



**ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME
BAKANLIĞI**

**AFET VE ACİL DURUMLARDA
UYGULANMAK ÜZERE
ULAŖTIRMA YÖNETİMİ**

Ahmet DUYGUN

UlaŖtırma ve HaberleŖme Uzmanlığı Tezi

Ekim 2014

Ankara



**ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME
BAKANLIĞI**

**AFET VE ACİL DURUMLARDA
UYGULANMAK ÜZERE
ULAŖTIRMA YÖNETİMİ**

Ahmet DUYGUN

UlaŖtırma ve HaberleŖme Uzmanlığı Tezi

Ekim 2014

Ankara

Ahmet DUYGUN tarafından hazırlanan Afet ve Acil Durumlarda Uygulanmak Üzere Ulaştırma Yönetimi adlı bu tezin Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Şakir ÜNVER
Tez Danışmanı

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TEŞEKKÜR	iii
TABLolar LİSTESİ	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
GİRİŞ	1
1. AFET VE ACİL DURUM TANIMLAMALARI VE YASAL MEVZUAT HÜKÜMLERİ	5
1.1 Afet ve Acil Durum Nedir?	5
1.2 Afet ve Acil Durum Sınıflandırması	9
1.3 Afet ve Acil Durum Nakliye (Ulaştırma) Yönetimi Nedir?	11
1.4 Yasal Mevzuat Hükümleri.....	14
1.4.1 Afet ve Acil Durum Müdahale Hizmetleri Yönetmeliği	15
1.4.2 Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)	17
1.4.3 Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri Yönetmeliği	19
1.4.4 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2014-2018 Stratejik Planı.....	21
2. TAMP ÖZELİNDE NAKLİYE PLANI DEĞERLENDİRMESİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	23
2.1 Uyuyan Sözleşmeler	25
3. AFET VE ACİL DURUM NAKLİYE YÖNETİMİ KURUMSAL PAYDAŞLARI	32
3.1 Ulusal Düzey Nakliye Yönetimi	33
3.2 Yerel Düzey Nakliye Yönetimi	36
4. AFET VE ACİL DURUM NAKLİYE YÖNETİMİ ORGANİZASYON YAPISI, GÖREV VE SORUMLULUKAR	39
4.1. UNKE (Ulusal Nakliye Koordinasyon Ekibi)	40
4.1.1 Afet ve Acil Durum Öncesi Hazırlık Çalışması	43
4.1.2 Taşıt Takip Ve Kaynak Envanter Sistemi	53
4.2 Koordinasyon Ekipleri	55
4.2.1 Karayolu Koordinasyon Ekibi	56
4.2.2 Havayolu Koordinasyon Ekibi	58
4.2.3 Denizyolu Koordinasyon Ekibi	61
4.2.4 Demiryolu Koordinasyon Ekibi.....	65
4.3 Yerel Düzey Hizmet Grubu Yapısı	66

5. HABERLEŞME VE RAPORLAMA USULLERİ	73
5.1 0. Dakika Durum Raporu	75
5.2 Hizmet Raporları	76
5.3 AKUT Dönemi Sonrası Sonuç Raporu	77
6. DÜNYADA UYGULANAN AFET VE ACİL DURUM ULAŞTIRMA METODU	79
7. PLANLAMA SONRASI	83
SONUÇ	89
KAYNAKLAR	92
Ekler	94
Ek-1	95
EK-2	96
Ek-3	97
Ek-4	99
Ek-5	101
Ek-6	102
Ek-7	103
Ek-8	104
Ek-9	105
ÖZGÜNLÜK BİLDİRİMİ	106
ÖZGEÇMİŞ	107

ÖZET

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI	
Tezin Adı	AFET VE ACIL DURUMLARDA UYGULANMAK ÜZERE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ
Türü	Uzmanlık Tezi
Yazar	Ahmet DUYGUN
Teslim Tarihi	09.10.2014
Anahtar Kelimeler	Afet, Acil Durum, Ulaştırma, Nakliye, Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, TAMP
Tez danışmanı	Şakir ÜNVER
Sayfa Adedi	107
<p>Afet ve Acil Durum yönetimi içinde enerji, sağlık, beslenme, barınma, ulaştırma vb. gibi alt süreçleri içeren karmaşık bir yapıyı oluşturmaktadır. Söz konusu durumlarda ülkenin bulunduğu coğrafyanın afetselliği ve nüfusun genellikle de riski yüksek yerlerde yerleşik olması afet ve acil durum planlamalarının önemini artırmaktadır. Bu çalışmada afet ve acil durumların ne olduğu tanımlanarak yasal yükümlülükler doğrultusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na verilen nakliye hizmetleri görevinin ne şekilde gerçekleşmesi gerektiği ile ilgili yönetim şeması ortaya konulması hedeflenmektedir. Bu yönetim ilişkisinin içerisinde hangi kurumlara ne görevler verileceği, afet öncesi, sırası ve sonrası yapılması gerekenler belirlenerek oluşturulan senaryolar çerçevesinde afet ve acil durumlarda nasıl hareket edileceğine ilişkin öngörülerde bulunmaktadır. Ayrıca, dünyada uygulanan metodlar incelenerek özellikle ABD örneğiyle karşılaştırma yapılmıştır. Bununla beraber, oluşturulan yapının sağlıklı işlemesi için uygulanacak olan tatbikatlara yönelik tanımlamalar yapılarak ulaştırma bağlamında örnekler verilmiştir.</p>	

ABSTRACT

MINISTRY OF TRANSPORT, MARITIME AFFAIRS AND COMMUNICATIONS	
Thesis	Disaster and Emergency Response Transport Management
Type	Expertise Thesis
Author	Ahmet DUYGUN
Submission Date	09.10.2014
Key Words	Disaster, Emergency, Transport, Transportation, Road, Railway, Maritime, Airline
Advisor	Şakir ÜNVER
Total Page	107
<p>Disaster and Emergency Management constitutes a complex structure including sub processes like energy, health, nourishment, shelter, transport etc. Geographical position which is vulnerable to the disasters of the country and the settlement of the population mainly based on the places where have high potential risk make the disaster and emergency planning important at mentioned situations. In this dissertation identifying that what the disaster and emergency situations are it is aimed to set forth an administration schema for how the duty of transport services attributed to the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications are fulfilled in accordance with the legal liabilities. In this administrative schema it is prophesied regarding how is going to be acted upon at disaster and emergency situations in the framework of formed scenarios being determined that which organizations are charged for what kind of duties and dues before, during and after the disaster. Thereto, being examined the methods applied around the world, specifically instance of USA is compared. Moreover, in order to condition the generated structure better portraying regarding the exercises which are going to be applied examples are given in the context of transport.</p>	

TEŞEKKÜR

Çalıőmam boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren danıőmanım Şakir ÜNVER'e ve tüm çalışma arkadaşlarıma, manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan çok değerli çalışma arkadaşlarım Ömer Ersin AYDEMİR'e ve Beril Hasret PAMUKÇU'ya, Annem Resmîye DUYGUN ve Babam Beyzat DUYGUN'a teőekkürü bir borç bilirim.

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Kriz Yönetimi ve Risk Yönetimi Arasındaki Farklar	8
Tablo 1.2 Afet ve Acil Durum Arasındaki Farklar	9
Tablo 1.3 Afet ve Acil Durum Sınıflandırması	10-11
Tablo 1.4 Afet ve Acil Durum Yasal Mevzuatlar	14-15
Tablo 4.3.1 UDHB Afet ve Acil Durum Taşra Yapılanması	67-68

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Afet Risk ve Kriz Yönetimi	7
Şekil 3.1 Nakliye Yönetimi	32
Şekil 3.2.1 Afet ve Acil Durum Seviyelerine Göre Nakliye Yönetimi	36
Şekil 4.1 Ulusal Düzey Hizmet Grubu Şeması.....	39
Şekil 4.1.1.1 Afet Haritası.....	44
Şekil 4.2.3.1 Ege Bölgesi Haritası.....	62
Şekil 4.2.3.2 Marmara Bölgesi Limanları.....	62
Şekil 4.3.1 Afet Müdahale Nakliye Şeması.....	70
Şekil 4.3.2 NHG Plan Yapılanması	72
Şekil 7.1 Afet ve Acil Durum Yönetim Döngüsü	84

KISALTMALAR LİSTESİ

AADYM	Afet Acil Durum Yönetim Merkezi
AIP	Havacılık Enformasyon Yayını
AFAD	Afet ve Acil Durum
BAADYM	Bakanlık Afet Acil Durum Yönetim Merkezi ⁴
CEPC	Sivil Acil Durum Planlama Komitesi (Civil Emergency Planning Committee)
DDGM	Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DİDGM	Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
FEMA	Federal Acil Durum Yönetim Örgütü (Federal Emergency Management Agency)
ILS	Aletli İniş Sistemi (Instrument Landing System)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
ISAF	Uluslararası Güvenlik Yardım Kuvveti (International Security Assistance Force)
İDO	İstanbul Deniz Otobüsleri
İNKE	İl Nakliye Koordinasyon Ekibi
KDGM	Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
NATO	Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
NHG	Nakliye Hizmetleri Grubu
NRF	Ulusal Müdahale Çerçevesi (National Response Framework)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
THY AO	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TOF	Tüm Otobüsçüler Federasyonu
TOFED	Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Derneği
TÖSHİD	Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği

TÜDEMSAŞ	Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi
TÜLOMSAŞ	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi
TÜVOSAŞ	Türkiye Vagon Sanayii Anonim Şirketi
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNHP	Ulusal Nakliye Hizmet Planı
UKAT	Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

GİRİŞ

Türkiye Cumhuriyeti'nde yaşayan bireylerle birlikte kurum ve kuruluşların buldukları coğrafyaya uygun şekilde varoluşlarını biçimlendirmek, dışsallıklar olarak tabir edilen ve istem dışı bir şekilde bireylerin hayatlarıyla kurum ve kuruluşların fonksiyonlarını etkilemekte olan faktörlere karşı gerekli tedbirleri evrensel standartlara uygun olarak almak özellikle kamu sektöründeki aktörlerin de son dönemde asli görevlerinden biri olmaktadır. Söz konusu bu dışsallıklar rutin hayattan tamamen bertaraf edilebileceği gibi (ses kirliliği, konjonktürel ekonomik göstergeler vb.) engellenmesi mümkün olmayan veya beklenmedik şekilde ortaya çıkan, yahut sonuçları itibariyle geniş bir çerçevede etkili olan dışsallıklar da (doğal afet, savaş, salgın hastalıklar vb.) da olabilmektedir.

Bahsi geçen dışsallıkların ikincisinde yani bireylerce bertaraf edilemeyen, sonuçları itibari ile geniş bir çerçeveyi etkileyen ve bu sonuçların olumsuz etkilerini gidermek ya da en aza indirmek için birçok kişi, kurum ve kuruluşların koordine şekilde bir araya gelerek oluşturdukları süreç yönetimi olan Afet ve Acil Durum yönetiminin alt süreçlerinden bir tanesi de "Ulaştırma" yönetimidir.

İki farklı yönetim anlayışının "Afet ve Acil Durum" yönetimi ve "Ulaştırma" yönetiminin olmazsa olmaz bu birlikteliği "Afet ve Acil Durum Yönetimi" nin tüm alt süreçlerinin sonuca ulaşmadaki başarılarında bel kemiği noktasını oluşturmaktadır. Ulaştırma, rutin hayatın vazgeçilmez bir parçası olarak afet ve acil durumlarda da oldukça kritik bir rol oynamaktadır. Ulaştırılması gereken erzak, çadır ve ilaçtan bölgede ihtiyaç duyulan arama kurtarma ekiplerine, bu ekiplerin kullanacağı malzemelere kadar geniş bir yelpazede nakil trafiğinin yaşanacağı gerçeği apaçık ortadadır.

Dolayısıyla, kıtalararası ulaşması gereken yardım malzemesi gibi büyük çaplı taşıma operasyonlarından, yerel bazda depolardan afetzedelere ulaşacak malzemeye kadar olan tüm taşıma operasyonlarının kaosa yer vermeyecek şekilde

planlanması, neyin nasıl taşınacağına öngörülmesi ve bunun sonucunda yaraların mümkün olduğunca çabuk sarılması, en az zararla sürecin tamamlanması adına tüm alt süreçlerle birlikte ulaştırma alanında da afet ve acil durumlara yönelik yapılanma ve planlamanın olması kaçınılmazdır.

Bu çalışmada ise afet ve acil durumlarda yasal bir takım mevzuat hükümlerine dayanılarak belirlenen ulaştırma rolünün kamu kurum ve kuruluşlarınca yerine getirilmesi için afet öncesi, sırası ve sonrası yapılması gerekenlere vurgu yapılacaktır. Afet ve acil durum yönetiminin bütünü içerisinde diğer süreçlerle uyum içinde çalışan bir ulaştırma yönetiminin oluşturulması için model ortaya konulması hedeflenmektedir.

Bu bağlamda ilk olarak afet ve acil durum tanımının yapılarak kavramların ne ifade ettiğinin kesin olarak bilinmesi, birbirleriyle örtüşükleri ve birbirlerinden ayrıştıkları noktaların vurgulanması gerekmektedir. Bununla beraber modern afet ve acil durum literatüründe kabul gören afet risk yönetimi ve kriz yönetiminin basamakları göz önünde bulundurularak oluşturulacak ulaştırma sisteminin bu basamaklar düzleminde oturtulması oluşturulacak olan sistemin bilimsel geçerliliğini pekiştirecektir. Ayrıca, oluşturulacak olan sistemin uygulanabilir olması yasal olarak da desteklenmesini zorunlu kılmaktadır.

Yasal olarak ulusal mevzuatlardan kaynaklanan hükümler doğrultusunda ulaştırma planlamasının yapılması Bakanlık'a verilen görev ve sorumlulukların tam anlamıyla yerine getirilmesini sağlayacağından öncelikle bu görev ve sorumlulukların tespitinin tam olarak yapılması ardından istenilenlere göre planlama safhasına geçiş yapılması doğru bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir.

Söz konusu yasal mevzuatlardan en önemlisi kuşkusuz Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) olarak ortaya çıkmaktadır. Ülkenin tüm afet ve acil durum planlarının rehber kılavuzu niteliğinde bulunan TAMP ulaştırma bağlamında da nasıl hareket edileceğine ilişkin ana çerçeve hatları oluşturmaktadır. Nakliye hizmetlerine yönelik özel hedeflerin TAMP'ın alt süreçlerinden bir tanesi olan Nakliye Hizmetleri Grubu

(NHG) Planı 'nda ne şekilde yer alacağı ve bunlar arasında kuşkusuz en önemli hedef olarak uyuyan sözleşmelerin açıklanması ve nasıl yerine getirileceği afet ve acil durum ulaştırma yönetiminin önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Kademeli bir örgütlenme yapısı öngören TAMP oluşan afet ve acil durumların seviyelerine göre yerel ve ulusal baz olmak üzere iki yapıda içerisinde bulundurduğu hizmet gruplarının yapılanmasını öngörmektedir. Yerel ve ulusal bazda hangi kurumların ne şekilde görev alacağı bu kurumlara hangi yapılar tarafından destek verileceğinin önceden planlanması afet ve acil durum anında hizmetlerin yerine getirilmesini kolaylaştıracak ve kaos ortamına yer bırakmayacaktır.

Ulaştırma hizmetlerinin yerine getirilmesi bağlamında ise klasik ulaştırmanın 4 ana modu olan kara, hava, deniz ve demir yolu nakliyesi afet ve acil durumlarda sağlanacak olan ulaştırma hizmetlerinde nakliyenin ana alt 4 grubunu oluşturacaktır. Her modun kendine özgü çalışma yönetimi bulunduğundan birbirlerinden teknik olarak bağımsız şekilde operasyonlarını gerçekleştirdiklerinden her moda yönelik atılacak adımlar da ayrı olmakla beraber yine de belli bir ulaştırma çatısı altında yapılandırılmaları önemlidir.

Afet ve acil durum planlamalarının en önemli adımı kuşkusuz senaryolardır. Senaryolar bağlamında nakliye modlarının nasıl hareket edeceğinin öngörülmesi ve planlamalarla hazırlıkların bu doğrultuda yerine getirilmesi gerçek bir afet ve acil durumda kullanılabilir bir formatın ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

Haberleşme ve raporlama usulleri ise afet ve acil durum yönetiminin izlenmesi ve değerlendirilmesi için kritik bir öneme sahiptir. Ulaştırma sektöründe yapılan işlerin muhteviyatı gereği haberleşme önemli bir rol oynamaktadır. Bu yüzden, haberleşme sistemleri üzerine büyük yatırımlar yapılmış ve özellikle hava, deniz ve demiryolu sektörlerinde özel haberleşme sistemleri yer almıştır. Söz konusu haberleşme sistemlerini kullanarak afet ve acil durumlarda yerine getirilmesi beklenen hizmetlerin ne aşamada olduğunun bilinmesi içinse raporlama sistemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle talep edicilere ve genel olarak afet ve acil durum seyrine

yönelik olarak AFAD'a sunulmak üzere raporlamaların düzgün şekilde ve aksatılmadan ilgili birimlere gönderilmesi oldukça önemlidir.

Bununla beraber dünyada uygulanmakta olan sistemlerin de göz ardı edilmemesi ve bu sistemlerden mümkün olduğunca Türkiye şartlarına uygun olanlarından faydalanılması gerekmektedir. Oluşturulacak afet ve acil durum planlarının sürekli değişen şartlara göre revize edileceği göz önünde bulundurulduğunda dünyada yaşanan gelişmelerin de bu yenilenen planlara derç edilmesi yapılan çalışmalara evrensel bir boyut da kazandıracığından şüphe edilmemelidir.

Son olarak afet ve acil durumda uygulanmak üzere oluşturulan ulaştırma yönetiminin ve buna ilişkin planın nasıl işleyeceğinin afet ve acil durum öncesi tatbikatlarının ve eğitimlerinin yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Önemli bir bütçeye ve personele ihtiyaç duyulacak olan bu tatbikatların hazırlıklarının ve takvimlerinin senelik olarak hazırlanarak duyurulması yer alacak kurumların buna göre planlamalarda bulunması açısından önem arz etmektedir. Tatbikat ve eğitimlerin aynı zamanda farkındalığı artırması ve bilinirlik açısından da son derece faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

1. AFET VE ACİL DURUM TANIMLAMALARI VE YASAL MEVZUAT HÜKÜMLERİ

1.1 Afet ve Acil Durum Nedir?

Afet, birçok kurum ve kuruluşun koordineli bir biçimde görev almasını gerektiren ve insan hakları için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar meydana getiren, normal yaşamı ve insan aktivitelerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplumları veya insan topluluklarını etkileyen doğal, teknolojik ve insan kökenli olaylara denilmektedir. Bu olaylar içinde deprem, sel-taşkın, volkan püskürmeleri gibi doğanın normal bir işlevi olarak gerçekleşenler “doğal tehlike” olarak nitelendirilir ve “afet” niteliğini kazanması için insan can ve malının kaybına neden olması gerekir (Erkal ve Değerliyurt, 2011 “Şahin ve Sipahioğlu, 2002: 15 s.149”) [7]. Günümüzde afetler, yanlış risk yönetimlerinin sonuçları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu riskler, tehlikelerin ve savunmasızlığın ürünüdür. Ancak savunmasız olan ama insan yaşamayan alanları etkileyen tehlikelerin oluşturduğu olumsuz etkiler afet olarak nitelendirilmez.

Yapılan tanımdan da anlaşılacağı üzere bir takım kavramlara dikkat çekilmiştir. Bunlar; toplum (yani insan), risk ve yönetimidir. Tanımın son kısmında insanı etkilemeyen darbelerin afet sayılamayacağı vurgulanmıştır. İnsanı merkeze alan bu yaklaşım ne kadar hümanist olsa da doğru sayılamaz. Teknolojik olarak çağ atladığımız son 20-30 yıl içinde var olduğumuz evrenin ve üzerinde yaşadığımız dünyanın, değil insan, içinde canlı dahi bulunmayan bir köşesinde meydana gelen bir hadise, dünyanın her köşesinde yaşayan insanların günlük yaşantılarını etkileyebilmektedir. 2010 yılında İzlanda’da meydana gelen yanardağ patlaması bölgede yaşayan 400 kişiyi değil Transatlantik uçuşlarının yapılamamasından ötürü her milletten birçok insanı mağdur etmiştir [6].¹ Yine buna benzer olarak okyanus tabanından geçen erişim kablolarının zarar görmesi buralarda insan yaşamı

¹ <http://www.dw.de/yanarda%C4%9F-patlama%C4%B1-hava-trafi%C4%9Fini-vurdu/a-5468554>

olmamasına rağmen haberleşme ağını sekteye uğratabilmektedir [5].² Dolayısıyla tanıtımda yer alan insan kavramı genişletilmeli insan yaşamayan alanlarda meydana gelen hadiselerin afet sayılamayacağı vurgusunun değiştirilmesi gerekmektedir.

Afet tanımında yer alan iki diğer vurgu risk ve yönetimdir. Söz konusu kavramlardan risk son dönemde ortaya çıkan, uygulamasının ise farklı alanlarda değişik şekillerde yapıldığı değerlendirmelerdir. Yönetimin ise yönetim olarak evrilme sürecine devam ettiğini vurgulamak bu noktada faydalı olacaktır.

Yukarıda da vurgulandığı üzere risk değerlendirmesi finans sektöründen savunmaya kadar birçok alanda kullanılmaktadır. Kısaca, olasılıkların değerlendirilmesi ve sınıflandırılması olarak özetlenebilir.

Risk = Potansiyel Kayıplar veya;

Risk = Risk Tahmini x Hassasiyet³ (Eş. 1.1)

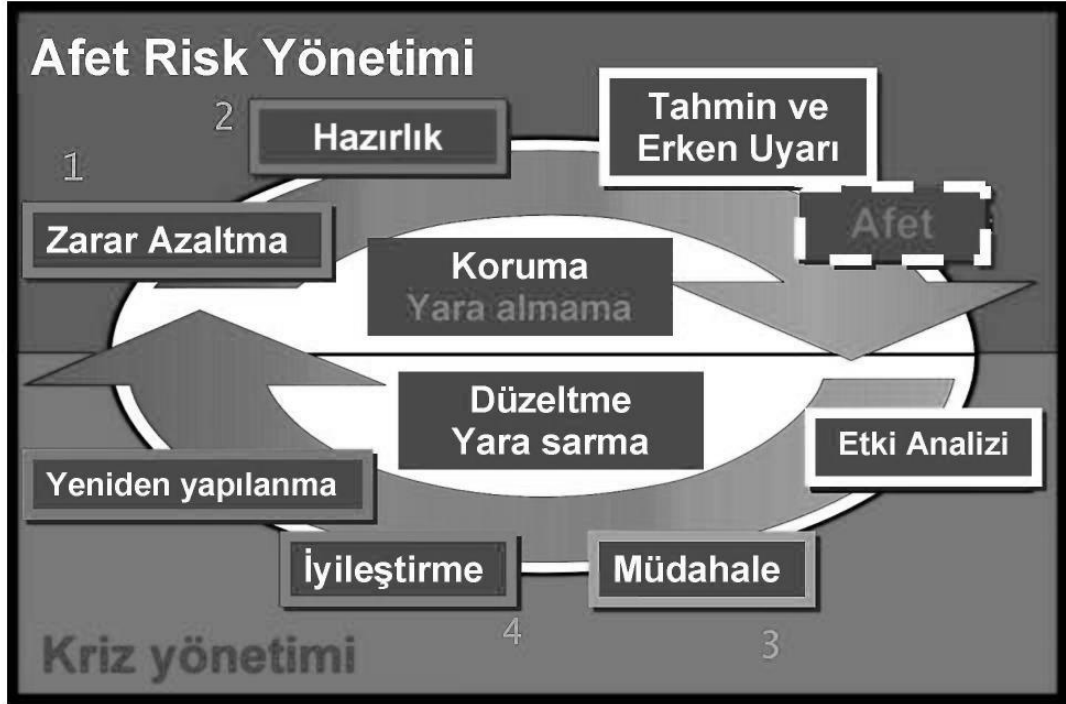
Afet ve Acil Durumlarda (AFAD) ise risk değerlendirmeleri, oluşması muhtemel darbelerin olumsuz sonuçlarının en aza indirilebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Acil ve Afet Derneği (2011) Afet Risk Yönetimini afet terminolojisinde şu şekilde tanımlamıştır. Ülke, bölge, kent ve yerel ölçekte risk türleri ve düzeylerini tespit etme, azaltma ve paylaşma çalışmaları ile bu alandaki planlama esaslarını ifade eder. Örnek olarak, afet senaryoları, stratejik planlar bu süreç kapsamındadır [1]. Bu risk değerlendirmelerinin standart birimler ölçüsünde (köy, şehir, kasaba) ihtimaller dâhilinde yapılması (savaş, salgın, doğal afet) kullanılan en yaygın risk değerlendirme yöntemi olarak belirlenmiştir.

Yukarıda sayılan risk değerlendirmelerinin uygulama safhasında eksiksiz olarak yerine getirilebilmesi için başarılı bir yönetim ya da yönetim içinde uygulanması gerekmektedir. Bu amaçla dünyada da kabul görmüş ve ülkemizde de uygulamaya geçirilmiş olan bir "Modern Afet Yönetim Sistemi"nden bahsetmek doğru olacaktır.

² <http://www.aljazeera.com.tr/haber/internette-kablo-hatasi>

³ <https://www.afad.gov.tr/Dokuman/TR/24092012162638.pdf>

Şekil 1.1 Afet Risk ve Kriz Yönetimi



Kaynak: AFAD Yönetimi Başkanlığı, 2014 [2]

Söz konusu yönetim sistemi görüldüğü üzere “Afet Risk Yönetimi” ve “Kriz Yönetimi” adlı iki farklı aşamadan oluşmaktadır. Bu sistem post-modern yönetim anlayışı olan yönetişim kavramıyla da uyumluluk göstermektedir. Zira yönetişimde bulunan karar alma ve uygulama süreçlerine katılım bu sistemde paydaşların etkin rol almasıyla yerine getirilmektedir. Artık önceden belirlenen bir ortak amacı gerçekleştirmek için, tek öznel, merkezi, hiyerarşik bir iş bölümü içinde, araçsal rasyonelliği ön plâna alarak, yapan, üreten, bunun için kaynakları ve yetkileri kendilerinde toplayan yönetimden, önceden belirlenen bir yöne doğru değil, insan haklarına dayalı performans ölçütlerini gerçekleştirecek, çok aktörlü, yerel, ağsal ilişkiler içinde iletişimsel bir rasyonellik anlayışı içinde, kendisi yapmaktan çok toplumdaki aktörleri yapabilir kılan, yönlendiren, kaynakların yönlendirilmesini kolaylaştıran yönetişim anlayışına geçilmektedir. (Özer, 2006 s. 59-89) [12].

Bu noktada ‘‘Afet Risk Yönetimi’’ ile ‘‘Kriz Yönetimi’’ arasındaki farkların açıklanmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Şekilden de anlaşılacağı üzere ‘‘Afet Risk Yönetimi’’ afet öncesi Zarar Azaltma, Hazırlık safhalarından oluşmakta olup koruma ve yara almama amacı gütmektedir. ‘‘Kriz Yönetimi’’ ise afet anı ve sonrası iş ve işlemleri kapsamakta olup Müdahale ve İyileştirme safhalarından oluşmaktadır. İki yönetim arasındaki farklar bir tabloda şu şekilde özetlenmektedir.

Tablo 1.1 Kriz Yönetimi ve Risk Yönetimi Arasındaki Farklar

KRİZ YÖNETİMİ	RİSK YÖNETİMİ
Afet ve olay odaklıdır.	Zarar görülebilirlik ve risk odaklıdır.
Tek olay bazlı senaryolar	Dinamik, çoklu risk yaklaşımı ve gelişmiş senaryolar.
Ana amaç olaya müdahale	Ana amaç değerlendirme, izleme ve geliştirme
Sabit belirlenmiş lokal yaklaşım	Geniş, değişebilir, paylaşımcı
Sorumlu tek otorite	Bölgesel yaklaşım
Merkezi kontrol	Sorumlu yerel yönetimler ve paydaşlar
Merkezi yönlendirme	Olaya özel yaklaşım, esnek yaklaşım
Belirlenmiş hiyerarşik ilişkiler	Farklı birimlerle ortaklaşa hareket

Kaynak: AFAD Yönetimi Başkanlığı (2014) [2]

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, Kriz Yönetimi, Risk Yönetimine göre çok daha spesifik ve oluşan duruma özel bir yönetim, risk yönetimi ise daha geniş kapsamlı senaryolar üzerine oturan ve öngörülebilirlik prensibinin işletildiği bir yönetim biçimidir. 1. Şekilde Kriz Yönetimi'nin Risk Yönetimi'nin bir devamı olduğu, birinin akabinde diğerinin başladığı algısı ortaya çıkabilir. Ancak, durum bundan ibaret değildir. Kriz Yönetimi'nin Risk Yönetimi'nin alt kümesini oluşturduğu ve birçok Kriz Yönetimi alt kümesinin toplamından bir Risk Yönetimi kümesinin oluşturulduğunu düşünmek çok daha faydalı olacaktır.

Bununla beraber, Kriz Yönetimi, Risk Yönetiminden ayrılırken bir takım sınıflama hatası yapılmaktadır. Örnek olarak, Risk yönetiminde sayılan farklı birimlerle ortak hareket özelliği kriz yönetiminde de sayılmalıdır. Yönetişim özelliğinin de bir parçası olması sebebiyle farklı kurumların ortak bir koordinatör altında çalışması yeni afet ve acil durum planlarının özelliğinden biridir.

