T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETLERİ VE TÜRKİYE UYGULAMASI

Oğuz ATİK

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

2007

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "**Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması**" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Adı SOYADI

Oğuz Atik

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin
Adı ve Soyadı : Oğuz ATİK
Anabilim Dalı : Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Programı : Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Tez Konusu :Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün …….. tarih ve ……. Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18.maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ……. dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI	O	OY BİRLİĞİİ ile	O
DÜZELTME	O*	OY ÇOKLUĞU	O
RED edilmesine	O**	ile karar verilmiştir.	

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

	Evet
Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.	O
Tez mevcut hali ile basılabilir.	O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	O
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	O

JÜRİ ÜYELERİ				İMZA
……	□ Başarılı	□ Düzeltme	□ Red	……..
……	□ Başarılı	□ Düzeltme	□ Red	…….....
……	□ Başarılı	□ Düzeltme	□ Red	…. ……

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi
Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetleri ve Türkiye Uygulaması

Oğuz Atik
Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Günümüzde, dünyada denizcilik sektöründe, emniyet hususunda büyük gelişmeler görülmektedir. Deniz kazalarının oranı her geçen gün daha da gerilemekte, bununla birlikte klasik kurtarma – yardım hizmetine olan ihtiyaç da şekil değiştirmektedir. Hizmetin boyutlarının genişlemesiyle beraber dünyada, gemi kurtarma – yardım sektörü işletimsel ve finansal boyutlarda sorunlar yaşamaya başlamıştır.

Gemi kurtarma – yardım hizmetinde, deniz kazalarında çevre kirliliğini minimize etmek için yapılacak acil müdahale, önemli bir hale gelmiştir. Dünya genelinde, sürekli artış gösteren deniz trafiği doğrultusunda denizci ülkeler, özellikle bu konuda emniyeti artırıcı tedbirleri geliştirme yönünde sürekli bir çalışma içerisindedirler.

Günümüzde dünyada, kıyılarda deniz emniyetinin artırılmasını amaçlayan ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları) sistemleri gibi, modern gemi kurtarma – yardım yaklaşımları ön plana çıkmaktadır.

Türkiye'nin, kıyılarında da sürekli artan gemi trafiği ve özellikle taşınan kirletici yük miktarları doğrultusunda, kıyılarının emniyeti için, kurtarma – yardım kapasitesini en iyi seviyede tutması gerekmektedir.

Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardımın, deniz kirliliğini önleme ve acil müdahale fonksiyonlarıyla beraber, yeterliliğinin ortaya konulması amacı doğrultusunda gerçekleştirilen bu çalışmada, literatür taraması ve ikinci el verilerin yorumlanmasına ek olarak delphi tekniği kullanılarak uzman görüşlerinin kalitatif analizi sağlanmıştır.

Analizler sonucunda elde edilen bilgiler doğrultusunda, Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmetlerinde, eğitim, ekipman, planlama ve organizasyon kapsamında bazı eksiklikler olduğu ortaya çıkmıştır. Türkiye kıyılarının, risk potansiyeline göre tespit edilecek stratejik bölgelerinde, gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin güçlendirilerek kıyıların emniyetinin artırılması önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Gemi, Gemi kurtarma - yardım, Deniz Tehlikesi, Deniz Kirliliği, Acil Müdahale

ABSTRACT
Master's Thesis
Marine Salvage Services and an Application for Turkey

Oğuz Atik
Dokuz Eylul University
Institute Of Social Sciences
Maritime Business Administration Program

Today there are many improvements in maritime safety in the world. In parallel, decreasing number of marine accidents started to cause the characteristics of demand for marine salvage services to change putting the marine salvage industry in operational and financial difficulties.

Emergency response and pollution prevention has been important functions of marine salvage services. Maritime nations are in continuously working on improving maritime safety for pollution prevention, as the maritime traffic is constantly increasing.

Modern salvage approaches such as; ERV (Emergency Response Vessel) systems are in practice in many maritime countries as a solution for pollution prevention.

Turkey, standing on an important maritime geography, needs sufficient marine salvage capability on its coasts, as well, considering the increase in the maritime traffic.

In determining the capability of marine salvage services in Turkish waters, as the purpose of this research, qualitative analysis of the experts' opinions are obtained by application of Delphi Technique, in addition to the literature survey and interpretation of secondary statistical data.

As a result, some weaknesses in training, equipment, planning and organization elements of marine salvage are determined in the marine salvage capability in Turkish waters. Analysis of risk potential of Turkish coasts and improving salvage capability in high risk areas are recommended for improving coastal safety in Turkey.

Keywords: Ship, Marine Salvage, Marine Peril, Marine Pollution, Emergency Response

GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETLERİ VE TÜRKİYE UYGULAMASI

YEMİN METNİ i
TUTANAK ii
ÖZET iii
ABSTRACT iv
İÇİNDEKİLER v
KISALTMALAR xi
TABLO LİSTESİ xiv
ŞEKİL LİSTESİ xv
EK LİSTESİ xvii
GİRİŞ xviii

BİRİNCİ BÖLÜM
GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETLERİ: TANIM VE KAPSAM

1.1. TANIMLAR 1
1.1.1. Deniz Tehlikesi 2
1.1.2. Gemi Kurtarma - Yardım Esasları 3
1.1.3. Gemi Kurtarıcı (Salvor) 5
1.1.3.1. Gemi Personeli 6
1.1.3.2. Yolcular 6
1.1.3.3. Kamu Kuruluşları 6
1.1.3.4. Askeri Birimler 6
1.1.3.5. Klavuz Kaptan (Pilot) 7
1.1.3.6. Gemi Kurtarma – Yardım ve Çeki Hizmeti (Römorkaj) 7
1.1.3.7. Aynı Gemi Sahibine Ait Gemiler Arasında Kurtarma - Yardım 8
1.1.4. Gemi Kurtarma – Yardım İşlemleri 8
1.1.5. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmeti 11

1.1.5.1. Hizmet Kavramı ve Tanımı 11

1.1.5.2. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmeti 12

1.1.6. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetinin Kısa Tarihçesi 13

1.2. GEMİ KURTARMA - YARDIM HİZMETLERİNİN SINIFLANDIRILMASI 15

1.2.1. Sözleşmesiz Gemi Kurtarma – Yardım (Pure Salvage) 16

1.2.2. Sözleşmeli Gemi Kurtarma – Yardım 17

1.2.2.1. LOF (Lloyd's Open Form) 18

1.2.2.2. TOF (Turkish Open Form) 19

1.2.2.2.1. Kurtarıcının Yetkileri 19

1.2.2.2.2. Gemi Personelinin Sorumlulukları 20

1.2.3. Enkaz Kaldırma 21

1.2.4. Can Kurtarma 22

1.3. GEMİ KURTARMA – YARDIMLA İLGİLİ ULUSLARARASI VE ULUSAL MEVZUAT VE TARAFLAR 23

1.3.1. Uluslararası Gemi Kurtarma - Yardım Sözleşmesi, 1989 25

1.3.2. Gemi Kurtarma - Yardımda Ücretlendirme 27

1.3.2.1. Gemi Kurtarma - Yardım Ücretinin Belirlenmesi 28

1.3.2.2. Başarı Yoksa Ücret Yok (No Cure – No Pay) Kavramı 28

1.3.2.3. Gemi Kurtarma - Yardım Hizmetinde Elde Edilen Sonuç 29

1.3.2.4. Gemi Kurtarma - Yardım Hizmetinde Çalışanların Emek ve Hizmetleri 30

1.3.2.5. Kurtarıcı Gemi Ve İçindekilerin Can Emniyetinin Tehlikeye Atılması 31

1.3.2.6. Kurtarıcıların Mal Emniyetinin Tehlikeye Atılması 31

1.3.2.7. Gemi Kurtarma - Yardım İçin Harcanan Zaman 32

1.3.2.8. Gemi Kurtarma - Yardım İçin Yapılan Harcamalar ve Zararlar 33

1.3.2.9. Özel Tazminat (Madde 14) 33

1.3.2.10. Gemi Kurtarma - Yardım Ücretinin Paylaşılması 34
1.3.3. Türkiye'de Gemi Kurtarma - Yardım ile ilgili Mevzuatın Oluşumu 35
1.3.4. Gemi Kurtarma – Yardım ile İlgili Önemli Taraflar ve Çalışmaları 37
1.3.4.1. Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği, ISU 37
1.3.4.2. Gemi Kurtarma – Yardım ve P&I Kulüpler 38
1.3.4.3. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Gemi Kurtarma - Yardım 42
1.3.4.3.1. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması 43
1.3.4.3.2. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Görev Alanı 47

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE GEMİ KURTARMA – YARDIM UYGULAMALARI: DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ VE ACİL MÜDAHALE

2.1. DÜNYADA GEMİ KURTARMA – YARDIM UYGULAMALARI 48
2.1.1. Gemi Kurtarma – Yardım Alanında Yeni Yaklaşımlar: "Modern Salvage" 49
2.1.2. İngiltere Uygulaması: ETV Sistemi 50
2.1.3. Almanya – Hollanda – Danimarka Ortak Wadden Denizi Projesi 52
2.1.3.1. Wadden Denizi'nde Sığınak Alanlarının Planlanması 54
2.1.3.2. Wadden Denizi ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları) 55
2.1.4. Avustralya Uygulaması: ETV Sistemi 57
2.2. GEMİ KURTARMA – YARDIM VE DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ 59
2.2.1. Dünyadaki Deniz Kirliliğinin Boyutları Ve Çevre Kirliliği İçindeki Yeri 60
2.2.1.1. Deniz Kirliliğinin Tanımı 62

