

T.C.

ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

**KİTLE KURTARMA OPERASYONLARININ
İNCELENMESİ VE TÜRKİYE İÇİN ETKİN BİR
MODEL ÖNERİSİ**

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

Ömer Adem GAZİOĞLU, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Ekim-2014

T.C.

ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI

**KİTLE KURTARMA OPERASYONLARININ
İNCELENMESİ VE TÜRKİYE İÇİN ETKİN BİR
MODEL ÖNERİSİ**

DENİZCİLİK UZMANLIK TEZİ

Ömer Adem GAZİOĞLU, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Deniz Ve İşsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Ekim-2014

Görev Yaptığı Birim: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Ömer Adem GAZİOĞLU tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “Kitle Kurtarma Operasyonlarının İncelenmesi Ve Türkiye İçin Etkin Bir Model Önerisi” başlıklı tez Bakanlığımız Sınav Kurulu tarafından kabul edilmiştir.

Kurul Üyesi
Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi
Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi
Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi
Adı-Soyadı-İmza

.....

Kurul Üyesi
Adı-Soyadı-İmza

.....

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLolar LİSTESİ.....	iv
RESİM LİSTESİ.....	v
KISALTMALAR	vii
TANIMLAR.....	ix
EK LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KİTLE KURTARMA OPERASYONLARININ İNCELENMESİ.....	4
1.1 Son Yüzyılda Kitle Kurtarma Operasyonlarına Sebep Olan Deniz Kazaları ...	4
1.1.1 General Slocumb (1904).....	4
1.1.2 RMS Titanic (1912).....	4
1.1.3 RMS Empress of Ireland (1914).....	5
1.1.4 SS Moro Castle (1934).....	5
1.1.5 SS Kiangya (1948).....	6
1.1.6 Tōya Maru (1954).....	6
1.1.7 SS Andrea Doria (1956).....	7
1.1.8 MV Doña Paz (1987).....	7
1.1.9 MS Achille Lauro(1994).....	7
1.1.10 MS Estonia (1994).....	8
1.1.11 MV Le Joola (2002).....	9
1.1.12 MS Al-Salam Boccaccio(2006).....	9
1.1.13 MS Explorer (2007).....	10

1.1.14 MV Princess Of The Stars (2008).....	10
1.1.15 Carnival Splendor (2010).....	11
1.1.16 Costa Concordia (2012)	11
1.2 Kruvaziyer Turizmi.....	12
1.2.1 Türkiye Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri	14
1.3 MS ESTONIA KAZASI.....	16
1.3.1 Gemi Bilgileri	16
1.3.2 Deniz Kazası Hakkında Bilgi	17
1.3.3 Tehlike Trafığı.....	20
1.3.4 Kurtarma Operasyonu.....	20
1.3.4.0 Giriş	20
1.3.4.1 Kurtarma Operasyonu.....	21
1.3.4.2 Kurtarma Organizasyonu.....	24
1.3.4.2.1 Genel.....	24
1.3.4.2.2 Finlandiya	25
a)Denizcilik AK Hizmetleri.....	25
b)MRCC ve MRSC.....	26
c)Büyük Kazalar İçin Planlama	27
d)Diğer kurtarma kaynakları.....	28
1.3.4.2.3 İsveç	28
1.3.4.2.4 Estonya	29
1.3.4.2.5 İşbirliği.....	30
a)Finlandiya ve İsveç.....	30
b)Finlandiya ve Estonya	31
c)İsveç ve Estonya	31
1.3.5 Kurtarma Harekatının Başlatılması	32

1.3.5.0 Genel.....	32
1.3.5.1 Operasyona Katılan Gemiler	32
1.3.5.1.1 MARIELLA.....	32
1.3.5.1.2 SILJA EUROPA.....	33
1.3.5.1.3 SILJA SYMPHONY	33
1.3.5.1.4 ISABELLA	34
1.3.5.1.5 FINNJET	34
1.3.5.1.6 FINNMERCHANT	35
1.3.5.1.7 FINNHANSA	35
1.3.5.1.8 TURSAS	35
1.3.5.1.9 MINI STAR	35
1.3.5.1.10 Son Notlar	36
1.3.5.2 Hava Araçları.....	36
1.3.5.2.1 Arama Kurtarmaya Katılan Helikopterler	37
1.3.5.2.2 Arama Kurtarmaya Katılan Uçaklar	38
1.3.6 Ülkemiz İçin Değerlendirmeler	38
1.4 COSTA CONCORDIA KAZASI.....	41
1.4.1 Gemi Bilgileri	41
1.4.2 Deniz Kazası Hakkında Bilgi	42
1.4.3 Arama ve Kurtarma Faaliyetleri	43
1.4.3.1 Ulusal AK Organizasyonu.....	43
1.4.3.1.1 AK organizasyonu İle İlgili Bölümler	43
1.4.3.2 İtalya Sahil Güvenlik Deniz ve Hava birimleri	45
1.4.3.3 Kullanılan Diğer Devlet Departmanları ve Özel Şirketlere Ait Deniz ve Havacılık Birimleri.....	45
1.4.3.4 Arama Kurtarma Operasyonu.....	46
1.4.4 Sonuçlar	55
1.4.5 Arama ve Kurtarma Hakkında Önemli Konular.....	55
1.4.6 Ülkemiz İçin Değerlendirmeler	57

1.5 Türkiyedeki Büyük Deniz Kazaları Örnekleri.....	59
1.5.1 HAYAT-N Kazası	61
1.5.1.1 Gemi Bilgileri	61
1.5.1.2 Gemi Sefer Özellikleri	62
1.5.1.3 Deniz Kazası Hakkında Bilgi	63
1.5.1.4. Arama ve Kurtarma Faaliyetleri	64
1.5.1.5. Önemli Konular, Alınan Önlemler.....	66

İKİNCİ BÖLÜM

ARAMA KURTARMA OPERASYONLARINDA PLANLAMA

2. AK Operasyonlarında Planlama	68
2.1 AK Operasyonunda Başarıya Ulaşmak	68
2.1.1 Zamana Karşı Yarış	68
2.1.2 Sağ Kalanların Desteklenmesi	68
2.1.3 Genel Olarak Bilinmesi Gerekenler.....	69
2.1.3.1 AK Sevislerinin Kapasitesi	69
2.1.3.2 AK Aşamaları	70
2.1.3.2.1 Haberdar Olma	70
2.1.3.2.2 İlk Hareket	71
2.1.3.2.3 Planlama	72
2.1.3.2.4 Operasyon	73
2.1.3.2.5 Sonuçlar	74
2.2 Kitle Kurtarma Operasyonlarında Planlama.....	76
EK.....	77

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK ARAMA KURTARMA SİSTEMİ VE KİTLE KURTARMA OPERASYONLARINA HAZIRLIK

3.1 Türkiyede Arama Kurtarma Sistemi.....	102
3.1.1 Arama Kurtarma Hizmetlerine Yönelik Mevzuat	103
3.1.2 Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu	103
3.1.3 Normlar Hiyerarşisi Kavramı	109
3.1.3.1 Normlar Hiyerarşisinde Anayasal Kurgunun Sağlanması	110
3.1.3.2 Önceki Kanun ve Sonraki Kanun İlişkisi	110
3.1.3.3 Kanunlara Aykırı Alt Norm Düzenlenemeyeceği	111
3.1.3.4 Normlar Hiyerarşisi Yönünden Arama ve Kurtarma Mevzuatı .	111
3.2 Kitle Kurtarma Operasyonlarına Ulusal Hazırlık	112
3.2.1 AK Yardımı İçin Kaynaklar	112
3.2.1.1 Devlet, İl, Yerel Yönetim Daireleri	112
3.2.1.2 İletişim Olanakları	115
3.2.1.3 Havacılık İşletmeleri.....	116
3.2.1.4 Balıkçı Tekneleri, Yatlar ve Ufak Gemiler.....	116
3.2.1.5 Ticari Gemiler.....	117
3.2.1.6 Yardımcılar	118
3.2.1.7 Spor Kulüpleri ve Benzer Organizasyonlar	118
3.2.1.8 Ticari İşler.....	118
3.2.1.9 Diğer Kurumlar.....	119
3.1.2 Ulusal Hazırlık, Kurumlar, Eşgüdüm ve Diğer Problemler	119

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYA ÜZERİNDEKİ ARAMA KURTARMA SİSTEMLERİNİN İNCELEMESİ

4.1. Amerika Birleşik Devletleri (ABD).....	121
---	-----

4.1.1. AK Sistemi Performans Ölçütü.....	122
4.1.2. Sorumluluk Sahaları.....	123
4.1.3. Gönüllü organizasyonlar.....	124
4.2. Almanya.....	125
4.2.1. Alman Deniz Arama Kurtarma Servisi (DGzRS).....	125
4.2.2. Sorumluluk Sahaları.....	126
4.2.3. Arama Kurtarma Yapılanması	127
4.3. Avustralya.....	128
4.3.1. Ulusal ve Bölgesel AK Sistemi Organizasyonu.....	129
4.3.2. Avustralya Deniz Emniyeti İdaresi (AMSA).....	129
4.3.3. Gönüllü Organizasyonlar.....	131
4.3.4. AK Koordinasyonu.....	132
4.4. İngiltere.....	136
4.4.1. AK Yapılanması.....	136
4.4.2. Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı.....	136
4.4.3. Sorumluluk Sahaları.....	137
4.5. Kanada.....	141
4.5.1. Ulusal AK Programı.....	141
4.5.2. Hava & Deniz AK.....	143
4.5.3. Gönüllü Katılım.....	145
SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER.....	147
Sonuç ve Tartışma	147
KAYNAKLAR.....	156
ÖZGEÇMİŞ.....	158

ÖNSÖZ:

Dünya’da meydan geliş yoğunluğu itibariyle, bir ülkenin veya bir AK çalışanının hayatında bir kez karşılaşacağı durum olan Kitle Kurtarma Operasyonları’na hazırlık daha dünyanın gelişmiş ülkeleri nezdinde de tamda anlaşılammış ve bir programa oturtulamamıştır. Öncelikle kitle kurtarma tarzı bir operasyonu gerektirecek bir kazanın hiçbir zaman vuku bulmaması ve eğer meydana gelirse de hiç bir cana mal olmadan üstesinden gelmeyi başarmamızı dilerim.

Kitle Kurtarma Operasyonları için Ülkemizdeki mevcut Arama Kurtarma (AK) sistemi ve AK mevzuatı ışığında yaptığım bu çalışmam sırasında Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi’nde çalışan tüm arkadaşlarıma, tezin bilgi toplam ve yazım kısmında değerli vakitlerini ayırarak yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarım Sayın Ahmet MERT ve Sayın Ahmet ŞEVİK’e, hayatımın her döneminde özellikle tez çalışmalarım boyunca sabrı ve yardımı için sevgili eşim Belkıs GAZIOĞLU’na teşekkürlerimi sunarım.

KİTLE KURTARMA OPERASYONLARININ İNCELENMESİ VE TÜRKİYE İÇİN ETKİN BİR MODEL ÖNERİSİ

Hazırlayan: Ömer Adem GAZİOĞLU

ÖZET

Bu çalışmada, Denizcilik ve Havacılık sektörleri için her an meydana gelebilecek bu tür bir kazaya karşılık dünyada planlama ve hazırlık için hem arama kurtarma personelleri hem de kamuoyu tarafından farkındalık yaratmak, kitle kurtarma operasyonları için hazırlığın ilk aşamasıdır.

Büyüklikleri nedeniyle sel, deprem, terör, kayıplar, offshore petrol sektöründeki kazalar, tehlikeli maddeleri içeren kazalar, büyük uçak veya gemi kazaları örnekleri, gerek duydukları kaynaklar nedeniyle kitle denizcilik ve havacılık kurtarma operasyonlarını yürütmek için aynı kaynakları kullanmak gerekebilir.

Bu tarz çok-katılımcısı olan büyük kazalarda öncelik sırası, ilk olarak hayat kurtarmak, arkasından çevrenin korunması ve sonra mülkiyetin korunması olmalıdır. Bu itibarla geçmiş kitle kurtarma operasyonları değişik yönlerden incelenmiş ve ülkemiz için mevcut organizasyon içerisinde nasıl bir çalışma içerisine girmemiz gerektiği anlatılmaya çalışılmıştır.

INVESTIGATION OF MASS RESCUE OPERATIONS AND AN EFFECTIVE MODEL PROPOSAL FOR TURKEY

Prepared By: Ömer Adem GAZİOĞLU

ABSTRACT

In this study, for such an accident maritime and aviation industry could occur at any moment corresponds to the search and rescue staff in the world, both planning and preparation by both the general public in creating awareness is the first step in preparation for mass rescue operations.

Flooding, earthquakes, terrorism, casualties in the offshore oil industry, accidents involving releases of hazardous materials and major aircraft or ship incidents are examples which, because of their magnitude, may need to use the same resources as would be needed to carry out mass maritime or aeronautical rescue operations.

The sequence of priority in major multi-mission incidents must be lifesaving first, generally followed by environmental protection, and then protection of property. In this respect, history of different aspects of past mass rescue operations are examined and for our country within available the organization how we need to commence into a study has been explained.

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1. Yolcu Gemisi Destinasyonları	13
Tablo 2. 2012 Yılı Kurvaziyer İstatistikleri	14
Tablo 3. 2013 Yılı Kurvaziyer İstatistikleri	15
Tablo 4. Olay Komuta Sistemi	99
Tablo 5. Türk Arama Kurtarma Bölgesi	105
Tablo 6. Türk Arama Kurtarma Organizasyonu	108
Tablo 7. Denizde Hayat Kurtarma Oranı	122
Tablo 8. Almanya Arama Kurtarma Yapısı	127
Tablo 9. AK Otoritesi Çizelgesi	133
Tablo 10. İngiltere Arama Kurtarma Bölgeleri	138
Tablo 11. Kanada Arama Kurtarma Sorumlu Otoriteleri	143
Tablo 12. Müşterek Arama Kurtarma Merkezi Organizasyonu	150
Tablo 13. Merkez Yerel Arama Kurtarma İşbirliği Şeması	151

RESİM LİSTESİ

Resim 1. General Slocumb	4
Resim 2. RMS Titanic	4
Resim 3. RMS Empress Of Ireland.....	5
Resim 4. SS Moro Castle.....	5
Resim 5. SS Kiangya.....	6
Resim 6. Toya Maru.....	6
Resim 7. SS Andrea Doria.....	7
Resim 8. MV Dona Paz.....	7
Resim 9. Achille Laura.....	8
Resim 10. MS Estonia.....	8
Resim 11. MV Le Joola.....	9
Resim 12. MS Al-Salam Boccaccio.....	9
Resim 13. MS Explorer.....	10
Resim 14. MV Princess Of The Stars.....	10
Resim 15. Carnival Splendor.....	11
Resim 16. Costa Concordia.....	11
Resim 17. İzmirde Yolcu Gemisi.....	12
Resim 18. Estonia Seyir Hattı.....	17
Resim 19. Estonia Batık Deniz Dibi.....	19
Resim 20. Costa Concordia Seyir Hattı.....	42
Resim 21. Olay Anı AIS Görüntüsü.....	48

Resim 22. Costa Concordia Meyil.....	52
Resim 23. Costa Concordia Helikopter.....	53
Resim 24. Costa Concordia Gemi Enkazı ve Kurtarma Operasyonu.....	57
Resim-25 HAYAT-N sefer hattı.....	62
Resim-26 HAYAT-N Batık Mevkisi.....	63
Resim-27 Denizden Çıkarılan HAYAT-N Enkazı.....	64
Resim-28 ABD arama kurtarma sorumluluk alanı (bölgesel gösterimi).....	123
Resim-29 Almanya Arama Kurtarma Sorumluluk Alanı.....	126
Resim-30 Avustralya Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası.....	128
Resim-31 İngiltere Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası.....	137
Resim-32 Kanada Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası.....	144

KISALTMALAR

AAKKM	: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AK	: Arama Kurtarma
AKAMER	: Arama Kurtarma Alt Merkezi
AKBİR	: Arama Kurtarma Birliği
AKKM	: Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
ARCC	: Hava Kurtarma Koordinasyon Merkezi
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Dz.K.K.	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
ERC	: Acil Durum Müdahale Merkezi
Hv.K.K.	: Hava Kuvvetleri Komutanlığı
IAMSAR Manual	: Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IC	: Olay Amiri
ICS	: Olay Komuta Sistemi
ICP	: Olay Komuta Yeri
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
JIC	: Ortak bilgi Merkezi
J.Gn.K.	: Jandarma Genel Komutanlığı
JRCC	: Müşterek Arama Kurtarma Merkezi
K.K.K.	: Kara Kuvvetleri Komutanlığı
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
MOB	: Denize Adam Düştü
MRCC	: Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi
MRO	: Kitle Kurtarma Operasyonları
NSARC	: ABD Ulusal Arama Kurtarma Konseyi
NSP	: ABD Ulusal Kurtarma Planı
RAAF	: Avustralya Hava Kuvvetleri
RAN	: Avustralya Deniz Kuvvetleri

RCC	: Kurtarma Koordinasyon Merkezi
SAR-79	: Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi
SGK	: Sahil Güvenlik Komutanlığı
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
SRR	: Arama Kurtarma Bölgesi
TSS	: Tele Sağlık Sistemi
UC	: Birleşik Yönetim
VDR	: Sefer Bilgisi Kaydedicisi
YAKKM	: Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezleri

TANIMLAR

Uçak koordinatörü (ACO) : SAR operasyonlarında birden fazla uçağın görev alması durumunda koordinasyonu sağlayan kimse

Alarm Safhası: Uçak veya deniz teknesi veya içindeki kişilerin emniyeti ile ilgili bir endişenin ortaya çıktığı durum

Alarm Postası: Acil durumu rapor eden kişi ile kurtarma koordinasyon merkezi veya ikinci derecede kurtarma merkezleri arasında ara birim olarak hizmet veren herhangi bir tesis

Saha Kontrol Merkezi (ACC) : Kendi kontrolündeki alanlarda IFR uçaklarına ATC hizmeti vermekten sorumlu hava kontrol tesisi Kaptan Bir geminin kaptanı, bir uçağın komutasındaki pilot, bir savaş gemisinin komutanı ya da herhangi başka bir teknenin operatörü

Sahil Kara İstasyonu (CES) :Gemi kara istasyonları ile kara iletişim ağları arasında bağlantı kuran sahil esaslı Inmarsat istasyonunun denizcilikteki adı Cospas-Sarsat Sistemi 121.5 MHz ve 406 MHz frekansları üzerinden gönderilen tehlikeli durum işaret ışığını tespit etmek için dizayn edilmiş bir uydu sistemi

Araç: Herhangi türde veya büyüklükte hava, su üstü veya denizaltı aracı

İstikamet Bulucu (DF) : Mevki yi tam olarak belirleme için sinyal gönderme

Tehlikeli Durum Alarmı : Tehlikeli durum olayını yardımı verecek veya koordine edecek bir birime bildirme.

Tehlikeli Durum Safhası : Bir tekne veya bir uçak ya da bir kişiyi kapsayan diğer bir aracın vahim ve yakın bir tehlike içinde olduğu ve hemen yardım gerektirdiği makul bir kesinlik olan durum.

Müşterek Kurtarma Koordinasyon Merkezi (JRCC): Denizdeki ve havadaki arama ve kurtarma olaylarından sorumlu arama koordinasyon merkezi.

Olay Yeri Koordinatörü (OSC): Belirlenmiş bir alanda arama ve kurtarma işlemlerini koordine etmek üzere görevlendirilen kimse.

KURTARMA:Tehlike altındaki kimseleri kurtarma, ilk tıbbi ve diğer ihtiyaçlarını karşılama ve onları güvenli bir yere ulaştırma işlemidir.

Kurtarma Koordinasyon Merkezi (RCC): Arama ve kurtarma hizmetlerinin efektif bir organizasyonunu sağlamadan ve arama ve kurtarma bölgesi içindeki arama ve kurtarma operasyonlarının yapılmasını koordine etmekten sorumlu birim.

İkinci Derecede Kurtarma Merkezi (RSC) : Sorumlu yetkililerin özel koşullarına göre son arama kurtarma operasyonunu tamamlamak için kurulmuş olan kurtarma koordinasyon merkezinin emrinde olan birim.

ARAMA :Normalde, mevcut personel ve araçları tehlikedeki kimselerin yerini saptamak üzere kullanarak, bir kurtarma koordinasyon merkezi ya da kurtarma alt merkezi tarafından koordine edilen operasyon.

Arama ve Kurtarmayı Koordine Etme Muhaberesi: Arama ve kurtarma operasyonuna katılan araçların koordinasyonu için gerekli olan muhabereleler.

Arama ve Kurtarma Koordinatörü (SC): SAR hizmetini oluşturma ve verme ve bu hizmetlerin düzgün bir şekilde koordinesine ilişkin planlamayı sağlama sorumluluğu olan yönetim içerisindeki bir veya daha fazla kişi veya kurum.

Arama ve Kurtarma Veri Sağlayıcısı (SDP) : Arama ve kurtarma operasyonlarını destekleme, muhabere ekipmanı kayıt veri tabanlarından, gemi rapor verme sisteminden ve çevre veri sistemlerinden (hava durumu ve deniz akıntısı gibi)bilgi almak amacıyla veri temin etmek için kurtarma koordinasyon merkezi ile temas kurma kaynağı.

Arama ve Kurtarma Aracı: Arama ve kurtarma operasyonlarını yapmak için kullanılan arama kurtarma birimleri de dahil olmak üzere herhangi bir mobil kaynak.

Arama ve Kurtarma Görev Koordinatörü (SMC): Gerçek veya görünürdeki tehlikeli duruma karşı müdahaleyi koordine etmek üzere geçici olarak görevlendirilen görevli.

Arama ve Kurtarma Planı : Arama ve kurtarma hizmetlerinin hazırlıklarını destekleyen amaçları, düzenleri ve usulleri açıklamak için ulusal ve uluslararası arama ve kurtarma yapısının tüm seviyelerinde mevcut olan dokümanları açıklamakta kullanılan genel bir terim.

Arama ve kurtarma bölgesi (SRR): Boyutları tanımlanmış, kurtarma koordinasyon merkezi ile ilişkilendirilmiş, içerisinde arama ve kurtarma servisleri sağlanan alan.

Arama ve kurtarma alt bölgesi (SRS): İkinci derecede kurtarma merkezi ile ilişkili olan arama ve kurtarma bölgesi içindeki belirli bir alan

Arama ve kurtarma birimi (SRU) : Eğitilmiş personelden oluşan ve, arama ve kurtarma işlemlerinin hızlı şekilde uygulanması için uygun ekipmanla donatılmış birim.

Belirsizlik safhası: Uçak veya deniz aracı veya içindeki kişilerin emniyeti açısından şüphenin olduğu durum.

EK LİSTESİ

EK: Uluslararası Denizcilik Örgütü Haberleşme, Arama Kurtarma Alt Komitesi 31.
Genelgesi – **KİTLE KURTAMA OPERASYONLARI İÇİN REHBER**

International Maritime Organization COMSAR/Circ.31 **GUIDANCE FOR
MASS RESCUE OPERATIONS**

GİRİŞ

Arama Kurtarma (AK) Nedir

Tehlike altında veya tehlike altında olması muhtemel kişilere yardım edilmesi amacıyla arama işlemlerinin başlatılmasıdır. Arama kurtarma genel olarak AK faaliyetlerinin üzerinde yürütüldüğü arazi türüne göre belirlenen bir çok özel alt alanları içerir. Bunlar su üzerinde hava ve deniz arama kurtarması, dağ arama kurtarması, kurtarma köpeklerinin kullanımı dahil zemin arama ve kurtarma, şehirlerde kentsel arama kurtarma, savaş alanlarında arama kurtarma v.b. içermektedir. Fakat bu araştırmada ele alacağımız arama kurtarma alt başlığı deniz üzerinde yapılan hem hava , hem deniz araçlarının katıldığı , etkinliğin işbirliği ve acil durum planlarının uygulanması ile sağlanacak olan deniz arama kurtarmadır. Ele aldığımız deniz arama kurtarma dahil, hiçbir arama kurtarma lat başlığında bu faaliyetler mal, araç, para, kaynak kurtarma değil öncelikli olarak sadece insan hayatının kurtarılmasıdır.

Tarihçe:

Dünyada ilk olarak kayıt altına alınmış olan arama kurtarma faaliyeti 1656 yılında Hollanda bandıralı ticaret gemisi Vergulde Drack'in batığında Avustralya batı kıyılarında araştırılmasıdır. Kurtulanlar yardım çağrısı göndermiş, tehlike mesajına cevap vermek isteyen 3 ayı Arama kurtarma misyonu ne yazık ki başarılı olamamıştır.

Kitle Kurtarma Operasyonu

Kitle kurtarma operasyonu öyle ki olayda acil yardıma ihtiyacı duyan kişi sayısı o kadar yüksektir ki normal bir arama kurtarma otoritesinin müdahale edebileceği kapasitesinin çok üstündedir.

Neyse ki Kitle Kurtarma Operasyon (MRO)'lar normal arama kurtarma operasyonlarına oranla çok nadirdirler. Kitle Kurtarma Operasyonuna ihtiyaç duyulan büyük çaplı olaylar dünya çapında seyrek olarak ve herhangi bir zamanda ve herhangi bir yerde ortaya çıkabilir. Bu yüzden bu tür operasyonların doğası gereği

kitle kurtarma olaylarını içeren büyük deniz kazalarında deneyim kazanma şansı ne yazık ki çok sınırlıdır.

Kitle kurtarma operasyonlarında her zaman öncelik insan hayatı kurtarmaya yönelik planlama yapmaktır. Daha sonrasında çevre ve doğaya zarar vermesi muhtemel kirleticilerin önlenmesi de hayat kurtarmanın arkasından gelecek ve mülkiyetin korunması da sağlanacaktır.

İnsani sorumluluk ve yasal yükümlülüklerin yanı sıra halkın, kamunun ve yöneticilerin beklentileri dahilinde gerekli olan güvenli ve etkin bir operasyon yürütmek için hazırlık yapılması gereklidir. Kitle kurtarma operasyonlarına ihtiyaç duyulması nispeten nadir olduğundan , kitle kurtarma ile başa çıkmak için pratik deneyim kazanmak zordur. Aynı zamanda kitle kurtarma operasyonları çok sayıda insan hayatına mal olduğu için denizcilik kurallarında, güvenlik ve emniyet kurallarında, toplumların ve insanların denizdeki olaylara bakışlarında da köklü değişiklik olmaktadır. Öyle ki dünyanın en ünlü deniz kazası olan TITANIC faciası çok sayıda insan hayatına mal olmasına rağmen belkide kendisinden sonra çıkarılan deniz can emniyeti kuralları ile bir çok kazanın engellenmesine ve olan kazalarda da can kayıplarının azalmasını sağlamıştır.

POTANSİYEL KİTLE KURTARMA Operasyonu senaryoları yanı sıra, arama kurtarma ile ilgili kuruluşları acil müdahale yapıları ve koşullar, türler, yerden yere ve olaydan olaya değişiklik göstermesine rağmen bazı genel prensipler belirlenebilir ve ortak eylemler, tatbikatlar yerine getirilip takip edilebilir.

Kitle Kurtarma Operasyonları diğerlerine nazaran düşük olasılıklı ve yüksek önem taşıyan olaylardır. Bu tür önemli olaylara yapılacak etkili müdahaleler tipik olarak anında, iyi planlanmış, yakından koordine edilen, büyük ölçekli eylemleri ve farklı örgütlerden temin edilecek kaynakların kullanımını gerektirir. Yoğun ve sürdürülen yüksek öncelikli can kurtarma çalışmaları, çevre ve mülk korumaya yönelik büyük çaplı çalışmalarla aynı anda ve aynı yerde yürütülmek zorunda olabilir.

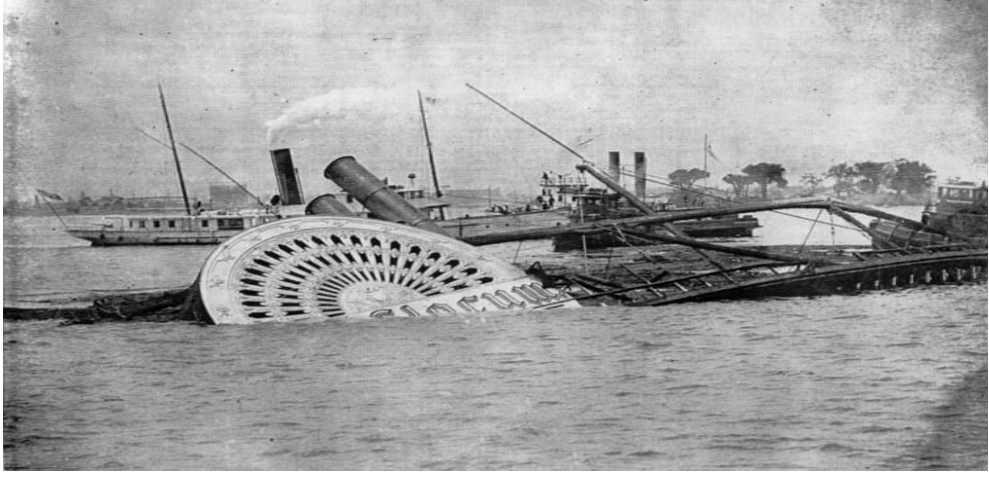
Çok fazla miktarda derleme bilginin, yalnızca müdahale çalışmalarına yardımcı olmak amacıyla değil, ayrıca medyanın, kamunun ve tehlike halindeki kişilerin yüzlerce ya da binlerce sayıda olabilecek ailelerinin ihtiyaçlarını karşılamak için doğru zamanlarda ve doğru yerlerde hazır bulundurulma ihtiyacı doğacaktır. Müdahale süresince büyük miktarda bilgiyi güvenilir şekilde yönetmek için örgütler arasında çeşitli seviyelerde birçok iletişim aracı mevcut ve birbirlerine bağlı olmak zorundadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KİTLE KURTARMA OPERASYONLARININ İNCELENMESİ

1.1 Son Yüzyılda Kitle Kurtarma Operasyonlarına Sebep Olan Deniz Kazaları

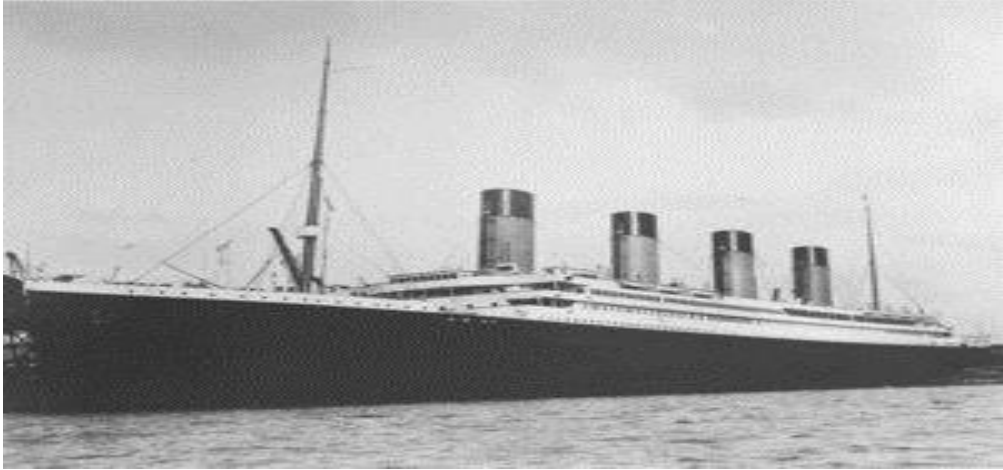
1.1.1 General Slocumb (1904)



Resim-1 General Slocumb

15 Haziran 1904 günü gezinti teknesi “General Slocumb” New York nehri doğusunda alevler içinde kalması 1021 kişinin hayatına mal olmuştur.

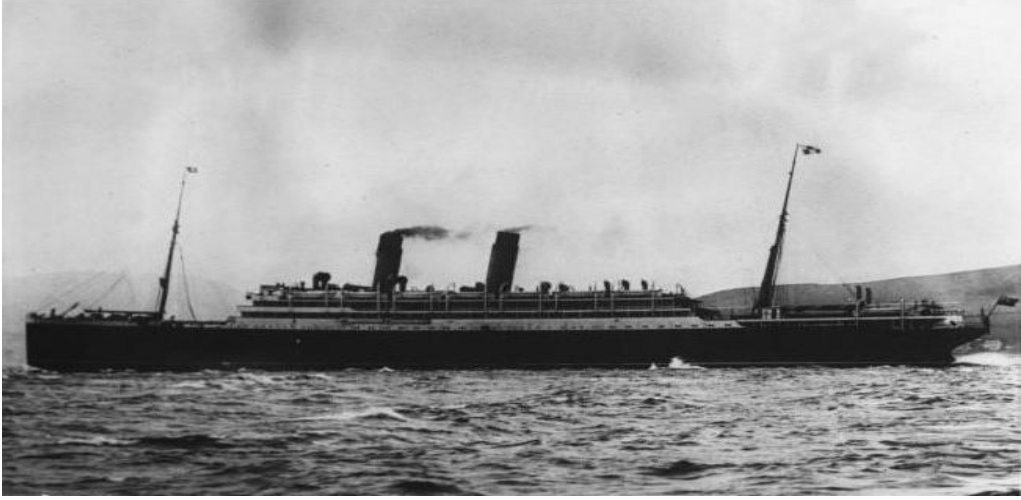
1.1.2 RMS Titanic (1912)



Resim-2 RMS Titanic

Titanic gemisi 1912’de ilk seferi İngiltere’den New York şehrine buz dağına çarpmış ve batmıştır, 1517 kişi ölmüştür.

1.1.3 RMS Empress of Ireland (1914)



Resim-3 RMS Empress of Ireland

RMS Empress of Ireland gemisi Quebec, Kanada yakınlarındaki St. Lawrence Nehrinde Mayıs 1914'te ağır sis sebebiyle başka bir gemiye çarpmıştır. Gemi aniden batmıştır ve içerisindeki 1477 yolcu ve mürettebattan 1012'si hayatını kaybetmiştir.

1.1.4 SS Moro Castle (1934)



Resim-4 SS Moro Castle

Lüks yolcu gemisi SS Morro Castle, Küba-Havana'dan New York şehrine sırasında Asabury Park'ı açıklarında yanarak sahile vurmuştur. 549 yolcu ve mürettebattan 130'dan fazlası hayatını kaybetmiştir.

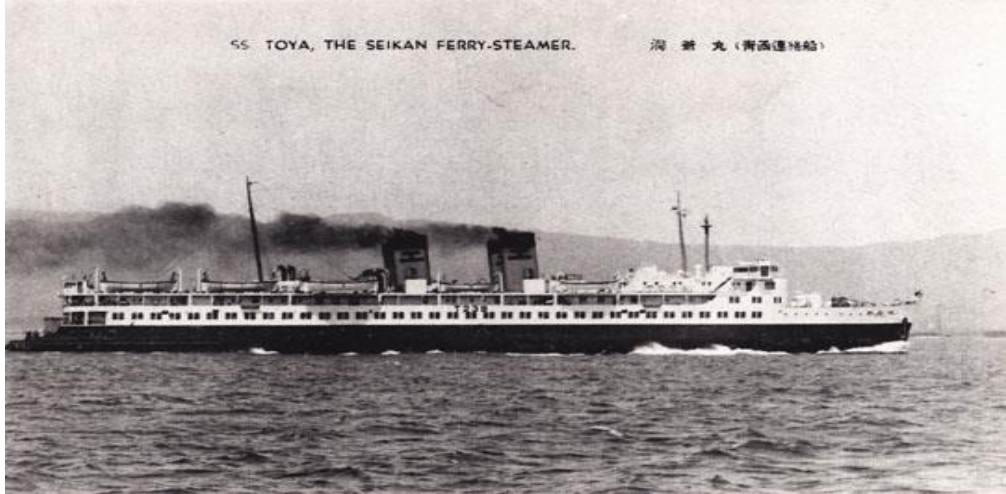
1.1.5 SS Kiangya (1948)



Resim-5 SS Kiangya

Çin yolcu gemisi SS Kiangya Aralık 1948 Şanghai yakınlarında bir mayına çarptığı sanılmaktadır. Tam olarak sayı bilinmese de, iç savaştan kaçmaya çalışanlarla beraber, geminin manifestosundan daha fazla kişi taşımaktaydı, ama en az 2750'den fazla kişinin öldüğü ve 700'den fazla kurtulan olduğu tahmin edilmektedir. Geminin resmi kapasitesi 1186 kişiydi.

1.1.6 Tōya Maru (1954)



Resim-6 Tōya Maru

Japon tren feribotu Tōya Maru Hokkaido ve Honshu adaları yakınlarında tayfun sebebiyle Eylül 1954'te batmıştır. Japon Ulusal Tren Yolları'nın

açıklamasına göre ölü sayısı 1153 olmasına rağmen, tam sayı son anda olan iptaller ve siparişler sebebiyle belli değildir.

1.1.7 SS Andrea Doria (1956)



Resim-7 SS Andrea Doria

İtalyan gemisi SS Andrea Doria, Temmuz 1956'da New York şehrine doğru sefer sırasında Nantucket kıyılarında başka bir gemiye çarpmış 46 kişi ölmüş ve gemi batmıştır.

1.1.8 MV Doña Paz (1987)



Resim-8 MV Doña Paz

Manila'ya gitmekte olan yolcu feribotu MV Doña Paz Aralık 1987'de başka bir gemiye çarparak batmış, 4,375 kişi ölmüştür.

1.1.9 MS Achille Lauro (1994)



Resim-9 MS Achille Lauro

Achille Lauro gemisi Ekim 1985'te korsanlar tarafından kaçırlması ile ünlü olmasına rağmen gemi Kasım 1994'te Somali açıklarında yanmış ve batmıştır, Binden fazla yolcu ve mürettebat kurtarılmış ama en az 2 kişi ölmüştür.

1.1.10 MS Estonia (1994)



Resim-10 MS Estonia

MS Estonia gemisi Baltik denizinde Stokholm'e giderken, Eylül 1994'te yolcu feribotu kötü hava şartlarında batmıştır, toplam 852 kişi hayatını kaybetmiştir.

1.1.11 MV Le Joola (2002)



Resim-11 MV Le Joola

Lee Joola gemisi Eylül 2002’de Atlantik okyanusundaki fırtına sebebiyle batmış, 1183 kişi ölmüştür. Geç kalınan kurtarma operasyonu, bir sonraki gün başlamış, sadece 64 kişi sağ olarak bulunmuş ve 500 ceset toplanmıştır. Geriye kalanlar hala kayıptır.

1.1.12 MS Al-Salam Boccaccio (2006)



Resim-12 MS Al-Salam Boccaccio

MS al-Salam Boccaccio gemisi Şubat 2006’da Kızıl Deniz’de batmıştır. Gemi 1400’den fazla yolcu ve mürettebatı taşımaktaydı. SOS çağrısının gemi tafaından yapılmaması ve kurtarma faaliyetlerini engelleyen kötü hava şartları sebebiyle, sadece 388 kişi kurtarılabildi.

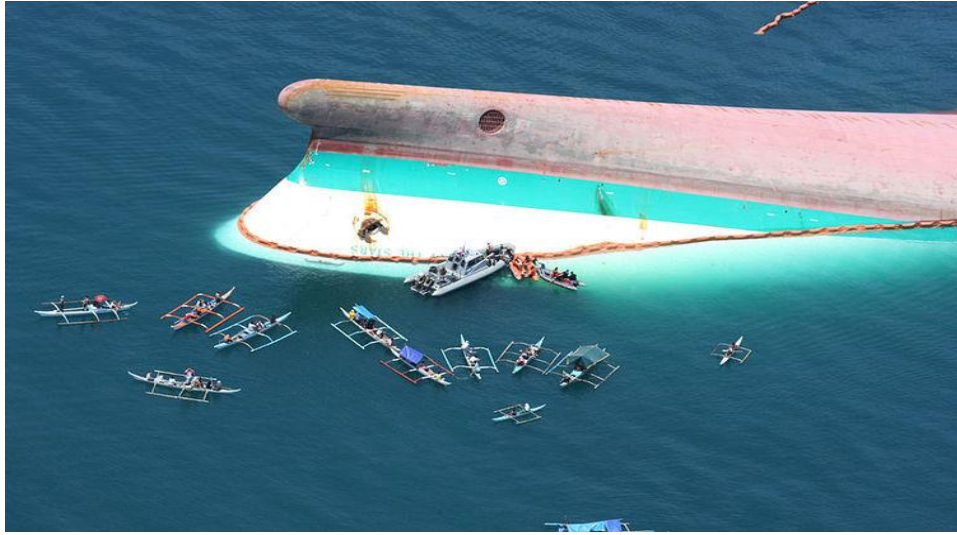
1.1.13 MS Explorer (2007)



Resim-13 MS Explorer

Yolcu gemisi MS Explorer Kasım 2007’de Antartika’da bir buzdağına çarpmış ve kurtarmaya koşan diğer gemiler tarafından cansallarında donmak üzere olan 150’den fazla kişi kurtarılmıştır.

1.1.14 MV Princess Of The Stars (2008)



Resim-14 MV Princess Of The Stars

The MV Princess of the Stars gemisi Haziran 2008’deki Fengshen tayfunu sırasında alabora olmuştur. Feribot Romblon, san Fernando kıyısı açıklarındaydı. O anki kötü hava şartlarından dolayı birçok daha küçük tekne alabora olmuştu, net olmayan yolcu ve mürettebat sayısından 700’den fazlası kurtarılmıştır.

1.1.15 Carnival Splendor (2010)



Resim-15 Carnival Splendor

Carnival Splendor yolcu gemisi Kasım 2010'da makine dairesi yangınından sonra toplamda 4400 yolcu ve mürettebat Kaliforniya, San Diego güneybatısında gemide mahsur kalarak, susuz veya havalandırmasız ve kısıtlı erzakla iki buçuk gün boyunca sürüklenmiş ve San Diego Limanına yedeklenerek çekilmişlerdir.

1.1.16 Costa Concordia (2012)



Resim-16 Costa Concordia

Yolcu gemisi, Costa Concordia Isola del Giglio (Giglio island) limanı önlerinde karaya oturmuş ve su altı kayalıklarına çarpması sonucu 13 Ocak 2012 tarihinde, 32 kişi ölmüş ve kaybolmuştur.

1.2 Kurvaziyer Turizmi

"Kurvaziyer turizmi" dünyada hızla gelişen ve bulunduğu ülke/şehre oldukça yüklü gelir bırakan, orta ve üst gelir grubuna hitap eden bir turizm çeşididir.

Kurvaziyer destinasyonlar içerisinde, son yıllara kadar Kuzey Amerika, Güney Amerika ve tropik adalar ön planda iken, günümüzde Uzak Doğu, Kutuplar, Baltık Denizi Bölgesi, Arap Yarımadası, Kızıldeniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi gerek pazarlama stratejisi gerekse kruvaziyer destinasyonlarında yeni güzergahlar yaratması bakımından dikkat çekmektedir. Akdeniz Çanağı kruvaziyer destinasyonları için giderek yükselmekte olan bir yıldız olduğundan, Güney Amerika destinasyonundan sonra ikinci sıraya yükselmiş ve son 3 yılda kruvaziyer turizmin gözdesi haline gelmiştir.

