

BOĞAZDA TANKER YANGINI

“Düşünce karanlığına, ışık tutanlara ne mutlu...”

Hacı Bektaşî Veli

Doğal özellikleri ve seyir şartları bakımından dünyanın en riskli su yollarından biri olan İstanbul Boğazı’ndaki en büyük tehlikelerden biri, 13 Mart 1994 günü, saat 22:20’de meydana geldi. Yaşadığım yüzlerce yangın içinde en uzun süreni ve belki de en risklisiydi. Karadeniz’den Marmara Denizi’ne geçmek üzere İstanbul Boğazı’na giren Kıbrıs Rum Bayraklı Nassia adlı ham petrol yüklü tanker ile, Marmara Denizi’nden Karadeniz’e çıkmakta olan aynı ülke bayraklı Shipbroker adlı kuru yük gemisi, Boğazın Hamsi Limanı-Filburnu hattında çarpıştı. Çarpışma sonucu, Nassia tankeri iskele baş tankından yara alarak yanmaya başlamış, Shipbroker ise başbodoslamanın sancağından yaralanmıştı. Tankerin iskele baş tarafındaki tankın yarılması ve denize dökülen ham petrolün yanması ile kuru yük gemisinin ve tankerin bütün bölümleri alevler arasında kalmıştı. Her iki gemi Rumeli Kavağı önlerine kadar sürüklenmiş, akıntı ile sürüklenen Nassia tankeri Rumeli Kavağı Dikilikaya fenerine yaslanmış, yük gemisi Shipbroker



tam bir dönüş yaparak Anadolu Kavağı vapur iskelesinin kuzeyine oturmuştu.

Boğazda büyük felaketslere yol açabilecek boyuttaki bu tanker yangınının tüm söndürme çalışması operasyonlarını, İstanbul İtfaiye Müdürü olarak ben yürütüm. Çalışmaların genel koordinasyonunu Ulaştırma Bakanlığı Bölge Liman Müdürü Altan Köseoğlu üstlendi. Söndürme çalışmaları yaklaşık dört gün devam etti.

Yönetimimde söndürme çalışmalarına iştirak eden gemi ve ekipler, büyük bir özveriyle çalışarak en tehlikeli emirleri bile gözlerini kırpmadan yerine getirmeye uğraştılar. Yangın, personelin cesaret ve fedakarlığı ile söndürüldü. Her an patlama veya yarılma tehlikesi olan geminin yanında ve üzerinde büyük risk altında çalışıldı. Geminin üzerine ilk çıkan personel, İtfaiye Müdürlüğümüzde bulunan ve Japon uzmanlar tarafından eğitilen personel oldu. Başarı sağlanması için belli risklerin göze alınması gerekir. Eğer gemi patlar veya yarılr diye düşünülseydi ve müdahale edilmeseydi, mutlaka patlardı ve büyük felaketler oluşabilirdi.

Daha önce boğazda meydana gelen iki büyük tanker yangını hatırlanırsa; Independenta tankeri yangını 36 gün, Peter Zoraniç tankeri yangını 54 gün sürmüştü. Bu büyüklükteki bir yangının dört gün gibi kısa bir sürede söndürülmesi gerçekten takdirle karşılanacak başarılı bir söndürmeydi.

Gemide bulunan 98.600 ton ham petrol, 600 ton mazot, 250 ton fuel oil ve yaklaşık 80 bin ton ham petrol yanmadan kurtarılmıştır. 15-20 bin ton arasında ham petrol yanmıştır. Büyüklükleri farklı olan 12 tanktan üçü yanmıştır. Merkez tank ile makina dairesi civarında bulunan yangının sirayet etmesinden çok korkulan mazot tankı ile fuel-oil tankına da yangının geçişi önlenmiştir.

