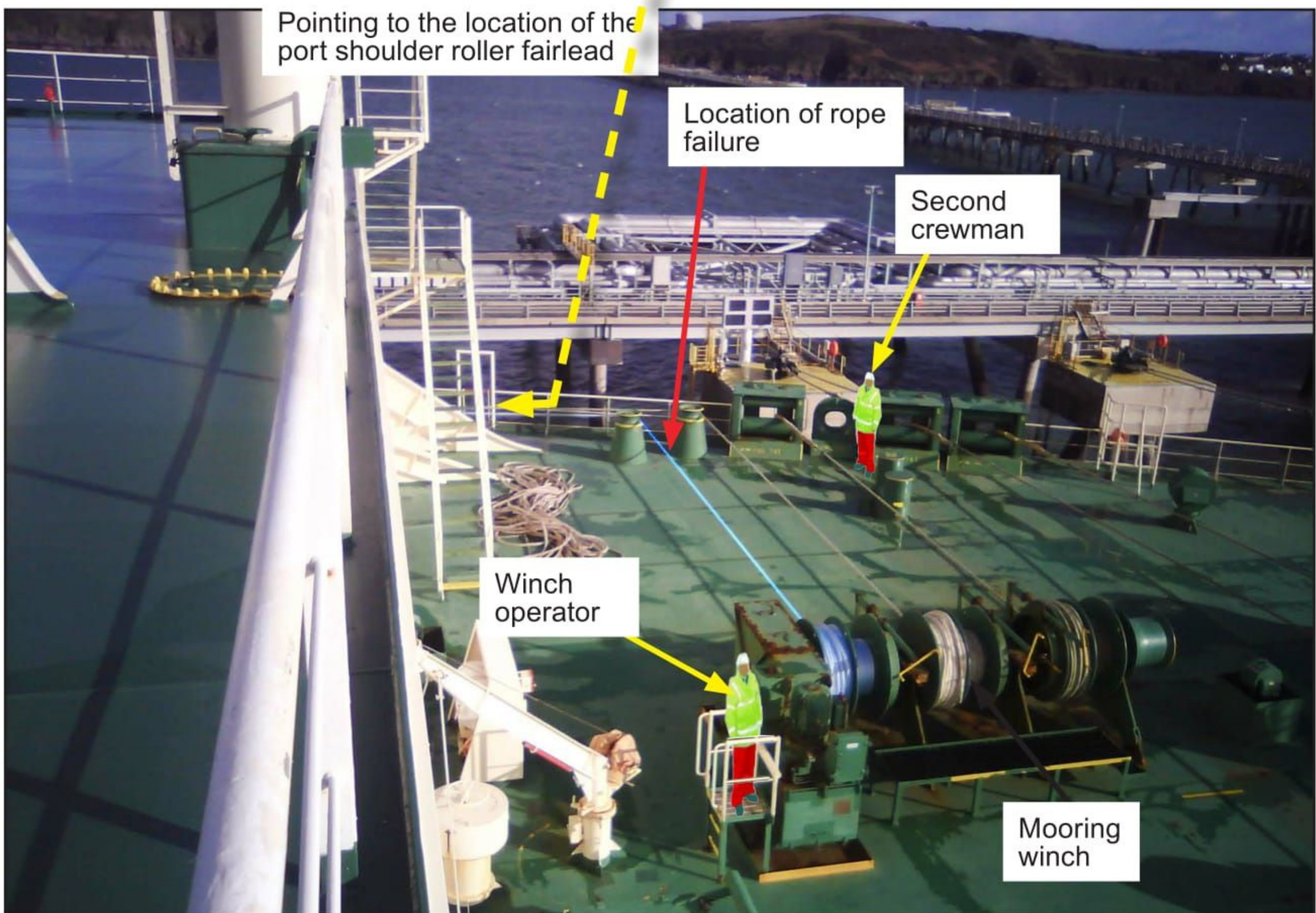


Figure 4: Port side forward mooring deck

SAFETY LESSONS

- When connecting synthetic tails to UHMPE, HMPE and wire mooring lines, the energy introduced due to the elasticity of the tails can significantly increase the snap-back hazard.
- Elongation is proportional to the length of tail. Increasing the length of the tail will increase the amount of elongation and hence the amount of energy that can be stored in the line when under load.
- Ship owners/operators should ensure that the type of lines and tails used for mooring lines are suitable for the task and that the dangers of snap-back are fully considered.
- Mooring teams should be aware of the potential for snap-back in all types of mooring line, and the probable areas on the mooring deck that are not safe when lines are under load.
- Mooring lines led around roller pedestals and fairleads can lead to potentially complex snap-back zones. Ship operators and masters should conduct their own risk assessments to ensure potential snap-back zones are identified, and are reviewed at regular intervals.
- Notwithstanding the ongoing investigation into the nature of the failure of *Zarga's* spring line, where doubt exists on the continued use of a mooring line, the vessel operator should obtain guidance from the rope manufacturer on the conduct of detailed line inspections.

Issued July 2015

KAZA RAPORU



Swanland

Genel Yük Gemisinin

İrlanda Denizinde yapısal bir bozukluk sebebiyle batması sonucu 6 mürettebatın kaybı ile İlgili Kaza İnceleme Raporu.

27 Kasım 2011



M/V Swanland Adlı Bir Genel Kargo Geminin Batması Sonucunda Altı Mürettebat Hayatını Kaybetti

Swanland adlı bir genel kargo gemisinin kaptanı ve beş mürettebatı, geminin karanlıkta ve fırtınalı deniz şartlarında yapısal bir hata sonucunda 17 dakika içinde feci şekilde batmasıyla hayatını kaybetmiştir.