Önümüzdeki 20 yılda ise Akdeniz havzasının hızlı yükselişinin kesintisiz devam etmesi düşünülmektedir. Bu turizm çeşidi özellikle Akdeniz'de İspanya, İtalya, Yunanistan, Hırvatistan, Malta ve Mısır'da ön plana çıkmaktadır.

Türkiye müşteri bakımından giderek önem arz eden bir pazara odaklanmaktadır. Bu Pazar Akdeniz kurvaziyer pazarıdır. İspanya'nın turistik yolcu gemisi seyahatinde uzman yayın organı Cruises News Media Group'un 18 Şubat 2010'da İspanya'da gerçekleştirdiği kurvaziyer forumu ve ödül töreninde Türkiye ve Hırvatistan 2009 yılının en iyi destinasyonları seçilmiştir



Resim 17 – Bir yolcu gemisi İzmir

Dünyada yolcu gemilerinin adedinin artmakta ve gemilerin kapasitelerinin hızla büyümekte olduğu bir dönemden geçildiği düşünüldüğünde, Akdeniz'in ve dünya kurvaziyer destinasyonlarında önemli bir yere sahip olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Bu sebeple ekonomi, sanayi, ticaret turizm yönünden bir çok yatırım yapan ve yapılan ülkemizde gün be gün hem gemi turizmi hem de deniz yollarının ulaşım açısından kullanımı yukarı yönlü artışa devam etmektedir.

Ençok İlgi Gören Yolcu Gemisi Destinasyonları	
Karayipler	43 %
Alaska	25 %
Bahama Adaları	25 %
Hawaii	15 %
Akdeniz / Yunan adaları / Türkiye	14 %
Bermuda	11 %
Avrupa	9 %
Panama Kanal	8 %
Meksika (Batı Kıyısı)	8 %

Tablo 1 - Yolcu Gemileri Destinasyonları

Tablo-1'deki yüzdeler dilimden de anlaşılacağı gibi yüzde birlik bir artış bile binlerce insan ihtiva etmekte olduğundan dolayı, bir yolcu gemisi kazasına hazırlıklı olmak ülkemizi için kaçınılmaz bir zorunluluktur.

1.2.1 Türkiye Kurvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistikleri

AYLAR BAZINDA KURVAZİYER GEMİ VE YOLCU İSTATİSTİKLERİ (2012)

AY	KURVAZİYER GEMİ				KURVAZİYER YOLCU			
	KURVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	DİĞER GEMİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
OCAK	1	0	0	1	1	0	3.158	3.159
ŞUBAT	2	0	0	2	2	1	5.455	5.458
MART	14	4	0	18	397	1.250	17.751	19.398
NİSAN	61	28	0	89	7.489	9.100	76.714	93.303
MAYIS	148	46	0	194	16.502	18.060	197.640	232.202
HAZİRAN	147	41	0	188	26.813	29.645	219.880	276.338
TEMMUZ	176	72	0	248	33.768	37.840	266.819	338.427
AĞUSTOS	185	54	0	239	36.469	37.312	273.264	347.045
EYLÜL	192	61	0	253	26.627	27.371	249.842	303.840
EKİM	198	61	0	259	29.467	31.699	261.007	322.173
KASIM	57	25	0	82	6.049	5.401	122.067	133.517
ARALIK	7	7	0	14	21	30	20.762	20.813
TOPLAM	1.188	399	0	1.587	183.605	197.709	1.714.359	2.095.673

Tablo-2

**AYLAR BAZINDA KURVAZİYER GEMİ VE YOLCU İSTATİSTİKLERİ
(2013 YIL SONU)**

AY	KURVAZİYER GEMİ				KURVAZİYER YOLCU			
	KURVAZİYER TİPİ YOLCU GEMİSİ	YOLCU GEMİSİ	DİĞER GEMİ	TOPLAM	GELEN YOLCU	GİDEN YOLCU	TRANSİT YOLCU	TOPLAM
OCAK	7	0	0	7	19	13	18.189	18.221
ŞUBAT	5	0	0	5	11	31	8.632	8.674
MART	24	4	0	28	395	1.399	29.640	31.434
NİSAN	93	20	0	113	15.585	17.465	120.782	153.832
MAYIS	161	23	0	184	27.540	30.459	200.560	258.559
HAZİRAN	149	33	0	182	28.956	32.848	180.092	241.896
TEMMUZ	170	34	0	204	36.138	38.444	248.698	323.280
AĞUSTOS	175	36	0	211	42.802	45.262	260.429	348.493
EYLÜL	216	45	0	261	33.403	37.625	253.365	324.393
EKİM	211	50	0	261	33.899	35.505	308.230	377.634
KASIM	56	19	0	75	11.301	10.589	112.999	134.889
ARALIK	7	4	0	11	545	399	18.527	19.471
TOPLAM	1.334	238	0	1.572	230.594	250.039	1.760.143	2.240.776

Tablo -3

Türkiye kıyıları için 2012 ve 2013 yıllarına ait yolcu gemileri istatistiklerden açıkça anlaşılmaktadır ki; kitle kurtarma operasyonlarını gerektirecek tarzda bir kazaya müdahalede başarısızlık demek, tamamen bir doğal afette müdahale edilmemesi kadar insanı etkileyecek ve belki de bir o kadar insanın yaşamına mal olacaktır. Bu yüzden dünyada bu zamana kadar meydana gelen kitle kurtarma operasyonlarına neden olmuş olayları incelemek AK hizmetlerinin gelişimi için önem taşımaktadır.

1.3 MS ESTONIA KAZASI

1.3.1 Gemi Bilgileri

Gemi Adı : ESTONIA

Bayrak : Estonya

IMO NO: 7921033

Sicil Limanı : Tallinn

Gemi Tipi : Uluslararası Yolcu Gemisi

Firma Adı : Estline Marine Co Ltd

İnşa Yılı ve Yeri : 1980 ve Meyer Werft

Uzunluk : 15.543 m

Genişlik : 24.20 m

Yükseklik : 7.65 m

Draft : 5.60 m

Tonaj : 15598 GRT, 3006 DWT

Kaimeler arası Uzunluk : 137.40 m

Malzeme: Çelik Tekne

Kapasite: 2000 yolcu, 1190yolcu yatağı,460 araba

Pervane Sayısı ve Tipi:

Ana Makine : 4 × MAN 8L40/45, 17.625 kW (23,636 hp)

Jeneratörler: 4 x 1,104 kW

İticiler: 800 + 590 kW

MaksimumHız: 21 Deniz Mili

1.3.2 Deniz Kazası Hakkında Bilgi

Estonya bayraklı yolcu feribotu ESTONIA , Estonya'nın başkenti Tallinn'den 27 Eylül 1994 günü saat 1915'te planlı seferi olan İsveç'in başkenti Stokholm'e hareket etmiştir.(Şekil) Gemide 803'ü yolcu olan 989 kişi bulunmaktaydı.



Resim-18 Estonia Seyir Hattı

Limandan çalışan 4 makinesi ile çalışır durumda kalkmıştır. Liman sahasını terk ettikten sonra tam yol servis hızına ulaşmıştır. Kazaya kadar makinelerin tüm bakımları yapılmıştı. Rüzgâr güneyli 8-10 mildi, görüş iyi ve hafif yağmur yağmaktaydı.

Sefer normal olarak devam etmekteydi. Estonya sahillerinde deniz durumu değişkendi, ama açık denizlere geçince sertleşmeye başlamıştı. Gemideki ağırlık ve yüklerin düzensiz dağıtımı ve iskeleden rüzgâr etkisinin birleşimiyle gemi hafif sancak meyil seyre devam ediyordu.

Sefer devam ederken rüzgâr hızı düzenli olarak yükselmekte ve güneybatıya doğru dönmekteydi. Görüş genel olarak 10 mil üstündeydi. Gece yarısında rüzgâr güneybatılı 15-20 denizmili ve dalgalar 3-4 metreydi. Geminin batıp çıkması ve dönmesi gittikçe artıyor ve bazı yolcuları deniz tutuyordu.

Saat 00:25'te ESTONIA, 59° 20' N, 22° 00' E pozisyonuna ulaşmıştı. Hızı 14 mil ve havayı iskele baş omuzluktan almaktaydı

Saat 01:00'dan önce araba güvertesinin düzenli kontrolü sırasında gemici gemi sert bir dalgaya çarpar gibi bir metal çarpma sesi duymaktaydı.

Vardiya personeli sesi vardiyadaki zabite rapor etmişti. Kendisine sesin nereden geldiğini kontrol etmesi söylenmişti ve oda dinlemiş ve uyarı lambalarını kontrol ederek her şeyin normal olduğunu rapor etmişti. Detaylı kontrollerde bilinmeyen ses 01:05'te tekrar başlamıştı. Takip eden 10 dakika içerisinde bazı yolcu ve personel kamaralarını terk ettiler.

Saat 0115'te baş vizör kilidi kopmuştu ve sarkık duruyordu. Baş kapak tamamen açılmıştı ve araba güvertesine su girmekteydi. Gemi ani olarak sancağa doğru ağır meyillenmişti. Gemi iskeleye dönmüş ve yavaşlamıştı.

Yolcular panik içinde koridorlar çıkmaya başlamışlardı ve panik çok yerde başlamıştı. Çoğu yolcu kamaralarına yakalanmıştı ve dışarı çıkmaya şansları olmamıştı. Filika güvertesine ulaşan yolculara can yelekleri dağıtıldı. Onlar deniz atladılar bazıları geiden atılan can sallarına çıkmayı başardı. Gemiden filikalar ağır hava koşulları sebebiyle indirilememiştir.

Saat 01:20 gibi zayıf bir bayan sesi "Alarm, alarm, gemi alarm var ", diye dahili anons sisteminden bağıryordu. Bir süre sonra mürettebat için dahili anons sisteminden alarm verilmiş. Sonrasında Genel Alarm verilmiştir.

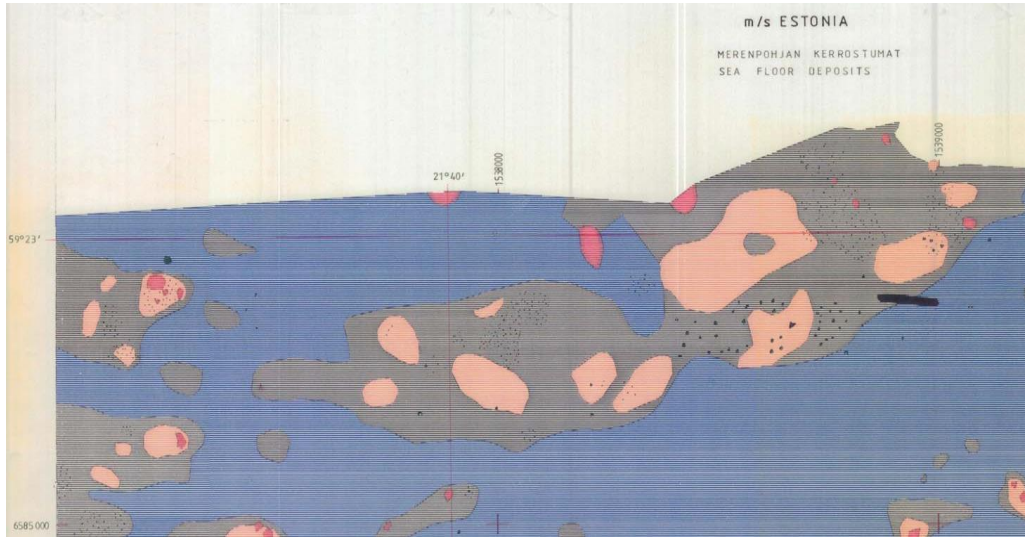
ESTONIA ilk MAYDAY çağrısını saat 01:22'de vermiştir. İkincisi hemen sonrasında 01:24'te gönderilmiş, 14 gemi, sahil radyo istasyonları ve MRCC Turku dahil Mayday çağrıları alınmıştı.

Hemen hemen o anlarda geminin 4 makinesi de stop etmişti. Ana jeneratörlerde sonrasında durmuş ve Acil durum jeneratörü otomatik olarak çalışmaya başlamıştı, genel aydınlatmaları çalıştırmıştır. Gemi sürüklenmekteydi.

Geminin sancağa meyli artmaktaydı ve sular yaşam mahallesine giriyordu. Saat 01:30 gibi suyun yaşam mahalline dolması hızlı şekilde devam ederken sancak taraf suya batmıştı. Sonunda meyil 90 dereceye ulaşmıştı. Gemi öncelikle kıçtan çabucak batmıştır ve saat 01:50'de radar ekranlarından kaybolmuştur.

Kurtarma faaliyetleri MRCC Turku tarafından başlatılmıştır. ESTONIA battıktan 1 saat sonra 4 yolcu feribotu olay yerine ulaşmıştı. Çağrılan helikopterlerden ilki saat 03:05'te ulaşmıştır.

Gece boyu ve sabahında helikopterler ve yardımcı gemiler 138 kişiyi kurtarmış, 1'i sonrasında hastanede ölmüştür. Gün boyu ve devam eden 2 gün boyunca 92 ceset bulunmuştur. Çoğu kayıp deniz dibinde kalmıştır. Batık uluslararası sularda Finlandiya Arama Kurtarma sahasında 80 metre derinlikte bulunmuştur.



Resim 19 – Estonia Batık Deniz Dibi

Batık mevkii 59° 22,9' N - 21° 41,0' E. Baş vizör, gemiden bir deniz mili batıda 59° 23,0' N - 21° 39,2' E mevkisinde bulunmuştur.

1.3.3 Tehlike Trafiki

ESTONIA gemisi tehlike çağrılarını bölgedeki yolcu gemilerine hem de haberleşme kurallarına uygun olmayan tehlike çağrı formatında göndermiştir. Komisyon günümüzde bile bu bölgede tehlike çağrı formatlarına nadiren uyulduğunu üzümlere öğrenmiştir.

Ancak, ESTONIA'nın Mayday Tehlike sinyalinii kullanmaya başlamasıyla, Komisyon alınan mesajların kuşkusuz olarak ESTONIA tarafından acil yardım talebinde bulunulduğu ve gemide sıkıntı bir durum olduğuna karar vermiştir.

Neredeyse tüm tehlike trafiki Fin Dilinde yürütüldü. Bu dil, MRCC'ler tarafından ve bölgedeki sahil istasyonlar ve ESTONIA yakınındaki 9 gemi tarafından anlaşılmalıdır.

ESTONIA'dan istenmiş fakat ani meyil değişikliği ve kararma sebebiyle pozisyonunu verememiştir. İlk Mayday çağrısından yaklaşık yedi dakika sonra pozisyon bilgisi rapor edilmiştir. ESTONIA'dan başka müteakip tehlike çağrısı alınmamıştır.

Herhangi bir istasyon telsiz bağlantısı kurmayı denemeden önce birkaç dakika geçmiştir. Saat 01.39'da, yani ESTONIA'nın konumu aldıktan 10 dakika sonra, SILJA EUROPA, ESTONIA'ya çok kısa çağrı yapmış ve sonuç alamıştır. Başka hiçbir istasyon ESTONIA ile bağlantı kurmaya çalışmamıştır.

1.3.4 Kurtarma Operasyonu

1.3.4.0 Giriş

ESTONIA gemisi kazanın olacağını fark eden ilk gözlemden 1 saat ve ilk Mayday çağrısından yarım saat sonra batmıştır.

Yaklaşık 680-750 kişi gemi içinde sıkışıp kalmış iken en az 237 ancak büyük olasılıkla 310 kişi dış güverteye ulaşmış, can yelekleri dağıtılmış ve can sallarının

şişirildiğini ve mürettebat ve yolcular tarafından dolduruldu. on adet filikanın hiçbiri suya indirilememiştir, ama 9 adet serbest düşmeli filika gemi battıktan sonra yüzeye çıkmıştır.

Can yelekleri olmadan Denize düşen veya atlayan insanlar kötü şekilde yaralandı, boğuldu veya hiçbir kurtarma örgütü veya birimi zamanında bu kişilere yetişmeden çabuk şekilde can verdiler.

Yaklaşık 160 kişi cansallarına veya filikalara tırmanmayı başarmışlardır. Yaklaşık 20 kadarı hipotermiyaya yenik düştü veya hipotermi-kaynaklı olarak boğuldu. En az iki kişi, kurtarma operasyonu sırasında kayboldu.

MARIELLA kaza sahasına ilk Mayday çağrısından 50 dakika sonra ulaşmıştır, yani geminin batmasından 20 dakika sonra. 4 yolcu feribotu ve ilk kurtarma helikopteri, batmadan 1 saat 10 dakika olay yerindeydi. Bundan sonraki üç saatte 6 gemi ve 6 helikopter daha olay yerine ulaştı.

Saat 03:30 – 09:00 arasında 34 kişi gemiler tarafından kurtarılırken, 104 kişi helikopterler tarafından kurtarılmıştır. Bu şartlar göz önüne alındığında cansalındaki insanlar yüksek oranda kurtarılmıştır. Hemen hemen bütün kayıplar enkaz içinde sıkışmış ve bir cansalına ulaşamamışlardır.

Kurtarma gemilerine, cansallarına ve diğer gemilere yerleştirilmiş planlara ve talimlerin ne kadar aralı olduğu görülmüştür. Olay mahalline ilk ulaşan kurtarma gemisi, TURSAS, kaza mahalline ESTONIA battıktan yaklaşık üç saat sonra ulaşmıştır. Olay yerinde gemi tarafından hiç bir filika veya MOB botu indirilmemiştir.

1.3.4.1 Kurtarma Operasyonu

ESTONIA gemisi uluslararası sularda Finlandiya'nın Arama ve Kurtarma Bölgesi içerisindeki Baltık Denizi bölgesinde Denizcilik Kurtarma Koordinasyon

Merkezi (MRCC) Turku sorumluluk sahasında batmıştır. Sonuç olarak Arama ve Kurtarma genel sorumlusu Finlandiya olmuştur.

Kaza Gecesi dört büyük yolcu feribotu, Finlandiya –İsveç rotasında, MARIELLA ve SILJA EUROPA batıya doğru seyredilerken ve ISABELLA ve SILJA SYMPHONY doğuya doğru seyretmekteydi. Başka bir araç feribot, FINNJET ise Finlandiya'dan Almanya'ya doğru seyretmekteydi

ESTONIA'dan ilk imdat çağrısı yaklaşık saat 01:22'de alındı ve kuzeydoğusunda bulunan en yakın feribot olan MARIELLA gemisi tarafından alındı. İmdat çağrısı SILJA SYMPHONY tarafından duyulunca, bir ses kayıt cihazı, Telsiz trafiğini kayıt altına almak için açılmıştır.

ESTONIA'dan İkinci tehlike çağrısı Saat 01:24'te tam 14 adet radyo istasyonu tarafından alınmıştır. Bunlardan birisi arama kurtarma operasyonunun kontrolünü üstlenen MRCC Turku'dur.

Saat 01:29'da ESTONIA'nın pozisyonu bilinmekteydi ve bölgedeki gemiler tehlike sinyalini alır almaz rotalarını olay yerine doğru çevirmişlerdir. MARIELLA gemisi, ESTONIA'dan yaklaşık 9 denizmili uzaklıktaydı. SILJA EUROPA, tehlike trafiği sırasında ESTONIA ile telsiz bağlantı kuran ve haberleşme tehlike trafiğini üstlenmiştir ve Kaptanı saat 02:05'te MRCC Turku tarafından Olay Yeri Koordinatörü (OSC) olarak atanmıştır.

MRCC Turku tehlike çağrılarını aldıktan sonra kurtarma hizmetlerinden sorumlu olan kurtarma birimlerini uyarmıştır. İlk harekete geçen birimler Sahil güvenlik devriye gemisi TURSAS saat 01:26'da ve saat 01:35'te de emre hazır Turku'da bekleyen deniz kurtarma helikopteri OH-HVG'dir. Helikopterler saat 02:30'da havalandı. Saat 02:30'da MRCC Turku durumu büyük kaza olarak belirlemiş ve uygun alarmları başlatılmıştır.

Saat 01:42'de MARIELLA Helsinki Radyo'yu kaza hakkında bilgilendirmiş. Helsinki Radyo Mayday Relay (tehlike mesajı bildirim) dışında bir adet PAN-PAN (aciliyet mesajı) mesajını saat 01:50'de yayınlamıştır.

Deniz Kurtarma alt-Merkezi (MRSC) Mariehamn, MRCC Stokholm'u saat 01:52 kazadan haberdar etmiştir, bunun üzerine İsveç deniz kurtarma helikopterlerinin uyarılması başlatılmıştır. Bunlardan ilki emre hazır bekleyen Q97 helikopteri saat 02:50'de kalkmıştır.

MRCC Helsinki MRCC Tallinn'i saat 02:55'de kazadan haberdar etmiştir.

MARIELLA olay mevkisine saat 02:12'de ulaşan ilk gemidir. O anda bir çok insan, cansalı , filika ve can yeleği suda görünmekteydi. İnsanların sudaki çığlıkları duyuluyordu. Saat 02:30'da SILJA EUROPA ulaştı ve saat 03:20'de beş (5) feribotun hepsi olay yerine ulaşmıştı.

OH-HVG olay yerine saat 03:05'te ulaşan ilk helikopterdir ve Q97'de saat 03:50'de ulaşmıştır.

Saat 04:50'de olay yerinde 4 helikopter ve 8 gemi bulunmaktaydı ve kurtarma birimlerinin sayısı gittikçe artmaktaydı. TURSAS gemisi saat 05:00'da ulaştı. Saat 12:00'da 19 gemi ve 19 helikopter kurtarmaya katılmak için olay yerine ulaşmıştı, ek olarak 3 uçak radyo trafik kontrolünde aramaya yardımcı oluyorlardı.

Helikopterler insanları denizden ve cansallarından almak için kurtarma personellerini ve vinçlerini kullanıyorlardı. İki helikopter kurtulanları en yakın feribota transfer ediyorlarken, diğerleri kurtarılanları karadaki toplanma merkezine taşıyorlardı.

Gemiler kendi denize adam düştü (MOB) botlarını veya filikalarının ağır hava koşulları sebebi ile denize indirmedi. Sadece filikalar denize kadar sallandırıldı ve ESTONIA'nın filikalarındaki kurtulanlar transfer edildi ve tekrar gemiye çıkartıldı. ISABELLA gemisi kurtarma kızağını indirdi ve sağ kalanlardan 16 kişi çekilerek kurtarıldı.

Sağ kalan son kişi saat 09:00 sularında kurtarıldı. Bundan sonra helikopterler ve gemiler denizde ve cansallarındaki ölümlerin bedenlerini almak için arama yaptı.

Helikopterler, bölgede sabahın ilk saatlerinden itibaren yaklaşık 15 saat görev yaptılar. Gemilerin çoğu, tüm gün arama yaptılar ve görevlerini akşam saatlerinde bıraktılar. En son görevi bırakan gemi SILJA EUROPA gemisi bölgeyi saat 20:30'da terk etti, görevini 3 Ekim'e kadar görev yapacak olan kaptanı Deniz Yüzeyi Arama Koordinatörü olarak atanmış olan TURSAS gemisine devretmiştir.

Gemiler 34 sağ kalanı ve helikopterler 104 sağ kalanı kurtarmışlardır. Sağ kurtarılan bir kişi daha sonra hastanede ölmüştür. 94 ceset denizden alınmıştır. Toplam kayıp sayısı 757 kişi.

1.3.4.2 Kurtarma Organizasyonu

1.3.4.2.1 Genel

Denizde insan hayatının arama ve kurtarmayı kapsayan uluslararası kurallar, 1979 Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi (Hamburg SAR Konvansiyonu). 1985'te yürürlüğe girmiştir, İsveç ve Finlandiya bu sözleşmeyi uygulamaya almışlardır. Bu bağlamda Sözleşmesi'nin bazı hükümleri deniz kurtarma servisleri ve uluslararası işbirliğidir. Bunlar arasında, Arama ve Kurtarma Bölgelerinin (SRR) komşu ülkelerle anlaşma içerisinde, her biri en az bir Denizcilik Kurtarma Koordinasyon Merkezi (MRCC), ve gerekirse Deniz Kurtarma Alt-Merkezi (MRSC) olarak bilinen merkezlerinin kurulması kararı vardır.

Ayrıca bu Sözleşme, kurtarma merkezlerinin görevlerini ve çalışma usullerini düzenleyen hükümler içermektedir. MRCC hükümlerine göre, "verimli arama kurtarma(AK) hizmetleri organizasyonu ve arama kurtarma bölgesinde (SRR) AK operasyonlarının eşgüdümün koordinesi için tanımlamalardan sorumlu birimdir". Eğer geminin konumu biliniyorsa AK operasyonunun başlatılması kararı geminin bulunduğu bölgede yerleşik MRCC veya MRSC'de olacaktır.

1.3.4.2.2 Finlandiya

Kaza tarihinde Finlandiya arama kurtarma hizmetleri üç parçadan oluşmaktaydı, Genel Kurtarma Hizmeti, Havacılık AK Hizmeti, ve Deniz AK hizmeti.

İçişleri Bakanlığı kurtarma hizmetlerinin koordinasyonu ve genel yönetiminden sorumluydu.

Genel Kurtarma Hizmeti itfaiye, polis, sağlık merkezleri ve ambulans birimleri ve bunun yanında gönüllü kuruluşlar tarafından yürütülen yerel kurtarma operasyonları ve yangınlarla ilgili operasyonları kapsar. Denizde gönüllü arama kurtarma hizmetlerini Fin Cansalı Birliği koordine ederdi.

Havacılık AK Hizmeti hava taşıtları veya hava taşıtları ile yapılan ilgili AK operasyonlarını kapsar. Bu servis hem Genel Kurtarma Hizmeti ve Deniz AK Hizmetini destekler. Havacılık AK hizmetleri için Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı altında Sivil Havacılık Yönetimi sorumlu otoritedir.

Güney Finlandiya için Hava Kurtarma Koordinasyon Merkezi (ARCC) Tampere'deydi

a)Denizcilik AK Hizmetleri

Finlandiya'da deniz AK operasyonları Deniz Arama Kurtarma Kurulu tarafından yönetilir. Bu kurul deniz AK hizmetlerine katılmak zorunda olan otoriteleri belirler ve onların işlevler aşağıdaki gibidir :

- Sınır Koruma deniz AK operasyonlarını yerine getirir ve denizcilik SAR hizmetlerinin planlama, yönetim ve denetleme yanı sıra, koordinasyonuna katılır.
- Savunma Güçleri deniz alanlarını acil durumları tespit etmek ve bulmak için izlemektir. Ayrıca AK operasyonları katılır.
- Ulusal Denizcilik İdaresi tehlike ve güvenlik haberleşmelerinin temin eder ve AK hizmetlerini koordine eder ,

- Polis, Ulusal Gümrük, Yol idaresi ve yerel kurtarma yetkilileri AK operasyonlarına katılır.
- Sağlık hizmeti otoriteleri, kurtarma operasyonları dahilindeki sağlık konularına katılır.
- Havacılık otoriteleri, deniz arama operasyonlarına, havacılık AK organizasyonu yoluyla katılırlar.
- Telekom Finlandiya'nın sahibi olduğu Helsinki Radyo, bir ulusal sahil radyo Ulusal Denizcilik idaresi tehlike ve güvenlik radyo iletişim hizmetleri satın alınmıştır.

b)MRCC ve MRSC

Finlandiya'nın arama kurtarma bölgesi(SRR) Fin kara suları yanı sıra uluslararası sularda komşu ülkelerle yapılan anlaşmalar göre şekillendirilmiştir . Bu bölgeye üç deniz kurtarma bölgesine bölünmüştür, Helsinki, Turku ve Vaasa yer alan her birisi kendi MRCC'ne sahiptir. Kaza, MRCC Turku sorumluluk sahasındaki Baltık Deniz arama kurtarma sahasında meydana gelmiştir.

Her MRCC, Sınır Koruma tarafından yönetilir. MRCC Helsinki, Finlandiya Körfezi Sahil Güvenlik Bölümü komutanlığı alışanları, MRCC Turku, Deniz Baltık Denizi Sahil Güvenlik Bölümü komutanlığı ve MRCC Vaasa, Bothnia Körfezi Sahil Güvenlik Bölümü komutanlığı tarafından istihdam edilir . Her MRCC, sahil güvenlik komutanı veya tarafından belirlenen bir subay ve ona gerektiğinde yardımcı olacak bir deniz kurtarma uzman grup tarafından yönetilir. Bu grup Denizcilik AK Yönetmeliğinde geçen, gönüllü AK hizmetleri temsilcileri ve ihtiyaç duyulan diğer uzmanlardan oluşur.

MRCC Turku altında, MRSC Mariehamn ve MRSC Turku vardır. MRSC operasyonları, ilgili sahil güvenlik bölümü komutanı tarafından yürütülür, gerektiğinde uzman grubundan yardım alır. MRSC Turku, Nauvo adasında deniz trafik ve sahil güvenlik merkezi birleşiminden oluşur ve de Turku Radyo olarak bilinir.

MRCC'ler tehlike mesajlarını almaya hazırlıklı olma ve kurtarma operasyonuna başlanması için 24 saat kesintisiz çalışırlar. Gündüz mesai saatlerinde MRCC'de 2- 3 personel çalışır, bir vardiya amiri, bir radyo operatörü ve merkezin yöneticisi. Gündüz mesai saatleri dışında 1- 2 personel ile sahil güvenlik bölümünün kaynaklarına uygun şekilde donatılır. Yinede Radyo operatörleri her vardiyada yer almaktadır. Emre hazır Vardiya Amiri ve Sahil güvenlik Vardiya amiri evde emre hazırdırlar ve bir saat içinde operasyon yönetimi için ulaşmak için hazır durumda beklerler.

Mesai saatleri dışında MRSC'ler sadece bir personel ile donatılmışlardır. Buna rağmen, MRSC Turku, deniz trafik merkezi ve kurtarma alt merkezi olarak 2 kişi ile donatılmıştı.

c)Büyük Kazalar İçin Planlama

Baltık Denizi, Deniz Arama Kurtarma bölgesinde büyük kaza kurtarma planı 18 Haziran 1991 kabul edilmiştir. Hazırlanan planın ana unsurları risk değerlendirmeleri, AK operasyonu temelleri, AK planı, iletişim ve enformasyondur. Ayrı olarak düzenlenmiş eklerde şema ve resimler dahil, AK komuta zinciri, alarm düzenlemeleri, toplanma noktaları ve radyo iletişim kısımlarını içermektedirler.

Planın uygulanabilirliği yolcu feribotları kazalarının simule edildiği bir kaç AK tatbikatında test edilmiştir.

MRCC Turku kurtarma lideri görevleri, plana göre :

Vardiya Amiri

- Kurtarma birimlerinin hazır olduğunu bilmek,
- Devamlı haberleşme trafiğinin bir radyo jurnalinin tutulması ve haritaya durum hakkında işaretleme yapmak,
- Deniz kurtarma birimlerine kaza mahalline ulaşılması için en hızlı emir vermek, (kurtarma operasyonları yürütmek ve durumun ayrıntılı bir değerlendirmesi),
- Emre hazır bekleyen Vardiya Amirlerini uyarmak,

- Alarm şemasına uygun olarak genel bilgilendirmeyi başlatmak,
- En son hava durumu raporlarını ve tahminleri ve gerekirse sapma hesaplamalarını talep etmek.

Emre Hazır Vardiya Amiri

- Gerekli olması halinde daha fazla kaynağı olan birimleri haberdar etmek,
- Komutanı ve gerekli diğer personeli bilgilendirmek,
- Genel merkezine Sınır Koruması, en yakın Sahil Güvenlik bölümünde, Çevre Bakanlığı ve gemi şirketine bilgi vermek.
- Taslak basın açıklaması hazırlamak ve yayımlayabilir.

Acil Durum Vardiya Amiri

- Komutan Yardımcısı olarak operasyonu yönetmek,
- Deniz kurtarma uzman grubunu organize etmek,
- Komşu ülkeleri bilgilendirmek.

Genellikle diğer görevler kişiler yerine MRCC'ye verilmiştir,

d)Diğer kurtarma kaynakları

Denizde operasyon sırasında , Sahil Güvenlik gemileri, devriye botları ve helikopterleri AK görevine katılmaya en hazır durumda olacaktır. Mesai saatlerinde yerdeki Deniz AK helikopterleri anında kalkışa hazır bekleyecektir. Diğer zamanlarda, görevdeki helikopter en yüksek hazırlık seviyesinde olacaktır (bir saat).

1.3.4.2.3 İsveç

Temelde İsveç'in deniz AK hizmetleri - uluslararası anlaşmalara ek olarak, bu anlaşmalara uygun olarak hazırlanmış 1986 İsveç Kurtarma Yasası 7.2.1 bölümünde belirtilen kurallardır. Deniz AK hizmeti ulusal AK hizmetlerinin bir parçasıdır.

İsveç'in deniz AK hizmetlerinden Ulusal Denizcilik İdaresi sorumludur.

Baltık Denizi kuzeyindeki İsveç Arama Kurtarma Sahası, Deniz AK operasyonları Stockholm’de bulunan Telia Mobitel AB sahil radyo istasyonunda kurulu MRCC Stockholm tarafından yürütülür ve koordine edilir. Denizcilik İdaresi ile yapılan anlaşmada, Telia Mobitel AB tehlike ve güvenlik izlemesi yanı sıra deniz AK koordinasyon hizmetlerini sağlar. Bir deniz AK olayı olması durumunda sahil radyo istasyonu personelini, MRCC’de normal olarak istihdam edilmiş olanlara destek olarak kullanılabilir. MRCC, her zaman bir deniz AK vardiya amiri ve bir yedek vardiya amiri ile donatılacaktır. Başka bir yardımcısı da, otuz dakikada emre hazır durumda olacaktır.

Deniz kurtarma birimleri kamuya ait gemiler, helikopterler ve uçaklar ve İsveç Deniz Kurtarma Kurumu’na ait gemilerden oluşmaktadır. Hem Deniz ve Hava Kuvvetlerinin deniz SAR operasyonlarına uygun helikopterleri vardır (Boeing Kawasaki 107 ve Super Puma, sırasıyla).

Havacılık Koordinasyon Merkezi (ARCC) de Stockholm Arlanda Havaalanı dışındadır. ARCC Arlanda, tüm askeri helikopterleri AK operasyonlarında yönetir ve sivil havacılık birimleri uyararak sorumludur.

Öncelikle karada, kurtarma operasyonları koordine etmek amacıyla ve alarm hizmetlerini sağlamak için kamunun sahibi olduğu SOS Alarm şirket kuruldu. Bu şirketin, tüm İsveç’i kapsayan 20 SOS merkezi vardı. Her bölgesel merkezin, bölgesel sağlık hizmetleri ile hastaneleri uyararak ve önemli bir kaza sırasında olup bitenlere hazırlamak temelinde anlaşmaları vardır.

1.3.4.2.4 Estonya

Estonya’da Ulusal Denizcilik İdaresi, Estonya Ticari Denizcilik Yasası ışığında; denizde AK operasyonlarından sorumludur. Bu faaliyetleri yerine getirmek için Denizcilik İdaresi, Sahil Güvenlik Birimini kurmuş, bunun yanında görevi Denizde AK faaliyetleri ile ilgili yer belirleme ve deniz kirliliği ile mücadeledir.

Kazadan önce Estonya Uluslararası AK Anlaşması (1979 Hamburg SAR Convention) hala onaylamamış olmasına rağmen, sahil güvenlik hizmetlerini Anlaşmaya olabildiğince en uygun şekilde yapmaktaydı.

MRCC, Tallinn'de kurulmuş ve 24 saat esasına göre donatılmıştı. Eğer durum gerektirirse, yönetici diğer uzmanları da çağırabilirdi.

MRCC Tallinn, denizde arama kurtarma operasyonlarını ulusal Sınır Güvenliği İdaresi, Estonya Deniz Denetleme Ajansı, Estonya Cankurtarma Birliği, Estonya Ulusal Kurtarma Kurulu ve ARCC(Hava RCC) Tallinn ile işbirliği içinde yerine getirirdi.

1.3.4.2.5 İşbirliği

a)Finlandiya ve İsveç

Finlandiya ve İsveç arasında denizcilik ve havacılık arama kurtarması üzerine bir anlaşma ve bir protokol 20 Mart 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşma 1982'deki anlaşmanın yerini almıştır.

Anlaşma denizcilik ve havacılık kurtarma hizmetlerinin sınırlarını her ülkenin ayrı ayrı uçuş bilgi bölgesi (FIR) olarak belirler. Hem bildirimleri, karşılıklı yardımı, birleşik kurtarma tatbikatlarını, ülkeler arasındaki iletişimin düzenli olarak test edilmesini, kurtarma uzmanlarının karşılıklı olarak ziyaretlerini ve kurtarma hizmetlerinde bilginin ve tecrübenin değişimini kapsar.

1982'den beri deniz AK işbirliği 1990'da ve 1992'deki yapılan yolcu feribotu kazalarının simule edilmesi tatbikatları ile devam etmiştir

Pratik AK işbirliği öncelikli olarak MRCC Turku ve MRCC Stockholm arasında kurulmuştur. MRSC Marienhamn sık sık MRCC Stockholm, ile deniz AK faaliyetleri için bağlantı kurar.

b)Finlandiya ve Estonya

Finlandiya ve Estonya arasındaki geçici denizde arama kurtarma anlaşması 15 Haziran 1992 tarihinde, kurtarma alanlarındaki sınırlar, ayrı ayrı uçuş bilgi bölgesi (FIR) hatları ile aynı olacak şekilde, yürürlüğe girmiştir. Denizde tehlikeli bir kaza olması durumunda operasyonel ve bilgilendirme zorunlulukları, Finlandiya ve İsveç arasında yapılan anlaşmada olduğu gibidir.

Bu anlaşmaya ek olarak, Finlandiya Sınır koruma ve Estonya Sınır Koruma, denizde ve ilgili hava operasyonlarında insan hayatını kurtarmaya yönelik bir protokolü 24 Mayıs 1994'te sonuçlandırmıştır.

Estonya, Ulusal Denizcilik İdaresini, deniz AK otoritesi olarak ve MRCC Tallinn'i Sahil Güvenlik operasyon merkezi olarak 1 Ocak 1993'te atamıştır.

Tarafların operasyonel uygulamalardan sorumluları, Finlandiya Körfezi Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Estonya Sınır Koruma Komutanlığı'dır.

İlgili tarafların temsilcileri arasında toplantılar için düzenlemeler, aynı Finlandiya ve İsveç arasındaki anlaşmadaki olduğu gibidir.

Geçici anlaşmanın yürürlüğe girmesi sonrasında Finlandiya, Estonya ve Rusya Federasyonu'nun katılımıyla ortak bir deniz kurtarma yolcu feribotu tatbikatı 21 Ekim 1992 tarihinde simule edilmiştir.

1992 ve 1994 arasında Finlandiya ve Estonya deniz kurtarma yetkilileri ve gönüllüleri pek çok defa anlaşmanın istenenden fazla işbirliği geliştirmek için bir araya gelmişlerdir.

c)İsveç ve Estonya

Kaza tarihinde henüz İsveç ve Estonya arasında Arama Kurtarma İşbirliği Anlaşması yapılmamıştı. Buna rağmen 1991'den beri Estonya arama kurtarma personeli İsveç tarafından AK yönetimi ve koordinasyonu konularında eğitilmekteydi. İsveç ve Estonya'da kurslar ve seminerler yapılmıştı.

1.3.5 Kurtarma Harekâtının Başlatılması

1.3.5.0 Genel

Saat 01:23 İlk MAYDAY çağrısının alınmasıyla, SILJA EUROPA tehlike telsiz trafiğinin kontrolünü ele almıştır. Diğer gemiler ve sahil istasyonları Mayday çağrısını aldıkların ve anladıklarını ve yapacaklarını kabul etmişlerdir. Tehlike sinyalinin alan her gemi öncelikle SILJA EUROPA ile bağlantı kurmuş, pozisyonunu bildirmiş ve ulaşmasının ne kadar süre

.ESTONIA, Vhf kanal 16 ile İsveç veya Estonya sahil istasyonlarına mesafeden dolayı ulaşmamıştır. Helsinki Radyo saat 01:50'de Maday Relay olmayan bir Pan-Pan mesajı yayınlamıştır.

PAN-PAN mesajı tüm istasyonlara 2182 kHz and kanal 16 üzerinden gönderilmiş. Fakat bu gönderim İsveç ve Estonya radyo istasyonları tarafından alınamamıştır.

ESTONIA gemisi cansallarından toplamda 34 kişi diğer gemiler tarafından kurtarılmıştır.

TURSAS	1
MARIELLA	15
ISABELLA	17
SILJA EUROPA	1 kişi.

1.3.5.1 Operasyona Katılan Gemiler

1.3.5.1.1 MARIELLA

Kaza anında ESTONIA gemisine en yakın MARIELLA yolcu feribotuydu. Saat 18:00'da Helsinki'den Stocholm'e doğru kalkmıştır.

MARIELLA toplamda ESTONIA'nın filikalarından 15 kişiyi kurtarmıştır.

Saat 13:20'de gemi Stocholme'e devam etmesi için izin verilmiştir. Gemi Stocholm'e saat 23:55'te 25 kurtarılanla beraber ulaşmıştır.

1.3.5.1.2 SILJA EUROPA

SILJA EUROPA yolcu feribotu Saat 18:00'da Helsinki'den Stocholm'e doğru kalkmıştır. Gemi jurnali ve telsiz jurnaline göre ilk Mayday çağrısı saat 01:20'de alınmıştır. Vardiya Zabiti alımın zayıf olduğunu ve gemi adını tespit edemediğini kayıt etmiştir.

Tehlike mesajı alındığında gemi ESTONIA'nın 10.5 deniz mili kuzeybatısında idi.

Saat 0205 hrs MRCC Turku, SILJA EUROPA Kaptanını olay Yeri Koordinatörü-On-Scene Commander (OSC) olarak atanmıştır. SILJA EUROPA olay yerine saat 02:30'da ulaşmıştır. OSC görevine saat 18:32'ye kadar devam etmiştir. SILJA EUROPA bir kişiyi kurtarmış. Bir helikopter 5 kurtulanı ve İsveçli kurtarma personelini gemiye getirmiştir. Gemi Stokholm'e 29 Eylül saat 03:13'te ulaşmıştır.

3.5.1.3 SILJA SYMPHONY.

SILJA SYMPHONY yolcu feribotu Stockholm'den Helsinki'ye doğru sefer sırasında idi. ESTONIA'dan mesafesi 25 denizmilydi.

Tehlike çağrısını aldıktan sonra telsiz trafiğini saat 01:23'ten itibaren kayıt altına almaya başlamıştır. Gemi olay yerine saat 02:40 gibi ulaşmıştır.

Saat 04:10'da helikopter tarafından 4 kurtarılan indirilmiştir.

Saat 0620'de 5 kurtarılan ve saat 0757'de 11 kurtarılan ve 1 ceset aynı helikopter tarafından gemiye getirilmiştir. SILJA SYMPHONY, cansallarında

kurtulanlar olur ihtimaliyle cansallarındaki aramalara ihtiyatlı şekilde devam etmiştir. Saat 1320’de seferine devam etme izni verilmiş ve Gemi Helsinki’ye saat 18:48’de 20 kurtarılan ve 1 ceset ile ulaşmıştır.

