

Deniz Kazalarında İnsan Faktörünün Etkisi

Yapılan araştırmalar, deniz kazalarının oluşmasına etki eden temelde üç unsur olduğunu ortaya koymaktadır. Bunlar teknik faktörler, çevresel faktörler ve insan faktörüdür. Deniz kazalarında insan faktörünün %90 oranında olduğu belirtilmektedir. Uzun süreli çalışma, izolasyon, stres, anksiyete, adaptasyon problemleri ve aşırı yorgunluk denizcilerin performansının ve muhakeme yeteneğinin azalmasına ve insan faktörü sonucu kazaların gerçekleşmesine sebebiyet veren etkenler olarak tanımlanabilir. Çalışma şartlarının psikolojik ağırlığına dair çarpıcı bir istatistiğe göre, mürettebat ölümlerinin %15'inin intihar olduğu belirlenmiştir. (UK Pandi, 2017)



Denizciliğin, bu meslek özelinde ne denli zorluklar ihtiva ettiğini açıklamak için Ukrayna ve Rusya arasında meydana gelen savaşın başlangıcından bu yana, hala bölgede mahsur kalan 331 denizcinin mevcut olduğunu söylemek yeterli. Hangi meslek grubunda bu kadar uzun süre, bu kadar fazla sayıda insan bu denli zor bir koşulda sıkışıp kalır, tartışılır. Nitekim, küresel denizcilik camiası da bu duruma ilgi çekmek için, geçtiğimiz ay (Şubat, 2023) Birleşmiş Milletler'e "Shipping industry call for help to evacuate the 300+ seafarers still trapped in Ukraine ports" başlıklı bir açık mektup yazarak, bu denizcilerin derhal bölgeden kurtarılmasını talep etmiştir. Savaş durumunda karşılaşılan zorluklardan hemen önce, deniz personelinin pandeminin etkileriyle nasıl boğuştuğu da hala hafızalarımızda.

Zor şartlarda yapılan bu meslekte, tarihten günümüze "facia" olarak tanımlanabilecek birçok hadise insan faktörü etkisi olarak tanımlanabilecek hatalardan meydana gelmiştir.

Döneminin en ihtişamlı gemisi olan Titanic hadisesi, personel hatasının acı örneklerinden biri olarak hatırlanmaktadır. İngiltere'den Amerika'ya doğru yola çıkan ve Atlantik okyanusunda yoluna devam ederken gözcüler tarafından zamanında fark edilemeyen buzdağına çarpmamak üzere manevra yapılarak rota değiştirilmiştir. Fakat yetersiz mesafe nedeniyle gemi manevrasını tamamlayamamış, buzdağına çarpmıştır. Kaza sonucunda yolcuların yaklaşık %70'i (1,514 kişi) hayatını kaybetmiştir. Kazanın sebebi, geminin yapısal yetersizliğinin yanında, yetersiz/dikkatsiz gözcülük sonucu buzdağının görülememesi olarak değerlendirilmiştir. Can kurtarma filikalarının yetersiz sayıda olması da kazadaki ölüm oranını arttıran başka bir sebeptir. Felaket neticesinde, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS Safety of Lifes at Sea) metinleri oluşturularak bundan sonra da benzer kazaların oluşmasının önüne geçilmesi amaçlanmıştır. 1948 yılında kurulan IMO, Birleşmiş Milletler tarafından deniz araçlarının emniyeti, güvenliği ve deniz araçları kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için yetkilendirilmiş bir organizasyondur. Yıllar içinde denizlerde yaşanan faciaların neden ve sonuçlarına göre birçok ulusun da temsilcileri ile yapılan çalıştaylarda, SOLAS (Denizde Can Emniyeti), MARPOL (Deniz Araçları Kaynaklı Kirliliğin Önlenmesi), Load Line (Yükleme Sınırı), STCW (Gemi Adamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları), Torrelimos (Balıkçı Gemilerinin Emniyeti), The Intervention (Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi) gibi düzenlemeler oluşturularak, kazalara karşı esaslı tedbirler alınması hedeflenmiştir.



Av. Elif KAÇAR, LLM

Hasar Müdürü

+90 850 420 81 36 (D.243)

elif.kacar@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi mezuniyeti sonrası, İstanbul Barosu'ndan ruhsatını alarak deniz ticareti alanında meslek hayatına başladı. Akabinde Londra, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayarak, avukatlığa devam etti. Mart, 2016'dan beri Türk P&I hasar departmanında görev yapmaktadır.