Acil Durum ise Vikipedi'deki tanımıyla (2014) hemen müdahale ya da reaksiyon gerektiren, beklenmeyen ve ciddi olay ya da durum olarak ifade edilir [21]. Yaralanma, kalp krizi, mahsur kalma, yangın, ev ve iş kazaları ya da trafik kazaları acil durum olarak sayılabilir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere acil durum ve afet kavramları birbirlerinden kesin surette ayrılmasalar da tam olarak örtüşükleri de söylenemez. Ancak; yine de şu şekilde bir ayrıma gidilmesi, kavramların ayrışması açısından önemlidir.

Tablo 1.2 Afet ve Acil Durum Arasındaki Farklar

AFET	ACİL DURUM
Etki alanı geniş bir bölge	Etki alanı dar bir bölge
Etkilenen kesim/kitle geniş	Etkilenen kesim/kitle nispeten dar
Kaynak ağırlıklı olarak doğa	Kaynak ağırlıklı olarak suni bir neden
Alınacak önlemler daha geniş	Alınacak önlemler daha dar ve özel

1.2 Afet ve Acil Durum Sınıflandırması

Açık olan şudur ki her afet ve her acil durum aynı boyutta değerlendirilemeyeceği gibi bunlara yönelik alınacak önlemler de özellikli olarak birbirlerinden farklılık gösterecektir. Afet başlığından örnek vermek gerekirse, bir deprem sonrası alınacak nakliye önleminde afetin meydana geldiği yer eğer kıyıya uzak ise denizyolu nakliyesi öncelikli olmayacağına göre bir tsunami felaketinde denizyolu nakliyesi birinci sırada yer alabilir. Diğer yandan savaş gibi acil durum önlemlerinde savaşın meydana geldiği yerde demiryolu kullanımı müsait olmayabilir. Ancak, teknolojik

gelişmeler sonucu mesafelerin daha hızlı kat edilmesi neticesinde özellikle nakliye alanında modlar arası kullanım farklılıklarının azalacağı ve her modun bütünleşmiş bir biçimde bir arada kullanılabilmesi unutulmamalıdır. Örnek olarak, NATO kapsamında Afganistan'dan ISAF birliklerinin geri çekilmesi sırasında, Afganistan'ın denize kıyısı bulunmamasına rağmen denizyolu nakliyesi diğer modlarla birlikte bütünleşmiş hale getirilerek etkin şekilde kullanılmaktadır [13].⁴

Bununla beraber yapılacak planlamalarda afet ve acil durumların sadece tipolojisi bakımından değil aynı zamanda etkiledikleri alan, afetin süresi ve gerçekleşme sıklığı gibi sınıfsal ayrımlara gitmek yararlı olacaktır. Aşağıda gösterilen ayırım yapılacak çalışmalarda alınacak önlemlerin niteliği açısından yararlı olabilir. Örnek olarak nakliye bağlamında salgın hastalıklarda havayolunun tercih edilmesi, volkanik olaylarda ise karayolunun kullanılması gibi.

Tablo 1.3 Afet ve Acil Durum Sınıflandırması

Afet ve Acil Durum	Etkilenen Alan	Sıklık	Afet Süresi
Kasırga	Çok Geniş	Dönemsel	Birkaç Gün
Deprem	Geniş	Her Zaman	Saniyeler
Tsunami	Çok Geniş	Nadir	Birkaç Gün
Sel	Geniş	Sık	Günler
Orman Yangını	Dar – Geniş	Genellikle	Birkaç Gün / Günler
Volkanik Olaylar	Dar – Geniş	Nadir	Birkaç Gün
Kar Fırtınası	Geniş	Dönemsel	Birkaç Gün
Bina Yangını	Dar	Nadir	Birkaç Saat
Patlama	Dar	Nadir	Birkaç Saat
Ulaşım Kazaları	Dar	Nadir	Birkaç Saat
Toksik Madde Sızıntısı	Dar- Geniş	Nadir	Birkaç Gün - Günler

⁴<http://timeturk.com/m/haber.asp?id=626323>

Tablo 3 (Devam) Afet ve Acil Durum Sınıflandırması

Salgın Hastalık	Dar – Geniş	Nadir	Günler
İsyan/Ayaklanma	Dar – Geniş	Bazen	Günler
Savaş	Dar – Geniş	Bazen	Günler
Toprak Kayması	Dar	Nadir	Birkaç Gün

Kaynak: TDM Encyclopedia, Victoria Transport Policy Institute (2010) [22]

Türkiye’de ise afet kronolojisi incelendiğinde en büyük oransal payı % 61’le depremlerin oluşturduğu; sonra sırasıyla; heyelanların (% 15), sellerin (% 14), kaya düşmesi ve toprak kaymaları (% 5), yangınlar (% 4) ve diğer afetlerin (% 1, çığ, fırtına yağmur gibi) geldiği görülmektedir (Tarhan ve Ergöner, 2008, s.1) [14].

Ülkemiz topraklarının yüzde 96’sı deprem kuşağı içinde bulunmakta; nüfusun yüzde 98’i bu bölgelerde yaşamaktadır. Topraklarımızın yüzde 44’ü, sanayimizin yüzde 75’i, nüfusumuzun ise yüzde 55’i birinci derece deprem bölgesindedir. Doğal afetlerden kaynaklanan ekonomik kayıplar ise, GSMH’nin yaklaşık % 3’ü oranındadır. (Tarhan ve Ergöner, 2008, s.1) [14].

1.3 Afet ve Acil Durum Nakliye (Ulaştırma) Yönetimi Nedir?

Nakliye yönetimi denildiğinde sadece yük taşımaları anlaşılmaktadır. Fakat afet ve acil durum bağlamında yük ve yolcu taşımaları nakliye kapsamında değerlendirilecektir.

Klasik nakliye yönetimi sisteminde, Victoria Transport Policy Institute (2010) ‘‘The best mode and the least cost’’[22](En iyi mod maliyeti en az olandır) modeli geçerli olduğu göz önüne alınırsa afet ve acil durumlarda bu kuralın tam anlamıyla geçerli olduğu söylenemez. Söz konusu durumlarda mal ve can güvenliği ön plana

çıkıldığından, bahsedilen modelin “the least cost” kısmının öncelikli olarak değerlendirilmesi doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Afet ve acil durumlarda mümkün olduğunca az hasarla olağanüstü durumun atlatılması, mal ve can kaybının en aza indirilerek afet bölgesinden güvenli bölgelere yük ve yolcu trafiğinin sağlanması, güvenli bölgelerden ise afet bölgesine gönderilecek malzeme ve personelin en hızlı ve en güvenli yolla afet bölgesine ulaştırılması, nakliye esnasında ise yük ve yolcunun zarar görmemesi temel bir prensip olmalıdır. Bu sebeple, klasik nakliye yönteminde var olan “the best mode – the least cost (en iyi mod en az maliyetli olanıdır.)” yerine “the best and the fastest transport management” (en iyi ve hızlı nakliye yönetimi) kuralının geçerli olması düşünülebilir.

Uluslararası literatürde genel olarak “Emergency Response Transport Management (Acil Durum Ulaştırma Yönetimi)” şeklinde tanımlanan Afet ve Acil Durum Nakliye Yönetimi’ni iki kısımda incelemek mümkündür. Bunlar;

- 1- Ulusal Müdahale Nakliye Yönetimi
- 2- Yerel Müdahale Nakliye Yönetimi

Afet ve Acil Durum büyüklüğü ve etkilediği alana göre yapılacak olan müdahale birbirinden farklılık gösterebilmektedir. Yerel bazda müdahale edilecek olan durumlar, ulusal bazda müdahale edilecek durumlara göre daha küçük çapta etkisi olan ve yerel imkânlarla gerçekleştirilen müdahalelerin yeterli olduğu durumlardır. Bunlara, küçük çaptaki orman yangınları, toprak kaymaları ya da ulaşım kazaları örnek olarak verilebilir. Ulusal Müdahalede ise etkilenen alan ve kişi sayısı oldukça geniştir. 1999 Marmara Depremi, Suriye İç Savaşı’ndan kaçan Suriyeli mültecilerin Türkiye’ye sığınması gibi olaylar yerel imkânlarla çözülemeyen ve ulusal hatta zaman zaman uluslararası müdahalelerin gerçekleştiği büyük çaplı durumlardır.

Her iki yönetim biçiminde de amaçlanan maksat ise lojistik ve personel desteğinin güvenli bölgelerden olay mahalline, olay mahallinden de güvenli bölgelere araç, personel, malzeme ve kültürel mirasların, duruma göre hayvanların vb. canlı ve cansız varlıkların nakledilmesidir.

Söz konusu nakliyatın gerçekleştirilmesinde ve bu çalışmanın ana konusunu oluşturan nakliye yönetiminin gerçekleşmesinde ana unsur doğal olarak ulaşım araçlarıdır. Bu araçlar bu çalışmada yolcu ve eşya taşımada kullanılacak araçlar olarak baz alınacaktır. Hâlbuki afet ve acil durumlarda kullanılmak üzere özel amaç güden ve müdahalede çok kritik rol oynayan araçlar da bulunmaktadır. Bunlara örnek olarak, ambulanslar, enkaz çalışmalarında kullanılan vinç, kepçe vb. özel amaçla üretilen ve müdahaleye birebir katılan araçlardır. Bu noktada özel amaç güden ve müdahalede önemli rol oynayan araçların bir kısmını bu çalışmanın dışında bırakmak faydalı olacaktır. Çünkü bu çalışmada müdahale safhasından ziyade müdahalenin yan unsuru olan nakliye safhası ele alınacaktır.

Klasik ulaştırma anlayışında olan 4 ana mod doğal olarak afet ve acil durum nakliye yönetiminin de bir parçası olmaktadır. Bunlar;

- 1 – Karayolu Nakliyesi
- 2 – Demiryolu Nakliyesi
- 3 – Denizyolu Nakliyesi
- 4 – Havayolu Nakliyesi

Ancak son zamanlarda gelişen uzmanlaşma ve yukarıda sayılan modların etki ve maliyet açısından birbiriyle daha fazla iç içe geçmesi sonucu yeni bir ulaştırma dalının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ortaya çıkan bu durumu afet ve acil durum nakliyesinin de daha sağlıklı olarak yürütülmesi açısından klasik 4 ana moda ek olarak entegre etmek faydalı olacaktır. Bu yeni dal Tehlikeli Mal nakliyesidir. Ayrıca yine son zamanlarda nakliyenin özellikle afet ve acil durumlarda zamanın da önemi değerlendirildiğinde hızlı olarak yerine getirilebilmesi için bu modların birbirleriyle uyumlu çalışması adına kombine nakliye sisteminden de söz etmek mümkündür. Kombine taşımacılığın önemi afet ve acil durum nakliye sistemi açısından da kritik bir rol oynaması beklenebilir. Ancak, kombine taşımacılık sistemini ayrı bir dal olarak ele almak yerine bütün bu modların eşgüdümünden sorumlu olacak birimin

modlar arası koordinasyonunun ifa etmesi afet ve acil durum sisteminin mümkün olduğunca yalın kalması bakımından önem arz etmektedir.

Yukarıda sayılan ulaştırma modları genellikle her ülkede olduğu gibi Türkiye’de de farklı kurum ve kuruluşlarca idare edilmektedir. Ancak; çatı organizatör olarak ve siyasal sorumluluk açısından Türk Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) ana sorumlu kurum olarak ortaya çıkmaktadır. Bakanlığın merkez birimlerini oluşturan Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM), Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM), Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü (TMKTDGM), Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) ve ilgili ve ilişkili kuruluşlarından olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, ise söz konusu modlarda yapılan taşımaların kendi alanlarıyla ilgili kısımlarının ulaştırma faaliyetlerini ifa etmekle ya da düzenlemekle yükümlüdürler. Sayılan bu birimler asli görevlerini yerine getirirken sorumlu oldukları mod bazında da afet ve acil durumlara yönelik yükümlülüklerini yerine getirmekle mükelleftirler.

1.4 Yasal Mevzuat Hükümleri

Afet ve acil durumlarda UDHB üzerine düşen yükümlülükler bir takım kanuni hükümlerle de ayrıca belirtilmiştir. Aşağıdaki tabloda yer alan mevzuat hükümleri Türkiye’de Afet ve Acil Durum Yönetimi çerçevesini özel olarak ise nakliye bağlamında yasal sorumluluk alanını oluşturmaktadır. Her bir yasal mevzuatın maddelerini oluşturan hükümlerde nakliye ile ilgili olarak yapılması gerekenler kanuni bir zorunluluk taşıdığından yakından incelenmesi faydalı olacaktır.

Tablo 1.4 Afet ve Acil Durum Yasal Mevzuatlar

Afet ve Acil Durum Müdahale Hizmetleri Yönetmeliği	2013/5703 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı
Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)	03/01/2014 tarih ve 28871 sayılı Resmi Gazete

Tablo 1.4 (Devamı) Afet ve Acil Durum Yasal Mevzuatlar

Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri Yönetmeliği	2011/1377 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2014-2018 Stratejik Planı	2.1 No'lu Hedef

1.4.1 Afet ve Acil Durum Müdahale Hizmetleri Yönetmeliği

Bakanlar Kurulu'nca 26/8/2013 tarihinde kararlaştırılan 2013/5703 karar sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın amacını bildiren 1. Maddesi'nde

... afet ve acil durumlara müdahalede ihtiyaç duyulacak tüm güç ve kaynakları ulusal ve yerel düzeyde planlamak, bu güç ve kaynakların olay bölgesine hızlı ve etkin bir şekilde ulaştırılmasını sağlamak, müdahale hizmetlerini ve bu hizmetlerin koordinasyonundan sorumlu ana ve destek çözüm ortaklarının ve yerel düzeyde sorumlu birimlerin görev ve sorumlulukları ile planlama esaslarını belirlemektir [3].

denilmektedir.

Görüldüğü üzere, kriz yönetiminin üçüncü basamağı olan müdahale safhasının temel yasal dayanağı olan söz konusu yönetmeliğin amaç kısmı doğrudan nakliye hizmetlerine atıfta bulunarak afet ve acil durumlarda nakliyenin önemini birinci sraya yerleştirmektedir.

Yine aynı yönetmeliğin kapsamı 2. Madde'de şu şekilde belirlenmiştir.

... afet ve acil durumlarda müdahale hizmetlerini yürütecek bakanlıklar, kamu kurum ve kuruluşları, valilikler, kaymakamlıklar, özel ve özerk kuruluşlar, sivil toplum kuruluşları ile gerçek kişilerin görev ve sorumluluklarını... kapsar. [3]''

Yukarıda da açıkça belirtildiği üzere müdahale hizmetleri birçok kurum ve kuruluşun belli alanlarda bir araya gelmesiyle oluşturulan topyekûn bir hareket olma özelliği taşımaktadır. Nakliye hizmetlerinin yapısı itibariyle 4 farklı modda taşıma yapılabileceğinden, ilgili kamu kurum ve kuruluşların, ilgili modun özel sektör temsilcilerinin ve maddede sayılan diğer unsurların birlikte hareket etmesi çok mühim bir planlama kabiliyeti gerektirmektedir.

Bütün bu yukarıda sayılanlar da dikkate alındığında söz konusu yönetmeliğin 27. Maddesi'nin 1. Fıkrasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na verilen görev açıkça tanımlanmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; haberleşme hizmet grubu, ulaşım alt yapı, nakliye hizmet grubu ve teknik destek ve ikmal hizmet grubu çözüm ortağıdır. ... personel, afetzedeye ve kaynakların nakliye hizmetlerine yönelik koordinasyondan, afet bölgesine en hızlı ve güvenli ulaşımın sağlanmasından ve seyrüsefer düzenlenmesine yönelik koordinasyondan... sorumludur [3].

Yukarıda yer alan maddede ulaşım alt yapı ve nakliye kavramlarının birbirine karışması ihtimali oldukça kuvvetlidir. İki kavramın birbirinden kesin çizgilerle ayrılması görev bölümü açısından oldukça önemlidir. Ulaşım alt yapısı, daha çok ulaştırma mühendisliğiyle ilgili olarak karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayoluyla ilgili nakliyenin yerine sorunsuz olarak yerine getirilebilmesi için teknik olarak hizmet etmeyi amaçlamaktadır. Nakliye hizmetleri ise bunun aksine kısacası ulaşım altyapısının kurmuş olduğu düzenek üzerinde taşımacılık yapmayı amaçlamaktadır. Diğer bir deyişle ulaşım alt yapısı iki nokta arasındaki yolun güvenli seyahate açık olmasından, nakliye hizmetleri ise nakliyeyi gerçekleştirecek olanların koordinasyonundan sorumlu olmaktadır.

1.4.2 Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)

İçerisinde Nakliye Hizmet Grubu'nun da yer aldığı 28 farklı hizmet grubunu barındıran Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) afet planlamasını ulusal düzey ve yerel düzey olmak üzere iki aşamaya bölerek hizmet gruplarının iş ve işlemlerinin yürütülmesinden sorumlu kurum ve kuruluşlara aşağıdaki sorumlulukları yüklemektedir.

- Hizmet grubu organizasyonunu kurmak, yapılacak hizmetin bütününi analiz etmek,
- Hizmet grubu hazırlık ve planlama çalışmalarını yönetmek,
- Hizmet grubu kapasite geliştirme çalışmalarını yapmak,
- İhtiyaç halinde destek çözüm ortaklarını göreve çağırmak ve bilgilendirmek,
- Özel sektör ile çalışarak gerekli kaynakları sağlamak,
- Afetlere hazırlık protokollerini yapmak,
- Finansal yönetim çalışmaları yapmak,
- Personelin eğitilmesi ve sürekliliğini sağlamak, diğer hizmet gruplarının çalışmalarını desteklemek, operasyon için gerekli teknolojik yenilikleri takip etmek, standart operasyon prosedürleri, kontrol listeleri, el kitapçıkları, kılavuzlar, formlar ve talimatlar hazırlamak,
- Afet anında bakanlık ya da kurum merkezinde koordinasyonu sağlayacak koordinasyon ekiplerini belirlemek,
- Afet anında kendi hizmet grubunda yer alan tüm bakanlık, kurum ve kuruluşlardan afet bölgesine gidecek saha destek ekiplerini ve afet bölgesindeki çalışma esaslarını belirlemek,

Yerel düzeyde (Operasyonel aşamada) ise;

- Operasyon çalışmaları için sabit ve seyyar tesisler ile görevlileri belirlemek,
- Afet anında operasyonda çalışacak personeli görevlendirmek, destek çözüm ortakları, diğer hizmet grupları, koordinasyon birimleri ile Afet ve Acil Durum Yönetim Merkez'leri ile koordinasyon sağlamak,

- Afetin meydana gelmesi halinde mevcut güç ve kaynakların, etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır.

TAMP’da ulusal ve yerel düzeyde iki kısma ayrılan afet planlamasının içinde bulundurduğu 28 hizmet grubunun ihtiyaçlarına ne şekilde cevap vereceği kuşkuludur. Ulaştırma – Nakliye bağlamında ele alınacak olursa iki farklı durum ortaya çıkmaktadır. Birincisi ulaştırma altyapısı bağlamında sorumlu olan kuruluş Karayolları Genel Müdürlüğü’dür. Söz konusu Genel Müdürlüğün Karayolları bağlamında taşra teşkilatlanması oldukça güçlü olup, Genel Müdürlük bünyesinde bulunan karayolları altyapısının rehabilitasyonuna ilişkin araç ve gereçler oldukça geniştir. Örnek olarak; Betoniyer, Motopomp, Vibratör, Kompresör, Kamyon, Ekskavatör, Turnapul, Tournatraktör, Konkasör primer, Konkasör sökonder, Agregayıkama makinesi, Kaynak makinası, Pick-up gibi araçların bir kısmı Karayolları Genel Müdürlüğü’nde bulunurken ihtiyaç halinde bulunabilecek diğer makinalar yukarıda belirtildiği üzere hazırlık protokolleri ile özel sektörden kiralanabilmektedir. Ayrıca Genel Müdürlük bünyesinde 18 farklı Bölge Müdürlüğü bulunmakta olup her bir Genel Müdürlük bünyesinde ulaştırma altyapısına yönelik (karayolları bağlamında) ekip ve ekipmanlar bulunmaktadır.⁵

Fakat Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) sadece karayollarının altyapısı ile değil diğer modların altyapısının da afet ve acil durumlara hazırlıklı hale getirilmesinden de eşit derecede sorumludur. Kuşkusuz plan yapısı itibariyle ana çözüm ortakları arasında liman, havalimanı ve demiryolu altyapısı ile ilgili kurum ve kuruluşlara yer verilmemesi olanaksızdır. Ancak, bu kurum ve kuruluşların herhangi bir afet ve acil durum sırasında ne şekilde koordine olacakları, plan dâhilinde hareket edip edemeyecekleri konusunda ciddi kuşku bulunmaktadır.

Bu çalışmanın ana konusunu afet ve acil durumlarda taşımacılık sistemi oluşturduğundan ulaştırma altyapısı kapsamında detaya inilmeyecektir. Dolayısıyla afet ve acil durum nakliyesi bağlamında konu irdelenecektir. TAMP içinde bulunan

⁵ <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/Bolgeler.aspx>

28 hizmet grubundan biri ‘‘Nakliye Hizmetleri Grubu’’ planı çalışmanın temel dayanak noktası olarak çalışılacaktır.

1.4.3 Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri Yönetmeliği

19 Şubat 2011 tarih ve 27851 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri Yönetmeliği’nde söz konusu merkezler şu şekilde tarif edilmiştir.

Afet ve acil durum hizmetlerini yürütmek üzere, bakanlıklarda müsteşar veya yetkilendirecekleri yardımcılarının, illerde valinin, kurulması valilerce gerekli görölen ilçelerde ise kaymakamın başkanlığında afet ve acil durum yönetim merkezleri kurulur [4].

Bağlı ya da ilgili kurum ve kuruluşlarda afet ve acil durum yönetim merkezleri kurmaya bakanlar yetkilidir[4].

Söz konusu merkezlerin görevleri de şu şekilde belirlenmiştir:

- a) Olayın meydana geldiği bölgede en hızlı şekilde tarama yapmak ve olayın büyüklüğü, etkilenen alan ve nüfus gibi bilgileri içeren ilk değerlendirmeleri Başkanlık Afet ve Acil Durum Yönetim merkezine ivedi olarak bildirmek.
- b) Olay bölgesine sağlık, arama ve kurtarma ile ilk yardım ekiplerinin sorunsuz ve süratli bir şekilde ulaşabilmesi için trafik, emniyet ve çevre güvenliği tedbirlerini almak.
- c) Olay bölgesinde yapılan tespitler, ölü ve yaralı sayıları, hasar durumları ve acil ihtiyaçlar gibi bilgileri ve bunlara ilişkin gelişmeleri Başkanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezine ivedilikle bildirmek.

ç) Bakanlık veya bağı ya da ilgili kurum afet ve acil durum yönetim merkezlerince; görev ve sorumluluk alanlarına ilişkin olaylarda, sorunların çözülmesi ve ihtiyaçların karşılanmasına yönelik çalışmaları öncelikle kurum imkânları ile yürütmek, imkânlarını aşan ihtiyaçları Başkanlık Afet ve Acil Durum Yönetim merkezine bildirmek.

d) İl afet ve acil durum yönetim merkezlerince; sorumluluk bölgelerinde oluşan olaylarda, sorunların çözülmesi ve ihtiyaçların karşılanmasına yönelik çalışmaları öncelikle il imkanları ile yürütmek; hazırlık ve müdahale faaliyetlerinde il düzeyinde kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak.

e) İlin imkan ve kapasitesini aşan olaylarda, ihtiyaç duyulan ekip, ekipman ve benzeri yardım malzemelerini; cinsi, miktarı ve nitelikleri açık olarak belirtmek suretiyle, Başkanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezinden talep etmek[4].

Ayrıca söz konusu yönetmelikte Afet ve Acil Durumlarda görev alacak bakanlık, kurum ve kuruluşlar da Ek-1’de belirtilmiştir.

Ek-1’de de görüldüğü üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı sayılan tüm afet ve acil durumlarda görev üstelenecek 5 birimden bir tanesini oluşturmaktadır. Bununla beraber TAMP’da Bakanlığa verilen “**Haberleşme**”, “**Ulaşım Altyapı**”, “**Nakliye**” ve “**Teknik Destek ve İkmal**” hizmet gruplarının yerine getirmesi gereken görevler de düşünüldüğünde Bakanlık’ta aktif olarak çalışması gereken bir Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi’nin varlığı hem kanunen zorunlu hem de zaruri bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda sayılan hizmet gruplarının iş ve işlemleri Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Haberleşme Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğüne yürütülmekte olup birlikte çalıştıkları diğer kurum ve kuruluşlar da hesaba katıldığında, söz konusu birimlerin asli iş ve işlemlerinin yanında Afet ve Acil

Durum gibi çok hassas ve önemli bir görevi de yürütmesini beklemek olanaksız olmaktadır. Dolayısıyla, sağlıklı bir Afet ve Acil Durum Ulaştırma Yönetiminin sağlanabilmesi adına kanunen de kurulması zorunlu olan Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi'nin aktif olarak faaliyete geçmesi elzemdir.

1.4.4 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2014-2018 Stratejik Planı

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2014-2018 yıllarını kapsayan Stratejik Planı'nda da Afet ve Acil Durumlara yönelik ifadelere yer verilmiş olup konunun önemi yüksek tondan vurgulanmıştır. Stratejik Amaç 2 şu şekilde ifade edilmiştir.

Can ve mal güvenliğinin üst seviyede sağlandığı, ekolojik dengeyi gözeten, ihtiyaçları karşılayacak şekilde gerçekleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere, dengeli ve teknolojik yeniliklere uygun politikalar oluşturmak ve planlamak [18].

Stratejik Planlarda belirtilen amaçlara yönelik hedefler belirlenerek söz konusu amaca ulaşılabilirliğin ölçülmesi hedeflenmektedir. Yine, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 2014-2018 Stratejik Planı 2.Amacı'nın 1.Hedefi;

Afet ve acil durumlarda ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin aksatılmadan yürütülmesini sağlayacak hazırlık ve planlama faaliyetlerini belirlemek, müdahale yöntemlerini ortaya koymak ve uygulamaları tek merkezden yürütmek[18].

şeklinde belirlenmiştir.

Yukarıdaki hedefin gerçekleşmesine yönelik somut bir takım faaliyetlerin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bunun için söz konusu hedefe yönelik Bakanlık içindeki birçok birimin sorumlu olduğu aşağıdaki stratejiler 2014-2018 stratejik planında yer almış bulunmaktadır.

Afet ve acil durumlar ile seferberlik faaliyetlerine yönelik Bakanlık hizmet birimleri ile bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarımızın kaynaklarını elektronik ortamda ‘‘Kaynak Envanteri Bilgi Sistemi’’ projesi ile belirlemek.

Afet ve acil durumlarda ulaştırma ve haberleşmenin sağlanmasına yönelik çalışmaları yürütmek ve kurumlar arası koordinasyonu sağlamak.

Türkiye Afet Müdahale Planı kapsamında Bakanlığımızın ana çözüm ortağı olduğu Ulusal Müdahale Hizmet Grubu planlarını hazırlamak ve uygulanabilir kılmak.

Afet ve Acil durumlar ile seferberlik ve savaş halinde ve ayrıca, ulaştırma ve haberleşme sektöründe yaşanabilecek büyük ölçekli kazaların tek merkezden yönetilmesini sağlayacak merkezi ve altyapıyı kurarak işlerliğini sağlamak[18].

Tüm bu yasal mevzuatlar, UDHB’nin afet ve acil durumlarda büyük bir sorumluluk üstleneceği ve bu sorumluluğun yerine getirilmesinin sadece afet ve acil durum anında değil öncesi, sırası ve sonrası iş ve işlemlerinin yerine getirilmesi gerektiği bunun da ancak tek bir merkezin koordinatörlüğünde yapılabileceği ortak noktasında buluşmaktadır.

2. TAMP ÖZELİNDE NAKLİYE PLANI DEĞERLENDİRMESİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ulusal Afet ve Acil Durum Nakliye Planı afet öncesi gerekli hazırlıkları yapmayı, afet anı ve sonrası ihtiyaç duyulan nakil hizmetlerinin ilgili birimlerce koordineli şekilde, hızlı ve güvenli olarak yerine getirilmesini amaçlamaktadır.

Söz konusu amacı yerine getirmek üzere bir takım genel hedefler ile birlikte nakliye hizmetine yönelik özel hedefler de belirlenmiş bulunmaktadır. Aşağıda ulusal nakliye planı içerisinde yer alması beklenen özel hedefler şu şekilde sıralanmıştır.

- a) Afet anında kullanılacak özel nakliye araçları temin etmek, (Motorlu kar kızakları, manevra kabiliyeti yüksek hava ve deniz araçları, soğuk hava konteynırları vb.)
- b) Araçlarda kullanılacak zor şartlara dayanıklı ekipmanlar edinmek, (Dayanıklı lastik, gece görüşü için özel ekipmanlar gibi)
- c) Özel kurum, kuruluş, dernek vb. tüzel kişiliğe haiz yapılarla nakliyat için gerekli araçların kullanımına yönelik afet ve acil durum sözleşmeleri yapmak,
- d) Taşıt takip sistemini Bakanlık otomasyon sistemiyle entegre edip tüm modlar bazında acil durumlarda kullanmak üzere geliştirmek,
- e) Miktar ve tonaj olarak yüksek değerli (çadır, gıda, giyim vb.) ürünlerin nakliyesinde demiryolunu daha etkin kullanmak,
- f) Intermodal taşımacılık türünden afet sırasında yararlanmak. Geçici iletişim tesisleri kurmak, kurdurmak, koordine etmek ve işletilmesini sağlamak,
- g) Ulaştırma tesis ve sistemlerinin kesintisiz faaliyetlerinin sürdürülmesi ile ulaşım araçlarının her an göreve hazır olmalarını sağlamak,
- h) Araçtaki haberleşme sistemlerinin kesintisiz faaliyet için önlemler almak, periyodik kontroller yapmak,
- i) Afet nedeniyle oluşan bir olumsuzluğun giderilmesinde ihtiyaç duyulacak ulaşım faaliyetinin planlamasını yaparak en etkin alternatif ulaşım şeklinin uygulanmasını sağlamak,

- j) Olumsuzluğun giderilmesinde ihtiyaç hâsıl olması halinde taşınacak aset'in (yük, malzeme, personel) bir mod'dan diğerine hızlıca aktarılması için ilgili kurum ve kuruluşlar arasında, ulusal ve yerel düzeyde etkin bir koordinasyon sağlamak,
- k) Afet bölgesine en hızlı ve etkin bir şekilde ulaşımın havayolu taşımacılığı ile sağlanması,
- l) Afet bölgesinde ihtiyaç sahipleri ve afetzedeler için gerekli yardım, gıda ve ekipmanın en yakın havaalanına zamanında havayolu taşımacılığı ile ulaştırılması,
- m) Her bir ulaşım faaliyetinin uygulanma sürecini takip ederek sonuçlanmasını gerçekleştirmek.

