



İstanbul :

27.10.2015

Sayı  
Our Reference: 4177Konu : 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 <sup>(1)</sup> 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 kıç 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 kıç 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.

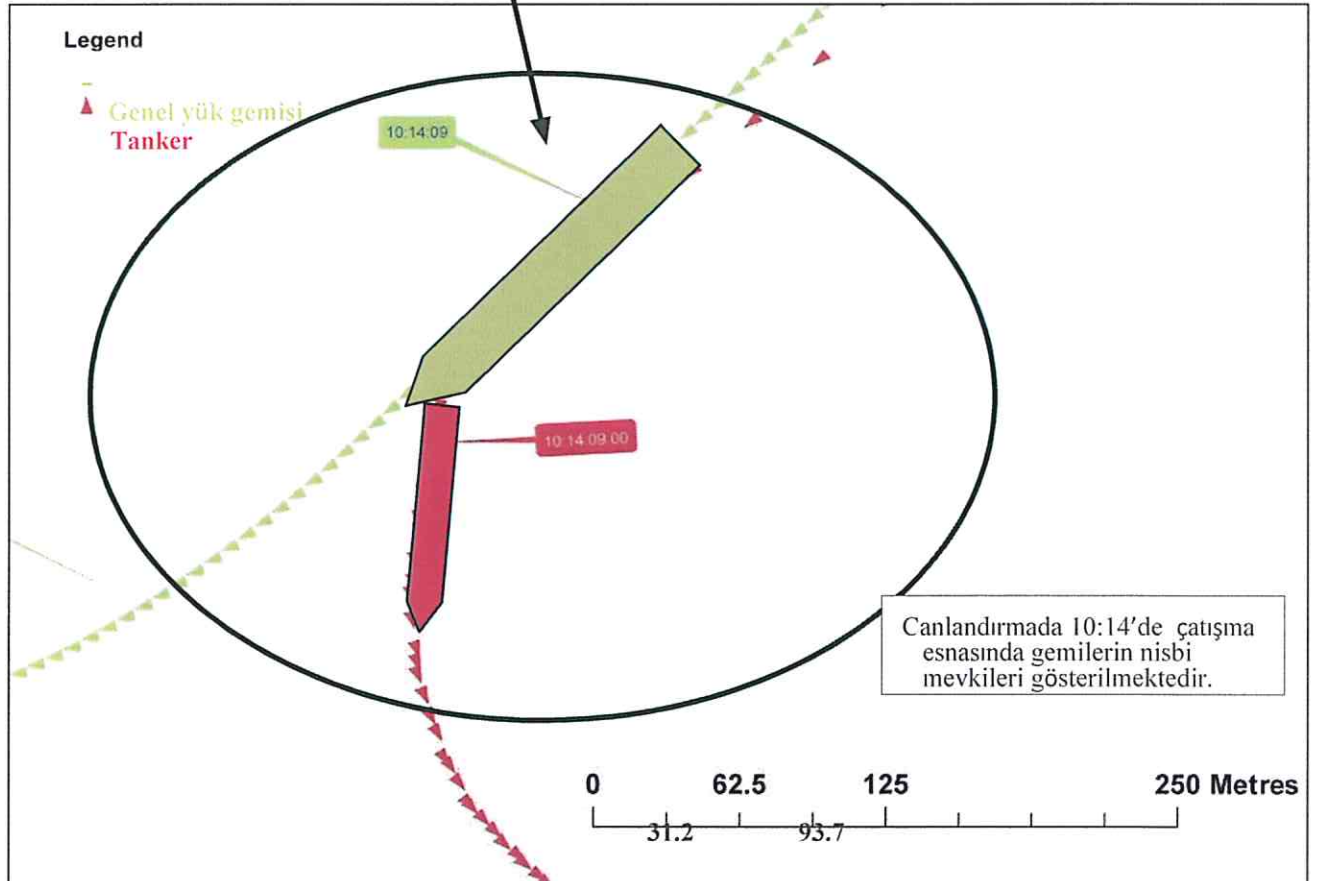
