

Dar Kanallarda Seyir Riskleri

23 Mart 2021 tarihinde Süveyş Kanalı geçişi sırasında 151. km şamandırası hizasında karaya oturan dünyanın en büyük konteyner gemilerinden biri olan EVER GIVEN tüm dünya ticaretini etkileyen boyutlarda bir gecikmeye ve zarara yol açmıştır. 23 Mart'ta sabah erken saatlerde kum fırtınasının neden olduğu ve 40 knot'ı aşan ani ve sert rüzgarlar nedeniyle kanalın her iki yakası arasına sıkışmıştır.



Lloyd's List verilerine göre bu hadise nedeniyle kurtarıldığı 29 Mart 2021 tarihine kadar, kanalın kapalı olduğu her saat ortalama 400 milyon dolar değerinde yükün geçişine engel olmuştur. Halen Süveyş Kanal Otoriteleri tarafından Great Bitter Lake'de bekletilen gemiye kanal seyrine engel olması nedeniyle 916 milyon dolarlık bir ceza kesilmiştir.

Dünya ticaretini sekteye uğratan bu hadise vesilesiyle, dünyanın farklı noktalarında deniz yolu seyrini kısaltarak, deniz ticaretindeki maliyetleri düşüren dar kanal ve boğazlarda seyrin risklerinden kısaca bahsetmek istiyoruz.

Dar Kanal Seyrinde Göz Önünde Bulundurulması Gereken Etkenler:

- **Trafik yoğunluğu:** Dar kanallarda seyir esnasında, trafik yoğunluğunun doğal olarak açık denizde olduğundan çok daha yoğun olması beklenmelidir. Bu durum, görece daha büyük boyutlarda gemilerin daha dar alanlarda çatışma riskini de artıracaktır. Kanal seyri boyunca Kaptan, vardiya zabıtları ve gözcüler çevre gemilerin hareketlerine karşı azami dikkati göstermelidirler.

- **Seyir ve Kumanda Uygulamaları:** Şartlar elverdiğince, ARPA radar, elektronik haritalar, Otomatik Tanımlama Sistemi, eko-iskandil gibi emniyetli seyre yardımcı olacak tüm elektronik cihazlar kullanımda olmalıdır. Unutulmamalıdır ki, ilgili personel cihazlar üzerinde bilgi ve tecrübeye sahip olmadığı sürece cihazlardan faydalanılamayacaktır. Kanal geçişi sırasında, mevcut derinliği ve emniyetli seyre engel teşkil edecek diğer unsurları tespit ve kaçınma amacıyla çok kısa aralıklarla mevki koyarak geminin tam konumunu belirlemek çok önemlidir.

Bir diğer dikkatli olunması gereken ve seyir konusunda yetkinlik ve tecrübe gerektiren husus da kanal içerisindeki dönüş noktalarıdır. Pilotlu seyirde bile olursa, gemi kaptanı dönüşü başlatmak için her zaman doğru zamanlamayı gözetmelidir. Kanalın özellikleri de göz önünde bulundurularak emniyetli hızda seyredilmeli, makineler daima



Kaptan Cankut Küçüktürk
Underwriter

+90 850 420 81 36 (D:232)
cankut.kucukturk@turkpandi.com

Kaptan Cankut Küçüktürk, 1999 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. Türkiye'nin çeşitli denizcilik firmalarında 12 yıl boyunca Güverte Zabiti ve Uzakyol Gemi Kaptanı olarak görev aldı. Ardından Kalimbassieris Maritime firmasına katılarak P&I ve Tekne Makine Sigorta Kulüpleri adına risk önleme ve çeşitli gemi kazaları ile hasar konularında sorveyörlük ve hasar yöneticiliği görevlerinde bulundu. Ayrıca bazı bayrak devleti sorveylerinden sorumlu olarak hizmet verdi. 2018 yılında Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği firmasında Plasman Departmanında deniz sigortaları konusunda kıdemli müdür olarak çalışmaya başladı. Ağustos 2020 tarihinde Underwriter olarak kurumumuza katılmıştır.