Shipbroker Kuru Yük Gemisi

Kaza sonrası, kuru yük gemisine karadan itfaiye araçlarıyla ve denizden dört adet römorkörle müdahale edildi ve Boğazın her iki yakasında Sarıyer ve Beykoz sahillerinde, kara itfaiyesince 43 araç, 132 personel ve idareci personel, yangının karaya sirayeti halinde müdahale etmek için uygun yerlerde göreve hazır hale getirildi. Shipbroker gemisinin oturduğu yerde, gemide kalan insanların kurtarılması için söndürme çalışmaları hemen başlatıldı ve yangın dört saat sonra kontrol altına alındı. Söndürme çalışmalarına, kuru yük gemisinde 18 Mart 1994 günü akşamına kadar devam edildi. Gemi, Türkiye Denizcilik İşletmelerince römorkörlerle çekilerek 25 Mart 1994 günü Zeytinburnu açıklarında demirlendi. Shipbroker baştankaraya oturduğu için, kaptan köşkünün üzerinde bulunan iki kişiye duman, ısı ve karanlık nedeniyle hemen erişilemedi. Daha sonra ulaşıldığında mahsur kalanlardan birisinin dumandan öldüğü, diğerinin ise yaralı olduğu



görüldü. Hastaneye kaldırılan yaralı kurtarılamadı. Shipbroker kuru yük gemisinin 29 personelinden 20'sinin öldüğü, altısının kayıp olduğu ve üç kişinin kurtulduğu tespit edildi.

Nassia Tankeri Yangınına Müdahale

Nassia tankeri 276 m uzunluğunda ve 40 m genişliğindedir. Tankerin 16 tankından 10 tanesi dolu olup, çarpışma sırasında gemi, toplam 98.600 ton ham petrol, makina dairesi kısmında 600 ton fuel oil ve 250 ton mazot taşımaktaydı. Çatışma neticesi Nassia'da bulunan 29 personelden 23 kişi kurtulmuş ve altı kişi kaybolmuştur.

Çarpışmadan sonra Nassia tankerinden akarak denizde yanmakta olan yakıtın kıyı şeridinde meydana getireceği tehlikeye karşı, itfaiye ekipleri olarak tanker çevresinde bütün kıyı boyunca tedbir aldık. Başlangıçta, her taraftan yanan tankere söndürme römorkörleri yaklaşamadı. Alevlerin tesiri azaldıktan ve kıyı güvenliği sağlandıktan sonra tankere yanaşmak mümkün olabildi. Yarılmış tanklara yangın sirayetinin önlenmesi için hava şartlarının elverdiği ölçüde Söndüren-11, Alemdar-2 ve Römork-1502 ile soğutma çalışmalarına başlandı. Kaptan köşkü kısmının soğutulmasından sonra soğutma çalışmaları baş tarafa yöneltildi. Yangın devam ederken 14 Mart 1994 günü, saat 03:00 sularında Nassia kaptanı hastaneden getirilerek geminin yükleme planı ve yük özelliği ile ilgili bilgiler alındı ve söndürme planları buna göre yapılmaya başlandı.

TÜPRAŞ'ın Hasan Tural römorkörü 14 Mart 1994 günü, saat 07:30'da soğutma ve söndürme çalışmalarına iştirak etti. Nassia'nın bulunduğu yerden kurtulabileceği göz önüne alınarak planlama yapıldı. 14 Mart 1994 günü, 09:30'da suların ve akıntının tesiriyle bulunduğu yerden kurtulması üzerine, kıçtan halat verilerek Alemdar-11, Söndüren-11, Söndüren-1502 ve Hasan Tural römorkörleri

ile gemi Karadeniz'e çekilmeye başlandı. Garipçe Köyü yakınlarında, şiddetli lodos tesiri ve halatın sıcaktan kavrularak kopması nedeniyle gemi abranılamadığından akıntının ve rüzgarın etkisiyle Poyrazköy barınak ağız güneyine yeniden oturdu. Nassia burada, 14 Mart 1994 günü, saat 16:00'da Poyrazköy balıkçılarınin yardımıyla gemiye çelik halat verilerek Alemdar-11 römorkörü ile kontrol altına alındı. TCG Işın Kurtarma gemisi de yardıma çağrıldı. 15 Mart 1994 günü, saat 11:15'te Nassia bulunduğu yerden kurtarıldı ve Karadeniz'e doğru çekilmeye başlandı. Bu arada, Rumeli Feneri'nin batısı, kıydan 10 mil açığa kadar olan saha gemi trafiğine kapatılarak, PTT sahil radyo istasyonlarından 86. kanal ve 14. kanal operasyon için tahsis edildi.