1.3.5.1.4 ISABELLA

Yolcu feribotu ISABELLA Stokholm’dan Helsinki’ye sefer yapmaktaydı. Saat 2400’de Svenska Björn fenerini 4.4 deniz mili mesafeden geçmişti.

Ne yazık ki ISABELLA gemisi ilk etapta ESTONIA’nın tehlike mesajını alamamıştı. Saat 01:50 vardiya personeli SILJA EUROPA’nın rotasını, sefer hattından değiştirmişti. Aynı zamanda ISABELIA’nın kuzeyinde seyreden SILJA SYMPHONY feribotu rotasının ESTONIA’nın pozisyonuna göre değiştireceğini ve ISABELLA’nın önünden geçeceğini rapor etmişti ve gemi bu halde haberdar olmuştur.

ISABELLA kaza bölgesinde arama kurtarma çalışmalarına OSC’nin Helsinki rotasına devam etmesine izin verdiği saat 1320’e kadar devam etmiştir , saat 1900’da Helsinki’ye ulaşmıştır.

ISABELLA gemisi 17 kişiyi kurtarmış ve 16’sını Helsinki’ye götürmüştür.

1.3.5.1.5 FINNJET

Gas turbin yolcu feribotu FINNJET Helsinki’den Travemünde/Almanya’ya saat 1900’da kalkmıştır. Mayday sinyalini aldığı saat 0124’de, FINNJET, ESTONIA’nın 23 deniz mili doğusundaydı. Olay yerine saat 03:20’de ulaşmıştır.

OSC, saat 0755’de gemiye sefer izni vermiştir. Gemi kimseyi bulamamış ve helikopterlerden kimseyi almamıştır.

1.3.5.1.6 FINNMERCHANT

Yük gemisi FINNMERCHANT, tehlike çağrılarını aldığıında Finlandiya Körfezi'nden Lübeck/Almanya'ya seferdeydi. Kaptan raporuna göre ağır deniz durumundan dolayı gemi sudan kimseyi alamamıştır. Gemi kimseyi bulamamış ve helikopterlerden kimseyi almamıştır.

1.3.5.1.7 FINNHANSA

Ro-Ro Kargo gemisi FINNHANSA, saat 2000'de Helsinki'den Lübeck'e kalkmıştır. Tehlike haberleşmesi ancak saat 02:45'te 25 deniz mili mesafede duyulabilmiştir. Gemi kimseyi bulamamış ve helikopterlerden kimseyi almamıştır. Saat 18:32'de OSC izni ile Lübeck'e doğru seferine devam etmiştir.

1.3.5.1.8 TURSAS

Sahil güvenlik devriye gemisi TURSAS'a tehlike ihbarı saat 01:30'da olay yerine gitme emri ile ulaşmıştır, olay yerine 05:00'da varmıştır. Saat 06:15'te bir kurtulan bulunmuş ve gemiye alınmıştır. Saat 08:00'da denizde bir ceset bulunmuş fakat çabalara rağmen gemiye alınamamıştır.

Arama çalışmalarının sonuna kadar TURSAS, mayın gemisi UUSIMAA, sahil güvenlik devriye botları KIISLA ve VALPAS bölgede kalmışlardır. TURSAS kaptanı Suüstü Arama Koordinatörü (CSS) olarak atanmıştır. Bölgede bulunan botlar, filikalar. Enkaz parçaları herşey tekrar kontrol edilmiştir. TURSAS bu göreve 3 Ekim'e kadar devam etmiş. Sadece 1 kişiyi kurtarabilmiştir.

1.3.5.1.9 MINI STAR

Kargo gemisi MINI STAR, Kiel-Almanya'dan Kotka-Finlandiya'ya gitmekteydi, ESTONIA'nın 35 denizmili güney batısında idi ve olay yerine saat

0430 gibi ulaşmıştır. Gemi Kaptanı kendi takdiriyle görev yapmıştır. Cansızlardan pilot merdiveni ile 2 kişiyi almaya çalışırken 1'si denize düşerek kaybolmuştur, diğeri ise saat 05:20'de helikopter tarafından alınmıştır. Gemi saat 18:30'a kadar aramaya devam etmiş ve seferine devam etmiştir.

1.3.5.1.10 Son Notlar

ESTONIA gemisi battıktan 2 saat sonra olay yerine 6 gemi ulaşmıştır. Saat 16:00'da 29 gemi olay yerine ulaşmış ve yüzey araması yapmaktaydı.

1.3.5.2 Hava Araçları

Saat 06:00'ya kadar 4 kurtarma helikopteri operasyondaydı ve 4 tanesi de 06:00'dan az önce bölgeye ulaşmışlardı. Günün ağarmasıyla görüş gece fenerle aramaya nazaran kolaylaşmıştı

Son kurtulan saat 09:00 gibi bulundu. Saat 10:00'da helikopterlere, gemiler tarafından bildirilen cesetleri de almak için talimat verildi. Aynı gün Tüm filikalar kontrol edildi. Finlandiya ve İsveç helikopterleri hariç diğerleri bölgeyi terk ettiler.

Kaza günü 26 helikopter arama kurtarma çalışmalarına katılmıştır. Bunları 8'i Finlandiya'dan, 14'ü İsveç'ten, 1'i Estonya'dan, 2'si Danimarka'dan ve 1 adedi de Rusya Federasyonundan gelmiştir. Bunlar ek olarak 5 adet helikopterde sağlık personelinin taşınması vb. gibi lojistik destek vermiştir. Helikopterler hava kararınca kadar arama çalışmalarına devam etmişler. Operasyon sahasında saat 03:05'ten saat 18:00'kadar yaklaşık 15 saat aralıksız görev yapmışlardır. Helikopterler ilk gün 104 kişiyi kurtarmış ve 92 adet cansız cesedi su üstünde bulmuştur.

1.3.5.2.1 Arama Kurtarmaya Katılan Helikopterler

OH-HVG (Super Puma)

Q 97 (Super Puma)

Y 65 (Boeing Kawasaki)

Q 99 (Super Puma)

OH-HYD (Agusta Bell 412)

Q 91 (Super Puma)

Y 64 (Boeing Kawasaki)

Y 74 (Boeing Kawasaki)

Y 69 (Boeing Kawasaki)

Y 68 (Boeing Kawasaki)

O 95 (Super Puma)

OH-HVF (Super Puma)

X 92 (Mi-8)

X 42 (Mi-8)

X 62 (Mi-8)

U 280 (Sea King) and U 277 (Sea King)

OH-HYH (Agusta Bell 412)

Y 61 (Boeing Kawasaki)

Y 75 (Boeing Kawasaki)

X 82 (Mi-8)

O 98 (Super Puma)

Y 72 (Boeing Kawasaki)

Y 76 (Boeing Kawasaki)

ES-XAC (Mi-2) ve ES-XAB (Mi-2)

RA 22511 (Mi-8)

1.3.5.2.2 Arama Kurtarmaya Katılan Uçaklar

OH-PRB (Piper Navajo)

SE-KVG (Casa)

1.3.6 Ülkemiz İçin Değerlendirmeler

ESTONIA gemisi kazaya uğradığı tarihte belki kimsenin beklemediği ve hesaplayamadığı bir şekilde bir deniz felaketine neden olmuştur. Öyle ki baş vizör kapağı kilitlerinin boşalması sonucu baş kapağın kopması hem gemi inşa hem de deniz emniyeti açısından bir çok yenilik getirmiştir.

Bu tip uluslararası bir kaza Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de Türk Arama Kurtarma sahasının açık deniz alanlarında görülebileceğinden dolayı hazırlıklı olmak ve sadece Ülkemiz tarafından değil hem de bölgemizdeki komşularımızla olan arama kurtarma anlaşmaları, yapılan ortak tatbikatlar, çevre kirliliği, zararların giderilmesi, ortak arama kurtarma operasyonları sebepleriyle bu araştırmaya dahil edilmiştir.

Ülkemiz, üç tarafı denizlerle çevrili, dünyada deniz trafiğinin en yoğun olduğu su yollarından biri olup kendi iç denizi olan, üç tarafında da farklı ülkelerle deniz alanlarında komşu olan, Ege’de Yunanistan süregelen sıkıntıları olan, doğu Akdeniz’de Kıbrıs meselesi ile uğraşan, dünya yolcu gemisi destinasyonlarında popülerliği her gün artmakta olan, kendine has denizcilik kültürü ile son yıllarda dünya denizciliğine entegrasyonu başaran bir ülke konumundadır. Fakat bu başarı ESTONIA gemisi gibi bir kazaya müdahalede ne yazık ki tek başına asla yeterli olamamaktadır.

Bahse konu başarı etmenleri bölgesel olarak işbirliğini geliştirilmesi için çok taraflı ve/veya iki taraflı anlaşmalar yapılması ve bu anlaşmalar çerçevesinde ortak tatbikatların düzenlenmesine bağlıdır. Ülkemiz tarafından imzalanmış olan Karadeniz bölgesini içeren Arama Kurtarma Anlaşmaları aşağıda olduğu gibidir;

1- KARADENİZ'E KIYISI OLAN ÜLKELER DENİZ ARAMA KURTARMA BİRİMLERİ ARASINDA İŞBİRLİĞİ ANTLAŞMASI 27 Kasım 1998 tarihinde Ankara'da yapılan diplomatik konferansta imzalanmıştır. Bu antlaşma Türkiye tarafından 03 Mart 1999 tarihli ve 99/12529 sayılı bakanlar kurulu kararı ile onanmıştır.

2- Bulgaristan 14 Ocak 2000 tarihinde anlaşmayı onaylamıştır.

3- Romanya 30 Nisan 2001 tarihinde anlaşmayı onaylamıştır.

4- Rusya Federasyonu 16 Mayıs 2001 tarihinde anlaşmayı onaylamıştır.

5- Ukrayna 28 Kasım 2002 tarihinde anlaşmayı onaylamıştır.

6- Gürcistan 24 Nisan 2010 tarihinde anlaşmayı onaylamıştır.

7- Karadeniz'e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama Kurtarma Faaliyetlerinde İşbirliği Sağlanması Hakkında Anlaşmasının 5.Maddesinde bulunan "Arama ve Kurtarma Bölgeleri taraflar arasında yapılacak ikili ve/veya çok taraflı anlaşmalarla belirlenecektir" hükmüne göre,

- Türkiye ile Bulgaristan arasında ikili anlaşma 26 Mayıs 2004 tarihinde imzalanarak 3 Temmuz 2004 tarih ve 25511 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır.
- Rusya Federasyonu ile 25 Şubat 2004 tarihinde Moskova'da imzalanan ikili anlaşmanın onaylanması 28.04.2004 tarihinde bakanlar kurulunca yapılmış olup 13 Mayıs 2004 tarih ve 25461 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır.

- 7 Mayıs 1997 tarihinde Gürcistan ile Türkiye arasında sar sorumluluk sınırına ilişkin bir protokol imzalanmış olup bu sınırlar Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde belirlenen sınırlardır.
- Romanya ile ikili SAR anlaşmamız yoktur.
- Ukrayna ile ikili SAR anlaşmamız yoktur.

8- KARADENİZ'İN KİRLİLİĞE KARŞI KORUNMASI SÖZLEŞMESİ (BÜKREŞ) : Bu Sözleşme, 7 Aralık 1993 tarih ve 3937 sayılı Kanunla onaylanarak, 14 Aralık 1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır..

Ülkemizin mevcut durumu ve Türk Boğazlarındaki yoğun gemi trafiği göz önünde bulundurulduğunda diğer Karadeniz ülkeleri ile Arama Kurtarma hususlarında yapılacak işbirliğinin ülkemize büyük yararlar sağlayacağı düşünülmektedir. Bu itibarla Karadeniz ülkeleri ile öncelikli olarak ikili ve çok taraflı anlaşmalar yürürlüğe girmiş ve işbirliğinin kanuni altyapısı tamamlanmıştır. Ne yazık ki anlaşmalarda geçen etkin işbirliğini sağlayacak olan ortak tatbikatlar hala etkin biçimde yapılamamaktadır.

Karadeniz'de anlaşmalar işbirliği açısından tam olarak faaliyete geçmiş olmasa da durumumuz hiç de karamsar olmayı gerektirmemektedir. Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile yaşanan tek problem henüz tam işbirliği kurmuş olmamamızdır. Aynı zamanda Ege ve Akdeniz'de durum Kitle Kurtarma Operasyonları yönünden hiçte iç açıcı değildir. Çünkü yolcu gemisi, gezi teknesi, feribot ile en çok yolcu taşınan bölge olan Ege ve Akdeniz'de, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile yapılan bir Arama Kurtarma Anlaşması dışında herhangi bir işbirliği metni bulunmamaktadır. Buda olabilecek kazalara tam anlamda hazır olmadığımız veya imkan ve kabiliyetlerimiz maksimum seviyesinin de üzerine çıkarmamız zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır.

1.4 COSTA CONCORDIA KAZASI

1.4.1 Gemi Bilgileri

Gemi Adı	: Costa Concordia
Bayrak	: İtalya
IMO numarası:	9320544
Sicil Limanı	: Genoa
Gemi Tipi	: ULUSLARARASI YOLCU
Çağrı İşareti	: IBHD
Firma Adı	: COSTA CROCIERE SPA
İnşa Yılı ve Yeri	: 2006 - FINCANTIERI BOATYARDS SPA
Uzunluk	: 247.37 mt
Genişlik	: 35.5 mt
Yükseklik	: 11.2 mt
Draft	: 14.18 mt
Tonaj	: 114,147 t.
LBP	: 247.4 mt
Yolcu kapasitesi	: 3780
Pervane Tipi	: Sabit adımlı pervane
Ana motorlar	: 2
Jeneratörler	: Dizel Elektrikli
Propellers	: 2 sabit perdeli
İtçiler (Thruster)	: Kıç 3 x 1720 KW - Baş 3 x 1720 KW
Maksimum hız	: 21.5 kts
Kalkış Limanı	: SAVONA LİMANI
Variş Limanlar	: DA TOULON, BARSELONA, PALMA DE MALLORCA, ROMA - CAGLIARI (PALERMO, CIVITAVECCHIA).
Variş	: SAVONA LİMANI
Sefer Türü	: HAFTALIK Seyir Akdeniz
Toplam Mürettebat	: 1023



Resim-20 Costa Concordia Seyir Hattı

1.4.2 Deniz Kazası Hakkında Bilgi

Olay Türü	: İletişim - İhlal – Kararma (black out)
Tarih ve Saat	: 13/01/2012 - 21:45 (Yerel Saat)
Kaza	: GIGLIO ADASI _ İtalya
Konum	: 42 ° 22 ' 20 KUZEY – 10 ° 55 '50 DOĞU
Meteorolojik Durum	: Mutedil deniz – kuzeydoğu 4 kuvvetinde; Rüzgar 17 denizmili Doğu-Kuzeydoğu Görüş Parçalı Bulutlu
Gemi Durum	: Seyir Halinde
Sefer	: Civitavecchia - Savona
Hasar Alan Tekne Parçası:	Tekne Sol Arka

Sonuçlar: ÇOK CİDDİ KAZA (KİTLE KURTARMA OPERASYONU)

ÖLÜ VEYA KAYIP: 32.

YARALI: 20 hastaneye kaldırılmış olan 157 yaralı.

TOPLAM KAYIP: GEMİ

1.4.3 Arama ve Kurtarma Faaliyetleri

1.4.3.1 Ulusal AK Organizasyonu

İtalya, Hamburg Konvansiyonunu Eylül 1994'den beri kabul etmiş ve uygulamaların yerine getirmektedir. Özel bir yasama ile kendi AK bölgesi boyunca arama kurtarma faaliyetlerinin istihdam edilmesini ve yerine getirilmesini garanti etmek için, MRCC (Denizcilik Kurtarma Koordinasyon Merkezi). İtalyan Sahil Güvenlik komutanlığına emanet edilmiştir. İtalyan AK bölgesinin tamamı 16 Deniz Kurtarma Alt Merkezine(MRSC) bölünmüştür, 15 tanesi içerisinde bir çok arama kurtarma ile ilgili alt departmanı barındıran ve bir tanesi de Messina Boğazı Yönetimidir. Tüm ulusal örgüt, personel, gemi ve uçak yönünden tüm kıyı şeridi boyunca son derece yetenekli ve yeterli derecede dağıtılmış olup, MRCC İtalya, MRSC' ile birlikte 295 adet U. C. G. (Sahil Güvenlik Birimi) birimini ve ihtiyaç duyması durumunda tüm devlet departmanları veya özel kuruluşlar ait gemi ve uçakları görevlendirir.

1.4.3.1.1 AK organizasyonu İle İlgili Bölümler

- MRSC Livorno, 22:06 (yerel saat)'da Prato Polis İstasyonu yolcu gemisi Costa Concordia'da henüz belirlenmemiş problemler olduğu bilgisini almıştır. Bunlar da, gemide bulunan bir yolcunun annesinden , bir odanın tavanın çöktüğü ve ayrıca, yolculara can yelekleri giymelerinin anons edildiği bilgisini almışlar. MRSC Livorno, kazanın kendi sorumluluk sahasında meydana geldiğinden dolayı gemi ile bağlantı kuran ve AK operasyonunu koordine eden birimdir. Kendi deniz birimlerini göndermiş ve diğer İtalyan Sahil Güvenlik ve kamu ve özel deniz, hava unsularını arama kurtarma için koordine etmiştir..
- IMRCC (İtalya Kurtarma Koordinasyon Merkezi) müdahale planlaması ve İtalya Sahil Güvenliğine ait gemileri, uçakların ve dalgıçların

koordinasyonuna katkıda bulunmuş yanında, kendi adamlarının operasyona destek için göndermiştir.

- Civitavecchia Sahil Güvenlik birimi: kayıtlı operasyon odası kitaplarına göre saat 22:07'de Costa Concordia gemisi ile 22.00 ve 22.05 saatleri arasında aldığı bazı bilgilerden dolayı bağlantı kurmuştur. Gemide bulunan birisi bir anlık güç kesintisi olduğunu ve durum kontrol altına alınmadığını rapor etmiştir. Sonrasında gemilerini ve liman römorkörlerini MRSC Livorno koordinesi altında göndererek yardım çabalarına katkı sağlamıştır.
- MRSC Roma, MRSC Livorno koordinesi altına kendi devriye botunu göndererek kurtarma çalışmalarına katkı sağlamıştır.
- MRSC Olbia, MRSC Livorno koordinesi altına kendi deniz devriye botlarını göndererek kurtarma çalışmalarına katkı sağlamıştır.
- Portoferraio Sahil Güvenlik birimi: MRSC Livorno koordinesi altına kendi deniz devriye botlarını göndererek kurtarma çalışmalarına katkı sağlamıştır.
- Porto Santo Stefano Sahil Güvenlik birimi: MRSC Livorno koordinesi altına kendi devriye botlarını göndererek kurtarma çalışmalarına katkı sağlamıştır. Ayrıca kurtulanlarını Giglio Adasından Porto Santo Stefano'ya transfere edilmelerine, kimliklerin belirlenmesi işlemlerine ve ilk yardım işlemlerini organize etmiştir.
- Isola del Giglio Sahil Güvenlik birimi, adada, ilk yardım işlemlerinin yapılması ve kurtulanların Porto Santo Stefano limanına transferinde işbirliğinde bulunmuştur.
- Bölüm 1 Sahil Güvenlik Helikopteri Luni-Sarzana hava üssünden İtalyan Sahil Güvenlik'e ait üç adet helikopter kalkmıştır.
- Sahil Güvenlik Dalgıç Ünite 1: San Benedetto del Tronto'da yerleşik, sualtında kendi personeli ile çalışmıştır.

- Sahil Güvenlik Dalgıç Birimi 2 : Napoli'de yerleşik, sualtında kendi personeli ile çalışmıştır.
- Sahil Güvenlik Dalgıç ünite 5: Genoa'da yerleşik, sualtında kendi personeli ile çalışmıştır.

1.4.3.2 İtalya Sahil Güvenlik Deniz ve Hava birimleri (14.01.2012 sabah erken saatlere kadar)

- 13 adet İtalyan Sahil Güvenlik devriye botları;
- 2 adet Devriye teknesi olan MRSC Takımın Livorno kentinde;
- 2 adet Devriye botları Civitavecchia Sahil Güvenlik;
- 1 adet Devriye teknesi olan MRSC Roma;
- 1 adet Devriye teknesi olan MRSC. Olbia;
- 2 adet Devriye botları Portoferraio Sahil Güvenlik;
- 3 adet Devriye botları Porto Santo Stefano Sahil Güvenlik;
- 1 adet Devriye bot Porto Ercole Sahil Güvenlik;
- 1 adet Devriye bot Talamone Sahil Güvenlik
- 3 adet Helikopter Sahil Güvenlik Uçağı (Luni-Sarzana)

1.4.3.3 Kullanılan Diğer Devlet Departmanları Ve Özel Şirketlere Ait Deniz Ve Havacılık Birimleri

- 7 adet Devriye botları İtalya Gümrük;
- 3 adet Devriye botları İtalya Polisi"
- 1 adet Devriye Bot İtalyan Devlet Polisi
- 1 adet Devriye bot İtfaiye
- 1 adet Şişme bot İtfaiye
- 2 adet Helikopteri'nin İtalyan Donanması;
- 1 adet Helikopter İtalyan Hava Kuvvetleri;

- 2 adet Helikopteri'nin G m r k
- 14 adet ticari gemi
- 4 adet Römorkör.

1.4.3.4 Arama Kurtarma Operasyonu

Saat 21:45:07 (yerel saat) gemi gövdesinin sol tarafı Lescole adası doğu tarafındaki kayalıklara çatmıştır

Saat 22:06 , 22:06 MRSC Livorno, Prato Polisi tarafından arandı ve yolculardan birinin annesinin gemide bir kısmın  okt ğ n ve yolculara can yeleklerini giymelerinin söylendiğini rapor ettiğini bildirdiler.

Saat 22:14 MRSC Livorno AIS (Automatic Identification Shipborne)  zerinde gemiyi Punta Lazaretto (Giglio Adası) 42   22.1 'N Long. 010   55.32 'E pozisyonunda belirlemiş. AK birimleri gemi ile bağlantı kurmuş ve 20 dakikadır geminin kararma durumunda olduğunun, ger i Kaptan 22:00:57'de 3 kompartımanın (5,6,7 kompartımanları) su aldığının farkında olduklarının raporunu almışlardır.

Saat 22:16, MRSC livorno, G104 (G m r k botu) devriye botuna var olan durumu belirlenmesi için hemen pozisyona gitmesi talimatını vermiştir. G.104 acil durum mevkesine saat 22:39'da ulaşan ilk birim olmuştur. Sonrasında bu birim OSC(On-Scene coordinator) olarak atanmıştır.

Saat 22:25:15 Gemi kaptanı ile MRSC Livorno bağlantı kurarak geminin bir topuğa çarpma sebebiyle sol tarafından yara aldığını, gemide yaralı ve  l  olduğunu ve sadece römorkör yardımı talep ettiği bilgisine ulaşmıştır. Bu anda MSRC L VORNO bir acil durum olduğuna ve operasyona başlanılmasına karar vermiştir. Porto Santa Stefano'dan AK birimi CP803 kalkmış ve tüm devriye botlarını AK operasyonu için uyarımtır. Bölgedeki tüm gemiler yardım sağlamaları amacıyla AIS sistemi ALESSANDRO F. "ve " GIUSEPPE SA ".  zerinde belirlenmiştir.

Saat 22:36:34 (VDR Gemi MRSC Livorno ile tekrar bağlantı kurar, köprüüstü geminin yana yatmasının yükseldiğini ve bu gerilimden sonra MRSC tehlike içinde olduklarını bildirir. Hemde o kişi Gemide 3028 yolcu (gerçek 3206) ve 1023 personel olduğunu rapor etmiştir. Takibinde MRSC Livorno sırayla, kurtarma müdahale birimleri gibi Civitavecchia'dan 2 römorköre kurtarma emri vermiştir (3. Yine Civitavecchia'dan ve 4. Römorkör Piombino'dan iştirak etmiştir). Sonra MRCC Roma, Roma Sivil Savunma Operasyon Merkezini harekete geçtiğini açıkladı.

Saat 22:39 devriye teknesi "G.104" MRSC Livorno'ya gemini yanına ulaştığını geminin kıç tarafının gözle görülür şekilde aşağıda olduğunu bildirdi, saat 22:44'de gemini sancak dip taraftan yaslanmış olduğunu ve hava şartlarını iyi olarak rapor etti.

Saat 22:45:08 (VDR) MRSC Livorno gemi kaptanı ile bağlantı kurmuş ve kaptan hala gemini yüzdüğünü ve gemiyi limana veya demir yerine götürmek için manevra yapmaya çalıştıklarını, gerçekte gemide pervane ve dümenin kontrol edilememesine rağmen iddia etmiştir. Giglio adasındaki yerel sahil güvenlik birimi talimatı üzerine, yolcu gemisi "Aegilium." bu arada da bölgede devriye gezen 1 adet Portoferraio arama kurtarma sahil güvenlik birimi botu , 1 adet Devlet Polis devriye botu ve MRSC Livorno emriyle Luni-Sarzana'daki yerleşik operasyonel hazırlığı olan Sahil Güvenlik helikopteri kalkmıştır.

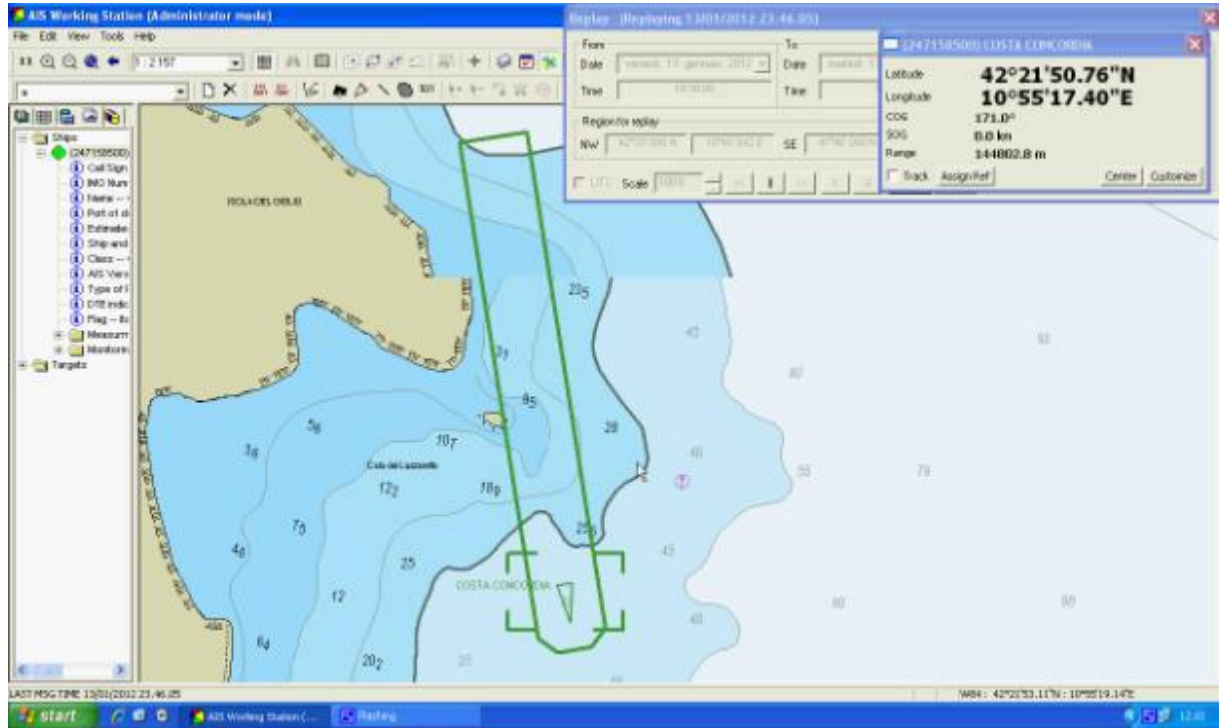
Saat 22:54:10 (VDR) Gemide dahili uyarı sistemi ile Gemi Terk Emri verilmiştir. (MRSC Livorno'nun ısrarı neticesinde)

Saat 22:55 Civitavecchia Sahil güvenlik birimi yerel polisten geminin filikalarını içinde yolcularla beraber indirdiğini bildirdi. (gerçekte operasyon zaten başlatılmıştı, öyle ki G.104 botu MV Aegilium'u denizde 3 adet filika olduğuna dair uyarılmıştır.)

Saat 22:57 Filo kriz yöneticisi MRCC Roma ile iletişim kurar, Gemi Terk başlamış olduğunu bildirir.

Saat 22:57:41 (VDR) gemi kaptanı MRSC Livorno'yu Gemi Terk Emri verdiği hakkında bilgilendirir.

Saat 22:58 Costa Concordia gemisi pratikte hala son konumdadır. Batma pozisyonu 42° 21' 50.76"N - 010° 55' 17.40" E (Giglio Adası - Cala del Lazzaretto).



Resim-21 Olay Anı AIS Görüntüsü

Saat 23:10 devriye botu "G. 104 " MRSC Livorno'ya filikaların Giglio adası limanına doğru hareket ettiğini, filikaların, Porto Santo Stefano sahil güvenlik birimleri tarafından çekildiğini ve " Aegilium " feribotuna yanaştırıldığını bildirdi. Diğer gemiler olay yerine ulaşmak üzere.

Saat 23:35 MRCC Roma Filo Kriz Merkezi ile bağlantı kurdu ve gemi terki tamamlandığı bilgisini aldı.

Saat 23:38 MRSC Livorno gemi kaptanını telefonla arayarak gemide personel ve yolculardan hala 200-300 kişinin olduğu zannettiğini öğrenmiş. Bu sayı M/V G.104 tarafından 300-400 olarak bildirilmiştir.

14.01.2012 GÜNÜ

Saat 00:00'da senaryo değişir gemi sancak tarafına doğru yatmaya (meyillenmeye) başlar ve iskele taraftaki hayat kurtarma ekipmanlarına ulaşmada üç geniş insan grubuna (baş, orta ve kış) meyil çok fazla zorluğa sebep olmaktadır. Aynı anda batığın denizdeki görünümünde ve geminin artık batık bölümü içinde arama ve kurtarma faaliyetlerine için ihtiyaç vardır. Livorno MRSC dalgıç timlerini harekete geçirmiştir: UCG Civitavecchia Devriye botu "Buratti" (G.200) gemisinin, kaza bölgesine içinde 2 dalgıçla beraber ulaştığını ve yerel itfaiye dalgıçlarının da Sahil güvenlik dalgıçları gibi harekete geçmesini istediklerini rapor etmişlerdir.

Saat 00:18 Olay Yeri Koordinatörü(OSC) geminin soltarafında 100'e yakın insan kaldığını bildirdi. Bu raporun 3 dakika sonrasında bir çok yolcu panik içinde suya atlamaya başlamışlardır ve kurtarma ekipleri o kişileri sudan almak için yönlendirildiler. MRSC Livorno kurtarma operasyonundaki tüm gemilere, kendi filikalarını, denizde kalan kişileri almak için, denize salmalarını emretti. Aynı anlarda 2 devriye botu(CC 711 ave CC272) geminin sancak tarafına acaba gemi sancak tarafı ile kıyı arasında herhangi bir kurtulan olmuş mu diye kontrol etmeye gönderildiler.

Saat 00:27 bir çok hava aracının varlığı ve operasyon sahasına birbirlerine yakınlıkları sebebiyle MRSC Livorno, Sahil güvenlik helikopteri "Koala 9.9"u "Hava Trafik Koordinatörü" olarak atamıştır. Bu unsur görevini saat 04:10'de HH3F Hava Kuvvetleri helikopterine devretmiştir.

Saat 00:34 MRSC Livorno birkaç deneme sonrasında, telefonla gemidekilerin hepsinin terkettiğine dair bilgi almak için gemi kaptanı ile bağlantı kurar. Sol tarafta olanların açıklanması isteği sebebiyle, Kaptan bir gemiciyle beraber filikada

olduklarını ve geminin iskele tarafının karşısında bulduklarını, aynı zamanda kurtulanları bulma işiyle uğraştıklarını rapor etmiştir. Gemide terk operasyonunu koordine etmek için kimin kaldığı sorulduğunda, o tüm personelin indiğini bildirmiştir.

Saat 00:36 devriye botu "G.104" MRSC Livorno ile bağlantı kurmuş ve en az 70-80 yetişkin ve çocuğun gemide olduğunu ve bu bilginin denizde insanlar bulunduğunu bildiren bir helikopter tarafından da teyit edildiğini bildirmiştir.

Saat 00:41 Filo Kriz Merkezi MRCC Roma'yı arayarak geminin tamamen sancak tarafa 90° meyillendiğini gerçek durumun görüldüğü gibi çok kritik olduğunu, 50 kadar insanın gemiye terk edemediğini, bunu müdahale eden helikopterlerinde bildirdiğini, bir kişi hariç yaralıların durumundan haberdar olmadığını ve kaptanın gemide olmadığını bildirmiştir.

Saat 00:42 MRSC Leghorn, gemide hala yüz kadar yolcu kalmış görüldüğünü söyleyen Gemi kaptanı ile bağlantı kurmuş; MRSC Livorno gemi kaptanın diğer zabıtlarla beraber gemiye gidip kalan kişilerin gemi terk işlemini koordine etmelerini hususunda sertçe uyarmıştır.

Saat 00:53 gemi terk başladı /gemide kalan diğer kişilerin helikopter tarafından kurtarılması ve kurtarılanların bulunmasına medyanın yardımıyla devam edilmektedir.

Saat 01:35 OSC, MRSC Livorno'ya durumu güncellemiş ve gemide hala iskele tarafta gemi personeli tarafından gemi terki koordine edilen 400 kişi bulunduğunu ifade eden bir yolcudan aldığı bilgileri rapor etmiştir.

Saat 02:00 devriye SAR botu "CP 892", MRSC Livorno'nun talebiyle, 7 kişilik ilk timi sıcak kesme ekipmanlı (Kapalı mekanlarda kalmışları çıkarmak için) alır. Bu time aynı özellikli 2 tim daha katılacaktır.

Saat 03:44 gemide hala mevcut 40/50 kişi kaldığı tahmin edilmektedir.

Saat 04:20 OSC durum güncellemesi, kıç taraftaki merdivenden hala gemide bulunanların boşaltımı devam etmektedir, M/V SAR "CP 305"den alınanlara göre, vinçle ek olarak bir transfer yapılmamaktadır, gemide 3 itfaiyeci ve 2 Sahil güvenlik Kurtarma uzmanı devriyede.

Saat 04:30 MRSC Livorno Güvenlik Subayı Bay Pilgrim'e kayıp olanları kurtarmaya çalışanlara yardımcı olmak için Costa Concordia'ya çıkmak üzere, bir itfaiye timi ile kablolu bir motor talep etmiştir.

Saat 05:15 başka bir itfaiye timi gemiye eğer hala gemide sıkışmış birileri varmı diye kontrol etmek için bindiler ve kısa süre sonrasında travma geçiren 2 kişiyi kurtardılar.

Saat 06:17 İlk kurtarıcılar gemide arama işlemlerini askıya alınmıştır. Daha sonra gemide araştırma sorunsuz devam edecektir. Yangın Departmanı geminin batan ve batmayan kısımlarında insan aranması işi için gemide keşif yapılmasını koordine edecektir. MRSC Livorno, 25 Ocak'a kadar denizde arama faaliyetlerine akıntı ve sürüklenme hesabı temelinde daha geniş bir sahada devam edecektir. Son olarak arama çalışmaları ilk devriye botunun gönderildiği 13.01.2013 saat 22:16'da ve tüm görünür ve acil ulaşılabilir kişilerin çıkarıldığı ana kadar (saat 06:17-14.01.2013), paragraf 3.2 ve 3.3 'de belirtilen kurtarma araçlarının kullanımı ile yapılmıştır.

Daha sonrasında şirketten alınan düzeltilmiş bilgilerden, kaza sırasında gemide, 3206'sı yolcu toplam 4229 kişi bulunduğu, aşağıdaki gibidir:

- 2954 Yetişkin;
- 200 Çocuk (12 yaşın altında);
- 52 Bebek (3 yaşın altında) (19'u kucakta)
- 1023 Mürettebat.

Saat 22:57, yukarıda açıklandığı gibi, kurtarma araçları ile geminin terk edilmesine başlandı. İnsanlar henüz haberi medyadan duymuşlardı ki filikalar Giglio adasına ulaşmıştı.

Arka tarafta kurulu biniş merdiveni yoluyla Acil Durum araçlarına ulaşmış geminin arkasında, ortasında mevcut olan insanlar, Sahil Güvenlik devriye botları CP803, CP8568 ve CP305 alternatifli olarak kurtarılanları uygun olan diğer kurtarma birimlerine veya Giglio adası limanına uygun şekilde transferlerini yapmıştır. Gemi teknesinin emniyet içinde düzeltilmesinin mümkün olmayacağından dolayı, devriye botları yolcuların indirilmesi operasyonu yapılırken değişmeli olarak 300'e yakın manevra yapmışlar (M/V SAR CP305), 800 tipi devriye botu , değişmeli olarak kurtarılanlar için bir platform ve Giglio limanına transfer için kullanılmıştır.



Resim-22 Costa Concordia Meyil

Baş tarafta ulaşılması zor olan yerde bulunan bazı kişiler Deniz Kuvvetleri (2 kişi) ve Sahil Güvenlik (16 kişi) helikopterleri vinci ile alınmıştır.



Resim-23 CostaConcordia Helikopterle Kurtarma

Helikopterle kurtarılanlar askeri havalimanı Grosseto'ya götürdüler. Kurtarma birimleri tarafında denizde bulunan insanlardan 3 tanesine ölü olarak Sahil Güvenlik, gümrük ve polis ekipleri tarafından ulaşıldı. Kurtarılanların karaya çıkartılması operasyonu sırasında gemiye helikopterler tarafından sahil güvenliğin 2 hava kurtarma uzmanı indirildi, helikopterle gemi terkin sağlanması, kurtulanların kaçış yollarına yönlendirilmesi ve arkadaki merdivene çıkılması için. İtfaiye gemiye devriye botlarının yardımları ile bindi.

Takip eden günlerde, arama kurtarma operasyonuna polis, sahil güvenlik, deniz kuvvetleri ve itfaiyenin dalgıçları tarafından devam edildi. Denizde birileri daha olabilir diye Sahil güvenlik ve diğer kamu birimlerinin devriye botları ve helikopterlerle AK çalışmalarına devam etmiştir.

Muhtemel kurtulanları bulmak yapılan yüzey aramaları için 25.01.2012 sona erdi ve deniz dibinde ve gemi içinde aramalara devam edildi.

Ocak 15'te dalgıçlar tarafından bot güvertesi 4 koridorunda 2 kişinin cesetlerine ulaşıldı. İtfaiye personeli 2 Koreli yolcuyu ve 1 personeli 8 no'lu güverte içinde bulmuşlardır.

Ocak 16'da. İtfaiye bölümü bir yolcunun cesedine ikinci kat köprüüstü güvertesi koridoru içerisinde ulaştı.

Ocak 17'de Sahil Güvenlik dalgıçları, 1 mürettebat ve 4 yolcunu cesedine köprüüstü 4 arka asansöründe bulmuşlardır.

Ocak 21'de Sahil Güvenlik dalgıçları tarafından köprüüstü 4 cansalı güvertesi koridorunda bir personelin cesedine ulaşılmıştır.

Ocak 22'de, 7 no'lu köprüde 7421 no'lu kamarada İtfaiye tarafından bir yolcu cesedine ulaşılmıştır.

Ocak 23'de Sahil Güvenlik dalgıçları tarafından 4 no'lu güvertenin yanındaki 3 nolu köprüye çıkan merdivenlerde 2 yolcunu cesedine ulaşılmıştır.

Ocak 24'te İtfaiye tarafından sancak taraf 3 no'lu güverte sonunda bir yolcunun cesedine ulaşılmıştır.

Ocak 28 günü Gümrük ekibi tarafından 8 nolu güvertedeki 8389 numaralı kamaranın dışında bir personelin cesedine ulaşılmıştır.

Şubat 22 günü itfaiye, hepsi yolcu 4 adet cesedi 4. Köprü avlusu asansörü içinde bulmuştur.

Şubat 23 günü itfaiye erleri 4 no'lu güverte asansörü yanında 4 adet ceset bulmuşlardır.

22 Mart günü öğleden sonra ROV cihazı ile yapılan keşif sırasında içerde bulunmuş olan 5 cesedin alınması için gemi gövdesine (güverte 3) dibine yeni bir geçiş açılması düşünülmüştür. 4 yolcu ve 1 mürettebata ait cesetler 26 Mart günü Deniz Kuvvetleri tarafından çıkarılmıştır.

1.4.4 Sonuçlar

Toplamda 4197 kişi kurtarılmıştır. Bunların arasında 1270 kadar MRSC Livorno koordinesindeki kurtarma birimleri tarafından kurtarılmış. Özellikle Sahil Güvenlik Kurtarma Ekipleri aşağıdaki bilgileri vermişlerdir.

- 545 kadar kişi devriye botu CP 305 tarafından limana yada daha büyük kurtarma gemilerine taşınmıştır.
- 235 kadar kişi filikalar indirilirken toplanmıştır (Devriye Botları CP 803, CP 868, CP 892 ve CP 530);
- Costa Concordia gemisi cansallarından 80 kişi alındı
- 16 kişi helikopterler tarafından kurtarıldı;
- 4 kişi denizden kurtarıldı.

Tahminen, kalan yaklaşık 2930 kişi kurtarma ekipmanları (filika ve cansalları) içerisinde gemiyi terketmişler ve kendiliğinden kıyıya ulaşmışlardır.

Kurtulanlardan Giglio adasına ulaşanlar, resmi sivil savunma ekiplerinden yardımı görmüşlerdir ve yerel nüfus kendi evlerini açmışlardır. Uygun ilk yardımı Prefecture of Grosseto (Bölgesel Sivil Savunma otoritesi) tarafından koordine edilmiştir.

1.4.5 Arama ve Kurtarma Hakkında nemli Konular

Gerçek tehlike durumundan hakkında tam ve anında bilgi sağlamayan, hem gemi personeli ve şirketin ketum davranışları ve, hatta yetkili Arama Kurtarma otoritelerine bu konuda direndikleri, diğer şeylerin yanı sıra, daha sonra sağlanan bilgilerin tamamen gerçek olmaması ve bundan sonra yolculara ve kurtarma koordinasyon otoritesine her şart altında verilmesi gereken destekteğin eksikliğinden dolayı eleştirilmektedir.

MRCC aracılığıyla, İtalya ulusal ve uluslararası yükümlülüklerine dayanılarak hazırlanmış kendi Arama Kurtarma görev politikası çerçevesinde her yıl için planlanmış kurtarma tatbikatlarını yerine getirir. 2011 yılında örneğin İtalya, Katanya'da 1 uluslararası tatbikat ve 7 ulusal tatbikat yapmıştır. Yolcu gemilerini içeren, tüm kompleks tatbikatlar yapılmıştır.