Yukarıda sayılan ve ulusal afet planının içinde yer alması gereken bu hedeflerin geliştirilmesi ve bazılarının plandan çıkartılması hizmetin sağlıklı olarak yerine getirilmesi açısından elzemdir.

Öncelikle, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde nakliye hizmetinin gerçekleşmesine yönelik olarak özel nakliye araçları bulunmamaktadır. Nakliye hizmeti Bakanlıkça görev verilen özel firmalar marifetiyle yerine getirileceğinden ve Bakanlığın ana görevi piyasada taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların standardizasyonunu ve belli asgari yeterlilikte çalışabilmelerini düzenlemek olduğundan özel sektörün elinde bulunmayan özel nakliye araçlarının afet ve acil durumlarda kullanılmak üzere hizmete alınmasını sağlama hedefi gerçeklikle bağdaşmamaktadır. Motorlu kar kızakları, manevra kabiliyeti yüksek hava ve deniz araçları ya da cenazelerin taşınacağı özel araçlarla birlikte yaralı taşınmasında kullanılacak olan ambulans vb. diğer özel amaca yönelik taşıma araçlarının nakliye hizmeti içinde değerlendirilmesi doğru değildir. Ancak, bir takım bozulabilir gıdaların, nakliye sırasında soğuk hava ya da oksijen gereksinimi duyan hayvanların taşınması, zaten sektör tarafından da yerine getirildiğinden nakliye hizmetleri sınıfı içerisinde değerlendirilebilir. Dolayısıyla, özel nakliye tanımının mümkün olduğunca daraltılması ve sınırlarının belirlenmesi görev tanımının belirlenmesi açısından

oldukça önem arz etmektedir. Aksi halde, karşılanamayacak talepler karşısında can ve mal kaybının yaşanması yüksek ihtimal dâhilinde olacaktır.

Diğer bir husus, araçlarda nakliye hizmeti gerçekleştirilirken arazi şartlarına, hava koşullarına ya da diğer çevresel koşullara uygun ekipmanların nakliye araçlarında hazır bulundurulması konusu da ayrıca değerlendirilmelidir. Afet veya acil durumun meydana geldiği yer dünya üzerinde herhangi bir nokta olabileceğinden ve ulaşım imkânlarının ise her yere eşit düzeyde olamayacağından bahisle söz konusu yerlere ulaşımın sağlanması adına bir takım özel ekipmanlara ihtiyaç duyulabilir. Bu ihtiyaçların afet ve acil durumlarda taşıtları kullanılacak olan özel firmalarca yerine getirilmesi beklenmemelidir. Zira mantıksal olarak ticari faaliyetleri çerçevesinde gerekli donanımına sahip olan bu araçlar sert arazi koşullarına dayanıklı lastik, gece görüşünü kolaylaştıran ekipmanlar ve her hava koşuluna uyumlu araç ve gereçleri bünyelerinde bulundurmayabilirler. Söz konusu ekipmanın bir başka hizmet grubu ya da Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı veya Başkanlığın görevlendireceği bir kurum tarafından sağlanması gerekliliği aşıkardır. Ancak, afet ve acil durumlarda nakliye hizmeti kara, demir, deniz ve hava yolu olmak üzere dört ayrı modda yerine getirileceğinden ve her bir modun yönetimi birbirinden oldukça farklı olduğundan demiryolu gibi kimi modlarda,, monopol firmanın sektöre hakim olmasından kaynaklanan avantajlar da söz konusu olabilmektedir. Örneğin, ülkemizde TCDD işletmesi demiryolu taşımacılığında ihtiyaç duyulabilecek birçok ekipmana sahiptir ve afet ve acil durumlarda kendi ihtiyaçlarını karşılama kapasitesine haizdir. Diğer modlarda ise durum demiryolunda olduğundan çok farklı olabilmekte ve afet ve acil durum bölgesine nakli istenen yük veya yolcunun taşınmasında bir takım özel gereksinim gerekebileceği ve bunun NHG tarafınca taşınmasının karşılanamayabileceği unutulmamalıdır.

2.1 Uyuyan Sözleşmeler

TAMP Nakliye Hizmetleri Planı'nda yer alan özel hedefler bölümünde idareye "Özel kurum, kuruluş, dernek vb. tüzel kişiliğe haiz yapılarla nakliyat için gerekli araçların kullanımına yönelik afet ve acil durum sözleşmeleri yapmak" şeklinde

yükümlülük getirilmesi beklenmektedir. Söz konusu araçların kullanımına yönelik olarak mod bazında değerlendirme yapılarak belli bazı modların üzerinde yoğunlaşılması faydalı olacaktır. Öncelikle uyuyan sözleşmenin tanımının yapılması yerinde olacaktır. 4734 sayılı kanunun 3-n maddesi kapsamında yapılacak mal ve hizmet alımlarına ilişkin yönetmelik kapsamında yapılan uyuyan sözleşme tanımı aşağıdaki gibidir.

Uyuyan Sözleşme (dormant contract): Bir veya daha çok idare ile bir veya daha çok istekli arasında akdedilen ve belli bir dönem süresince ihtiyaç doğdukça karşı tarafa yapılacak ikaz bildirimini ile uygulaması yapılacak mal ve/veya hizmet alımına ilişkin şartları belirleyen ve bekleme bedeli ödenmeyen anlaşma/sözleşmeyi ifade eder[23].

Demiryolu ve havayolu işletmelerinde afet ve acil durum sözleşmelerine yönelik özel sektörle yapılacak olan anlaşmaların karayolu ve denizyolu sektöründe faaliyet gösteren firmalardan farklılık göstermesinin beklenmesi son derece normaldir. Demiryolu sektöründe ülkemizde faaliyet gösteren tek bir işletme olduğundan hâlihazırda operasyonlarına devam eden TCDD İşletmesi aynı zamanda Nakliye Hizmetleri Grubu'nun da ana çözüm ortaklarından biridir. TCDD İşletmesi'nin ihtiyaç duyulacak demiryolu nakliyesi taleplerini karşılamakla yükümlü olan tek kuruluş olarak kendi kendisiyle bir sözleşme yapması beklenemez. Ancak ihtiyaç duyulması halinde birtakım yasal değişikliklerle afet ve acil durumlara yönelik kanunen hazırlık yapabilir, kendisine bağlı kurumlarla gerekirse uyuyan sözleşme akit edebilir. Faaliyetlerine henüz tam olarak başlamamasına rağmen geleceğe yönelik olarak demiryolu sektöründe yaşanacak özelleştirmelerle birlikte piyasanın işleyişini düzenleyecek olan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM)'nin TAMP Nakliye Hizmetleri Planı çerçevesinde ana çözüm ortakları arasında sayılması ise oldukça önemlidir. Ayrıca, piyasa kurallarının da belirleyicisi olarak söz konusu kurumun afet ve acil duruma yönelik mevzuat düzenlemelerini TAMP yasal düzenlemeleri ve Nakliye Hizmetleri Planı ile uyumlu şekilde yürütmesi de planın uygulanabilirliğini güçlendirecektir.

Havayolu bazında ise, TCDD İşletmesinin durumuna benzer bir durum olmasına rağmen birtakım farklılıklar bulunmaktadır. THY A.O. Nakliye Planı'nın ana çözüm ortaklarından biri olarak ilgili havayolu taleplerine cevap vermek üzere ana çözüm ortaklarından biri olarak görev almaktadır. Ancak, THY A.O. her ne kadar kamu hissesine sahip bir kuruluş olsa da özel bir şirket statüsündedir ve Nakliye Hizmetleri bazında ana çözüm ortağı olarak görev verilen tek özel statülü kuruluştur⁶. Bunun yanı sıra, kamu, havayolu sektöründe iki farklı kuruluşla havayolu afet ve acil durum nakliyesinde yer almaktadır. Bunlar Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'dür.

Yukarıda sayılan durumlar göz önünde bulundurulduğunda planı onaylayarak havayolu nakliyesinin gerçekleşmesinde THY A.O. icra sorumluluğunu büyük ölçüde üstlenmiş olmaktadır. Ayrıca bu kurumla tekrar sözleşme yapılmasına gerek duyulmayacaktır. Ancak, THY A.O. 'nun ticari faaliyetlerinin de eşzamanlı olarak yürütüleceği göz önünde bulundurulduğunda tüm nakliye taleplerinin gelebilecek talebin büyüklüğü de hesaplanarak sadece bu kurum tarafından karşılanmasını beklemek doğru olmayacaktır. Dolayısıyla, havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren tüm aktörlerin sürece katılması ve gelebilecek taleplerin firmaların ticari faaliyetlerini minimum düzeyde etkileyecek şekilde düzenlenmesi sağlıklı bir havayolu nakliyesi için gereklidir. Bu konuda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yapacağı alt çalışmalarda TAMP ve Nakliye Hizmetleri Grubu Planı'nı referans alması oldukça önemlidir.

Havayolu nakliyesine yönelik bir diğer husus ise yer hizmetlerinin gerçekleşmesine yönelik yapılacak sözleşmelerdir. Havayolu ile yapılacak sözleşmelerin aynı zamanda yer hizmetlerini de kapsayıp kapsamayacağı konusu havacılık otoritelerince karara bağlanması gereken önemli bir nokta olarak ortaya çıkmaktadır.

Karayolu ve Denizyolu taleplerini karşılamak üzere ise sorumlu kamu kurumlarının bizzat operasyonlarını yürüttükleri nakliye araçları bulunmamaktadır. Söz konusu

6

http://www.turkishairlines.com/download/investor_relations/kurumsal_yonetim/ortaklik_yapisi.pdf

nakliye, özel firmaların bünyesinde bulunan taşıtlarla gerçekleştirileceğinden bu firmalara yönelik olarak afet ve acil durum sözleşmelerinin yapılması gerekmektedir. Bunun için Karayolu Taşıma Yönetmeliği 53. Madde'de şöyle denilmektedir.

(1) Bakanlık, toplumsal ihtiyaçları ve çevre faktörlerini dikkate alarak yeterli ulaştırma hizmeti sağlanması amacıyla ya da göç, doğal afet, toplumsal ihtiyaçların oluşması ve benzeri hallerde, belli yolcu ve eşya gruplarına özel ücret ve zaman tarifeleri ile güzergah belirlemek suretiyle yetki belgesi sahiplerine kamu hizmeti yükümlülüğü getirerek bunlarla kamu hizmeti sözleşmesi akdedebilir.

(2) Kamu hizmeti sözleşmesinde yer alan hükümler, aynı hizmeti gören diğer yetki belgesi sahipleri aleyhine veya lehine sonuçlar doğuramaz.

(3) Bakanlık gerektiğinde kamu hizmeti sözleşmesi kapsamında yürütülecek faaliyetlerle ilgili ihale yapabilir.

(4) Kamu hizmeti yükümlülüğü işletme, taşıma ve tarife yükümlülüklerinden oluşur.

Buna göre;

a) İşletme yükümlülüğü, yetki belgesi sahiplerine taşıma hizmetleri ile ilgili süreklilik, düzenlilik ve yeterlilik hususlarında belirlenmiş standartların sağlanmasına yönelik olarak getirilen işletme yükümlülüğünü,

b) Taşıma yükümlülüğü, yetki belgesi sahiplerine kamu hizmeti yükümlülüğü olarak getirilen yolcuları ve eşyayı öngörülen rayiçlerde ve öngörülen şartlara tabi olarak taşıma yükümlülüğünü,

c) Tarife yükümlülüğü, özellikle bazı yolcu gruplarına, bazı eşya ve kargo türleri veya bazı güzergahlar için, yetki belgesi sahiplerinin ticari çıkarları ile uyuşmasa da Bakanlık tarafından tespit edilmiş ve onaylanmış tarifelere uyma yükümlülüğünü ifade eder.

(5) Yetki belgesi sahiplerine getirilen işletme, taşıma veya tarife yükümlülüklerinden dolayı ilgili yetki belgesi sahibinin ekonomik açıdan zarar görmesi durumunda, söz konusu yetki belgesi sahibi kamu hizmeti yükümlülüğünün kısmen veya tamamen ortadan kaldırılmasına veya önemli değişiklikler yapılmasına yönelik olarak Bakanlığa başvurabilir. Bu talep, Bakanlığa en az doksan gün önceden ihbarlı olarak bildirilir. Bakanlık, söz konusu hizmetin ihbar tarihinden itibaren bir yıla kadar sürdürülmesi konusunda ısrar edebilir ve bunu ihbar süresinin bitiminden en az otuz gün önce ilgili yetki belgesi sahibine bildirir.

(6) Bakanlık, beşinci fıkrada belirtilen şekilde ihbarlı talep yapılması halinde, getirdiği kamu hizmeti yükümlülüklerinden feragat edebilir.

(7) Bakanlık, beşinci fıkrada belirtilen şekilde yapılan ihbarlı taleplerde kararlarını, işletme ya da taşıma yükümlülükleri söz konusu olduğunda başvurunun yapıldığı tarihten itibaren 1 yıl içinde, tarife yükümlülükleri bakımından ise 6 ay içinde alır[8].

Yukarıda da belirtildiği üzere kamu hizmeti sözleşmeleri afet ve acil durumlarda taşıma işlemlerinin yerine getirilmesi için Bakanlık tarafından taşımacıyla yapılan uyuyan sözleşmelerdir. Bu noktada sıklıkla karıştırılan bir hususa değinmek faydalı olacaktır. Genel yaygın kanı afet ve acil durumlarda kamunun özel sektörün elinde bulunan taşıtlara el koyabileceği şeklindedir. Ancak, söz konusu durum afet ve acil durumlar için değil Olağanüstü Hal ve Savaş halleri için geçerlidir. Söz konusu durum 16/07/1965 tarih ve 697 Sayılı Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerinin Olağanüstü Hallerde ve Savaşta Ne Suretle Yürütüleceğine Dair Kanun'un 3. Maddesi'nde açıkça belirtilmiştir.

...hazırlanan planların aksatılmadan yürütülebilmesini sağlamak için, lüzumlu görülecek araç, malzeme, tesis, fabrika ve atelyelerin bu kanun kapsamına giren daire, teşekkül, müessese ve ortaklıklar elinde bırakılması veya lüzumlu görülecek araç, malzeme, tesis, fabrika, atelye ve personelin bunların emrine

tahsisi için yapılacak işlem Genelkurmay Başkanlığının mütalâası alınmak şartı ile Milli Savunma, İçişleri ve Ulaştırma Bakanlığınca müştereken tesbit olunur[19].

Ayrıca, 25/10/1983 tarih ve 6175 sayılı Olağanüstü Hal Kanunu'nun 7. Maddesi tabii afetlerde olağanüstü hal ilan edilebileceğini, söz konusu durum gerçekleştiği takdirde afet ve acil durumlarda olağanüstü hal hükümlerinin uygulanabileceğini yani taşıtlara zorunlu olarak el konulabileceğini belirtmektedir.

Tabii afet ve tehlikeli salgın hastalıklar sebebiyle olağanüstü hal ilan edilen bölge içindeki kamu kurum ve kuruluşlarıyla tüzel ve gerçek kişiler, kendilerinden istenecek veya yükümlülük konulacak arazi, arsa, bina, tesis, araç, gereç, yiyecek, ilaç ve tıbbi malzeme ile giyecek ve diğer maddeleri vermek zorundadırlar.

Bu amaçla; öncelikle o bölgedeki genel ve katma bütçeli dairelere, kamu iktisadi devlet teşekkülleri ve kuruluşları ile bunlara bağlı müesseselere ve mahalli idarelere başvurulur. İhtiyaçların bu kaynaklardan zamanında ve yeterince karşılanmaması halinde, imkan ve kaynakları da dikkate alınarak, bölgedeki özel kuruluşlara ve gerçek kişilere ait olanlara yükümlülük konulur.

Yiyecek, giyecek, araç, gereç, ilaç ve tıbbi malzemeler gibi zaruri maddeler bölge sınırları içinde sağlanamadığı takdirde, bu Kanun hükümleri uygulanmak suretiyle en yakın bölgelerden yükümlülük yolu ile sağlanır [10].

Olağanüstü hali gerektirmeyecek afet ve acil durum hallerinde ise kamunun elindeki imkânların yetersiz kalması durumunda uyuyan sözleşmelere ihtiyaç duyulacaktır. Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere kamunun elinde bulunmayan deniz ve kara taşıtlarının belli dönemlerde bedeli ödenmek üzere kullanılmasıyla ilgili olarak taşıt sahipleriyle yapılacak sözleşmeler uyuyan sözleşme kapsamındadır. Bu sözleşmeler sadece taşıtlara yönelik de olmayabilir. Söz konusu deniz taşıtlarının kullanacakları limanlar ve nakliye hizmetlerinin gerçekleşmesi için gerekli diğer

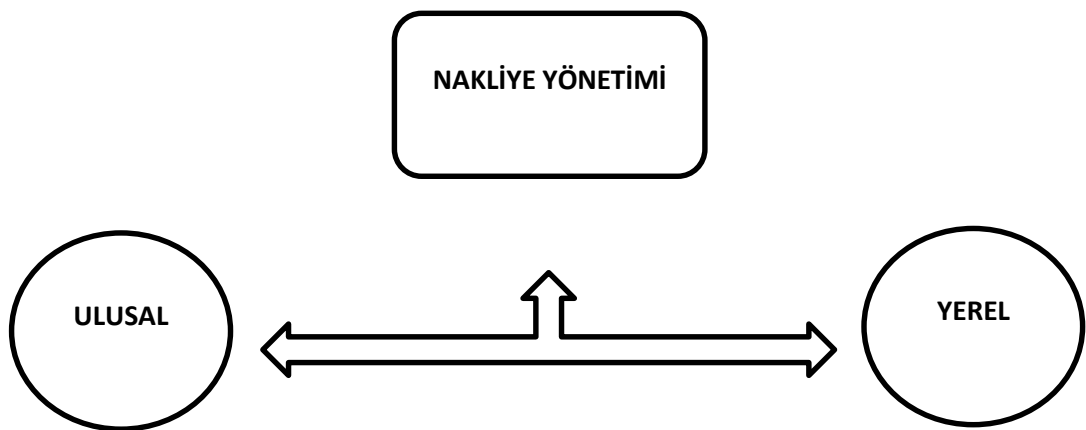
yardımcı unsurların da ilgili maddeden sorumlu kamu kuruluşu tarafından belirlenip bu sözleşmelerin içine dâhil edilmesi gerekmektedir.

3. AFET VE ACİL DURUM NAKLİYE YÖNETİMİ KURUMSAL PAYDAŞLARI

Afet ve Acil Durum Yönetimi oldukça kompleks bir yapıyı içermektedir. İçerisinde nakliye dışında beslenme, barınma, defin, enerji, sağlık vb. daha birçok hizmetin yürütülmesini gerektiren karmaşık bir yönetim sistemini bulundurmaktadır. Bu sistemin her bir çarkının eşgüdüm içinde dönmesi gerekecektir aksi takdirde oluşacak bir aksaklık alarm durumuna gelmiş ve ciddiyetini koruyan vaziyeti daha da kötü hale getirebilir ve daha büyük maddi ve manevi hasarlara yol açabilir.

UDHB nakliye ve lojistik sektörünü doğrudan düzenleyen ve denetleyen kurum olarak birbirinden oldukça farklı 4 modun işleyişinden ve afet ve acil durum nakliye yönetimini sürdürmekten de sorumludur. Bu farklı modların rutin işleyişleri Bakanlık içerisinde yer alan Genel Müdürlükler veya Bakanlık bağlı, ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşları vasıtasıyla yerine getirilmektedir. Afet ve acil durum nakliyesinin de iş ve işlemleri bu birimler tarafından yerine getirileceğinden farklı kurum ve kuruluşların I. Bölümde bahsedilen ulusal ve yerel bazda bir araya gelerek koordineli olarak çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Her iki kısım için hangi birimlere görev yükleneceği ana çözüm ortakları adı altında belirlenerek sadece UDHB içerisinde değil ulaştırma imkanları bulunan diğer birimlerin de bu planlamanın içine derç edilmesi sağlanmalıdır.

Şekil 3.1 Nakliye Yönetimi



Yukarıdaki ayırımın yapılması bir takım zorunluluklardan kaynaklanmaktadır. Öncelikle afet veya acil durumun sınıflandırılmasında da belirtildiği üzere kimi haller sadece yerel düzey imkân ve kabiliyetleri ile çözülebilirken kimi haller ulusal düzey hatta uluslararası düzeyde çözüm gerektirebilecek durumları oluşturmaktadır. Nakliye yönetimi açısından da durum değişmemekte olup yerel ve yerelden ulusala giden, destek illerin katılımından nihai olarak ulusal düzeye ulaşan bir yapılanmanın kurulması zaruridir.

Öncelikle ulusal yapının oluşturulması gerekmektedir. Ulusal yapının yerel üzerindeki hiyerarşik üstünlüğünden kaynaklanan görev ve emir verme yetkilerinin olması, belirlenen ulusal yapının taşra boyutundaki minyatür halinin yerel düzeye entegre edilmesini kolaylaştıracaktır.

3.1 Ulusal Düzey Nakliye Yönetimi

Tüm ulaştırma hizmetlerinin ulusal boyutta yerine getirilmesinden o ülkenin ulaştırmadan sorumlu Bakanlığı mesuldür. Türkiye’de de bu görev Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından yerine getirilir. Dolayısıyla, afet ve acil durumlara yönelik nakliye, haberleşme, ulaştırma altyapısı ve diğer hizmetlerin yerine getirilmesinde Bakanlık ulusal olarak düzenleme ve uygulamaları yerine getirmekle mükelleftir. 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’nin 2. Maddesi şu şekilde ifade edilmektedir.

Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedefleri belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek[20].

Türkiye Ulusal Afet Müdahale Planı (TAMP) da tam olarak ulusal bir milli afet stratejisinin hayata geçirilmesini amaçladığından ve bu amaca yönelik olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na çeşitli ulaştırma alanlarında görev ve sorumluluk yüklendiğinden nakliye yönetiminin ya da diğer ulaştırma alanlarının

yönetim piramidinin en yukarisına ana çözüm ortağı olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yerleşmelidir.

Bakanlık içerisinde I. Bölümde belirtildiği üzere yukarıda sayılan süreçleri yönetmek adına Bakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi'nin aktif halde bulunması gerekmektedir. Konu üzerinde araştırma yapacak uzman personeliyle birlikte müdahale safhasında her bir alanda hızlı ve etkili çözümler üretebilmenin en etkin yolunun bu merkezleri aktif hale getirmekten geçtiği düşünülmektedir.

Bakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi tüm ulaştırma bağlamında Bakanlık içi ve dışı ilgili kurum kuruluşlarla işbirliği içinde afet ve acil durumlara hazırlık yapmak ve gerektiğinde hazırlıkları uygulama aşamasında yerine getirmek durumundadır. Nakliye bağlamında çözüm de yine birçok kurum ve kuruluşun eşgüdümü olarak çalışmasından geçmektedir. Nakliye afet ve acil durum baş aktörleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir.

- Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM)
- Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
- Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY)

Yukarıda sayılan kurumlar ya hizmeti tam olarak yerine getirecek olan işletmeler ya da daha önce de belirtildiği üzere uyuyan sözleşmeler vasıtasıyla hizmet satın alınması yönünde ilgili olduğu sektörle birinci dereceden muhatap olması beklenen kurumlardır. Ancak, TAMP'da bu kurumların yanı sıra Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü gibi kurumlar da afet ve acil durum nakliyesinde ulusal düzeyde rol alacak aktörler arasında gösterilmektedir. Fakat bu sayılan kurumların aktif olarak müdahale planlarında yer alması yakın gelecekte beklenmemektedir. İlk olarak TCDD

İşletmesi demiryolu işletmesini hâlihazırda ülkemizde tek elden yürütüyor olmakla beraber sektörün tam anlamıyla liberalleşmesi için zamana ihtiyaç duyulacaktır. Dolayısıyla TCDD dışında demiryolu işletmesinde henüz farklı bir işletme bulunmadığından Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün afet ve acil durum nakliyesinde faal olarak yer alması beklenmemelidir. Tehlikeli mal taşımacılığı ise fiili olarak her mod bazında o modun yetkili merciinin sorumluluğu altında gerçekleştirildiği için tehlikeli mal taşımacılığı boyutunda söz konusu kurumun mesleki bilgi olarak katkı sağlaması beklenebilir. Kombine taşımacılık bazında da yine söz konusu kurumun mesleki bilgi katkısının ötesine geçmesi beklenmemelidir.

Yukarıda ana çözüm ortakları adı altında sayılan kurumlarla beraber doğrudan nakliye ya da ulaştırma sektöründe faaliyette bulunmayan ama taşımanın niteliği bakımından koordinasyon halinde bulunulması gereken bir takım kurum ve kuruluşların da afet ve acil durum ulusal düzey nakliye yönetiminde yer alması gerekmektedir. Bu kurumlardan en önemlisi ve afet ve acil durum nakliyesinde belki de en değerli stratejik partner olarak nitelendirilebilecek olanı kuşkusuz Genelkurmay Başkanlığı'dır. Sadece afet ve acil durumlarda değil aynı zamanda seferberlik ve olağanüstü hal durumlarında da UDHB ve Genelkurmay Başkanlığı'nın çok yakın çalışacakları hesaba katılırsa bu iki kurumun yukarıda sayılan durumlara yönelik eğitim ve tatbikatlar düzenlemesi hazırlık çalışmaları açısından büyük önem arz etmektedir.

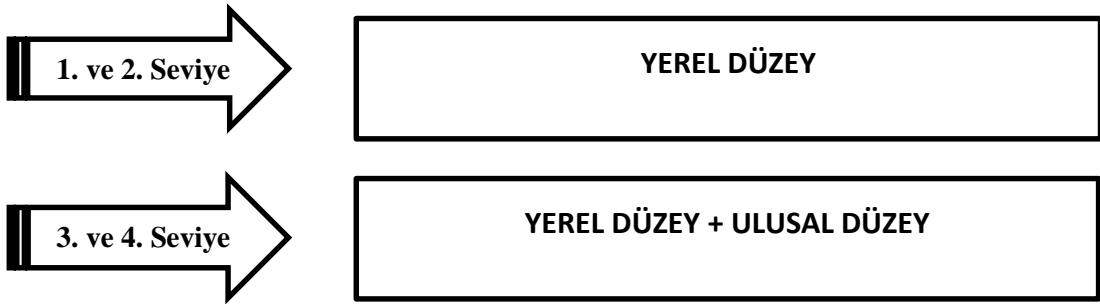
Genelkurmay Başkanlığı, içinde bulundurduğu kara, hava ve deniz kuvvetleri imkânlarını ve ayrıca özellikle bu konuda yani ulaştırma ve lojistik eğitimi almış personelini barış zamanında da faal halde bulundurması beklenmelidir. Genelkurmay Başkanlığı'nın envanterinde bulunan taşıtlarla havalimanı ve limanların kullanıma açılması, UDNB'nin elini başarılı bir yönetim çıkarması açısından oldukça güçlendirecektir. Fakat bu noktada ülkenin güvenliği ve savunmasının tehlikeye atılmaması hususu oldukça önemlidir. Dolayısıyla, imkânların elverdiği ölçüde Genelkurmay Başkanlığı'nın afet ve acil durum nakliyesinde rol alması beklenebilir. Oldukça geniş bir envantere sahip olan silahlı kuvvetlerin imkânlarından ne ölçüde faydalanılabileceğiyle ilgili ayrıca bir çalışma yapılması bu açıdan önem arz

etmektedir. Seferberlik halinde, Genelkurmay Başkanlığı'nca görevlendirilmesi talep edilen nakliye firmalarına ait çalışmaya benzer bir şekilde gizlilik esasları çerçevesinde Genelkurmay Başkanlığı envanteri de afet ve acil durum nakliye planlamasına dâhil edilebilir.

3.2 Yerel Düzey Nakliye Yönetimi

Yerel düzey nakliye yönetimi ulusal düzeyden farklı olarak her daim teyakkuza olması lazım gelen ve her seviye afet ve acil durumda harekete geçmesi gereken birimlerin oluşturduğu yapıdır. 1. ve 2. seviye afetler yerel imkânlarla veya en fazla destek illerin de katılımıyla çözülebilen afetleri, 3. ve 4. seviye afetler ise ulusal düzeyle birlikte yerelin topyekûn müdahil olduğu daha büyük çaplı afetleri ifade etmektedir⁷. Görüldüğü üzere yerel düzey nakliyesi tüm seviyelerde yer almakla beraber afet ve acil durum bölgesini en iyi tanıyan yapı olarak aslında tüm nakliye yönetimleri için bel kemiği noktasını oluşturmaktadır.