Vardiyadan sorumlu üçüncü zabıt, kamaralarında uyumakta olan mürettebatı ikaz etmek için genel alarm zilini çalmış ve gemi kaptanı VHF(Very High Frequency) Kanal 16 üzerinden) bir uluslararası radyo imdat çağrısı (“Mayday” mesajı) yayınlamakta hiç zaman kaybetmemiş ancak Sayısal Seçmeli Aramayı (Digital Selective Calling - DSC) kullanmamıştır. Yapılan “Mayday” çağrısının içeriği yetersiz olduğundan, Kaptan sonraki 4 dakika içinde Sahil Güvenlik Operatörü tarafından geminin yükü, hasarı ve can salları ile ilgili daha fazla detayı sağlamaya teşvik edilmiştir.

Mürettebat güvertede toplanıp dalma elbiselerini giymiştir. Bu kıyafetlerin bazılarının can yeleğiyle giyilmesi gereken, bazılarının ise kendiliğinden yüzer özellikli olduğu görülmüştür. Bununla birlikte, olay sırasında geminin aşçısı hiç görülmemiş ve diğer mürettebatın bir kısmı da değerli eşyalarını toplamak amacıyla kamaralarına geri gitmiş ve dönmemişlerdir.

Kaptan, geminin borda yüksekliği azaldığı için geminin battığının farkına varmış ve mürettebata can salını suya indirmek üzere hazırlamalarını emretmiştir. Yaklaşık aynı zamanda, üçüncü zabıt iki arama ve kurtarma radyo vericisini (Seach and Rescue Transponders – SART) yanına almıştır. Ancak, dalma elbisesi ile birleşik olan eldivenlerin modeli nedeniyle, SART’ları elle aktif hale getirememiş bu amaçla dişlerini kullanmak zorunda kalmıştır.

Mürettebattan dört kişi iskele kırangıçta bulunan can salını (liferaft) suya indirmek üzere hazırlanırken, bir dalganın altında kalmışlardır. Üçüncü zabıt ve usta gemici (able seaman) bir süre sonra yüzeye çıkmış ve hemen yanlarındaki şişirilmiş can salına tırmanmışlardır.

Can salının iç aydınlatma lambası kısa sürede sönmüş ve hayatta kalanlar da dalma elbisesi eldiveninin neden olduğu hareket kısıtlılığı sebebiyle zor durumda kalmışlardır.