- MRSC Livorno Operasyonel kapasitesinin operasyonları yönetmek ve koordine etmek için yeterli olduğunu kanıtlamıştır;

- Geliştirme bilgileri tanımı için düzenlenen Çalışma senaryosunun tanımlanması için düzenlenen gelişim bilgileri başarılı oldu ve olaya müdahale gecikmeden yapıldı;

- Yürürlükteki arama kurtarma prosedürlerinin ulusal ve yerel düzeyde yeterli ve tam, hemde diğer devlet kuruluşları ve ilgili özel araçlarında içerecek şekilde olduğu kanıtlanmıştır;

- MRSC Livorno, MRCC Roma ve diğer MRSC / Sahil Güvenlik birimleri arasında bilgi alışverişi ve diğer devlet kurumlarının ve özel kişilerin kaynaklarının kullanımı, hızlı ve verimlidir;

- Arama kurtarma için uzman birimlerin Konumu ve sayısı yeterli acil durum için yeterli;

- Sahil güvenlik Personeline, operasyona ilk ihbarla başlamaları, kapasitesi ve profesyonelliği ve sezgileri için teşekkürler, böylece daha kötü sonuçlar engellenmiş oldu.

- Kurtulanlar toplam 26 filikanın 23'ünün ve 69 cansalından 6 tanesini kullunabilmişlerdir Filikalar sahile ulaşırken, feribotla alınmış insanlar ordalardı, cansalları insanlar "Aegilium" feribotuna transfer etmek için çekildiler. Gemide bulunan insanların 2/3'ü Costa Concordia gemisine ait can kurtarma araçları ile kurtarılmıştır.

- Gemiden çıkış için zamanında toplanmadıkları için insanlar gemiye terketmekte geç kaldılar- gemiyi terk etmeye hazırlığına engel meylin henüz kısa bir sürede olması – kişilerin gemide olan sadece 2 indirme merdiveniyle (Başta ve kıçta) indirilmeleri. O iki tane Solas 74 reg. III/11.7'ye uygundu fakat 20 dereceden fazla meyil için yeterli değillerdi, çünkü değiştirilmiş olması gereken hidrolik cihazlar, ağır meyil sebebiyle işlev görmemişler.

1.4.6 Ülkemiz İçin Değerlendirmeler

Henüz bu tip bir arama kurtarma faaliyeti yapmak zorunda kalmayan ülkemiz için Marmara Denizi, Ege kıyıları, Akdeniz kıyıları, Karadeniz kıyılarında meydana gelebilecek benzer bir kaza için hazırlıklı olmak gerekmektedir.. Fakat bizim için benzerlik teşkil etmeyecek tek durum bu geminin işletme dilinin İtalyanca olması ve belki de gemidekilerin şanslı sayılacağı durum kazanım, İtalya açıklarında, karaya yakın olabilecek en yakın noktada, hava şartlarının operasyona engel teşkil etmeyecek bir durumda meydana gelmesidir.



Resim-24 Costa Concordia Gemi Enkazı ve Kurtarma Harekatı

Ne yazık ki Ülkemiz hem yolcu, hem bayrak devleti, hem de işletmeler yönünden henüz dünya yolcu gemisi turizmi içerisinde çok fazla paya sahip değildir. Bu yüzden yukarıda anlatılmış olan COSTA CONCORDIA gemisi tipi bir kazada müdahale eden, arama kurtarma organizasyonları, birimleri, gönüllü kuruluşlar, kurtarmaya katılan ticaret gemileri, yatlar ve balıkçıların ve kurtarılan kişilerin aynı dili konuşması mümkün değildir. Bu açıdan bakıldığında AK birimlerinin çalışanlarının hepsinin yabancı dil ve/veya dillere haiz olmaları gerekmektedir. Hatta Arama Kurtarma Merkezleri ve AK Birimleri komşu ülkelerin dillerini de konuşabilmelerinde fayda vardır.

Ayrıca hangi deniz alanında olursa olsun hazırlıklar yıl içerisinde masabaşı ve gerçek tatbikatlarla gözden geçirilmeli, ayrı bölgeler için ayrı acil durum planları oluşturulmalı ve her birim gerçek faaliyetlerde olduğu gibi çok uzun süren kurtarma operasyonlarına fiziksel olarak hazırlıklı olunmalıdır. Yerel ve bölgesel il yönetimleri, valilikler, belediyeler, jandarmalar, devlet kurumları, liman otoriteleri, balıkçı barınakları, hatta yat marinalarının acil durum iletişim bilgileri bilinmeli ve Yardımcı Arama Kurtarma Merkezinde düzenli olarak değişiklikler kontrol edilmelidir.

Deniz yaşamı ve denizcilik fikrine uzak olan fakat üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde karadaki bir birimi itfaiye, polis ve acil sağlık hizmetleri gibi birimlerini denizde olacak bir kazaya karşı hazırlıklı tutmak ne yazık ki çok zordur, İtalya ulusal olarak yaptığı AK tatbikatlara, her kurumda ve bölge insanında farkındalık yaratılması adına, tatbikatların duyurulması katılımın sağlanmasına katiyen önem vermektedir. Bu tip bir anlayışın oluşturulması, bizimde kıyılarımızda olacak bir kitle kurtarma operasyonuna hazırlık konusunda en önemli yol haritamız olacaktır.

1.5 TÜRKİYEDEKİ BÜYÜK DENİZ KAZALARI ÖRNEKLERİ

1942, 20 Şubat - SS Kurtuluş

- Nazi Almanyası işgali ve Britanya ablukası altında tarihe "Büyük Açlık" olarak geçecek safhayı yaşayan Yunanistan'a insani yardım malzemesi taşıyan SS Kurtuluş kuru yük gemisi İstanbul Karaköy rıhtımı ile Pire limanı arasındaki beşinci seferinde Marmara Adası Saraylar köyü açıklarında kayalıklara çarparak battı. Mürettebat yüzerek kıyıya çıkmayı başardı. Yardım ulaştırma misyonu başka gemiler tarafından sürdürüldü.

1957, 3 Şubat - MV İzmir

- Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'ne ait MV İzmir lüks yolcu gemisi İzmir Körfezi'nde ABD bandıralı Howell Lukes şilebi ile çarpıştı. Kazada yolculardan 5 kişi yaşamını yitirirken MV İzmir gemisi bir yıl süren tamirat çalışmaları sonrasında 1958'den itibaren artık kıyı seferleri ile sınırlı kalacak şekilde yeniden faaliyete geçti.

1958, 1 Mart

- İzmit Körfezi'nde fırtınaya yakalanarak batan Üsküdar Vapuru'nda büyük çoğunluğu İzmit Lisesi ve İzmit Endüstri Meslek Lisesi öğrencisi olan 300 kişi yaşamını yitirdi.

1966, 1 Mart

- İstanbul Boğazı'nda Dolmabahçe açıklarında çarpışan iki Sovyet tankerinden denize sızan ince mazotun alev almasıyla yüzer Karaköy iskelesi ve Kadıköy vapuru yandı.

1979, 15 Kasım

- İstanbul, Haydarpaşa önlerinde bir Yunan şilebiyle çarpışan *Independenta* adlı dev Romen tankeri infilak edip yanmaya başladı. 51 denizci öldü. Yangın

bir ay sürdü. İstanbul Boğazı'nda trafik akışı aksadı. 96 bin ton ham petrol denize aktı.

1991, 14 Kasım

- İstanbul Boğazı'nda koyun yüklü Lübnan bandıralı gemi ile Filipin bandıralı gemi çarpıştı. Kazada 22.000 koyun boğaz sularına gömüldü.

1994, 13 Mart

- Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na giren Rum Bayraklı Nassia adlı ham petrol yüklü tanker ile, aynı ülke bayraklı Shipbroker adlı kuru yük gemisi çatışmışlardır. Nassia tankeri iskele baş tankından yara alarak yanmaya başlamış, Shipbroker ise başbodoslamadan . Tankerin iskele baş tarafındaki tankın yarılması ve denize dökülen ham petrolün yanması ile kuru yük gemisi ve tanker yanmıştır. Shipbroker kuru yük gemisi nin 29 personelinden 20'sinin öldüğü, altısı kayıp olmuş ve üç kişi kurtulmuştur. Çatışma neticesi Nassia'da bulunan 29 personelden 23 kişi kurtulmuş ve altı kişi kaybolmuştur.

2008, 25 Mart

- Pullmantur Cruise şirketine ait Malta bandıralı Sky Wonder turistik yolcu gemisi rüzgar nedeniyle Kuşadası limanından çıkışta karaya oturdu. 1.029 yolcu ve mürettebat güvenli bir şekilde tahliye edilirken geminin çarptığı Kuşadası kanalizasyon sisteminde önemli hasar oluştu.

2008, 12 Ağustos

- İzmir'in Aliğa limanında Gürcistan bandıralı "Jasmine" kuru yük gemisi balast alınması esnasında dengeyi tutturamayınca yan yatarak battı. Geminin kaptanı ve 8 mürettebatı Sahil Güvenlik Komutanlığı ekipleri tarafından kurtarıldı

2008, 13 Eylül

- Panama bandıralı "Dimitrios P" kuru yük gemisi Kocaeli'nin Derince limanında battı. Geminin yedi Yunan mürettebatı, 4'ü yaralı olmak üzere, kurtarıldı

2008, 14 Eylül - Hayat-N

- İstanbul Lines deniz taşımacılığı şirketine ait Hayat-N Ro-Ro gemisi Bandırma limanından İstanbul'a hareket ettikten kısa bir süre sonra battı. Olayda 1 kişi yaşamını yitirdi, 4 kişi denizde kayboldu. Kayıplardan ikisinin cesedine daha sonra ulaşıldı.

2008, 4 Aralık

- Libya'nın Trablusgarp kenti kıyılarında fırtına sonrası parçalanan ve kıyıya vuran "Sundus" adlı gemiden kaybolan 5 mürettebatın içinde 3 Türk vatandaşı da yer aldı.

1.5.1 HAYAT-N KAZASI

1.5.1.1 Gemi Bilgileri

Adı: HAYAT -N

Bayrak: TÜRKİYE

IMO numarası: 7826685

Sicil Limanı: İSTANBUL

Gemi Tipi: RO-RO YÜK GEMİSİ

Çağrı İşareti: TCSQ7

Firma Adı: Marmara-N Denizcilik

İnşa Yılı : 1981 - ENRIQUE LORENZO- VIGO/İSPANYA

Uzunluk: 122.8 m

Genişlik: 18.35 m

Yükseklik: 14.3 m

Derinlik: 13.2 m

Draft: 6.38 m

GRT: 8547

DWT: 5273

Malzeme: Çelik

Pervane Tipi: Sabit adımlı pervane

Ana Makina: 1 (7360kW – 10000 HP)

Jeneratörler: Dizel

Maksimum hız: 17.5 kts

Personel Sayısı: 27

Yolcu Sayısı: 79

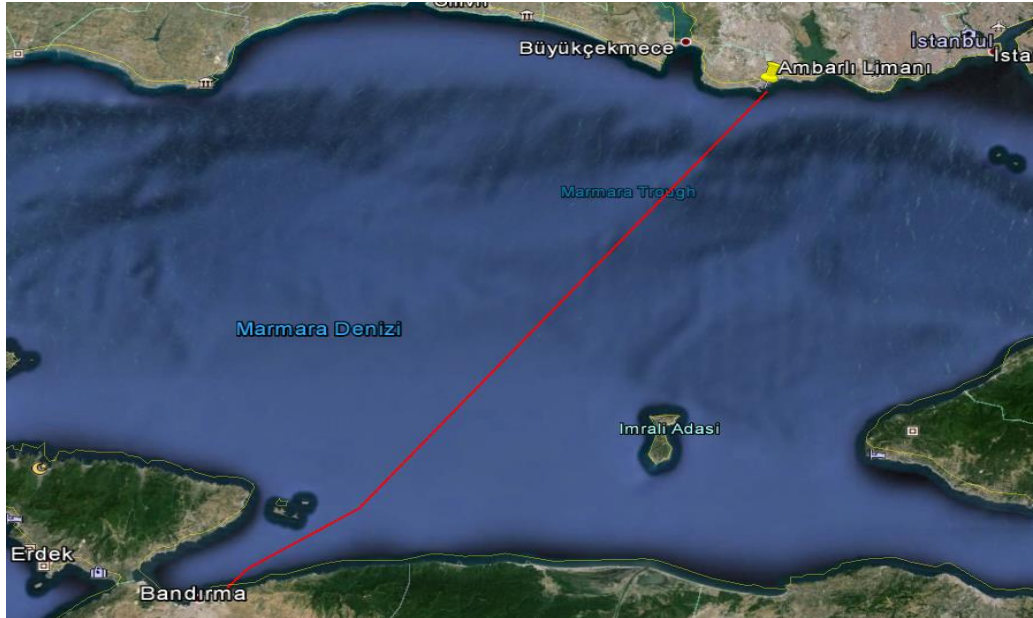
1.5.1.2 Gemi Sefer Özellikleri

Kalkış Limanı : BANDIRMA

Varış : AMBARLI

Sefer Türü : Günlük Seyir Marmara Denizi

Toplam Mürettebat : 27



Resim-25 HAYAT-N sefer hattı

1.5.1.3 Deniz Kazası Hakkında Bilgi



Resim-26 HAYAT-N Batık Mevkisi

Olay Türü : Yük Kayması -Batma

Tarih ve Saat : 14/09/2008 - 23:32 (Yerel Saat)

Kaza : Bandırma Limanı Mendirek Feneri 1 Mil Açığı

Konum : 40 ° 21.68' KUZEY – 27° 57.2' DOĞU

Hava ve deniz koşulları: Mutedil deniz – Kuzey kuzeydoğu 4 kuvvetinde, Görüş Parçalı Bulutlu

Sonuçlar: ÇOK CİDDİ KAZA (KİTLE KURTARMA OPERASYONU)
ÖLÜ VEYA KAYIP: 5
YARALI: 20
TOPLAM KAYIP: GEMİ



Resim-27 Denizden Çıkarılan HAYAT-N Enkazı

1.5.1.4 Arama ve Kurtarma Faaliyetleri

14.09.2008 günü saat 23:32’de Cospas-sarsat sistemi üzerinden alınan tehlike sinyali üzerine AAKKM tarafından, Otomatik Tanımlama Sistemi AIS sorgulaması ile geminin yeri tespit edilerek İstanbul Türk Radyo vasiyasıyla gemi sorgulanmış ve bahsekonu geminin batmış olduğu tespit edilmiştir. Olayın teyidi alındıktan sonra Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Bandırma Limanında görev yapan römorkörler ve Bandırma limanında bulunan teknelerin kaza mahalline acil olarak sevk edilmeleri AAKKM tarafından sağlanmıştır. HAYAT-N gemisi 73 kamyon, 2 otomobil, 67 şöför ve 27 mürettebat ile 14.09.2008 günü saat 22:50’de İstanbul Ambarlı Limanına hareket ettikten sonra Bandırma Limanı mendireğinin 1 mil açığında batmıştır.

Olay yerine ilk olarak TCDD Liman İşletmesine ait römorkörler ulaşarak arama kurtarma faaliyetlerine başlamışlar ve bu iki römorkör toplam 66 kişiyi kurtarmışlardır.

Olay mahallinde Bandırma Limanına ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait römorkörler, yerel tekneler, Sahil Güvenliğe ait botlar ile arama kurtarma faaliyetlerine devam edilmiş olup, aynı gece saat 02:33 itibari ile Sahil Güvenlik

Komutanlığına ait 2 adet helikopterde AK faaliyetlerine katılmıştır. Ayrıca 16 adet balık adam olay yerine intikal etmiştir.

Gemi firması olan MARMARA-N Denizcilik ile yapılan görüşmede 23:35'te geminin iskele tarafına aşırı meyil ettiği, bunu üzerine gemini 2. Kaptanının römorkör talep ettiği 23:45 itibari ile geminin tamamen battığı batmadan önce römorkörlerin gemiye yanaşarak mürettebat ve personelden 66 kişiyi üzerine aldığı, bir kişiyi sağ bir kişinin de ölü olarak SGK SAR botu ile denizden alındığı öğrenilmiştir.

Saat 05:26 itibari ile gemideki 27 personelin hepsine ulaşılmış olup, hepsini sağ olduğu, 61 şoföre firmaları aracılığıyla ulaşılmıştır, 1 kişinin vefat ettiği 5 kişinin ise hala kayıp olduğu belirlenmiştir. 1 kişi kendi imkanları ile karaya ulaşmış olup toplamda 89 kişi sağ olarak kurtarılmıştır.

Saat 07:21 AK faaliyetlerine Helikopterler, römorkörleri Sahil Güvenlik ve Kıyı Emniyeti Botları olay mahallinde Ak faaliyetlerine devam etmektedir. SGK unsurları TCSG 66, TCSG71, TCSG88, TCSG 130, Kontrol Bot 223, KEGAK 05 dalış timi, TCSG 501, ve TCSG 511 arama kurtarma helikopteri Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı TCG GEDİZ ve TCG AMASRA gemileri, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait KIYIEMNİYETİ 8 ve KIYI EMNİYETİ 9 Botları ve 1 adet römorkör bulunmaktadır.

Saat 09:02 itibari ile kaza mahallinde 20'si Deniz Kuvvetleri komutanlığı, 4'ü Sahil Güvenlik Komutanlığı ve 24'ü sivil olmak üzere toplamda 48 dalgıç arama kurtarma çalışmalarına katılmıştır.

Saat 09:47 itibariyle batığa keşif dalışı yapılmış olup arama kurtarma ve diğer faaliyetler için dalışlar başlamıştır.

Saat 11:43 'de Çanakkale SGK Grup Komutanlığı gemide yedek şoförler dahil toplam 106 kişi bulunduğunu, 101 kişiyi karada bulunduğunu, 34 kişinin yaralı olduğu, 1 kişiyi olarak bulunduğunu, toplamda kayıp 4 kişiyi Ak faaliyetlerine devam edildiği öğrenilmiştir.

16 Eylül 2008 günü icra edilen AK faaliyetleri:

T CG AMASRA olay yeri koordinatörlüğünde TCSG65 , TCSG 130 , TCSG 511, KEGAK 04, Kegak 05 dalış timleri, KIYIEMNİYETİ 8 ve sivil savunma dalgıçları su altı ve su üstü aramalara devam etmişlerdir.

17 Eylül 2008 günü sualtı ve üstü arama faaliyetlerine devam edilmiş olup, saat 20:00 itibari ile Olay Yeri Koordinatörlüğü TSCG 66 Botuna devredilmiştir. Kayıp şahısların yakınlarının talepleri üzerine AK faaliyetlerinin 48 saat uzatılmasına karar verilmiştir.

18-19 Eylül 2008 günlerinde Ak faaliyetlerine TCSG66 komutanının Olay Yeri Koordinatörlüğünde devam edilmiştir fakat müspet neticeye ulaşılamaması sebebiyle yapılan değerlendirmeler ışığında 19 Eylül 2008 günü saat 23:59 itibariyle AK faaliyetlerine son verilmiştir.

1.5.1.5 Önemli Konular, Alınan Önlemler

HAYAT-N gemisini maruz kaldığı batma ile sonuçlana kazada ne yazık ki 5 vatandaşımızın canına mal olmuştur. Ülkemiz bu kazada AK Faaliyetleri yönünden iyi bir sınav vermiş olsa da bir kişinin bile ölüm göz önüne alındığında aslında başarının tartışmalı bir söylem olarak nitelenebileceği ortadadır.

Çalışmamızın başında incelediğimiz COSTA CONCORDIA ve MS ESTONIA kazaları gibi bu kazada aniden meydana gelmiş ve ilk ve en önemli AK faaliyeti, yani geminin liman çıkışında aniden iskele tarafa tehlikeli şekilde meyletmesi ve doğrulamaması neticesinde DOK kaptanlığından yardım istenmesiyle olay yerine hareket eden iki römorkör tarafından acilen 66 adet şahsın alması olmuştur.

Ülkemiz kamuoyu, bu kaza ile kocaman bir geminin batması için saatler değil dakikalar çerçevesinde bir sürenin yeterli olacağını görmüştür. Buradan da anlaşılıyor ki dakikalar içerisinde batan bir gemiye müdahaleye yine dakikalar içerisinde başlanılmalı ve sonuca ulaştırılmalıdır. Öyle ki AK faaliyeti hiç bir zaman

ölü arama yada ceset çıkarma işi olarak görülmemelidir. Bu sebeple olaya en yakın kaynak en çabuk şekilde, en hızlı yollarla olaya müdahalede bulunmalıdır, tabi ki Arama Kurtarma öncelikle devletin görevidir fakat devlet bu işi hem kamuya, hem askeriyesine, hem özele, hem de vakıf, dernek kulüp vb'lerine bir formül içerisinde dağıtmalıdır.

AK faaliyetlerinden uluslararası anlaşmalar çerçevesinde sorumlu olan devlet kurum ve kuruluşları bu işi yapmakta hiç bir gecikmeye mahal vermeyecek şekilde konumlandırılmalıdırlar, aynı zamanda HAYAT-N gemisi kazasına müdahalede olduğu gibi ulusal AK faaliyetleri içinde görev ve sorumluluğu olmayan bir römorkör kaptanının, balıkçı teknesi kaptanının veya bölgede gezen bir yelkenlinin olaya ilk müdahalede ne kadar önemli olabileceği görülmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

ARAMA KURTARMA OPERASYONLARINDA PLANLAMA

2. AK Operasyonlarında Planlama

2.1 AK Operasyonunda Başarıya Ulaşmak

Bir AK operasyonu aşağıdaki anlatılmış olan gereklilikleri mümkün olan en kısa sürede yerine getirmelidir. Bu da tabii ki yapılan uluslararası gerekliliklerin yerel olarak üzerine çıkmış olan ulusal mevzuat, tamamlanmış organizasyon yapısı, tekrar tekrar çalışılmış farklı senaryolar sayesinde tam hazırlık durumu ile olabilecektir.

2.1.1 Zamana Karşı Yarış

En kısa sürede tehlike içinde olan kişilerin konumlarının tüm teknik imkânların kullanılarak belirlenmesi, bu ancak ve ancak ülkelerin arama kurtarma sistemlerine, haberleşme altyapılarına, yetişmiş insan faktörüne yaptıkları yatırımla doğru orantılıdır. Dünyada konuşlu bulunan gerek karasal (VTS, AIS, Radar vb.) gerek göksel tüm teknik kabiliyetlere, günü getirdiği tüm yenilikleri içerecek şekilde sahip olan deniz arama kurtarma alanlarını gerek yakın kıyısal alanlarını gerekse açık denizleri izleyen Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (RCC)'ler her zaman kazazedelerin gerektiği gibi desteklenmesini ve en kısa sürede etkin biçimde kurtarılması iş ve işlemlerini yerine getirebileceklerdir.

2.1.2 Sağ Kalanların Desteklenmesi

Öncelikle Sağ kalanlar hala kendi imkanları ile kurtulabiliyorken onlara katkı sağlanması gerekmektedir meydana gelen deniz kazalarında canlı kalmanın meteorolojik şartlarla ve içinde bulunulan durumun diğer olumsuz sebepleri ile ne kadar bağlantılı olduğunu anlatmaktadır. Öyle ki, kazazedeler hala gemi içerisindeyse gemiyi terk kararı, kaçış yolları ve gemiyi terk yerleri, kişisel hazırlık ve alarm çaldığında yapılacaklar, gemi terk yerlerine geçerken yaşanan sorunlar, yetersiz

aydınlatma, kaçış yolları üzerindeki engeller, panik ve yolcular ile ilgili diğer sorunlar sıralanmakta, gemiyi terki başarmış olduklarında da sorunlar hava şartları, deniz durumu, mevsimsel etkiler ve kurtarma birimlerinin mesafesi gibi etkenler ayrı olarak sıralanmaktadır.

2.1.3 Genel Olarak Bilinmesi Gerekenler

AK operasyonunun başarısı genellikle ne tür bir olay olursa olsun operasyonun planlama ve yerine getirme hızına bağlıdır. Bu hız tamamen operasyonlarda bulunarak veya tatbikat senaryolarının gerçeğe en yakın olarak hazırlanması ve tüm olası aksaklıkların daha önceden belirlenerek en hızlı çözüme nasıl ulaşılabileceğinin, bölgesel olarak belirlenmesi ile olur. Hiç bir senaryo başka deniz alanı veya kurtarma alt bölgesi için yeterince etkili olamayacaktır.

Mevcut tüm ulaşılabilir bilgilerin toplanması sağlanarak durumun vahametinin en iyi şekilde belirlenmesi ve arama kurtarma işlemi için o bölgeye yönlendirilmiş olan profesyonel veya gönüllü (bölgede seyir yapan gemi, balıkçı, gezinti teknesi vb.) her türlü unsurun, durumdan haberdar edilmesi sağlanmalıdır.

İki farklı AK operasyonunda kesinlikle aynı yöntem takip edilemez. Her kaza kendi içinde farklı bir durum olarak değerlendirilmeli ve planlanmalıdır.

AK olayları genellikle müdahale faaliyetlerini organize etmek için belirlenmiş aşamalardan geçer.

2.1.3.1 AK Servislerinin Kapasitesi

Kurtarma operasyonlarında bölgedeki arama ve kurtarma unsurlarının tahsisat yönünden niteliği ve niceliği önem taşımaktadır. Bütün AK servisleri her zaman ek personel ve ekipmanlara ihtiyaç duyulacaktır ve kurulu olan birim her zaman için o bölgedeki yaşanabilecek en büyük kazaya hazırlıklı şekilde bulunacaktır.

Bu hazırlık hiç bir zaman sadece personel ve ekipman olarak yada, mobilize Ak unsurları olarak anlaşılabilir, her şart altında bulunan ekibin birbiriyle iyi çalışması, ekipmanları doğru şekilde kullanması, arama ve kurtarma için doğru şekillerin seçilmiş olması, her olay için yeterli ekip, ekipman ve/veya unsur, birim ile müdahale edileceğinden emin olunmalıdır.

Yetkilendirilmiş olan Devletin AK Koordinatörü ve AK Görev Koordinatörleri (bkz. Tanımlar) olayı öncesinde, AK faaliyeti sırasında ve sonrasında tüm yönleriyle yönetecek ve gerekli dersleri çıkacak kapasiteye ve yetkiye sahip olmalıdır.

2.1.3.2 AK Aşamaları

AK Görev Koordinatörü (SMC)'nün hangi niyetleri ve kararları başarı üzerinde etkili olacaktır;

2.1.3.2.1 Haberdar Olma

Bir AK unsurunun belki de belirleyemeyeceği tek durum olaydan nasıl haberdar olacağıdır. Herhangi bir teknoloji veya altyapı acil durum meydana gelen kazazede veya görgü tanığına bilgilendirmeyi yapması için yeknesak bir yol olarak gösterilemez ve ya zorunlu tutulamaz.

Kazalar bazen anlaşılır olabileceği gibi (örneğin bilinen büyük bir yolcu gemisinin imdat ve terk durumunda olduğunu belirtmesi) bazende hiç bir ihbar olmaması sebebiyle anlaşılır olamaz. Tüm AK servis personeli, önemli bir olayı fark etmek ve ona uygun şekilde nasıl müdahale edeceğini bilmek üzere eğitilmelidir. Personelin olayı fark etmemesi ya da "büyük bir olayın" meydana geldiğine inanmaması nedeniyle müdahalenin gecikmesi olası bir durumdur.

Bu anlaşılır başarısızlık durumu eğitim sayesinde giderilebilir. SAR personeli, önemli olay bildirimine ilişkin prosedürü; duyuruyu yapmak için kimin yetkili olduğunu; kararın nasıl ilan edileceğini ve bunun sonucunda hangi bireysel müdahalelerin gerekli olduğunu tam olarak anlamalıdır. (MSC.1.Circ.1186)

2.1.3.2.2 İlk Hareket

Gerçek veya potansiyel AK olayının ilk bildirimini; Olaya müdahale tarzı her acil durum için olayın kavranması ve içerdiği insan sayısı ile doğru orantıda olmalıdır. Hiç bir vakaya müdahale ederken AK Koordinatörü ve AK Görev Koordinatörü görevlendirilen unsur veya birimin giderlerini hesaba katmadan rahatlıkla en azami görevlendirmeyi yapabilmelidir.

Ayrıca hava şartları, deniz durumu mevsimsel etkiler ve deniz aracı veya hava aracının o görev için uygun olup olmadığına görevlendirilen AK biriminin en üst düzey yetkilisi (Kaptan, Bot komutanı, Gemi Komutanı, Kaptan Pilot, AK araç amirleri vb.) tarafından karar verilecektir. Bu yetkili hiç bir zaman bu kararından dolayı aksi yönde işlem yapması için zorlanmayacaktır. İlk hareket öncesinde;

- Bilgi Toplama ve Analiz
- Varsayımlar
- Acil Müdahale – Acil Durum Safhasının Belirlenmesi
 - a) Şüpheli Safha; deniz ve/veya hava vasıtasına ilişkin seyir bilgilerin olmaması, belirli zaman ve kriterler içinde bilgi temin edilmemesi sebebiyle, vasıtadaki kişilerin emniyeti ve can güvenliğinden şüphe edildiğinde "Şüphe Safhası" ilan edilir.
 - b) Alarm Safhası; deniz veya hava vasıtasının mevkii ve son durumu ile ilgili bilginin devamlı surette alınmaması, veya ciddi bir zorluk içerisinde bulunmasının kesinlikle kaçınılmaz olması sebebiyle vasıta

veya personelin tehlike içinde olduğu biliniyorsa "Alarm Safhası" ilan edilir.

c) Tehlike Safhası; Deniz veya hava vasıtasının veya personelinin ciddi bir tehlike içinde veya acil olarak yardıma ihtiyaç duyulduğuna dair kesin bilgi alındığında, alarm safhasını müteakip vasıta ile temas kurmak için yapılan teşebbüsler ve yapılan girişimler başarısız kaldığında, vasıta veya kişinin tehlike içinde olduğu ihtimalinin açıklık kazandığı durumlarda "Tehlike Safhası" ilan edilir.

- Çevresel Faktörler, göz önüne alınmalıdır.

2.1.3.2.3 Planlama

Planlama, eldeki verilere, geçmişte edinilen tecrübeler ve geleceğe dair öngörülere dayalı olarak belli amaç veya amaçlar doğrultusunda geleceğe dair karar verme olarak tanımlanabilir. Kurumlar için planlama, kurumsal hedeflere ulaşmak yolunda kuruma ait kaynakların yapması gereken işleri ve bu işlerin zamanlamasının belirlenmesidir. Bu bağlamda kurum kaynakları ile kastedilen tedarik/satın alma, üretim, satış, finans, insan kaynakları, vb. tüm kurumsal fonksiyonları yerine getirmede rolü olan çalışan, donanım/ekipman ve hammadde gibi unsurlar olarak düşünülebilir.

AK profesyonellerinin danışacak önemli olay planları vardır (ya da olmalıdır). Önemli olay müdahalelerinin "ekleme yapma" yapısı nedeniyle ve bütünsel acil durum müdahale prensipleriyle tutarlı olarak bu tür planların içeriği, "normal" olaylar için uygulanmakta ve her gün kullanılmakta olan prosedürlerin üzerine kurulmalıdır. Ancak bu planlar önemli olay müdahalesine özgü olur. Bilinmesi ve kaçınılması gereken üç ana tehlike mevcuttur. İlki, tam olarak ya da yeterli düzeyde plan yapmamaktadır. İkincisi "fazla plan" yapmak, yani pratikte uygulanması zor olacak ve bu nedenle tamamen gerçekleşmeyecek kadar karmaşık

bir plan oluşturmaktır. Üçüncüsü ise planı yeterince çalışmamak ve pratik yapmamak; bunun sonucunda planın rafa kaldırılarak toz tutmaya bırakılması ve hatta önemli olay sırasında bile rafta kalmasıdır. Tüm AK servis personeli, ister planlama (genellikle SC- AK Koordinatörü seviyesinde), ister planı lider (SMC) veya operatör (örn. AK araç amirleri) olarak uygulama hususunda bununla ilgili uygun bir eğitim almalıdır. (MSC.1.Circ.1186) Planlar ana hatları ile şunlara cevap vermelidir,

- Durumun değerlendirilmesi
- Hayatta kalanların en olası konumu ve bu konumu hakkında belirsizlik veya tahmin
- Mevcut arama kurtarma tesisleri kullanmak için en iyi yolun belirlenmesi
- Alt alanları ve arama kalıplarının tanımlanması
- Bir arama eylem planı yapmak dahil,
 - ❖ Durum
 - ❖ Aranılan Cisim
 - ❖ Arama kurtarma unsurlarının sorumlulukları,
 - ❖ Olay Yeri Koordinasyonu, ve
 - ❖ Merkezlerin raporlama talepleri.

2.1.3.2.4 Operasyon

Operasyona başlamadan önce yapılacak AK faaliyetinin aşağı yukarı kaç kişiyi ilgilendirdiğini bilmek sadece bir AK operasyonuna karar vermek, yada bir Kitle Kurtarma Operasyonunu başlatmak olacaktır. Bu karar yukarıda belirtilen tüm adımları değiştirecek ve

- Kurtarma Personelinin ve Ekiplerinin gönderilmesi,
- Malzemeler ve Hayatta Kalma Ekipmanları,
- Tedarik Sağlanması,
- Tıbbi Müdahale Personeli,
- Hava araçları tarafından kurtarma,

- Deniz Kurtarma unsurları tarafından kurtarma,

2.1.3.2.5 Sonuçlar

Her türlü büyük kazalar ne yazık ki önceden farkedilemeyen yönleriyle sonradan bir çok köklü kural ve kaideler ortaya çıkarmıştır. Her kazanın profesyoneller tarafından incelenmesi gerekliliği işte burada ortaya çıkmaktadır, yani bir kazaya müdahale etmek veya bir çok sayıda insan hayatını kurtarmak sadece yeterli olmaz nk o kazanın sebepleri ve/veya müdahalenin iyi ve aksayan yönleri ele alınmadığı zamanlarda ne yazık ki; bir başka zamanda olan kazaya da aynı müdahale teknikleri uygulandığında fayda vermemektedir. Bu yüzden tüm parametreler göz önünde bulundurulurken harekta başlanmalıdır.

rnek olarak;

Kazazedelerin hayatta kalma süresi (can kurtarma araçlarının olmaması ya da sınırlı olması veya soğuk gibi olay yeri koşulları nedeniyle) kısıtlı olacaktır; bu nedenle kazazedelerin kurtarılması o süre içerisinde planlanmalıdır. Ancak, az sayıda insanın tehlikede olduğu durumlarda yapılabilecek müdahaleler, tüm diğer parametreler aynı olsa bile çok sayıda insan olması durumunda çok daha zor bir hale gelecektir. Bir helikopter beklenen hayatta kalma süresi içerisinde kabaca beş kişiyi sudan kurtarabilirken beş yüz kişiyi kurtarması mümkün değildir.

Bu sorun, toplu kurtarma çalışmalarında, özellikle yolcu gemisi olaylarında, kurtarılması gereken kişilerin çoğunun olay sırasında meydana gelen yaralanmaları göz ardı ederek kurtarılmaya başlanmaması nedeniyle daha da büyümektedir. Yolcular profesyonel gemiciler olmayacaktır. nemli bir bölümü yaşlı, çok kk, engelli, rahatsız ve/veya genel olarak sağlıksız kişilerden oluşabilir. Yolcular genellikle bir acil durumda yapılması gerekenler hakkında yalnızca en temel bilgilere sahip oldukları için daha fazla strese maruz kalırlar. Bu etkenlerin çoğu hayatta kalma süresini azaltabilir. (MSC.1.Circ.1186)

Sonuç olarak bir kurtarma koordinasyon merkezi, elinde olan veya kullanabileceği tüm imkanları kullanarak yaptığı operasyon sonrasında aşağıda olan ya olayın tamamlanarak kapatılması veya operasyonun askıya alınmasına karar verecektir. Bu iki sonuçta uluslararası metinler ışığında ulusal mevzuatta aşağıdaki şekillerde yer almalıdır.

Arama Kurtarma Olayının Kapatılması;

- Kazazedeler artık tehlike altında değilse
- Aranan Kişiler ve/veya araçların yeri tespit edildi ve hayatta kalanlar kurtarıldı.
- Öyle ki daha fazla arama yapma başarı sağlamayacaksa,
- Tehlikedekiler artık tehlikede değilse veya kurtarıldıysa.

Operasyonun Askıya Alınması,

- Belirlenen alanlar iyice aranmış ise,
- Mantıklı muhtemel yerler incelenmiş ise,
- Bilgi edinme makul araçlar tükendi ise
- Varsayımlar ve hesaplamalar gözden geçirildi

Olumsuz Etkisi Olabilecek Hususlar,

- RCC'ye Tehlike ve İhbar Bilgilerinin geç ulaşması
- Soğuk suda hayatta kalma zamanının kısıtlı olması, karanlık, görüş ve/veya AK unsurlarının dayanıklılığı
- İlk gelen bilgilerin değişmesi
- Uygun olmayan veya yanıltıcı bilgilendirme
- Kısıtlı sayıda AK unsuru veya ekipmanı
- Hava Şartlarındaki değişiklikler
- Diğer eşzamanlı AK olaylarında ağır işyükü koşulları
- İnsan Faktörü – stresten kaynaklanan tepkiler

2.2 Kitle Kurtarma Operasyonlarında Planlama

Kitle kurtarma operasyonlarının planlanması, diğer AK planlamalarını içerecek şekilde sayı olarak bir üst sınır konmadan her türlü değişikliklere cevap verebilecek şekilde kazanın olduğu bölgedeki tüm imkanların kullanılmasını sağlayarak, hiç bir yetki karmaşasına veya sorumluluk ve zorunluluk tartışmalarına ve/veya şüphesine mahal vermeyecek şekilde olmalıdır.

Bu itibarla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Telsiz Haberleşme ve Arama kurtarma Alt Komitesi 13-17 Ocak 2003 tarihlerinde yapılan VII. toplantısında, Üye Devletlerin tehlike halinde gemilerden ya da düşen uçaklardan çok sayıda insan kurtarma çalışmalarını içeren önemli olaylarla ilgili hususlara hazırlanmasına ve koordinasyon sağlamasına ve bu tip kurtarma çalışmalarına etkin biçimde destek olmaya hazırlanmalarını sağlamak için büyük yolcu gemileri ve uçakları işleten şirketlerle birlikte çalışmasına yardımcı olmak amacıyla, , Uluslararası Hava ve Denizde Arama ve Kurtarma ile ilgili Ortak ICAO/IMO Çalışma Grubunun (ICAO/IMO Joint Working Group), 30 Eylül - 4 Ekim 2002 tarihlerinde Hong Kong, Çin'de yapılan IX. toplantısında hazırlanan Kitle Kurtarma Operasyonlarına (MRO) Yönelik Kılavuzu kabul etmiştir.

Aşağı da EK olarak verilmiş olan COMSAR.1/Circ.31 (GUIDANCE FOR MASS RESCUE OPERATIONS) – kılavuzu sadece denizcilik için değil aynı zamanda havacılık kazalarında meydana gelen Kitle Kurtarma operasyonlarına destek sağlamak için hazırlanmıştır. Zaten günümüz dünyasında arama kurtarma işlemleri hiç bir zaman havacılık ve denizcilik olarak birbirinden ayırt edilememektedir. Çünkü her iki kaza türünde birbirinin imkanlarını kullanmaya muhtaçtır.

Bu kılavuzu dünyanın denizde arama kurtarma kurallarını yöneten gelişmiş ülkeleri Amerika , Kanada, İngiltere ve Avustralya gibi ülkeler direk olarak kendi iç mevzuatlarına adapte etmişlerdir. Öyle ki kılavuzda adı geçen tatbikatlar yapılmış ve tanımı yapılmış olan Olay Komuta Sistemi (ICS- Incident Command System) oluşturularak tatbikatlarda etkinliği gözlemlenmiştir.

EK

KİTLE KURTARMA OPERASYONLARINA YÖNELİK KILAVUZ

Kitle Kurtarma Operasyonları (MRO), tehlike halindeki çok sayıda insana derhal yardım ihtiyacını içeren ve arama-kurtarma (AK) yetkililerinin normalde sahip oldukları kapasitelerinin yetersiz kaldığı kurtarma çalışmasıdır.

MRO'lar neyse ki normal AK çalışmalarına oranla daha az meydana gelmektedir ancak MRO ihtiyacını doğuran önemli olaylar dünya genelinde düşünüldüğünde seyrek değildir ve her zaman, her yerde meydana gelebilir. Bu tür çalışmaların yapısı, MRO'ları içeren önemli olaylarla ilgili deneyim kazanmak için kısıtlı imkan bulunması nedeniyle yeterli şekilde anlaşılamadığı için, bu Kılavuz MRO'ların ve ilgili hususların genel bir açıklaması ile başlamaktadır.

Sel, deprem, terörizm, açık deniz petrol sanayi kazaları, tehlikeli maddelerin açığa çıkmasını içeren kazalar ve önemli uçak veya gemi olayları, boyutları nedeniyle toplu deniz veya hava kurtarma çalışmalarını yürütürken kullanılan kaynaklarla aynı kaynakları kullanmayı gerektirebilen durumlara örneklerdir.

Birden fazla görevi içeren önemli olaylarda öncelik sırası ilk olarak hayat kurtarma üzerine olmalı, ardından genellikle çevre koruma ve mülk koruma gelmelidir.

Ahlaki ve yasal yükümlülükler, ayrıca kamusal ve siyasi beklentiler, MRO'ların emniyetli ve etkin biçimde yürütülmeye hazırlanma ihtiyacını beraberinde getirmektedir. MRO ihtiyacı diğer olaylara nazaran nadiren meydana geldiğinden, bunlarla ilgilenmek için pratik deneyim kazanmak zordur. Olası MRO senaryo tipleri, organizasyonlar, acil durum müdahale yapıları ve koşullar yerine göre farklılık gösterir. Ancak bu Kılavuzda aktarılması amaçlanan ve geçmiş olay derslerine bağlı olarak takip edilebilen belirli genel prensipler, yaygın eylemler ve örnekler mevcuttur.

MRO'lar diğerlerine nazaran düşük olasılıklı ve yüksek önem taşıyan olaylardır. Bu tür önemli olaylara yapılacak etkili müdahaleler tipik olarak anında, iyi planlanmış, yakından koordine edilen, büyük ölçekli eylemleri ve farklı

örgütlerden temin edilecek kaynakların kullanımını gerektirir. Yoğun ve sürdürülen yüksek öncelikli can kurtarma çalışmaları, çevre ve mülk korumaya yönelik büyük çaplı çalışmalarla aynı anda ve aynı yerde yürütülmek zorunda olabilir. Çok fazla miktarda derleme bilginin, yalnızca müdahale çalışmalarına yardımcı olmak amacıyla değil, ayrıca medyanın, kamunun ve tehlike halindeki kişilerin yüzlerce ya da binlerce sayıda olabilecek ailelerinin ihtiyaçlarını karşılamak için doğru zamanlarda ve doğru yerlerde hazır bulundurulma ihtiyacı doğacaktır. Müdahale süresince büyük miktarda bilgiyi güvenilir şekilde yönetmek için örgütler arasında çeşitli seviyelerde birçok iletişim aracı mevcut ve birbirlerine bağlı olmak zorundadır. Önemli tüm örgütlerin uzman personel sayısında büyük artışlar derhal sağlanmalı ve bu artış bir seferde dört haftaya kadar sürdürülebilir olmalıdır. Ekipman ve lojistik talepleri benzeri görülmemiş seviyelere çıkacaktır. MRO'ların başarısı, esnek ve tüm seviyelerde beklenmedik durum planlarının önceden temin edilmesine bağlıdır. Yoğun bütünleşik planlama ve çalışma faaliyetleri de gerçek kurtarma faaliyetleri ile gerçek zamanlı olarak yürütülmelidir.