Şekil 3.2.1 Afet ve Acil Durum Seviyelerine Göre Nakliye Yönetimi



Hiyerarşik olarak yerel düzey yapılanmasının sorumluluğu UDHB'nin bölge müdürlükleri ile ilişkilendirilir. Hâlihazırda 13 bölge müdürlüğü olan Bakanlığın her il düzeyinde bölge müdürlüğüne bağlı il sayısınca yerel düzey afet ve acil durum nakliye planlarının olması gerekmektedir. İllerin coğrafi ve ekonomik özellikleri dikkate alınarak oluşturulacak bu planlamada bölge müdürlüğünün hangi ulaşım moduna ne ölçüde ağırlık vereceğinin ve ilgili modun taşra yapılanmasına ne gibi sorumluluklar yükleneceğinin afet ve acil durum meydana gelmeden belli olmuş

⁷ https://www.afad.gov.tr/UserFiles/File/PLANLAR/Afet_Mud_PI_ResmiG%2020122013.pdf

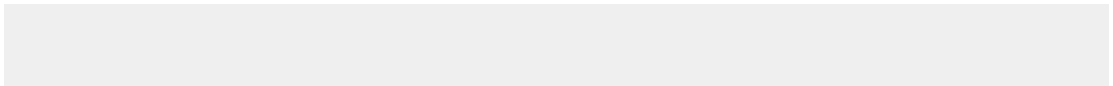
olması gerekmektedir. Örnek olarak İstanbul ve çevresinde meydana gelebilecek bir afet ve acil durumda deniz ulaşımı kapsamında İDO gibi kurumlara büyük ölçüde iş yükü doğabilirken, Diyarbakır'ın coğrafi özelliği nedeniyle kara ve hava ulaşımı ön plana çıkabilmektedir. Ulaştırma Bölge Müdürlerinin planlama ve yönetiminde söz sahibi olduğu yerel düzey yapılanması aynı zamanda Ulusal Düzey'den gelecek talimatlarla birlikte ilgili Vali'nin emir ve talimatlarıyla da uyumlu bir çalışma göstermek mecburiyetinde olmalıdır.

Bölge Müdürlüğü yerel bazda varsa liman başkanlıkları, havalimanı başmüdürlükleri ve gar müdürlükleri ile topyekûn bir görev üstlenme bilincinde olarak yerel düzeyde ilgili bölgeye özgü koşulları düşünerek yerel afet ve acil durum yönetimini oluşturarak gerekli iş ve işlemleri yerine getirmelidir.

Afet ve acil durum yerel düzey nakliye yönetiminin ulaştırma dışı en büyük destekçisi olarak da İçişleri Bakanlığı ortaya çıkmaktadır. Yerel düzey afet ve acil durum nakliyesinde ilgili belediye ve destek iller belediyelerinin elinde bulunan ulaşım araçları, ilde faaliyet gösteren servis araçları gibi taşıtların, yerel nakliyeyi gerçekleştirebilmesi için Belediyeler ve İçişleri Bakanlığı ile Bölge Müdürlüklerinin eşgüdüm halinde hareket etmesi gerekmektedir. Özellikle Büyükşehir Belediyelerinde var olan Ulaşım Koordinasyon Merkezleri gerektiğinde Bölge Müdürlükleri tarafından da kullanılabilir buradan gelecek taşıtlarla ilgili raporların analiz edilerek karar verme mekanizmasına girdi sağlaması beklenmelidir.

Diğer önemli bir husus ise kültürel varlıkların ve canlı hayvanların afet ve acil durum bölgesinden taşınmasıdır. Kültürel varlık ve canlı hayvan taşınması herhangi bir diğer eşya taşınmasından farklılık gösterebilmektedir. Bunların söz konusu taşıtlara yüklenmesi veya taşıtlardan indirilmesi, taşınırken zarar görme ihtimallerine karşı önlem alınması gibi hususlar uzman görüşü doğrultusunda yapılmalıdır. Bunun için, yerel bazda Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın taşra yapılanmalarındaki uzmanlardan faydalanılması gerektiği hususu önem kazanmaktadır. Ayrıca il tarım müdürlüklerinin envanterine kayıtlı araçların da nakliye planlamasında gerekli yerlerde müdahil olması ihtimalinden dolayı destek

özüm ortağı olarak bu iki kurumu yerel nakliye yönetiminin yapısı içinde değerlendirmek doğru olacaktır.

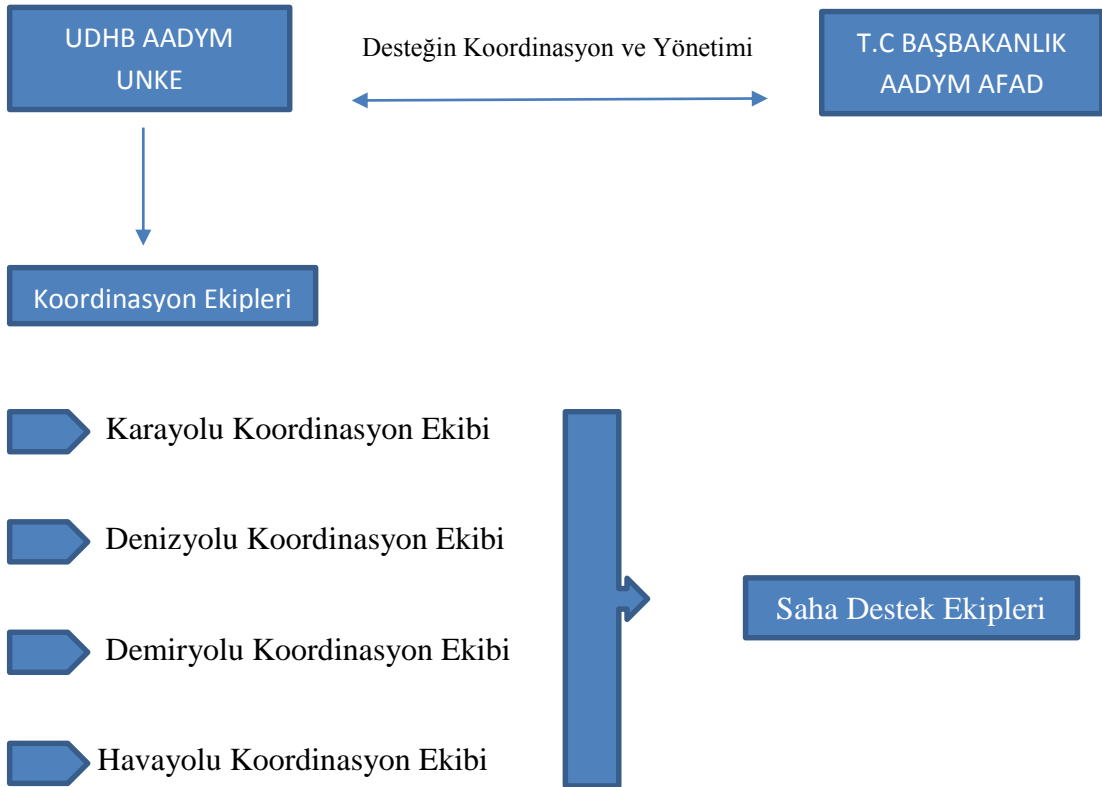


4. AFET VE ACİL DURUM NAKLİYE YÖNETİMİ ORGANİZASYON YAPISI, GÖREV VE SORUMLULUKAR

Organizasyonel yapı standart olarak Max Weber'in oluşturduğu hiyerarşik çerçevede ama aynı zamanda matris organizasyonların bir takım özelliklerini de taşıyor olmalıdır. Katı bir hiyerarşi afet ve acil durumun doğal olarak getirdiği ivedilik haline ters düşerken hiyerarşinin olmaması da ciddi bir kaos doğurabilir. Dolayısıyla, ne kadar fazla detay bilginin organizasyonel yapıda yer alması, uygulamayı güçleştirecek yerine acilen getirilmesi gereken hizmetlerin aksamasına yol açacaktır. Esas olan, genel çerçeveyi kaosa yer bırakmayacak şekilde çizerek genel format içerisinde hizmeti yerine getirecek olanlara hareket kabiliyeti sağlayacak olan esnekliği sağlamaktır.

Aşağıdaki şekil örnek olarak Ulusal Düzey şematik yapılanmasını göstermektedir.

Şekil 4.1 Ulusal Düzey Hizmet Grubu Şeması



I. Bölüm’de Bakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi için (BAADYM) tanımlanan görevlerin yerine getirilmesi adına söz konusu merkezin daimi olarak çalışır halde bulunması gerektiği belirtilmiştir. Afet ve Acil Durumun ne zaman meydana geleceği bilinmediğinden ve 0. Dakika müdahale sistemlerinin etkin hale getirilmesi açısından bu merkezin 7/24 açık bulundurulması zorunludur. BAADYM’nin sorumluluğu altında sadece nakliye yönetiminin değil aynı zamanda diğer ulaştırma hizmetlerinin de yürütüleceği hatırdan bulundurularak sadece Nakliye hizmetlerine yönelik BAADYM içerisinde “Ulusal Nakliye Koordinasyon Ekibi (UNKE)”nin yer alması önem arz etmektedir.

Şekilden de görüldüğü üzere UNKE yapılanmasının altında ilgili moda yönelik gelebilecek olan talepleri karşılamak için o modla ilgili kurum ve kuruluşlardan gelecek yetkililerin oluşturduğu koordinasyon ekipleri yer almaktadır. Bu ekiplerin toplamı şeklinde oluşan UNKE ve sekreteryası doğrudan AFAD Yönetimi Başkanlığı ile 0. Dakika’dan itibaren iletişimde bulunarak ihtiyaç duyulan nakliye hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlar. Özetle, afet ve acil durum bölgesine yönelik veya bölge içi gelecek bir talep AFAD Yönetimi Başkanlığı’ndan BAADYM UNKE’ye, burada değerlendirilen talep hizmetin yerine getirilmesi için ilgili koordinasyon ekibine sevk edilir.

Buradan yola çıkarak yukarıda bilgi akışının aktarıldığı Ulusal Düzey Nakliye Yönetimi’nde her bir birimin ayrı ayrı afet öncesi, afet anı ve afet sonrası görevlerinin NHG Planı’nda şu şekilde yer alması beklenmektedir. Buna göre;

4.1. UNKE (Ulusal Nakliye Koordinasyon Ekibi)

- *İhtiyaç duyulması halinde Ulusal Nakliye Hizmet Planı (UNHP)’nin yürütülmesine ilişkin konuları görüşmek üzere toplanmak,*
- *İhtiyaç duyduğu kurum/kuruluş ve özel sektörden temsilci davet etmek,*
- *AFAD merkezinden gelecek talimat doğrultusunda durum değerlendirmesi yapmak,*

- *Operasyon yürütülecek noktalardaki eksikliklere göre operasyon planlaması yapmak,*
- *Taşıma önceliğini belirlemek,*
- *Mevcut envanteri kontrol etmek,*
- *Taşıma modlarına göre taşımacı belirlemek,*
- *Hizmete ilişkin uyuyan sözleşmelerin çerçevesini oluşturmak,*
- *Mal toplama ve varış yerlerini önceden belirlemek,*
- *Tüm paydaşlara ilişkin bilgilendirme hattını oluşturmak,*
- *Destek alınacak birimlerin iletişim bilgilerini tespit etmek,*
- *Demiryolu, denizyolu ve havayolu ile gidecek malzemenin aktarma alanlarını belirlemek,*
- *Kıyası olan illere özel nakliye planlarının yapılmasını sağlamak,*
- *3. ve 4. seviye afet ve acil durumlarda BAADYM’de toplanmak,*
- *AFAD Başkanlığı’ndan gelecek talimat doğrultusunda durum değerlendirmesi yapmak,*
- *Afet bölgesindeki sorumlu kişilerle iletişim kurmak,*
- *Afete ilişkin kurumlar/destek ekiplerden gelen raporlar neticesinde afet bölgesindeki nakliyenin durumuna ilişkin ulusal seviyedeki raporları oluşturmak,*
- *Taşıt takiplerini sağlamak,*
- *Hava sahalarını notamlamak,*
- *Yolların durumu ile ilgili güncel bilgilerin alınmasını sağlamak,*
- *Yerel düzeydeki nakliye hizmetleri grubuyla sürekli iletişimde bulunmak,*
- *Gerektiğinde yerel düzeye yardımcı olacak saha destek ekiplerini göndermek,*
- *Afet sonrası AFAD Başkanlığı tarafından afet ve acil durumun sonlandığı bilgisinin ilanını müteakip, kurum ve kuruluşlardan toplanan tüm raporların bir araya getirilmesiyle kapsamlı ve çok boyutlu bir değerlendirme yapmak,*
- *Afet sonrasında nakliye, yükleme ve boşaltma kapasiteleri ve gabareleri tespit etmek,*

- *Verilen nakliye hizmetlerine ilişkin ödemelerin gerçekleştirilmesini sağlamak,*

gibi görevleri yerine getirmekle yükümlüdür. Açık olduğu üzere, herhangi bir afet ve acil duruma hazırlıklı olmak adına söz konusu görevlerin yerine getirilmesi oldukça önemlidir. Ana çerçevenin çizildiği UNHP'nın bağlayıcılığı tüm kurumlar tarafından benimsenmeli ve UNKE tarafından verilen talimatlar yerine getirilmelidir.

UNKE her ne kadar kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcilerinden oluşuyor olsa da özellikle denizyolu ve karayolunda iş ve işlemlerin özel firmalar kanalıyla yürütülmesinden dolayı özel sektörün de planlama çalışmalarında yer alması gerekmektedir. Sektörün konuya ilişkin katkıları nakliye yönetiminin gerçekçi olmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda afet ve acil durum yönetiminin bir bütün olarak sahibi konumundaki AFAD Yönetimi Başkanlığı'nın görüşleri doğrultusunda UNHP'nin güncel tutulması diğer hizmetlerle bütünleşik olarak hareket etmek için son derece önemlidir.

3. ve 4. seviye afet ve acil durumlarda her ne kadar UNKE aktif olarak çalışsa da 1. ve 2. seviyelerde de yerel düzeyden gelecek raporlarla UNKE'nin çalışır durumda olduğu kabul edilebilir. Ancak UNKE'nin 3. ve 4. seviyelerde Bakanlık Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezinde toplanması normal olarak beklenmektedir. 4 farklı ulaştırma modunun gelecek talepleri ortak değerlendirmesi talebe ilişkin faaliyetin yerine getirilmesini ve karar verme mekanizmasını hızlandıracaktır. Bu seviyelerdeki UNKE toplanma yeri ulaştırmanın oynadığı role göre AFAD Yönetimi Başkanlığı da olabilir. Her durumda karar vermeye yetkin mod temsilcilerinin bir arada bulunması önemlidir.

Afet ve acil durum bölgesinde meydana gelen hasardan bölgedeki ulaştırma personeli, terminaller, garlar veya limanlar da etkilenmiş olabilir. Ancak, yine de bölgedeki ulaştırma faaliyetlerinin sürdürülmesi gerekmektedir. Söz konusu engellerin bertaraf edilmesi için bölgede afetzede durumuna düşmüş ulaştırma

personelinin ikame edilmesi zorunludur. Bu durum özellikle deniz, hava ve demir yolu ulaşımının devamı açısından önemlidir. Hava trafik kontrolörü, gemi survey uzmanları gibi teknik olarak ulaştırma faaliyetlerine destek olan afetzede durumda olan personelden verim alınması beklenemez. UNKE içerisinde bulunan koordinasyon ekiplerinin sorumluluk sahalarını derhal tespit edip söz konusu bölgeye merkezden veya çevre illerden gönderilecek saha destek ekiplerinin oluşturulması kritik öneme sahiptir.

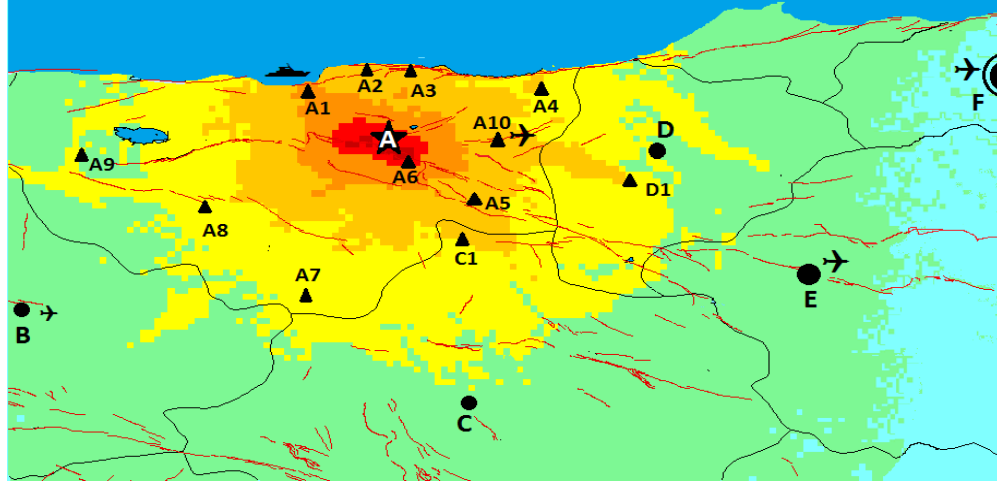
Afet sonrası yapılacak en önemli çalışmalardan birisi de UNKE tarafından nakliyatı gerçekleştiren hak sahiplerine hizmet bedellerinin noksansız ve zamanında yapılmasıdır. Hizmeti yerine getiren hak sahipleri afet ve acil durum sırasında da ticari faaliyetlerini devam ettirmek durumundadırlar. Envanterde kayıtlı olan taşıtların afet ve acil durum nakliyesine yönlendirilmeleri hak sahipleri tarafından ticari bir kayıp olarak algılanmamalıdır. Bu algının önüne geçmek ise UNKE'nin ödeyeceği hizmet bedellerine bağlıdır. Aksi takdirde gelecek olan talebi karşılamama adına firma sahiplerinin usulsüzlüklere başvurması kaçınılmazdır. Bu kaçınma hizmetin aksaması dolayısıyla can ve mal kaybının artmasına yol açabilir.

4.1.1 Afet ve Acil Durum Öncesi Hazırlık Çalışması

Afet ve Acil durumlara hazırlıklı olmak adına Nakliye Yönetiminin afet öncesi yapması gereken en önemli ön hazırlık uyuyan sözleşmelerden sonra neyin nasıl ve hangi öncelikle taşınacağına ilişkin tahmin çalışması yapmaktır. Bu çalışma öngörülebilirliği artırarak başarılı bir yönetimi beraberinde getirecektir. Afet ve acil durumlarda sağlanacak olan nakliye hizmetleri genel olarak diğer hizmet gruplarının talepleriyle şekillenecektir. Dolayısıyla, diğer hizmet gruplarının, kurum ve kuruluşların ya da konuyla ilgili diğer mecraların talep edebileceği nakliye hizmetinin bir senaryo üzerinden çalışılması yerinde olacaktır.

SENARYO 1

Şekil 4.1.1.1 Afet Haritası



Tahmini Sismik Şiddet Değerleri	
■	IV Ç oğunlukla Hissedilir
■	V Şiddetli Hissedilir
■	VI Az Hasar Yapıcı
■	VII H Hasar Yapıcı
■	VIII Ağır Hasar Yapıcı
■	IX Tahrip Edici
■	X Çok Tahrip Edici

MESAFELER

(Şehir merkezleri arası,
karayolu ile)

A – B: 160 km A – F: 350 km

A – C: 130 km D – E: 80 km

Kaynak: AFAD Yönetimi Başkanlığı (2014)

A ilinde (nüfus 2.500.000) Aralık ayında saat 14.48'de büyüklüğü 6.9 olan bir deprem meydana gelmiştir. İvme kayıtlarına göre A iline sınırı olan B ilinin depremden etkilenmediği, ancak C ve D illerinin merkez ve ilçelerinde can ve/veya mal kaybının meydana geldiği öngörülmektedir. Bölgede kış şartlarının halen devam ettiği bilinmektedir. A ili için üç günlük hava tahmini şu şekildedir (En Yüksek / En düşük): 1. Gün: 5 / -10; 2. Gün: 8 / -7; 3. Gün: 10 / -5.

AFAD, alınan ilk bilgiler ışığında tüm hizmet gruplarının Seviye 4'ten afete müdahale çalışmalarına başlaması çağrısı yapmıştır. AFAD Başkanlığı tüm ulusal düzey hizmet gruplarının planlanan 4. seviye saha destek ekip ve ekipmanlarıyla, yapılan intikal planları çerçevesinde, AFAD ile koordineli olarak harekete geçmesini Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri'ne duyurmuştur. Afet nedeniyle uluslararası yardım çağrısı "Appeal" yayımlanmış olup arama-kurtarma başta olmak üzere her türlü aynı ve nakdi yardım kabul edilmektedir.

Şehre yaklaşık 50 km uzaklıkta bir adet uluslararası havaalanı bulunmaktadır. Ayrıca 150 km ve 350 km uzaklıkta iki uluslararası havaalanı daha vardır. B şehri istikametinde, 90 km uzaklıkta küçük çaplı bir havaalanı bulunmaktadır ancak olumsuz hava koşullarına karşı teknik yeterliliğe sahip değildir. Ek olarak şehirden 45 km uzaklıkta orta büyüklükte bir liman bulunmaktadır. Afet bölgesine en yakın AFAD Lojistik Deposu, A9 ilçesi yakınlarında bulunmakta olup deponun A iline uzaklığı yaklaşık 75 km'dir.

İldeki baz istasyonlarının bir kısmı hasar görmüş olup, kullanıcılar bazı bölgelerde sabit ve mobil ses, data, SMS hizmetlerini aşırı trafik yoğunluğundan veya sistem kesintilerinden dolayı alamamaktadır.

Diğer taraftan içme suyu ihtiyacının karşılandığı kaynağın kesilmesi ve derin kuyunun göçmesi sonucu şehre içme suyu temin edilememektedir. Şehrin su boru hattı ve atık su hattı zarar gördüğünden bazı mahallelerde şehir suyu kesik, atık sular ise kontrolsüzce ortama karışmaktadır.

A ili şehir merkezinde ve A6 ilçesinde elektrik hatları zarar görmüştür. Güvenlik nedeniyle şehir merkezinin ve A6 ilçe merkezinin tamamında 24 saat süre ile enerji kesilmiştir. Yine şehrin bazı noktalarında doğalgaz borularında kırıklar olduğu ve bu sebeple doğalgaz sızıntısı olduğu haberi alınmıştır.

Şehre demiryolu ile de ulaşım sağlanmaktadır. Ancak şehre ulaşım sağlanan bazı karayolları ve tren yolu zarar görmüştür. A şehrinin D şehri ile bağlantısını sağlayan karayolu üzerindeki (nehir geçişi olan) bir köprünün ağır hasarlı olduğu bildirilmiştir. A ve C şehirleri arasındaki karayolunda gerçekleşen zincirleme kaza nedeniyle ulaşımın aksadığı tahmin edilmektedir. Zincirleme kazaya karışan ve hasar gören araçlar arasında LPG tankeri bulunmaktadır. A şehri ile A10 ilçesi arasındaki karayolunda ise akaryakıt tankerinin devrildiği belirtilmiştir.

Deprem anında, şehre 35 km mesafedeki sahil kasabası yakınında bulunan turistik otel ve kongre merkezinde bir Tıp Kongresi düzenlenmektedir. Kongrede farklı illerden 150 yerli, 75 yabancı katılımcı bulunmaktadır. Katılımcıların bulunduğu kongre merkezi ve otelden henüz haber alınamamıştır.

Şehrin yaklaşık 20 km güneyinde yer alan Organize Sanayi Bölgesi de ciddi hasar görmüş, bazı fabrikalar yıkılmıştır. Meydana gelen afetten yaklaşık 1 saat sonra OSB'deki petrokimya tesisinde yangın çıktığı bildirilmiştir. Aynı zamanda yıkılan fabrikalardan biri kurşun fabrikası olup, bertaraf edilmek üzere depolanan 5.000 ton radyoaktif madde bulaşmış zehirli atık yığınları arasında kalarak toprağa karışmıştır (Bu olay sırasında rüzgar yönünün güney-batı, hızının 20 km/saat, nem oranının %82 olduğu bilinmektedir).

Şehirde 15 kamu, 17 özel hastane bulunmaktadır. Özel hastanelerden 5'i özel ihtisas hastanesidir (göz ve KBB). 1 devlet hastanesi ile 3 özel hastane depremde ağır hasar görmüş, kullanılmaz durumdadır. Özel hastanelerden biri doğum hastanesidir. İçerideki hastaların acilen diğer hastanelere sevk edilmesi gerekmektedir.

Deprem sonrasında şehrin değişik bölgelerinde birçok konutu etkileyebilecek yangınların çıktığı bilinmektedir.

Depremden 6 saat sonra şehrin 20-40 km dışındaki 5 köyün de zarar gördüğü bildirilmiştir. Köylerde evler ve ahırlardan bazılarının yıkıldığı bilgisi gelmiştir ancak sayı bilinmemektedir. Ayrıca köylerden birinin hemen dışındaki maden ocağı da depremden etkilenmiştir. Ocak işleticisi 112'yi arayarak maden girişinin çöktüğünü, içerideki yaklaşık 90 madenciye ulaşamadığını belirtmiştir.

Tarım alanlarını sulama amaçlı yapılmış bir gölet, deprem sırasında hasar görmüş ve gölet suyunun acilen tahliye edilmesi gerekmiştir. Sulama kanallarından taşan sular yaklaşık 20 km'lik bir alanda tarım alanlarında, seralarda ve bazı konutlarda su baskınına sebep olmuştur. Su baskınında telef olan hayvanlar nedeniyle salgın hastalık riski olabileceği bildirilmiştir.

Afetin gerçekleşmesinden 1 gün sonra şehrin farklı yerlerinde az ve orta düzeyde hasar görmüş 3 AVM 155'i arayarak yağmaya karşı güvenlik önlemi talep etmektedir.

Yukarıda verilen senaryo herhangi var olan bir noktayı belirtmeyerek afaki varsayımlar üzerine oluşturulmuştur. 4. Seviye afet durumu ilan edildiği için ulusal düzeyle birlikte yerel düzey imkânlarının kullanılacağı belirtilmektedir. Ulaşım imkânlarının da sayıldığı senaryoda, hangi noktalarda ulaşım altyapısının zarar gördüğüyle ilgili olarak bilgiler yer almaktadır. Ulaşım altyapısı ile ilgili çözüm önerileri BAADYM'ni doğrudan ilgilendiren bir husus olduğu halde bu çalışmanın ana konusu nakliye hizmetleri olduğundan bu noktaya değinilmeyecektir. Ayrıca, senaryoda ulaşım kazalarına da yer verilmiştir. Afet ve acil durum esnasında ya da sonrasında nakliye hizmetlerinin yerine getirilmesi sırasında oluşabilecek trafik kazaları hizmetin aksamaması adına nakliye hizmetleri görev alanı dışına çıkarak güvenlik ve trafik hizmetlerinin görev alanına girmektedir.

Bu açıklamalardan sonra senaryo kapsamında ilgili kurum ve kuruluşların görev alanlarıyla ilgili olarak nakliye boyutunda afet ve acil durumlarda nasıl bir talep ile karşılaşacaklarını ölçmek için Ek-2'de yer alan form oluşturulmuştur. Söz konusu formda;

- Taşınacak olanın bilgisi (personel, araç, malzeme, diğer)
- Öncelik sırası (taşınacaklar arasında verilecek olan öncelik)
- 0. Dakika görevli personel sayısı
- Malzemenin cinsi/miktarı (adet, tonaj, ebat)
- Afet bölgesinde ihtiyaç duyulacak araç cinsi/sayısı
- Tehlikeli madde bilgisi
- Ulaştırma yöntemi (tercih edilen mod bilgisi)
- Malzemenin alınacağı yer ve zaman
- Malzemenin gönderileceği yer
- Malzemenin varması gereken öngörülen süre

- Taşımada dikkat edilecek hususlar (bozulabilir gıda olup olmadığı, balya, palet, konteynır olup olmadığı bilgisi)

gibi bilgilerin talep ediciler tarafından doldurulması istenilmiştir.

Elde edilen sonuçlara göre 31 adet personel/malzeme nakliyatında karayolu, 13 adet personel/malzeme nakliyatında havayolu, 3 adet personel/malzeme nakliyatında denizyolu tercih edilirken demiryolu herhangi bir nakliyat için tercih edilmemektedir.

Bu sonuçtan şu çıkarım yapılabilir. Afet ve acil durum nakliyesinde karayolu ağırlıklı olmak üzere havayolu desteğine ihtiyaç duyulacaktır. Çok özel durumlarda denizyolu ve demiryolu nakliyesi de gerekebilecektir. Yine aynı anketten elde edilen bir başka bulgu ise kombine taşımacılığın afet durumlarında talep edicilere pratikte uygulanabilir olarak sunulması gerektiğidir. Örnek olarak, haberleşme hizmetlerinin sağlanması için gerekli olan araçların (mobil istasyonlar) hava ve deniz yoluyla afet bölgesine ulaştırılması için söz konusu liman ve havalimanlarına götürülmesi işlemi kara araçlarıyla sağlanmalıdır. Bu gibi teknik araçların nakliyesinin taşınan araç ve malzemenin de hassasiyeti göz önünde bulundurulduğunda uzmanlaşmış personel gözetiminde koordine olmuş bir kombine taşımayı gerektireceği sonucu çıkmaktadır. Talep ediciler tarafından verilen bilgilerin UNKE tarafından değerlendirilip afet ve acil durum öncesinde nakliyeyi gerçekleştirecek olanlar tarafından tanınır olması ivedilik durumuna haiz bu taşımaların doğru şekilde yapılmasını sağlayacaktır.

SENARYO 2

Ülkemizin batısında yer alan 4.393.021 kişi nüfusa sahip B İlinde saat gece 23:58'de büyüklüğü 7.6 olan bir deprem afeti meydana gelmiştir. Ulusal Afet Müdahale Sistemi içerisinde görevli tüm gruplara deprem bilgisi AFAD tarafından duyurulmuştur.