Swanland 'in batmasından yaklaşık bir saat sonra, bir kurtarma helikopteri olay yerine gelmiş ve can salında bulunan kazazedelerin yerini tespit etmiştir. Diğer kazazedeler görülmediği için, helikopter salda bekleyen üçüncü zabıt ve usta gemiciyi vinçle almıştır. Saatler sonra cesedi bulunan birinci zabıtın ise dalma elbisesi giydiği fakat can yeleği giymediği ve suda boğulduğu tespit edilmiştir. Kaptan ve geri kalan dört mürettebat ise bulunamamıştır.

SOLAS (Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi) gerekliliklerinin can kurtarma araçlarının (Life-Saving Appliances LSA) ve gemiyi terk talimlerinin önemine vurgu yapmasına rağmen, *Swanland* olayında olduğu türden can kayıpları ne yazık ki devam etmektedir. Gemi sahipleri, gemi işletmeleri ve mürettebatın bu kazadan çıkarılan dersleri dikkate almaları gerekmektedir. Özellikle:

- Tüm mürettebatın yoklama için toplanma (mustering) prosedürleri hakkında tam olarak bilgilendirilmesinin ve dalma elbiselerini (immersion suit) ve can yeleklerini düzenli ve gerçekçi gemiyi terk talimi ile giyebilmelerini sağlamalıdır.
- Tehlike mesajları, önerilen uluslararası çağrı formatında iletilmelidir . Bunun yanında DSC aracılığıyla hızlıca ve doğru bir şekilde gerçekleştirilebilir çağrılar için, cihaz mevki bilgisini otomatik olarak alıyor ise bağlantılı olduğu konum belirleyicisi ile üzerindeki mevkinin kontrol edilmesi, bağlantıda bir sorun varsa ya da konum bilgisi elle giriliyor ise acil durumda konum girilmesine imkan olamayacağı hesaba alınarak sık sık güncellenmesi sağlanmalıdır. VHF Telsiz Telefon üzerinden yapılan Sesli Tehlike Çağrısı prosedürlerinin kullanımının tercih edildiği durumlarda, Uluslararası Tehlike Çağrı formatına uygun bir formatta bilgi verebilmeye imkan tanıyan talimatname niteliğinde anımsatıcı bir not (aide-mémoire) ‘un cihaza yakın bir konumda her an kullanıma hazır tutulması kolay ve masrafsız bir seçenektir.
- Gemide pek çok değişik türden dalma elbisesi ve can yeleğinin bulunması, potansiyel olarak ekipmanın yanlış ya da yeterince hızlı olmayan şekilde giyilmesi riskini artırmaktadır (yardımsız bir şekilde max. 2 dk içerisinde giyilebilmeli). Bir gemide bulunan tüm dalma elbiselerinin aynı tip olması, karışıklığa mahal vermemek açısından daha uygun olacaktır. (örneğin hepsi suya batmayacak şekilde yapılmış olmalı ya da hepsi uygun bir can yeleğiyle giyilmeli; fakat iki modelin bir karışımı olmamalıdır) Bu durum, çok çeşitli kıyafet ve can yeleğini bulunduran büyük filolarda iyi bir planlamayla çözülebilmektedir.
- Can kurtarma araçlarının (LSA) SOLAS standartlarına uygunluğu kontrol edilmeli, performans standartlarını karşıladığı yerlerde bile donanımın her bir maddesinin uygunluğu durumunun takip edilmesi gerekmektedir.
- “Acil Durum Can Filikası İstasyonlarında Toplanma Alarmı” verildiğinde bir daha kamaraya dönülmeyecek şekilde hazır donanmış bir vaziyette panik yapmadan ivedilikle toplanma istasyonlarına gidilmeli, acil durum role cetvelinde belirtilen malzemeler dışında kişisel eşyalar alınmamalıdır. Sonrasında gemiyi terk için Kaptan ya da vekilinin sözlü emri/ anonsu beklenmelidir.

Çeviren: Selin YELESER

Dış İlişkiler Birimi Yetkilisi



Meclisi Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı Beyođlu İSTANBUL

Tel: +90 212 252 01 30 (pbx) Fax: +90 212 293 79 35

www.denizticaretodasi.org.tr

iletisim@denizticaretodasi.org.tr