2.2.1.2. Denizlerin Kirlenmesinde Gemilerin Rolü 62
2.2.1.3. Petrol Kirliliği ve Gemiler 63
2.2.1.4. Tanker Kazaları 65
2.2.1.5. 1970 – 2004 Yılları Arasındaki Tanker Kazaları 66
2.2.1.6. 1970 – 2004 Yılları Arasındaki Tanker Kazalarının Sonuçları 67
2.2.1.7. Önemli Tanker Kazaları (1967 – 2004) 68
2.2.2. Gemi Kurtarma - Yardımın Deniz Kirliliğini Önlemedeki Rolü 70
2.3. GEMİ KURTARMA – YARDIM, ACİL MÜDAHALE VE TÜRKİYE UYGULAMALARI 72
2.3.1. Acil Müdahale ve Kriz Yönetimi 72
2.3.1.1. Kriz Süreci 73
2.3.1.2. Kriz Yönetim Süreci 75
2.3.2. Acil Müdahale, Afet Yönetimi ve Türkiye Uygulamaları 76
2.3.2.1. Türkiye'de Afet Uygulamaları 79
2.3.2.2. Türkiye'de Afet Türlerine Göre Uygulamalar 81
2.3.2.2.1. Deprem 81
2.3.2.2.2. Yangın 82
2.3.2.2.3. Su Baskını 82
2.3.2.2.4. Heyelan, Kaya Düşmesi ve Çığ 83
2.3.3. Deniz Afetlerinde Acil Müdahale: Gemi Kurtarma - Yardım 84
2.3.3.1. Deniz Afetlerinde Gemi Kurtarma - Yardım 84
2.3.3.2. Acil Müdahalede Gemi Kurtarma – Yardımı Etkileyen Unsurlar 85
2.3.3.2.1. Uzman Kurtarıcı 85
2.3.3.2.2. Teknik Donanım 86
2.3.3.2.3. "Place of Refuge" Sığınma Alanları 87

2.3.4. Dünyada ve Türkiye'de Acil Müdahalede Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Planlamalar 88

2.3.4.1. Dünyada Acil Durum Planları ve Kirliliğin Önlenmesi 88

2.3.4.2. Türkiye'de Acil Durum Planları ve Kirliliğin Önlenmesi 88

2.4. TÜRKİYE KIYILARINDA RİSKLER VE GEMİ KURTARMA – YARDIMIN ÖNEMİ 91

2.4.1. Türkiye Kıyılarının Taşıdıkları Riskler 92

2.4.2. Türk Boğazlarının Özellikleri ve Taşıdıkları Riskler 96

2.4.2.1. Boğazlardaki Deniz Trafiği 101

2.4.2.2. Boğazlardaki Yoğun Deniz Trafiğinin Sonuçları 106

2.4.2.3. Boğazlarda ve Marmara Denizinde Meydana Gelen Önemli Deniz Kazaları 108

2.5. TÜRKİYE'DE GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETİ 113

2.5.1. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kriz Yönetimi 114

2.5.2. Olay Yönetim Planları 114

2.5.3. Kriz Yönetimi Yapısı 114

2.5.4. Kriz Yönetiminin Kapsamı 115

2.5.5. Olay Kriterleri- Sıralamalı Müdahaleler 116

2.5.5.1. Birinci Seviyedeki Olaylar 116

2.5.5.2. İkinci Seviyedeki Olaylar 116

2.5.5.3. Üçüncü Seviyedeki Olaylar 117

2.5.6. Talimler, Denetleme ve Tetkik 117

2.5.7. Olaylara Müdahale Prosedürü 117

2.5.8. Kriz Yönetimi Ekibi Görev Ve Sorumlulukları 120

2.5.9. Kriz Yönetimi Ekibi Destek Gurubunun Görev ve Sorumlulukları 121

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ KURTARMA - YARDIM HİZMETİ VE TÜRKİYE İÇİN BİR UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI 124

3.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ 124

3.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ 127

3.3.1. Delphi Tekniği 127

3.3.2. Delphi Uygulaması 128

3.3.2.1 Örneklem 130

3.3.2.2 Veri Analizi 131

3.4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI 133

3.5. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER 141

SONUÇ VE ÖNERİLER 142

KAYNAKLAR 146

EKLER

KISALTMALAR

A	ABD	Amerika Birleşik Devletleri
	APK	Araştırma, Planlama ve Koordinasyon
B	BIMCO	Baltics and International Maritime Council
C	COLREG	Collision Regulation (Çatışma Kuralları)
D	DCMKHK	Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
	DfT	Department for Transport (İngiltere Ulaştırma Bakanlığı)
	DOTARS	Department of Transport and Regional Services (Ulaştırma ve Bölgesel Servisler Departmanı)
	DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
E	ERV	Emergency Response Vessel (Acil Müdahale Aracı)
	ETV	Emergency Towing Vessel (Acil Çeki Aracı)
G	GESAMP	Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection
	GKTH	Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri
	GTH	Gemi Trafik Hizmetleri
I	IMO	International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
	INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
	ISM	International Safety Management (Uluslararası Emniyet Yönetimi)
	ISU	International Salvage Union (Uluslararası Kurtarma – Yardım Birliği)
	ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation (Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu)
K	KEGM	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
	KYE	Kriz Yönetim Ekibi

L	LOF	Lloyd's Open Form
M	MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme)
	MERCOM	Maritime Emergency Response Commander (Denizde Acil Müdahale Kumandanı)
N	NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
	NRC	National Research Council of the National Academies (Amerika Ulusal Akademileri Ulusal Araştırma Konseyi)
O	OPRC	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (Petrol Kirliliğine Müdahale Hazırlık, Hareket ve İşbirliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme)
P	P&I	Protection and Indemnity (Korunma ve Tazminat)
	PSSA	Particularly Sensitive Sea Area (Özel Duyarlı Deniz Alanları)
R	RG	Resmi Gazete
S	SCOPIC	Special Compensation P&I Club Clause (Özel Tazminat P&I Kulüp Klozu)
	SCR	Special Casualty Representative (Özel Kaza Temsilcisi)
	SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi)
	STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi)
T	TC	Türkiye Cumhuriyeti
	TOF	Turkish Open Form
	TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

U	UNEP	United Nations Environment Programme (Birleşmiş Milletler Çevre Programı)
	UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)
W	WWF	World Wildlife Fund (Dünya Doğal Hayatı Koruma Vakfı)

TABLO LİSTESİ

Tablo 1:	7 Tonun Üzerinde Kirlilik Oluşturmuş Tanker Kazası Sayıları (1970-2004)	66
Tablo 2:	Tanker Kazaları Sonucu Oluşan Yıllık Petrol Kirliliği Miktarları	67
Tablo 3:	Önemli Tanker Kazaları (1967-2004)	69
Tablo 4:	Afetlerin Sınıflandırılması	79
Tablo 5:	1997 – 2005 Yılları Arasında Türkiye Kıyılarında Gemi Tiplerine Göre Yaşanan Tehlikeli Olayların Dağılımı	93
Tablo 6:	Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Tehlikelerin Önem Dereceleri İle Yaşanan Tehlike Sayılarının Dağılımları	94
Tablo 7:	Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Kazalarda Gemi Tipleri İle Tehlikelerin Yaşandığı Bölgeler Arasındaki İlişki	95
Tablo 8:	1995 – 2006 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen Gemi Sayısı	102
Tablo 9:	İstanbul Boğazı Ve Dünyanın Önemli Diğer Su Yolları (1999–2000)	109
Tablo 10:	1995 – 2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelen Kaza Sayısı	110
Tablo 11:	İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelen Önemli Kazalar	111
Tablo 12:	Araştırma Modeline Yönelik Oluşturulan Kavramsal Kategoriler Çerçevesinde Belirlenen İfadeler	126
Tablo 13:	Delphi Birinci Aşamasına Katılan Uzman listesi	130
Tablo 14:	Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo	131
Tablo 15:	İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo	133
Tablo 16:	Türkiye'de, Gemi Kurtarma – Yardım Sektöründe, Uzman, Eğitimli İnsan Kaynağı Ve Gerekli Olan Sürekli Eğitime Yönelik Bulgular	135
Tablo 17:	Türkiye'de, Gemi Kurtarma – Yardım Sektöründe, Tüm Kıyılarda Kurtarma – Yardım İşi İçin Yeterli Teknik Donanım ve Ekipmana Sahip Olunmasına Yönelik Bulgular	136
Tablo 18:	Türkiye Kıyılarında Gemi Kurtarma – Yardım İşinin Etkili Şekilde Gerçekleştirilebilmesi İçin Gereken Planlamalar Ve Organizasyona Yönelik Bulgular	138