AFAD afet bölgesinden ve ulusal düzey hizmet grupları raporlarından alınan ilk bilgiler ışığında tüm hizmet gruplarının seviye 4' ten afete müdahale çalışmalarını başlatması çağrısı yapılmıştır. AFAD tüm ulusal düzey hizmet gruplarının, planlanan 4. seviye saha destek ekip ve ekipmanlarıyla, yapılan intikal planları çerçevesinde, Başkanlıkla koordineli olarak harekete geçilmesini AADYM' lerine duyurmuştur.

Nüfusun % 15'inin birinci derecede etkilendiği, geçmiş yıllarda inşaatlarda deniz kumu kullanımının yaygın olması nedeniyle yaklaşık 2.945 adet çeşitli evsafa binanın çöktüğü tespit edilmiştir. 25.000 civarında vatandaşımızın hayatını kaybetmiş olabileceği, yaralı sayısının ise 32.000'i geçtiği tahmin edilmektedir.

Dışişleri Bakanlığı, AFAD' ile birlikte, önceden planlanan ülkelere planlamalar doğrultusunda yardım çağrısında bulunmuştur. Ayrıca uluslararası yardım çağrısında bulunulmuştur.

Yukarıda yer alan senaryo ise İzmir ili için düşünülmüş olup ulusal ve yerel düzey koordinasyon ekiplerince bu senaryoya göre öngörülen varolan ve ihtiyaç analizlerinin yapılması istenmiştir. Elde edilen sonuçlara göre;

4.1.1.1 Karayolu Modu:

- AFAD Yönetimi Başkanlığı'ndan gelen talimatlar doğrultusunda İzmir Bölge Müdürlüğü'nün harekete geçirileceği,
- İzmir Bölge Müdürlüğü ile birlikte özel kurumların bölge temsilcilikleri arasında bağlantıya geçilip, kullanılacak araçların hazır hale getirileceği,
- İzmir Bölgesi'ne ek olarak İzmir'in destek illerinin de teyakkuza geçirileceği,
- İzmir Bölge Müdürlüğü'ne kayıtlı araçlar ve şoförlerin bölgeyi çok daha iyi analiz edeceklerinden toplanma alanları ile depolama alanları arasındaki nakliyatları gerçekleştirecekleri öngörülmekte;

- İzmir Bölge Müdürlüğü'ne kayıtlı: 12.552 Otobüs, 13.278 Kamyon, 43.488 Kamyonet, 5.935 Çekici, 246 Römork, 570 Tanker ve 45 Terminalin mevcut bulunduğu,
- Yolcu taşımacılığında kullanılan araçları sürmeye yetkili SRC1 ve SRC2 belgesine sahip 101.555 şoför,
- Eşya taşımacılığında kullanılan araçları sürmeye yetkili SRC3 ve SRC4 belgesine sahip 108.050 şoför bulunduğu belirtilmiştir.
- Araçların depolama alanlarında ve diğer yükleme boşaltma alanlarında gönüllü desteğe ihtiyaç duyulacağı,
- Nakliye hizmetlerinden faydalanacak çok fazla hizmet grubu olacağından ve her bir hizmet grubunun talebinin aynı anda karşılanmasının yaratacağı güçlükler göz önüne alındığında nakliye hizmetlerinin kullanılmasına yönelik öncelik listesinin yapılmasının gerekliliği,
- Araçların yakıt sorununun önlenmesi için araçlara kullanılması için yakıt çeklerinin dağıtılmasına ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir.

4.1.1.2 Havayolu Modu:

- İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve destek iller havalimanlarında yer hizmetleri ekipman ve personelinin durumunun tespiti, ihtiyaç duyulacak personel ve ekipman için SHGM' ye müracaat edileceği,
- Hasarlı havalimanında tespitlerin yapılp hasarın giderilmesi ile ilgili plan, program ve uygulamaların Ulaşım Altyapı Hizmet Grubu ile koordineli hareket edileceği,
- Mülki idare amirliği ve İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğünden; gelecek yardım uçuşlarında indirilecek malzemenin- süratli bir şekilde afet bölgesine intikali için program ve uygulama yapılması. Uçuş bilgileri (Kalkış meydanı, kalkış saati, tahmini varış saati, taşıdığı yük/malzeme/kişi bilgileri) ve gelecek malzemenin nitelik ve miktarının Mülki idare amirliği ve İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğüne bildirileceği,
- Dışişleri Bakanlığı veya Afet Acil Durum Başkanlığından gelecek uçuşlarla ilgili bilgilerin (Kalkış meydanı, kalkış saati, tahmini varış saati,

taşınan malzeme/yük/personel bilgilerinin) yapılacak planlama ve uygulamaya esas olmak üzere ivedilikle ilgili yerlere bildirileceği,

- Yardım uçuşlarının gerçekleşeceği Havalimanında programlı uçuşlar nedeniyle gerek duyulması halinde SLOT uygulamasının UDHB ve SHGM tarafından uygulamaya konulacağı öngörülmekte;
- Havaalanı işletme bilgilerinin (pist, apron, taksi yolu bilgileri, apron kapasitesi, akaryakıt bilgileri) önceden Türkiye Havacılık Bilgi Yayını (AIP) de yayınlandığı için havayolu şirketlerinin gönderecekleri hava araçlarını bu bilgilere uygun olanlardan tefrik ederek, işletme bilgilerinin de uçuş ekibince hazır tutulduğu, uygulamanın afet durumunda da aynen uygulandığı. Şayet uçuş operasyonunu etkileyecek bir durum mevcut ise bu havacılık sektörüne notamlarla bildirildiği
- a) İzmir Adnan Menderes Havalimanı
- b) Uşak Havalimanı
- c) Denizli Çardak Havalimanı
- d) Muğla Dalaman Havalimanı
- e) Milas – Bodrum Havalimanlarının nakliye taleplerini karşılamak için bölgede kullanılabilir olduğu belirtilmiştir.
- Artacak personel ve araç gereç ihtiyacının karşılanmasına,
- Uçuş sayılarına bağlı olarak uçak yakıt ihtiyacı da artacak olursa, akaryakıt kuruluşlarından akaryakıt talebinin yapılacağına, gerekmesi halinde, yerel düzeyde Mülki İdare Amiri ve İl Afet Acil Durum Müdürlüğünün girişiminin gerekebileceğine
- Havacılık meteorolojisi için Meteoroloji Müdürlüğü personel ihtiyacı olur ise eksikliğin giderilmesine ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir.

4.1.1.3 Denizyolu Modu:

- UNKE'den gelen talimatlar doğrultusunda İzmir Liman Başkanlığı'nın harekete geçirileceği,
- İzmir Liman Başkanlığı ile Diğer liman başkanlıkları ve özel kurumların temsilcilikleri arasında bağlantıya geçilip limanda hazır bekleyen Yük ve Yolcu taşıyacak gemi deniz araçlarının belirleneceği,

- Taşınacak yük ve yolcular için hangi kıyı tesisleri (limanlar) kullanılacak ise taşımaya hazır hale getirileceği,
- Kullanıma hazır hale getirilmiş limandan deniz aracı ile taşınması istenen yükler ve iş makinalarının deniz aracına yüklenmesinin sağlanacağı ve yükün durumu, geminin özelliği, gemideki insan sayısı ve yükün iletileceği bölge vb. bilgileri İzmir Liman Başkanlığına bildirileceği,
- İzmir liman başkanlığı geminin yanaşacağı uygun limanı ve yükün seri bir şekilde tahliyesini sağlayacak eleman, ekipman ve düzenlemenin oluşturulmasını sağlayacağı ifade edilmiştir.
- İzmir, Aliğa, Dikili ve Kuşadası Liman Başkanlıkları sahasında bulunan Kıyı tesisleri
 - 1-Alpet Aliğa
 - 2-Petkim
 - 3-Ege Gaz
 - 4-Ege Gübre
 - 5-POAŞ
 - 6- Batıçim
 - 7- İDÇ
 - 8-Ege Çelik
 - 9-Ulusoy Çeşme Limanı
 - 10-Kuşadası Yolcu Limanı
 - 10-TDİ Güllük Limanı
 - 12- Didim Bel Rıhtımı'nın nakliye taleplerini karşılamak için hazır bulunduğu belirtilmiştir.
- Deniz araçları ile limana gelen yükler veya makinaların uygun kara araçları ile koordineli bir şekilde uygun yerlere naklinin sağlanması için yüke uygun kara taşıtlarına ihtiyaç duyulacağı ifade edilmiştir.

4.1.1.4 Demiryolu Modu:

- Afet Bölgesinden uzaklaştırılacak insanların varış noktaları, afet bölgesine nerelerden neler geleceği UNKE tarafından bildirildikten sonra demiryolu araçlarına olan ihtiyaçların tespit edileceği,

- Afet bölgesinden gelen tespitlere göre, ihtiyaç duyulan malzemelerin taşınacağı hatların açık olup olmadığı konusunun netleştirileceği.
- Destek illerden demiryolu araçları sağlanarak afet bölgesini terk etmek isteyen vatandaşlarımız için bir trende 600 yolcu alarak, bir günde 1800 yolcunun taşınabileceği,
- Afet bölgesine taşınacak yardımlar için bir trende 600 net ton, günde 2400 net ton yük taşınabileceği, ayrıca bu bölgedeki limanlardan uluslararası yardım kapsamında günlük 2.000 adet konteynır ile 3.000 ton kargo ve dökme katı yüke yükleme boşaltma hizmetinin toplamda 6 lokomotif 30 yolcu vagonu ve 18 yük vagonu ile verilebileceği ifade edilmiştir.

4.1.2 Taşıt Takip Ve Kaynak Envanter Sistemi

Afet ve acil durumlarda oluşan nakliye taleplerinin beklenenden de önce yerine getirilmesi istenebilir. Yola çıkmış olan bir araç ya da malzeme ya da personelin son dakika durum bilgisinin talep edicilere verilmesi karar verme mekanizmalarını doğrudan etkileyebilir. Bunun için nakliyesi gerçekleştirilen araç, malzeme ya da personelin varış noktasına ne kadar sürede varabileceklerinin tahmini UDHB personelinden talep edilebilir. Bu tahmini sürenin verilebilmesi, nakliyatın an be an takip edilebilmesi ve oluşturulacak durum raporlarının olabildiğince doğruyu yansıtması açısından taşıt takip sistemlerinin kurulması ve bunun modlar bazında entegre edilerek tek bir sistem üzerinden BAADYM’de izlenmesi beklenmektedir.

Taşıt takip sistemi günümüz teknolojik imkânları açısından yerine getirilmesi zor olmayan bir uygulamadır. Araçlara yerleştirilen uydu bağlantılı cihazlar yardımıyla bir taşıtın hangi konumda olduğu, koordinatları kolaylıkla belirlenebilmektedir. Bu durum özellikle hava ve deniz taşıtları için oldukça gelişmiş bir durumdur. Bugün isteyen her birey takip etmek istediği hava veya deniz taşıtlarına ilişkin anlık bilgileri çevrimiçi olarak elde edebilmektedir⁸⁹. Sinyalizasyon sistemleri yardımıyla demiryolu taşıtlarının da konum bilgisi rahatlıkla sağlanabilmektedir. Kara nakliyesiyle ilgili olarak çok fazla taşıtın afet ve acil durum nakliyesinde yer alması

⁸ <http://www.flightradar24.com/46.13,6.65/9>

⁹ <https://www.marinetraffic.com/tr/ais/home/?lang=tr>

ihtimali bulunduğundan GPS (Global Positioning System) sistemleri ile taşıtlar takip edilebilir. Ancak söz konusu GPS vericilerinin hangi araçta bulunacağı, afet anında vericilerin araçlara takılması işleminin uzaması vb. birçok etmen nakliye hizmetinin zamanında gerçekleşmemesine yol açabilir. Var olan yaygın iletişim teknolojilerinin (cep telefonu, uydu telefonları vb.) kullanımı kara nakliyesinde de anlık bilgi aktarımını sağlayacaktır. Anlık veri elde etmek için entegre bir sistemin kurulması emek ve maliyet açısından çok yararlı olmayacaktır. Söz konusu anlık bilgi akışı UNKE içerisindeki koordinasyon ekipleri vasıtasıyla kurum ve kuruluşların hâlihazırda seyrüsefer hizmetlerini gerçekleştirirken kullandıkları haberleşme sistemleri üzerinden sağlanabilir. Bilginin talep ediciye ivedilikle ulaşması ise nakliyatın gerçekleştirildiği taşıttan ilgili kurum ve kuruluşa sırasıyla koordinasyon ekibine ve UNKE vasıtasıyla AFAD Başkanlığına ulaştırılması bu kanaldaki bilgi akışının ivedi ve sağlıklı olmasına bağlıdır.

UDHB 2014 – 2018 Stratejik Planı’nda ise taşıt takip sistemi Kaynak Envanteri Bilgi Sistemi adı altında taşıt takibini de bir ölçüde içerecek envanter çalışmasının planlanması yer almış bulunmaktadır. Stratejik Amaç 2, Hedef 1’de bu durum şu şekilde belirtilmiştir:

Afet ve acil durumlar ile seferberlik faaliyetlerine yönelik Bakanlık hizmet birimleri ile bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarımızın kaynaklarını elektronik ortamda “Kaynak Envanteri Bilgi Sistemi” projesi ile belirlemek[18].

2013 yılı Mart ayında UDHB AFAD NHG planı grup çalışmaları sırasında U-Net otomasyon sistemi, liman sicil kütükleri, sivil havacılık ve devlet hava meydanları ile TCDD envanter sistemlerinden ayrı ayrı alınan sonuçları Ek-3’tedir. Bu sonuçlar yapılan çalışmanın bir gün sonrasında dahi tutarlılık göstermeyecektir. Nakliye, özellikle kara nakliyesi, yapısı itibariyle oldukça canlı bir sektördür. Karayolu nakliyat sektöründeki göstergeler gün be gün değişmektedir. Bu kadar canlı bir sektörün envanter bilgilerini ise periyodik olarak tutmak mümkün değildir. Bunun yerine aranan taşıtın doğru yerde bulunabilmesi için anlık bilgilere ihtiyaç vardır. Bu bilgiler arasında aranan taşıtın yurtiçinde ya da yurtdışında olmasıyla ilgili bilgiler de

sağlanacağından bir nevi takip sistemini de içeriyor olacaktır. Hava nakliyesi ya da deniz nakliyesi açısından da durum öneme haizdir. Kargo nakliyesine müsait uçakları ile kuru yük gemilerinin envanter bilgilerinin eş zamanlı tutuluyor olması karar mekanizmasının hızlı çalışabilmesi açısından önemlidir. Dolayısıyla NHG planı üzerindeki versiyon çalışmalarında söz konusu durumun düzeltilmesi taşıt takip sistemlerinin plandan çıkarılması ve kaynak envanter sisteminin kurulması ifadelerinin plana derç edilmesi gerekmektedir.

4.2 Koordinasyon Ekipleri

UNKE, kara, demir, deniz ve havayolu koordinasyon ekiplerinin toplamı ve UNKE Başkanı'ndan meydana gelmektedir. Bu koordinasyon ekipleri talep ediciler tarafından belirtilen ulaştırma yöntemini değerlendirmek ve UNKE çapında kabul gördüğü takdirde ilgili nakliyatın yerine gelmesinden sorumlu birimlerdir. Koordinasyon ekiplerinin en önemli görevi öncelikle kendi ulaştırma moduna yönelik envanter çalışmasını gerçekleştirmiş olmaktır. Hangi tür araçların envantere yer aldığı bilgisi gelecek olan talebin doğru karşılanıp karşılanmayacağı ile doğrudan ilgilidir.

Envanter çalışması akabinde söz konusu taşıtların ait olduğu firmalar ile uyuyan sözleşmelerin yapılması gerekmektedir. Uyuyan sözleşmeler teknik şartlar içerebileceğinden her moda yönelik ayrı sözleşme formatlarının doğuracağı hukuki sonuçları iyi hesap edilerek geliştirilmesi yerinde olacaktır. Ancak, yine de her modun sözleşmesinde yer alması gereken bir takım genel çerçeve hatları çizilmelidir. Ek-4'te görüldüğü üzere sözleşmenin amacı, kapsamı, firmaya verilecek görevler, tebliğ ve uygulamanın başlatılması, firma sahibinin iş başında bulunması, işin yürütülmesi için gerekli personel, araç ve bakım faaliyetleri, tutulacak kayıtlar, mali hususlar ve diğer hususların yer aldığı sözleşmeler koordinasyon ekiplerince belirlenecek taşıt sahipleriyle müzakere edilerek imzalanmalıdır.

4.2.1 Karayolu Koordinasyon Ekibi

Afet ve acil durum nakliyesinde en ağırlıklı olarak kullanılması beklenen mod Senaryo 1 üzerinde yapılan anket çalışması sonucuna göre karayolu olarak gözükmektedir. Karayolu ağının ülkemiz çapında oldukça yaygın olmasıyla birlikte kayıtlı nakliye araçlarının sayısının gelebilecek potansiyel her türlü talebi karşılayacak düzeyde olması karayolunun önemini artırmaktadır. Demir, deniz ve havayolundan farklı olarak karayolu taşımalarının liman, gar, havalimanı gibi özel terminallere ihtiyacı bulunmadığından afet ve acil durum nakliyesinin kılcak damarlarına dahi ulaşma kabiliyeti bulunmaktadır.

Karayoluyla taşınacak olan yükler 3 sınıfa ayrılmaktadır. Bunlar;

- Niteliklerine göre yükler
- Araç kapasitesine göre yükler
- Teslim yerlerine göre yükler

Afet ve acil durum öncesi karayoluyla taşınacak yüklerin genel yük – özel yük (bozulabilir gıda vb.), tam kamyon yükü – parsiyel (grupaj) yük, tek yükleme ve tek adresli teslim veya birden fazla teslim adresli yük olarak karayolu koordinasyon ekibi tarafından sınıflandırılarak yerel düzeye taşımanın gerçekleştirilmesi için sevk edilmesi taşımanın sağlıklı gerçekleşmesi bakımından önemlidir.

Karayolu nakliyesinde kullanılması muhtemel araçlar ise otobüs, kamyon, kamyonet, çekici, römork, tanker ve ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılacak terminaller olarak sıralanabilir. Kullanılacak olan bu taşıtların istiap hadlerinin önceden bilinmesi gelecek olan taleplere yönelik uygun aracın seçilmesi bakımından önem arz etmektedir. Örnek olarak kamyonların net yükleme kapasiteleri boş ağırlıktan ve

dingil sayısına bağlı olarak değişen, kabul edilebilir brüt birleşik ağırlıktan hesaplanır.

Normal platformlu 5 dingilli bir treylerin yükleme boyutları ve kapasitesi:

Uzunluk 12.10 mt veya 13.60 mt, genişlik 2.40 mt, yükseklik 2.35/2.40 mt, kapasite 24 ton/68 m³ veya 24 ton/80 m³.

Jumbo tipi 5 dingilli bir treylerin yükleme boyutları ve kapasitesi:

Uzunluk 12.10 mt veya 13.60 mt, genişlik 2.40 mt, yükseklik 2.35/2.80 mt, kapasite 24 ton/80 veya 26 ton/90 m³

Bu araçların afet ve acil durum planlamalarının sağlanması Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM) sorumluluğu altında bulunmaktadır. U-Net otomasyon sistemi marifetiyle hangi illerde hangi araçların kayıtlı olduğu ve bu araçların hangi firmalara ait olduğu bilgisi elde edilebilir. Bununla beraber karayolu özel sektör yapılanmasının da planlama faaliyetlerinin içerisinde olması oldukça faydalı olacaktır. Eşya taşıması alanında Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acenteleri Derneği (UKAT) ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD); yolcu taşıması alanında Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED) ve Tüm Otobüsçüler Federasyonu (TOF) ile görevlendirilecek taşıtların ait olduğu firma seçimleri birlikte tespit edilebilir.

Karayolu sektörünün dinamik yapısı nedeniyle afet ve acil durumlarda görev alacak firmaların belirlenmesi dernekler düzeyinde de yapılabilir. Sermaye yeterlilik şartını ya da istiap haddi şartını kaybetmiş ya da mesleki saygınlığı zarar görmüş bir firmanın bu gibi kritik bir görevde rol alması beklenemez. Ayrıca, görev dağılımının hakkaniyetli bir şekilde yerine getirilmesi adına birçok firmanın bir araya gelerek oluşturduğu derneklere görev verilmesi daha doğru bir seçenek olarak değerlendirilebilir.

Karayolu nakliyesi de kendi içinde ulusal ve yerel olmak üzere iki sınıfa ayrılabilir. Ulusal düzeyde şehirlerarası veya uluslararası nakliye, yerel düzeyde afet bölgesi nakliyesinin anlaşılması gerekmektedir. Bu ayrıma gidilmesinin nedeni ise karayolunda hizmet veren geniş gövdeli araçların sadece afet ve acil durumlarda değil rutin hayatta dahi şehir içi trafiğe dâhil olmamalarından kaynaklanmaktadır. Geniş gövdeli otobüslerin, çekici ve römorktan oluşan kamuoyunda TIR olarak adlandırılan taşıt katarlarının afet bölgesindeki nakliye işlemlerini değil afet bölgesinde yer alan depolara diğer yerlerden gelen araç, malzeme ve personelin intikalini sağlaması beklenmelidir. Afet bölgesindeki nakliye işlemlerinin ise daha küçük çaptaki manevra kabiliyeti yüksek kamyonet, minibüs gibi araçlarla sağlanması uygun olacaktır. Yerel düzeydeki karayolu nakliye yapılması afet bölgesindeki eşya taşınması için K* yetki belgesi sahibi firmalarla ve yolcu taşınması için 16+1 veya 17+1 istiap haddine sahip servis araçlarıyla sağlanabilir.

Karayolu ulaşımında var olan mesleki standart ölçülerinin afet ve acil durum nakliyesinde de önemli rol oynayabileceği gerçeği göz ardı edilmemelidir. Özellikle karayolunda seyreden taşıtları kullanmakta olan sürücülerin SRC belgesine sahip olması, bu sürücülerin sadece söz konusu aracı kullanma kabiliyetine sahip olmadığını, ayrıca yolcu ve eşya taşınmasının nasıl yapıldığı ile ilgili bilgi sahibi olduklarını da göstermektedir. Herhangi bir sürücünün bu taşıtları kullanmasına kıyasla mesleki altyapısı bulunan sürücülerin afet ve acil durum nakliyesinde yer almaları büyük avantaj sağlayacaktır.

4.2.2 Havayolu Koordinasyon Ekibi

Havayolu nakliyesi afet ve acil durumlarda afet bölgesine ulaşması öncelikli araç, malzeme ve personelin naklinin sağlanacağı ulaştırma modudur. Tüm taşıma modları arasında en hızlı seçeneği sunduğu için talep ediciler tarafından afet bölgesine olan nakillerde yoğun bir talep görme ihtimali yüksektir. Havayolu nakliyesinde NHG Planı'nda 3 ayrı kurum ana çözüm ortağı olarak belirlenmiştir. Bunlar, SHGM, DHMİ ve THY A.O.'dur. Yolcu ve kargo uçaklarının nakliye hizmetlerine katılımı bu üç kurum tarafından sağlanacaktır. Havayolu nakliyesinde kurum fazlalığının

olmasının bir nedeni havayolunun güvenlik standartlarının çok yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, taşımacı, seyrüsefer hizmetleri, yer hizmetleri ve tüm havayollarıyla sözleşmeleri imzalaması gereken kurumlar ayrı ayrı düzenlenmiştir. SHGM ülkedeki tüm havayolları işletmelerinin lisanslanması işlemlerini yürüttüğünden havayollarıyla yapılacak olan sözleşmelerin de yürütülmesinden sorumlu olmalıdır. Seyrüsefer hizmetleri, hava notamlamaları, havalimanları yer hizmetlerinin yerine getirilmesi gibi işlemler DHMİ kontrolünde olup fiili operasyonlarda önemli rol üstlenmesi beklenmektedir. THY ise ülkede bulunan en geniş uçak filosuna sahiptir. Tüm hava meydanlarında taşra yapılmasına da sahip olan THY havayolu nakliyesinin büyük yoğunluğunu tek başına üstlenecek olan kuruluştur. Fakat diğer özel havayolu şirketlerinden de faydalanılması gerekmektedir. Özellikle deniz üzerine iniş kalkış yapabilen uçaklara sahip olan şirketlerin de bu sürece dâhil edilmesi son derece önemlidir. Dolayısıyla, görev paylaşımında diğer sektör aktörlerine de pay düşeceğinden Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD)'in de bu koordinasyon ekibinde yer alması beklenmelidir.

Havayoluyla taşınacak yolcu veya yüklerin taşımalarının IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) kuralları çerçevesinde gerçekleştirilmesi uluslararası bir yükümlülüktür. Bu çerçevede havayolu yük taşımaları ‘‘Havayolu Konşimentosu’’ (A – Waybill AWB) ile gerçekleştirilir. Karayolunda olduğu gibi havayolu modunda da taşınacak olan yüklerin sınıflandırılması önemlidir. Havayoluyla taşınacak olan yükler şu şekilde sıralanabilir.

- Uçağa yükleme şekline göre kargolar
- Yükün özelliğine göre kargolar

Yüklerin belirlenmesinde Dökme (Bulk) ya da ULD (Unit Load Devices) yükleme, genel, özel ya da tehlikeli madde olarak sınıflandırma ayrımının yapılması havayolu koordinasyon ekibince yerine getirilmelidir.

3. ve 4. seviye afet ve acil durumlarda 0. dakikadan itibaren talep edicilerden yoğun şekilde bölgeye ulaştırılması istenen malzeme, araç ve personelin havayolu modunu kullanarak nakliyelerinin gerçekleştirilmesi isteği gelebilir. Kuşkusuz tüm hizmet gruplarının yerine getirdiği hizmetler önceliklidir ancak; havayolu modunun kullanımını her zaman kabul görmeyebilir. Afet bölgesindeki ve yakınlardaki hava meydanlarının afetten zarar görüp görmediği tespitinin DHMİ tarafından ivedilikle yapılması akabinde uçuşa en uygun havalimanları tespit edilerek havayolu koordinasyon ekibi ve UNKE'nin bilgilendirilmesi gerekmektedir. Gelecek olan talepler doğrultusunda ve hava meydanı şartları (pist uzunluğu, ILS sisteminin havalimanında var olup olmadığı, o anki hava durum raporu, uçak park alanı yeterliliği) gereğince THY veya SHGM tarafından görevlendirilen başka bir özel havayolu firmasından nakliyeyi gerçekleştirilmesi gereken uygun hava aracını ve personelini temin etmesi beklenir.

Havayolu nakliyesinde herhangi bir sorunla karşılaşmamak adına havalimanı yer hizmetleri servislerinin (handling) de afet ve acil durum öncesi ilgili kurumlar tarafından çözüme kavuşturması beklenmektedir. Havayollarıyla yapılan sözleşmelerde yer hizmetlerinin sağlanması hususunun mutlak surette yer alması daha sonra oluşması muhtemel problemleri engelleyecektir.

Hava nakliyesinin bir başka önemli unsuru ise helikopter gibi manevra kabiliyeti yüksek hava araçlarının kullanıma sokulmasıdır. Özellikle yerel düzeyde afet bölgesi dâhilinde ivedilikle ulaşması gereken ve helikopter gibi hava unsurlarıyla taşımaya elverişli malzeme veya personelin nakliyesinde ihtiyaç duyulabilecek il bazında kaç helikopter olduğunun ve il genelindeki heliport sayısının afet ve acil durum öncesi bilinmesinde büyük yarar vardır. Söz konusu helikopterlerin sadece tüzel kişiliklere değil aynı zamanda şahıslara da ait olabileceği göz önünde bulundurularak oluşturulacak uyuyan sözleşmelerin hem tüzel hem de şahıslara yönelik olması hukuki açıdan önem arz etmektedir.

Afet ve acil durum anında seyrüsefer hizmetlerinin de özellikle İstanbul Atatürk Havalimanı gibi çok yoğun trafiğe haiz meydanlarda uygun şekilde planlanması,

uçak park yerlerinin, apron içerisindeki taksi önceliklerinin ve iniş-kalkış beklmeleri (landing – take off) gibi zaman alabilecek hava trafik işlemlerini gerçekleştiren hava trafik kontrolörlerinin bu hava taşıtlarına uçuş güvenliğini riske atmadan öncelik verilmesi hususunda bilgilendirilmesi işlemlerinin DHMİ tarafından sağlanması gerekmektedir. Özellikle 3. ve 4. seviye afet ve acil durumlarda uluslararası yardım talebinde bulunulabileceği ve bu yardımların büyük bir kısmının havayoluyla kargo uçaklarının kullanılarak gelebileceği hesaba katıldığında yukarıdaki durumun önemi daha çok ortaya çıkmaktadır. Söz konusu kullanılan kargo uçaklarının geniş gövdeli olanları için yeterli uzunlukta pist ülkemizde bulunan her havalimanında mevcut olmadığından özellikle büyük ölçekli hava meydanlarına yönelik talepte artış olacağı gözden kaçırılmamalıdır.

4.2.3 Denizyolu Koordinasyon Ekibi

Denizyolu afet ve acil durum koordinasyonu ulusal boyutta DİDGM sorumluluğu altında bulunmaktadır. Denizyolları kara ve havayoluyla kıyaslandığında afet ve acil durumlarda daha az tercih edilecek bir mod olarak karşımıza çıkmaktadır. 2011 yılında Libya’da yaşanan siyasi kargaşa nedeniyle ülkeyi terk etmek durumunda kalan vatandaşlarımıza yönelik tahliye operasyonu AFAD Yönetimi Başkanlığı koordinesinde denizyolu etkin olarak kullanılmıřtır¹⁰.