Genel olarak birden fazla aracı, yetkili ve birden fazla görev içeren önemli bir olaya ve muhtemelen milletlerarası bir müdahale çalışmasına dahil olanlar kimin sorumlu olduğunu, sorumlu kişiyle nasıl çalışacaklarını, müdahaleye dahil olanlar kapsamında herkesin ilgili görevlerini ve birbirleriyle nasıl etkileşimde bulunacaklarını açıkça anlamak zorundadır. AK yetkilileri önemli olay müdahalesine ilişkin MRO sorumluluklarının tümünden ya da bir bölümünden sorumlu olabilir ve çalışmalarını araçları dahilinde ya da dışındaki diğer yetkililerden gelecek yönlendirmeler altında diğer olaylara müdahale edenlerden farklı şekilde koordine etmek zorunda kalabilir. Daha geniş kapsamlı bir müdahale tehlike azaltma, hasar kontrolü ve gemi kurtarma çalışmaları, kirlilik kontrolü, karmaşık trafik yönetimi, büyük ölçekli lojistik faaliyetleri, tıp ve tetkik işlevleri, kaza-olay soruşturma, yoğun kamusal ve siyasi ilgi vs. gibi konuları içerebilir. Bu durumda MRO planlarının önemli olaylara ilişkin genel müdahale planlarının bir parçası ya da bunlarla uyumlu olarak yürütülmesi gerekir. Planlar tipik olarak hava, deniz ve kara çalışmalarını aynı anda sağlayabilecek komuta, kontrol ve iletişim yapılarına izin vemelidir.

Can kaybı ve diğer olumsuz sonuçlar açısından MRO'lara ilişkin yetersiz hazırlık yapılması olayın felakete sonuçlanma olasılığını büyük oranda artırır. Önemli olaylar uzak bölgede veya düşman bölgesinde bulunan tehlike halindeki yüzlerce veya binlerce kişiyi kapsayabilir. Örnek vermek gerekirse büyük bir yolcu gemisinin çarpışması, bir uçağın düşmesi ya da bir terörizm olayı çok sayıda yolcu ve mürettebatın kötü çevre koşullarında derhal kurtarılmasını gerektirebilir, hayatta kalanların çoğu kendilerine yardım etme becerisine sahip olmayabilir ve başarısızlığın sonucu felaket olabilir.

Olağandışı şekilde geniş ve hızlı bir müdahale düzenlemeye hazırlıklı olmak, büyük çaplı can kayıplarını önlemek için çok önemlidir. Bu tür bir müdahaleye hazırlıklı olmak, başarılı olmak için sıklıkla güçlü ve öngörülü liderliğe ve olağandışı işbirliği seviyelerine bağlıdır. Nadiren meydana geldikleri için, önemli olay ihtiyaçlarına hazırlık için gereken zaman, efor ve kaynak yaratma ve tabiatı gereği yüksek maliyetlerini karşılama konusunda sıklıkla direnç gösterilir. İşbirliği, koordinasyon, planlama, kaynak ve uygulamalarla ilgili olarak hazırlık için gerekli seviyeler zorlayıcıdır ve AK yetkilileri, düzenleyici yetkili kurumlar, nakliye şirketleri, askeri kaynaklar, ticari yardım ve diğerler kurumlardan gerekli taahhüt alınmadan gerçekleştirilemez.

AK yetkilileri MRO planlarını çok sayıda insan taşımak üzere tasarlanmış gemi ve uçak işleten şirketlerle birlikte koordine etmelidir. Bu şirketler, MRO'ların gerekli olma ihtimallerinin minimuma indirilmesi ve MRO'ların gerekli olması durumunda başarıyla yürütülmesi için bu hazırlık çalışmalarında pay sahibi olmalıdır.

MRO planlama, hazırlık ve uygulamalar, toplu kurtarma ihtiyacını içeren gerçek olaylarla ilgilenme imkanı nadiren ortaya çıktığı için kaçınılmazdır. Bu nedenle MRO planlarının tatbik edilmesi bilhassa önem taşır. Lahika 1, bu tür tatbikatların planlanması ve yürütülmesi için kılavuz niteliği taşır.

Bu belgenin hükümleri, söz konusu MRO'ların gerekli olması durumunda başarıyla yürütülmesini sağlamak için yetkililere ve örgütlere genel kılavuz sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.

Genel kılavuz

Çok sayıda tehlike altında bulunan insanı içeren durumlarda, yolcular ve mürettebatın emniyetiyle ilgili olay yeri sorumlulukları OSC (Olay Yeri Koordinatörü) ve sorumlu pilot ya da kaptan tarafından paylaşılmalı ve pilot ya da kaptan uçak ya da gemi terk edilmeden önce ya da terk edildikten sonra mümkün olduğunca sorumlu tutulmalıdır.

Pilotlar ve kaptanlar mümkün ve uygun olduğu müddetçe uçağı ve gemiye manevra yaptırmaktan sorumludur. Ayrıca genel olarak emniyet, tıbbi yardım, iletişim, yangın ve hasar kontrolü, düzeni koruma ve ve genel yönlendirme sağlamaktan sorumludur.

Bir geminin kısa bir süre sonra batma tehlikesiyle karşı karşıya olacağı belliyse, genellikle yolcuların ve mürettebatın emniyetli olduğu müddetçe gemide kalması önerilmektedir.

Uçağın düşmesi durumunda, yolcuların uçakta daha güvenli olup olmayacağı duruma göre değerlendirilmelidir. Genellikle yolcular denizdeki uçağı derhal tahliye etmek zorundadırlar. Karada ise bu karar verilirken uçağın ve çevrenin koşulları, kurtarma veya uçağı onarma için tahmin edilen süre ve gerekli yolcu bakımının en iyi uçak içerisinde verilip verilmeyeceğı dikkate alınmalıdır.

OSC normal koşullarda bir SMC tarafından atanır. OSC, pilotun ya da kaptanın uçağını ya da gemisinin bütünlüğünü korumasına yardımcı olmak için olay yerinde, uzakta bulunan uygun yetkililerle birlikte belirli iletişimleri yürütebilmelidir. Ancak bu kişilerin de yardıma ihtiyacı vardır ve OSC'nin onlara yardım etmek için yapabilecekleri, OSC'nin ana görevinin SMC'nin genel yönlendirmesi altında AK araçlarını ve kurtarma çalışmalarını koordine etmek olduğu dikkate alınarak değerlendirilmelidir

Tehlike halindeki gemi kaptanı ya da uçağın sorumlu pilotuyla yapılacak gereksiz iletişimleri minimuma indirmek önemlidir ve bu, ön planlamada dikkate alınması gereken bir husustur. AK İşbirliği Planları (bkz. MSC/Circ.1000 veya yerini

alan sirküleri) ve diğer araçlar kullanılarak ortak planlama yapılırken bilgi alışverişinde bulunmak, bir kriz anında bu bilgileri pilota ya da kaptana bir ya da daha çok kez sorma ihtiyacını azaltacaktır. Bu bilgileri isteyen kişiler ya da örgütler, birçok talebe karşılık vermek üzere hazırlanmış kıyıda ya da karada bulunan bir kaynağa yönlendirilmelidir.

Gemide, tüm can sallarında ve filikalarında bulunan herkesi takip etmeye, açıklama yapmaya ve ayrıca onları bir arada tutmak için çaba göstermeye öncelik verilmelidir. Doğru manifestoların bulunması ve açıklama yapmak kritik önem taşır. Can kurtarma vasıtalarının taşınması ve bu vasıtadaki kişilerin kontrol ihtiyacı ciddi oranda kaynak harcayabilir. İçindeki kişiler kurtarıldıktan sonra can kurtarma vasıtası batırılabilir; ancak hayatta kalan diğer kazazedelerin vasıtayı bulma ve kullanma ihtiyacı da düşünülmalıdır.

Donanma gemileri bir gemi veya uçağı terk eden kişilerin alınması için sıklıkla ticari gemilerden daha iyi donanıma sahip olurlar ve bu tip gemilerin kullanılması dikkate alınmalıdır.

Mevcutsa, özellikle güçsüz ve yürüyemeyen kazazedeleri almak için helikopter imkanları dahil edilmelidir. Can filikası mürettebatı helikopterle kaldırma çalışmaları için eğitilmelidir. Kurtarılmış bir kişiyi kazazedelere yardım etmesi için helikopterden indirmek gerekli olabilir.

Gemi şirketleri, çok sayıda kişinin doğrudan aktarılmasını kolaylaştırmak için büyük yolcu gemilerini ve olası diğer gemi türlerini helikopter iniş bölgeleri, görünür biçimde işaretli kalkış bölgeleri ile donatmaya ve gemide helikopter bulundurmaya teşvik edilmelidir.

Geniş friborda sahip bir gemi sudan ya da can kurtarma vasıtasından kazazedeleri emniyetli biçimde alamıyorsa, kazazedeler ilk olarak küçük gemilere alınabilir ve ardından daha büyük gemilere aktarılabilir.

Koşullara bağlı olarak, can kurtarma vasıtasını denizdeki kazazedelerle birlikte çekmek daha emniyetli olabilir. Can filikaları, yolculara daha uzun süre destek

olacak ve kıydan çok uzak mesafelerden kıyıya kendi imkanlarıyla ulaşacak şekilde tasarlanabilir.

MRO'lar uygulanabilir olduğu ölçüde bir SMC tarafından bir RCC'de (Kurtarma Koordinasyon Merkezi) koordine edilmelidir. Ancak, bir toplu kurtarma olayının boyutu, yapısı ve karmaşıklığına bağlı olarak kurtarma çalışmaları, uygun bir operasyon merkezi tarafından AK aracı veya hükümetle daha iyi şekilde koordine edilebilir. Bu kararlar ilgili dikkate alınması gereken hususlar aşağıdakileri içerebilir:

- AK için yaygın biçimde kullanılanlardan farklı organizasyonlarla kapsamlı kurtarma desteği
- ciddi bir milletlerarası diplomatik destek ihtiyacı; ve
- olası can kayıplarına ek olarak çevresel tehditler, terörist eylemler ya da milli güvenlik hususları gibi ciddi sorunlar.

MRO planlamasında aşağıdaki etkenler dikkate alınmalıdır:

- Olay Komuta Sistemi (ICS) veya çoklu aracı, çoklu yetki ve çoklu görev senaryolarını ele almaya yönelik diğer etkin araçların kullanılması
- giderek artan zayıflık ya da hizmet dışı kalma durumlarını içerebilen senaryolar dahil olmak üzere potansiyel olarak MRO ihtiyacını doğurabilecek SRR'deki durumların tanımlanması
- normal şartlarda AK servislerinde mevcut olmayanlar dahil olmak üzere gerekli AK araçlarının mobilizasyonu ve koordinasyonu
- planları derhal etkinleştirebilme
- gerek duyulan personeli çağırma prosedürleri;
- potansiyel olarak tercüman ihtiyacını içerecek olan destek iletişim imkanları gereksinimi;
- irtibat zabıtlarının sevkıyatı;
- gerekli personel seviyelerini yükseltmek, değiştirmek ya da sürdürmek için ek personelin etkinleştirilmesi;
- potansiyel olarak yaralanmış ve yetersiz eğitilmiş, yaş kısıtlı, hipotermili, vs. kazazedelere açıklama yaparak çok sayıda hayatta kalan kazazedenin (ve gerekirse cesetlerin) kurtarılması ve aktarılması;

- müdahaleciler, hayatta kalanlar, mürettebat, vs. dahil olmak üzere olaya dahil olan herkese güvenilir açıklama yapma aracı;
- herhangi bir emniyet bölgesine sevk edilen hayatta kalanların bakımı, yardımı, sonraki aktarımları ve cesetlerin, hayatta kalanların ilk sevk noktasından daha ileriye aktarılması;
- medya ve çok sayıda ailenin bildirilmesi, yönetilmesi ve yardım edilmesine yönelik planların etkinleştirilmesi;
- RCC ve diğer hassas tesis ve yerlere erişimin kontrolü;
- uygun olduğu ölçüde RCC yedekleme ve yer değiştirme planları; ve
- planların, kontrol listelerinin ve akış şemalarının tüm olası kullanıcılar için hazır bulundurulması.

Bazı noktalarda bir RCC'nin etkin olarak MRO'yu koordine etme ve aynı anda diğer AK sorumluluklarını yerine getirme becerisini göstermesi imkansız olabilir ve bu durumda başka bir RCC ya da yüksek bir yetkili MRO sorumluluğunu üstlenmek zorunda kalabilir.

Bu olasılıklar göz önünde bulundurulduğunda MRO planları, hangi derecede müdahalenin uygulanacağına karar verme kriteri ile birlikte farklı müdahale derecelerini kapsayabilir. Örneğin, yerel AK kaynakları tükendiğinde ya da en başından beri bulunmadığında AK kaynaklarının uzaktaki ulusal veya milletlerarası kaynaklardan elde edilmesi gerekebilir.

Önemli olaylara müdahale sırasında kazanılan deneyimler, aşağıda sıralananlar gibi diğer uygulamalı tavsiyelerin verilebilmesini sağlamıştır:

- gerçek veya olası bir toplu kurtarma olayının bildirimini alan herhangi bir aracının, potansiyel olarak olaya dahil olacak diğer yetkilileri nasıl derhal uyarabileceği, konferans çağrısı yapabileceği, bilgi verebileceği ve tüm ilgililer tarafından derhal harekete geçilmesini sağlamak üzere planlama yapılması ve tatbik edilmesi (bu durum, araçların 24 saat iletişim kurulabilen ve derhal ilk eylemleri başlatma ve kaynak gösterme yetkisine sahip olan irtibat kişilerinin tanınmasını gerektirir);

- tüm kurtarma çalışmalarının başlangıçtan itibaren etkin olarak koordine edilmesi;
- çok az çaba göstererek çok geç başlamak yerine müdahaleye uygun olduğu ölçüde yüksek seviyede çaba göstererek hızlı şekilde başlanması;
- çok sayıda hayatta kalan kazazedeyi gemiye alabilmek için yolcu gemileri gibi daha yüksek kapasiteli kaynakların kullanılması;
- MRO acil durum planlarının birlikte çalışabilir ya da birbirine bağlı iletişimleri işlediğinden emin olunması;
- enkaz parçalarının ilerideki soruşturmaya kanıt olması için alınması ve korunması;
- RCC'ye erişimi kısıtlamak için güvenlik planlarının devreye sokulması;
- Kızıllaç, din işleri, acil durum psikaytri uzmanları ve diğer kişilerin ihtiyaçlarına yönelik diğer destek gruplarının olaya dahil olması için önceden düzenlenmelerin yapılması;
- müdahaleye doğrudan dahil olan ve ailelerine bilgi vermesi için üst düzey bir zabiti görevlendiren çalışanların zamanını korumak için üst düzey aracı sözcülerin belirlenmesi;
- hangi noktada AK müdahalesinin (can kurtarma) sonlandırılacağı, soruşturma ve araç kurtarma çalışmalarına dair odak kaymalarının açıkça belirlenmesi ve;
- uygun olduğunda bir ICS kullanımına hazır olunması;
- hava trafiği ve hava sahasının olay yerinde korunabildiğinden ve korunduğundan emin olunması;
- SMC'nin olay yerinde ek irtibat personeli görevlendirebilmesi;
- gelişim ve ihtiyaçların önceden sezilmesi ve erken harekete geçilmesi;
- AK planlarının ve diğer acil durum ve afet müdahale planlarının kapsamlarının, eksiklikler, çakışmalar ve sorumlu kişinin kafa karışıklığını azaltmak amacıyla koordine edilmesinin ve farklı zaman ve yerlerde hangi prosedürlerin izleneceğinin belirlenmesinin sağlanması;
- Medya erişimi dahil olmak üzere olay yerine erişimin kontrolü;
- Diğer AK kaynaklarına destek olması amacıyla özel kaynakların uygun şekilde nasıl kullanılabilceğinin önceden çalışılması;

- AK planlarının, mümkünse önceden yapılmış barınma düzenlemeleri ve gıda, tıbbi yardım ve ulaşım imkanları dahil olmak üzere çok sayıda kurtarılan ve hayatta kalan kazazede için lojistik destek içermesinin sağlanması;
- uçak veya gemisi olaya dahil olanlar haricindeki hava yolları ve sevkiyat şirketlerinden yardım talep etmenin ve bu tür örgütlerin sağlayabileceği yardım türlerini bilmenin dikkate alınması;
- barkotlu bileklikler, acil durum öncesinde, sırasında ve sonrasında çocukları tanımlamak için etkin bir araç olabilir;
- pilot veya kaptan ve mürettebatın yükünü azaltma girişiminde bulunulması;
- emniyetli ve uygun olduğunda, kaptan ve AK personeline yardım etmesi için gemide bir deniz kaza zabiti bulundurulması;
- her birinden maksimum avantaj sağlamak üzere beceri, uzmanlık ve varlıkların hükümet ve endüstriyle paylaşılması.

İletişim

Karşılaşılabilecek önemli bir olay, normal şartlar altında en baştan itibaren etkin olarak iletişim kurmaya ihtiyaç duyacak müdahaleye dahil olan çok sayıda örgüt içereceği için, iletişim planları yoğun hacimli iletişim kullanımını sağlamasını içermelidir. Gerektiğinde, araçlar arasında yapısı gereği birbirine bağlı olarak çalışmayan iletişim araçlarını birbirine bağlamak için gelişmiş düzenlemeler yapılmalıdır. Araçlar arası iletişim, müdahaleye dahil olan herkesin anlayacağı bir terminolojiye dayanmalıdır.

Önemli bir olaya yapılan müdahaleye dahil olan can kurtarma çalışmalarının boyutu ve önceliğine bağlı kalınmaksızın, AK personeli dışındakilerin olay yerinde eş zamanlı olarak başka işlevler yürütmesi halinde, AK ve yangınla mücadele gibi diğer işlevleri içeren müdahale bütünü iyi koordine edilmelidir.

Belirli konseptler ve terimler tüm acil durum müdahale takımı tarafından biliniyor ve anlaşılıyorsa, ortak çalışma koordine etmeye hazırlanmak çok daha kolay olur.

Standart AK prosedürleri tipik olarak müdahalenin AK kısmı için takip edilmelidir ancak bu prosedürler büyük ölçüde diğer çalışmalardan bağımsız

olacaktır. Müdahalenin diğer unsurlarıyla ilgilenen şirketler ya da yetkililer, ilgili örgütleri ve görevleri için geliştirilmiş olan komuta, kontrol ve iletişim prosedürlerini izleyeceklerdir.

AK sistemi normal şekilde işlev görebilir ya da kitle Kurtarma operasyonlarına ait özel ihtiyaçları dikkate almak üzere oluşturulmuş, değiştirilen AK prosedürlerini kullanabilir; ancak genel olay müdahalesinin idaresi için uygun şekilde bir plana bağlı ve tabi olmalıdır.

Önemli olaylar için, genel müdahaleye yönelik kriz yönetimi de gerekli olabilir. **Olay Komuta Sistemi (ICS)** bu ihtiyacı karşılamannın basit ve etkili bir aracıdır. ICS geliştirilmiş yetkinlik sağlama çalışmaları ve tatbikatla en iyi şekilde işlev görür. AK ve nakliye yetkilileri ICS'yi acil durum müdahale topluluklarında kullanmak zorunda kalabildikleri için, Lahika 3'te ICS'yi tanıtmak için ilgili genel bilgiler sağlanmıştır. ICS acil durum yönetimi için kullanılan etkin sistemlere bir örnektir ve kendisine denk hiçbir genel olay yönetimi olmadığında kullanılabilen bir araçtır.

Endüstriyel planlama ve müdahale

AK yetkilileri MRO planlarını çok sayıda insan taşımak üzere tasarlanmış uçak ve gemiler işleten şirketlerle birlikte koordine etmelidir. Bu şirketler, MRO'ların gerekli olma ihtimallerini minimuma indirmek ve MRO'ların gerekli olması durumunda başarıyla yürütülmesi için bu hazırlık çalışmalarında pay sahibi olmalıdır. Ek Bölüm 2 , şirketlerin MRO sorumluluklarını yerine getirmelerine yönelik olası araçları şirket bölge ekipleri ve acil durum müdahale merkezlerinin kullanması için nasıl düzenleyeceği ile ilgili endüstriyel roller ve tartışmalara ilişkin bir kılavuz sağlamaktadır. Yolcu gemileri için AK İşbirliği Planları, MRO planlarının bir bölümüdür.

Kamu ve medya ilişkileri

Medya haberleri, MRO'lar hakkında kamuoyu oluşturmak için AK servislerinin gerçekte yaptıklarından daha fazla önem taşır. Önemli bir husus da medyanın kamuya ve tehlike durumuna doğrudan dahil olanlara ait tepkilerini şekillendirmedeki rolünün bir şekilde emniyet, başarı ve panik kontrolünü etkilemesidir.

Medyaya bilgi sağlamak nedensiz şekilde gecikmemelidir. Sağlanan bilgi hazır, net, doğru, tutarlı ve acil durum müdahale ekibiyle kamu ve araçtaki kişilerin aileleri gibi diğer ilgililer arasında serbestçe yayılabilir olmalıdır.

Sözcüler seçilmeli ve gerçekçi kalarak neler söyleyecekleri genel hatlarıyla belirlenmelidir. AK servisleri önemli bir olay için bir kamu sözcüsü sağlamazsa, medya bunu sağlayacaktır. Sözcüler, kazanın nedenleri hakkında yorum yapma konusunda tedbirli olmalı ve çalışmaların şu anda kazazedeleri kurtarma üzerine olduğunu medyaya bildirmelidir.

Medyanın kurtarma çalışmalarının koordinasyonundan kimin sorumlu olduğunu bilmesini sağlayın.

Olaya doğrudan dahil olmayan tek bir sözcü olması, IC ve SMC'nin yükünü hafifletmek için oldukça önemli olabilir.

Önemli olaylara gemiler, uçaklar, şirketler ve AK servisleri ile birlikte birçok kurum da dahil olur. Birçok sözcünün aynı mesajı verebilmesi için koordinasyon şarttır. Röportajlar mümkünse canlı olarak yapılmalıdır.

SMC'nin uzağında ortak bir bilgi merkezinin derhal oluşturulması, bu amacın gerçekleşmesine yardımcı olacaktır. Bu merkez, kamuya hangi mesajların iletileceğini ve bu mesajların nasıl iletileceğini belirlemek için uygun prosedürler oluşturabilir. Mesajlar hassas olabileceğinden herkesin aynı bilgiyi iletmesi çok önemlidir. Merkez ayrıca bilginin internet üzerinde mevcut olmasını koordine etmekten ve belki de kamuya açık bir web sitesi oluşturup yayınlamaktan sorumlu olabilir.

Medya, gün boyunca dünya genelinde haber yayınlanan 24 saatlik global bir pazardır. Medya ilk elden bilgi, fotoğraf ve video için olay yerine girmenin bir yolunu bulacaktır. Olay yerine ulaşım sağlayarak ve medya erişimini kontrol altında tutarak, emniyet ve haberi yapılan diğer unsurlar geliştirilebilir ve daha iyi kontrol edilebilir

Medya kuruluşları, olay yerini AK yetkililerinden daha iyi şekilde dolaşmak için imkana sahip olabilir ve RCC çalışma planları bu durumlarla nasıl ilgilendiklerini aktarmak zorundadır.

Kamuya hangi AK araçlarının kullanıldığına ilişkin bilgi verilmelidir ve mümkünse aileler, medya ve daha fazla bilgi için irtibata geçecek diğerlerine bir web sitesi ya da irtibat kişilerinin telefon numaraları sağlanmalıdır.

Çok sayıda arayan karşısında telefon sistemini meşgul etmeyecek veya bilgisayar sunucusunun çökmesine neden olmayacak hazırlıklar yapılmalıdır.

Nakliye şirketleri ve AK yetkilileri tarafından web sitelerinin önceden hazırlanması, yoğun bilgi talebini karşılamaya yardımcı olabilir. Bu sayfalar medyanın kullanabileceği genel bilgiler sağlamak için hızlı şekilde yayımlanabilir. Web bilgisi zamanında ve doğru olmalıdır. Yayımlandıktan sonra, bu sayfalar olayın durumu ile kolayca güncellenebilir ve şunları içermelidir.

- iletişim bilgileri;
- temel hükümet ve endüstri bilgileri;
- endüstri ve AK tanımları;
- uçağın, geminin ve AK araçlarının fotoğrafları ve istatistikleri;
- sık sorulan soruların yanıtları;
- diğer önemli sitelere bağlantılar;
- yolcu kapasitesi, mürettebat sayısı, gemi planları ve yangınla mücadele imkanları hakkında bilgiler; ve
- bir gemi denetiminin ya da can kurtarma talimleri yürüten mürettebatın arşiv görüntüsü.

48 Medyanın yanı sıra, aileler ve diğer örgütler de bu bilgileri isteyecektir.

Takip çalışmaları

Gerçek MRO çalışmaları ve uygulamalarından öğrenilen dersleri geliştirmek ve paylaşmak çok önemlidir. Ancak, (sıklıkla gereğinden fazla) yasal yükümlülükle ilgili unsurlar, daha iyi şekilde işlenebilecek konuların ön plana çıkarılması için cesaret kırabilir.

Öğrenilen dersler ciddi hataların tekrarlanmasına yardımcı olabileceği için, öğrenilen derslerin nasıl kişilerden bağımsız hale getirilebileceği ve geniş ölçüde

kullanılabileceği hakkında ana katılımcılar arasında anlaşma sağlanmalıdır. MRO'lardan öğrenilen dersler yalnızca yerel değil, milletlerarası kapsamda paylaşılmalıdır.

Hayatta kalan kazazedelere emniyetli bir yere aktarıldıktan sonra dikkatli şekilde açıklama yapılması önemini korur. Bu kişiler kendilerine yönelik planlar ve devam eden müdahale çalışmaları hakkında haberdar edilmelidir. Sıklıkla farklı yerlerde kalan çok sayıda insan mevcutken bu kişilerin takibi ve onlarla birlikte çalışılması zorlaşabilir.

Bu süre boyunca, hayatta kalan kazazedelerin taşınması ve onlara yardım edilmesi için genellikle en uygun örgütler nakliye şirketleri olur. Mürettebat, yolcu adlarını ve yerlerini kaydetmek için farklı yerlerde bulunabilir. Hava yolları ve yolcu gemileri için diğer bir çözüm ise, şirketle iletişim kurulması için can yeleklerine yolcuların telefon numaralarını içeren plastik kartlar iliştiirmektedir. Bazı şirketler çocuk yolcuların takibi için barkotlu bileklikler kullanmaktadır.

Yolcularla iletişim, telefon servisinin yetersiz ya da eksik olabildiği uzak bölgelerde daha zordur. Telefon mevcutsa, hava yolu ya da sevkiyat şirketi kayıt yaptırmak ya da bilgi öğrenmek için en iyi yol olabilir. Daha yoğun nüfuslu bölgelerde, yerel araçların bir acil durum tahliye planı ya da uygulanabilir başka yararlı planları olabilir.

Yolcuların muhabir ve kameralardan rahatsız olmasını önlemek için kazazedeler otellere ya da diğer sığınma yerlerine yerleştirebilir. Ancak, öncelik belirleme ve karaya çıkma bölgeleri kurulmalı ve tüm kurtarma personeli ve gönüllülere bildirilmelidir.

Bölüm 1

Kitle Kurtarma Operasyonlarına Yönelik Uygulamalar

Kitle Kurtarma operasyonlarını içeren gerçek olayları ele alma imkanı nadiren doğduğu ve zorlayıcı olduğu için, MRO planlarının uygulanması bilhassa önemlidir. Toplu tahliye ve kurtarma çalışmaları, zor ve masraflı olduğu için olay yeri

faaliyetlerini fiziksel olarak tatbik etmekten ziyade uygulamalar sırasında fazlaca simülasyon kullanma eğilimine neden olur.

MRO uygulama hedefleri tek ve geniş çaplı bir tatbikatla gerçekleştirilmek zorunda değildir, ancak bazıları esas olarak diğer sistemleri test etme amacıyla olan farklı tatbikatların rutin şekilde birleştirilmesiyle kısmen yerine getirilebilirler. Ancak, gerçekçi tatbikatlar gerekli ve masraflıdır ve gerçekçi bir uygulama için 1000'in üzerinde gönüllü gemi yolcusu ya da yüzlerce gönüllü uçak yolcusu gerekebilir.

Normal şartlarda farklı yerler bulunacak olan komuta yerlerini simüle etmek için ayrı odalar kullanılabilir.

MRO uygulamaları en iyi şekilde gerçekleşmesi için aşağıdaki hedeflere ulaşmalıdır;

- Aşağıdakiler hakkında açıklama yapılması;
 - ❖ Mürettebat ve yolcu listeleri
 - ❖ Evlerine dönebilene dek, kurtarılan yolcular ve mürettebat
 - ❖ Kurtarma ve afet sonrası çalışmalarıyla ilgili herkes
 - ❖ Boş filikalar ve can sallarını dahil olmak üzere can filikaları
 - ❖ Kurtarma araçları için yüksek fribord hususları.

- Mevcut kaynakların tanımlanması ve görevlendirilmesi:
 - ❖ Amver kullanımı
 - ❖ Kıyıda ve denizdeki potansiyel kaynaklar
 - ❖ Yerel araçlardan elde edilen kaynaklar (sağlık personeli, hastane imkanları, itfaiye, genel topluluk, nakliye kaynakları)
 - ❖ Ulusal ve bölgesel askeri ve diğer kaynaklar.

- Bildirim süreçlerinin, kaynak bulunabilirliğinin, dakikliğin ve başlangıç müdahalesinin, gerçek zamanlı öğelerin, görüşme imkanlarının ve genel koordinasyonun değerlendirilmesi,

- Tüm aracı rollerinin açıklandığından, anlaşıldığından ve uygun şekilde izlendiğinden emin olunması,
- Potansiyel OSC'lerin kapasitelerinin ve OSC görevlerini aktarma becerisinin test edilmesi,
- Kontrol kapsamının değerlendirilmesi,
- Bir gemi ya da uçağın tahliye edilmesi,
- Faaliyetlerin koordine edilmesi ve bilgi alışverişinin sağlanması,
 - ❖ İletişim (RCC-RCC, hükümet-endüstri, RCC-OSC, olay yeri, kıyı-gemi, kara-hava, gemi-hava, AK aracı-can kurtarma vasıtası, vs.)
 - ❖ Tüm ilgililer için bilgi (tanımlama, birleştirme, ayıklama, alma ve doğru yere, doğru şekilde, doğru zamanda aktarma,
 - ❖ Yeni iletişim ve bilgi yönetimi teknolojileri,
 - ❖ Medya ve yakın akrabalar.
- Yolcuların emniyetli şekilde aktarımı ve ilgilenilmesi (can kurtarma vasıtasıyla tahliye, kurtarma, tıbbi yardım, çevreden koruma, kurtarma sonrası aktarımları, vs.),
- Bildirim, koordinasyon ve destek için gerekli olabilecek tüm iletişim bağlantılarının test edilmesi,
- Tıbbi öncelik belirlemenin yürütülmesi ve ilk yardım sağlanması,
- Gemi emniyet yönetim sistemi etkinliğinin değerlendirilmesi,
- Yerel müdahale araçlarıyla koordinasyonun tatbik edilmesi,
- Kazazedelere gıda, su, can yeleği ve diğer koruma kıyafetlerinin sağlanması,
- Toplu kurtarma planlarının test edilmesi:
 - ❖ AK servisleri,
 - ❖ Şirket (uçak ve gemi planları dahil),
 - ❖ Afet müdahale, askeriye, itfaiye ve tıp gibi tüm ilgili acil durum müdahale örgütleri,
 - ❖ Nakliye ve konaklama,

- Erken öğrenilen derslerin güncellenen planlarla ne kadar etkin şekilde aktarıldığının ve bu derslerin ne kadar iyi yayıldığına değerlendirilmesi,
- Kurtarma ve kirlilik azaltma imkanlarının tatbik edilmesi,
- Kullanışsız araçların acil durumda değiştirilme çalışmalarının yürütülmesi,
- Milletlerarası ve kamusal ilişkiler gibi harici işlerin tatbik edilmesi:
 - ❖ Olaya dahil olan gerekli katılımcılar
 - ❖ Hızlı şekilde kurulan ve uygun olarak personel sağlanan ortak bilgi merkezleri
 - ❖ Farklı kaynaklardan tutarlı bilgiler içeren ve etkin olarak gerçekleştirilen basın açıklamaları,
 - ❖ Yakın akraba ve ailelere yapılacak açıklamaların bildirimini,
 - ❖ Bilgi için gelen taleplerle ilgilenmek için personel ve ekipman kapasitesi,
 - ❖ Takip edilen, bilgilendirilen, izlenilmesi ve eşyalarıyla bir araya getirilmesi gereken kurtarılan kişiler.

Uygulama planlaması sırasında normal şartlarda aşağıdaki adımlar gerçekleştirilir:

- Uygulama senaryosu, hedefler ve kapsam hakkında anlaşmaya varılması,
- Çoklu disiplinli bir planlama ekibinin bir araya getirilmesi ve uygulamanın her hususuna ilişkin hedeflerin kararlaştırılması,
- Ana olayların ve bunlarla ilgili zaman çizelgelerinin geliştirilmesi,
- Tüm medya temsilcileri ya da gönüllüler dahil olmak üzere olaya dahil olacak mevcut araçların doğrulanması,
- Nakliye, binalar, ekipmanlar, uçak, gemi ya da diğer gerekli kaynakların bulunabilirliğinin doğrulanması,
- Radyo ve cep telefonlarının kullanılacakları yerlerde ya da yakınında test edilmesi dahil olmak üzere, kullanılacak tüm iletişim yöntemlerinin test edilmesi,
- Uygulamayı kolaylaştıracak tüm katılımcıların ve kişilerin tanımlanması ve kolaylaştırıcıların, uygulamayı kontrol edecek olan kişiyle iyi durumda ayrı iletişim imkanına sahip olmasının sağlanması,

- Olaya dahil olan herkesin uygulama sırasında gerçek bir acil durumun meydana gelmesi halinde ne yapacağını bilmesinin sağlanması,
- Gözlemciler davet edilirse, bu kişilerin emniyetine ilişkin düzenlemeler yapılması ve uygulama süreci hakkında bilgilendirilmesi,
- Uzun sürecek uygulamalar için gıda ve tuvalet imkanlarının düzenlenmesi,
- Uygulamaya katılmayan kişilerin alarma geçmemesine yardımcı olmak için "uygulama var" tabelaları, ön bildirimler ve diğer araçların kullanılması,
- Bilgi alma zamanları ve yerlerinin planlanması,
- Eylemlerin bitiş zamanı ile birlikte her öneriyle ilgilenmekten sorumlu olan kurumla beraber sonuçların ve önerilerin kararlaştırılması ve hazırlanması,
- Kısa ve net bir raporun hazırlanması ve uygun olduğunda katılımcı örgütlere verilmesi,
- Bu uygulamanın sonuçlarının ilerideki uygulamaları planlarken dikkate alınması,

Bölüm 2

Kitle Kurtarma Operasyonlarına Yönelik Endüstriyel Planlama Ve Müdahale

AK yetkilileri MRO planlarını çok sayıda insan taşımak üzere tasarlanmış uçak ve gemiler işleten şirketlerle birlikte koordine etmelidir. Bu şirketler, MRO'ların gerekli olma ihtimallerini minimuma indirmek ve MRO'ların gerekli olması durumunda başarıyla yürütülmesi için bu hazırlık çalışmalarında pay sahibi olmalıdır. Lahika, şirketlerin MRO sorumluluklarını yerine getirmelerine yönelik olası araçları şirket bölge ekipleri ve acil durum müdahale merkezlerinin kullanması için nasıl düzenleyeceği ile ilgili endüstriyel roller ve tartışmalara ilişkin bir kılavuz sağlamaktadır.

Çok geniş ölçekli bir müdahaleyi yürütmek için gösterilmesi gereken çaba seviyesi nedeniyle potansiyel veya gelişen MRO'ların erken bildirim çok önemlidir. Müdahale sürecini başlatmak ve artık gerekli olmadığı zaman sonlandırmak, müdahaleyi eylemin gerçekten gerektiği zamandan daha geç başlatmaktan çok daha iyidir. Pilotlar

ve kaptanlar AK servislerini olası bir tehlike durumuna ilişkin en erken belirti sırasında bildirimde bulunmak için eğitilmeli ve kendilerine tavsiyeler verilmelidir.

Şirket müdahale örgütleri, gemileri veya uçaklarıyla ilgili desteği, ekipmanı, önerileri ve irtibatı organize ederek AK servislerine yardım edebilmelidir.

Şirketler, mevcut olmayan ya da başka kaynaklarda bulunan bilgiler için sorumlu pilot ya da gemi kaptanı ile iletişime geçmeye çalışan çoklu kaynakların ihtiyacını ortadan kaldırmak için gerekli bilgileri sağlamak üzere hazırlanmalıdır. Tehlike halindeki araçta bilgi taleplerini almak ve karşılamak, pilotun ya da kaptanın acil durumla ilgilenme ve kritik olay yeri liderlik ihtiyaçlarını giderme becerisine engel olabilir.

Büyük uçak ya da gemiler işleten şirketlere, ihtiyaç olduğunda acil durum müdahale işlevlerini zamanında yürütebilecek koordine bir ekibi devreye sokabilmek için önerilerde bulunulmalıdır. Bu ekipler, aşağıdaki Tabloda belirtilen personeli içerebilir.

Tipik şirket saha ekibi

Takım Lideri	Genel gidişatı sürdürür, çalışmalarını yönlendirir ve yönetimi bilgilendirir
İletişim görevlisi	Tehlike halindeki araca iletişim hattını açık (ve mümkünse tek) tutar
Koordinasyon Temsilcisi	Genellikle AK ve diğer acil durum müdahale yetkilileri ile koordinasyon içinde olan bir pilot ya da gemi kaptanı römorkörleri organize eder, sefer programına bakar, gemileri veya bir emniyet yerine aktarıldığında yolcular ve mürettebat için güvenlik ve uygun aktarım noktalarına yardım ve
Teknik Temsilci	Düzenleyici kurullar, sınıflandırma toplulukları, sigortacılar ve araştırmacılarla iletişimi sürdürür; itfaiye, haAK kontrolü, onarım ve diğer özel ve teknik konulara yönelik irtibat ve öneri sağlar
Çevresel Temsilci	Çevresel etki ve sızıntıyla müdahale çalışmalarına
Tıbbi Temsilci	Tıbbi tavsiyeler sağlar, kazazedeleri takip eder ve hayatta kalanlar için sağlık ve tanımlama servisleri düzenler

Yolcu ve Mürettebat Temsilcisi	Yakın akrabalarla ilgilenmek üzere seçilmiş kişilere bilgi ve destek sağlar ve onları bilgilendirir, ulaşım ihtiyaçlarını tanımlar, farklı ülkeler, diller ve kültürlerle ilgilenmek durumunda kalabilir
Medya Temsilcisi	Bilgi toplar, kamusal konuları diğer örgütlerdeki meslektaşlarıyla koordine eder, basın bildirimleri hazırlar, sözcülere bilgi verir ve telefon ya da web siteleriyle bilginin bulunabilirliğini düzenler.
Uzmanlar	Şirket içinden ya da dışından, bazı müdahale ya da takip konularında kolaylık sağlayabilecek kişilerdir

Tehlike halindeki araçla iletişimi sürdürmek, uygun olduğunda araç üzerindeki sensörleri uzaktan takip etmek ve acil durum bilgisini hazır bulundurmak için şirket bir Acil Durum Müdahale Merkezi(ERC) işletebilir. Bu bilgiler yolcu ve mürettebat verileri, uçak ya da gemiyle ilgili ayrıntılar, olayla ilgili ayrıntılar, can kurtarma vasıtası sayısı ve mevcut durum bilgilerini içerebilir.

Nakliye şirketleri, bu kaynaklar çok sayıda kazazedeyi karaya çıkarmakla ilgili birçok soruna yönlendirilmek üzere kullanılabileceğinden tur şirketlerinin, liman turu şirketlerinin, hava yollarının ve gemi seyahat şirketlerinin, otellerin, vs. görev başındaki iletişim kişileriyle irtibat kurabilir halde olmalıdır.

AK yetkilileri ile nakliye şirketler arasında işbirliği için beklenmedik durum planları geliştirilmeli ve bu planlar gerçek bir toplu kurtarma durumu meydana geldiğinde etkin olmasının sağlanması için yeterinde tatbik edilmiş olmalıdır. Bu planlar iletişim bilgileri, koordinasyon prosedürleri, sorumluluklar ve MRO'lar için geçerli olacak bilgi kaynaklarını tanımlamalıdır. Bu planlar tüm ilgililere bildirilmeli ve hazır bulundurulmalıdır.

ERC ve RCC'nin ilgili işlevleri önceden oluşturulmuş koordine planlarda yer almalı ve gerçek bir olay için uygun olduğu ölçüde temizlenmelidir. Bu merkezler, birbirlerini belirli planlar ve gelişmelerle ilgili bilgilendirerek ve koordine ederek AK olay boyunca yakın iletişim halinde olmalıdır.

Nakliye endüstrisinin MRO hazırlıklarını geliştirme sorumluluğunu üstlenmeye zorlanması için başka adımlar da mevcuttur. Aşağıdaki birkaç örnek verilmiştir:

- Uçaklarda veya gemilerde AK planlarının taşınması
- Tahliye edilenlere çalışma alanı için uygun şekilde sudan korunma ve termal koruma ekipmanının sağlanması
- İnsanları sudan gemi güvertesine taşımak için bir kurtarma aracının sağlanması
- AK yetkilileri tarafından sağlanan hazırlık kontrol listelerinin kullanılması
- Simülasyonlara ek olarak gerçek bir fiziksel tatbikatın yürütülmesi
- Tamamen dolu can filikaları ve sallların kurtarılması için imkanların sağlanması
- Can filikasındaki can kurtarma imkânlarının geliştirilmesi
- Can filikalarında bulunan ve deniz tutması yaşayan, yaralı ya da zayıf insanlara yardım etme yollarının sağlanması
- Gemiye helikopter iniş alanları ve helikopter sağlanması
- Bir emniyet yerine aktarıldıktan sonra hayatta kalan kazazedelere yardım etmeye hazırlanılması
- Pilot ya da kaptanın bu bilgileri doğrudan elde etmeye gerek duymaması için denetim kayıtları, takım planları, iletişim imkânları, denge hesaplamaları, can kurtarma teçhizatları, sınıflandırma topluluğu iletişim bilgileri, yolcu ve yük manifestoları, vs. gibi uçak ya da gemi durumu ve spesifikasyonlarının hazır bulundurulması
- Kazazedeler için havadan atılan ekipman ya da tedariklerin hızlı şekilde dağıtılabilmesi ve bu amaç için stratejik olarak belirlenmiş saklama yerlerinin korunması için AK yetkilileri ile çalışılması.