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1:	Gemi Kurtarma – Yardım İşlemleri Akış Şeması	10
Şekil 2:	Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetlerinin Sınıflandırılması	16
Şekil 3:	Gemi Kurtarma – Yardımla İlgili Mevzuat ve Taraflar	25
Şekil 4:	Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği Organizasyon Şeması	38
Şekil 5:	T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması	44
Şekil 6:	KEGKİ Ana Statüsü'ne Göre Faaliyet Alanı	47
Şekil 7:	İngiltere Kıyıları ETV Bölgeleri Haritası	51
Şekil 8:	PSSA (Particularly Sensitive Sea Area, Özel Duyarlı Deniz Alanı) Wadden Denizi	53
Şekil 9:	PSSA Wadden Denizi (Almanya, Hollanda, Danimarka) ile İngiltere, Fransa, ve Norveç ERV birimleri	57
Şekil 10:	Avustralya Kıyıları ETV Bölgeleri Haritası	58
Şekil 11:	Deniz Kirlenmesinin Kaynakları	61
Şekil 12:	Afetler Zinciri (halkası)	78
Şekil 13:	1997 – 2005 Yılları Arasında Türkiye Kıyılarında Gemi Tiplerine Göre Yaşanan Tehlikeli Olayların Dağılımı	93
Şekil 14:	Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Tehlikelerin Önem Dereceleri İle Yaşanan Tehlike Sayılarının Dağılımları	95
Şekil 15:	Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Kazalarda Gemi Tipleri İle Tehlikelerin Yaşandığı Bölgeler Arasındaki İlişki	96
Şekil 16:	Türk Boğazlar Bölgesi	97
Şekil 17:	İstanbul Boğazı'nın Aşiyan Ve Kandilli Arasındaki En Dar Bölümü	98
Şekil 18:	İstanbul Boğazı'nın Aşiyan Ve Kandilli Arasındaki En Dar Bölümü	98
Şekil 19:	İstanbul Boğazı'nın en keskin dönüş yeri. Yeniköy	99
Şekil 20:	İstanbul Boğazı Akıntı Haritası	99
Şekil 21:	İstanbul Boğazı Yeniköy'deki Keskin Dönüşü ve Akıntı Etkisini Göstermektedir	100
Şekil 22:	Boğazlardan Geçen Gemilerin Türlerine Göre Dağılımı	103
Şekil 23:	Boğazlardan Geçen Gemilerin Boyutlarına Göre Dağılımı	104
Şekil 24:	1996 ve 2005 yılları arasında İstanbul Boğazından Geçen Tankerlerin Sayısı	104

Şekil 25:	1996 – 2005 Yılları Arasında Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayısı	105
Şekil 26:	1996 – 2005 Yılları Arasında Boğazlar Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yük Miktarları	106
Şekil 27:	Türk Boğazları Trafik Kontrol Sistemi	108
Şekil 28:	1996 – 2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelen Kaza Sayısı	110
Şekil 29:	KEGKİ Tarafından Boğazlarda Gerçekleştirilen Kurtarma Ve Yardım Çalışmaları	112
Şekil 30:	Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (KEGM) Olay ve Kriz Yönetimi Haberleşme Takip Şeması	119
Şekil 31:	Gemi Kurtarma – Yardım Yeterliliğinin Belirleyicileri	125
Şekil 32:	Delphi Tekniği Uygulama Süreci Akış Şeması	129

EK LİSTESİ

EK 1: Lloyd Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi (LOF)

EK 2: T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi (TOF)

EK 3: 1989, Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi

EK 4: SCOPIC Klozu (Special Compensation P&I Club Clause)

EK 5: Delphi Çalışması Ön Yazısı

GİRİŞ

Deniz kazalarına gerekli müdahaleyi gerçekleştirebilecek ve oluşabilecek ciddi deniz felaketlerinin önüne geçebilecek yeterli kurtarma – yardım kapasitesinin sağlanabilmesi 1990'larda, dünyada, denizcilik sektörü, deniz taşımacılığı ve deniz kirliliği ile ilgili tüm çevrelerin önde gelen kaygılarından biri haline gelmiştir. Amacı tehlike altındaki gemiyi, yükünü ve bazı durumlarda can kaybını önlemek olan geleneksel kurtarma – yardım hizmeti, kazalardan dolayı oluşan çevre felaketlerini önleme yönünde de şekillenmeye başlamıştır.

Dünya genelinde denizci ülkeler, kurtarma – yardım hizmetinin karakteristik özelliklerinin de değişim göstermiş olması ile beraber sektöre yeni yaklaşımlar getirmeye başlamışlardır.

Çalışmanın Birinci Bölümünde; gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin tanım ve kapsamı incelenmiş, konuyla ilgili uluslararası ve ulusal mevzuata yer verilmiştir.

Çalışmanın İkinci Bölümünde; çeşitli ülkelerden farklı gemi kurtarma – yardım uygulamalarına örnekler verilmiş, sektör, deniz kirliliğini önleme ve acil müdahale kapsamında incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca Türkiye'de gemi kurtarma – yardımın öneminin vurgulanması amacı ile Türkiye kıyılarının özellikleri ve taşıdıkları risklerle ilgili incelemeler yer almaktadır.

Çalışmanın Üçüncü Bölümü gemi kurtarma – yardım hizmetinin Türkiye için uygulaması'na ayrılmıştır. Bu bölümde, uzman görüşlerinin değerlendirilmesine yönelik niteliksel (kalitatif) bir teknik olan Delphi yöntemi kullanılarak, Türkiye'nin, kıyılarında gemi kurtarma – yardımın, deniz kirliliğini önleme özelliği de göz önünde tutularak, yeterliliğinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışma, keşifsel bir nitelik taşımaktadır.

Çalışmanın sonunda sonuç ve önerilere yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETLERİ: TANIM VE KAPSAM

1.1. TANIMLAR

Romalılardan bugüne, gemi kurtarma - yardımın temelinde deniz tehlikesi içindeki gemi veya malı, gönüllü olarak ve kendi can ve malını tehlikeye atarak, içinde bulunduğu tehlikeden kurtarıp sahibine bağışlayan kişinin karşılık olarak mal sahibi tarafından kurtarılan malın değeri veya yapılan yardımın büyüklüğü temel alınarak ödüllendirilmesinin gerekliliği inancı yatmaktadır (Anderson, 1993; 206).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organisation) bünyesinde 1989 yılında kabul edilen ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren (Uysal ve Demiralay, 2006) Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi'ne göre (1989 International Salvage Convention) gemi kurtarma – yardım (salvage), "*seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işi*" olarak tanımlanmıştır. Uluslararası ve ulusal kurallara göre yapılan gemi kurtarma – yardım hizmeti karşılığında hizmeti sağlayan tarafından ileriki bölümlerde inceleneceği üzere, hizmeti alan taraftan ücret talep etme hakkı doğar (www.denizcilik.gov.tr).

Türk Deniz Ticaret Kanunu'nda ise gemi kurtarma - yardım; "deniz tehlikesi altında bulunan gemi veya içindeki şeylerin gemi adamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınması; yardım ise gemi ve içindeki şeylerin üçüncü kişiler yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılması" olarak tanımlanmıştır (Tekinalp ve Çamoğlu, 1998; 459). Bu çalışmada uluslararası denizcilikte kullanılan "salvage" terimi yasamızda ve Türkiye'de uygulamada kullanılan "kurtarma – yardım" ifadesi ile yer almaktadır.

1.1.1. Deniz Tehlikesi

Gemi kurtarma – yardım hizmetinin tanımında yer alan deniz tehlikesi kavramının tanımı ve kapsamı önem kazanmaktadır.

Uluslararası Deniz Hukuku tanımına göre yapılan yardım hizmetinin “gemi kurtarma – yardım” sayılması için geminin ve/veya yükünün deniz tehlikesinden kurtarılması gerekmektedir. Buradaki deniz tehlikesi, geminin veya yükünün, geminin personeli tarafından kurtarılamayacak şekilde bir tehlike içerisine girmesi anlamına gelmektedir. Deniz tehlikesi sonucunda geminin veya yükünün zarara uğraması, kısmen veya tamamen yitirilmesi söz konusu olmalıdır (Chorley ve Giles’s, 1995; 432). Deniz tehlikesinin türü burada önemli değildir. Geminin kırılması, su alması, yanması, kontrolsüz sürüklenmesi, karaya oturması gibi durumlar deniz tehlikesine birkaç örnektir.

Deniz tehlikesi kavramının en geniş anlamıyla gemi veya eşyayı doğrudan doğruya veya dolayısıyla tehdit eden bir hal olup, geminin sadece kendi araçlarıyla ve gemi adamları tarafından ve yardım olmadan önlenmesi olanaksız bulunan bir durumdur. Türk Ticaret Kanununun 1222 inci maddesinin 1 inci fıkrasında “gemi veya gemideki şeylerin, gemi adamlarının idaresinden çıkması” belirtilmek suretiyle bu durum ifade edilmek istenmektedir. Diğer yandan tehlikenin, önlenememesi halinde gemi veya yükün tamamıyla kaybı ya da önemli bir şekilde hasar görmesinin olası bulunması gerekir. Bu durumun takdiri ise kaptana aittir (Franko vd., 1994. 386).

Denizde gerçekleştirilen yardım veya kurtarma işleminin “gemi kurtarma - yardım” hizmeti sayılabilmesi için içinde bulunulan tehlikenin aciliyeti veya tehlikenin büyüklüğü bir ölçü değildir. Hizmetin gemi kurtarma - yardım kabul edilmesi için malın tehlike içinde olması yeterlidir (Kender ve Çetingil, 1992; 147). Bu durumda, tehlikenin mevcut bir tehlike olması zorunlu değildir, olası bir tehlikenin varlığı yeterlidir. Ancak, tehlikenin derecesi hizmet için kararlaştırılacak ücretin büyüklüğünü etkilemektedir. Bu kapsamda karaya, sahile veya kayalıklara oturmuş gemiler de deniz tehlikesi içinde sayılmaktadır. Rüzgâr ve dalgaların karaya oturmuş gemilere verebileceği zararlar göz önüne alınarak bu durumdaki gemilerin deniz tehlikesi içinde sayılması gemi kurtarma - yardım hizmeti alabilecekleri anlamına gelmektedir (Anderson, 1993; 206).