Soğutma ve söndürme çalışmalarına 15 Mart 1994 günü, saat 18:00'den itibaren İzmir Rafineri-3 römorkörü ve konvoya katılan Hollanda SmitTak ekibi ile brifing yapıldı; öncelikle soğutma işlemine devam edilmesi ve uygun ortam sağlandığında kendilerince temin edilen özel söndürme maddesi ile söndürme atağı yapılmasında mutabakat sağlandı. Ayrıca, hava şartlarına göre konvoyun manevraları planlandı; ihtiyaç duyulan köpük, bariyer, yakıt, su, kumanya, personel değişimi ve sağlık işlemleri için gerekli hizmet üniteleri harekete geçirildi.

Alevlerin diğer tankları etkilememesi, akarak yanan petrolün sönerken denizi kirletmemesi yani yanmasının sağlanması için Nassia'nın yönü ve hızı, hava ve rüzgar durumundan etkilenmeyecek şekilde tutuldu ve deniz manevraları kapitan Salim Oğuzülgen tarafından kıydan en çok 11.3 mil uzaklığa kadar yaptırıldı. Bu arada, konvoyun tüm manevraları TCG Işın Gemisi tarafından pilotlandı. Sahil Güvenlik ve Liman Kontrol botları, ile sahada demirlemiş gemiler ve diğerleri konvoyun manevra sahası dışına çıkarıldı.

Soğutma yapıp uygun ortam sağlandıktan sonra, 16 Mart 1994 günü, saat 11:30'da Hollandalı ekip tarafından Amerika'dan getirilen özel söndürme maddesi ile müdahale edildi, 15 ton köpük kullanıldı, fakat başarılı olunamadı. Başlangıçta tamamen küçülen yangın, daha sonra yeniden büyüdü. Bu ataktan sonra Hasan Tural, Sanmar-II, Rafineri-3 ve Söndüren-11 römorkörleri ile soğutma çalışmalarına devam edildi.

Soğutma çalışmaları aralıksız sürdürüldü ve 17 Mart 1994 günü, saat 02:30'da, yapılan planlamaya uygun şekilde Söndüren-11 römorkörü, Alemdar-

II'den halat alarak konvoyun hareketi ağırlaştırıldı. Nassia'nın yanan bölümünün tamamı su sisi ile kaplanarak yanan bölüme hava girişi önlendi ve boğma suretiyle yangını 18 Mart 1994 günü, saat 04:00'da söndürdük.



Soğutma işlemleri devam ederken 19 Mart 1994 günü, saat 18:00'de balıkadamlara sörvey yaptırıldı ve sörvey sonuçları değerlendirildi. Petrol sızıntısının olmadığı tespit edildikten sonra, Nassia tankerinin güvertesinde yapılan inceleme ve ölçümler neticesi inertgaz basılmasına ve yükün emniyete alınmasına karar verildi.

Soğutma çalışmalarına 21 Mart 1994 günü sabahına kadar devam edildi. Bu arada ölçümler yapıldı ve Hollanda SmitTak ekibince sağlanan teçhizat ile inertgaz basılmasına başlanarak herhangi bir patlamaya karşı güvenli duruma getirildi. Çalışmaların genel koordinasyonunu üstlenen Ulaştırma Bakanlığı Bölge Liman Müdürü Altan Köseoğlu ve kaptan Saim Oğuzülgen, geminin her türlü hava şartlarına karşı bulunduğu bölgede emniyetle tutulması için gerekli önlemleri aldirdılar ve Karadeniz'de limbo hazırlıkları başlatıldı. Deniz ve çevre kirliliğine karşı önlem olarak geminin çevresi bariyer ile koruma altına alındı ve skimmer bulunduruldu. Daha sonra, tankerin içinde bulunan 80.000 ton ham petrol, Rauf Bey tankerine aktarılarak risk ortadan kaldırıldı.

Söndürme Çalışmalarında Uygulanan Yöntem

Tankerin söndürülmesi çalışmalarında, kaptanın verdiği yükleme planına göre taktik uygulandı; engelleme, soğutma, boğma ve kapatma yöntemleri bir arada kullanıldı. Öncelikle yanmayan kısımların korunması ve soğutulması için talimat verildi, merkez-2 tankına yangının geçişinin önlenmesi hedef alındı. Yangının geçişini önlenme çalışmalarına devam edilirken, soğutma ve su sisi ile boğma yapılarak köpükle kapatılıp söndürülmesi planlandı. Çalışmalarda;