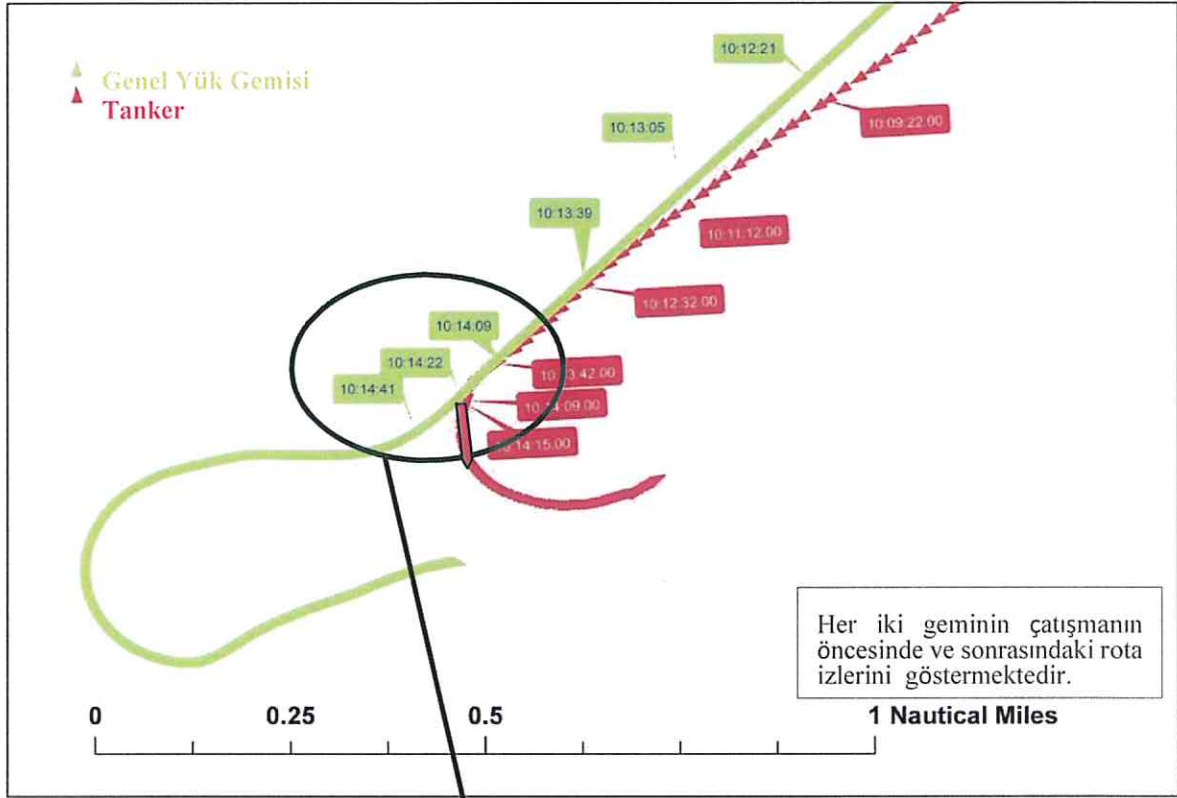
Genel (Karışık) yük gemisi bir hafta sonrasında tamir edilerek hizmete geçmiş, LPG tankerinin tamiri ise bir ayda tamamlanmıştır. Kıyı Devleti Yetkilileri genel yük gemisi kaptanını, Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarını ihlal ettiği gerekçesiyle 2400 \$ para cezasına mahkum etmiştir.