Kurtarma – yardım hizmeti için gerekli olan deniz tehlikesi kavramına örnek olarak; denizli havada pervanesi düşmüş boş bir gemi tehlikededir ve kurtarma hizmeti alabilir. Baş kısmından karaya oturmuş yüklü bir gemi dalgaların etkisiyle

zarar görmektedir ve bu gemiyi yüzdürüp sakin suya götürmek kurtarma - yardım hizmetidir. Sakin suda, hatta bir liman içinde yanmaya başlayan gemideki gemi personelinin kontrolünden çıkmış yangın, yetişen söndürücü römorkörler yardımı ile söndürülür ise bu bir kurtarma - yardım hizmetidir (Aybay, 1998; 783).

1.1.2. Gemi Kurtarma - Yardım Esasları

Deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki eşyanın üçüncü kişilerin yardımıyla bu ***tehlikeden kurtarılması*** ve koşul ile kurtarma ve yardım için bir ücret talep etme hakkı doğması durumu kurtarma – yardım hizmetini oluşturan unsurlardır. Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi'ne ve Türk Ticaret Kanununa göre kurtarma – yardım hizmetinin oluşması için aşağıdaki koşul ve unsurların bulunması gerekir (Franko vd., 1994; 386).

1. Kurtarma - yardımda söz konusu olan gemi veya eşyanın bir ***deniz tehlikesi*** altında bulunması gerekir. Kurtarma - yardımın konusu sadece ticari gemiler olmayıp, her türlü devlet ve savaş gemileri, yatlar, spor, eğitim ve öğretim gemileri, bilimsel araştırma gemileri ile bunların içerisinde bulunan şeylerdir. Gemide eşya kapsamına da sadece yük değil yolcu ve gemi adamlarının bagaj ve kişisel eşyaları da girer (Franko vd., 1994; 386).

2. Kurtarma - yardımda; geminin veya gemideki eşyanın ***gemi adamlarının yönetiminden*** çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından güven altına alınması veya deniz tehlikesinden kurtarılması söz konusudur. Bu bakımdan kurtarma - yardıma yönelik hangi faaliyetlerin bu anlamda bir hizmet olarak kabul edileceği sözleşme ve kanunda ayrıca belirtilmediğine ve belirtilmesine de olanak bulunmadığı için, bunun takdiri uygulama ve mahkeme içtihatlarına bırakılmıştır (Okay, 1954; 263).

3. Herhangi bir özel veya kamu işletmesi kurtarma - yardım yapabilir. Ancak işletmelerin kurtarıcı konumunda ve ücret talep edebilecek halde olabilmesi için bu kurtarma hizmetini yasal zorunluluk olarak kamu hizmeti şeklinde yapmıyor olması gerekir. Kurtarma – yardım işinin ***gönüllü*** olarak yapılması gerekmektedir.

4. Sadece tehlikede bulunan bir gemi veya gemideki malların ***güven altına alınması*** için bir ücret istenilebilir. Bu itibarla kurtarma - yardım hizmetinin ***başarılı***

sonuç vermesi gerekir, aksi halde yapılan hizmetler sonuçsuz kalmışsa, kurtarma - yardım ücreti istenilemez (Yavaşça, 1993; 44). Ancak, 1989 Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi, deniz kirliliğinin önlenmesi veya azaltılmasına yardımcı olunması halinde, kurtarma – yardım başarılı sonuçlanmasa dahi ücret alabilmesine ilişkin bir değişiklik getirmiştir.

5. Kurtarma - yardımdan dolayı ücret talep hakkı sadece ***gemi veya gemideki mallar*** için söz konusu olabilir. Kurtarılan insanlar için ise kurtarma - yardım ücreti ödemek zorunluluğu yoktur. Can kurtarmak ahlaki bir yükümlülüktür. Denizde can tehlikesine uğramış olanlara yardım, Uluslararası Deniz Hukuku ve kamu hukuku yönünden herkesi bağlayan bir yükümlülüktür (R.G., 1946, 6333). Bununla beraber; kurtarma - yardıma neden olan kazaya, can kurtarma suretiyle müdahale etmiş olanlar, gemi ve yükü kurtarmış olan kimselere verilecek ücretten uygun (yani hak ve adalet kurallarına uygun) bir pay isteyebilirler (Franko vd., 1994; 388).

6. Kurtarma - yardım hizmetinin maddi olması ve fiziksel bir hizmet olması zorunlu değildir. Verilen önemli ve olağanüstü teknik bilgiler, talimatlar şeklindeki hizmetler ve hukuki destek de yerine göre kurtarma - yardım hizmeti niteliği taşıyabilir (Menteş, 1991; 90).

7. Kurtarma - yardım genellikle bir gemi ve geminin gemi adamlarınca gerçekleştirilmesiyle beraber, tehlikedeki geminin gemi adamları hariç herkes kurtarma – yardım hizmeti yapabilir. Örneğin; karaya oturmuş bir gemideki yükün ve eşyaların karadaki insanlarca gemiden ya da denizden emin bir yere taşınması kurtarma hizmeti sayılabilir. Yine, bir işletmenin kıyıda görevli insanlarının, işletmeye ait römorkörle gidip yanan gemiye çıkarak yangını söndürmeleri de kurtarma - yardım hizmetidir (Aybay, 1998; 784).

8. Kaptanın açık karşı koymasına rağmen bir gemiye yardımda bulunmuş olan kimse, kurtarma - yardım ücreti talebinde bulunamaz. Bununla beraber karşı koymanın makul olmadığı anlaşılırsa ücret isteme hakkı doğar. Bundan başka; kurtarma - yardım hizmetini kendi kusuru ile zorunlu kılan, örneğin kusurları ile çatma gibi bir deniz kazasına neden olan kimselerle, hırsızlık yapanlar, mal gizleyen veya yardım hizmetinde dürüst hareket etmeyenler de ücret talebinde bulunamazlar

ya da hareketlerinin derecesine göre bunların yardım ücretleri indirilebilir (Tekinalp ve Çamoğlu, 1998; 461).

9. Kurtarıcının kurtarma - yardım hizmetini gerçekleştirmeye yetecek makul yeteneğe sahip olması ve gereken özeni göstermesi gerekir. Kurtarıcı, ihmali ve özensiz müdahalesi durumunda zararlardan sorumlu tutulabilir ve bu zararlar kurtarma ödülünün azalmasına sebep olacaktır ve bu zararların büyüklüğü ve mülkün ziyanı ile sonuçlanması kurtarıcıya ceza olarak geri dönebilir. Doğru yürütülen kurtarma hizmetinin başarısız sonuçlanması kurtarıcıya mal edilemez (Grime, 1991; 293).

1.1.3. Kurtarıcı (Salvor)

Uluslararası Kurtarma - Yardım Sözleşmesi'ne ve Türk Ticaret Kanunu'na göre, bir kurtarma - yardım hizmeti yapan tarafın "kurtarıcı" sayılabilmesi ve yapılan kurtarma – yardım hizmeti için ücret hakkı doğması için üçüncü şahıslarca yapılması gereklidir; burada "üçüncü kişi" terimi ile anlatılan geminin gemi adamları dışında kalan kimselerdir (Aybay, 1998; 784).

Uluslararası denizcilikte, gemi kurtarma - yardım hizmetini yapanlar için kullanılan "salvage" ifadesinden türemiş "salvor" deyimi, bu araştırmada, Türkiye'de Şubat 2006 tarihine kadar gemi kurtarma – yardım hizmetlerinden sorumlu olan ve günümüzde Boğazlar Bölgesi ve Marmara'da bu konuda görev yapan T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Kurtarma – Yardım Sözleşmesi resmi formunda kullanılan "Kurtarıcı" olarak tanımlanacaktır.

Uluslararası ve ulusal hukukta "kurtarıcı", gemi kurtarma – yardım hizmetini gerçekleştiren ve bu hizmet karşılığında ücret hakkı kazanan taraf anlamına gelmektedir (Chorley ve Giles's, 1995; 432).

Aşağıda Uluslararası Deniz Hukuku'na ve Türk Ticaret Kanunu'na göre kurtarıcı konumundaki taraflar ile ilgili bilgi verilmektedir.

1.1.3.1. Gemi personeli

Kurtarma - yardım hizmeti kurtarılan geminin personeli tarafından gerçekleştirilirse bu kurtarma - yardım niteliğini taşıyamaz. Bu durumda kurtarma hizmeti, bu işi yapanların yasal zorunlu görevleridir ve herhangi bir ödül veya ücret talebinde bulunamazlar. Gemi personeli gemisini deniz tehlikesinden sakınmak için tüm imkânları kullanarak gereğini yapmakla yükümlüdür ve ancak gemi, kaptanı veya sahibi tarafından terk edildiği zamanlarda kurtardığı değer için ücret talebinde bulunabilir (Schoenbaum, 1994; 787-788). Tehlike altında bulunan geminin gemi adamları, bir iş sözleşmesi hükümlerine göre gemide hizmetle yükümlü olduklarından kurtarma - yardım ücreti talebinde bulunamazlar (Werner, 1964; 437).