TURKP&I

Özellikle Ro-Ro gemileri gibi rotasyonu çok olan, kısa aralıklarla çeşitli limanlarda hızla yükleme-tahliye yapılmasını gerektiren gemilerde vardiyada uyuyakalan gemicileri sıklıkla duyarız. Bunlardan en ilgi çekici olanı 6 Mart 1987'de 193 kişinin vefatıyla sonuçlanan Herald of Free Enterprise trajedisidir. İngiltere ve Belçika arasında sefer yapmakta olan gemi, Zeebrugge'den kalkış yaptıktan sonra geminin araç yükleme kapaklarının kapatılması ile görevli olan personelin liman kalkışında uyuyakalması neticesinde açık kalan kapaktan gemi içerisine dolan deniz suyu ile kalkıştan 20 dakika sonra batmıştır. Suyun sıcaklığı 3 derece olduğundan insanlar hipotermi neticesinde hayatını kaybetmiştir. Bu üzücü hadise sonrasında, Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu ve gemilerin güvenli yönetimi için yönergeler ortaya çıkmıştır. Kod sayesinde, denizde çalışan insanların yeterli eğitime ve donanımına sahip olmalarını, gemi sahipleri/yöneticileri ve gemilerdeki verimli, güvenli çalışmayı sağlayarak can, mal ve çevre güvenliğini arttırabilmek amaçlanmıştır.

Tüm bu düzenlemelere rağmen, yakın geçmişte olan Costa Concordia deniz kazası, tedbir ve karar almakta eksiklik ve prosedürlere uyulmaması sonucu oluşan facianın insan hatası kaynaklı deniz kazalarında bir önemli bir örnektir. Kaza sonrası yapılan araştırmalarda, gece seyri sırasında geminin kısıtlı aydınlatmaları olan kıyı şeridine kaptanın direktifi ile kabul edilemez derecede emniyetsiz yakın mesafeden geçmesi ile geminin karaya oturduğu ve hasar alarak battığı anlaşılmaktadır. Kaptanının şirket talimat ve prosedürlerine uymayarak gemiyi emniyetli sulardan sığ sulara yönlendirmesi sonucu oluşan kazada, hasar alan gemisindeki durumu doğru ve zamanında analiz edememesi sonucu insanların tahliyesi zamanında yapılamamıştır. Dikkat çeken başka önemli bir hata da yolcuların emniyetle tahliyesinin baş sorumlusu olan kaptan, yolcu ve mürettebatın tahliye edilmesini yönetmek yerine gemiyi yolcularla birlikte filikalarla binip terk ederek hem gemi personelinin yürütmeye çalıştığı yolcu tahliye işlemlerini yönetimsiz, hem de yolcuları kendi kaderleriyle baş başa bırakmış olmasıdır. Bu facia sonrasında ise gemilere hem VDR cihazı takılmak sureti ile seyir rotalarının, trafiğin ve seyir ilgili verilerin takip edilebilmesi hem de can kurtarma araçlarının kullanımının gemi personeli haricinde yolcular tarafından da daha kolay anlaşılabilmesi ve ulaşılabilmesi hedeflenmiştir.

Deniz çalışanlarının refahı ve bu yolla deniz kazalarındaki insan faktörünün önüne geçilebilmesi için yapılan en önemli düzenleme, şüphesiz 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe giren MLC Konvansiyonu'dur. (MLC 2006) Kazaların altında yatan fiziksel ve mental olumsuzlukları giderebilmek adına düzenlenmiş olan konvansiyon, denizde çalışanların güvenli ve emniyetli iş ortamının, adil, saygın iş ve çalışma haklarının, sağlıklarının korunması için gerekli dinlenme ve sosyal hakların standartlarını çizmektedir. Sözleşme kapsamında; denizde çalışmak için gereken asgari gereklilikler, çalışma şartları, barınma ve dinlenme tesisleri, yiyecek ve içecek hizmetleri, sağlık, koruma, tıbbi bakım, sosyal yardım ve sosyal güvenlik konuları ile ilgili kurallar bulunmaktadır. 200GT üzerindeki gemilerin uyması zorunlu olan MLC'nin uygulanmasıyla, mürettebatın dinlenme saatlerine ilişkin de düzenlemeler getirilmiştir. Bu standartlara uyularak, gemi adamlarının refah ve yaşam standartları yükselterek deniz kazalarındaki insan faktörünün minimize edilmesi hedeflenmektedir.