TURKP&I

hazır konumda tutulmalıdır. Diğer bir deyişle, dar kanallarda seyir esnasında, emniyet açısından ve ileride doğabilecek bir takım yasal sorumluluklarla karşılaşmamak adına çatışma tüzüğü kurallarına özellikle de -kural 6 (Emniyetli Sürat) ve kural 9 (Dar Kanallar)- titizlikle uyulmalıdır.

- **Haberleşme:** İstenmeyen hadiselerin önüne geçebilmek adına dikkat edilmesi gereken konulardan biri de kanal geçişi yapan gemileri takip eden ve o anki seyir bilgilerine sahip olan bölgedeki Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) ile kusursuz bir iletişim içerisinde olmaktır. GTH talimatlarına uymak ve taleplerini yerine getirmek, sorunsuz ve emniyetli bir geçiş operasyonu gerçekleştirilmesini sağlar. Aynı şekilde çevredeki diğer gemilerin, özellikle kanal geçiş güvenliğine potansiyel tehlike arz eden gemilerin niyet ve hareketlerini tespit edebilmek için gemiden gemiye yapılan haberleşme de hayati önem arz etmektedir.

GTH ve diğer gemilerle olan iletişimin yanı sıra, gemi içerisinde Kaptan ve seyirden sorumlu zabıtların kanal pilotu ile kurdukları iletişim de daima açık ve sarıh olmalıdır. Herhangi bir lisan sorunu, iletişimde kopukluk veya yanlış anlama kolaylıkla bir kazaya neden olabilir.

- **Çevresel Faktörler:** Gemi mevki ve rotasını kolaylıkla etkileyebilecek olan akıntı faktörü kanal seyri sırasında daima hesaba katılmalıdır. Baştan gelecek akıntılar, geminin süratini düşürmesine neden olabileceği gibi, çoğu zaman geminin daha iyi dümen tutmasına da yarayabilir. Ters durumda, kıç taraftan gelen akıntılar geminin dümen dinlemesinde sorunlara neden olabilir. Bu gibi kritik etkenler dar kanal geçişlerinde her zaman değerlendirmeye alınmalıdır.

Rüzgâr, gemileri hem seyir hem manevra sırasında etkileyen bir dış etmendir. Yolcu gemileri, konteyner gemileri gibi gemiler rüzgâr alanları geniş olan dolayısıyla sapma momentleri büyük olan gemilerdir. Bu nedenle özellikle bu tip gemilerle kanal geçişleri sırasında rüzgâr kuvveti daima göz önünde bulundurulmalıdır.

Yukarıda bahsedilen etkenlerin dışında, bank etkisi, emme etkisi ve çökme etkisi olarak adlandırılan hidrodinamik olaylar da mevcuttur. Basitçe anlatmak gerekirse, bank etkisi ve emme etkisi nispeten büyük gemilerle kanal kenarına yakın seyrederken, su derinliğinin kısıtlı olduğu durumlarda karşılaşılan bir hidrodinamik etkidir. Bu etki, geminin baş tarafını banktan uzaklaştırarak kıç tarafının sahile doğru savrulmasına neden olur. Çökme etkisi de özellikle sığ sularda ve yüksek süratlerde geminin kıç tarafındaki su çekiminin azalmasına ve buna bağlı olarak oturma veya çatışmayla sonuçlanabilecek manevra hatalarına neden olabilir.

Kılavuz kaptanların bölgedeki yerel şartları iyi bildiğini farz ediyor olsak da, asıl sorumlu ve basiretli davranması gereken tarafın gemiler olduğu, emniyetli bir kanal seyri için bu tür etkileri kılavuz kaptanlarla koordineli bir şekilde değerlendirmeleri gerektiği unutulmamalıdır.