Sadece Libya rneğinde olduğu gibi uluslararası değil aynı zamanda yurtiçinde meydana gelebilecek herhangi bir afet ve acil durumda denizyolu nakliyesine büyük oranda ihtiyaç duyulabilir. Özellikle coğrafi özelliklerinden dolayı Marmara ve Ege bölgesinde meydana gelebilecek afet ve acil durumlara yönelik denizyolu nakliyesinin çok iyi şekilde planlanması gerekmektedir.

¹⁰ <http://www.taraf.com.tr/haber-yazdir-66093.html>

Şekil 4.2.3.1 Ege Bölgesi Haritası



Yukarıdaki haritada da görüldüğü üzere Ege bölgesinde dağların kıyıya dik uzanması sonucu kıyı şekillenmesi girintili çıkıntılı olmakla beraber koy ve körfezlerin yoğunluğu oldukça fazladır. Marmara bölgesi ise bir iç deniz olarak kuzeyi ve güneyi arasındaki nakliyenin gerçekleştirilmesi esnasında deniz yolunun kullanımı oldukça önemlidir.

Aşağıda Marmara Bölgesi limanlarına ait bir harita yer almaktadır.

Şekil 4.2.3.2 Marmara Bölgesi Limanları



Marmara Bölgesi'nin bir iç deniz olmasından ve üzerinde yerleşim bulunan adaların yer almasından ötürü deniz yolu nakliyesinin önemi oldukça artmaktadır. Denizin

kuzeyi ve güneyinde yolcu ve yük nakliyesinin gerçekleştirilmesine yönelik altyapısı oldukça güçlü limanlar bulunmaktadır. Özellikle 100 GT üzeri gemilerin faaliyetlerini gerçekleştirebileceği bu limanlar ağır tonajlı kuru yük gemileri, dökme yük gemileri, konteyner gemileri, tanker gemileri, yolcu gemileri ve römorkörlerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek durumdadır.

Bununla beraber özellikle İzmir, Çanakkale, Kocaeli ve İstanbul gibi şehir içi ulaşımda denizyolunun etkin kullanıldığı kentlerde şehir içi hatlarda faaliyet gösteren feribot, deniz otobüsü, vapur gibi deniz taşıtlarının hem yerel hem de ulusal düzeyde afet ve acil durumlarda kullanılmak üzere oluşturulacak planlara dahil edilmesi önem arz etmektedir. Bu deniz taşıtlarının özellikle kıyıya yakın seyretmesi ve sığ sayılabilecek sularda keskin manevralar yapmasının beklenmesi bu taşıtları kullanabilecek kaptanların da her an göreve çağırılması ihtimaline karşı hazırlanmaları gerekmektedir.

Tüm bunlar dikkate alındığında afet ve acil durum denizyolu nakliyesinin planlanmasında DİDGM ile beraber İstanbul ve Mersin Deniz Ticaret Odaları, İstanbul Deniz Otobüsü İşletmesi (İDO), İzdeniz A.Ş, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Gestaş Ulaşım A.Ş gibi yerel olarak deniz ulaşımı hizmeti veren kurum ve kuruluşlarla afet ve acil durum sözleşmelerinin oluşturulması gerekmektedir. Bununla beraber işletmesi özel sektörün elinde bulunan limanların da afet ve acil durumlarda kullanıma sokulması için deniz taşıtlarının yanı sıra liman işletmeleriyle de uyuyan sözleşmelerin yapılması zorunludur.

Denizyolu taşımacılığında da yükler ikiye ayrılabilir.

- Kuru yük taşımacılığı (madencilik, tahıl gibi)
- Sıvı yük taşımacılığı (petrol, doğalgaz, LPG gibi)

Nakliyede her iki tarafın (gönderici-alıcı) dikkate alması gereken en önemli nokta, gemi boyutlarının, ambarların ve güvertelerin, bilinen türden “Genel yük gemileri”

ve “Ro-Ro gemileri” ile taşınacak olan eşyanın boyutları ve ağırlıkları için yeterli olmasıdır. Deniz taşımacılığında konvansiyonel olarak kullanılan “Genel Yük” ve “Ro-Ro” gemileri ile ilgili ayrıntılar "Lloyd's Kayıt Kütüğü"nde verilmektedir. Böylece geminin boyutları ve istiap haddi, ambar kapaklarının sayısı vs. hakkında bilgi sahibi olunması mümkündür. Yukarıda sayılan yüklerin taşınması için aşağıda verilen gemi sınıflandırması denizyoluna yönelik taleplerde hangi tür geminin kullanılabilmesine karar verilmesi açısından önem arz etmektedir. Buna göre;

Kuru yük gemileri için

- 50.000 DWT’ye kadar gemiler, “Handy–size”;
- 50.000–80.000 DWT arasındaki gemiler; “Panamax” (Aynı zamanda Panama Kanalı geçebilecek maksimum gemi tonajlarını belirtmektedir),
- 80.000 DWT’den büyük gemiler ise, “Capesize” olarak adlandırılmaktadır.

Sıvı yük gemileri için ise

- 70.000 DWT’ye kadarki sıvı yük gemileri, “Panamax”,
- 70.000–120.000 DWT arası gemiler; “Aframax”,
- 120.000–200.000 DWT arası olan ve Süveyş kanalını geçebilecek maksimum tonaja sahip olan gemiler; “Suezmax”
- 200.000–325.000 DWT arası gemiler; “Very Large Crude Carrier (VLCC)”
- olarak adlandırılmaktadır.

Afet ve acil durum nakliyesinin denizyolu ayağında Türk boğazlarının Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile tanımlanmış hukuki statüsünden kaynaklanan özel bir durum bulunmaktadır. 22 Haziran 1936’da imzalanan anlaşmaya göre

Bariş zamanında, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite) -sağlık denetimi hariç - olmaksızın Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır[9].

Bu durum, özellikle İstanbul Boğazı'nın fiziki yapısı ve geçiş yapan deniz taşıtlarının özellikleri dikkate alındığında boğazların ve çevresinde yaşayanların ciddi bir riskle karşı karşıya olduklarını ortaya koymaktadır. Rusya limanlarından boğazlar kullanılarak diğer dünya ülkelerine petrol ve diğer kimyasal ürünlerin ihracatının genellikle deniz yoluyla yapılıyor olması ve İstanbul boğazının dar ve keskin geçiş rejimine sahip olması İstanbul Boğaz trafik yönetiminin ne kadar hassas olduğunu gözler önüne sermektedir.

Geçmişte birçok tehlikeli madde taşıyan geminin boğazda seyir halindeyken karaya oturması ciddi sonuçlar doğurarak hem deniz ekolojisini hem de insan yaşamını tehlikeye atmıştır. Bu sorunun üstesinden gelinebilmesi için geçiş yapan gemilerin boğazı iyi tanıyan tecrübeli kılavuz kaptanlara ihtiyacı bulunmaktadır. Ancak boğaz kılavuzluk hizmetleri, Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda zorunlu kılınabilmektedir. Dolayısıyla, boğaz geçişlerinin olası bir acil durumuna yol açmaması için kılavuzluk hizmetlerinin zorunlu hale getirilmesine yönelik uluslararası platformlarda çalışma yapılması gerekmektedir.

4.2.4 Demiryolu Koordinasyon Ekibi

Afet ve acil durum demiryolu nakliyesi ülkenin hâlihazırda demiryolu alanında faaliyet gösteren tek kuruluşu olan TCDD sorumluluğu altındadır. Bununla beraber demiryolunun serbest piyasaya açılması akabinde sektöre dahil olacak her bir aktör de yapılacak olan demiryolu nakliye planlamalarında yer almalıdır.

Demiryolu nakliyesi talep ediciler tarafından en az sıklıkla kullanılması planlanan ulaştırma modunu oluşturmaktadır. Diğer modlara göre olan yavaşlığı ve demiryolu altyapısının ülke sathının tamamına yayılmamış olması bu modu daha az tercih edilir kılmıştır. Yine de afet ve acil durumlarda demiryolu nakliyesinin kullanılması durumunda TCDD'nin orer düzenlemelerini yapma, kullanılacak lokomotif ve vagonların sefer yapmaya hazır hale getirilmesini sağlama görevi bulunmaktadır.

Afet ve acil durumlarda demiryolunun özellikle ağır tonajlı yüklerin taşınmasında etkin olarak kullanılması düşünülebilir. Enerji ihtiyacının sağlanması için kömür ve gıda, giyim ihtiyaçlarının tek seferde yüksek tonajlarda taşınması demiryoluyla diğer modlara göre daha ekonomik taşınabilir. Demiryolunun da hava ve deniz yolu gibi varış istasyonlarında yükün karayoluyla dağılması gerekeceğinden demiryolu nakliye planlarının kombine taşımacılığı içerecek şekilde yapılması gerekmektedir. Diğer yandan iş makinelerinin, afet ve acil durumda kullanılacak vagonlarda taşımaya müsait araçların da demiryolu kullanılarak nakliyesi gerçekleştirilebilir.

Ülke genelinde 18.183 adet ticari yük vagonu, 951 adet ticari yolcu vagonu, 774 lokomotif ile birlikte 3110 adet şahıslara ait vagon bulunmaktadır. Gelebilecek demiryolu taleplerinin mevcut vagonlarla sağlanabileceği düşünülse de her ihtimale hazırlıklı olma adına şahıslara ait vagonların kullanılabilmesi için bu vagon sahipleriyle de uyuyan sözleşmelerin yapılması gerekmektedir. Bununla beraber bazı liman işletmelerinde denizyolu ile gelen yükün trenlere aktarıldığı liman istasyonları bulunmaktadır. Ağır tonajlı denizyolu ile taşınan yüklerin iç kesimlere dağıtılmasında önemli rol oynayan bu aktarım merkezlerinin de afet ve acil durumlar için hazır halde bulundurulması oldukça önemlidir.

Demiryollarının vagon, lokomotif ve motor ihtiyaçlarını karşılamak için kurulmuş ve bu alanda uzmanlaşmış kurumları bulunmaktadır. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş (TÜLOMSAŞ), Türkiye Vagon Sanayi A.Ş (TÜVASAŞ) ve Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi A.Ş (TÜDEMSAŞ)'ın afet ve acil durumlar bazında gelebilecek demiryolu taleplerine yönelik ihtiyaçları belirleyerek yıllık iş planları çerçevesinde bu taleplerin de karşılanmasına yönelik çalışmalarda TCDD ile birlikte hareket etmesi sağlıklı bir afet ve acil durum demiryolu nakliyesi için önkoşuldur.

4.3 Yerel Düzey Hizmet Grubu Yapısı

Afet ve acil durumlarda nakliye hizmetlerinin yerine getirilmesinde her seviyede yerel düzey önemli bir rol oynamaktadır. 1. ve 2. seviye afet ve acil durumlarda bölgede bulunan ulaştırma birimlerinin kendisi, 3. ve 4. seviyede ise bölge ulaştırma

birimlerinin yanı sıra eğer bölge birimi afetzede durumuna düşmüşse destek il yapılanması bağlamında afet iline daha önceden tanımlanmış destek illerin afet bölgesi ulaştırma faaliyetlerini merkezden gelecek saha destek ekipleri ile birlikte yürüttüğü afet ve acil durum ulaştırma faaliyetlerinin bütünü yerel düzey hizmet yapılanmasını oluşturmaktadır.

UDHB taşra yapılanması ana sorumlu birim olduğu için bakanlık teşkilatının taşra yapılanması esas alınmalıdır. Ulaştırma modlarının sorumlu birimlerinin taşra yapılanması TCDD örneğinde olduğu gibi bakanlık yapılanmasından farklı olabilir. Ancak yeknesaklığı bozmamak ve modlar arası koordinasyonun sağlanması için tek bir taşra yapılanması üzerinden gidilmesi daha doğru olacaktır. UDHB merkez teşkilatı hiyerarşik olarak bağlı, ilişkili ve ilgili kurumlarından üstte yer aldığından UDHB bölge müdürlüklerinin yerel bazda birer küçük bakanlık gibi hareket etmesi beklenmelidir.

Aşağıda UDHB taşra yapılanması tablosu gösterilmektedir. Bölge müdürlükleri ve bunlara bağlı iller aynı zamanda afet ve acil durumlarda destek il yapılanmasını oluşturacaktır.

Tablo 4.3.1 UDHB Afet ve Acil Durum Taşra Yapılanması

SR. NO	BÖLGE ADI	MERKEZİ	BAĞLI/DESTEK İLLER
1	I. Bölge Müdürlüğü	İstanbul	Edirne, Kırklareli, Kocaeli, Tekirdağ
2	II. Bölge Müdürlüğü	Ankara	Aksaray, Çankırı, Eskişehir, Kayseri, Kırıkkale, Kırşehir, Konya, Nevşehir
3	III. Bölge Müdürlüğü	İzmir	Aydın, Denizli, Manisa, Muğla, Uşak
4	IV. Bölge Müdürlüğü	Bursa	Balıkesir, Bilecik, Çanakkale, Kütahya, Yalova
5	V. Bölge Müdürlüğü	Adana	Hatay, Karaman, Mersin, Niğde

Tablo 4.3.1 (Devamı) UDHB Afet ve Acil Durum Taşra Yapılanması

6	VI. Bölge Müdürlüğü	Antalya	Afyon, Burdur, Isparta
7	VII. Bölge Müdürlüğü	Gaziantep	Adıyaman, Kahramanmaraş, Kilis, Osmaniye, Şanlıurfa
8	VIII. Bölge Müdürlüğü	Diyarbakır	Batman, Bitlis, Elazığ, Hakkâri, Mardin, Siirt, Şırnak, Van
9	IX. Bölge Müdürlüğü	Samsun	Amasya, Çorum, Ordu, Sinop
10	X. Bölge Müdürlüğü	Erzurum	Ağrı, Ardahan, Bayburt, Bingöl, Erzincan, Iğdır, Kars, Muş, Tunceli
11	XI. Bölge Müdürlüğü	Trabzon	Artvin, Giresun, Gümüşhane, Rize
12	XII. Bölge Müdürlüğü	Sivas	Malatya, Tokat, Yozgat
13	XIII. Bölge Müdürlüğü	Bolu	Bartın, Düzce, Karabük, Kastamonu, Sakarya, Zonguldak

Yukarıda yer alan 81 il için ayrı ayrı afet ve acil durum nakliye planlarının oluşturulması gerekmektedir. Ulusal düzeyde yer alan koordinasyon ekiplerinin yerel bazda da oluşturulması ve ulusal düzeyde belirlenen görev ve sorumluluklara olarak paralel olarak yerel yapılanmanın üstüne düşen görevlerin yerine getirilmesi beklenmektedir.

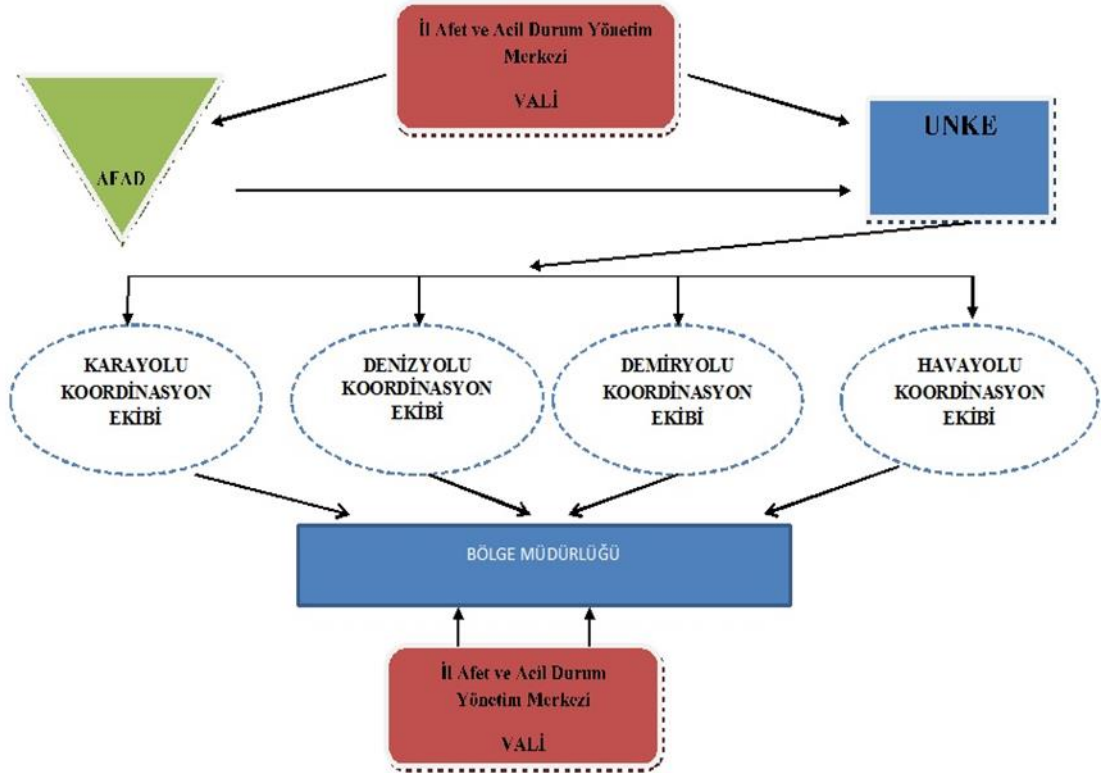
Yerel düzey nakliye hizmetleri doğrudan afet bölgesinde faaliyet göstereceğinden ve afetzedelerle birlikte talep edicilerin nakliye hizmetlerini birinci elden yürüteceğinden afet ve acil durum nakliye hizmetlerinin can damarını oluşturmaktadır. Ulusal düzeyde çizilen genel çerçeve formatın detaylandırılması ve icrasından birebir sorumlu bulunmaktadır. Ayrıca kamuoyu nezdinde faaliyetlerin ne kadar sağlıklı yürütüldüğü ile ilgili olarak göz önünde ulusal düzey yapılanma faaliyetlerinden daha çok yerel düzey yapılanması faaliyetlerinin ön plana çıkması beklenmektedir.

Uyuyan sözleşmelerin formatının oluşturulması, yerel düzey görev ve sorumluluklarının çerçevesinin belirlenmesi ulusal düzey görev ve sorumlulukları arasında yer alırken bunların nakliyeyi gerçekleştirecek hangi firmalarla yapılacağı, bu firmaların nakliye hizmetlerini yerine getirmeye haiz olup olmadığının periyodik olarak kontrol edilmesi, verilen görevlerin ilgili firmalara tebliğ edilmesi ve verilen eğitimler doğrultusunda nakliye hizmetlerini gerçekleştirecek olan firma görevlilerinin yönlendirilmesi işlemleri yerel düzey hizmet grubu sorumluları tarafından gerçekleştirilmelidir.

Yerel düzey hizmet yönetimi sorumluluğu her ne kadar UDHB taşra yapılanmasına göre oluşturulup görev ve sorumlulukları merkez teşkilatı tarafından belirlense de yerel düzey afet bölgesi diğer birimleriyle de koordineli çalışmak zorundadır. Öncelikle bölgede yürütülen tüm iş ve işlemlerin birinci derecede sorumlusu konumunda bulunan Vali, yerel düzey hizmet grubuna iş ve işlemleriyle ilgili talimat verme yetkisine sahiptir. Bununla beraber, il afet ve acil durum müdürlükleri de yerel düzey hizmet grubundan talepte bulunabilir ve yerel düzey hizmet grubunun gelen bu talebi öncelikli olarak değerlendirmesi beklenir.

Ulusal düzey ve yerel düzey nakliye hizmet grubunun bütününe ilişkin şema ve diğer kurum ve kuruluşlarla olan ilişkisi aşağıda gösterilmektedir.

Şekil 4.3.1 Afet Nakliye Müdahale Şeması

AFET NAKLİYE MÜDAHALE ŞEMASI

Yukarıda da görüldüğü üzere diğer hizmet gruplarından gelecek olan nakliye taleplerinin toplanma merkezi olan AFAD ve Afet Bölgesi Valisi ile İl Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi'nden gelecek olan nakliye talepleri UNKE'ye ulaştırılmaktadır. UNKE'de değerlendirilen nakliye talebinde talep edicinin tercih ettiği mod, süre, taşınacak olanın bilgisi gibi taşımayı etkileyecek bilgilerin değerlendirilmesi işlemi kısa sürede sonuca ulaştırılır. Değerlendirme sonucunda talep edicinin talebi aynen kabul edilebildiği gibi üzerinde değişiklikler yapılabilir ve bu durum AFAD Yönetimi Başkanlığı kanalıyla ilgili birime ulaştırılır. Burada önemli olan bir başka husus ise ilgili nakliye talebinin mevcut kaynaklarla da yerine getirilemeyebileceğidir. Söz konusu durumun vuku bulması durumunda uluslararası yardım çağrısında bulunup bulunulmadığı hususunda Dışişleri Bakanlığı ile irtibat halinde olmak doğru bir yaklaşım olacaktır. Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla, uluslararası boyutta, mevcut envantere bulunmayan ancak yurtdışında kullanımda

olduğu bilenen araçların afet ve acil durum faaliyetlerine katılmasının talep edilmesi hususunda girişimde bulunulması gerekmektedir.

UNKE tarafından kabul gören nakliye talebi taşıma modunun teknik olarak ayrıntılandırılması işlemi için ilgili koordinasyon birimine gönderilir. Koordinasyon birimi bu noktada kaç taşıt gerekeceği, yaklaşık tonaj hesabı, hangi firma araçlarının kullanılabilceği, özel bir taşıma gerektirip gerektirmediği (frigofrik taşıma, tehlikeli madde taşınması gibi) gibi değerlendirmeleri yaparak eğer söz konusu taşıma yerel düzeyde afet bölgesi il ve destek illerinden karşılanabiliyorsa ilgili bölge müdürlüğünce, eğer karşılanamıyorsa ve afet bölgesi dışından gelecek olan nakliye talepleri için ise koordinasyon ekibinin kendisi taşıtların operasyona hazır hale getirilmesi işlemini sağlarlar.

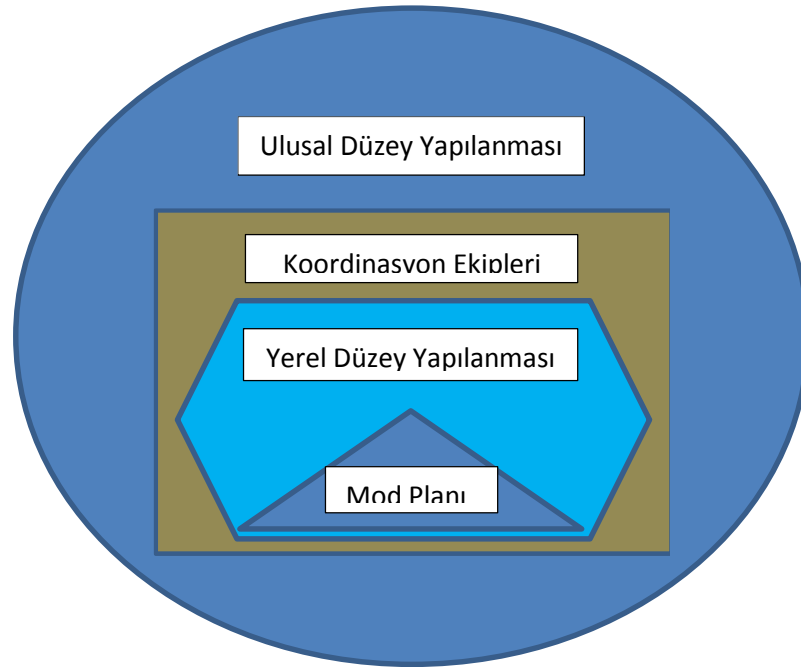
Bölge müdürlüklerine sevk edilen talepler ilgili bölge müdürü tarafından nakliye hizmetlerinden sorumlu bölge müdür yardımcısına iletilerek yerel bazda oluşturulan İNKE (İl Nakliye Koordinasyon Ekibi) ve nakliyat ekipleri tarafından hizmetin yerine getirilmesi çalışmaları başlatılır. Bölge müdürlükleri içerisinde yer alan illerin her birinde ulusal düzeyde benzeri nakliyat ekipleri bulunur. Bu ekiplerin yönetiminde o ilin havalimanı meydan müdürü, liman başkanı, gar müdürü ve karayolu ulaştırmasından sorumlu bölge müdürlüğü görevlisi bulunur. Bölge müdürlükleri, bünyesinde bağlı olan illerin tüm nakliyat ekiplerinin toplamından oluşan ve İNKE olarak adlandırılan İl Nakliye Koordinasyon Ekipleri aracılığıyla taşıtların faaliyetlerini birebir kontrol ederler. Ek-5'te örnek olarak İstanbul iline ait il yerel düzeyde yapılanması şeması gösterilmektedir.

Ek-5'teki şekilde de belirtildiği üzere İNKE İstanbul ilinde olduğu gibi İstanbul Bölge Müdürü başkanlığında o ildeki ulaştırma modunun hiyerarşik olarak üst amirlerinin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. İstanbul tüm ulaşım modlarını bir arada barındıran bir metropol olduğundan aynı ulaştırma modunda aynı görevi üstlenen birçok yönetici pozisyonunda görevliler olabilmektedir. Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı ile limanlar arasındaki görev paylaşımının merkez teşkilatı koordinasyon ekiplerince yapılması doğru olacaktır. Aynı zamanda, bazı

illerde bazı ulaşım modları bulunmayabilir. Edirne örneğinde olduğu gibi havalimanının bulunmaması sonucu bu ilde havayolu modunun oluşturulması gerekmeyebilir.

Yukarıda anlatılan nakliye hizmetleri yapısı aşağıdaki şekilde olduğu gibi de şematize edilebilir.

Şekil 4.3.2 NHG Plan Yapılanması



5. HABERLEŞME VE RAPORLAMA USULLERİ

İvedilik arz eden afet ve acil durumlarda faaliyetlerin doğru ve zamanında yerine getirilebilmesi oldukça önemlidir. Bu ise, sağlıklı ve kesintisiz bir haberleşme sisteminin yerleştirilmesiyle sağlanır. Günümüz teknolojilerinde iletişim yollarının çeşitlenmesi haberleşmenin hızlanmasıyla birlikte bir şekilde kesilen bilgi alışverişinin çok hızlı bir biçimde başka bir yolla ikame edilmesini de beraberinde getirmiştir.

Mobil haberleşme alanında son birkaç yılda yaşanan büyük ilerlemeler her alanda olduğu gibi nakliye alanında da büyük bir çığır açmış olup taşıtların an be an takip edilmeleri, özellikle kargo taşımalarında müşterilere anlık bilgiler sağlamaktadır. Bununla beraber, ticari uçuş yapan birçok uçağın ve geminin an be an rotası üzerindeki ilerlemeleri çevrimiçi olarak takip edilebilmektedir.

Ulaştırma alanında kullanılan haberleşme sistemleri de son derece gelişmiş olup, bunların kesintiye uğraması ciddi sonuçlara yol açabileceğinden bu ihtimal yok denecek kadar azdır. Havayolu seyrüsefer hizmetleri VOR, NDB gibi çeşitli radyo istasyonları aracılığıyla sağlanmakta olup en basit tanımı ile hava aracının yer istasyonuna hangi manyetik radyal üzerinde bulunduğu bilgisi sağlanır. Bunun yanı sıra askeri amaçlarla kullanılan TACAN sistemi de hava araçlarının haberleşmesinde kullanılmaktadır.

Denizyollarında da AIS olarak adlandırılan ve Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından da 2004 yılından itibaren 299 GT üzeri tüm deniz taşıtlarında bulunması zorunlu koşulan otomatik tanımlama sistemi bu kapsamdaki deniz taşıtlarının konum ve hareketlerinin izlenmesini sağlamaktadır. Bununla beraber telsiz istasyonları, uydular ve telekomünikasyon sistemlerinin çalışmadığı durumlarda gemilerde bulunan bayraklar denizyolu haberleşme sistemini oluşturmaktadır. Telsizle yapılan ve deniz üzerinde en yaygın iletişimi sağlayan VHF (very high frequency) çok

yüksek frekanslarda yapılır. Yüksek frekansların 156-162Mhz aralığı deniz iletişimi için ayrılmıştır¹¹.

Demiryollarında ise GSM-R, fiber optik teknoloji kabloların kullanılması, dijital santraller ve telekonferans gibi modern haberleşme altyapısı TCDD tarafından kullanılmaktadır. Türkiye’de kullanılan demiryolu haberleşme sistemi Türk Telekom A.Ş tarafından TCDD kullanımına özel olarak sunulmuş haberleşme hatları ve telefon santralleri üzerinden yapılmaktadır.

Karayollarında ise diğer modların gerektirdiği gibi özel bir haberleşme sistemi bulunmamasıyla birlikte yaygın olan GSM hatları ve karasal hatların dışında uydu telefonu, IP telefon ve telsiz sistemleri önceden belirlenen özel durumlar için kullanılabilir. Bunun yanı sıra bir takım nakliyat şirketlerinin araçlarında araç takip sistemlerinin de bulunduğu göz önüne alınırsa haberleşme sistemleri açısından taşıt sayısının sürekli değiştiği dinamik bir mod olan karayolunda gün be gün haberleşme sistemleri açısından ilerleme sağlandığı söylenebilir.

Yukarıda mod bazında anlatılan haberleşmenin bu kadar ön plana çıkması afet ve acil durumlarda zamanın öneminden ve bilgi kirliliğinin önlenmesinin sağlanması gerekliliğinden kaynaklanmaktadır. Afet ve acil durumlarda geçen her bir dakika çıkış gibi büyüyen can ve mal kayıplarının artmasına neden olabilir. Söz konusu bütün bir afet ve acil durum yönetiminin temel amacı ise bu kayıpları en aza indirmektir. Dolayısıyla, bu amaca ulaşmak için gerekli ekip, araç ve malzemenin afet ve acil durum bölgesine zamanında ulaştırılması, söz konusu nakliyeye ilişkin bilgilerin talep edicilere sunulmak üzere periyodik olarak raporlanması ve bu raporların bilgi kirliliğine yol açmaması için belirlenen kanallar üzerinden standart halde ilgili mercilere ulaştırılması gerekmektedir.

