

Çatışma Hadiselerinde İnsan Faktörü

Günümüzde teknolojinin ilerlemesiyle seyir ve iletişim ekipmanları gelişse de, bu durum meydana gelen çatma hadiselerini yalnızca bir ölçüde engelleyebilmektedir. Bu gibi hadiseler yalnızca tekne üzerinde karşılaşılan fiziki hasarlara değil, ciddi çevre kirliliği hadiseleri veya daha vahimi, sayısız masum kişinin ölümüne de sebep olabilmektedir. Vardiya tutarken basit bir yorgunluk maddi zarardan ziyade onlarca kişinin ölümüyle sonuçlanabilir.



Navigasyonel eksiklikler pek çok alanda oluşabilir ve karşımıza çıkan çatma hadiselerine bakıldığında bu eksiklikleri aşağıdaki şekilde kategorize edebiliriz;

- 1 – Yetersiz / zayıf gözcülük
- 2 –Hatalı kaçınma manevrası

Denizde meydana gelen çatışma hadiselerinde genellikle nöbetçi vardiya zabitanın çatışma riskini önceden değerlendirme konusunda başarısız olduğu veya çatışma riskini görse dahi hadiseyi önlemek için yapılan kaçınma manevralarının hatalı olduğu görülmüştür. Aslında gözcülüğün zayıf olması da uygun önlemin zamanında alınmasını geciktirmektedir.

Yetersiz Gözcülük

Gözcülük çatışma riskinin önlenmesinde ve çatışma durumunun önceden tahmin edilmesinde en önemli unsurdur.

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 5 – (Gözcülük)

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

Gözcülük çatışma riskinin önlenmesinde ve çatışma durumunun önceden tahmin edilmesinde en önemli unsurdur.

Zamanlama – Erken Tespit

Yeterli gözcülük yapıldığında seyir esnasında civardaki gemilerin varlığından önceden haberdar olunabilir. Çatışma hadiselerinin genellikle gemilerden birinin diğer gemiyi tespit edemediği veya çatışma anından çok kısa süre önce tespit ettiği durumlarda meydana geldiği görülmektedir.



Burcu BERRAK

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 7 – (Çatışma Tehlikesi)

“Radar varsa ve çalışıyorsa, çatışma tehlikesini önceden saptamak ve radarla art arda mevki koymak veya buna benzer radar ekranında görülen cisimlerin usulüne uygun gözlemlerini yapmak üzere uzak mesafe taramalar da dâhil radar cihazından gerekli şekilde faydalanılacaktır.”

Günümüzde modern cihazlarla donatılmış gemilerde, vardiya zabitanın her daim elinin altında kullanabileceği radar ve AIS teknolojisini de dikkate aldığımızda bu kuralın yerine getirilememesi kabul edilemez. Başka bir deyişle, diğer bir geminin çatışma riski doğuracağı çok erken fark edilmelidir.

Nöbetçi vardiya zabiti köprü üstündeki teknolojik donanımları ve kişisel tecrübelerini de kullanarak icra ettiği işe dikkatini vermelidir. Eğer hava veya başka koşullar nedeniyle tek başına gözcülük yapamayacak durumda ise bu konuda muhakkak diğer zabitlerden yardım istemeli, gerekirse görevini delege etmelidir.

Genel uygulamada köprü üstünde yalnızca bir vardiya zabiti bulundurulur ancak bu gündüz tutulan vardiyalarda uygulanmalıdır. Gemi kaptanı tek bir kişinin vardiyada gözcülük yapmasına karar verir iken her durumu dikkatle değerlendirmelidir. Kaptan vardiya kurallarını hava, deniz, gece/gündüz durumu, deniz trafiği yoğunluğu olan bölgeler, görüş netliği, gidilen rotada seyir için tehlike yaratabilecek unsurların varlığı, köprü üstü ekipmanlarının işlevsel durumu, dar sulardan geçilmesi v.s. şartları dikkate alarak sürekli çalışma düzeni oluşturabilir. Görevli vardiya zabitanın gözcülük dışında başka bir görev verilmemesi, eğer böyle bir görev verildiyse nöbetçi zabite yardım edecek personelin asıl vardiyadaki personelin bu görevinden haberdar edilmesi gerekmektedir. Zira ani bir durumda yedek personel her daim köprü üstü görevine hazır olacak şekilde şartlarını ayarlamalıdır.

Zaman – Çatışma Riskinin Tespiti

Zaman hayati önem taşır. Eğer başka bir geminin varlığı erken tespit edilirse, çatışma riskinin de erkenden değerlendirilmesine olanak sağlayacaktır. Durumun erken tespitinden kastımız karşı geminin hangi açıyla geçiş yapacağı, yoğun trafiğin olduğu bir bölge ise diğer gemilerin pozisyonlarının ve hareketlerinin tespitidir. Hangi geminin yetişen, hangi geminin yol veren olduğu da bu şekilde tespit edilebilir. Çatışmayı önleme tüzüğünde gemilerin yaklaşan ya da yol veren olma durumuna göre alması gereken aksiyonlar açıkça kaideye bağlanmıştır. Her bir gemi kendi durumunu bu şekilde tespit edebilmeli ve diğer gemiyle direkt irtibata geçmelidir.

Çatışmayı Önleme Hareketi

Yükleme veya tahliye limanına varmaya çalışırken etrafta çatışma riski görülse dahi çoğu zaman hız kesmek istenmeyebilir. Her iki geminin vardiya zabitanın karşı geminin hız kesmesini beklediğinde çatışma öncesi kaçınma manevrası yapmak için birbirlerine yeterli zaman kalmayacaktır.

COLREG (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü) Kural 7 – (Çatışma Tehlikesi)

“(e) Çatışmayı önlemek veya durumu değerlendirmek için biraz daha zaman kazanmak üzere, bir tekne gerekiyorsa yürütücü kuvvetlerini durdurarak veya geri çalıştırarak hızını azaltacak veya ilerleyişini durduracaktır.”

Her ne kadar denizcilerin eğitimi ve yeterliliklerine dair çok katı kurallar uygulansa da, ani gelişen bu gibi hadiselerde gemi adamları panik olup ne yapacaklarını unutabilirler. Gemi adamlarının sürekli yapılan talimlerle acil durumlardaki üstelenecekleri görevlere aşinalık kazanmaları, can kurtarma ekipmanlarının kullanımına tüm gemi adamlarının vakıf olmaları gerekmektedir. Gemiye yeni katılan personelin gemiye, acil durum ekipmanlarına intibaklarının sağlanması ihmal edilmemelidir. Hasar olması durumunda sigorta şirketleri tarafından personelin intibakı ve yeterliliği sorgulanmaktadır.