1.1.3.2. Yolcular

Bir gemide bulunan yolcular kısıtlı ölçüde yardıma katılmakla yükümlü olup ancak bu yükümlülüğün üzerinde bir fedakârlık sonucunda ödüle hak kazanabilirler (Schoenbaum, 1994; 787-788). Gemi yolcusunun canını malını ve kişisel çıkarlarını kurtarmak (yani kaçmak) olanağını sağlamanın ötesinde çaba ve gayretleri kurtarma - yardım sayılabilir (Maraist, 1992; 127).

1.1.3.3. Kamu Kuruluşları

Kurtarma - yardım hizmeti, görevleri dâhilinde olarak itfaiye, pilotlar veya benzer kamu çalışanları tarafından kurtarma işi yürütülür ise bu kurtarma - yardım niteliğini taşıyamaz. Bu durumda kurtarma hizmeti, bu işi yapanların yasal zorunlu görevleridir ve herhangi bir ödül veya ücret talebinde bulunamazlar. İtfaiye, pilot veya benzeri kamu hizmetlileri sadece görev sahaları dışında gerçekleştirdikleri kurtarma - yardım için ücret hakkı kazanabilirler (Schoenbaum, 1994; 787-788).

1.1.3.4. Askeri Birimler

Kurtarma – yardım hizmetine katılan deniz kuvvetleri ve diğer askeri birimler ücrete hak kazanabilirler çünkü kurtarma - yardım hizmeti onların hizmet alanı dışındadır. Sahil güvenlik birimleri dahi ücret talep edebilirler. Ancak bu haller asli

tehlike altındaki gemilere yardım görevleri dışında gerçekleştirdikleri sıra dışı yardımlar için mümkündür, örneğin yanan bir gemiye havadan köpükle müdahale gibi (Schoenbaum, 1994; 787-788).

1.1.3.5. Kılavuz Kaptan (Pilot)

Gemide görev yapan pilot'un (kılavuz kaptan), durumu tartışmalıdır. Görev yaptığı sürece hukuken gemi adamına benzer bir durumundadır ve esasen geminin güvenli şekilde seyrini sağlamakla görevlidir. Bu sebepten dolayı pilotun kurtarma - yardım hizmeti yapamayacağı fikrine karşı; olağan tehlike sınırları dışında, kurtarmayı haklı kılacak bir tehlike içine girmiş gemide görev yapan pilotun, artık üçüncü kişi durumunda olduğu durumlar olabilir ve mahkeme kararına tabidir (Aybay, 1998; 785). Olağan hizmetleri aştığı ölçüde kılavuzların olağanüstü faaliyetleri de kurtarma - yardım niteliği kazanabilir (Chorley ve Giles, 1995; 436).

1.1.3.6. Gemi Kurtarma – Yardım ve Çeki Hizmeti (Römorkaj)

Bir römorkaj (yedekleme) sözleşmesi kapsamında hizmet veren römorkör de kurtarma - yardımda pilot durumundaki gibi tartışmalı bir konumdadır. Römorkörün durumu da belli koşullar altında değişebilmektedir. Römorkaj hizmetini yaparken, kusuru olmaksızın, yedeklediği geminin tehlikeye düşmesi durumunda, römorkaj hizmetinin sınırlarını aşan bir şekilde hizmet yapan römorkör ve römorkörün gemi adamları kurtarma - yardım yapmış sayılırlar ve kurtarıcı konumunda olabilirler (Chorley ve Giles 1995; 435). Türk Ticaret Kanunu (Tekinalp ve Çamoğlu, 1998; 461) ve Brüksel Sözleşmesine göre; "*çekme sözleşmesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılamayacak derecede olağanüstü hizmet*" kriterini koymuşlardır (Anderson,1993; 208).

Örnek ile incelemek gerekirse; hasara uğramış, fakat gemi adamlarının yönetiminden çıkmamış olan bir geminin mendireğe alınıp onarılması kurtarma - yardım niteliğinde değildir. Diğer yandan; şaftı kırılan bir geminin 5000 ton yüküyle en yakın limana kadar çektirilmesinde, geminin, havanın durumuna göre bu haliyle tehlikeye uğramadan kendi kendisini getirip getiremeyeceğinin belirlenmesi ile yapılan işin sıradan bir römorkaj hizmeti veya gerçekten bir kurtarma faaliyeti niteliğinde olup olmadığı incelenmelidir (Okay, 1954; 263). Buna karşılık olağan

römorkaj işi olağanüstü durumlarda kurtarma - yardım niteliğini kazanabilir. Bunun için çekilenin römorkaj sözleşmesinin yapıldığı sırada öngörülmesi olanaksız nedenlerle tehlikeye düşmüş bulunması ve römorkajı yapanın üstlendiği risk, sorumluluk ve görevin de öngörülmüş olanın dışında ve üstünde olması gereklidir (Anderson, 1993; 208).

1.1.3.7. Aynı Gemi Sahibine Ait Gemiler Arasında Kurtarma - Yardım

Aynı gemi sahibine ait iki gemi arasında da kurtarma - yardım hizmeti gerçekleşebilir ve bir gemi kurtarıcı konumunda olabilir. Böyle bir hizmet, alacaklı ile borçlu aynı donatan gibi gözüktüğü için anlamsız gözükebilir. Türk Ticaret Kanunu ve kurtarma - yardım sözleşmesine göre, aynı donatana ait gemiler anlamına gelen "kardeş gemi"ler arasında kurtarma - yardım gerçekleşebilir, çünkü kurtarma ücretinde yalnızca gemi sahibinin değil, gemi adamlarının da hakkı vardır. Ayrıca kurtarma ücreti genellikle tekne sigortasınca karşılanır, dolayısı ile yapılan kurtarma - yardım sadece donatanın kendi kendine ücret ödemesi değildir. Diğer bir husus ise, kurtarma - yardım ücretinin gemi sahibi ile eğer var ise kurtarılan yükün sahibi arasında paylaşılabileceğidir (Aybay, 1998; 786).

1.1.4. Gemi Kurtarma – Yardım İşlemleri

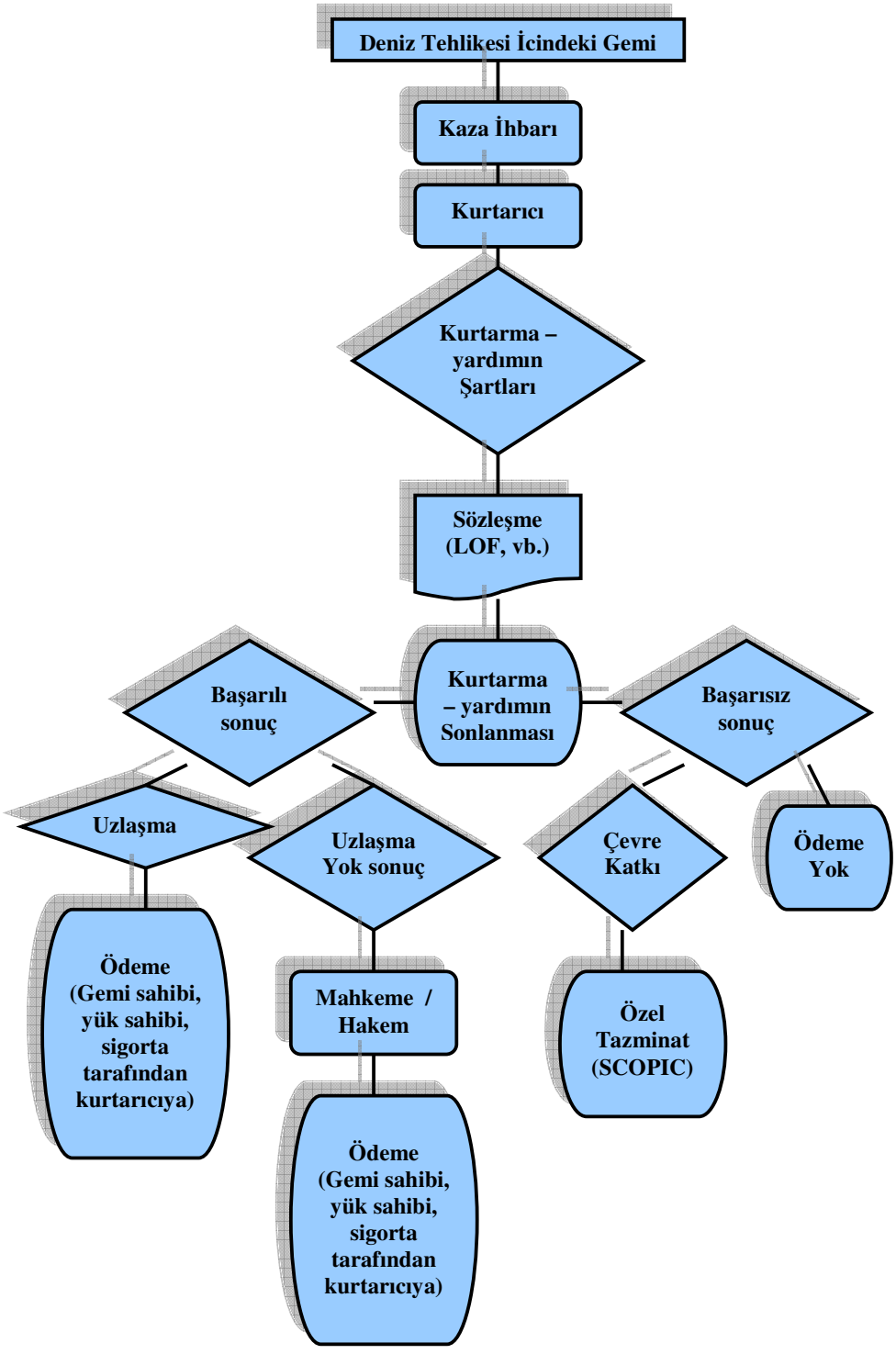
Şekil 1'de gemi kurtarma – yardım işlemlerinin akış şeması gösterilmektedir.