- ◆ Yanmayan ve başta bulunan merkez tanka yangının geçişinin önlenmesi,
- ◆ Akan yakıtın gemiden uzakta yanmasının sağlanarak tankerin ısınmasının önlenmesi,
- ◆ Geminin sürekli soğutulması, alevlerin boğulması ve su sisi ile hava girişinin azaltılarak yangın alanının küçültülmesi,
- ◆ Sıcaklığı düşen kısımlara köpük basılarak yangının tamamen söndürülmesi,

♦ Dökülerek yanan petrolün söndürülmeyerek tamamen yanmasının sağlanıp çevreye zararın azaltılması, esas alındı. Alevlerin diğer tankları etkilememesi, akarak yanan petrolün tankeri ısıtmadan ve sönerken deniz çevresini kirletmeden yanabilmesi için Nassia'nın yönü ve hızı, hava ve rüzgar durumundan etkilenmeyecek şekilde tutuldu.

Çalışmalara destek gemileri ile toplam 26 adet gemi iştirak etti, bunlardan doğrudan söndürmeye sekiz gemi (Alemdar-II, Söndüren-11, Romökör-1502, Hasan Tural, Raniferi-3, Sanmar, Perum ve Procyon) katıldı. Manevra kabiliyeti ve söndürme kapasitesi iyi olan gemilerden yararlanıldı. Alemdar-II ve Römorkör-1502, başlangıçta söndürmede kullanıldı ve daha sonra gemiyi çekme ve yönlendirmeye tahsis edildi.

Söndürmenin başarılmasında en büyük katkıyı, TÜPRAŞ'tan gelen Hasan Tural gemisi ile daha sonra Aliğa rafinerisinden gelen Rafineri-3 söndürme gemileri sağladı. Özellikle Hasal Tural gemisi en etkili gemi oldu ve dört gün boyunca bir dakika bile durmadan soğutma çalışmalarına devam etti. Söndürme özellikleri en iyi gemi olduğu gibi, söndürme çalışmalarında gemi personeli de takdirle karşılanacak düzeyde özveri gösterdi. Rafineri-3 gemisi ve Söndüren-11 gemisinin de büyük etkisi oldu. Özel sektörden gelen Sanmar gemisinin üzerine konulan ve Hollandalı itfaiyeciler tarafından kullanılan monitörler de, söndürme çalışmalarının başarılı olmasını sağladı.

Dördüncü gün, yangın üçüncü depoya geçerek en büyük boyutuna ulaştı. Fakat, gemiye hız verildiği için yakıtın tamamına yakını denizde yakılarak gemi korundu. Sanki gemi değil de deniz yanıyordu. Üçüncü deponun yangını sırasında soğutmanın fevkalade iyi yapılması nedeniyle yangının merkez tanka geçişini önledik. Yanan bölümün her tarafının su sisi altına alınarak soğutulması ve alevlerin su ile boğularak hava girişinin önlenmesinin söndürmede büyük etkisi oldu.

Yabancı bayraklı olarak olay yerine gelen üç gemi içinde, Bulgaristan'dan gelen Perum ve Procyon gemilerinden, teknik özellikleri ve söndürme kapasiteleri iyi olmadığından son aşamada kısa süre için yararlanıldı. Yunanistan'dan gelen Megas Aleksandr gemisi, acil durumlarda ve çevre temizliğinde kullanılmak üzere bekletildi ve söndürme çalışmalarına iştirak etmedi. Bu gemide iki adet su monitörü olmasına rağmen, Hasan Tural ve Rafineri-3 gemilerinin her birinde dört adet olmak üzere toplam sekiz monitör mevcuttu. Bu gemiyi getiren şirket, söndürmeye iştirak ettirilmesi için çok ısrar etti. O günlerde bu ısrarın sebebini bilmiyordum; sonradan öğrendim ki, yangına bir saat dahi katılıp fotoğraf çekerek müdahale ettiklerini gösterince çok yüklü para alıyorlarmış.

Söndürme çalışmaları sırasında öncelikle çevre kirliliği göz önüne alındı. Başlangıçta lodos kuvvetli olduğundan, denize akan ve yanmakta olan petrolün sönmesi denizin fazla kirlenmesine neden oldu. Daha sonra havanın düzelmesi söndürme çalışmalarını kolaylaştırdı ve denize



dökülen petrolün yanması sağlanabildi. Söndürme çalışmaları sırasında, yarılan tanklardaki petrolün söndürülmeden önce denize dökülerek yanması için gemiye yeniden hız verildi ve söndürme yapıldıktan sonra, yanmamış petrolün denizde kalmaması için büyük çaba harcandı. Uzmanların belirttiklerine göre, böyle bir tanker yangınında yapılan müdahale şekli çevreyi en az kirletecek şekilde yapıldığından, kirlenme miktarı beklenenin çok altında oldu.