Raporlama işlemi sadece afet ve acil durum yönetiminin nakliye ayağıyla ilgili değil tüm diğer hizmet alanlarının kolektif bir şekilde çalışabilmesinin temel yapı taşıdır

¹¹ http://www.su-sail.org/dosyalar/dosya/Denizde_Haberlesme.pdf

oluşturmaktadır. Neyin, nereden, nereye, ne zaman, nasıl taşındığı, taşınanın varış yerinde nasıl işlem gördüğü ile ilgili bilgilerin hem UDHB rapor havuzunda hem de AFAD Yönetimi Başkanlığı'nda tutuluyor olması ileride doğabilecek herhangi bir sorun karşısında sorumluluk tespitinin gerçekleştirilmesi, mali hak edişlerin hesaplanması, performans göstergesi bazında bir girdi olarak kullanılması ve afet sonrası nakliye yönetiminin güncelleştirilmesine yönelik çalışmalarda dayanak oluşturması açısından son derece önemlidir.

Haberleşme sistemlerinin çeşitliliğinden de görüldüğü üzere her ulaştırma modu kendi içinde ayrı teknik özelliklere sahiptir. Mesafelerin belirlenmesinde deniz mili ve metrik ölçülerin kullanılması, varış yerlerinin örnek olarak havacılık sektöründe uluslararası standartlar gereği (IATA gibi) bir takım kodlarla tanımlanması raporlamalarda da tek bir formatın oluşturulmasını güçleştirmektedir. Dolayısıyla, her moda ait afet ve acil durum rapor formatlarının oluşturulması gereği ortaya çıkmaktadır. EK 6-7-8-9'da mod bazında oluşturulmuş nihai rapor formatları örnekleri yer almaktadır.

Düzenlenen bu raporların haberleşme kanallarıyla UNKE ve AFAD Yönetimi Başkanlığı'ndaki iletişim noktalarına her bir belirlenen aksiyonun tamamlanması ardından gönderilmesi afet ve acil durum nakliye yönetiminin izlenmesi açısından önem arz etmektedir. Bahsedilen belirlenen aksiyonlar taşıtın nakliyeye hazır hale getirilerek nakliye faaliyetine geçişi, nakliyenin sona erdiği noktada yükün boşaltılması ve teslim edilmesi veya yolcunun indirilmesi, seyahat boyunca karşılaşılan noksanlıklar, talep edicilerin seyahate ilişkin anlık durum bilgisi isteklerine ilişkin raporlar olarak sayılabilir. Bununla beraber, periyodik ve standart olarak raporlanması gereken bir takım bilgiler de bulunmaktadır.

5.1 0. Dakika Durum Raporu

0. Dakika durum raporu afet ve acil durum bilgisinin AFAD Yönetimi Başkanlığı tarafından tüm birimlere gönderilmesiyle birlikte var olan kapasitenin kullanım imkânlarının ortaya konulmasını amaçlayan, tavsiye ve önerilerde bulunulan durum

raporudur. Afet ve acil durumun meydana geldiği yer ve seviyesi doğrultusunda UDHB'nin ulusal ve yerel düzey bazında var olan kapasitenin 0. dakikada nasıl harekete geçirilebileceğın öngörülerek bu bilginin AFAD Yönetimi Başkanlığı ile de paylaşılması hedeflenmelidir.

Afet ve acil durumun her an ortaya çıkabileceği göz önüne alındığında söz konusu raporun her an düzenlenebilecek bir formatta hazır tutulması faydalı olacaktır. Raporun isminde bulunan zaman kısıtlaması, içeriğinin daha genel ifadelerle doldurulmasını gerektirmektedir. 0. dakikada bölgede bulunan taşıt sayısının tam olarak bilinmesi olanaksızdır. Bunun yerine terminal sayısı, havalimanı uçak park alanı sayısı, limanların durumuna ilişkin bilgi, gar müdürlükleri bünyesindeki lokomotif ve vagon bilgisi gibi ulaştırılması daha kolay ve kesinliği daha yüksek bilgilerin ilk etapta kullanıma sunulması daha doğru bir yaklaşım olacaktır. 0. dakika durum raporu sadece var olan kapasiteyi ortaya koymamalı bu kapasitenin kullanımına ilişkin tahminleri ve önerileri de içermelidir. Afet ve acil durumun türüne hava meydanı kapasitesinin kullanıma uygun olması ancak; meteorolojik durumun hava ulaşımını kesintiye uğratması ihtimalinin söz konusu olması veya yeterli sayıda lokomotif ve vagon olmasına rağmen ray sistemlerine sabotaj girişiminin bulunması gibi durumların da değerlendirilerek talep edicilerin yönlendirilmesi ve kullanılacak ulaştırma modlarının önceliklendirilmesi muhtemel zaman kaybının önüne geçecektir.

Koordinasyon ekipleri tarafından oluşturulan 0. dakika durum raporlarının UNKE bünyesinde birleştirilerek AFAD Yönetimi Başkanlığı'na ve afet ve acil durumun meydana geldiği yerin Valisine sunulmak üzere UDHB adına tek bir rapor halinde düzenlenmesi planlanmalıdır.

5.2 Hizmet Raporları

Her taşıma faaliyetine ilişkin taşıyıcılar tarafından, eğer merkez teşkilatından afet ve acil durum bölgesine özel bir görevi yerine getirmek için gönderilmiş destek ekibi bulunuyorsa, söz konusu ekip tarafından belirlenen hizmete yönelik (hasar gören

sinyalizasyon sisteminin rehabilitesi gibi), yerel bazda bölge müdürlükleri tarafından, merkez teşkilatınca verilen talimatların sonuçlarına yönelik belirlenen süre dahilinde oluşturulan raporlar hizmet raporlarını oluşturmaktadır. Hizmet raporları, herhangi bir öneri veya teklif içermemekte olup sadece durum belirtir. Nakliye faaliyetlerinin adım adım izlenmesi, gelen her talebin icrasının hangi aşamada olduğunun belirlenmesi hizmet raporları aracılığıyla tespit edilebilir.

Hizmet raporları UNKE ve afet ve acil durum bölgesi Valisine çalışmalar hakkında bilgi verilmesi amacıyla gönderilir. Ayrıca, AFAD Yönetimi Başkanlığı'nın da süreci takip edebilmesi ve bölgeye olan ve bölge içindeki nakliye hareketlerinin tamamını izleyebilmesi için UNKE tarafından bu raporlar AFAD Yönetimi Başkanlığı'na oluşturulacak rapor havuzuna gönderilmelidir. Bu raporların toplanmasıyla birlikte afet sonrası mali işlemlerin hesaplanması ve performans göstergelerinin çıkarılması beklenmektedir.

5.3 AKUT Dönemi Sonrası Sonuç Raporu

Afet ve acil durumun sona ermesiyle birlikte oluşturulan nakliye planının işlerliğinin sorgulanması açısından AKUT Dönemi Sonuç Raporu oldukça önemlidir. Bu rapor nitelik itibariyle tavsiye ve öneri özelliği taşımaktadır. AKUT Dönemi Sonuç Raporu doğrultusunda afet ve acil durum nakliye hizmet planının güncellenmesi ve daha etkin bir işlev kazanması planlanmalıdır. Her afet ve acil durum sonrası afet ve acil durum nakliye planının yeni bir versiyonu oluşturularak eksikliklerin giderilmesi yeni biçim ve özelliklerin plana monte edilmesi beklenmektedir.

AKUT Dönemi Sonuç Raporu'nun nihai hedefi planın güncellenmesi sorumluluğunu taşıyan UNKE'dir. Bu rapor, plan dahilinde hizmetin yerine getirilme aşamasında rol almış bütün aktörler tarafından hazırlanarak değerlendirilmek üzere UNKE'ye gönderilmeli ve plan güncellenmesi bu doğrultuda yapılmalıdır. AKUT Dönemi Sonuç Rapor'u sadece hizmette yer alan aktörler tarafından değil aynı zamanda kamuoyu tarafından da hazırlanabilir. Sivil savunma konusunda uzman bilirkişiler, hizmetin geliştirilmesi için katkı yapmak isteyen herkesin öneri formatında bu rapor

doldurarak UNKE'ye ulaştırması katılımcı bir yaklaşımı beraberinde getirecektir. Bu raporun hazırlanması, hizmet planında görevli olan birimlere zorunlu koşullurken, diğer katılımcıları teşvik etmek için ödüllendirme ve teşekkür mekanizmalarının geliştirilmesi faydalı olabilir.

6. DÜNYADA UYGULANAN AFET VE ACİL DURUM ULAŞTIRMA METODU

Dünya genelinde organizasyon yapıları incelenen ülkelerde acil durum yönetimi yapısı, merkezi hükümetten yerel yönetime kadar inen hiyerarşik bir yapıdadır. Bu yapıdaki yetki-sorumluluk ilişkileri afet planlarında yer almaktadır. Özel uzmanlık gerektiren müdahaleler (kimyasal madde sızıntısı vb.) dışında ilk müdahale yerel kurtarma hizmetleri (itfaiye, sağlık hizmetleri, arama-kurtarma birlikleri vb.) tarafından yapılmaktadır. Afetin etkisi büyüdükçe, destek birimleri dolayısıyla organizasyon yapısı büyümekte ve komuta ve kontrol merkezi hükümete kadar en üst seviyeye ulaşabilmektedir. Ancak acil durum yönetimi yapılarının ortak özelliği afet öncesi ve sonrası sürekliliği sağlamak üzere kurulan ve tam-zamanlı görev yapan bir koordinasyon kuruluşunun varlığıdır. Bu kuruluş ABD, Japonya ve dört AB ülkesinde bakanlıklar üstü düzeyde iken; dört AB ülkesinde doğrudan kabineye/başbakana bağlı olarak çalışmaktadır. Diğer yedi AB ülkesinde İçişleri Bakanlığı bünyesinde iken Kanada'da ise Milli Savunma Bakanlığı bünyesindedir (Tarhan ve Ergönenç, 2008)[14].

Yukarıda sayılan ülkelerde afet ve acil durum örgütlenmeleri 3 kademeye ayrılmıştır. Bunlar, yerel ağırlıklı örgütlenme, merkezi ağırlıklı örgütlenme ve kademeli örgütlenme olarak ortaya çıkmaktadır. Genel olarak kademeli örgütlenme biçiminde afet ve acil durum yönetimlerini şekillendiren bu ülkeler Türkiye'de oluşturulmakta olan ulusal müdahale planına da temel teşkil etmiştir. Ulaştırma bağlamında da görev paylaşımının kademelendirilmesi afet seviyesine göre yerel ve ulusal düzeyde yapılacak olan iş ve işlemlerin sınıflandırılarak birimlere atanması dünya örnekleriyle uyum gösterecektir.

ABD örneğinde Federal Acil Durum Yönetim Ajansı (*Federal Emergency Management Agency, FEMA*), Ulusal Müdahale Çerçevesi (*National Planning Framework*) kapsamında içerisinde Critical Transportation olarak adlandırılan ulaştırma sektörünün de yer aldığı 14 ayrı alanda afet ve acil durumlara karşı

oluşturulacak hazırlığın çerçevesi çizilmiştir¹². ABD’de uygulanan Ulusal Planlama Çerçevesi, Homeland Security (2013) TAMP örneğinde olduğu gibi tüm afet ve acil durum yönetim alanlarına standart bir format getirmemekte sadece oluşturulacak hazırlık planlarının ana hatlarını çizerek sorumlu kurum ve kuruluşlara rehberlik yapmaktadır.

Ulusal Müdahale Çerçevesi (NRF) ülkenin tüm tiplerde afet ve acil durumlara nasıl müdahale etmesi gerektiğini gösteren bir rehberdir. Ulusal Olay Yönetimi Sistemi (The National Incident Management System) ülke çapında kilit roller ve sorumluluklar belirlemek adına tanımlanan ölçeklenebilir, esnek ve uyarlanabilen kavramlar üzerine inşa edilmiştir. Ulusal Müdahale Çerçevesi, ciddi fakat tamamen yerel olaylardan geniş kapsamlı terör saldırılarına veya yıkıcı doğal afetlere kadar meydana gelen olayları yönetmek için belirli makamları ve en iyi uygulamaları tanımlar[11].

Yukarıda temel prensipleri belirtildiği üzere Amerikan ulusal müdahale planı ülkemiz sisteminde olduğundan daha esnek kavramlar üzerine oturtulmuş olup, belli standart formatları sorumlu kurum ve kuruluşlara dayatmak yerine daha çok rehber olma görevini üstlenmektedir.

ABD ülke yönetimi federatif yapıda olduğu için ulusal planların yanı sıra eyalet bazında planlar da oluşturulmuştur. FEMA’nın NRF ile çizdiği çerçeve içerisinde eyaletlerin kendi planlarını oluşturdukları görülmektedir. Bu planlarda ve Amerikan afet ve acil durum yönetimine yönelik yapılan çalışmalarda Homeland Security (2013) uyuyan sözleşmelere atıflar yapılarak yerel bazda oluşturulan kamu ve özel sektör kaynaklarının birlikte kullanılması fikri benimsenmiştir.

The Department of Homeland Security, federal ve yerel hükümetlerle eşgüdümlü olarak ve özel sektörle işbirliği içerisinde modern, esnek ve şeffaf bir lojistik sistemini geliştirmelidir. Bu sistem, yerel bazda acil durumlar için

¹² http://www.fema.gov/media-library-data/20130726-1914-25045-2057/final_overview_of_national_planning_frameworks_20130501.pdf

depolanan eşyaların taşınması ve acil durumlar sırasında mal ve hizmetlerin sağlanması için oluşturulan sözleşmeler üzerine kurulmalıdır. Federal hükümet uygulanan geniş ölçekli lojistik operasyonlarını yönetme ve eğer gerekirse yerel lojistik sistemlerini kamu ve özel sektör kaynaklarını kullanarak bertaraf etme kapasitesini geliştirmelidir[11].

Yukarıda önemli bir noktaya dikkat çekilmektedir. Eğer gerekirse ulusal düzeyde faaliyet gösteren birimlerin yerel düzey operasyonları gerçekleştirebilmesinden söz edilmektedir. Özellikle sosyoekonomik açıdan nispeten geri kalan bölgelerde afet ve acil durumlarda 1. ve 2. seviye afet ve acil durumlar yerel kaynaklarla çözülemeyebilir. Bu durumda ulusal düzey müdahale birimlerinin yerel düzeyde de etkili olabilmesi gerekmektedir.

NRF ile çizilen genel çerçeve içerisinde mod bazında yapılan planlar, kurumların ortak bir çerçeve içinde hareket etmesinden daha çok modun belirli özelliklerine göre hareket edilerek afet ve acil durumlarda ulaştırma hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlamaktadır. Kara, hava, demir ve deniz yollarında ayrı ayrı yapılan planlarda o modun sadece yasal mevzuatına değil aynı zamanda söz konusu moda yönelik uluslararası mevzuata da uyum sağlanması gözetilir. Örnek olarak havalimanlarının afet ve acil durumlara hazırlanması ayrı bir plan çerçevesinde, karayolu ulaştırmasının hazırlanması ayrı bir plan çerçevesine oturtulabilmektedir. Bu tip afet ve acil durum ulaştırma yönetiminde AFAD Yönetimi Başkanlığı gibi çatı kuruluşların organizasyonel aşamadaki yeri daha çok kılavuzluk aşamasında kalmakla beraber oldukça genel hatlarda bilgilendirme ve genel afet ve acil durum eğitimlerinin yerine getirilmesiyle sınırlı kalmaktadır. Mod bazında yapılan planlarda ana sorumlu kurumlar ise Bakanlıklarla beraber ilgili kurum ve kuruluşlar olmaktadır.

Havalimanlarını örnek olarak aldığımızda günümüzde hava meydanları küçük birer şehir ya da kasabaya benzemektedir. Havalimanlarında az sayıda yaşayan kişi bulunmasına rağmen birçoğu bünyesinde oteller bulundurmaktadır. Terminal içerisinde restoranlar, dükkânlar ve bankalar yer almaktadır. Havalimanları ayrıca

kendi itfaiyelerine, güvenlik güçlerine, mühendislik servislerine ve diğer hizmetlerin görüldüğü merkezlere sahipler. Çöp toplama, acil tıbbi hizmetlerin yerine getirilmesi ve haberleşme hizmetleri de sunabilmektedirler. Havalimanları aynı zamanda taksilerin, uçakların, otomobillerin, otobüslerin, kamyonların ve bazen metro veya hafif raylı hizmetlerin de bulunduğu intermodal bir ulaştırma merkezleri olarak da hizmet vermektedirler. Transportation Research Board (2014) [15]

Bu derece çeşitlilik arz eden ve aynı zamanda uluslararası mevzuatla da uyumlu olarak çalışması gereken havalimanlarını standart bir ulusal afet ve acil durum yönetimi kapsamında oluşturulan bir formatın içerisine derç etmek doğru bir yaklaşım gibi görünmemektedir. ABD’de, bunun yerine kendine özgü bir çalışma düzen ve işleyişi olan havalimanlarının NRF planı çerçevesinde afet ve acil durumlara hazırlıklı olması için kendi planlarını oluşturmasına imkân verilmiştir. Öyle ki apron hizmetlerinin yerine getirilmesi için çalışanların belli bir eğitim alması zorunlu olduğu halde doğal afetlere hazırlıklı olmak adına havalimanlarında çalışmak için gönüllülere havacılık ile ilgili olarak afet ve acil durum eğitimleri verilmektedir. Yine aynı şekilde denizcilik ile ilgili afet ve acil durum planları Denizcilik İdaresi (Maritime Affairs) tarafından A.B.D’de yayımlanmaktadır.

Bu plan çalışmalarında görüldüğü üzere her ne kadar kurum ve mod bazında ayrı formatlarda farklı planlar yapılıyor olsa da FEMA ve NRF’ye atıflar yapıldığı bunların çizdiği çerçevede kurumların modlar bazında planlamalarını yapılmasının salık verildiği ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde de buna benzer havalimanları gibi ulaştırma modlarına özel afet ve acil durum planları oluşturulmakla beraber her mod için ayrı planlar oluşturulmamıştır. A.B.D’nin coğrafi büyüklüğü ve çeşitli şekillerde afet ve acil durumlara maruz kalması, dünyanın en büyük ulaştırma ağına sahip olması bütün bir ülke sistemini tek bir elden yönetmeyi zorlaştırmış olabilir bu yüzden esnek bir yapının tercih edilmiş olması muhtemeldir.

7. PLANLAMA SONRASI

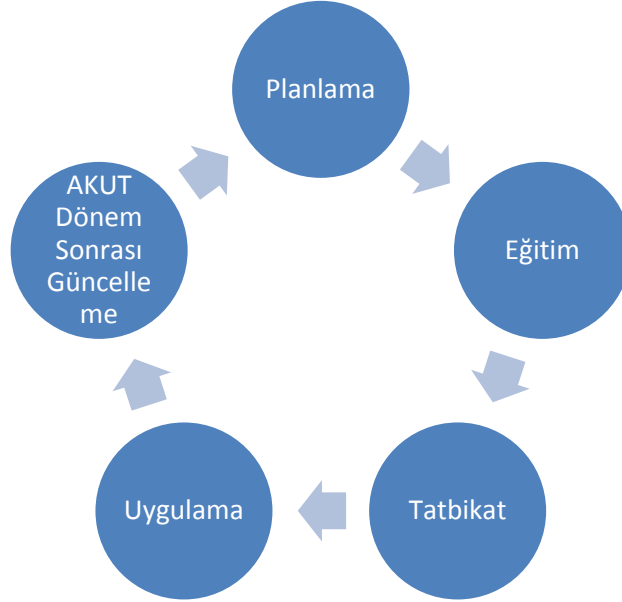
Planlama safhasının UDHB bünyesinde TAMP'ın çizdiği genel çerçeve hatları doğrultusunda tamamlanması akabinde eğitim safhasının da modların yönetiminden sorumlu kurum ve kuruluşlarca hem kendi personeline hem de doğabilecek iş gücü ihtiyacının karşılanması için A.B.D örneğinde olduğu gibi gönüllülük sisteminin kurularak sertifika teşvik programları aracılığı ile isteyen kişilere sağlanması bilinirliği arttıracaktır. Halihazırda havayolu ve denizyolunda çalışan kişilerce alınması zorunlu eğitimlerin yanı sıra diğer modlarda da eğitimlerin düzenlenmesi ya da var olan eğitimlere afet ve acil durum yönetiminin de eklenmesi gereklidir.

Tatbikat safhası ise oluşturulan afet ve acil durum planının uygulanmasının ve sonucunda eksikliklerinin görülebileceği ilk aşamadır. Afet ve acil durum yönetimi tatbikatları iki kısma ayrılmaktadır.

- Tartışma temelli tatbikatlar
 - a) Seminerler
 - b) Atölye Çalışmaları
 - c) Masabaşı Çalışmaları
 - d) Oyunlar
- Operasyon temelli tatbikatlar
 - a) Alıştırmalar
 - b) Fonksiyonel Tatbikatlar
 - c) Tam Kapsamlı Tatbikatlar

Aşağıdaki şemada afet ve acil durum yönetim döngüsünde eğitim ve tatbikatların hangi aşamada konumlandırıldıkları gösterilmiştir.

Şekil 7.1. Afet ve Acil Durum Yönetim Döngüsü



Seminerler: Seminerler, yetkili makamların, stratejilerin, planların, politikaların, prosedürlerin, sözleşmelerin, kaynakların, kavramların ve fikirlerin ortaya konulduğu ve katılımcılara bir bakış kazandırma amacı gütmektedir. Transportation Research Board (2006)

Seminerler planlarında ve uygulamalarında temel değişiklikler yapan veya oluşturan ulaştırma makamları için güzel bir başlangıç noktasıdır. Seminerler, aynı zamanda müşterek kurumların birlikte hareket etmesinin imkânların değerlendirilmesi ve farkındalık kazanılması için güzel bir fırsat sunmaktadır. Tatbikat gelişimleri için seminerler temel yapı taşını oluşturmaktadır[16].

Sadece ulaştırmanın sağlık, güvenlik, beslenme vb. alanlara ilişkisinin ortaya konulması değil, ulaştırma içindeki farklı modların birbirleri arasındaki iletişiminin afet ve acil durum temelinde sağlanması, kurumların birbirini tanıması açısından seminerler oldukça faydalıdır. Bir mod içinde uygulanmakta olan sistemin diğer mod uygulamalarında da hayata geçirilmesi, ilerlemenin temel taşının başlangıç noktası

seminerlerin belirli aralıklarla düzenlenmesi ve teşvik edilmesi kurum bilgi birikimi açısından da oldukça önemlidir.

Atölye Çalışmaları: Atölye çalışmaları, oluşturulan planların geliştirilmesi amacıyla, ulaştırma kurum ve kuruluşlarıyla çözüm ortaklarına afet ve acil durum yönetimi hususunda yeni işlem, fikir ve prosedürlerin test edilmesi, yeni bakış açılarının kazandırılmasını amaçlamaktadır. Atölye çalışmalarında, plan içerisinde yeni alt ekiplerin oluşturulması, bu ekiplere görev tanımlamalarının yapılması gibi plan içeriğinin geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılabilir. Örnek olarak, karayolu afet ve acil durum alt ekipleri yolcu, eşya ve tehlikeli madde taşınması olarak ikiye bölünebilir ve ayrı ayrı bu ekiplere görev atamaları yapılabilir.

Masabaşı Çalışmaları: Ulaştırma planlamalarında günümüzde en çok kullanılan tatbikat yöntemi masabaşı çalışmalarıdır. Belli bir tanımlanmış olay üzerine (senaryolar) planların, programların ve politikaların veya müdahale yöntemlerinin değerlendirildiği tatbikat yöntemidir. . Transportation Research Board (2006)

Katılımcıların, gerçek veya farazi afet veya acil durum koşulları altında hızlı karar verme süreciyle değil adım adım derinlemesine düşünerek karar vermeleri teşvik edilmektedir[16].

Masabaşı çalışmalarında belirlenen olay üzerinde nasıl bir tepki verileceğinin her aşamasının bir bakıma yavaş çekimde sunulması amaçlanmaktadır. Planlama aşamasında görülmeyen veya atlanan hususların belirlenmesi ve mod bazında oluşturulan planların ayrıntılandırılması amacıyla bu tatbikat yöntemi hizmet etmektedir. Diğer bir deyişle belli bir afet ve acil durum karşısında modların iş akış şemalarının çizilmesi böylece UNKE'nin ve koordinasyon ekiplerinin süreci bir bütün olarak görmelerine imkan tanımak hedeflenmektedir.

Oyunlar: Oyun tatbikat yöntemi ülkemizde Genelkurmay Başkanlığı tarafından etkin olarak kullanılmaktadır. Harp Akademileri Komutanlığı, kurmay subay eğitimlerinin bir parçası olarak bu tatbikat yöntemini öğrencilerinin eğitimi esnasında kullanmakta

olup 2013 yılından itibaren oyunların daha gerçekçi olması için içinde UDHB ve bağılı, ilgili ve ilişkili kurum temsilcilerinin de olduğu sivil kanadı harp oyunları tatbikatına davet etmektedir.

Transportation Research Board (2006) ‘‘Oyun, iki veya daha fazla takımın olduğu, genellikle rekabetçi bir atmosferde, gerçek veya farazi durumları belirleyen kural, data ve prosedürler çerçevesindeki operasyonların similasyonudur...Bir oyunda, aynı durum oyuncular tarafından yönetilen değişkenler ve parametrelerle aynı durum farklı açılardan değerlendirilebilir.[16]’’

Yukarıdaki durum özellikle intermodal taşımacılık açısından büyük önem arz etmektedir. Demiryoluyla afet ve acil durum bölgesine taşınan belli tipteki ağır tonajlı araçların güzergahın belli bir kısmından sonrası için karayoluyla taşınması sırasında lowbed dorselere yüklenmesi ebatların uygun olmamasından dolayı taşıma işleminin gerçekleşmemesi sonucunu doğurabilir. Tam bu noktada karayolu modunun nasıl bir reaksiyon göstereceğinin ölçülmesi oyun tatbikatıyla mümkün olabilmektedir. Sadece ulaştırma kurum ve kuruluşları değil nakliye talep edicilerinin de bu oyunlara katılımının sağlanması sağlıklı bir nakliye planının ortaya konulmasını sağlayacaktır. Oyun planlaması hakkında Genelkurmay Başkanlığı tecrübelerinden faydalanılabilir ortaya çıkan sonuçlar sadece afet ve acil durumlarda değil aynı zamanda olğanüstü ve seferberlik durumlarında da kullanılabilir.

Alıştırmalar: Transportation Research Board (2006) ‘‘Alıştırma tek bir kurum içinde tek bir operasyon veya fonksiyonun test edilmesini amaçlayan koordineli ve kontrollü bir aktivitedir. Alıştırmalar genellikle yeni bir aracın kullanımı, yeni politika ve prosedürlerin test edilmesi veya halihazırdaki yeteneklerin pratiğe dökülmesi için kullanılır.[16]’’

Alıştırmaların tek bir mod üzerinden yapılması doğru bir yaklaşımdır. Geniş çerçeveli bir tatbikatta tüm kurum ve kuruluşların aynı anda eşgüdümlü hareket etmesi beklendiğinden tüm kurum ve kuruluşların bu tatbikatlara hazır olması

gerekmektedir. Örnek olarak depo hizmetlerinden sorumlu hizmet grubunun belirleyeceği depolardan, belirlenen farazi bir afet ve acil durum bölgesine görevli olan ve koltuk kapasitesi ile tonajı belirlenen otobüs ve kamyonların göreve çağrılması ve bölgeye ulaşmasının test edildiği bir alıştırma karayolunda depo ve afet bölgesi arası ulaşımın sağlanmasına yönelik etkili bir test girişimi olacaktır. Ya da afet ve acil durum bölgesini özel araçlarıyla birlikte denizyolunu kullanarak terk etme talebi karşısında feribotların kullanıldığı bir alıştırma denizyolu nakliyesi için geçerli olabilir.

Alıştırmalarda önemli olan husus kurum ve kuruluşların kendi modlarına yönelik belirlenen afet öncesi, afet anı ve afet sonrası fonksiyonlarının her birini teker teker test etmeleridir. Elde edilen sonuçlar NHG planının işlevselliğine büyük katkı sağlayacaktır. Yine bu sonuçlara göre afet öncesi, afet anı ve sonrası kurumlar bazında belirlenen görevlerin güncellenmesi bir takım ek görevlerin getirilmesi ya da bazı görevlerin plandan çıkarılması söz konusu olabilir.

Fonksiyonel Tatbikatlar: Fonksiyonel tatbikatlar alıştırmaların toplamı olarak düşünülebilir. Modlar bazında belirlenmiş afet ve acil durumlara yönelik her bir görevin test edilmesi alıştırma, bu görevlerin bir bütün olarak tatbik edilmesi ise fonksiyonel tatbikat olarak adlandırılır. Havayolu nakliyesinde hava trafik kontrolörünün, yer hizmetlerinin, havayolu işletmecisinin bir bütün olarak havayolu nakliye planını icra etmesi fonksiyonel tatbikat sınıfına girmektedir. Koordinasyon ekiplerinin yönetiminde gerçekleşen bu tatbikatlar en geniş katılımlı ikinci tatbikat olarak sınıflandırılabilir.

