#

# DENİZ EMNİYET DERNEĞİ’NDEN BASINA VE KAMUOYUNA AÇIKLAMA

**- VITASPIRIT kazası ile İstanbul Boğazı ve çevresini tehdit eden olası risklerden sadece biri gerçekleşmiştir, bir başka kazanın olmayacağının garantisi bulunmamaktadır.**

**- Her an bir başka geminin VITASPIRIT gibi makine arızası veya dümen arızası yaparak, ya da akıntıya kapılarak insan hayatına ve/veya Boğaz’ın emsalsiz doğal, kültürel ve tarihi güzelliklerine zarar vermesi mümkündür.**

**- Geminin tehlikeli madde taşıyan bir gemi veya akaryakıt tankeri olması halinde çok daha büyük çevresel felaketler, can ve mal kayıpları ortaya çıkabilecektir.**

7 Nisan 2018 Günü Saat 15.25’de Malta bayraklı 225 metre uzunluğunda 12,60 metre su çekimi 62.623 ton arpa yükü bulunan “VITASPIRIT” isimli dökme yük gemisi, Rusya’dan Suudi Arabistan’a gitmek üzere İstanbul Boğazı’nda kuzey-güney yönünde ilerlerken Kanlıca önlerinde makine arızası yapmıştır. Kılavuz kaptanın da hazır bulunduğu gemi, akıntıyla beraber ilerlediğinden dümeni çalışmasına rağmen pervane gücünü kaybettiği için dümen etkili olamamış ve boğazın bu en dar ve en derin bölgesinde kontrolden çıkarak Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün altında, Anadolu Yakasında bulunan Hekimbaşı Salih Efendi yalısına çarpmıştır. Geminin baş bodoslaması yalının 2. Katına girerek gerek yalı rıhtımında gerekse yalıda büyük hasar meydana gelmiştir. Yalıda ikamet ikamet edenin olmaması can kaybını önlemiştir.

2017 yılı içerisinde İstanbul Boğazında VITASPIRIT kazasına benzeyen ancak daha ucuz atlatıldığı için kamuoyunun duymadığı 127 olay meydana gelmiştir. Bunlar çatma, çarpışma, temas, karaya oturma makine arızası gibi olaylardır. Buna göre İstanbul Boğazı her 3 günde 1 kazayı ucuz atlatmaktadır.

**VITASPIRIT Kazası ile ilgili değerlendirmelerimiz şunlardır:**

- Gemi kaptanının, kılavuz kaptanın demirleme tavsiyesine sebebini bilmediğimiz bir nedenle uymaması, demir atılsaydı geminin durdurulabileceği gibi bir düşünceye sebep olmaktadır. Bu konuda kesin bir kanıya varmak ancak olay ile ilgili tüm bilgi ve verilerin uzmanlarca değerlendirilmesi ile mümkün olacaktır. Bununla birlikte hiçbir hukuki sorumluluğa neden olmamak ve hiçbir tarafı etkilememek üzere, olayın genel ve özel şartlarından ari olarak teorik bir yaklaşım ile bu husus hakkında aşağıdaki gibi bir değerlendirme yapılabilir;

Boğazın en dar ve derin bölgesi olan bu bölgede su derinliği 60 metrenin üzerindedir. Geminin deplasman tonu yani mümkün olsa teraziye koyup tartsak ağırlığı 80 bin tondur. Bu büyük kütle 10-12 knots hızla ilerlemektedir. Bu derinlikte atılacak demirin zinciri koparması, hatta hırca mapasına dayanarak tamamen denize gitmesi, bu esnada gemi güvertesindeki demir ırgatını koparması ve hazır bulunan mürettebata zarar vermesi de mümkündür. Kısacası bu derinlikte atılacak demirlerin bu kısa mesafede istenilen neticeyi vermesi olayın şartlarına göre değişmekle birlikte her zaman mümkün değildir.

- Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türkiye’yi gemi geçişleri ile ilgili emniyet önlemlerini almak için yetkilendirmektedir.

- Türk Devleti de ilgili kurumları vasıtası ile bu konuda gerekli hassasiyeti göstererek üzerine düşen görevi yerine getirmektedir. Ancak her kaza aynı zamanda ilave emniyet ihtiyaçlarını da gerekli kılmaktadır. Bu her ülkede aynıdır.

İlgili mercilerin bu kazanın ortaya koyduklarından elde edilen bilgi ve tecrübe ile, bu gibi kazaların önlenmesi için ilave olarak alınabilecek emniyet önlemlerini, gelişen yeni teknoloji ve yöntemler ışığında tespit ederek uygulamaya koymasının gerekliliği izahtan varestedir.

- Kazanın olduğu anda gemiyi takip etmekte olan M/T Sienna adlı 244 Metre uzunluğunda 105 bin ton ham petrol yüklü tanker, VITASPIRIT gemisine çarpmamak için Yeniköy önlerinde demirlemek zorunda kalmıştır. Bu da önden giden gemilerden birinin arızalanması, boğaza aykırılanması ve geçişi kapatması durumunda arkadan gelen gemi(ler)in kaza yapma olasılığını düşündürmektedir.

**Türk Boğazları ve özellikle İstanbul boğazı, çevresinde yoğun bir nüfus yoğunlaşması olan, paha biçilemeyecek doğal, tarihsel ve kültürel miraslara sahip eserlerin bulunduğu bir bölgedir. Denizde riskin sıfırlanması mümkün değildir. Bununla birlikte, burada meydana gelecek büyük bir kazanın sonucunda can kaybı olabileceği gibi tahrip olacak bu gibi değerlerimizin yerine konması da mümkün olmayacaktır.**

**Diğer taraftan bu kazada, konu ile ilgili bilgisi, tecrübesi yeterli olmayan, uzmanlığı bulunmayan kimilerinin yazılı ve görsel basın organlarında yarattığı bilgi kirliliği ile, kamuoyunun olayı doğru anlaması ve değerlendirmesi sekteye uğramıştır.**

**-Deniz emniyeti konusunda ortak bir toplum bilinci ve duyarlılığı yaratmak, bu gibi olaylarda kamuoyunu doğru bilgi ile aydınlatmak, İstanbul’umuzu ve içinden geçen su yolumuzu bu ve benzeri elim kazalardan korumak için bir misyon üstlenen Deniz Emniyet Derneği olarak, bu gibi kazaların önlenmesi için yapılacak çalışmalarda katkıda bulunmaya hazır olduğumuzu bildirir, böyle bir kazanın yaşanmaması umuduyla tüm İstanbul’a geçmiş olsun dileklerimizi iletmek isteriz.**

**DENİZ EMNİYET DERNEĞİ**

**YÖNETİM KURULU**