(1) Bağlı olduğu cayro pusulanın değerini gösteren tekrarçı pusula





Figür 1: Çatışma sonrası gemilerde oluşan hasar.

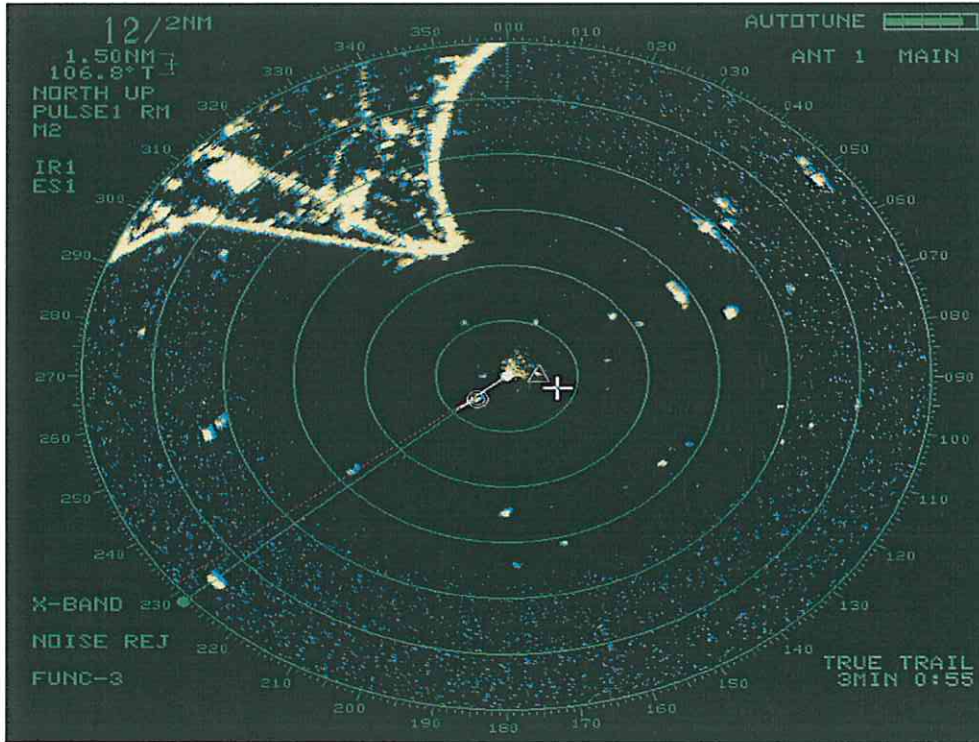


Resim 2: Canlandırma



## 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.
4. Köprüüstünde sadece yetkili personelin bulunması için her zaman girişlerin kontrol altında tutulması gereklidir. Özellikle Trafik Ayırımı 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

## 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 22kn<sup>1</sup> 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.

