



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 / 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





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.tre-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.trwww.chamberofshipping.org.tre-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!

Olayın Hikayesi

Safralı (Balastlı) 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 güçlü bir gelgit akıntısı mevcuttur. Kaptan, görevli seyir zabıtine sığılık bölgelerden geçiş yaparken mevki plotlama süresinin 5 dakika olması direktifini vermiştir. Köprüüstü vardiyasındaki Görevli Zabıt, aynı zamanda da seyir zabitidir.

Köprüüstünde yalnız olarak seyre çıkmadan hemen önce teslim alınan ve seferin ileriki aşamalarında kullanılacak olan haritaları düzeltmekle meşguldür. Gemi, Kuzeyli rotasında seyrine devam ederken köprüüstünde, radar ekranında izlenmesi gereken plotlanmış yeni Kuzeybatı rota hattının 5 gomina güneyinde kalınması sonucu güvenlik koridoru sınırının geçildiği uyarısını veren sesli uyarı duyulmuştur. Köprüüstündeki görevli Zabıt dönüş mevkiine gelindiğinden habersizdir ve böyle bir sesli uyarı beklememektedir. Buna rağmen geminin mevkiini plotlayarak harita düzeltme işine geri döner. İlk duyulan sesli ikazın ardından 11 dakika geçmesinin sonrasında bir kez daha köprüüstünde duyulan alarm, geminin bu kez radar ekranında plotlanmış olan güvenlik koridoru sınırının da 5 gomina geçilmiş olunduğunu 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 sapmayı sadece 3°'lik bir iskele yönünde rota değişikliğiyle gidermeyi düşünmüştür.

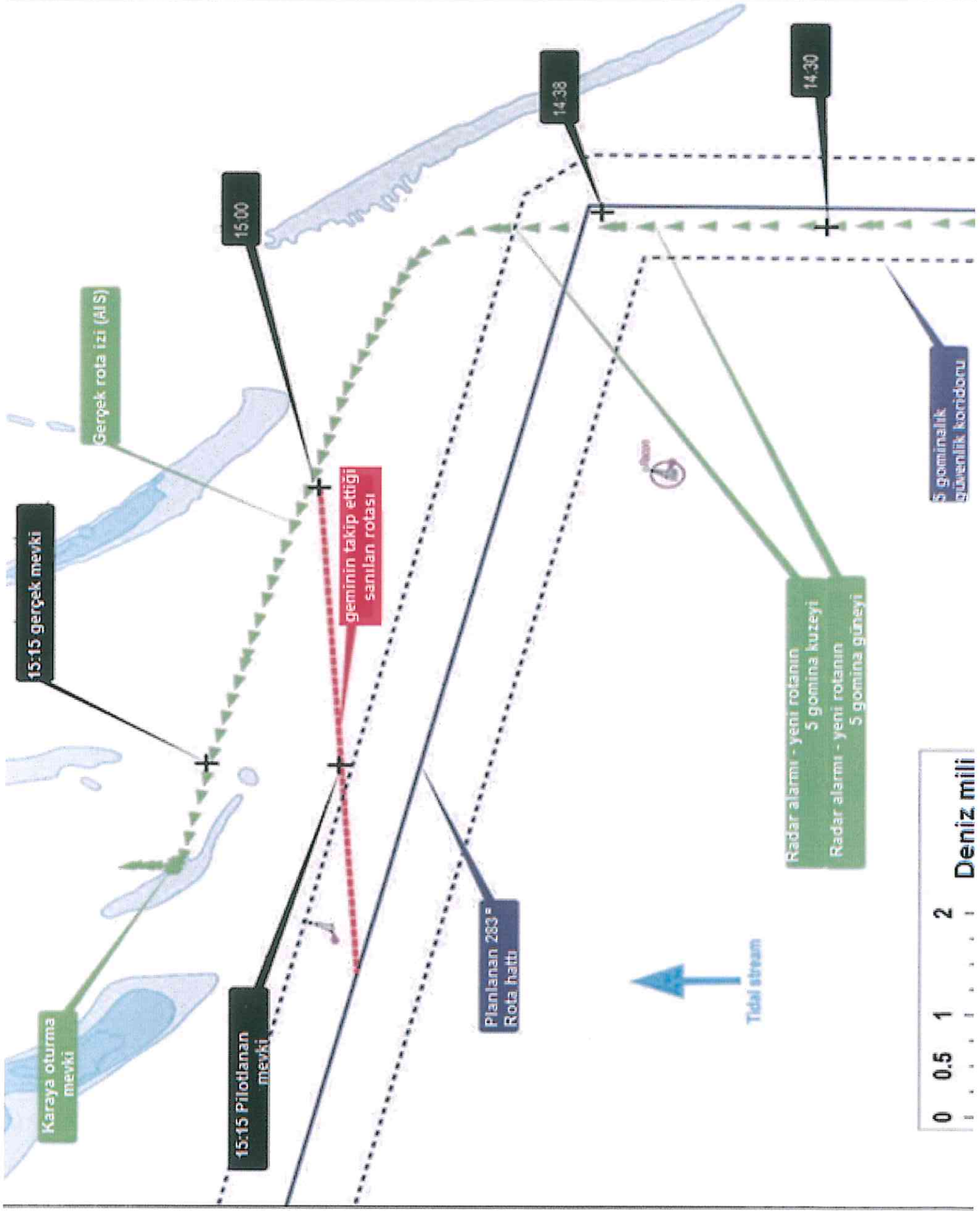
15 dakika sonrasında Vardiya Zabiti gemi mevkiini jurnale doğru kaydetmesine rağmen, haritaya gerçekte olması gereken mevkiin 1 deniz mili Güneyinde olarak yanlış plotlamıştır. Bu hata geminin, olması gerektiği rota izine doğru ilerlediği izlenimi vermiştir. Sonucunda da gemi sığılıklara oturmuştur.