Tam Kapsamlı Tatbikatlar: Tam kapsamlı tatbikat NHG Planı çerçevesinde oluşturulan tüm modların bir arada uyumlu şekilde çalışmasının amaçlandığı ve afet ve acil durumda sergilenecek performansa en yakın tatbikat olarak ön plana çıkmaktadır. UNKE yönetiminde ve AFAD Yönetimi Başkanlığı'nın da gözetiminde uygulanması gereken bu tatbikat UDHB'nin tam olarak afet ve acil durumlarda neler yapabileceğinin sergilendiği ayrıca prestij kazanımı açısından da son derece mühim olan bir vitrin tatbikatı olarak da adlandırılabilir.

Tüm tartişma temelli ve operasyon temelli tatbikatların nihai uygulamasının görüldüğü bu tatbikat sonuçları kamuoyuna duyurularak bilinirliğin artması da amaçlanabilir. Nakliye hizmeti talep edicilerin çıkan çıktıları sonucunda taleplerini UDHB'ye daha gerçekçi şekilde göndermeleri ve ideal bir plana yaklaşım tarzı geliştirilebilir.

Söz konusu bu tatbikatların periyodik olarak tekrarlanması gerekmektedir. Maliyet açısından operasyon temelli tatbikatlara büyük bir bütçe ayrılması gerekebileceğinden tartişma temelli tatbikatların senede bir veya iki kez tekrarlanması, operasyon temelli tatbikatların ise dört veya beş yılda bir yapılması afet ve acil durumlara hazırlanmak için yeterli olacağı düşünülmektedir.

SONUÇ

Bu çalışmada, afet ve acil durumlar tanımlanarak bu durumlarda ulaştırmanın nasıl gerçekleşeceğine ilişkin bir model ortaya konulmuştur. Yapılan senaryo ve döküm çalışmalarıyla afet öncesi, sırası ve sonrası kurumlara ilişkin görevlendirmelerde bulunulmuştur.

Afet ve acil durum yönetiminin Türkiye için henüz çok yeni bir kavram olduğu gerçeğinden yola çıkarak oluşturulan TAMP sisteminin eksikliklerine rağmen iyi bir başlangıç teşkil ettiğini söylemek doğru olacaktır. Oluşturulan planların sürekli güncellenecek şekilde dizayn edilmesi Max Weber'in ifade ettiği gibi "ideal tip" kavramına sürekli yaklaşmak için iyi bir fırsat oluşturacaktır. Fakat A.B.D örneğinde olduğu gibi genel çerçeve hatlarının bir rehber dâhilinde AFAD Yönetimi Başkanlığı'nca belirlenmesi plan formatının oluşturmasından çok daha sağlıklı bir çözümü beraberinde getirecektir.

Ulaştırmadan sağlığa, enerjiden güvenliğe kadar çok farklı alanların tek bir kalıp içerisine sokularak afet ve acil durum yönetim planlarının ortaya konulmasının beklenmesi standardizasyonu sağlar gibi görünse de planların pratik olarak uygulanmasını imkansızlaştırmaktadır. Özellikle yerel düzey plan yapılanmalarında her alan farklı şekilde teşkilatlanmıştır. Gıda, Tarım ve Hayvancılık gibi her ilde teşkilat yapılanması bulunan bir bakanlık ile bölge bazında yapılanmaya giden UDHB'nin aynı sınırlarla belirlenmiş destek il yapılanmasına gitmesi beklenemez. Dolayısıyla, kurumlara yapılanmalarına yönelik esneklik tanınması oldukça önemlidir.

TAMP dahilinde oluşturulan ulaştırma planları ise belli ölçülerde afet öncesi, afet sırası ve afet sonrası yapılacaklar kapsamında ana hatları çizerken lojistik ekipleri, yerel düzey alt ekiplerin oluşturulması, saha destek ekiplerinin nasıl yapılacağına dair ayrıntılı bilgilerin plana derç edilmesinin beklenmesi planın işlevselliğine zarar getirmektedir.

BAADYİM'nin etkin olarak göreve başlamasıyla birlikte afet ve acil durumlara yönelik tüm modlar bazında araştırmalar yapılabilir ve etkin çözümler bakanlık içi çalışmalarla ortaya konulabilir. Özellikle yurtdışında yer alan afet ve acil durum yönetimi eğitim programları aracılığıyla konusunda uzmanlaşmış bakanlık personeli ve AFAD Yönetimi Başkanlığı afet ve acil durum uzmanlarının müşterek çalışmalarından çıkabilecek veriler doğrultusunda modların içerisinde ayrıntılı ulaştırma planları ortaya çıkarılabilir. Bununla beraber yine bakanlık içerisinde 655 sayılı KHK ile kurulması öngörülen Ulaştırma ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi bünyesinde konuyla ilgili çalışmaların yürütülmesi oldukça faydalı olacaktır.

Söz konusu yapılan çalışmaların bütünsel bir ulaştırma yönetiminden daha çok havayolu, demiryolu, karayolu ve denizyolu özelinde ulaştırma planlarının hazırlanması, ülkenin havalimanlarının, garlarının, limanlarının ve karayollarının, ulaştırma altyapısı ve haberleşmesinin herhangi bir afet ve acil durumda nasıl tepki verecekleri konusunda ayrıntıları içermesi gerekmektedir. Hazırlanan bu planlarının toplamının UNKE ve koordinasyon ekipleri vasıtasıyla yerel düzey yapılanması tarafından harekete geçirilmesi doğru bir yaklaşım olacaktır.

Yapılan senaryo çalışmalarından da görüldüğü üzere afet ve acil durumda ağırlıklı olarak karayolunun kullanılacağı görülmektedir. Mod seçimi talep ediciler tarafından rasyonel bir şekilde belirlenemeyebilir. Bütün talep ediciler taşımalarının önceliklendirilmesi ve en hızlı şekilde afet ve acil durum bölgesine ulaştırılmasını isteyebilirler. Bu durumda, UNKE tarafından mod seçimi konusunda zaman, maliyet ve önceliklerin bir arada göz önünde bulundurularak mod seçiminin son kararının verilmesi daha doğru bir yaklaşım olacaktır.

Oluşturulan bu planların uygulanabilirliğinin de ölçülmesi gerekmektedir. Bunun için eğitim ve tatbikat programlarının geliştirilmiş olması şarttır. Afet ve acil durum ulaştırma yönetiminde organizasyon yapısı oluşturulduktan sonra planların mod bazında hazırlanması, eğitim, tatbikat ve uygulamanın ardından oluşturulan AKUT

dönem sonrası raporlara göre şekillenecek plan güncellemeleri safhaları aşağıdaki şekilde şematize edilebilir.

Afet ve acil durum ulaştırma yönetiminde ulusal perspektifin yanı sıra uluslararası uygulamaların da katkılarının olabileceği göz ardı edilmemelidir. NATO bünyesinde oluşturulan Sivil Olağanüstü Hal Planlama (CEPC) Komisyonu sadece olağanüstü hal değil aynı zamanda afet ve acil durumlara hazırlıklı olmak adına askeri kanada verilen sivil desteği de içermektedir. Bu komisyonun alt gruplarından bir tanesi de Ulaştırma Grubu olmakla beraber bu grubun içinde karayolu ve demiryolu ulaştırmasının beraber değerlendirildiği Dahili Satış Alt Grubu (IST), Sivil Havacılık Alt Grubu (CA) ve Okyanus Taşımacılığı Alt Grubu (OS) yer almaktadır. NATO'nun değişen perspektifi sadece askeri olaylarda değil aynı zamanda afet ve acil durumlarda da müdahil olmayı gerektirmektedir.

Söz konusu çok taraflı uluslararası organizasyonlar altında oluşturulan afet ve acil durum yönetimlerinin ulaştırma kısmı da ulusal mevzuatın geliştirilmesi için önemli bir rol oynayabilir. UDHB'nin bu tip yapılanmaların içerisinde yer alması, bu organizasyonların faaliyetlerinden öğrenilenlerin bilgi birikimi olarak kaydedilmesi ve gerektiğinde ulusal uygulamalara adapte edilmesi son derece faydalıdır. Bunu sağlamak için NATO bünyesindeki CEPC faaliyetlerine etkin ve sürekli olarak katılımın sağlanması gerekmektedir.

Diğer yandan afet ve acil durumlara ne kadar hazırlıklı olunursa paralelinde gelişebilecek bir olağanüstü hal ve seferberlik durumlarına da o kadar hazırlıklı olunur. Olağanüstü hal ve seferberlik durumlarında kritik bir rol oynaması beklenen UDHB yönetiminin özellikle askeri araç ve personelin nakliyatına ilişkin olarak tecrübe edinilmesi afet ve acil durumlarla sağlanabilir.

KAYNAKLAR

1. Acil ve Afet Derneği, http://www.acilafet.org/upload/dosyalar/AFET_TERMINILOJI.pdf (13.12.2013)
2. AFAD, Afet Risk Yönetimi, <https://www.afad.gov.tr/Dokuman/TR/24092012162638.pdf> (23.10.2013)
3. Afet ve Acil Durum Müdahale Hizmetleri Yönetmeliği, **Karar Sayısı: 2013/5703** *Resmi Gazete Sayı: 28855*, 18 Aralık 2013,
4. Afet Ve Acil Durum Yönetim Merkezleri Yönetmeliği, **Karar Sayısı: 2011/1377** *Resmi Gazete Sayı: 27851*, 19 Şubat 2011
5. AlJazeera Turk,, 2014, İnternette ‘Kablo’ Hatası, <http://www.aljazeera.com.tr/haber/internette-kablo-hatasi> (20.05.2014)
6. Deutsche Welle Türkçe, 2010, Yanardağ Patlaması Hava Trafiğini Vurdu, <http://dw.de/p/MwcU> (15.04.2010)
7. ERKAL, Tefik; DEĞERLİYURT, Mehmet. TÜRKİYE’DE AFET YÖNETİMİ/ Disaster Management Of Turkey. **Doğu Coğrafya Dergisi**, [S.l.], v. 14, n. 22, Sep. 2011. ISSN 1302-7956. Erişim Adresi: <http://edergi.atauni.edu.tr/ataunidcd/article/view/1021006944>
8. Karayolu Taşıma Yönetmeliği, **Resmi Gazete Sayı: 27255**, 11 Haziran 2009
9. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 20 Temmuz 1936, Erişim Adresi: http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf
10. Olağanüstü Hal Kanunu, **Resmi Gazete Sayı: 18204**, 27 Ekim 1983
11. Overview of the National Planning Frameworks, Homeland Security, May 2013, Erişim Adresi: http://www.fema.gov/media-library-data/20130726-1914-250452057/final_overview_of_national_planning_frameworks_20130501.pdf
12. ÖZER, M. Akif. Yönetişim Üzerine Notlar. **Sayıştay Dergisi Sayı:63**, 2006. Erişim Adresi: <http://www.sayistay.gov.tr/dergi/icerik/der63m4.pdf>
13. Timetürk, <http://timeturk.com/m/haber.asp?id=626323> (10.08.2014)
14. TARHAN, R. Bülent; ERGÖNENÇ, Selahaddin. ACİL DURUM VE AFET YÖNETİMİ, Başbakanlık İnceleme Raporu, 19/08-22, 30-05-2008
15. Transportation Research Board of The National Academies, *Effective Cooperation Among Airports and Local and Regional Emergency Management Agencies for Disaster Preparedness and Respose / A Synthesis of Airport Practice*, Washington D.C, 2014

16. Transportation Research Board of The National Academies, Transit Cooperative Research Program, Report 86, Vol. 9, **Guidelines for Transportation Emergency Training Exercises**, Washington D.C, 2006
17. Türkiye Afet Müdahale Planı, **Karar Sayısı: 2013/2** Resmi Gazete Sayı:28871, 3 Ocak 2014
18. UDHB, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı 2014-2018 Stratejik Planı,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/strateji_kplan/20090612_170301_204_1_64.pdf
19. Ulaştırma Ve Haberleşme Hizmetlerinin Olağanüstü Hallerde Ve Savaşta Ne Suretle Yürütüleceğine Dair Kanun, **Resmi Gazete Sayı: 12058**, 16 Temmuz 1965
20. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, **Resmi Gazete Sayı (Mükerrer): 28102, 1** Kasım 2011
21. VIKIPEDIA, 2014, "Emergency." *Oxford Dictionary of English 2e*, Oxford University Press, 2003
22. Viktoria Transport Policy Institute, TDM Encyclopedia, **Emergency Response Transport Management**, *Managing Transportation System During Disasters*, 26 January 2010 Erişim Adresi: <http://www.vtpi.org/tdm/tm124.htm>
23. 4734 Sayılı Kanunun 3-N Maddesi Kapsamında Yapılacak Mal Ve Hizmet Alımlarına İlişkin Yönetmelik, **Resmi Gazete Sayı: 27533**, 26 Mart 2010

Ekler

Ek-1

BAKANLIK, KURUM VE KURULUŞLAR	DOĞAL AFETLER	İLTİCA VE BÜYÜK NÜFUS HAREKETLERİ	BÜYÜK YANGINLAR	TEHLİKELİ VE SALGIN HASTALIKLAR	RADYASYON TEH. VE HAVA KİRLİLİĞİ GİBİ KİM. VE TEK. OLAYLAR (KBRN)
GENELKURMAY BAŞKANLIĞI	+	+	+	+	+
ADALET BAKANLIĞI	+	+	-	+	-
MİLLİ SAVUNMA BAKANLIĞI	+	+	+	+	+
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI	+	+	+	+	+
DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI	+	+	-	+	+
MALİYE BAKANLIĞI	+	+	+	+	-
MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI	+	+	+	+	-
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI	+	+	+	-	-
SAĞLIK BAKANLIĞI	+	+	+	+	+
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI	+	+	+	+	+
TARIM VE KÖY İŞLERİ BAKANLIĞI	+	+	-	+	+
ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI	+	+	-	+	-
SANAYİ VE TİCARET BAKANLIĞI	+	-	+	+	-
ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI	+	+	+	-	+
ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI	+	-	+	+	+

EK-2**TASLAK VE ÖRNEKTİR:**

Taşınacak Bilgisi	Öncelik Sırası* (Taşınacaklar arasında verilecek olan öncelik)	0.dk Görevli Personel Sayısı	TAŞINACAK		Afet Bölgesinde İhtiyaç Duyulacak Araç Cinsi/Sayısı (İş makinesi, özel araç, vb.)	Tehlikeli Madde (LPG, Yakıt, vb.)	Ulaştırma Yöntemi (Hava, Kara, Tren, Deniz)	NAKLİYATIN		Açıklamalar	
			Malzemenin Cinsi/Miktarı (Adet, Tonaj veya Ebat) (Yiyecek, Battaniye, Çadır, Katalitik Soba, Jeneratör, vb.)	Malzemenin Alınacağı Yer ve Zaman (Toplanma/intikal** (Ekiplerin alınacakları ya da buldukları şehirlerin hepsinin yazılması gerekmektedir.)				Malzemenin Gönderileceği Yer (Toplanma/intikal noktası, vb.)	Malzemenin Varması Gereken Öngörülen Süre		
Personel	1	15	–	–	–	–	Hava	11 tane Arama Kurtarma Birliği	Geçici Toplanma Alanı	1-2 Saat	–
Malzeme	2		Jeneratör	4 adet	–	–	Kara	11 tane Arama Kurtarma Birliği	Geçici Toplanma Alanı	2-4 Saat	–
	2		Su Motoru	5 Adet	–	–	Kara	11 tane Arama Kurtarma Birliği	Geçici Toplanma Alanı	2-4 Saat	–
	3		Çadır (2 kişilik)	15 Adet	–	–	Kara	Lojistik Depo	Geçici Toplanma Alanı	8-12 Saat	–
Araç	2	–	–	–	Çekme Kaldırma Makinesi / 3	–	Kara	11 tane Arama Kurtarma Birliği	Geçici Toplanma Alanı	2-4 Saat	–
Diğer	3	–	Akaryakıt Motorlu Tırmanma Seti	10 Adet	–	Var	Kara	11 tane Arama Kurtarma Birliği	Geçici Toplanma Alanı	6-8 Saat	–

*Afet anında HG tarafından gönderilecek olan ekiplerin öncelik sırasını göstermektedir. 1(en erken sahaya intikal etmesi gereken), 2 (belirli bir zaman aralığında sahaya intikal edebilecek olan), 3 (daha sonradan iletilebilecek olan) olarak değerlendirilebilir**Toplanma ve intikal bölgesi olarak havaalanlarının kullanılmaması gerekmektedir.

Ek-3**ENVANTER KAPASİTESİ ANALİZİ**

KARAYOLU TAŞIT ENVANTERİ	
Toplam Kayıtlı Otobüs	83.011
Toplam Kayıtlı Kamyon	153.235
Toplam Kayıtlı Kamyonet	396.954
Toplam Kayıtlı Çekici	97.156
Toplam Kayıtlı Römork	4.539
Toplam Kayıtlı Tanker	4.612
Toplam Kayıtlı Terminal	266

Kaynak: Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü U-Net

HAVAYOLU TAŞIT ENVANTERİ		
HAVAYOLU	YOLCU	KARGO
THY A.O	187	6
PEGASUS HAVA TAŞ. A.Ş.	42	
GÜNEŞ EKSPRES HAV. A.Ş.	42	
ONUR AIR TAŞ. A.Ş.	26	
SIK-AY HAV. TAŞ. A.Ş.	6	
TAILWIND HAVAYOLLARI A.Ş.	5	
TURİSTİK HAV. TAŞ. A.Ş.	7	
HÜRKUŞ HAVAYOLU TAŞ. A.Ş.	8	
ATLASJET HAVACILIK A.Ş.	15	
BORAJET HAV. TAŞ. A.Ş.	6	
SAGA HAV. TAŞ. A.Ş.	3	
ACT HAVAYOLLARI A.Ş.		7
MNG HAVAYOLLARI VE TAŞ. A.Ş.		2
ULS HAVAYOLLARI KARGO TAŞ. A.Ş.		6
TOPLAM	347	21

Türkiye’de sivil hava ulaşımına açık 68 havaalanı yer almaktadır. Ayrıca, 49 havaalanı ticari faaliyet göstermektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü’nün işlettiği havaalanları dışında:

- 1- HAVAALANI İŞLETME VE HAVACILIK ENDÜSTRİLERİ A.Ş.
- 2- ANADOLU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
- 3- HEZARFEN HAVACILIK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.
- 4- TAV GAZİPAŞA YATIRIM YAPIM VE İŞLETME A.Ş.
- 5- ZONGULDAK ÖZEL SİVİL HAVACILIK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
- 6- İC İÇTAŞ ZAFER ULUSLARARASI HAVALİMANI YATIRIM VE İŞLETME A.Ş.

Tarafından işletilmekte olan 6 havaalanı bulunmaktadır.

DEMİRYOLU TAŞIT ENVANTERİ		
VAGON	ADEDİ	KAPASİTESİ
Şahıs	3110	181.318,1 Ton
Ticari Yük	18183	769.608,2 Ton
Ticari Yolcu	951	51.418 Kişi
Lokomotif	774	

DENİZYOLU TAŞIT ENVANTERİ		
Gemi Cinsi	Adet	GT
Kuru Yük Gemisi	543	1.609.976
Dökme Yük Gemisi	132	3.063.513
Konteyner Gemisi	71	722.988
Tanker Gemisi	251	1.322.992
Yolcu Gemisi	311	247.177
Hizmet Gemisi	123	68.570
Römorkör	166	45.942
Yatlar	422	74.635

*DİDGM siciline kayıtlı 100 GT ve üzeri tonaj kapasitesine sahip deniz araçları

Ek-4**AFET VE ACİL DURUM HALLERİNE YÖNELİK ÖZEL NAKLİYAT FİRMALARI İLE YAPILACAK SÖZLEŞME (TASLAK)****1. AMAÇ:**

5902 sayılı kanun hükümlerine göre olası afet ve acil durum hallerinde nakliyat firmasının Nakliyat Hizmet Grubu (NHG) kontrolünde yapacağı nakliye hizmetleri ile ilgili genel esasları tespit etmektir.

2. KAPSAM:

Bu sözleşme NHG veya AFAD Başkanlığı ile taraf olan Özel Nakliyat Firmasının afet ve acil durum hallerinde, firmanın görevlendirilmesinden görevin sona ermesine kadar Nakliye Hizmet Grubunca belirlenecek yer ve zaman içerisinde verilecek görevlerin yapılmasını kapsar.

3. FİRMAYA VERİLECEK GÖREVLER, TEBLİĞ VE UYGULAMANIN BAŞLATILMASI

a. Sözleşme konusu hizmetin ayrıntıları ve verilecek hizmetin ayrıntıları ve verilecek görevlerin bir programa bağlı olarak yerine getirilmesini açıklayacak iş programı, NHG tarafından firmaya sözleşmenin yürürlüğe gireceği zaman verilir. (Öz mal ve kiralık araçlara tek seferde nakledilemiyorsa birkaç seferde taşınması veya firmanın mevcut kapasitesi yetersizce ihtiyaç duyulacak araçların temin edilmesi, gibi hususlar belirtilir.)

b. Firma, NHG tarafından verilecek iş programına aynen uyar.

c. Firma kendisine haberleşme kanalları ile yapılan tebligatta belirtilen gün, saat ve yolda tüm vasıta ve hizmeti yürüteceği personeli hazır bulundurur.

4. FİRMA SAHİBİNİN İŞ BAŞINDA BULUNMASI

a. Firma sahibi veya yetkilisi üstlenmiş olduğu görevin devamı süresince iş yerinde bulunur. Ancak NHG tarafından kendi yerine kabul edilecek birisini işlerin gecikmesine ve durmasına hiçbir şekilde yol açmamak şartı ile vekil bırakılarak iş yerinden ayrılabilir.

b. Firma sahibi veya vekili iş yerinden ayrılmasını gerektiren zorunlu hallerde, NHG'na en geç bir ay öncesinden bilgi verecektir.

5. İŞİN YÜRÜTÜLMESİ İÇİN GEREKLİ PERSONEL, ARAÇ VE BAKIM FAALİYETLERİ

a. İşin yürütülmesi firmanın imkanları ile olur, bu konuda zorunlu olmadıkça NHG'den personel, araç-gereç talebinde bulunmaz.

b. İşin yürütülmesi esnasında ihtiyaç duyulan yakıt, yedek parça ve bakım hizmeti firmaya ait olup, bu konuda firma güçlükle karşılaştığında Teknik Destek ve İkmal Hizmet Grubundan yardım talebinde bulunabilir.

c. Hizmet süresince vuku bulacak bir arızanın onarımı ve bundan doğacak giderler firmaya aittir.

6. TUTULACAK KAYITLAR

a. Yapılan işler günü gününe ilgili firma ile NHG tarafından kayıt altına alınır.

b. Gizlilik taşıyan bilgileri içeren dokümanlar görev bitimine kadar gizliliği ihlal etmeyecek şekilde muhafaza edilir. Görevin sona ermesini müteakip sözleşmeye taraftar olan NHG'na teslim edilir.

7. MALİ HUSUSLAR

a. Firmanın kendi gayrimenkullerini kullanması kendi tasarrufunda olup bunlar için ayrıca bir ödeme yapılmaz.

b. Yaptırılacak iş ve hizmetin fiyat tespitinde; günün rayiç değerleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, mülki makamlar, yerine göre merkezi ve mahalli mesleki dernek, birlik ve oda temsilciliklerinin görüşleri alınır.

c. Ödenek ve ödeme işlemleri; 5902 sayılı Kanununun 23. maddesi ile Afet ve Acil Durum Harcamaları Yönetmeliği esaslarına göre Satın Alma ve Kiralama Hizmet Grubu tarafından yürütülür.

d. Bu sözleşmeye fiyat tespiti ile ilgili karar eklenir.

e. Bu sözleşme her türlü resmi harç ve vergilerden muaftır.

8. DİĞER HUSUSLAR

a. Araçlarda zincir, takoz, çeki halatı gibi malzeme ve teçhizat bulunacaktır.

b. Araçların yakıt ikmali tamamlanmış olacaktır.

NHG YETKİLİSİ
İMZA

FİRMA YETKİLİSİ
İMZA

AFAD ONAY

ONAY
.../.../2014
İMZA

Ek-5

İL MODELİ (İstanbul Örnek) İNKE İSTANBUL

SR. NO	BÖLGE ADI	MERKEZİ	BAĞLI/DES TEK İLLER	KARAYOLU NAKLİYAT EKİBİ	HAVAYOLU NAKLİYAT EKİBİ	DENİZYOLU NAKLİYAT EKİBİ	DEMİRYOLU NAKLİYAT EKİBİ	AÇIKLAMALAR
1	I. Bölge Müdürlüğü	İstanbul	Edirne, Kırklareli, Kocaeli, Tekirdağ	<p>Koordinatör Ulaştırma Bölge Müdür Yardımcısı İl içinde görev verilecek özel nakliyat firmaları</p> <p>1-İl sınırları içinde ve 100 Km'ye kadar olan mesafelerde karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı ile belediye sınırları ve mücavir alanı içindeki karayoluyla şehir içi yolcu taşımacılığı yapan özel nakliyat firmaları,</p> <p>2- K3 (ev ve büro taşımacılığı yapan firmalar), N (yurt içi nakliyat ambar işletmeciliği yapan firmalar) ve P (dağıtım işletmeciliği yapan firmalar) nakliyat firmaları</p> <p>3- Yurt içi akaryakıt taşımacılığı yapan 75 ton altında taşıma kapasitesine sahip nakliyat firmaları,</p> <p>4- Yaş haddine bakılmaksızın uçak yakıt tankerleri, motorsuz taşıtlardan tüm römork ve yarı römorklar,</p> <p>5- Kamu, kurum ve kuruluşları ile Büyükşehir belediyesi hizmet araçları</p>	<p>Koordinatör SHGM Temsilcisi</p> <p>Havalimanı Başmüdürlüğü</p> <p>Havaalanı Mülki Amirliği</p> <p>İl sınırları içinde faaliyet gösteren özel havayolu işletmeleri/yer hizmetleri, heliport, hava taksi, hava ambulans işletmecileri</p>	<p>Koordinatör İstanbul Liman Başkanlığı</p> <p>Silivri Liman Başkanlığı</p> <p>Şile Liman Başkanlığı</p> <p>Ambarlı Liman Başkanlığı</p> <p>Tuzla Liman Başkanlığı</p> <p>Özel Denizyolu İşletmeleri</p> <p>Büyükşehir belediyesi deniz işletmecileri</p>	<p>Bölge Müdürlüğü</p> <p>Gar Müdürlükleri</p>	<p>Afet bölgesinin lokasyonuna göre ulaştırma modlarından en optimal olanları kullanılacaktır.</p> <p>Aktarma noktalarından afet bölgesine veya afet bölgesinden aktarma noktalarına yapılacak nihai taşımalarda İlde faaliyet gösteren kamu, kurum ve kuruluşlarının kaynaklarından, özel nakliyat firmalarından veya destek illerde faaliyet gösteren araçlardan yararlanılacaktır.</p>

Ek-6

Karayolu Raporlama Formatı

KARAYOLLARI KOORDİNASYON EKİBİ VE SAHA DESTEK EKİPLERİ DURUM RAPORU			
Raporu Çıkaran Birim			
İlgili Ulaştırma Modu			
Raporun Gönderildiği Birim			
Öncelik Derecesi	Normal	Acil	Çok Acil
<u>AÇIKLAMALAR</u>			
<u>Raporu Düzenleyen:</u>			
<u>Adı:</u>			
<u>Soyadı:</u>			
<u>Unvanı:</u>			
<u>İMZA</u>			

Ek-7

Demiryolu Raporlama Formatı

Tarih / /	
..... MÜDÜRLÜĞÜ	
Taşınacak Malzemenin	
Çıkış Yeri :	Variş Yeri:
Saati :	Saati :
Cinsi :	
Miktarı (Adet/Ton) :	
Taşınan Yolcunun	
Sayısı :	
Açıklamalar :	
İmza	

Ek-8

Denizyolu Raporlama Formatı

Tarih / /

..... LİMAN BAŞKANLIĞI

Taşıma Yapılan Gemiye ait bilgiler aşağıda belirtilmektedir.

Gemi Adı :
 Gemi Cinsi :
 GROS / DWT :
 Donatan :

Taşıma Yapılan yük ve yolcuya ait bilgiler aşağıda belirtilmektedir.

Yükün Cinsi	Miktarı (Adet/Ton) :	Gittiği
Liman		
.....	
.....		
.....	
.....		

Taşıman Yolcu sayısı:

Açıklamalar :

Ek: Liman Çıkış Belgesi Sureti

Raporu Düzenleyen:Adı:Soyadı:Unvanı:**İmza**

Ek-9

Havayolu Raporlama Formatı

Tarih / /

..... HAVALİMANI BAŞMÜDÜRLÜĞÜ/MÜDÜRLÜĞÜ

Taşınacak Malzemenin**Çıkış Yeri :****Saati :****Cinsi :****Miktarı (Adet/Ton) :****Varış Yeri:****Saati :****Taşıyan Yolcunun****Sayısı :****Açıklamalar :****İmza**

ÖZGÜNLÜK BİLDİRİMİ

Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi olarak sunduğum bu çalışmayı, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde değinme yaparak yararlandığımı ve “Ulaştırma ve Haberleşme Uzman ve Uzman Yardımcılarının Sınav, Atama, Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik”e uygun olarak hazırladığımı belirtir, bunu onurumla doğrularım.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

Ahmet DUYGUN

ÖZGEÇMİŞ

1987 yılında Van'da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 2006 yılında ABD'de, 2008 yılında Avustralya'da çeşitli öğrenci değişim programlarına katıldı. 2009 yılında ABD Ankara Büyükelçiliği'nde stajyer olarak çalıştı. 2010 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü'nden mezun oldu. 2011 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na Ulaştırma ve Haberleşme Uzman Yardımcısı olarak atanarak halen bu görevi sürdürmektedir. Afet ve Acil Durum Nakliyesi, Karayoluyla Yolcu Taşımacılığı ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ilgi alanlarını oluşturmaktadır.