Yangında Unutamadıklarım

Uykusuz ve yorgun şekilde yangını idare etmeye çalışıyordum. Sırlıklam olmuş ve üşümüşüm. Açıkta, askeri TCG Işın Kurtarma Gemisi takip ediyordu. Bir ara askerler bir botla içinde bulunduğum Söndüren gemisine yanaştı. Neden geldiklerini merak ediyorduk. Bir mesaj getirdiklerini düşünüyordum. Meğerse askeri gemide bütün telsiz konuşmalarını dinliyorlarmış, benim yorulduğumu ve ıslandığımı anlamışlar. İsmi bilmediğim geminin komutanı bana elbise göndermiş. Askeri parka ve elbise ile komutanının selamı ve tebriklerini getirdiklerini söylediler. Bu olay beni çok duygulandırdı ve mücadele gücümü artırdı. Hatta Başbakanı bu elbise ile karşıladım.

Yangının dördüncü günüydü. 17 Mart 1993 günü akşamı Vali Sayın Hayri Kozakçıoğlu aradı. Bir şeye ihtiyacım olup olmadığını, yangının ne durumda olduğunu sordu. Kendisine, yangını sabaha karşı söndüreceğimizi söyledim, pek inanmadı ama gerçekten yangını sabaha karşı söndürdük. Sabahleyin aradım ve söndürdüğümüzü söyledim, çok mutlu oldu. Helikopterle gelip beni almak istediğini ve Başbakanın beni görmek istediğini söyledi. Helikopterle Kilyos sahiline geldi ve beraber hava alanına gittik, Başbakan Sayın Tansu Çiller'i karşıladık. Başbakan elini omzuma attı ve her zamanki tavrı ile basın mensuplarına "*Arka-
daşlar, yangını söndürdük*" dedi.

Söndürme çalışmaları sırasında, söndürmeyi nasıl yapmamız gerektiği konusunda onlarca telefon geldi. Sadece Başbakanlık ve vilayet aracılığıyla arayanlara cevap veriyordum. Başbakanlıkta ve vilayette bizim işi bilmediğimizi

veya önerilerin uygun olduğunu sanıyorlardı. Kimi ‘neden köpükle müdahale etmiyorsunuz’ diye, kimi ‘neden gemiyi batırmıyorsunuz’ diye arıyordu. Öylesine yüksek sıcaklık vardı ki, köpüğün yangına ulaşması mümkün değildi. Gemiyi batırmak ise çevre felaketine yol açabilirdi. En ilginç öneriyi bir makine mühendisi yaptı. *“Başbakanlıktan arıyoruz”* dedi ve telefonu bağladılar. Arayan kişi, kendisinin makine mühendisi olduğunu, yangın söndürmeyi iyi bildiğini söyledikten sonra *“Gemiyi su ile söndüremezsiniz; Kilyos sahilinde kum var, oradan kum getirip yangının üzerine atarsanız hemen söndürürsünüz”* dedi. Yüksek sıcaklık nedeniyle römorkörlerin tankere 30-40 m’den daha fazla yaklaşması mümkün olmadığı gibi kumu atmak ayrı bir problemdi. Zaten kum atılırsa, yakıt tanklarının dibine doğru gider; oysa yanma her zaman yakıt tankının üst yüzeyinde olur. Bu kadar saçma bir öneriyi hiç duymamıştım. Yorgun ve uykusuzdum; tüm konuşmaları dinledikten sonra, arayan kişiye nereden mezun olduğunu sordum. Benim bulunduğum İTÜ Makine Fakültesi’nden mezun olmamıştı. *“Sen makina mühendisisin, ben de Makine Fakültesi öğretim üyesiyim. Eğer benim fakültemden mezun olsaydın, seni mezun ettiğimiz ve senin hocan olduğum için kendimden nefret ederdim. Sen bilgini kendine sakla!”* dedim ve telefonu kapattım. Vilayetin santraline bundan sonra Vali hariç bana kimseyi bağlamamalarını söyledim.