Belirli sorumlulukların endüstri tarafından kabul edilmesi yolcu emniyetine olan bağlılığı gösterir ve AK servislerini AK kaynakları, koordinasyon ve iletişimle ilgili kritik düzenlemelerle ilgilenme yükünden kurtarabilir.

Bölüm 3

Olay Komuta Sistemine Genel Bakış

Önemli olaylar için, genel müdahaleye yönelik kriz yönetimi de gerekli olabilir. **Olay Komuta Sistemi (ICS)** bu ihtiyacı karşılamaya yönelik yaygın olarak

kullanılan bir araçtır ancak en iyi şekilde yararlanılması için önceden tanıtım ve nakliye ve acil durum müdahale toplulukları ile tatbikat gereklidir. AK ve nakliye yetkilileri ICS'yi acil durum müdahale topluluklarında kullanmak zorunda kalabildikleri için bu Lahikada ICS'yi tanıtmak için ilgili genel bilgiler sağlanmıştır. Aşağıdaki terimler ISC ile ilgilidir:

- **Olay Amiri (IC):** genellikle olay yerinde ya da yakınında olay komuta sisteminin bir bölümü olarak çalışan, acil durum müdahalesine ilişkin kararlardan, hedeflerden, stratejilerden ve önceliklerden sorumlu olan esas kişidir.
- **Olay Komuta Yeri (ICP):** Olay Komuta Sistemi için esas işlevlerin yürütüldüğü yerdir.
- **Olay Komuta Sistemi (ICS):** birden fazla görev, müdahale örgütü ya da yargı yetkisi içeren bir önemli olayın karmaşıklığına ve talebine uyarlanmış bütünleşik bir örgütsel yapı sağlanan olay yeri acil durum yönetim anlayışıdır.
- **Birleşik Komuta (UC):** ortak hedefler ve stratejileri oluşturarak ve uygulamalarını yönlendirerek önemli bir olayı yöneten bir temsilciler ekibini içermek üzere genişletilen olay komuta sistemindeki olay amirinin rolüdür.

ICS, bir acil durum müdahalesine dahil olan birden fazla örgüt ve yargı yetkisinin birleşmek ve çalışmalarını koordine etmek zorunda olduğunda kullanılmak üzere tasarlanmıştır.

Örgütler kendi komuta, kontrol ya da koordinasyon sistemlerine sahip olduklarında bunlar diğerlerinin kullandığı sistemlerle uyumlu olmak zorundadır; böylece örgütler gerektiğinde ortak olarak iyi şekilde faaliyet yürütülebilirler. Kriz yönetim sistemleri arasındaki yerel, bölgesel ya da milletlerarası müştereklik ve benzerlik etkin ortak çalışmaları geliştirmektedir.

ICS, AK servislerinden uzakta kontrol, sorumluluk ve yetki almaz; AK servisleri can kurtarma üzerine odaklanırken ICS genel olay müdahalesinin etkin şekilde yürütülmesine yoğunlaşır.

ICS eğitimi, ön koordinasyon ve irtibat, bir kriz durumu yaşandığında daha iyi performans ve başarı ile ödüllendirilecektir. Önemli olayları yönetme aracı olarak

ICS:

- Tüm riskleri ve tehlikeleri uzlaştırır.
- Basit, güçlü ve esnektir.
- Olay gerektirdikçe kolayca genişletilebilir veya daraltılabilir.
- AK sistemini AK dışındaki görevleri koordine etme yükünden kurtarır,
- SMC'nin ek kaynaklar kullanmak için ICS iletişim kişilerini kullanmasını sağlar,
- Araçlar arasında daha iyi iletişim ve işbirliği sağlar.

ICS örgütü duruma göre genişleyebilir ya da daralabilir ve sonuçlara ulaşmak için mantıksal bir süreç ve ilerleme sağlar. ICS örgütünün, artan taleplerle büyümesine ve çalışmalar azaldığında küçülmesine izin verilmelidir ve her iki durum da öngörü gerektirir.

Örgütler ICS'nin kendilerine has ve görece daha karmaşık versiyonlarını geliştirirlerse ICS'nin avantajları kaybedilebilir; ICS basit, esnek ve standart halde kaldıkça en iyi şekilde işlev görür ve böylece olay yerindeki örgütlerin tüm üyeleri onu anlar.

Temel olarak bakıldığını bir kişi, hedefleri ve öncelikleri belirlemek dahil olmak üzere genel koordinasyonla ilgilenmek üzere IC olarak atanır.

Destek işlevleri (bir veya daha fazla kişiyle desteklenen kısımlar) *gerektiğinde* ve IC'yi bilgilendirmek ve belirli alanlarda yardımcı olmak için gereken ölçekte oluşturulabilir. ICS örgütündeki dört destek kısmı aşağıdaki gibidir:

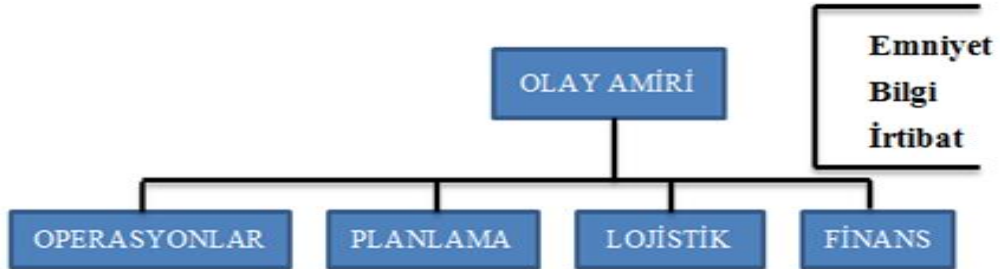
- **Operasyon Kısmı** - çalışmaların yürütülmesi için kaynakların yönetilmesine yardım eder
- **Planlama Kısmı** - eylem planlarını geliştirilmesine, bilginin toplanması ve değerlendirilmesine, kaynak durumunun sürdürülmesine ve faaliyetlerin ölçeğinin artırılması ya da azaltılmasının düzenlenmesine yardımcı olur.
- **Lojistik Kısmı** - personel, nakliye, tedarik, araçlar ve ekipman dahil olmak üzere olay müdahalesini desteklemek için gerekli kaynakların ve servislerin sağlanmasına yardımcı olur

- **Finans-İdare Kısmı** - masrafları izleyerek, muhasebe ve tedarik sağlayarak, zaman kayıtları tutarak, maliyet analizi yaparak ve diğer idari hususları gerçekleştirerek destekte bulunur

IC'ye doğrudan yardım eden diğer kişiler şunları içerebilir:

- **Bilgi Zabiti** - medya ve olayla ilgili bilgi arayan diğer kişilere yardımcı olur, IC'nin elinde uygun bilgi olduğundan emin olur ve bilginin kamuya ve tehlike halindeki kişilerin ailelerine sağlanmasına yardım eder
- **Emniyet Zabiti** - emniyet koşullarını izler, emniyeti sağlamak ve riskleri azaltmak için önlemler geliştirir
- **İrtibat Zabitleri** - örgütlerinin olay yeri temsilcilerinin ana irtibat kişileri olarak görev alırlar.

Aşağıdaki Şema temel ICS örgütünü göstermektedir.



Tablo 4- Olay Komuta Sistemi

Olay Komuta Sistemi Örgütü

IC genellikle ICS faaliyetlerinin üssü olarak bir **Olay Komuta Yeri (ICP)** oluşturur.

Özel ihtiyaçlar gerektiren olaylarda ICS örgütü genişletilebilir. Örneğin, özellikle geniş ölçekli, sürdürülebilir veya karmaşık operasyonlar için IC, olaya dahil

olan başlıca müdahale örgütlerini temsil eden operasyon yöneticileri tarafından uygulamaya konan gerçek veya sanal (herkesin aynı yerde olmadığı) bir **Birleşik Komuta (UC)**'nın oluşturulması ile genişletilebilir. UC, örnek olarak birbirine bağlı ayrı komuta yerlerinden, bir hükümet ve bir endüstri komuta yerinden meydana geliyorsa, ideal olarak, her bir komuta yerinde yine de olaya dahil olan diğer komuta yer(ler)inde çalışmak üzere görevlendirilmiş bir kişi olmalıdır.

Önemli bir yolcu uçağı veya gemi afet durumunda, dahili olarak yönetilmesi ve kamuya paylaşılması gereken çok miktarda bilginin kolaylaştırılması ve koordine edilmesi amacıyla belki de Bilgi Zabiti ile bağlantılı olarak bir **Ortak Bilgi Merkezi (JIC)** oluşturulmalıdır.

ICS'nin kullanılıp kullanılmaması gerektiğı olayın süresi ve karmaşıklığına bağlı olmalıdır. ICS kullanılırsa, AK işlevlerinin diğer işlevlerle koordinasyonu genellikle bir AK aracı ya da SMC'nin temsilcisinin ICS örgütünün Operasyonlar Kısmına atanması ile elde edilir. Bu durum, AK servislerinin normal AK prosedürleriyle uyumlu şekilde bağımsız olarak işlev görürken ICS'ye ve genel operasyonlara dahil edilmesini mümkün kılar. ICS olayın geneline odaklanırken AK servisleri can kurtarma üzerine yoğunlaşmalıdır.

Genel koordinasyondan kimin sorumlu olacağı ve genel müdahalenin nasıl organize edilip yönetileceğı mümkün olan en kısa sürede belirlenmelidir. Karşılıklı destek, çalışma önceliklendirme ve mevcut kaynakların en iyi şekilde kullanımı ve olay yeri emniyeti ve etkinliğinin geliştirilmesi için, genel müdahalenin yönetilmesinde olaya dahil olan herkesin anladığı ve desteklediğı prosedürler uygulanmalıdır.

Aracılar arası beklenmedik durum planlamasında, farklı senaryolarda kimin IC olacağı belirlenmelidir. Tipik olarak IC, belirli olaylarda en öne çıkan işlev tiplerine yönelik başlıca sorumluluklarla hükümet örgütü tarafından görevlendirilecektir. Ancak, ilgili araçlardan temin edilecek uzmanlara ve bilgilere uygun şekilde erişimle, IC seçiminde IC işlevinin tanınması ve deneyim önemli ölçüde göz önünde bulundurulmalıdır; yani IC bu sorumluluğu en iyi şekilde yerine getirebilecek kişi olmalıdır.

IC, olay yeri operasyonlarını yönetmekte iyi olan ve genellikle olay yerinde ya da yakında bulunacak biri olmalıdır. Olaya dahil olan herkes, kıdemi ya da durumu ne olursa olsun, normal şartlarda, SMC işlevinin yürütülmesine benzer şekilde IC için bir destek rolünde olacaktır.

Her ne kadar bu aktarımlar bir görev esnasında SMC işlevlerinin aktarımı durumunda en aza indirilmek zorunda olsa da IC işlevi durum gerektirdikçe başkasına aktarılabilir. IC'nin geç belirlenmesi büyük haAKlara yol açabileceği için IC'nin mümkünse beklenmedik durum planlarında erken belirlenmesi ve uygun olduğunda sonradan bir aktarım yapılması önem taşımaktadır.

AK haricindeki işlevlerin diğerlerine kıyasla olay müdahalesi için önemsiz olduğu durumlar haricinde IC, normal şartlarda SMC hariç başka biri olmalıdır. Öncelikli görev daima can kurtarma olmalıdır ve normal şartlarda SMC, AK dışındaki ek görevlerle engellenmemelidir.

Benzer şekilde, IC'nin komuta yeri genellikle RCC dışında bir yerde olmalıdır; çünkü RCC, önemli olayların AK'la ilgili hususlarıyla ilgilenmeye ek olarak normal AK sorumluluklarına odaklanmak, bu hususlar için tetikte ve duyarlı olmak zorundadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK ARAMA KURTARMA SİSTEMİ VE KİTLE KURTARMA OPERASYONLARINA HAZIRLIK

3.1 Türkiyede Arama Kurtarma Sistemi

Hava ve deniz araçlarının karada, havada, suüstünde ve sualtında tehlikeye maruz kalması, kaybolması ve kazaya uğraması hallerinde; bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç , özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemi olan arama kurtarma, ülkemizde denizcilik sektörünü geliştirmesi paralelinde,

Deniz alanlarında meydana gelen kazaları ve kayıpları minimum seviyeye indirecek hayat kurtarmaya yönelik çalışmalar hız kazanmış ve uluslararası bir boyut almıştır.

Bu bağlamda Türkiye gerek kurumlararası işbirliğini artırmak gerekse arama kurtarma bölgelerinin yetkili kurumlarını belirlenmesi amacıyla Ulusal Arama Kurtarma Yönetmeliği ve yönetmelik çerçevesinde Ulusal Arama Kurtarma Planını yayınlamıştır. Bu yönetmelik plan doğrultusunda, arama kurtarma faaliyetlerini koordine etmek üzere Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) kurularak, can güvenliği açısından son derece önemli olan kurtarma faaliyetlerinin sürdürülmesi sağlanmıştır.

Bahse konu yönetmelikte geçen “ Karada, denizde ve havada arama ve kurtarma hizmetinin en üst düzeyde koordinasyonunu ve işbirliğini sağlayan ve halin icabına göre kanunlar, uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esasına göre komşu ve ilgili ülkelerle de Arama Kurtarma Bölgesi (Şekil) içinde ve /veya dışında icra edilecek olan AK faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliği kuran merkez Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi” madde ile AAKKM, Ülkemizin tek yetkili kurumu olmuştur.

3.1.1 Arama Kurtarma Hizmetlerine Yönelik Mevzuat

Uluslararası Mevzuat

- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (Hamburg-SAR 1979),
- Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Ek 12(Chikago-1944 Annex XII),
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS – 1974).

Ulusal Mevzuat

- 14 Haziran 1946 tarihli 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun,
- 12 Aralık 2001 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği,
- 11 Temmuz 2002 tarihinde yayınlanan Ulusal Arama ve Kurtarma planına İlişkin Tebliğ.

3.1.2 Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu

IMO bünyesinde hazırlanarak Almanya'nın Hamburg şehrinde yapılan konferans sonucunda 27 Nisan 1979 tarihinde kabul edilip, 01 Kasım 1979 tarihinden itibaren Londra'da imzaya açılan ve Türkiye tarafından 24 Ekim 1980 tarihinde imzalanan "Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi " ile ekinin ve konferansta kabul edilen kararın onaylanması (uygun bulunduğu dair kanun 3171, kabul tarihi 20 Mart 1985) uygun bulunmuş ve 27 Mart 1985 tarihli ve 18707 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Denizcilere Seyir Uyarı Sistemi (NAVTEX) hizmetlerinin Başbakanlık Kanunlar Ve Kararlar Genel Müdürlüğü'nün 02 Nisan 1985 tarih ve K.K.G.N.MD.181-1092/02095 sayılı yazısı ile ilgili kuruluşlara koordine edilmek suretiyle, Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda yürütülmesi uygun görülmüştür.

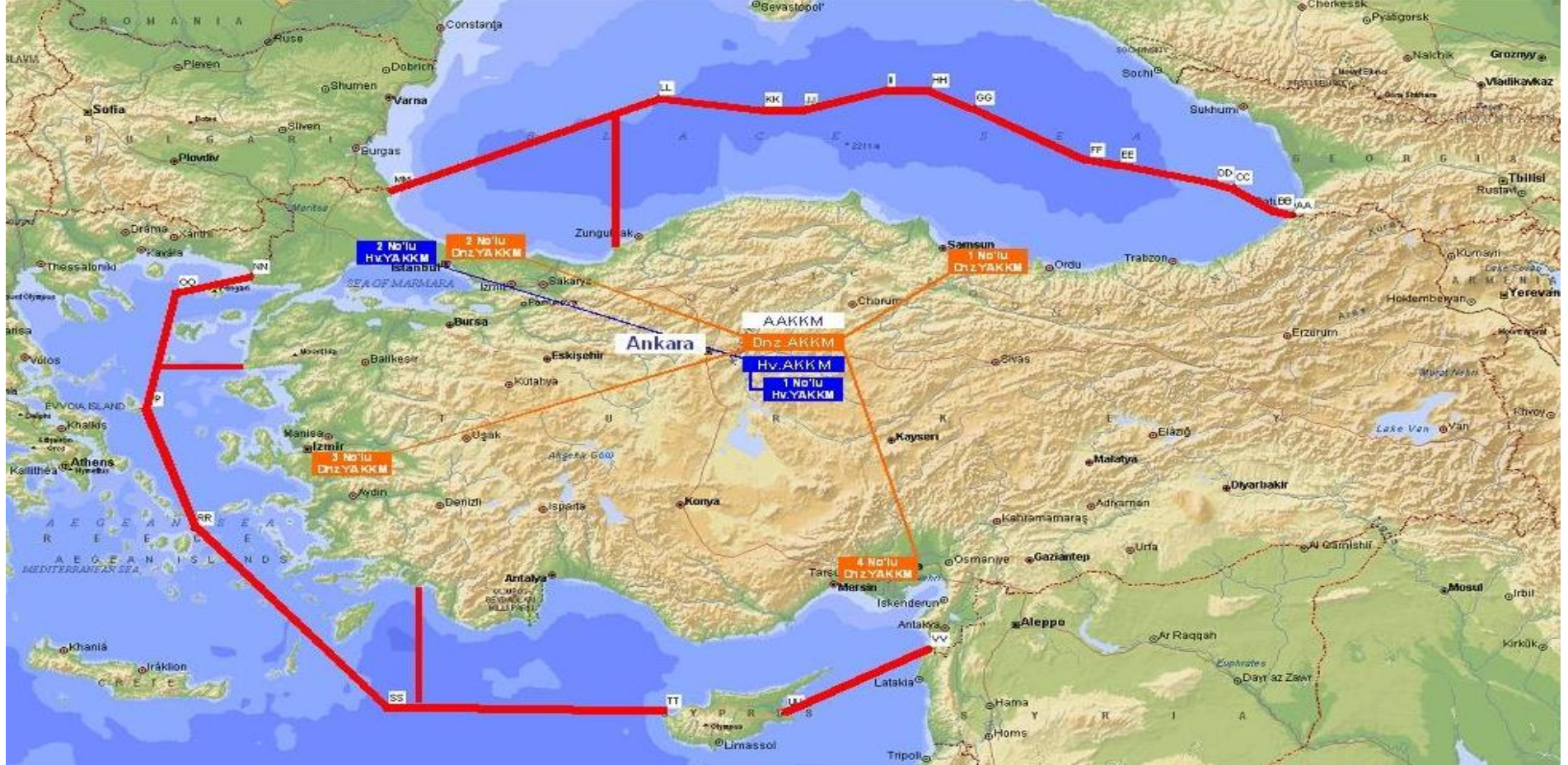
10 Eylül 1982 günü yapılan toplantıda tespit edilen ve Genelkurmay Başkanlığı tarafından onaylanan, Türkiye'nin AK sorumluluk ve etki sahalarını gösteren harita 1982 yılında seyrüsefer güvenliği alt komitesinin 26'ncı dönem toplantısı vesilesiyle IMO' ya verilmiştir. (Tablo 5)

İkinci kez IMO'ya verilecek olan yeni haritada; Karadeniz'deki AK sorumluluk alanımıza ilişkin hattın belirlenmesinde, yeni bir olgu olan Karadeniz'deki Türk münhasır ekonomik bölgesi'nin, dış sınırları esas alınmıştır. Bunun dışında yeni harita 1982 yılında hazırlanandan bir farklılık taşımakta olup, 1982 yılında IMO'ya verilen haritadaki koordinatlarının taslak ekinde yer alması uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

Bakanlar Kurulunun 11 Aralık 1988 tarihli kararı uyarınca 7.1.1989 tarih ve 20042 sayılı resmi gazetede yayınlanan ve 88/13559 sayılı kararıyla yürürlüğe girmiş olan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği, Türkiye'nin karasuları dışında arama ve kurtarma hizmeti vereceği açık deniz alanları koordinat ve haritası ile birlikte yayınlanmıştır.

Ancak açık deniz alanları koordinatları ve haritasında belirlenen AK bölgesinin o tarihlerdeki adı ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) karasularının bir kısmını kapsamaması sebebiyle söz konusu maddi hatanın düzeltilmesi Dışişleri Bakanlığı tarafından gündeme getirilmiştir.

TÜRK ARAMA KURTARMA SORUMLULUK SAHASI



Tablo 5 - Türk Arama Kurtarma Bölgesi

11 Aralık 1988 tarihli ve 88/13559 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe giren Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin 4 numaralı ekini teşkil eden harita üzerindeki değişiklik; 19 Ocak 1991 tarihli ve 20760 sayılı resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Mülga Denizcilik Müsteşarlığı’nın, kuruluş görevlerinin, 2inci maddesi C-bendinde, “Denizlerde Can ve Mal Güvenliğini Sağlayacak Tedbirlerin Alması’nın” istenmesi nedeniyle, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği’nde bazı değişiklikler yapılarak yeni düzenleme ile çıkartılmasına karar verilmiş, bu karar 11.09.1997 Tarihli ve 23107 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği son şeklini alarak, 12.12.2001 tarih ve 3275 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Ayrıca 11.07.2002 tarih ve 24812 sayılı Resmi Gazete’ de 2002/4 tebliğ numarası ile “Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ” yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelik ve plan gereği; denizlerde arama kurtarma görevi, Sahil Güvenlik Komutanlığı’na, havada arama kurtarma görevi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne bunların sevk ve idaresi Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi’ne(AKKM) verilmiştir. Türk Arama ve Yönetmeliği Madde-6 geçen Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin görevleri,

Madde 6 - Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin görevleri şunlardır;

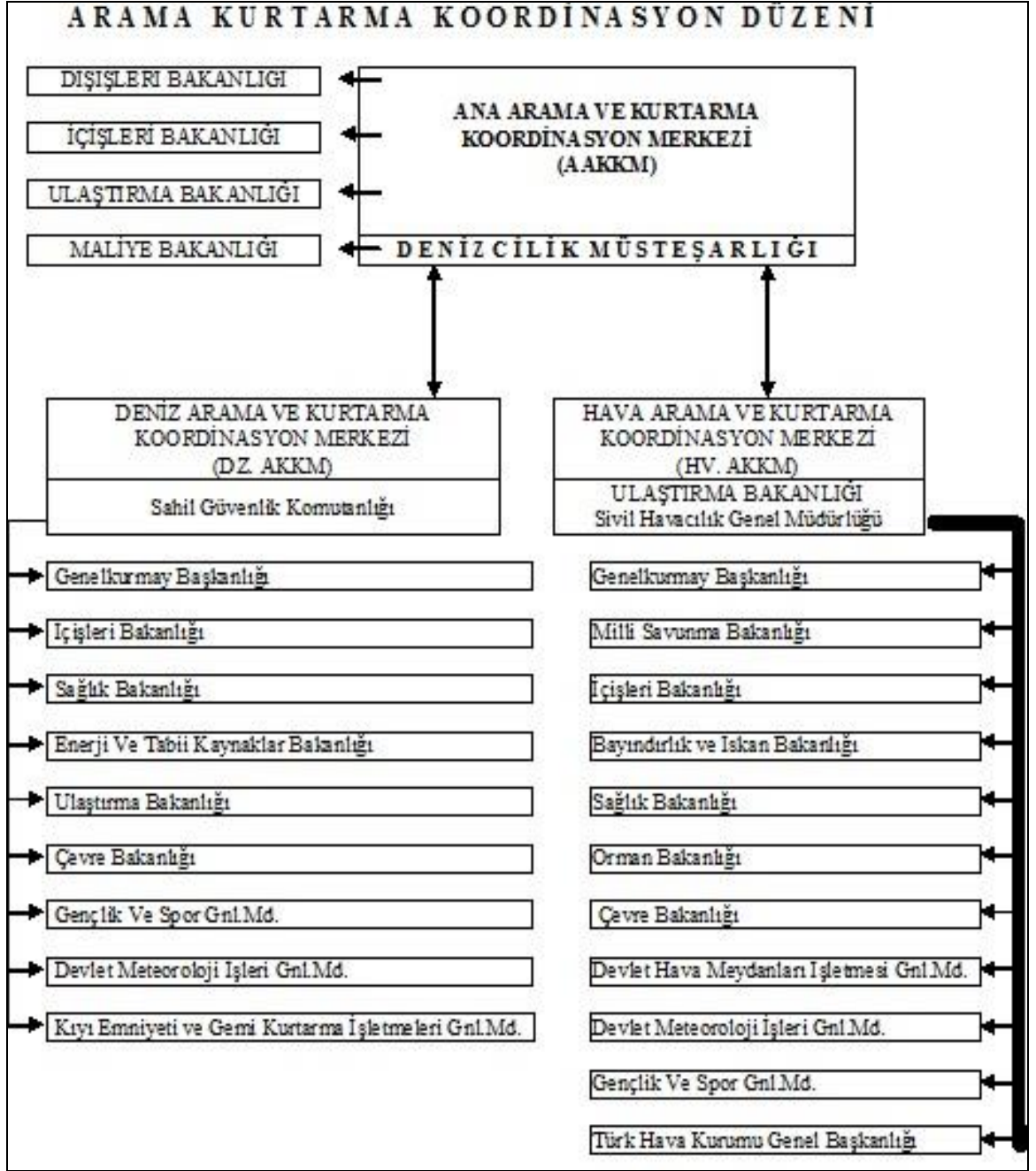
a) Arama ve kurtarma bölgesinde mevcut AK imkânları hakkında bütün bilgileri elinde bulundurmak; bunları tablo ve haritalar halinde muhafaza etmek, ilgili bakanlık, kurum veya kuruluşlardan gelen bilgi ve belgelerle ilgili değişiklikleri işleyerek güncel halde muhafaza etmek,

b) AK faaliyetlerinin icra ve koordinasyonundan sorumlu merkez, olarak, bilgi toplama, değerlendirme, planlama ve söz konusu bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra etmek,

- c) 7 nci maddede belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineyi sağlamak,
- d) AKB`nde meteorolojik durumu devamlı takip etmek,
- e) Tehlike haberlerini değerlendirip, ayrıntılı bilgi toplamak,
- f) Belirsizlik, alarm ve tehlike safhalarına ait mevcut bütün bilgileri ve hizmet ile ilgili gelişmeleri devamlı olarak AAKKM`ne aktarmak.

Madde-7`de bakanlıklar, kurum ve kuruluşlara verilen görevler detaylı şekilde anlatılmaktadır.

Bu itibarla, Arama Kurtarma Organizasyon yapısı 12.12.2001 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 24611 sayılı “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği” ile 11.07.2002 tarihli ve 24812 sayılı “Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ” de açıkça belirtilmiştir. İlgili tebliğ`de belirtilen kurum ve kuruluşların koordinasyon şeması aşağıdaki tabloda yer almaktadır.



Tablo 6 – Türk Arama Kurtarma Organizasyonu

Mezkur yönetmelik yapıldığı yıl itibari ile o zaman düşünülen ve planlanan ihtiyaçlara cevap verecek nitelikteydi, fakat dünya deniz ve hava taşımacılığı sektöründe meydana gelen değişiklikler, teknolojik değişiklikler, o gün itibari ile yönetmelikle kendisine görev verilen kurum ve kuruluşların ismi ve/veya yapısal

değişikliklere uğraması, yönetmelikte geçen bazı görevlerin hiç bir zaman kurumlar tarafından kabul görmemesi ve görevlerin yerine getirilememesi, bazı kurumların bu yönetmeliğe katılmamış olması sorunları hali hazırda AK sistemimiz üzerinde genel eksikler silsilesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yönetmelik detaylı olarak incelendiğinde bakanlıklar, kurum, kuruluş ve komutanlıklara verilen ve detaylıca anlatılmış olan görev ve sorumlulukların yasal dayanağı olan normların değişmiş, yürürlükten kaldırılmış veya üzerine aynı konu hakkında başka bir normun gelmesi hususlarından dolayı yönetmelik ne yazık ki zayıf bırakılmıştır.

Bu durum Normlar Hiyerarşisi Kavramı bakımından, Türk Arama ve Kurtarma sisteminin yürütülmesi için nerdeyse tek yasal dayanak olan mezkur yönetmeliğin yeniden düzenlenmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

3.1.3 Normlar Hiyerarşisi Kavramı

Normlar hiyerarşisi, hukuk normlarının derece ve kuvvetini belirlemekte ve bir hukuk düzeninde var olan normların çokluğu anlamına gelmektedir. Hukuk düzeni bir piramide benzetilecek olursa bu piramit anayasa, kanun, tüzük, yönetmelik ve adsız düzenleyici işlemlerden oluşan birden çok normun varlığını ifade etmektedir.

Bu normlar farklı kademelerde yer almakta, normlar arasında altlık ve üstlük ilişkisi söz konusu olmakta ve her norm geçerliliğini bir üst hukuk normundan almaktadır (Gözler, 2008). Anayasalar ülkelerin temel hukuki metinleri olarak ele alınmakta, buna istinaden kanunlar, kanun hükmünde kararnameler, tüzükler, yönetmelikler ve benzeri isimler altında hukuki metinler çıkarılmaktadır.

Normlar hiyerarşisi bu şekilde sıralanmakla birlikte, hukuken aynı statüdeki hukuk normları arasında aynı olayda farklı düzenlemeler yapılmış olması durumunda somut olayda uygulanacak hukuk normunun tespitinde sorunlar yaşanabilmektedir. Bu tür durumlarda, söz konusu sıralamanın yanında doktrin ve yargı içtihatları ile

belirlenen hiyerarşi de ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda aynı olayı düzenleyen eşit hukuki statüdeki iki norm birbiriyle çeliştiği takdirde, genel hüküm ve özel hüküm ilişkisi veya önceki düzenleme ve sonraki düzenleme ilişkilerine bakılmak suretiyle söz konusu olaya uygulanacak hukuk normu tespit edilmektedir.(Kulluclu,5.0 Sayıştay Dergisi)

3.1.3.1 Normlar Hiyerarşisinde Anayasal Kurgunun Sağlanması

Normlar hiyerarşisinde bir alt norm üst norma aykırılık teşkil etmemeli, üst normun kendisine verdiği hukuki sınırların dışına çıkmamalıdır. Hukuk normları arasında varolan hiyerarşinin anayasal ölçüler içerisinde temin edilmesi hususu hukuk devleti açısından da önem taşımaktadır. Zira bir üst normla verilmeyen bir yetki daha alt normlarla verildiği takdirde hukuk devleti ilkesi zedelenmektedir. (Kulluclu,5.0 Sayıştay Dergisi)

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde, Türk Arama kurtarma Bölgesinde, deniz ve hava araçlarının karıştığı her türlü kaza sonucunda meydana gelen arama kurtarma operasyonlarının koordinasyonundan en üst düzeyde sorumlu olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi(AAKKM) ; bu yetkiye Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK 655)'de ayın şekilde sahip değildir. Aynı şekilde yönetmelikte görevlendirilmiş olan bir çok kurum ve/veya o kurum yerine kurulmuş olan başka kurumlar veya bakanlıklardaki bu süreçler yeni yapılan veya değişikliğe gidilen iç mevzuatlarında ne yazık ki yönetmeliği destekleyici yönde maddeler koymamışlardır.

3.1.3.2 Önceki Kanun ve Sonraki Kanun İlişkisi

Aynı anda yürürlükte bulunan iki ayrı kanun, aynı olayda birbirinden farklı düzenlemeler içerdiği takdirde, sonraki kanunda yer alan hükümler olaya

uygulanmakta ve kanun koyucunun o mevzudaki iradesinin yeni getirilen düzenlemeler çerçevesinde değiştiği kabul edilmektedir (Erem, 1995: 131).

Eğer kanun koyucu, sonraki düzenlemede önceki düzenleme hükümlerini değiştirdiğini açıkça belirtmişse problem doğmaz ancak sonraki düzenleme aynı hususu farklı şekilde düzenlemişse ve açıkça bir ilgadan bahsedilmiyorsa üstü kapalı (zımni) bir kaldırma söz konusudur. Anayasa Mahkemesi “Özel kanunlardan yürürlük tarihine göre önceki ve sonraki kanun hükümleri arasında çelişme bulunursa veya öncekinin ele aldığı konuyu sonraki kanun yeni baştan düzenlerse sonraki kanun, önceki kanunu üstü kapalı olarak yürürlükten kaldırır.” şeklindeki içtihadı ile normlar hiyerarşisinde önceki kanun ve sonraki kanun hususuna açıklık getirmektedir. (Kuluçlu, 5.0 Sayıştay Dergisi)

3.1.3.3 Kanunlara Aykırı Alt Norm Düzenlenemeyeceği

Hiyerarşik normlar sistemi olan hukuk düzeninde, alt düzeydeki normların, yürürlüklerini üst düzeydeki normlardan aldığı kuşkusuzdur. Normlar hiyerarşisinin en üstünde evrensel hukuk ilkeleri ve Anayasa bulunmakta ve daha sonra gelen kanunlar yürürlüğünü Anayasa’dan, tüzükler yürürlüğünü kanundan, yönetmelikler ise yürürlüğünü kanun ve tüzükten almaktadırlar. Bir normun kendisinden daha üst konumda bulunan ve dayanağını oluşturan bir norma aykırı veya bunu değiştirici nitelikte bir hüküm getirmesi mümkün bulunmamaktadır. Hukuk devletinde yönetimin iş ve eylemlerine uygulanacak hukuk kurallarının şeffaf bir şekilde belirlenmesi kadar söz konusu hukuk normlarının normlar hiyerarşisine uygunluğu da önem taşımaktadır. (Kuluçlu, 5.0 Sayıştay Dergisi)

3.1.3.4 Normlar Hiyerarşisi Yönünden Arama ve Kurtarma Mevzuatı

Ülkemizdeki arama kurtarma sistemi ne yazık ki gerçek anlamda hiç bir yürürlükteki kanuna şu an itibari ile dayandırılmamıştır. Hem çok seslilik hem olaylar ve durumlar karşısında yetki ve sorumlulukların belirsizliği karşısında sistem her

düzyeyde aksaklıklarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu aksaklıklar tek bir kurum veya birimin yeknesak olarak bu karmaşayı giderebileceği bir durum değildir.

Her arama kurtarma operasyonunda olduğu gibi arama kurtarma ile ilgili ulusal bir mevzuatın uluslararası anlaşmalar, ikili ve/veya çok taraflı anlaşmalar ışığında, sadece kurumlara verilen görev ve sorumlulukları içerimesindense, bir acil duruma müdahale için en uygun ve bilimsel yöntemin belirlenmesi adına AK ile görevlendirilmiş olan bakanlık, kurum, kuruluş veya dernek, vakıf, sivil toplum kuruluşlarının her durum için ayrı ayrı yapacakları işlemleri ve alacakları kararları destekleyici nitelikte olmalıdır.

Yürütme organının düzenleyici işlemleri arasında yer alan yönetmelikler, Anayasa'nın 124'üncü maddesi ile düzenlenmiştir. Mezkur 124' üncü madde ile Başbakanlığa, bakanlıklara ve kamu tüzel kişilerine, kendi görev alanlarını ilgilendiren kanunların ve tüzüklerin uygulanmasını sağlamak üzere ve bunlara aykırı olmamak şartıyla, yönetmelik çıkarabilme yetkisi verilmiştir.(Kuluçlu,5.0 Sayıştay Dergisi)

Ezcümlle, Ülkemiz arama kurtarma ile ilgili olarak uluslararası anlaşmalar, ikili ve/veya çok taraflı anlaşmalar ışığında, uluslararası tanımlamaların karşılığının kim olduğunu belirten, IAMSAR Maunel ve INSARAG Manuel gibi bu konudaki uluslararası rehberleri içine alan, yetki karmaşası doğurmayacak, hiç bir bakanlık, kurum ve kuruluşun; Kuruluş Kanuna aykırı olmayacak şekilde kapsayıcı nitelikte bir ULUSAL ARAMA KURTARMA KANUNU'na ihtiyaç duymaktadır.

3.1 Kitle Kurtarma Operasyonlarına Ulusal Hazırlık

Kitle Kurtarma operasyonları ile ilgili olarak dünyanın bir çok gelişmiş ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de bazı çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaların ilki 2013 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın IMO'nun tavsiye kararlarının iç mevzuatımıza aktarılması çalışmaları sırasında çıkarılan 07 Ağustos 2013 tarihli ve 2013/109 sayılı uygulama talimatı ile;

Ülkemizde Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) acil durum gerektiren büyük çaplı kazalar, olaylar ve afetlerle mücadele ile bunlara ilişkin önleyici tedbir alma gibi konularda çalışmak üzere kurulmuştur. 5902 sayılı AFAD'ın teşkilat ve görevleri hakkında kanunun ilgili maddelerine göre, özellikle kitleleri ilgilendiren kurtarma operasyonlarında, diğer AK birimlerine ve katılımcılarına ek olarak AFAD'ın önemli görev ve sorumlulukları bulunmaktadır.

Kitle Kurtarma Operasyonları için sadece yetkilendirme veya görevlendirme ile yetinmek “öyle ki olayda acil yardıma ihtiyacı duyan kişi sayısı o kadar yüksektir ki normal bir arama kurtarma otoritesinin müdahale edebileceği kapasitesinin çok üstündedir” tanımına tamamen tezat bir durum teşkil edecektir. Bu tarz operasyonlar devlet kurumu, özel kuruluş, asker, sivil, bölgede yaşayan vatandaşların katılımı ve her katılımcının olabileceğini farkında olduğu bir durumla karşılaşmışçasına sakin ve aceleye mahal vermeden planlı müdahale gerektirmektedir. Bu sebeple bu araştırmanın bu bölümünde kitle kurtarma operasyonlarında AK Yardım Kaynağı olarak kullanılabilir her birimi tanımlamaya çalışacağım.

3.2.1 AK Yardımı İçin Kaynaklar

3.2.1.1 Devlet, İl ve Yerel Yönetim Daireleri

Birçok resmi kurum AK operasyonlarına çok değerli katkı sağlayabilirler. Ulusal AK Koordinatörü (SC-SAR Coordinator) talep ettiğinde AK sistemine yardım etmeleri beklenen her bölümün kapsam ve çeşidi belirlenmelidir. Özel şirketler veya bu konuyla ilgili olan birimler hizmet için ödeme talep edebilecekleri için bunlardan ziyade kamu kurum ve kuruluşlarını yardım için çağırmaya özen gösterilmelidir. AK yardımı sağlayabilecek halk birimleri ve olanaklarının örnekleri şunlardır:

- Tarım ve ormancılık daireleri. Arazi arama personel ve organizasyonu, itfaiyeciler ve ilk yardım personeli, iletişim ağıları, hafif uçaklar ve helikopterler.
- Yayın istasyonları. İletişim ağıları (radyo, televizyon) ve halkı bilgilendirici yayınlar

- Sivil havacılık idareleri. Hava trafik hizmetleri personeli, iletişim ağıları ve bölüme ait uçaklar.
- Sahil Güvenlik ve cankurtaran otoriteleri. Konuşlu olduğu yerlerde, bu otoriteler, genellikle denizcilik AK yardımının birincil kaynağıdır. Bu otoritelerin sağlayabileceği hizmetler oldukça geniş bir yelpazeye sahiptir, ancak aşağıda sıralananlar en önemlileri arasında yer almaktadırlar:

“Eğitimli personel ve uzman, her türlü hava şartlarında kullanılabilen AK teçhizatı;

- ❖ Tıbbi yardım ve acil durumlarda tıbbi tahliye;
- ❖ Uyarı panoları, iletişim ağıları, direction finding(sinyal takibi ile bulma) ve telsiz olanakları;
- ❖ Yaşam kurtarıcı cihazlar ve
- ❖ Test edilmiş prototip ve deneysel cihazlar.

- Elektrik idareleri, İlk yardım personeli, varsa havaaracı veya helikopterleri, arazi uzmanları,
- İtfaiye bölümleri. İtfaiye bölümleri çoğunlukla, genel halkın yardım için geldiği veya bir kazanın rapor edildiği odak noktasıdır. Aşağıdakileri sağlayabilirler:

- ❖ Uyarı hizmetlerini teyakkuza geçirmek ve
- ❖ Araçlar, ambulanslar, acil durum tıbbi teknisyenler ekibi ve itfaiye ekibi dahil olmak üzere kurtarma birimleri.

- Sağlık bölümleri. Hastaneler, ilk yardım tesisleri, ambulanslar ve uzak alanlardaki tıp merkezleri.
- Hidrografik ve diğer deniz gözetim bölümleri. Deniz yön bulma uyarıları, bilgileri ve araçları. (VTS, RADAR hizmetleri)
- Varsa arazi gözetim bölümleri. Uçak, havadan fotoğraflama ve fotoğraftan yorumlama yapacak uzman personeli.
- Deniz ve balıkçılık bölümleri. Araçlar, mürettebat ve araç raporlama sistemleri.

- Deniz feneri ve pilotaj otoriteleri. Tekneler ve mürettebatlar.
- Meteorolojik bölümler. Hava tahmin bilgileri ve iletişim ağları.
- Askeri hizmetler. Çoğunlukla, askeri birimler, AK yeterlilikleri düzeyinde kurulu Sahil Güvenlik birimleri, her türlü hava şartlarında etkin olanak ve personel sağlanabilecek en iyi kaynaktırlar. İletişim ağları ile, askeri operasyon merkezleri kazazedelerin yerinin tespit edilmesine yardımcı olmak için mükemmel alanlar saptamaktadır.
- Polis birimleri, deniz polisi halkın çoğunlukla normal dışı gözlemlerini rapor ettikleri odak noktalarıdır. Polis bölümünün sağlayabileceği AK ile ilintili hizmetler şöyledir:
 - ❖ Uyarı panoları;
 - ❖ Helikopterler, küçük uçaklar, kurtarma botları ve saha arama ekipleri;
 - ❖ İletişim olanakları; taşınabilir telsizler.
 - ❖ Trafik kontrolü;
 - ❖ Toplanma alanlarının emniyeti, çitle çevrilmesi veya korunması

3.2.1.2 İletişim Olanakları

Etkin bir AK sistemi için iletişim hayati önem taşır. AK sistemi, tehlikeli durumları haber alma ve müdahale edecek AK olanaklarını yönlendirme yollarına sahip olmalıdır. Devlet kurumlarının veya özel firmalar tarafından sahip olunan iletişim hatlarına ivedi erişim çok önemlidir. AK yöneticileri, mümkün olduğu zamanlarda, her RCC'nin aşağıdaki iletişim ağlarına erişime sahip olduklarından emin olmalıdır:

- Hava trafik hizmet ağları;
- Amatör radyo istasyonları;
- Devlet tarafından sahip olunan ya da özel televizyon/radyo yayın istasyonları;
- Kablo, telefon ve telgraf şirketleri;
- Sahil radyo istasyonları;

- Meteorolojik iletişim ağıları;
- Askeri iletişim ağıları;
- Tahsis edilen AK iletişim ağıları;
- Uydu iletişim ağıları, örneğin: Inmarsat ve Cospas-Sarsat; vb
- Ulaştırma iletişim sistemleri.

3.2.1.3 Havacılık İşletmeleri

Uçak işletme acenteleri ile AK içinde işbirliği için düzenlemeler yapılmalıdır. Bunlar aşağıdaki şekillerde kısıtlı yardım sağlayabilirler:

- Hava mürettebatlarına rotaları civarında kaybolan uçak veya gemilerin görsel veya telsiz izlemesini gerçekleştirmeleri yönünde talepte bulunmak;
- Seferdeki uçağı AK amaçları için uygulanabilir boyuta yöneltmek;
- Uygun uçak ve mürettebatı AK operasyonları için elde edilebilir kılmak;
- RCC'lere tehlike altında bulunan bir uçakları ve bu uçak tarafından taşınan yaşam kurtarıcı teçhizat hakkında ayrıntılı bilgi sağlamak;
- Uçak operatörlerini ve havalimanlarını 121.5 MHz (homing) radyo frekansını izlemeye teşvik etmek.