Gemi kurtarma – yardım hizmeti, geminin deniz tehlikesi içerisine girmesi ile başlar; deniz tehlikesi içerisine giren geminin, ilgili kara birimleri aracılığı ile kurtarıcıyla iletişime geçmesi sağlanır. Kurtarıcı, kaza ihbarını aldığı andan itibaren ileriki bölümlerde ayrıntılı inceleneceği üzere, kendi olay yönetim planına göre hazırlıklarını yapar ve olay yerine intikal eder.

Olay yerinde, kurtarıcı ve tehlike altındaki gemi arasında, kurtarma – yardım operasyonunun ne şekilde yapılacağı ve sonucunda kurtarıcının ne şekilde ücretlendirileceği hususunda, kurtarma – yardım şartlarını içeren bir sözleşme imzalanır (Chorley ve Giles's, 1995; 453).

Kurtarma – yardım operasyonunun sonlanmasıyla elde edilen sonuç ile ilgili olarak taraflar arasında anlaşmaya varılır. Kurtarma – yardımın başarılı sonuçlanması yani gemi veya içindeki malların kısmen veya tamamen kurtarılması söz konusu ise, gemi sahibi, yük sahibi veya sigorta şirketi tarafından kurtarıcıya yapılan sözleşme kapsamında ücret verilmesi gerekmektedir. Kurtarma yardımın sonucu ve ücretlendirme ile ilgili taraflar arası uzlaşma sağlanamadığı takdirde olay mahkemeye intikal eder ve mahkemenin hakemleri tarafından çözümlenir (Chorley ve Giles's, 1995; 453).

Kurtarma – yardım hizmetinin başarısız sonuçlanması, yani gemi veya içerisindeki malların tamamen yitirilmesi söz konusu ise kurtarıcı ücret hakkını kaybeder (Yavaşça, 1993; 44). Ancak, ileriki bölümlerde ayrıntılı inceleneceği üzere, Uluslararası Gemi Kurtarma – yardım Sözleşmesine göre; sözleşmenin türüne göre, kurtarıcının deniz kirliliğini önlemesi veya azaltılmasına yardımcı olması halinde, bir ücret talep etme hakkı doğabilir (www.denizcilik.gov.tr).



Şekil 1; Gemi Kurtarma – Yardım İşlemleri Akış Şeması.

Kaynak: Yazar

1.1.5. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmeti

Günlük yaşamımızda her gün, sağlık, eğitim, finans, bankacılık, sigortacılık, perakendecilik, yönetim, danışmanlık, tamir bakım, iletişim, taşımacılık (kara, deniz, hava, demiryolu) restoran ve benzeri birçok alanda hizmet almaktayız. Bunların bir kısmı saf (tamamen) hizmet olarak, bir kısmı saf (tamamen) ürün olarak ve bir kısmı da bu ikisinin karması olarak bize sunulmaktadır (Aydın, 2002; 1102).

Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere; ülke ekonomilerinin istihdam yapısında yüzyıl öncesine göre hizmetler sektörü lehine çok önemli değişimler olmuştur. Günümüzde gelişmiş ülkelerin büyük çoğunluğunda, hizmetler sektörü istihdamda %70'lerin üzerinde bir paya sahiptir. Bu pay giderek artmaktadır. Hizmet sektöründeki bu artış bir anlamda gelişmişliğin ve insanların yaşam standartlarının yüksekliğinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir (Mucuk, 2004; 298).

Diğer taraftan hizmetler sektörü bir ekonominin olmazsa olmazıdır. Yani hizmetler sektörü olmadan diğer sektörlerin gelişmesi de olası değildir. Şöyle ki iletişim ve taşımacılık gibi alt yapı hizmetleri ile finans ve üretilen ürünlerin nihai tüketicilere sunulmasında aracılık eden hizmet firmaları olmaksızın ekonominin sağlıklı bir yapıya kavuşması olanaksızdır (Mucuk, 2004; 298).

Gemi kurtarma – yardım da denizcilik sektörünün, dolayısıyla taşımacılık ve ticaretin vazgeçilemez bir hizmetidir. Ayrıca, tehlike altındaki gemilerin emniyete alınmasının yanında can ve çevre emniyeti bakımından gemi kurtarma – yardım hizmeti son derece büyük öneme sahiptir.

1.1.5.1. Hizmet Kavramı ve Tanımı

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde; "Hizmet kavramı", birinin işini görme veya birine yarayan işi yapma olarak tanımlanmaktadır.

Ana Britannica Ansiklopedisi de "*ekonomide, elle tutulur maddi ürünler dışında her türlü yararlı çalışma ve etkinliğin üretildiği sektör*" ifadesiyle hizmet sektörünü tanımlamaktadır.

Fiziksel mallardan hayli farklı olmaları nedeniyle hizmetlerin tanımlanması daha zordur (Mucuk, 2004;299). Bu zorluk, Amerikan Pazarlama Derneği'nin hizmetlere ilişkin yeni tanımı olduğu belirtilen aşağıdaki ifadelerde de açık bir şekilde ortaya konulmaktadır (AMA, 2007);

"Hizmetler soyut (elle tutulamayan, gözle görülemeyen anlamında) mallardır, en azından geniş ölçüde öyledir. Eğer tamamen soyut iseler, üreticiden kullanıcıya direkt olarak mübadele edilirler; taşınamazlar, depolanamazlar ve hemen, hemen derhal bozulabilir niteliktedirler. Hizmet şeklindeki malların tanımlanması çoğunlukla zordur; çünkü meydana getirilmeleri, satın alınmaları ve tüketilmeleri eşzamanlıdır. Onlar, birbirinden ayrılmaz nitelikteki soyut unsurlardan oluşurlar; çoğu kez önemli bir biçimde tüketici katılımını kapsarlar ve mülkiyetin (sahipliğin) devredilmesi anlamında satılamazlar ve mülkiyet hakları yoktur".

İlk iktisatçılar hizmetlere çok az dikkat çektiler. Hizmetleri üretken olmayan ve ekonomiye hiçbir değer katmayan bir biçimde değerlendirdiler. Adam Smith 18.yy'da yazdığı makalesinde; tarım ve imalat gibi somut çıktıları olan üretim ile aracı çabaları, doktor, hukukçu ve askeri güçler gibi somut olmayan üretim ayrımına yer vermekle beraber bu ikincisini ekonomik değeri olmayan üretim olarak tanımladı. Smith' in bu görüşü 19 uncu yüzyıl sonlarına doğru Alfred Marshall' ın hizmetler alanındaki düşüncelerini ortaya koyuncaya kadar hakim düşünce olarak kaldı. Marshall eğer soyut hizmetler olmazsa, somut hizmetlerin hiç mevcut olmayabilecekleri görüşünü kabul etti. Marshall' a göre tarımsal ürün dağıtıcısı ürünlere bir değer katar, aşırı üretimin olduğu alanlarda taşıma ve dağıtımı yapılmayan tarımsal üretim bir değer ifade etmeyecektir (Palmer, 1997).

Hizmetlerin modern tanımlarından bazılarına aşağıda yer verilmiştir (Aydın, 2002; 1104).

Hizmetler, doğrudan satışa sunulan ya da malların satışıyla birlikte sağlanan eylemler, yararlar ya da doygunluklardır.

Hizmet, bir tarafın diğerine önerdiği ve temelde soyut, herhangi bir şeyin sahipliği ile sonuçlanmayan eylem ya da uygulamalardır. Onun üretimi fiziksel bir ürüne bağlı olabileceği gibi olmayabilir de.

1.1.5.2. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmeti

Yukarıdaki tanımlamalar ve bilgiler ışığında gemi kurtarma – ve yardım hizmetinin bir "hizmet" olduğu doğrulanmaktadır. Gemi kurtarma – yardım, "hizmet" tanımlarındaki özelliklere sahip bir iştir. Gemi kurtarma – yardım öncelikle gemi

sahiplerine ve yük sahiplerine verilen, onların mal ve değerlerini koruma amacı çerçevesinde bir hizmettir. Bu hizmetin karşılığı olarak da anlaşmaya varılan değer üzerinden kurtarıcı, verdiği hizmetin karşılığı olan ücreti gemi ve yük sahiplerinden veya onları temsil eden sigorta şirketlerinden alır (Chorley ve Giles's, 1995; 453). Bunun yanında gemi kurtarma – yardım, can kurtarma özelliği ile de önemli bir hizmet niteliği taşımaktadır.