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





Figure 1: Damage to both vessels



# CASE 1

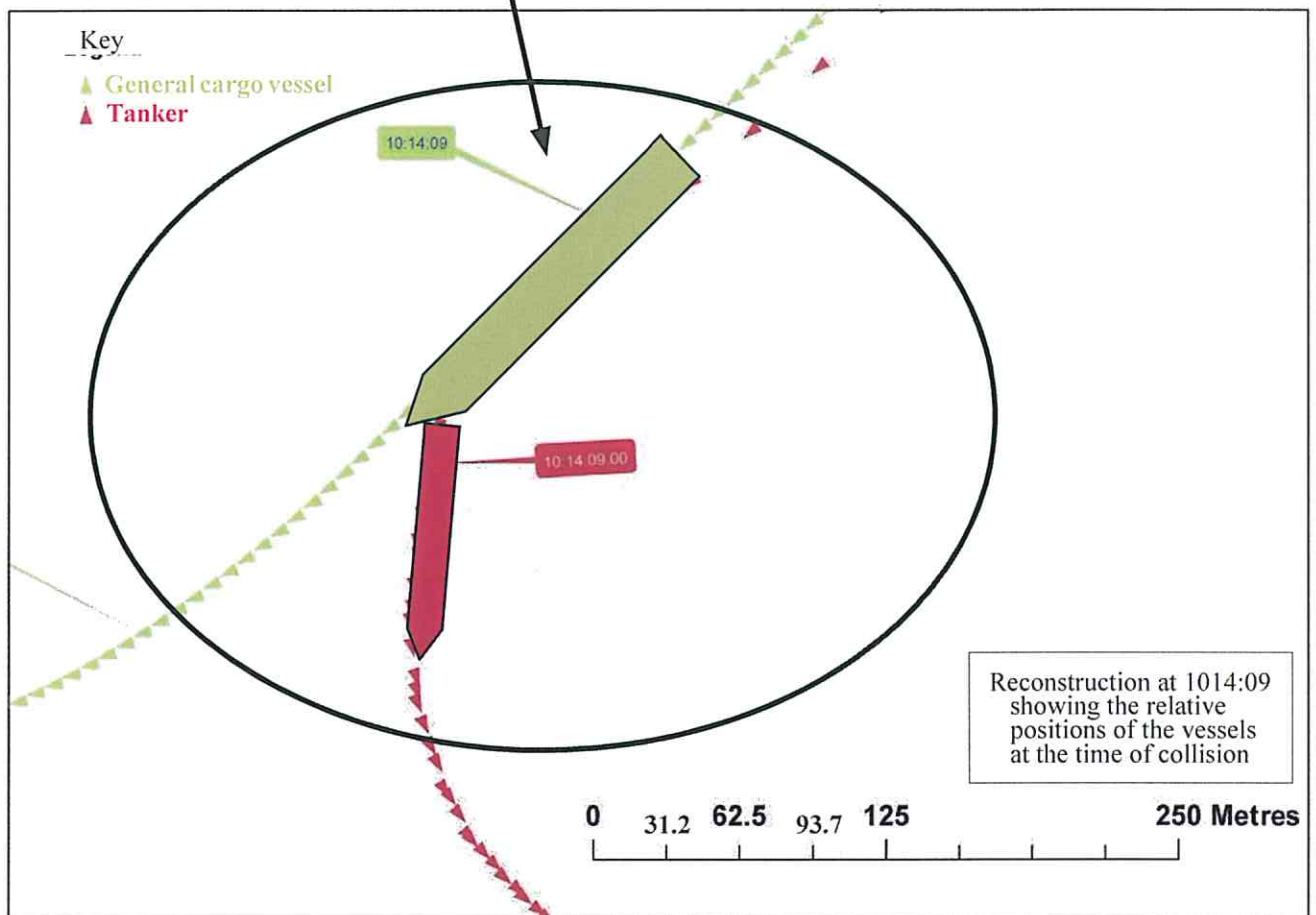
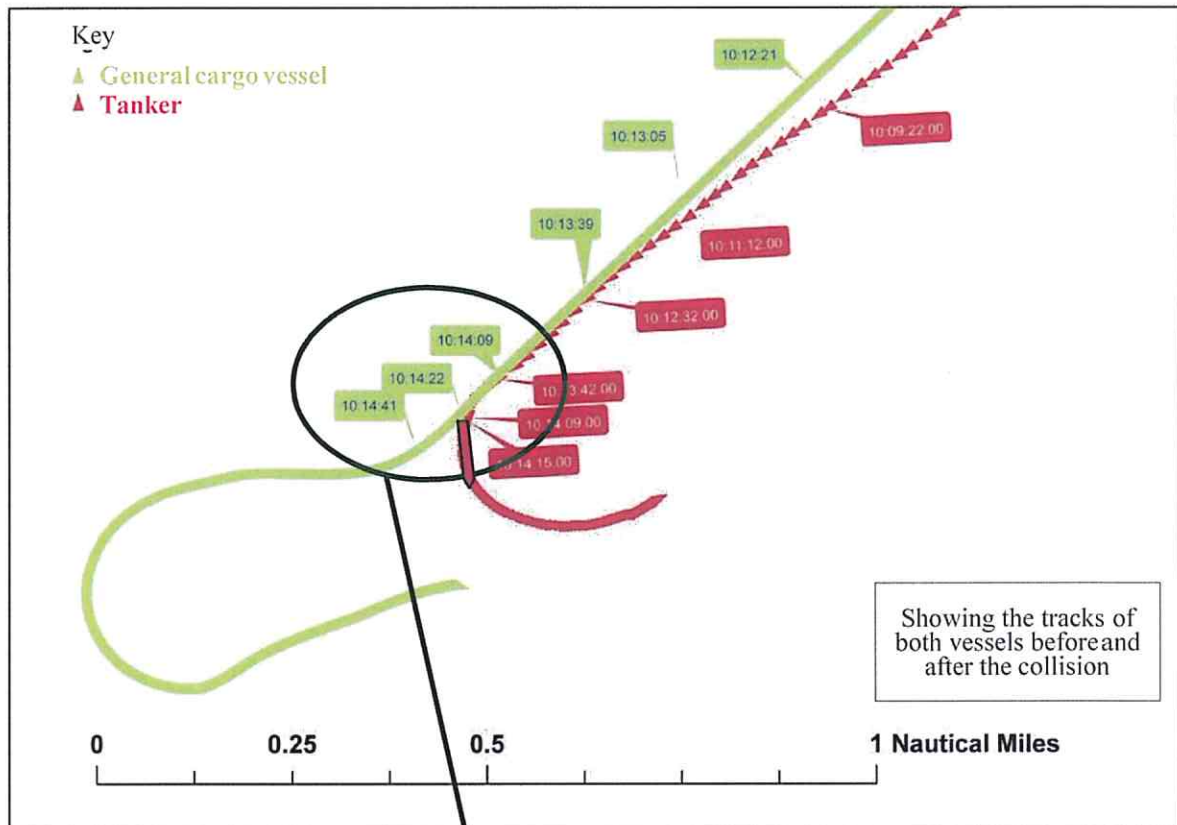