3.2.1.4 Balıkçı Tekneleri, Yatlar ve Ufak Gemiler

Balıkçı tekneleri, yatlar ve diğer özel ufak gemiler, gönüllü yardım elde edilebilecek kaynaklardır. Bu kaynaklar, AK operasyonlarında çeşitli düzeylerde eğitime sahip olacaklardır. Aynı zamanda, polis, gümrük ve liman otoriteleri de, genellikle, sahile yakın ve korumalı sularda AK operasyonları için ufak gemilere sahiptirler.

3.2.1.5 Ticari Gemiler

Birçok uluslararası konvansiyon göre, bir geminin kaptanı, denizde insanların tehlikede oldukları mesajını alması üzerine, gemi ve mürettebatın güvenliğine karşı aşırı risk oluşturacak durumlar hariç, yapılabildiği takdirde, yardım etmek üzere tehlike sinyalinin aldığı mevkiye doğru seyre başlaması gerekmektedir.

Denizdeki gemiler, genişletilmiş arama operasyonlarına katılması her zaman uygun olmamasına karşın, potansiyel AK unsurlarıdır. Gemilerin kaptanları, yardımda bulunan gemi veya mürettebatı tehlikeye atmaksızın yapılabildiği kadar diğerlerine yardım etme görevine sahiptir. Gemiler raporlama sistemleri ile AK Görev Koordinatörü (SMC)'nin hızlı biçimde, tehlikeli durum civarında bulunan gemilerin yaklaşık konumları, seyirleri ve hızlarını ve gerekli olabilecek diğer bilgileri, örneğin: gemide bir hekimin olup olmadığını, bilmelerini sağlamaktadır. İlgili alanlarda seyreden gemilerin kaptanları, o alanda AK için gemi raporlama sistemini işleyen otoriteye düzenli raporlar göndermeye teşvik edilmelidir. Gemiler, RCC'ler için kilit birer kaynaktırlar, ancak onların yardım etmesi için yapılan talepler, yardım etmek üzere yönlendirdiklerinde; şirket tarafından oluşacak maliyet hesaplanabilmelidir. Gemi raporlama sistemleri ve AIS, RCC'lerin, civardaki gemi kaptanlarının tereddüde düşmemesini sağlayarak, bir SMC tarafından en az uzaklıktaki yeterli sayıda gemiyi hızlı biçimde tanımlamalarını sağlamaktadır. Bir gemi raporlama sisteminin temel işlevsel gereksinimleri şöyledir

- Gemilerin rapor eden mesajlarını alan ve ileten bir veya daha fazla iletişim istasyonları;
- Gemilerin raporlarını kaydetmek, baskı yapmak, güncellemek ve dosyalamak için bir olanak (personel ve teçhizat);
- Katılan gemilere uygun standart bir işletme prosedürü; ve
- Veriye gereksinim duyabilecek herhangi bir RCC tarafından sistem bilgilerine ivedi erişim.

3.2.1.6 Yardımcılar

Hem denizcilik hem de havacılık yardımcı birimleri, AK yapmaya gönüllü olan özel olarak sahip olunan gemiler için işlemsel bir çerçeve sağlayan organizasyonlardır. AK için özel olarak tasarlanmamasına rağmen, bu gemiler, çoğunlukla karada ve kıyı sularında faydalıdırlar. Bu gemiler, boyut, tür, tasarım, güç, dayanma gücü ve süreklilik konularında değişirler. AK planlamacıları, gönüllü kaynaklarla nasıl irtibat kurulacağına dair güncel bilgileri korumalı ve yeterlilikleri ile kısıtlamalarını iyi tanımalıdırlar.

3.2.1.7 Spor Kulüpleri ve Benzer Organizasyonlar

Havacılık kulüpleri, paraşütle atlama kulüpleri, izci birlikleri, dağ tırmanma ve uzun yürüyüş kulüpleri, özellikle karadaki AK'lara değerli faydalar sağlayabilirler. Paraşüt kulüpleri tarafından işletilen uçak tedarikleri indirmek için kullanılabilirler ve havacılık kulüpleri tarafından işletilen uçakları, pilotlar tarafından yi biçimde bilinen alanlarda düşük hızlarda ve irtifalarda hava aramaları için kullanılabilirler.

3.2.1.8 Ticari İşler

Bazı ticari işler, konumlarına, teçhizata ve işlerinin doğasına göre, AK'a önemli ölçüde katkıda bulunabilirler. Bunlar aşağıdakileri içerebilir:

- Zirai ilaçlama şirketleri. Uçak ve helikopterler.
- Düzenli kabotaj seferi yapan ticari gemiler.
- Petrol şirketleri veya madencilik firmaları. Gemiler ve mürettebatlar; normal olarak boru hatlarının devriyesi, nakliye ve gözetim için kullanılan uçaklar ve helikopterler ve ilk yardım ve iletişim olanakları.

- Gemi kurtarma şirketleri. Denizaltı, eşya kurtarma teçhizat ve personeli, gemileri ve mürettebatı, batık kurtarma uzmanları, teçhizatı ve okyanusta giden römorkörler.
- Nakliye bilgi acenteleri ve sınıflandırma toplulukları (Gümrükleme firmaları). Sefer ve varış tarihleri, tanıtıcı bilgiler ve nakliye hususları.

3.2.1.9 Diğer Kurumlar

Özel işler için özel konumlarda bulunan kurumlar, özellikle AK sistemi için değerlidir. Genellikle, uyarı vazifeleri olarak hizmet vermek, arama ekiplerini organize etmek ve tıbbi yardım vermek üzere iyi şekilde donanıma sahiptirler.

3.3 Ulusal Hazırlık, Kurumlar, Eşgüdüm ve Diğer Problemler

Bu araştırma ya konu olan kitle kurtarma operasyonlarına hazırlık, aynı diğer ufak veya büyük çaplı AK operasyonlarında olduğu gibi sadece bir kurumun, komutanlığın, birimin yetki ve sorumluluğunda olamaz, öyle ki hiç bir kurum, kuruluş ve komutanlık sadece kendi birimleri ile denizcilik ve/veya hava araçlarının sebep olduğu bir kitle kurtarma operasyonu ile baş edemez.

Başarı ancak ve ancak yürürlükte olan mevzuatın eşgüdüm içinde olması gereken, birçok kurumu aynı anda kapsama altına alarak aynı işte astlık üstlük kavramlarına bakmadan ortak çalışılmasının sağlanması ile mümkün olmaktadır.

Ayrıca uluslararası tanımı “Arama ve kurtarma hizmetlerinin efektif bir organizasyonunu sağlamadan ve arama ve kurtarma bölgesi içindeki arama ve kurtarma operasyonlarının yapılmasını koordine etmekten sorumlu birim.” olan kurtarma koordinasyon merkezi – RCC’ler yönünden ülkemiz çok şanslıdır. Ama her zaman sayı yönünden fazla olmanın kaliteyi ortaya çıkarmadığı bir gerçektir. Arama Kurtarma gibi özel yetişmiş personel tarafından, tek ses ile yürütülmesi gereken bir işte hususta ne yazık ki henüz bir tek sesliği sağlayamamış durumdayız. Denizde ve/veya karada yürütülen bir AK operasyonunu Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme

Bakanlığı, AFAD, Genelkurmay Başkanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Devlet Hava Meydanları, Sağlık Bakanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Jandarma hepsi kenid bünyelerinde ayrı ayrı kurulmuş RCC'ler ile ayrı ayrı müdahale etmeye veya müdahil olmaya çalışmaktadırlar, buda anlaşılacağı gibi ortak paydanın hayat kurtarmak olduğu bir işte aksaklıklar çıkaracaktır.

Aynı zamanda kurumlar eşgüdüm problemlerini tatbikatların gerçekleştirilmesinde ve ortak tatbikatların icrasında da yaşamaktadırlar. Ülkemizde AK ile ilgili olarak yapılan tatbikatlar ne yazık ki askeri tatbikatların sadece bir kısmını oluşturmaktadır. Kitle kurtarma operasyonlarında hali hazırda ülkemizde denenmiş bir tatbikat türü değildir. İlk bölümde araştırması yapılmış olan COSTA CONCORDIA kazasındaki başarı İtalyan Kurumlarının ortaklaşa düzenledikleri tatbikatlar sonucunda gerçekleşmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYA ÜZERİNDEKİ ARAMA KURTARMA SİSTEMLERİNİN İNCELEMESİ

4. Dünya Üzerindeki Arama Kurtarma Sistemlerinin İncelemesi

4.1 Amerika Birleşik Devletleri (ABD)

Uluslararası sözleşmelerin tarafı olarak ABD, buradaki düzenlemeler ve tavsiyeler doğrultusunda kendi Ulusal Arama Kurtarma Planını (NSP) oluşturmuştur. Bu plan Ulusal Arama Kurtarma Konseyi (NSARC) olarak adlandırılan 6 federal kurum tarafından hazırlanmıştır. Bunlar;

- Ulaştırma Bakanlığı (DOT)
- İçişleri Bakanlığı (DOI)
- Ticaret Bakanlığı (DOC)
- Savunma Bakanlığı (DOD)
- Federal Haberleşme Komisyonu (FCC)
- Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi (NASA)

Bu plana göre Sahil Güvenlik, ABD'nin yetkili olduğu deniz bölgesinde hava ve deniz arama kurtarma koordinasyonundan sorumludur. Bu sebeple kurulan Birleşik Kurtarma Koordinasyon Merkezi (JRCC) Sahil Güvenlik tarafından idare edilir.

ABD, arama kurtarma sistemi Kitle kurtarma Operasyonları için ayrı bir mevzuat oluşturmaktansa elinde var olan kaynakları optimize etmek için Sahil Güvenlik Yolcu Gemileri Emniyet Programı (*Coast Guard Passenger Vessel Safety Program*) oluşturmuştur. Bu bağlamda yapılması gereken tüm operasyon , planlama, eğitim ve diğer ilgili işler IMO Kitle Kurtarma Operasyonlarında Planlama tavsiye planı çerçevesinde yıllık planlar halinde yerine getirilmektedir.

4.1.1 AK Sitemi Performans Ölçütü

İnsani açıdan bakıldığında tüm hayatların kurtarılması hedeflenir. Ancak denizin doğal yapısı gereği getirdiği tehlikeler bunu ulaşılamaz kılar. Sahil Güvenlik, kullandığı performans ölçme sistemi ile operasyonların müdahale ve önleme kıstasları için etkililik oranı hesaplanmaktadır. Bir hayat tehlikede olduğunda 3 ihtimalle sonuçlanır, hayat kurtarılır, kaybedilir yada kişi tüm aramalara rağmen bulunamaz. Kaybedilen hayat bölümü, daha detay değerlendirmeler için kendi içinde, “ihbardan önce hayat kaybedildi” ve “ihbardan sonra hayat kaybedildi” olarak iki alt başlıkta toplanır. Buna göre denizdeki muhtemel tehlikeli bir durumdan hayat kurtarma oranı şu denklem ile hesaplanır.

$$= \frac{LS}{(LS + (LLB + LLA + LUF))}$$

LS: kurtarılan hayat

LLB: ihbardan önce hayat kaybedildi

LLA: ihbardan sonra hayat kaybedildi

LUF: bulunamadı, kayıp

Bu denkleme göre yıllar bazında hesaplanan kurtarma oranı aşağıdaki gibidir;

	Değerlendirilen Yıl					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Denizdeki muhtemel tehlikeli bir durumdan hayat kurtarma oranı	%76	%76	%76	%77	%77	%77

Tablo 7 - Denizde Hayat Kurtarma Oranı

4.1.2 Sorumluluk Sahaları

Sorumluluk sahası temelde Atlantik ve Pasifik olmak üzere 2'ye ayrılmış, toplamda 11 alt kurtarma koordinasyon merkezinden oluşmaktadır.

a) Atlantik Arama Kurtarma Koordinatörü: Amerika Birleşik Devletleri Atlantik Bölgesi Sahil Güvenlik Komutanlığı olup merkezi Portsmouth, Virginia'dır. Atlantik merkezi de 6 alt merkeze ayrılmıştır. Bunlar;

1. Atlantik Saha, Norfolk, Virginia
2. Birinci bölge, Boston, Massachusetts
3. Beşinci bölge, Norfolk, Virginia
4. Yedinci Bölge, Miami, Florida
5. Sekizinci bölge, New Orleans, Louisiana
6. Dokuzuncu bölge, Cleveland, Ohio

b) Pasifik Arama Kurtarma Koordinatörü: Amerika Birleşik Devletleri Pasifik Bölgesi Sahil Güvenlik Komutanlığı olup merkezi Alameda, Kaliforniya'dır. Pasifik merkezi de 5 alt merkeze ayrılmıştır. Bunlar;

1. Pasifik saha, Alameda, California
2. Onbirinci bölge, Alameda, California
3. Onüçüncü bölge, Seattle, Washington
4. Ondördüncü bölge, Honolulu, Hawaii
5. Onyedinci bölge, Juneau, Alaska



Resim 28. ABD arama kurtarma sorumluluk alanı (bölgesel gösterimi)

Ayrıca iki adet Kurtarma Alt Merkezi (RSC) oluşturulmuştur; Yedinci Bölge içerisinde Sektör San Juan, RCC Miami altında ve Ondördüncü Bölge içerisinde Sektör Guam, RCC Honolulu altında hizmet vermektedir.

Temel olarak ABD içerisinde arama kurtarmadan sorumlu olan koordinatörler aşağıdaki gibi özetlenebilir;

- a. ABD Hava Kuvvetleri: Alaska haricindeki kıtasal AK sorumluluk sahasındaki hava operasyonlarının koordinasyonundan,
- b. ABD Pasifik Komutanlığı: Alaska bölgesindeki AK sorumluluk sahasındaki hava operasyonlarının koordinasyonundan,
- c. ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı: Geri kalan tüm deniz ve hava AK sorumluluk sahasındaki operasyonlarının koordinasyonundan.

4.1.3 Gönüllü Organizasyonlar

ABD AK sisteminde gönüllü organizasyonların yeri büyüktür. Her eyalet içerisinde özellikle bina, dağ, mağara, vb. kurtarmayla ilgili çok sayıda gönüllü oluşumlar bulunmaktadır.

ABD Sahil Güvenlik Yardımcıları Topluluğu:

Deniz AK alanında 1939 yılında kurulmuştur. Yaklaşık 36000 gönüllü üyesiyle birlikte yılda 2 milyon saatten fazla hizmet sağlamaktadır. Topluluğa üye olmak için ABD vatandaşı olmak ve 17 yaşından küçük olmamak şartı aranmaktadır.

Ulusal Arama Kurtarma Topluluğu (NASAR):

Üyelerin AK hizmetlerinin geliştirilmesi için federal, eyalet, yerel ve gönüllüler arasında koordinasyonu sağladığı, eğitim programları düzenlediği bir topluluktur.

Dağ Kurtarma Topluluğu (MRA):

1959 yılında kurulmuş olan topluluk Alaska, Kanada ve çok sayıda eyalette konuşlanmıştır. Topluluk timleri dağ ve zorlu sahalardaki kayıp veya yaralı kişilerin kurtarılmasında görev alırlar.

Ulusal Kayak Devriyeleri:

Üyeleri ilk yardım, karla kaplı alanlarda ve çığ bölgelerinde arama ve yaralı kişileri bu bölgelerden kurtarma konularında eğitimidirler.

Ulusal Mağara Topluluğu:

Üyeleri yer altı mağaralarının keşfi ve haritalanmasını sağlar. Ulusal mağara kurtarma koordinatörü olarak çalışırlar. Ülke boyunca uzanan her bir grupta genellikle bir doktor bulunan bir kurtarma takımı hazırda bekler.

Dalgıç İhbar İletişim Ağı (DAN):

Kuzey Carolina'daki Duke Üniversitesi Tıp Merkezinde konuşlanmış değerli bir topluluktur. Su altı dalış kazalarında tıbbi yardım ve tavsiye sağlarlar.

4.2 Almanya

4.2.1 Alman Deniz Arama Kurtarma Servisi (DGzRS)

29 Mayıs 1865'te kuruldu ve o tarihten itibaren Alman Kuzey Denizi ve Baltık Denizi kıyılarında AK görevini devam ettirmektedir.

Uluslararası AK Sözleşmesi (Hamburg 1979) Almanya tarafından 1982 yılında onaylanmıştır. Buna göre Ulaştırma Bakanlığı ile DGzRS tarafından imzalanan anlaşma ile DGzRS resmen tanınmış ve AK hizmetinin koordinasyonu ve idaresinden sorumlu olmuştur. Her iki taraf da DGzRS'nin bağımsız, gönüllülük esasına göre çalışan ve kendi finansmanını kendisinin sağlayan bir hayır kuruluşu olarak AK hizmetine devam etmesi üzerine anlaşmışlardır.

DGzRS'nin 186 tam zamanlı çalışanı, 20 kurtarma gemisi ve 41 kurtarma botu üzerinde 800'den fazla hazır gönüllü üyesi bulunmaktadır. Kuzey denizi ve Baltık denizindeki kıyıları ve adaları üzerinde 54 istasyonu ile yoğun bir kurtarma ağı oluşturmuştur. Tüm görevler MRCC Bremen tarafından koordine edilmektedir.

MRCC Bremen bir deniz AK operasyonunun başından sonuna kadar planlanması, koordinasyonu, kontrol ve dokümantasyonundan sorumludur.

Hava AK operasyonlarında bu sorumluluk Alman Deniz Kuvvetlerine bağlı ARCC Glücksburg tarafından yürütülmektedir. ARCC ve MRCC arasında doğrudan ve bağımsız bir telefon hattı bulunmaktadır.

Denizdeki bir acil durumda, MRCC Bremen Ulaştırma Bakanlığı ve Savunma Bakanlığının aralarındaki anlaşmaya dayanarak ARCC Glücksburg'dan AK hava taşıtı yardımı isteyebilir.

Almanya, KKO'ları için ayrıca dünya denizciliğinin hizmetine sunmak için bir bilgi bankası oluşturmaya çalışmaktadır. Aynı şekilde yerel ve çok aralı Avrupa Birliği içerisindeki bir çok KKO tatbikatında yer almaktadır.

4.2.2 Sorumluluk Sahası

Almanya arama kurtarma sorumluluk sahası Kuzey Denizindeki kıta sahanlığı ve Baltık Denizindeki Bremen ve Berlin Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) ile belirlenmiştir.

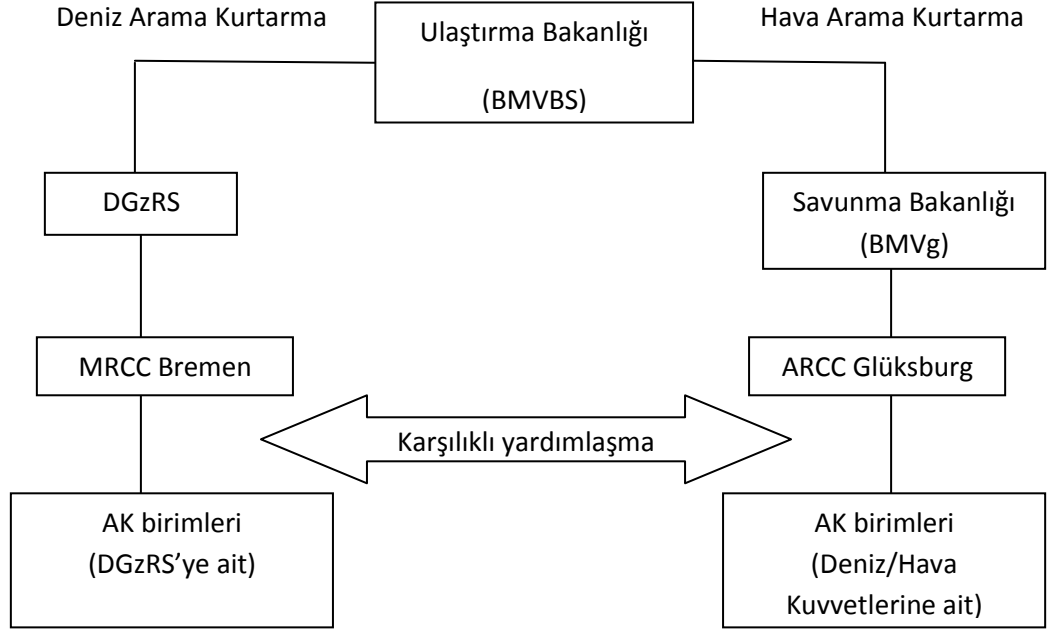


Resim 29. Almanya Arama Kurtarma Sorumluluk Alanı

4.2.3 Arama Kurtarma Yapılanması

Almanya AK yapısı aşağıda gösterilmektedir.

Almanya AK yapısı aşağıda gösterilmektedir.



Tablo 8. Almanya Arama Kurtarma Yapısı

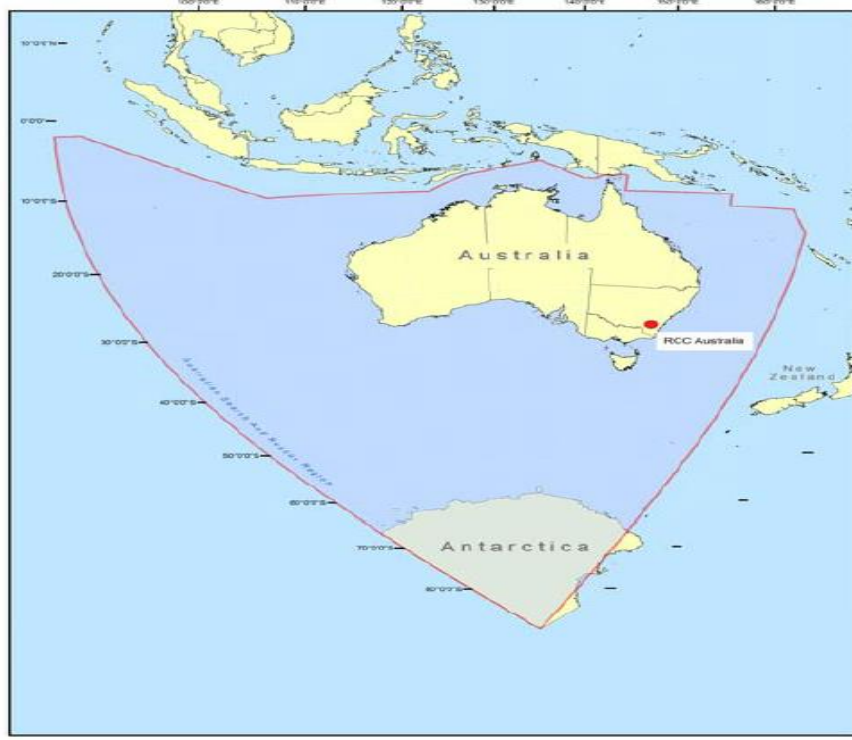
DGzRS kurtarma üniteleri ağır hava koşullarına dayanıklı olarak imal edilir. Diğer ülke imkanlarıyla kıyaslandığında en modern ve etkili AK ünitelerinden birisi olarak kabul edilir.

DGzRS'nin öncelikli görevi her zaman en etkili şekilde kazazedeleri kurtarmak ve arama kurtarma personelini güvende tutmaktır. AK üniteleri bu iki öncelik gözetilerek imal edilir.

Halihazırda Kuzey denizi ve Baltık denizinde 54 istasyonda 7 m'den 46 m'ye kadar 20 kurtarma gemisi ve 42 kurtarma botu hizmet vermektedir.

4.3 Avustralya

Avustralya arama kurtarma bölgesi (SRR), dünya yüzeyinin yaklaşık 10'da birini oluşturan Avustralya kıtası, Hint ve Pasifik okyanusundaki geniş alanlar ile Avustralya Antarktik bölgesini kapsayan Güney Okyanus bölümünü de içine alarak 52,8 milyon kilometrekarelik bir alandan meydana gelmektedir. (AMSA, 2011)



Resim-30 Avustralya Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası

Koordinatlar:

75° E Antarktik kıtası kıyılarından,

6° 00' S 75° 00' E 9° 37' S 141° 01' E

2° 00' S 78° 00' E 9° 08' S 143° 53' E

2° 00' S 92° 00' E 9° 24' S 144° 13' E

12° 00' S 107° 00' E 12° 00' S 144° 00' E

12° 00' S 123° 20' E 12° 00' S 155° 00' E

9° 20' S 126° 50' E 14° 00' S 155° 00' E

7° 00' S 135° 00' E 14° 00' S 161° 15' E

9° 50' S 139° 40' E 17° 40' S 163° 00' E

9° 50' S 141° 00' E 163° 00' E Antarktik kıtası kıyılarına kadar.

Not: Avustralya deniz ve hava SRR'ları genellikle aynıdır. Sadece deniz SRR Antarktik kıyılarına kadar uzanır, hava SRR ise güney kutbuna kadar uzanır. Bu yüzden SRR'ın Kuzey Doğu'sunda küçük bir farklılık vardır.

2004 yılında Federal, Eyalet ve Bölge (CST) Bakanları Ulusal Arama Kurtarma Müdahale Düzenlemeleri üzerine bir Hükümetler Arası Anlaşma (IGA) imzalayarak, Avustralya içindeki AK müdahalelerinden sorumlu olmuşlardır.

4.3.1 Ulusal ve bölgesel AK sistemi organizasyonu

Avustralya, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), Uluslararası Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi (Hamburg 79) ve Uluslararası Sivil havacılık Sözleşmesi'nin tarafı olarak, kendi karasal bölgelerinde, karasularında ve kendi SRR içindeki açık denizlerde havacılık ve deniz AK hizmeti sağlayacağını kabul etmiştir.

Avustralya ulusal AK servisi, CST idari ve organizasyonları; Avustralya Deniz Emniyeti İdaresi (AMSA), federal boyutta Avustralya Savunma Güçleri ve eyalet/bölge boyutunda ilgili Polis Servisi yada Güçleri olmak üzere yetkili AK otoriteleri olarak tanımlanmıştır.

4.3.2 Avustralya Deniz Emniyeti İdaresi (AMSA)

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Ek.12 uyarınca, Federal hükümet, AMSA aracılığıyla, Avustralya SRR'daki sivil ve uluslararası tescilli hava taşıtlarına AK hizmeti sağlama sorumluluğunu kabul etmiştir. Hava AK koordinasyonu AMSA adına Canberra'da konuşlu RCC Avustralya tarafından yürütülür.

Federal hükümet AMSA aracılığıyla SOLAS ve Hamburg 79 gereğince, Eyalet/Bölge ve Avustralya Savunma Güçleri'nin (ADF) sorumlu oldukları dışında her sınıf gemi için deniz arama kurtarma koordinasyonu için sorumluluğu kabul etmiştir. Bu sorumluluk AMSA adına RCC Avustralya tarafından yürütülmektedir.

RCC Avustralya 24 saat üzerinden çalışan deniz kuvvetleri, ticari deniz, hava kuvvetleri, sivil havacılık veya polis geçmişine sahip uzman personelle donatılmıştır ve aşağıdakilerden sorumludur;

- Sivil tescilli hava taşıtlarından kaynaklanan AK koordinasyonu,
- Eyalet/bölge ve Avustralya Savunma Güçleri (ADF) sorumlu oldukları dışında her sınıf gemi için deniz arama kurtarma koordinasyonu,

- Cospas-Sarsat sistemi gereğince Avustralya Görev Kontrol Merkezini (AUMCC) yürütmek
- Avustralya gemi raporlama sistemini (AUSREP) yürütmek,
- Deniz emniyet bilgilerini yayınlamak,
- Deniz kirliliği, açık deniz maden aramaları, denize çöp dökme gibi konularda bilgi sağlamak,
- Diğer Avustralya AK birimlerine yükümlülüklerini yerine getirme hususunda yardımcı olmak,
- Diğer Avustralya acil durum otoritelerinin AK ile ilgili yükümlülüklerini yerine getirme hususunda yardımcı olmak,

AMSA SOLAS'a uygun gemilerin emniyet standartlarını düzenleyen otoritedir. Aynı zamanda deniz kirliliğiyle ilgili ulusal planı da yürütmektedir.

Eyalet ve bölge hükümetleri

Her bir Eyalet ve Bölge'de AK otoritesi Polis'tir. Avustralya Federal Polisi, Başkent Bölgesi, Jervis Bay Bölgesi ve diğer yoğun nüfuslu Bölgelerde AK otoritesidir. Eyalet ve Bölge Polis Servisi aşağıdakilerden sorumludur,

a) Aşağıdaki durumlardaki AK koordinasyonundan;

- Karadaki insanlar,
- İlgili eyalet veya Bölgenin liman sınırları içerisindeki sularda ve iç suyollarındaki kişi ve gemiler,
- Eyalet/Bölge yetki alanındaki liman sınırları veya denizdeki balıkçı gemisi, yat ve ticari tekneler, ve
- Çok hafif uçaklar, planörler ve cayrokopterler dahil CASA ve AUF tescilinde olmayan hava taşıtları,

b) AMSA desteğiyle tescili olmayan sivil hava taşıtlarının kara üzerindeki arama koordinasyonundan.

□ Avustralya Savunma Güçleri – Askeri AK

Federal hükümet, Avustralya Savunma Güçleri (ADF) aracılığıyla tüm ADF ve ziyaretçi askeri gemiler, personel ve hava taşıtlarına AK hizmeti sağlamak için sorumludur. Bu sorumluluk Birleşik Operasyon Komutanlığı Karargahı (HQJOC) tarafından ADF'in ilgili birimleri; Deniz (Filo Karargahı - FHQ), Kara (Askeri Karargah - AHQ) ve Hava (Hava ve Uzay operasyonları Merkezi – AOC) aracılığıyla yerine getirilir.

4.3.3 Gönüllü organizasyonlar

Gönüllü kurtarma organizasyonları tüm ülke boyunca yerleşmişlerdir. Asıl öncelikleri güvenliği desteklemek ve yerel kurtarma operasyonları gerçekleştirmektir. AK operasyonları boyunca gönüllü organizasyonlar tarafından gerçekleştirilen operasyonların koordinasyonundan Eyalet veya Bölge AK otoritesi sorumludur.

Avustralya'da denizcilik alanında çok fazla gönüllü topluluk vardır. Bunların başlıcaları;

Avustralya Sahil Güvenlik Gönüllüleri:

1961 yılında kurulmuş, yaklaşık 2500 üyesi bulunan bir topluluktur. Kendilerine ABD Sahil Güvenlik Yardımcıları Topluluğu'nu model almışlardır.

Kraliyet Gönüllü Sahil Devriyesi:

1936 yılında kurulmuştur. Arama kurtarma hizmeti yanında halka tekne eğitimleri ile seyir, denizcilik, meteoroloji ve ilk yardım eğitimleri de vermektedir.

NSW Denizcilik Kurtarma Topluluğu:

Eyaletin resmi denizde kurtarma hizmeti veren gönüllü kuruluşudur. 2009 yılında kurulmuştur ve 3000 üyesi ile 46 stratejik noktada hizmet vermektedir.

Gönüllü Deniz Kurtarma Grubu:

Özellikle batı Avustralya'da hizmet verir. Arama kurtarma, eğitim ve telsiz izleme alanında yoğunlaşmıştır. VHF 27 MHz (kanal 90) gönüllüler tarafından kullanılan bir frekans kanalı halini almıştır.

4.3.4 AK Koordinasyonu

Avustralya'daki AK müdahalelerinde 2 seviye vardır;

- a) AMSA (RCC Avustralya) ve ADF aracılığıyla Federal seviye, ve
- b) Polis aracılığıyla Eyalet/Bölge seviyesi.

Gönüllü organizasyonlar Eyalet ve Bölge Polisi ile yakın çalışırlar ve Polis kendi yetki sahasındaki bu organizasyonların tüm koordinesinden sorumludur.

Bir AK operasyonuna birden fazla AK otoritesinin katılması alışıldık bir durumdur. Ancak sadece bir AK otoritesinin tüm koordinasyon sorumlu olması hayati önem taşır. Diğer otoriteler AK operasyonuna sahip oldukları imkanlar ile en iyi şekilde yapılan koordinasyon çerçevesinde dahil olacaklardır.

Tüm AK Koordinasyonundan Sorumlu Olacak Otoritenin Belirlenmesi

AK sisteminin temel görevi tehlikedeki kişiye yardım sağlamaktır. Bunun için en kısa zamanda tehlikedeki kişinin yeri belirlenmeli ve kurtarma gerçekleştirilmelidir. Bu işlemin başarısı iyi değerlendirilmiş, planlanış ve gerçekleştirilmiş AK operasyonunun hızına bağlıdır.

AK operasyonunun başarısından emin olmak için uyulması gereken kesin prensipler vardır;

- a) İlk Müdahale

AK kazasından ilk haberi olan AK otoritesi, en iyi durumdaki AK otoritesine tüm koordinasyon devredilinceye kadar müdahaleden sorumludur.

- c) En iyi durumdaki AK otoritesi;

Genellikle bir AK kazasındaki tüm koordinasyondan sorumlu en iyi durumdaki AK otoritesi Tablo 9'a göre belirlenmektedir. Buda KKO'lar için önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Sorumlu Otorite *		Tüm koordinasyonu yapan, ya da adına yapan, Otorite					
Kara, deniz ve hava AK için	Sorumlu otorite	Hava AK ünitelerinin koordinasyonu ve temini	Kara AK ünitelerinin koordinasyonu ve temini	Deniz AK ünitelerinin koordinasyonu ve temini	Haberleşme (hava/yüzey haricinde)	Kara AK için hava/yer haberleşmesi	Havaaracı/gemi haberleşmesi (doğrudan haberleşmenin olmadığı durumlarda)
Uluslar arası sivil, Ulusal sivil (VH) ve gezi/eglençe havaaracı, (RAA) tescilli, ve insanlı uzay aracı ile ilgili	RCC Avustralya	RCC Avustralya	Polis	a) RCC Avustralya b) Polis	RCC Avustralya	Avustralya Hava İşletmesi Polis	Avustralya Hava İşletmesi
ADF hava taşıtları ve Avustralya SRR'ındaki yabancı Askeri hava taşıtları (ADF gemi üstü hava aracı dışındaki) ile ilgili	RAAF	RAAF	RAAF/ Askeri otorite tarafından	RAN	RAAF	RAAF	RAAF

ADF ve yabancı askeri gemiler ve denizaltıları ve gemi üstü hava taşıtları ile ilgili	RAN	RAN	RAAF/ Askeri otorite tarafından	RAN	RAN	RAN	RAN
Bir kara bölgesindeki ADF ve yabancı askeri personel ile ilgili	Ordu	Ordu	Ordu otoritesi tarafından	RAN	Ordu	Ordu	Ordu
Eyalet veya Bölge yetki alanına giren yat, denizdeki balıkçı gemileri ve ticari gemiler; tescilli olmayan hava taşıtı; bir kara veya kıyı bölgesindeki kayıp kişiler; iç sulardaki gemiler ve kişiler ve liman sınırları içindeki tüm askeri olmayan gemiler ile ilgili	Polis	a) Polis b) RCC Avustralya c) ADF ** (sadece hava aracıyla ilgili olduğunda)	Polis	Polis	Polis	Polis Avustralya Hava İşletmesi	Polis
Savunma güçlerinin ve Polisin sorumluluğu dışında olan diğer gemiler ile ilgili	RCC Avustralya	RCC Avustralya	Polis	a) RCC Avustralya b) Polis	RCC Avustralya	RCC Avustralya/ Avustralya Hava İşletmesi	RCC Avustralya/ Avustralya Hava İşletmesi

Tanımlanamayan bıkın sinyaliyle ilgili	RCC Avustralya	RCC Avustralya	Polis	a) RCC Avustralya b) Polis	RCC Avustralya	RCC Avustralya/ Avustralya Hava İşletmesi	RCC Avustralya/ Avustralya Hava İşletmesi
--	----------------	----------------	-------	-------------------------------	----------------	--	--

* Polisin talep etmesi durumunda RCC Avustralya aşağıdaki durumlar için katılacaktır;

- i- hava aramanın koordinasyonunun kabulü; ve/veya
- ii- hava aracı temini için düzenleme.

** RCC Avustralya'nın talep etmesi durumunda Polis aşağıdaki durumlar için katılacaktır;

- i- yüzey aramasının koordinasyonunun kabulü; ve/veya
- ii- deniz AK ünitesi temini için düzenleme.

Tablo 9 - AK Otoritesi Çizelgesi

4.4 İngiltere

Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda'da arama kurtarma operasyonları kamu kurumları, acil durum servisleri ve diğer organizasyonlarla birlikte yürütülür. Hayır kuruluşları ve gönüllü organizasyonlar da arama kurtarma operasyonlarında oldukça önemli yer tutmaktadır.

4.4.1 AK Yapılanması

Sivil hava ve deniz AK sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğu altındadır. Kara üzerindeki ve içsulardaki AK koordinasyonu kendi sorumluluk alanındaki Polis kuvvetleri tarafından yürütülmektedir. Ulaştırma Bakanlığı'na (Department for Transport - DfT) bağlı Deniz ve Sahil Güvenlik Kuruluşu (The Maritime and Coastguard Agency - MCA) denizlerdeki AK servisi koordinasyonunu sağlar. Operasyonu ise Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı yerine getirir. Havacılık ve Havasahası Dairesi (The Aviation Airspace Division - ADD) tüm sivil hava AK sorumluluğuna sahiptir ve tüm askeri ve sivil havacılık AK idari ve operasyonel düzenlemeleri Savunma Bakanlığı'na (Ministry of Defence - MoD) aktarmıştır (MCA, 2008).

4.4.2 Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı

Kraliyet Sahil Güvenliği Komutanlığı, bütün acil çağrılarda ve talep üzerine İngiltere Deniz ve Arama Kurtarma Sahasında operasyon başlatmak ve düzenlemekten sorumludur. İngiltere'de AK operasyonları kıyı hatlarında ve denizde insanların yaralanması ve ölümlerle karşı karşıya kalınması durumunda tüm olağan kaynakların kullanılmasını kapsar. Bu imkanlar her türlü devlet veya özele ait imkanları kapsar.

İngiltere sahillerinde kurulu bulunan 19 adet Deniz Arama ve Koordinasyon Merkezi (MRCCs) denizde ve kıyılardan alınan acil durum ihbarlarına yanıt verilmesinden ve AK operasyonundan sorumludur. Bu merkezlerde 24 saat kesintisiz görev yapılmaktadır.

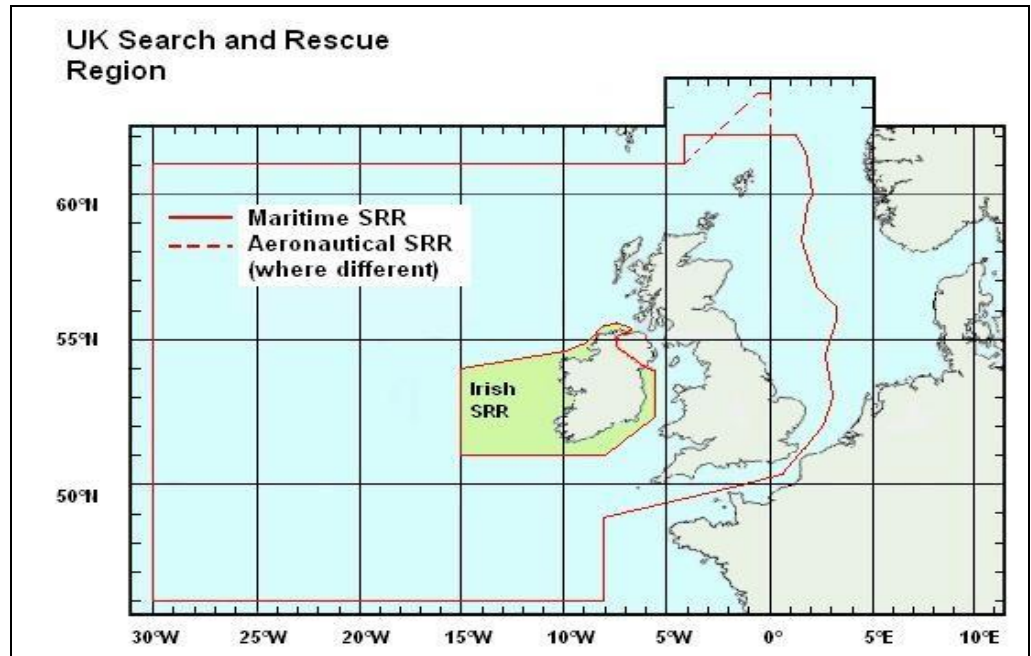
Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın amaçları aşağıda olduğu gibidir;

1. Denizde ve kıyılarda kaybolan kişi veya gemiler, tehlikede veya tehlike potansiyeli taşıyan gemi veya kişilere yardım etmek, taleplerine karşılık vermek.
2. Her türlü deniz kirliliği ve deniz kirliliği tehdide karşı Sahil Güvenlik ve Çevre Kirliliği Dairesi ile işbirliği,
3. Profesyonel ve amatör denizciler ve aynı zamanda okullardaki öğrenciler ve çocuklar için Sahil Güvenlik subaylarının bir kazadan korunma yöntemleri üzerine sahip oldukları tecrübe ve yeteneklerinin kullanılması ile emniyet eğitimi verilmesi.

Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı, İngiltere arama kurtarma sahasındaki tüm arama kurtarma operasyonlarından sorumludur. Bu saha 1,25 milyon kare deniz mili alanı ve 10500 millik kıyı şeridini kapsar.

4.4.3 Sorumluluk sahaları

Doğu sınırı kuzey denizinde, Norveç, Danimarka, Almanya, Hollanda ve Belçika, Fransa İngiliz kanalında ve batı sınırı ise kuzey Atlantik'te Kanada ile buluşup, Portekiz, İrlanda Cumhuriyeti ve İzlanda'ya kadar ulaşır.



Resim-31 İngiltere Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası

Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı 18 Arama Kurtarma Merkezi ile birbirine bağlıdır. Bunlar 400 bölgesel Sahil Güvenlik Timi ve 3000 gönüllü kişi ile görevlerini yerine getirirler.

AK Sahası 3 bölgeye ayrılmıştır.

1. Bölge;

İngiltere'nin doğu ve güney kıyılarını kapsar. İskoçya Sınırından başlayıp Dorset/Doven sınırına kadar iner.

2. Bölge;

Galler ve Batı İngiltere Bölgesi; Devonden ve Cornwall'den Galler sahillerince uzanmaktadır.

3. Bölge;

İskoçya'yı da kapsayan Kuzey İrlanda Bölgesi; Batı Adaları Orkney, Sheltandı içine alan geri kalan İngiltere kıyılarınca uzanmaktadır.

Her bölge 6 küçük bölgeye ayrılmıştır (MRCC) sınırlarla ayrılmış her türlü sahada kendi bölgesindeki AK operasyonlarını koordine etmekle yükümlüdür. Doğu İngiltere bölgesinde ek olarak Londra Sahil Güvenlik birimi Times nehrindeki AK operasyonlarından sorumludur.