Olaydan Çıkarılan Dersler

1. Köprüüstü vardiyasındaki görevli zabitin ilk ve öncelikli görevi geminin güvenliğidir. Olaydaki Vardiya Zabiti, yeni teslim alınmış seyir haritalarının bir an önce düzeltilmelerinin 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 sığına 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, gemide yeterli niteliğe sahip köprüüstü vardiya zabitlerinden herhangi birini harita düzeltmelerinden sorumlu zabitin yapması gereken düzeltmeler ve seyir planlaması ile ilgili işleri yapmasına olanak sağlamak için geçici bir süreliğine atanmasına imkan sağlamalıdır. Ayrıca kaptanın sığınak bölgelere yakın seyir yapılırken gemi mevkiinin 5 dakika aralıklarla plotlanması talimatı tek başına etkin ve yeterli bir önlem değildir. 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 zabıt, güçlü gelgit akıntılarının etkisini hesaplamamış, böylelikle akıntının geminin rotasından sapmasına 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. Mevcut seyir riskleri göz önüne alınarak eldeki makul tüm imkanlar kullanılarak gözcü atanması ve tek bir yöntemle bağlı kalmayarak şamandıra vb. seyir yardımcılarının referans alınarak, radar paralel index yöntemi kullanılarak geminin mevki yakından takip edilmelidir.

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.

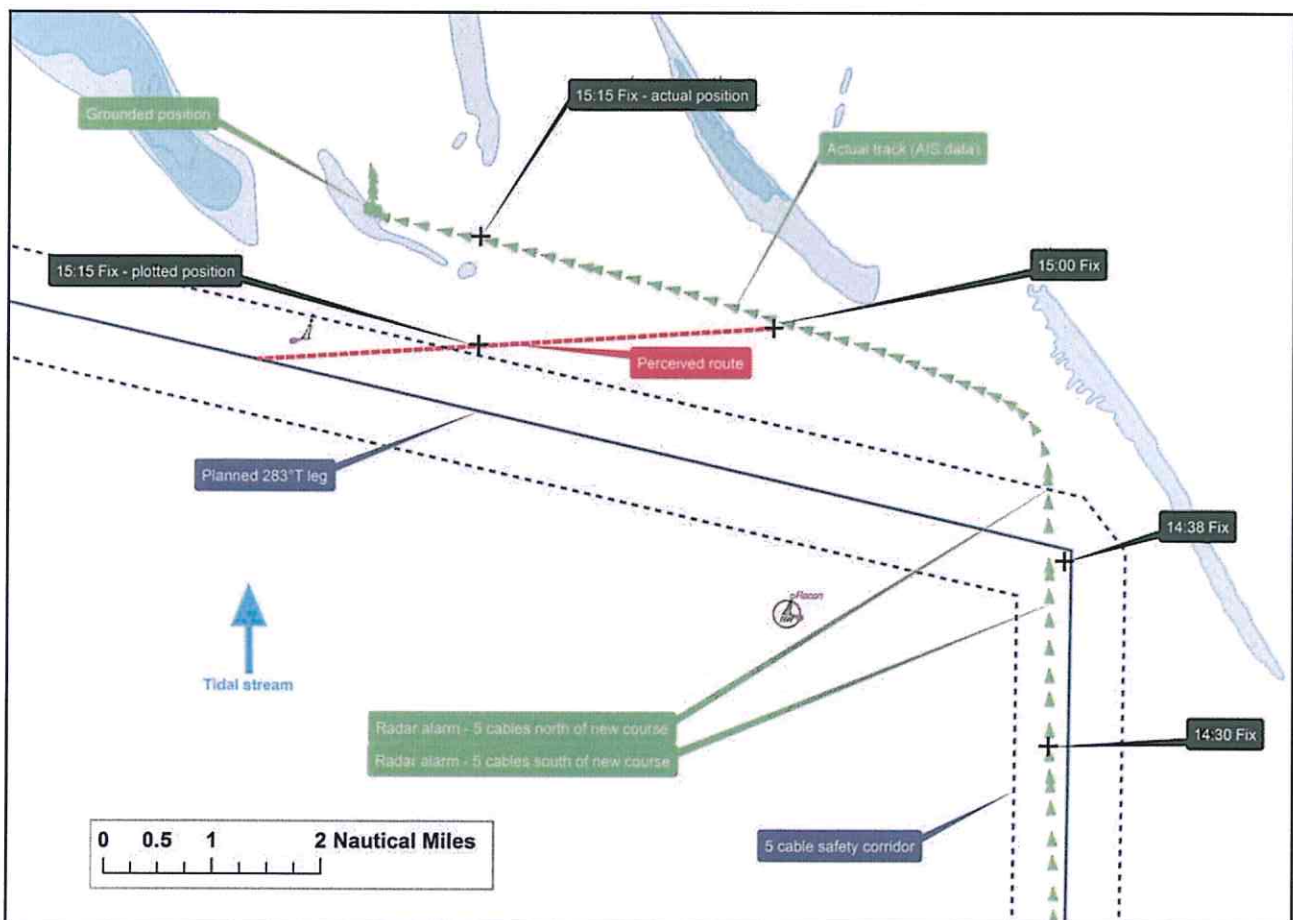


Figure 1: Analysis of perceived route