Gemi kurtarma – yardım hizmetini oluşturan unsurlar aşağıdaki gibidir (NRC, 1994);

- Yangın söndürme
- Oturmuş gemiyi yüzdürme
- Batmayı önlemek için yükün tahliyesi
- Sağlam yükün kaybının önlenmesi için tahliyesi
- Karaya oturtma, yamalama ve yapı, denge veya mekanik sorunları düzeltmek için yapılan geçici tamir işleri
- Kumanda altında olmayan geminin sığınma yerine alınması için yapılan acil çeki işi
- Deniz kirliliği ile mücadele

Son yıllarda gemi kurtarma – yardım hizmetinin kapsamı daha da genişlemiş, özellikle büyük deniz kirlilikleri ile sonuçlanan ciddi deniz kazalarının da etkisiyle, çevreye olan duyarlılığın artması sonucunda hizmetten beklentiler daha da fazlalaşmıştır. Gemi kurtarma yardım hizmeti, modern deniz taşımacılığında deniz kirliliğini önleme fonksiyonuyla ön plana çıkmaktadır. Bu da, kurtarma – yardım hizmetinden, dolaylı olarak, çok daha büyük kitlelerin fayda sağlaması anlamına gelmektedir.

1.1.6. Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetinin Kısa Tarihçesi

Denizde, tehlike içinde kalmış mülkün kurtarılması veya kurtulmasına yardım edilmesi - uluslararası deniz hukukunda ve uluslararası uygulamadaki adı ile "salvage" – ve bunun sonucunda kurtarıcının ödüllendirilmesi kavramı, deniz hukukunda 3.000 yılı aşkın bir süredir yer almaktadır. Bu kavramın kökeni antik çağlara kadar izlenebilmektedir (Anderson, 1993; 206).

İnsanoğlu deniz ve okyanuslarda seyahat etmeye başladığından itibaren, gemilerin, kayaların üzerinden çekip kurtarılmalarına, batmamaları için bordalarındaki deliklerin onarılmalarına ihtiyaç olmuştur. Bu ihtiyaçla birlikte gemi kurtarma ve yardım kavramı oluşmuş ve bu kavramı düzenleyici kurallara ihtiyaç duyulmuştur (Hall, 1997).

Denizde kurtarma ve yardım kuralları medeni hukukun ilk oluşmaya başladığı antik çağlara kadar gitmektedir (Brice, 1993;2). Medeni hukuktan farklı olarak deniz hukukunda denizde kurtarılan veya yardım edilen değerler için ödül hak edilebilir. Medeni hukuka göre ise gönüllü olarak ve kendisini riske atarak tehlike altındaki bir malı kurtaran bir kimsenin hukuken herhangi bir ödül talebi söz konusu olamaz (Schoenbaum, 1994; 782).

Avrupa'nın ilk deniz ticaret kanunu olarak tanımlanan Consolato Del Mare' de gemi kurtarma - yardım tanımlanmıştır (Brice, 1993;2). M.Ö. 500 – 300 yıllarında Yunanistan ve civarındaki Akdeniz sularında uygulanan Rodos Denizcilik Yasaları'nda gemi kurtaranın ödüllendirilmesine ilişkin kurallar koyulmuştur (Eng, 2005;14).

1910 yılına kadar gemi kurtarma - yardım kuralları standart hale gelmemişti. Ancak uygulamalar çerçevesinde, M.S. 960'da Oleron'un deniz kanunları, 1597 de Hanseatik birlik yasaları (13. ve 14. yüzyıllarda Almanya'da özgür kentlerin oluşturduğu ticaret ve savunma birliği - Öztürk, 2005), ve 1681'de 14. Loui'nin Deniz Kanunları süresince şekillenmiştir (Eng, 2003 ;14).

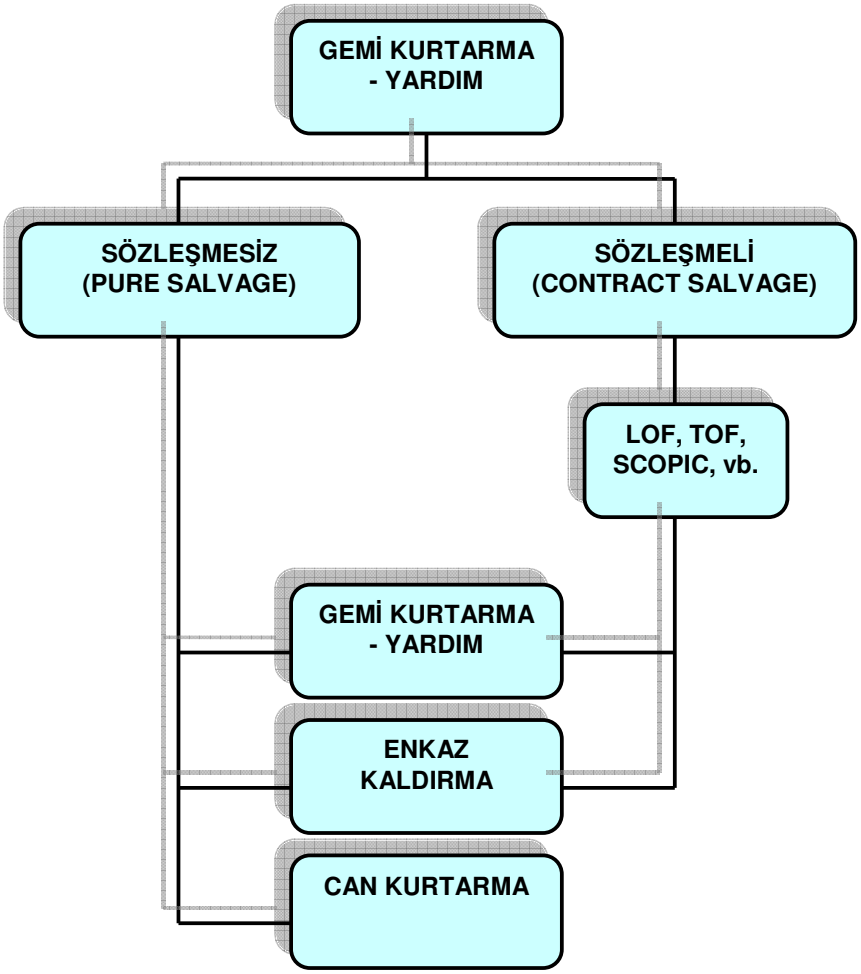
Deniz işletmeciliğinin uluslararası bir sektör olması dolayısıyla, yani bir Türk gemisinin İtalya karasularında, bir Alman gemisinin İngiltere karasularında kurtarılmasını gerektiren bir tehlikeye düşmesi sık rastlanan olaylar olduğu için, kurtarma - yardım sorunu uluslararası bir düzenlemeyi gerektirmiştir. Bu konuda yürütülen uluslararası çalışmalar ardından 1910'da Brüksel'de Çatışma Konvansiyonu ile birlikte "Denizde Kurtarma - yardım İşlerine İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Sözleşmesi" veya kısaca "1910 Kurtarma - Yardım Sözleşmesi" kabul edilmiştir (Aybay, 1998; 777).

Deniz ticaretindeki değişim ve gelişmeler sonucunda 1910 Kurtarma - Yardım Sözleşmesinin yetersiz kaldığı anlaşılmış ve 1989 da "International Convention on Salvage, 1989" adı ile yeni bir kurtarma - yardım sözleşmesi kabul edilmiştir (Aybay, 1998; 777).

1.2. KURTARMA - YARDIM HİZMETLERİNİN SINIFLANDIRILMASI

Denizde gemi kurtarma - yardım kuralları sözleşmeli ve sözleşmesiz olmak üzere, esas olarak deniz tehlikesi içerisindeki mülkü kurtarma üzerine kurulu olmakla beraber can kurtarma ve enkaz kaldırma işleri ile de ilgilidir (Schoenbaum, 1994; 784).

Şekil 2'de, bu bölümde ayrıntılı incelenecek olan gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin sınıflandırılması bir şekil yardımı ile açıklanmıştır.



Şekil 2; Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetlerinin Sınıflandırılması.
Kaynak: Yazar

1.2.1. Sözleşmesiz Kurtarma – Yardım (Pure Salvage)

Sözleşmesiz kurtarma - yardım yani uluslararası denizcilikteki adı ile "pure salvage" (saf gemi kurtarma – yardım), geleneksel kurtarma – yardım hizmetidir. Bu tür kurtarma hizmeti tamamen gönüllü bir kurtarıcının deniz tehlikesi altındaki gemi veya yükünün tamamını veya bir kısmını kurtarması işidir. Burada gönüllü ifadesi, kurtarma işini zorunlu görevi olmadan veya daha önce yapılmış bir anlaşma dâhilinde olmadan gerçekleştirmesidir. Bu tür kurtarma işlerinin sonucunda kurtarıcının ödülü kurtardığı değerler göz önünde tutularak hesaplanır. Günümüzde artık sözleşmesiz kurtarma - yardım uygulamasına pek rastlanmamaktadır (Brown, 1986; 193).

