



# TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ

## Turkish Maritime Pilots' Association



Sayı : 03-G-0024

07.02.2024

Konu: Basın Açıklaması

### TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ BASIN AÇIKLAMASI

04.02.2024 Pazar günü, İstanbul Boğazı'na güneyden giriş yapmak için yaklaşan " M/V New Siham" adlı gemiye, kılavuzluk hizmeti vermek üzere çarımhtan çıkarken denize düştüğünü ve bir süre sonra hizmet veren pilot motoru tarafından denizden alınıp acilen hastaneye sevk edildiğini, maalesef tüm müdahalelere rağmen kurtarılamadığını büyük bir üzüntüyle öğrendiğimiz meslek şehidimiz **Kılavuz Kaptan Oğuz Kök ile ilgili kazaya ilişkin basın açıklamamızdır:**

Öncelikle meslek şehidimize Allah'tan rahmet, kederli ailesine, sevenlerine, meslektaşlarımıza ve denizcilik camiamıza başsağlığı dileriz. Çok değerli kılavuz kaptan meslektaşımız Oğuz Kök'ün görevi başında meslek şehidi olması, duyduğumuz büyük üzüntünün yanında, tekrar benzeri iş kazalarının, can kayıpları ve yaralanmaların yaşanmaması, daha emniyetli çalışma koşullarının sağlanması için denizcilik sektörümüzün tüm unsurlarına ve İdaremize sorumluluklar yüklüyor.

Söz konusu kaza yasal soruşturma sürecinde değerlendirildiği için, doğrudan olayla ilgili yalnızca duyumlara dayalı bir değerlendirme yapmak yerine, soruşturmanın selameti ve hakkıyla tamamlanması için tüm ilgililerin azami destek ve gayreti göstereceğine inanıyoruz ve yakından takipçisi olacağız.

Gemilere ve gemilerden insan transferine ilişkin, gerek donanım gerekse mevzuat ve standartlar olmak üzere her türlü önlem tekrar gözden geçirilmeli ve değerlendirilmelidir. Mevcut durum tespit edilmeli, başka iş kazaları olmaması için ivedilikle eksiklikler varsa giderilmeli, kusurlar varsa düzeltilmeli ve geliştirilmelidir. Kılavuzluk mesleğinin emniyet, hizmet kalitesi ve verimliliğinin sağlanması için ele alınması gereken başlıca konuları İdaremizin dikkatine sunarız:

#### **Türk Boğazları ve Limanlar Özelinde Hava ve Deniz Koşullarına İlişkin Sınır Değerlerinin ilgili Mevzuatta Yer Alması:**

Kılavuz kaptanlar yaz kış, gece gündüz, bayram, tatil, iş günü ayırt etmeden sürekli verilen bir kamu hizmetinin sağlayıcılarıdır. Bu süreklilik herkesin de kabul edebileceği ve birçok gelişmiş ülkenin limanlarında uygulandığı gibi hizmetin emniyetli olarak sürdürülemeyeceği koşulları kapsamamalıdır. Türk Boğazları ve limanlarımızda hava ve deniz durumunun sınır değerleri dışında hizmet verilmesinin manevra ve seyir emniyetini riske sokmasının yanı sıra, hizmeti veren kılavuz kaptanların kötü hava ve deniz koşullarında gerçekleştirilmeye çalışılan kılavuz kaptan transferi sürecinde yaralanmalarına hatta ölümlerine neden olabilir. Bu nedenle Türk Boğazları, limanlar, rıhtımlar, gemi tipi, verilecek hizmet türü gibi ölçütler göz önüne alınarak, sınır değerlerin belirlenip, gerektiğinde tereddüte düşmeden Kılavuzluk Hizmetinin askıya alınmasının Limanlar Yönetmeliğinde açıkça yer alması uygun olacaktır.

#### **Pilot Motoru Standartları:**

Kılavuz kaptan transferinin önemli bir kısmı pilot motoru, helikopter ve benzeri deniz ve hava araçlarıyla kılavuz kaptanın ulaşımına ilişkindir. Yaygın olarak kullanılan pilot motorlarının maalesef yasal gereklilikleri ve ulusal standartları henüz tam olarak belirlenmemiştir. Pilot motorlarının asgari teknik donanım ve donatım kuralları bir mevzuat metniyle tanımlanmalıdır. Bu kurallar pilot motorunda hizmet esnasında teknede bulunacak personel sayısını, deneyimini ve vasıflarını da kapsamalıdır. Bu standartlar denize düşen bir insanın, gecikmeksizin ve zarar görmeden denizden çıkarılması için gereken teknik donatım (vinç donanımı, "jason's cradle" gibi denizden insan kurtarma teçhizat, donanım ve donatımı) ve transferde kullanılan bot personelinin eğitim ve talim gereklerini belirlemeli ve sağlamalıdır. Pilot motoru inşasında son yıllarda dünyadaki gelişimi de takip ederek; örnek model, proje, şartname ve benzer rehber olabilecek çalışmalar kullanılarak yeni pilot motorları inşa edilmeli, mevcut eski pilot motorları da bunlara uygun hale getirilmelidir. Transferin emniyetle gerçekleşmesi için pilot motorlarının baş omuzluklarında çelik merdiven ve platform donatılarak, pilot çarımının deniz seviyesinden yeterince yüksekte ve pilot motorundan tümüyle neta donatılması sağlanmalıdır.



# TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ

## *Turkish Maritime Pilots' Association*



### **Kılavuz Kaptan Transfer Donanımı ve Pilot Motorlarının Denetlenmesi:**

Kılavuz kaptanın istirahat ettiği yer olan kılavuzluk istasyonundan, hizmet vereceği gemiye veya tersi istikamette gemiden istasyona intikalinin tüm aşamalarının emniyet yönünden denetlenmesi gerekir. İstasyonun, pilot motorunun ve geminin, kılavuz kaptan transferine ilişkin her yönüyle emniyetli olduğundan, aradaki geçişleri sağlayacak her türlü donanımın ve düzenlemenin usulünce temin edildiğinden emin olunmalıdır. Liman Devleti Kontrollerinde, Kılavuz Kaptan Transferine ilişkin donanım ve düzenlemelerin kontrolünün de mutlaka yapılması gerekir. Gemide bulunan pilot çarmıhı, iskele ve diğer donanımların, sağlamlık ve emniyetli donatılmış olduklarının denetlenmesi önemli ve gereklidir. Aynı şekilde gemiye intikalde kullanılan pilot motoru ve her türlü araç ve donanımın emniyetli insan transferine uygunluğu da denetlenmelidir.

### **Meslek Şehitlerimizin Yasal Olarak Şehit Statüsü Kapsamına Alınması,**

Görevlerini ifa ederken canlarını feda eden, manevi olarak şehadetleri herkesçe kabul görüp, şanlı Türk bayrağımıza sararak ebediyete uğurladığımız mavi vatanımızın koruyucuları kılavuz kaptan meslek şehitlerimizin, vatan savunmasında şehit olan askerlerimiz ve polislerimiz gibi, yasal ve resmi olarak şehit statüsünde kabul edilmeleri yasa ile sağlanmalıdır.

### **Yıpranma Hakkımızın İadesi ve Mesleğin “Ağır ve Tehlikeli İş” olarak kabul edilmesi:**

Kılavuz kaptanlar da dâhil olmak üzere tüm denizci meslektaşlarımızın 2008 yılına kadar faydalandıkları yıpranma hakkının bir an önce hak sahiplerine iadesi gerekir. İş kazalarındaki yaralanma ve ölümler genel olarak denizcilik mesleğinin zorluğu ve yıpratıcılığını fazlasıyla ispatlamaktadır. Kılavuz kaptanlar, kazaların en yoğun yaşandığı limanlarda, dar, sığ ve kısıtlı sularda, farklı gemilerde, yoğun ve ağır bir iş temposuyla çalışırlar. Hizmet verecekleri gemilere katılıp ayrılmalarını, hareket halindeki bir deniz aracından, hareket halindeki diğer bir deniz aracına, tutundukları çarmıh adı verilen bir ip merdivenle gerçekleştirmeleri, hizmet süresince gemide oluşabilecek her türlü riske her zaman kendileri de fiilen hizmet verilen gemide bulunarak maruz kalmaları, mesleğin rutin ve bilinen zorluklarının yalnızca birkaçıdır. Tedarik zincirinin devamlılığını sağlayan denizciler savaş, salgın hastalıklar gibi beklenmeyen zorluklarda da çalışmaya devam ederler. Denizciler çalışma koşulları ve özlük hakları konusunda hak ettikleri hukuki güvencelerden mahrum bırakılmamalıdır. Bunun için 5510 sayılı Kanununun 40. Maddesi kapsamına alınarak, fiili hizmet süresi zammından faydalanmalarına imkân sağlanmalıdır.

Ayrıca mesleğimiz 16.06.2004 tarih ve 25494 sayılı Resmî Gazetede yayınlanan Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği kapsamında değerlendirilmelidir.

Kamuoyuna saygılarımızla bildiririz.

Kaptan Necdet HAMZA  
Genel Sekreter

Kaptan Muhammer ARSLANTÜRK  
Yönetim Kurulu Başkanı