Bölge	Merkez	Kapsadığı Alan
İskoçya ve Kuzey İrlanda Bölgesi	Shetland MRCC	Shetland Islands, Fair Isle ve the Orkney Islands
	Stornoway MRCC	Arnamurchan Point - Cape Wrath'a kadar, Barra Head - Butt of Lewis'e kadar
	Aberdeen MRCC	Cape Wrath - Doonies Point'e kadar
	Clyde MRCC	Mull of Galloway - Ardnamurchan Point'e kadar, Jura, Gihga, Islay, Arran, Coll, Tiree, Mull, Bute and Cumbrae adaları dahil
	Forth MRCC	Doonies Point - Anglo-Scottish sınırına kadar

	Belfast MRCC	Nothern Ireland/Irish Republic arasındaki Lough Foyle ve Carlingford Lough sınırları
Wales ve Batı İngiltere Bölgesi	Brixham MRCC	Topsham - Dodman Point'e kadar
	Falmouth MRCC	Dodman Point - Marsland Mouth'a kadar, Devon/Cornwall sınırı
	Swansea MRCC	Marsland Mouth - River Towy'e kadar, Carmarthen
	Milford Haven MRCC	River Towy – Friog yakınlarına kadar
	Holyhead MRCC	Near Friog - Queensferry'e kadar, River Dee
	Liverpool MRCC	Queensferry - the Mull of Galloway'e kadar
İngilterenin Doğu Bölgesi	Humber MRCC	Anglo-scottish sınırı - Haile Sand Fort'e kadar
	Yarmouth MRCC	Haile Sand Fort - Southwold'e kadar
	Thames MRCC	Southwold - Reculver towers'a kadar, Herne Bay
	London Coastguard	Shell Haven Point/Egypt Bay - Teddington'e kadar
	Dover MRCC	Reculver Towers - Beachy Head'e kadar, Belle Tout
	Solent MRCC	Beachy Head - Hants/Dorset sınırına kadar, Isle of Wight dahil
	Portland MRCC	Hants/Dorset sınırı - Topsham'a kadar

Tablo 10. İngiltere Arama Kurtarma Bölgeleri

Kraliyet Sahil Güvenliği Komutanlığı bütün İngiltere'de Deniz ve Hava AK sahasında acil çağrılarda ve talep üzerine gerekli ekipmanı sağlamak, operasyon başlatmak ve düzenlemekten sorumludur. Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı geniş

bir alanda İngiltere’de AK organizasyonları ve faaliyetlerini uygulanabilir hale getirmektedir. Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı sivil denizcilik alanında da bir standart oluşturmak ve bunu uygulamak zorundadır.

AK faaliyetlerine katılan birimler aşağıdadır.

- a) Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın kendisi ve kendisine bağlı yardımcı Sahil Güvenlik Kurtarma Timleri,
- b) Ulusal Kraliyet Filika Enstitüsü tarafından kullanılan sahil kurtarma hovercraft’ları, her türlü hava şartlarında giden botlar,
- c) Diğer gönüllü sahil kurtarma birimleri,
- d) MCA (Marine and Coastguard Agency/Deniz ve Sahil Güvenlik Acentesi) ile anlaşmalı bulunan AK helikopterleri,
- e) Savunma Bakanlığı AK helikopterleri, Kraliyet Donanma ve Hava Kuvvetlerinin sabit kanatlı hava taşıtları,
- f) MCA ile anlaşmalı römorkör ve yedekleme gemileri,
- g) Denizdeki gemilerde meydana gelebilecek yangın ve kimyasal bir olayla mücadele edecek gönüllü itfaiye ekipleri.
- h) Sahillerde görev yapan gönüllü cankurtaranlardır.

Aşağıdaki birimler ise zaman zaman değişiklik gösterebilir. Çok özel şartlar oluştuğu zaman yerine getirilmesi beklenir.

1. Kazazede geminin etrafındaki gemiler
2. Savunma Bakanlığının yardım yapabileceği önceden bildirilmemiş gemi ve uçakları,
3. Kraliyet Gümrük, Maliye ve Polisin elindeki bütün gemiler,
4. Yardımcı Sahil Güvenlik gemileri (yüzer halde olduğu rapor edilen),
5. Petrol Platformlarında konuşlu bulunan helikopter ve diğer unsurlar,
6. Yabancı Arama ve Kurtarma unsurları,
7. MCA Botları ve Kraliyet Sahil Güvenliği Komutanlığı botları
8. Polis, İtfaiye ve Ambulans servisleri
9. Dağ ve Mağara Kurtarma ekipleri

AK faaliyetlerindeki birinci görev, tehlikede bulunan kişi ve kişileri emniyetle kurtarmaktır. Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı görevin yerine

getirilmesi maksadıyla her türlü kaynağı ve bütün kendisine bağlı AK kuvvetlerini kendi adına en iyi şekilde kullanır. Kazalarda politik yönetim sınırları göz ardı edilir. Kraliyet Sahil Güvenliği Komutanlığı bölgesel ambulans ve itfaiyenin katılımıyla düzenli tatbikatlar yapar.

4.5 Kanada

Kanada dünyadaki en büyük arama kurtarma sorumluluk alanlarından birisine sahiptir. Yaklaşık 18 milyon kilometrekarelik kara ve deniz alanı, 243800 kilometre uzunluğunda kıyı hattı, 3 okyanus, yaklaşık 3 milyon göl ve St.Lawrance nehir sistemine hizmet vermektedir.

1979 yılında Milli Savunma Bakanlığı Başbakan tarafından tüm AK konularından genel sorumlu ve hükümet sözcüsü olarak atanmış, bu durum 1982 ve 1986 yıllarında Bakanlar Kurulunca yeniden onaylanmıştır.

4.5.1 Ulusal AK Programı

Kanada'da AK sorumluluğu tüm devlet kurumları tarafından, özel sektör ve binlerce gönüllü arasında paylaşılmıştır. Bu işbirliği Ulusal AK Programı olarak adlandırılır. Her bir katılımcının spesifik rolü ve sorumluluğu bulunmaktadır.

Ulusal AK programı katılımcıları 3 kademedен oluşur;

1) Federal Kademe

Federal Hükümet hava ve deniz AK ile milli parklar ve tarihi yerlerdeki kara AK'sından sorumludur.1986 yılında Ulusal AK Sekreteryası kurulmuş, Ulusal AK Programının ana koordinatörü olarak doğrudan Milli Savunma Bakanına bağlı olarak görev yapar. Aynı zamanda COSPAS-SARSAT sistemindeki uzay kesimi 4 ülkeden birisi olarak gerekli temsili sağlar.

Sekreteryaya Yeni AK Girişim Fonu kapsamında yaklaşık yıllık 8 milyon doları proje bazında Ulusal AK Programı katılımcılarına dağıtmaktadır. Bugüne kadar 880 projeye 200 milyon dolar civarında para dağıtılmıştır.

Kanada Silahlı Kuvvetleri, Kanada sorumluluk sahasındaki tüm havacılık AK'sından ve eşgüdümlü deniz-hava AK operasyonlarından sorumludur. Kanada Sahil Güvenliği, federal sorumluluk altındaki (Great Lake ve St. Lawrence Nehir sistemi ve kıyı suları dahil) tüm deniz AK'sından sorumludur. Park Kanada, 44 milli park ve 120'den fazla tarihi yerlerdeki ziyaretçilerin güvenliğinden sorumludur.

Kanada Ulaştırması, havacılık ve denizcilik alanındaki tüm bileşenlerin operasyonu, üretimi, dizayndaki minimum emniyet standartlarının geliştirilmesi, kaza inceleme, emniyet eğitimi, vb. konuları sağlar. Kanada Çevre, Ulusal AK Programı katılımcılarına ve Kanada halkına kritik meteorolojik bilgi akışını sağlar.

2) Eyalet ve Yerel İdareler

Eyalet ve Yerel İdareler karadaki ve iç sulardaki AK'dan sorumludurlar. AK hususlarında koordinasyonu sağlamak amacıyla her bir Eyalet ve Yerel İdare kendi özel durumlarını karşılayacak şekilde anlaşmalar yapmışlardır. Sorumluluk sahaları genellikle kendi sınırları kapsamındadır.

3) Gönüllü Kuruluşlar

Hergün ülke genelindeki binlerce AK gönüllüsü can kurtarmaya yardımcı olması amacıyla hazır beklemektedir. Bu gönüllüler Ulusal AK Programının başarılı olabilmesi için oldukça kritik bir rol üstlenmektedirler. Hemen her seviyedeki hava, deniz ve kara AK'sında kamu unsurlarına destek sağlamaktadırlar.

British Columbia'daki AK gönüllüleri aşağıdaki başlıklar altındaki yaklaşık 100 saatlik eğitim programını tamamlamak zorundadırlar;

- Bir aramayı başlatmak
- Aramayı sürdürmek
- Aramayı sonlandırmak
- Harita ve pusula kullanımı
- Canlı kalabilme becerileri
- Arama tipleri
- Haberleşme

- Takip
- Helikopter emniyeti
- Tahliye
- Çığ

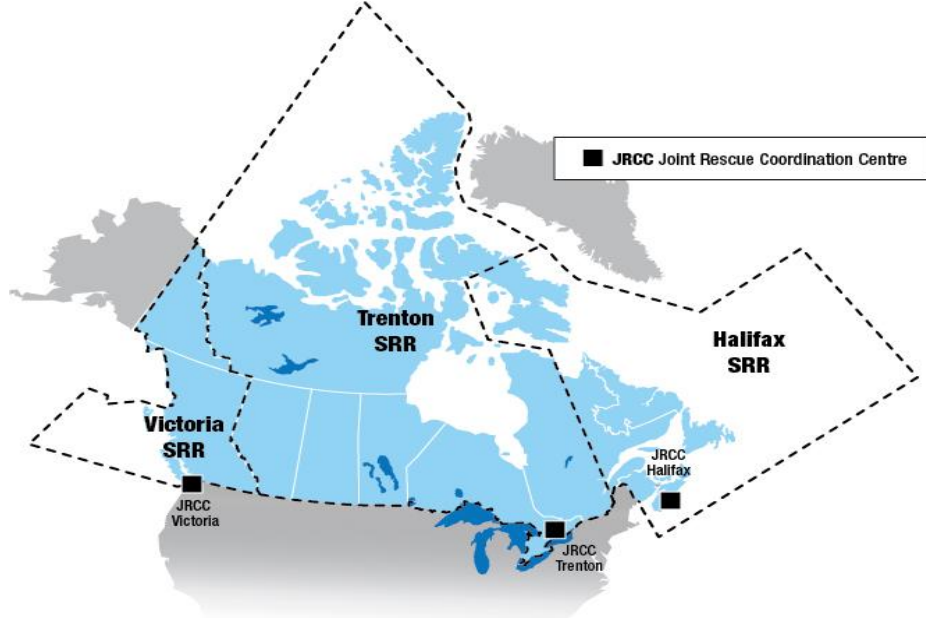
AK Sorumlu Otoriteleri

AK Kaza Tipi	Sorumlu Otorite
Hava Kazaları (tüm Kanada)	Kanada Silahlı Kuvvetleri
Denizcilik Kazaları (Okyanus, Kıyı suları ve Great Lake/St.Lawrence Nehir Sistemi)	Kanada Sahil Güvenliği
Kara ve İçsular (Dağcı, Avcı, Kayıp Şahıs, olta balıkçısı, kayık)	Eyalet / Yerel Yönetim hükümetleri (genellikle o bölgenin polisi)
Mili Parklar, Tarihi yerler (dağcı, dağ bisikletçisi, olta balıkçısı, kayık)	Park Kanada Ajansı

Tablo 11. Kanada Arama Kurtarma Sorumlu Otoriteleri

4.5.2 Hava & Deniz Arama Kurtarma

Kanada 3 Birleşik Kurtarma Koordinasyon Merkezine (Joint Rescue Coordination Centre) ayrılmıştır (Halifax, Trenton ve Victoria). Her bir merkezde Kanada Silahlı Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik'ten personel görev yapmakta, 24 saat kesintisiz vardiya tutulmakta ve deniz&hava kazalarına müşterek müdahale edilmektedir.



Resim-32 Kanada Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası

Bu 3 merkez tarafından her yıl ortalama 9000 kazaya müdahale edilmektedir.

➤ Kanada Silahlı Kuvvetleri

AK için ülke boyunca 5 stratejik bölgeye hava filosu konuşlandırmıştır (Gander, Newfoundland & Labrador; Greenwood, Nova Scotia; Trenton, Ontario; Winnipeg, Manitoba; and Comox, British Columbia.) .

AK'da kullanılan ana unsurlar aşağıdaki gibidir,

- 14 x CC130H Hercules Hava Taşıtı,
- 6 x CC115 Buffalo Hava Taşıtı,
- 14 X CH149 Cormorant Helikopter,
- 5 x CH146 Griffon Helikopter,

Gerekli durumlarda diğer hava taşıtları, gemiler veya askeri unsurlar ikincil unsur olarak göreve çağrılabilir.

Bir AK ihbarı alındığında AK personeli 30 dakika içerisinde uçuşa geçecek şekilde 24 saat aktif çalışmaktadır.

➤ Kanada Sahil Güvenliği

Ülke boyunca AK operasyonlarında kullanılmak üzere 117 gemi ve 22 helikopteri hazır bulundurmaktadır. Kullanılan 40 adet AK istasyonuna yaz aylarında 25 adet kıyı kurtarma bot istasyonu ilave edilmektedir. Kanada sahil güvenliği gerekli durumlarda çok amaçlı gemileri göreve çağırabilmektedir.

Her sahil güvenlik gemisi en az bir kurtarma uzmanı bulundurmakta ve tüm gemiler özel kurtarma ekipmanlarıyla donatılmaktadır. AK üniteleri özel eğitimli mürettebatıyla 24 saat görev yapacak şekilde hazır bekler ve %99 oranında ihbar gelmesi akabinde 30 dakika içerisinde hareket eder.

➤ Kara Üniteleri

Federal ortaklarının aksine eyalet ve bölgesel yönetimler arama kurtarma operasyonları için hava veya deniz aracı filosu ve mürettebatı barındırmazlar. Mevcut Polis, İtfaiye ve Acil Servis üniteleri kaza durumunda göreve çağırılır. Ayrıca tüm ülke boyunca kara üzerindeki arama kurtarma operasyonlarında gönüllü organizasyonlar önemli görevler üstlenirler.

Ülke genelinde kara AK sorumluluğu eyalet ve yerel yönetimlere bırakılmış olsa da, Park Kanada Milli Parklar ve Tarihi yerlerdeki kara AK konusunda yetkilendirilmiştir. Buna göre Park Kanada dağ kurtarma ekibi kurmuş ve standart dağ kurtarma ekipmanıyla donatmıştır. Yıl içerisinde ortalama 3600 ziyaretçi için kayıp arama, çığ, dağ kurtarma, tekne kazaları ve tıbbı yardım içerikli operasyon düzenlemiştir.

4.5.3. Gönüllü Katılım

Ulusal AK Programının güçlü bir bileşeni olan gönüllü organizasyonlar AK gereksinimlerinin karşılanmasında oldukça büyük kaynak sağlamaktadırlar. Yerel idareler ve polis güçlerinin yanı sıra gönüllüler bölge hakkındaki eşsiz bilgi ve tecrübeleriyle etkili bir AK operasyonu düzenlenmesine katkıda bulunurlar. Kanada gönüllü AK birliklerine rehberlik eden 3 ana topluluk vardır. Hep birlikte yaklaşık 18 bin gönüllüyü temsil ederler;

Sivil Hava AK Topluluğu (The Civil Air Search and Rescue Association - CASARA),

Tüm ülkeye yayılmış 100 takım ve 2534 gönüllüyü temsil eder. Ulusal AK Programı kapsamında hava emniyeti ve havacılık arama operasyonlarında destek sağlar. Kanada Silahlı Kuvvetlerine ve aralarındaki anlaşma gereğince tüm eyalet ve yerel yönetimlere 1986 yılından itibaren havacılık kurtarma destek hizmeti sağlar.

Kanada Sahil Güvenlik Yardımcıları (The Canadian Coast Guard Auxilary - CCGA),

Tüm ülkeye yayılmış 1200 ünite/gemi ve 12000 gönüllüyü temsil eder. Kanada Sahil Güvenliğine deniz AK konularında 1978 yılından beri yardım sağlar. Ayrıca teknelerin emniyeti hususlarında da destek sağlar.

Kanada AK Gönüllüler Topluluğu (Search and Rescue Volunteer Associaton of Canada),

Kara üzerindeki AK gönüllüleri için ulusal bir çatı sağlamak amacıyla Eyalet ve yerel yönetimler toplulukları tarafından kurulmuştur. Ülke genelinde 300 takım ve 12000 gönüllüyü temsil eder.

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Sonuç ve Tartışma

Arama ve kurtarma işiyle uğraşan kamu, askeri veya özel birimlerin meslek hayatları boyunca belki bir defa belkide hiç karşılaşmayacakları, fakat karşılaştıklarında ulusal ve uluslararası yapılanmayı kökünden etkileyecek olan Kitle kurtarma operasyonları üzerine Ülkemizde yapılacak yeni bir düzenleme için alt iki başlık içerisinde oluşturulmalıdır.

Birinci alt başlığımız, AK yapılanmasının mevzuat ve katılımcı kurumlar açısından genel olarak ele alınmasıdır. Bölüm 3.2.1.'de belirlenmiş olan, AK yardım kaynakları her değişik olay için belirsiz sayıda kurum ve kuruluş görev alacaktır. Bu yapılanma içerisinde bir kurum veya birim bazen bir görevlendirme ile bazende ihbarın kendisine ulaşması neticesinde kendisini bir AKB (arama kurtarma birimi) olarak AK faaliyeti içinde bulacaktır. Bu yürürlükteki mevzuatla ne yazık ki tam anlamıyla başarılamamakta, aşağıdaki sorunlar önümüze çıkmaktadır,

- yetki karmaşası, koordinasyon sorunları, sivil asker ortak çalışması,
- vakıf,dernek, kulüp, STK, gönüllü unsurların görevlendirilmesi ve giderlerini karşılanması durumlarına ne yazık ki cevap alınamamaktadır,
- sorumluluk verilen kurumlar daha üstü norm olan kuruluş kanunlarında yer almadığı için (alt norm üst norm ilişkisi) adı geçen görevleri yerine getirmemektedirler,
- Askeri unsurlar kurumsal tutuculuklarına devam etmekte, olay aşamaları tam olarak takip edilememektedir,
- Kurtarma koordinasyon merkezleri (RCC) veya kurtarma alt merkezlerinin (RSC) sorumluluk sahaları, Sahil Güvenlik dışında belirlenmemiştir.
- Ülkemiz kıyılarında ve kara sahasında arama kurtarma için kullanılabilir, Ulusal Arama Kurtarma Resmi (ülkedeki devlete ait

veya özel, tüzel kişilere ait Ak faaliyetleri için kullanılabilir tümü teçhizat, unsur, birim, araç vb.) oluşturulmamış.

- Yerel planlamalar yapılmamış sadece o bölgede olan kişilerin tecrübelerine bırakılmıştır,
- Çok seslilik sebebiyle tek elden planlama davranışı sürdürülememektedir,
- SC(AK Koordinatörü), SMC(AK görev koordinatörü), OSC (Olay yeri koordinatörü) tanımları tam olarak anlaşılmamış, uzman personel için gerekli olan ulusal ve uluslararası bir eğitim politikası belirlenmemiştir.

İkinci alt başlığımız, tabiki bu araştırmaya temel teşkil eden Kitle Kurtarma Operasyonlarının Planlanması olacaktır. Bu araştırmayla gördük ki diğer kurtarma faaliyetlerine nazaran nadiren meydana gelene kitle kurtarma olaylarına gerçek operasyonlarla bir tecrübe kazanmak ve/veya toplumların ilgisini çekmek mümkün olmamaktadır. Ancak bölgesel olarak yapılan planlar ve tüm risk faktörleri; hava durumu, deniz trafiği yoğunluğu, AK yardım kaynakları, yetişmiş personel şartları; göz önünde bulundurularak yapılan gerçeğe çok yakın tatbikatların yapılması ve her yıl genişletilerek devam edilmesi ile Kitle Kurtarma operasyonlarına hazırlıklı olmaktan hariç, farkındalık yaratmayı sağlayacaktır. Zaten bu tarz operasyonlar her zaman planlandığından daha fazla insanı kapsayacak ve alışılmadık durumları önümüze getirecektir. Önemli olaylara hazırlıklı olmakla ilgili aşağıdaki hususlara özellikle dikkat edilecektir:

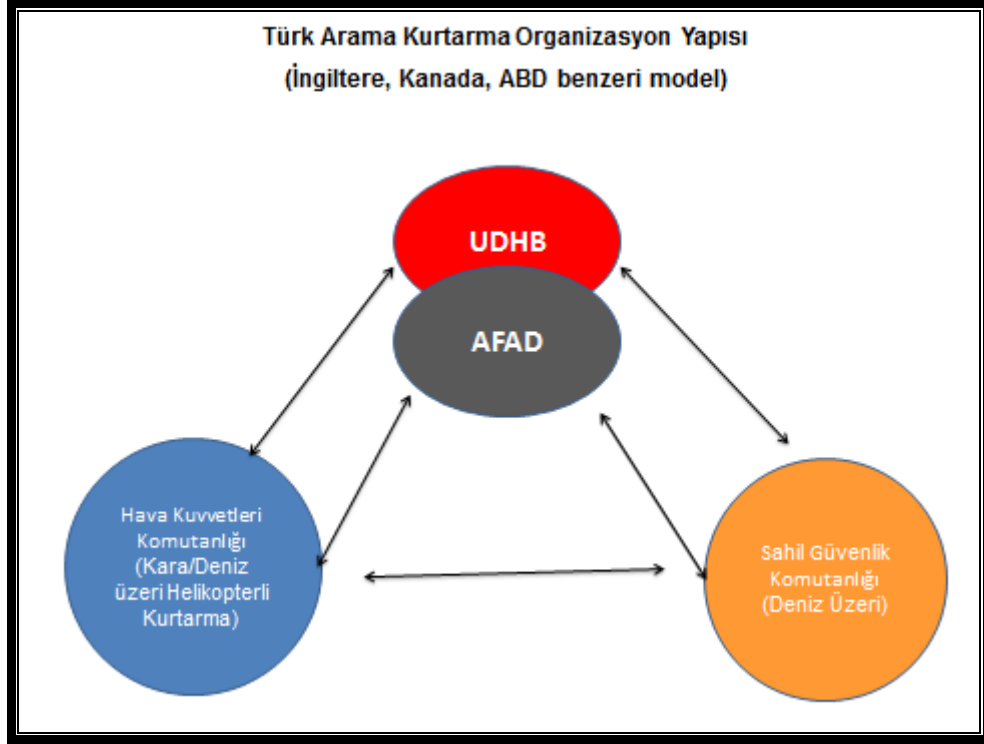
- Önemli bir olayda "günlük" müdahalelerin bir parçası olarak birlikte çalışmaya alışkın olmayan üyeleri içerecek daha geniş bir AK "ekibinin" yapısı ve sinerjisi;
- Tüm seviyelerde etkin iletişim kurulmasının hayati önemi;
- Önemli olaylar sırasında, özellikle toplu kurtarma çalışmalarında AK servis personeli üzerine yüklenecek ekstra baskı;

- Tanıtım ziyaretlerinin, bilgi alış verişinin, ortak eğitim girişimlerinin faydası.

Model Önerisi 1:

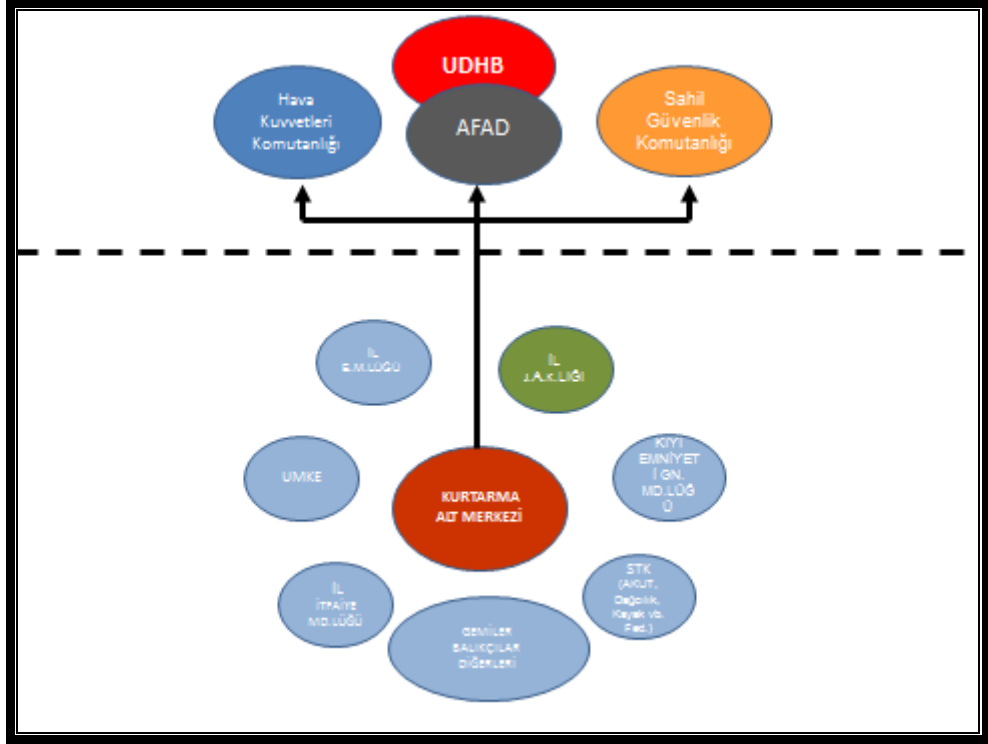
Kitle kurtarma çalışmalarının özellikle gelişmiş ülkelerde asker-sivil işbirliği içerisinde birleşik merkez olarak yürütüldüğü dikkate alınarak, şu an itibariyle gelinen noktada Ülkemizdeki herhangi bir olayı ayırt etmeksizin birleşik arama kurtarma koordinasyon merkezinin (JRCC-joint rescue coordination center) faaliyet göstermemiz zorunluluk haline gelmiştir. Bu durumda kaşımıza çıkan ilk problem bu yapılanmanın hangi kurum içerisinde vücut bulması gerekliliğidir, fakat bu yapı kesinlikle bir bakanlık, kurum, komutanlık veya birime ait olmayacak şekilde, aşağıdaki (Tablo 7’de olduğu gibi)

- Müşterek arama kurtarma koordinasyon merkezi, mevcut AAKKM’nin ve AFAD afet ve acil durum yönetim merkezinin tüm teknik imkanlarını ve yetkisel imkanlarını barındıracaktır,
- Deniz üzeri kurtarmalarda (mevcut durumda olduğu gibi) Sahil Güvenlik Komutanlığının,
- Kara/Deniz üzeri helikopterli kurtarmalarda Hava Kuvvetleri Komutanlığının sorumlu olması,
- Ayrı ayrı merkezler olması yerine ulusal anlamda tek ve tam koordine yetkisinin bulunması, direk görev emri veren tam yetkili merkez olarak görevin icra edilmesi hedeflenmelidir,



Tablo 12. Müşterek Arama ve Kurtarma Merkezi Organizasyonu

- Alt bölgelerin belirlenerek sorumlu RSC belirlenmesi böylece merkezde ve yerelde işlerin tek elden yürütülmesi sağlanmalıdır.
- Arama Kurtarmada geçerli olan bir Arama Kurtarma Kanunu'nun çıkarılarak Normlar hiyerarşisi kargaşasına sebep olunmaması,
- Uluslararası ikili veya çoklu anlaşmaların karşılığı olan tek bir merkezin olması ve uluslararası anlaşmaların ve/veya IMO, ICAO tavsiye kararlarının tek elden ulusal mevzuata derç edilmesi,
- Kitle Kurtarma operasyonlarında kazanın meydana geldiği bölgede sorumlu RSC ve JRCC direk eşgüdümün sağlanarak görevlendirmelerin, SMC belirlenmesinin, OSC'nin belirlenmesinin, direk yerelden yapılmasının sağlanacak yetkinin verilmesi, (Tablo-13)



Tablo 13. Merkez - Yerel AK Eşgüdüm Şeması

Belirlediğimiz bu model kurumlar üstü yapısıyla her kurumun düzenleyici ve denetleyici bir yapıya sahip olmalıdır. Kaza inceleme komisyonlarına ve uluslararası toplantılara personel göndererek gelişmeleri takip etmeli, AK ile ilgili teknolojik yeniliklerin ülkemize getirilmesi, kurulması işletilmesi ve kontrol edilmesini sağlamalıdır.

Kendi bütçesiyle olan bu modelde Kitle Kurtarma Operasyonları için yapılacak tatbikatların tüm aşamaları belirlenerek aynı şekilde tüm giderleride tek bir bütçeden karşılanmalıdır.

Yerel tatbikatların yapılması, Ege, Akdeniz, Marmara ve Karadeniz Bölgeleri için hem deniz şartları hem farklı risk faktörlerinin olması sebebiyle ayrı ayrı tatbikatların şehirlerde veya bölgelerdeki tüm AK Yardım kaynaklarının (valilikler, polis, bölgesel kurumlar, STK, vb.) belirlenerek bunların katılımıyla yılda en az bir defa farklı senaryolar ile tatbikat yapılması, yerel basın, okullar ve üniversite kulüplerinin, bir şekilde senaryolarda yere alması sağlanmalı ve senaryolar zaman zaman deniz ve hava araçlarını ayrı ayrı veya beraber içermelidir.

Uluslararası tatbikatların yapılması, Karadeniz’de Gürcistan, Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan ile , Ege’de Yunanistan ile, Akdeniz’de Kıbrıs ve Suriye ile komşu olan ülkemiz bu üç deniz içinde ayrı ayrı denizcilik ve havacılık kazları tatbikatları yapabilir ve komşu ülkelerden de katılımcı talep edebilir veya öncüsü olduğumuz Karadeniz Komisyonu ve Karadeniz Arama Kurtarma Konferansı toplantılarında ortak tatbikatların planlanmasını sağlayabilir. Ege ve Akdeniz’de siyasi sebeplerden dolayı ortak tatbikatlar yapmamız zor olarak gözükmekte olduğu için hem işbirliğine açık olmak, hem de kendi imkanlarımızı maksimum seviyede tutmak bizi için bir zorunluluktur. Aynı zamanda hem arama kurtarma unsurlarımızla, hem de planlama safhalarında diğer ülkelerden gelen tatbikat davetlerine icabet etmemiz, Kitle kurtarma operasyonlarının değişik durumlarda zuhur etmesine hazırlık ve işbirliği seviyemizi artıracığı için tavsiye edilmektedir.

Bir yıl boyunca hiç bir AK faaliyeti yürütmeden bir kaza durumuna hazırlıklı olarak beklemek anlamına gelen Ulusal AK Sistemi, belki de bir MRO’da binlerce insanın hayatının kurtarılmasına sebep olabilir. Bir insanı yaşatmanın tüm insanlığı yaşatmak olduğu bir kültürle yoğrulmuş olan Ülkemizin, her safhada yaşadığı ilerleme paralelinde hem arama ve kurtarma, hem de kitle kurtarma operasyonlarına hazırlıkta öncü olması bulunduğumuz konum ve günümüz itibari ile bir zorunluluktur.

Model Önerisi 2:

Uluslararası Deniz Arama ve Kurtarma Anlaşması (Hamburg1979) çerçevesinde ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago) Ek 12 genel hatları ile her ülke kendi sorumluluk sahasında AK faaliyetlerini yürütmek, düzenlemek ve tehlike içindeki kişilere yardımda bulunmaya ve her sahildar devlet tarafından kıyı gözetleme, arama ve kurtarma hizmetleri için yeterli ve etkili düzenlemeler tesis etmek zorunluluğundadır.

Ülkemiz içinse bu zorunluluk deniz alanlarının ve sahil şeridinin fazla olması dolayısıyla denizciliğin ve arama kurtarmanın şüphe götürmez şekilde profesyoneller tarafından yapılması gerekmektedir.

Bu sebeple Model Önerisi 1'e ek olarak bu model önerisi ilk modeli tamamlayıcı nitelikte olacaktır. İkinci modelimiz yine var olan AK sistemi içerisinde ufak yapısal değişikliklerle kamu tarafından hariç, deniz ve denizcilik işiyle uğraşan diğer kişileri AK faaliyetleri içerisinde yer almaya teşvik edici nitelikte olacaktır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞININ TEŞKİLAT VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME ile Deniz ve ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün yetki ve sorumluluklarını belirleyen MADDE 9 Paragraf (1)'de verilen

“Türk kıyılarında meydana gelen ve her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının karıştığı kazalarla ilgili tahlisiye, kurtarma ve yardım ile acil durum müdahalesi faaliyetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.” Yetkisi kapsamında Bakanlığımız tarafından yapılacaktır;

1. Türk Arama ve Kurtarma Fonu Oluşturulması

Bu fon ülkemiz sorumluluk sahasında meydana gelebilecek herhangi bir tip denizcilik ve/veya havacılık kitle kurtarma operasyonunda AK faaliyeti için bölgeye giden ister kamu ister özel unsurlarda oluşabilecek maddi kayıpların karşılanmasına yönelik oluşturulacaktır.

Fonun kaynakları tamamen denizcilik alanında devlet tarafında basılan değerli kağıtlarda cüz-i bir miktar, örnek olarak bir (1) Türk Lirası, artış yapılması ve liman giriş çıkışı yapan, Türk Boğazları'ndan geçen gemilerden, gemi adamı cüzdanlarından vb. denizcilik işlemlerinden alınacak minimal bir ücretin toplanması ile oluşturulacaktır.

Bu itibarla, bir faaliyetten kazanç elde eden kişilerin ve/veya şirketlerin olası kazalar neticesinde oluşacak risklerin bertarafından da sorumlu olması sağlanacaktır.

Bu fon hem sivil arama kurtarma kaynaklarının sigorta edilmesi, hem AK faaliyetleri içerisinde giderlerinin karşılanmasını sağlayacak nitelikte olacaktır. Ak faaliyetleri hiç bir zaman bir şahıs için geçim kaynağı olmayacaktır, sadece insani amaçlarla yapılmış bir AK faaliyetinin giderlerinin devlet tarafından karşılanmasını sağlayacaktır.

Düzenlenecek bu fon sistemi AK faaliyetler için tesis edilebilecek olan teknolojilere maddi katkı sağlanmasını ve böylece devlet tarafından para harcanmadan teknolojik yeniliklere ulaşmayı sağlayacaktır.

2. Deniz Arama ve Kurtarma İfa Sertifikası

Bu sertifika eğitimi devlet kurumu veya kuruluş olmayıp AK faaliyetleri içerisinde yer alması muhtemel olan Bölüm 3.2.1 AK yardımı kaynaklarının ve Römorkör kaptanlarının, pilot botu kaptanlarının, balıkçı, yat, vakıf,dernek, kulüp, STK, gönüllü unsurların, amatör denizcilerin, su altı ve suüstü sporcularının eğitimleri içerisine derç edilebilecek şekilde verilecektir. Bu sertifika tamamaen gönüllülük usulüne göre verilecektir. Devlet bu sertifikadan her hangi bir maddi gelir sağlamayacaktır.

Sertifikaya, Uluslararası Denizcilik Örgütü Model Kurslarından olan (**SAR Administration -IAMSAR Volume I, Model Course 3.13**) Arama Kurtarma Yönetimi Eğitim çerçevesinde aşağıdaki konu başlıkların içermelidir.

1. ULUSAL ARAMA KURTARMA ORGANİZASYONU
2. BÖLGESEL ARAMA KURTARMA ORGANİZASYONU
3. ARAMA KURTARMA SİSTEMİ VE HAREKETE GEÇİRİLMESİ
4. ARAMA PLANLAMASI
5. ARAMA HAREKÂTI
6. KURTARMA HAREKÂTI
7. MUHABERE
8. RAPORLAR VE BELGELEME
9. ULUSAL VE ULUSLARARASI MEVZUAT
10. 112 ACİL SERVİSLERİ VE TELE SAĞLIK SİSTEMİ İLE EŞGÜDÜM
11. TÜRK RADYOLARI İLETİŞİM VE EŞGÜDÜM
12. UYGULAMALI SEYİR EĞİTİMİ

Bu eğitim neticesinde devlet kurumları içerisinde yetişmemiş bir Ak gönüllüsü , ulusal ve yerel AK faaliyetlerine yardım etmek istediğinde hiç bir ekstra bilgilendirmeye ve/veya kafa karışıklığına sebep olmadan bir çok kurum, kuruluş, sivil, asker katılımıyla yapılan Kitle Kurtarma tarzı bir AK faaliyeti içinde yer alabilecektir.

3. Türk Arama ve Kurtarma Akreditasyon Sistemi

Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinde yukarıda bahsi geçen “Deniz Arama ve Kurtarma İfa Sertifikası” nı almış her kişi, AK faaliyetleri ile ilgili olarak varsa bağlı olduğu dernek, kulüp, vakıf bilgileride dahil olmak üzere tüm iletişim olanaklarını ve yüksek yoğunluklu bir AK faaliyeti veya düşük yoğunluklu bir AK faaliyeti içerisinde nasıl yer alabileceğinin belirlendiği, ülke çapına yayılmış bir sistemin oluşturulması sağlanmalıdır.

Bu sistem tabi ki öncelikle bölge bölge yapılacak ve daha sonrasında tüm Ülke çapında büyük bir bünye oluşturulacaktır. Kişilerin ve bu kişilerin AK faaliyetlerinde kullanılabilecek imkanlarının (bot, tekne, balıkçı teknesi, yelkenli, yat, tenezzüh gemileri, jet ski, vb.) hem bölgesel hem ulusal anlamda bilinmesini ve ihbar alındığında en kısa sürede harekete geçirilmeleri sağlanacaktır.

Sistemin çalışmaya başlamasına müteakip Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) içerisinde yapılacak yazılım değişikliğiyle AK faaliyetleri için ulusal sisteme akredite olmuş gemiler ister KLAS-A tipi ister KLAS-B tipi cihaz taşıyan bir araç takip sistemi varmış gibi 7/24 aktif şekilde izlenebilecektir.

Yukarıda önermiş olduğumuz her iki modelde birbiri ile çatışmayacak ve hem ayrı ayrı hemde tek tek yürürlüğe geçebilmesi için Ülkemizdeki AK mevzuatı, 12/12/2001 tarihli ve 24611 sayılı resmi gazetede yayınlanmış olan TÜRK ARAMA VE KURTARMA YÖNETMELİĞİ'nde 655 No'lu Kanun Hükmünde Kararnamenin, Genel Müdürlüğümüze verdiği yetkiler çerçevesinde aşağıdaki belirtilmiş değişikliklerin yapılması uygun olacaktır.

Madde 4 – Tanımlar

Ek o) bendi

Kitle Kurtarma Operasyonu: Kitle kurtarma operasyonu öyle ki olayda acil yardıma ihtiyacı duyan kişi sayısı o kadar yüksektir ki normal bir arama kurtarma otoritesinin müdahale edebileceği kapasitesinin çok üstündedir.

Madde 7 - Görev ve Sorumluluklar

l) bendine aşağıdaki ifade derç edilmesi uygun olacaktır.

Deniz üzerinde yapılacak, Madde 4'te belirtilmiş olan tüm AK faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme, planlama ve ilgili bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla, özel ve/veya tüzel kişi, dernek, vakıf, kulüp, şirket, kuruluş ve unsurlara AK faaliyetlerini icra eder/ettirir.

IMO veya ICAO tarafından AK teşkilatı ve AKKM'lerin denetlenmesi için talep edilen denetleme programı talep listelerinin oluşturulması için Birleşik Denetleme Grubunu kurar, denetleme kontrol listesini yayınlar. AKKM'leri ve ilgili AK birimlerinin, AK faaliyeti yapan özel ve/veya tüzel tarafların gerekli ulusal ve uluslar arası standartlarda bulunmasını sağlar.

KAYNAKÇA

Prof. Dr. Abdurrahman Kılıç - Ateşi Tutan Eller - ATEŞ KAHRAMANLARI (2010)

Australian Maritime Safety Authority (AMSA), National Search and Rescue Manual, Rev.11, Canberra, 2011.

Aviation Safety, "Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959-2004", Aviation Safety Boeing Commercial Airplanes, U.S.A., 2005.

Department of National Defence/Canadian Coast Guard (DND/CCG), National Search and Rescue Manual, Ottawa, 2000.

International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR) Volume –I, II,II

International convention on Search and Rescue, 1979 (SAR 1979)

Christopher Bollyn -M/s Estonia Ferry disaster – were Estonians kidnapped

Anders Björkman M.Sc., Naval Architect - Lies and Truths about the M/V ESTONIA Accident - January 1998

Courtesy Accident Investigation Board Finland / Creative Commons

Cruise Ship COSTA CONCORDIA Marine casualty on January 13, 2012
Report on the safety technical investigation

KULUÇLU Erdal -Sayıştay Dergisi - Sayı: 71 3Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri

GÖZLER Kemal (2008), "Anayasa Normlarının Geçerliliği Sorunu",

GÖZLER Kemal (2008), "Kanun Hükmünde Kararnameler",

ESİN Yüksel (1980), Yönetmelikler, İdare Hukuku ve İdari Yargı İle İlgili İncelemeler III, Danıştay Yayınları, Ankara.

Maritime Search and Rescue Service (DGzRS), German Maritime Search and Rescue Service, Bremen, 2005

ÖZYÖRÜK Mukbil (1982), İdare Hukuku Ders Notları (Teksir), Ankara.

VINCENZO PINTO, AFP/GETTY IMAGES / January 18, 2012

http://www.multi.fi/estonia/estorap.html#_Toc405839344

<http://www.maritime-executive.com/article/Italys-MIT-Releases-Costa-Concordias-Safety-Technical-Investigation-Report-2013-05-24/>

<http://www.izto.org.tr/bilgi-bankasi/izmir/turizm/kruvaziyer-turizmi>

<http://www.courant.com/business/hc-famous-cruise-ship-accidents>

<http://www.anayasa.gen.tr/angecerliligi.htm> (18.12.2008)

www.anayasa.gen.tr/khk-bilgi.htm (07.04.2008)

<http://www.yourlawyer.com/topics/overview/costa-concordia-cruise-ship-accident-lawsuit-lawyer-attorney>

www.imo.org

www.ccg-gcc.gc.ca

www.nss.gc.ca

www.uscg.mil

http://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia_disaster

http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Estonia

<http://www.international-maritime-rescue.org/index.php/projects/mass-rescue>

www.amsa.gov.au

ÖZGEÇMİŞ

1980 Gaziantep’te doğdu.

1992 Gaziantep 8 Şubat İlkokulu’nu bitirdi.

1999 Gaziantep Anadolu Lisesi’ni tamamladı.

2005 Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi,
Deniz Ulaştırma İşleme Mühendisliği Bölümü’nü bitirdi.

2005- 2008 Çeşitli Konteyner Gemilerinde II.Zabit ve I. Zabit olarak görev
yaptı.

2008 Deniz Trafik Başkılavuz olarak Ana Arama Kurtarma Koordinasyon
Merkezinde işe başladı.

2011 Denizcilik Uzman Yardımcısı olarak atandı.