Figure 2: Reconstruction

## 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!

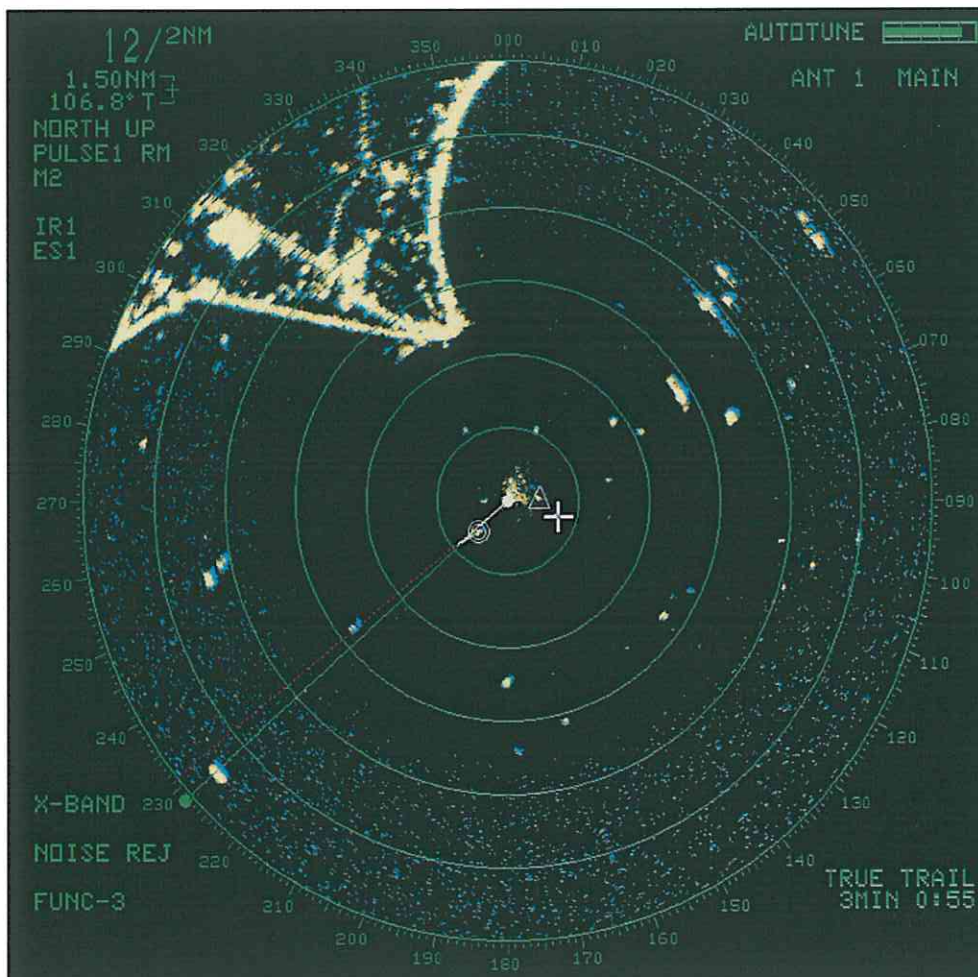


Figure 3: General cargo vessel - ARPA radar display at 1007



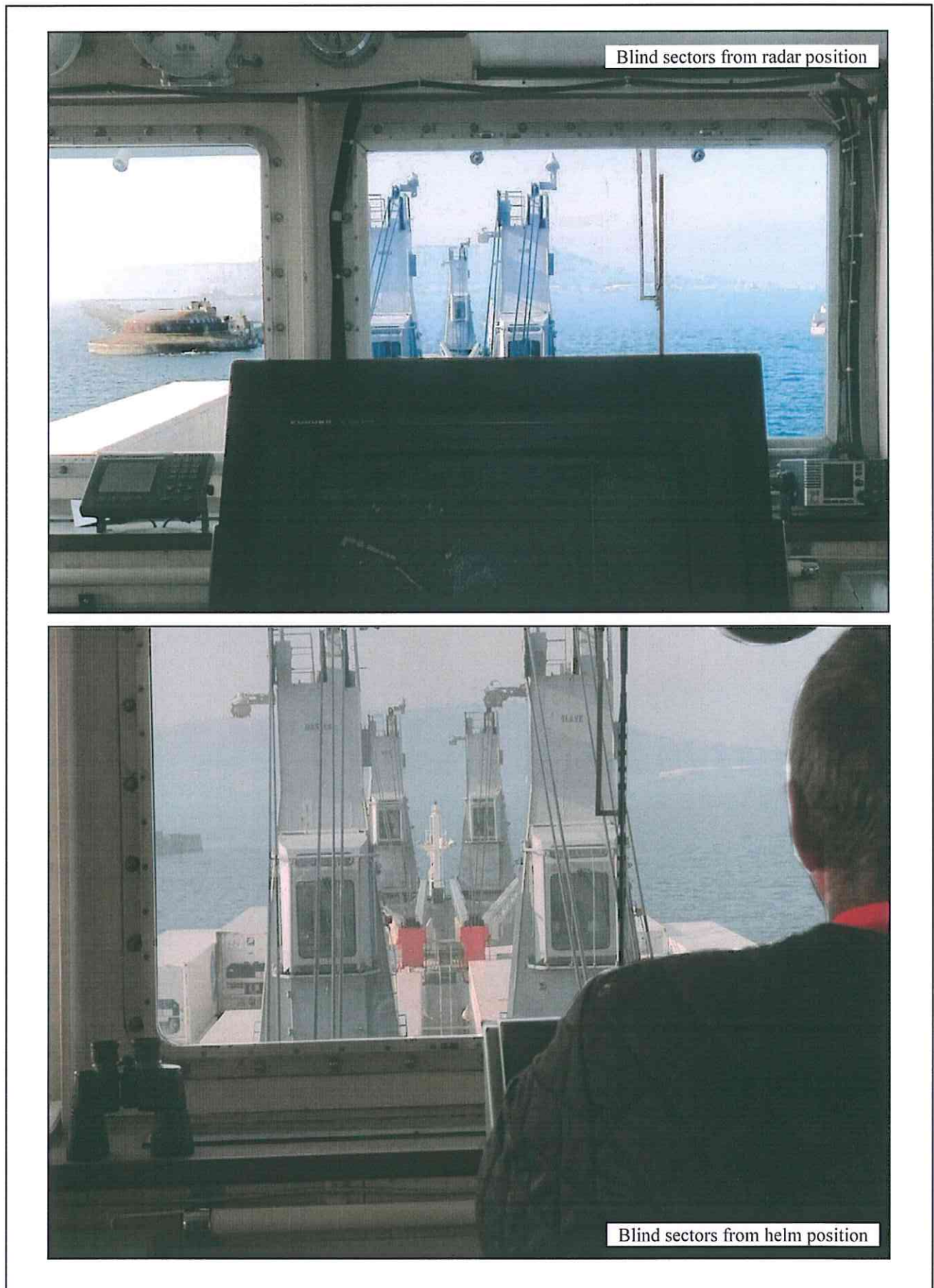


Figure 4: General cargo vessel bridge showing blind sectors from radar and helm positions