Sözleşmesiz kurtarma – yardımda kurtarıcının tehlikedeki geminin durumunu kötüye kullanması söz konusuydu ve kurtarıcıların haksız kazanç peşinde tehlike içindeki kaptanlardan çok yüksek miktarlarda ücret talep etmelerine neden olmaktaydı. İçine düştüğü tehlike nedeniyle kaptan kurtarıcının haksız miktarlardaki taleplerini karşılamak zorunda kalmaktaydı. Batı'da özellikle 19. yüzyılının ikinci yarısından sonra tehlikede bulunan gemi kaptanı ile gemi kurtarma - yardım hizmetini meslek olarak yürütenler arasında yapılmakta olan kurtarma sözleşmeleri, bu haksız kazanç olaylarının önüne geçmeyi amaçlamıştır (Aybay, 1998; 777). Bu gelişme "no cure – no pay" yani "*yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenmez*" kuralının da doğmasına yol açmıştır (Abraham, 1956; 146).

1.2.2. Sözleşmeli Kurtarma – Yardım

Sözleşmeli kurtarma – yardım günümüzde uygulanan kurtarma – yardım hizmetidir. Sözleşmeli kurtarma – yardımda, kurtarma – yardım hizmetine başlanmadan önce kurtarıcı ve deniz tehlikesi içinde bulunan tarafı temsil eden gemi kaptanı arasında kurtarmanın ne şekilde yapılacağı ve karşılığında kurtarıcının alacağı ücret ile ilgili anlaşmaya varılır ve taraflar bununla ilgili olarak bir sözleşme imzalar (Chorley ve Giles's, 1995; 453).

Kurtarma - yardım hizmetlerinde taraflar kendi oluşturdukları sözleşmeleri veya kıyı devletlerinin hazır formlarını kullanabilmektedir. Günümüzde genellikle gemi kurtarma – yardımda uluslararası kabul görmüş ve uluslararası deniz hukukuna uygun olarak İngiliz deniz hukukçuları tarafından geliştirilmiş bir form olan Lloyd'un Gemi Kurtarma Yardım Sözleşmesi, kısa adıyla LOF (Lloyd's Open Form) kullanılmaktadır (Schoenbaum, 1994; 793).

Türkiye'de, Şubat 2006 tarihine kadar gemi kurtarma – yardım hizmetinin verilmesinden sorumlu olan ve günümüzde Boğazlar Bölgesi ve Marmara'da bu konuda görev yapan T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kendi hazırladıkları Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi, kısa adıyla TOF'u (Turkish Open Form) kullanmaktadır.

1.2.2.1. LOF (Lloyd's Open Form)

Yukarıda da belirtildiği üzere günümüzde uluslararası kabul görmüş ve çoğu kurtarma – yardım hizmetinde kullanılan kurtarma – yardım sözleşmesi LOF'dur.

1800'lü yılların sonlarında, zamanın gemileri için kaza yapma riski çok yüksek bir geçit olan Çanakkale Boğazında meydana gelen gemi kazalarının kurtarıcılar tarafından kötüye kullanılması ve makul olmayan ücretlerle kurtarma - yardım hizmetlerinin verilmesi gemi kaptanlarını ve sahiplerini zor durumlara düşürmekteydi. Bu duruma bir çözüm getirmek amacı ile zamanın Lloyd's Genel Sekreteri Henry Hozier 1890 yılında Çanakkale'ye gelerek, buradaki en büyük kurtarma - yardım şirketi sahibi olan Vincent Grech ile "no cure – no pay" yani "*yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenmez*" esasına dayalı bir anlaşma yapmış. Doğabilecek olan anlaşmazlığın, İngiliz mahkemelerince oluşturulacak komite (Lloyd Komitesi) tarafından seçilecek bir hakemce çözüleceğini de bu anlaşmaya koymuştur. Bu uygulamada kısa zamanda bölgedeki başka kurtarıcılarla da anlaşmaya varılmış ve beş yıl içinde 45 kurtarma - yardım ihtilafında Lloyd Komitesince seçilmiş hakemlere gidilmiştir (www.gard.no).

1908 yılında bu sözleşmede yapılan bazı değişikliklerle ortaya çıkan metin, ilk Lloyd Standart Kurtarma - yardım Sözleşmesi (Lloyd's Open Form) veya kısa adı ile LOF'u oluşturmuştur (www.gard.no).

LOF 1924'ten başlayarak, 1926, 1950, 1953, 1967 ve 1972 de değişiklikler uğradıktan sonra 1980 de köklü bir değişiklik geçirmiştir. Yeni LOF 1980, çevre kirliliği boyutlarının korkutucu seviyelere çıkması ve kurtarıcıları çevreyi korumaya teşvik etmeye yönelik hiçbir unsur olmaması sebebiyle, öncekilere oranla çok daha ciddi bir değişiklik geçirmiştir (Chorley ve Giles's, 1995; 459).

LOF kurtarma - yardım hizmetlerinde ücret konusunda ortaya çıkacak çekişmeleri, anlaşmazlıkları ortadan kaldırmak için tasarlanmış bir iş sözleşmesidir. LOF, kurtarıcı ve tehlikede olan taraflar arasında, kurtarıcının kurtarmayı gerçekleştirme yolunda azami çabayı sarf etmesini temel alan bir anlaşma olması ile birlikte hukuken yargıya açıktır. Mahkemeler sözleşmenin taraflarca kabul edilirken içinde bulunulan durumları göz önünde tutarak anlaşmaya müdahalede bulunabilir.

Deniz tehlikesi altındaki geminin tehlikenin acili yeti sebebi ile baskı altında sözleşmeyi kabul etmesi, kurtarıcının tehlikeden istifade etmeye çalışması veya haksız ücretler talep etmesi durumlarında mahkeme olaya müdahale edebilir (Chorley ve Giles's, 1995; 459).

Aynı şekilde, mahkemeler kurtarma - yardım hizmetinin uygun şekilde gerçekleştirildiğine karar verirse sözleşme gereklerinin yerine getirilmesi konusunda gerekeni yapacaktır. LOF sözleşmesi geleneksel "no cure – no pay" yani "yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenmez" kavramı temel alınarak oluşturulmuş bir sözleşmedir. Ancak, kurtarıcının deniz kirliliğinin önlenmesi yolundaki çabaları sırasında yaptığı harcamalar göz önünde tutularak, 1989 Uluslararası Kurtarma - Yardım Sözleşmesi'nin 14. maddesi gereği, kurtarmayı başarı ile tamamlayamamış olsa da "özel tazminat" hakkı kazanabilecektir. LOF 1990 ve en son hali ile LOF 2000 bu prensiple tasarlanmıştır (Bkz.Ek1) (Schoenbaum, 1994; 793).

1.2.2.2. TOF (Turkish Open Form)

Bu sözleşme, Türk Ticaret Kanunu gereğince "yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenmez" esasına göre yapılmıştır. Bu sözleşmeye göre kurtarıcının yetkileri ve gemi personelinin sorumlulukları belirlenmiştir (Bkz.Ek2);

1.2.2.2.1. Kurtarıcının Yetkileri

Kurtarıcı, yapılacak kurtarma-yardımın başarılı olup olmayacağına veya gemi ve içindeki değerlerin kurtarma-yardım masraflarına değip değmeyeceği konusunda operasyonunun başından sonuna kadar mutlak söz hakkına sahiptir. Değerlerin yapılacak kurtarma-yardım masraflarına değmeyeceğine karar verdiği takdirde sözleşmeyi iptal etme ve işe başlamış olsa dahi işi bulunduğu durum içinde bırakma yetkisine sahiptir. İşi terk ve sözleşmeyi iptal halinde kurtarıcıdan tazminat talebinde bulunulmaz. Gemi veya gemide bulunan değerler kısmen kurtarılmış ise kurtarıcı, kurtarılan değerler üzerinden ücret alır. Bu ücret kurtarılan mülkün değerini geçemez (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

Kazaya uğrayan gemi kurtarıcının gerekli bulduğu manevra ve işleri yapmak ve gerekli malzemeyi kurtarıcı emrine vermekle yükümlüdür. Kurtarıcı kazaya uğrayan geminin demir, zincir, teçhizat ve teferruatını, kurtarma - yardım ile ilgili olarak ücretsiz kullanmaya yetkilidir. Kurtarıcı kazaya uğrayan gemi içindeki bütün maddeleri; yük, safra, mahrukat, gemi vasıtaları, alet, edevat vesaire yi boşaltabilir, serbestçe yerlerini değiştirebilir, transfer edebilir ve gerekli görürse denize atabilir ve bundan dolayı tazminata muhatap olamaz. Kurtarma-Yardım hizmeti yapılırken manevra, yükleme, boşaltma, çekme ve diğer hareketler yüzünden ve muhalif hava veya herhangi bir sebeple kazaya uğrayan geminin tekne ve teçhizatına, yüküne, vesaire değerlere vaki hasar, zarar ve ziyandan veya büsbütün kayıptan dolayı kurtarıcıya sorumluluk yüklenemez (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

Kurtarılan değerler üzerinde bu sözleşme ve Türk Ticaret Kanunu'nun kurtarma-yardım hükümleri gereğince, kurtarıcının rehin ve hapis hakları vardır (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

1.2.2.2.2. Gemi Personelinin Sorumlulukları

Kaptan ve diğer gemi adamları, kurtarma-yardım hizmetine hiçbir şekil ve surette müdahale edemezler, manevra ve diğer işleri önleyemez veya kendiliklerinden manevra yapamazlar. Kaptan ve gemi adamları gemi, yük, kaza hakkında hususlarda bütün bilgi ve özellikleri kurtarma gemisi kaptanına derhal bildirmekle yükümlüdürler. Ayrıca kaptan, gemi içindeki yük ve yakıtın cins ve mahiyetiyle değerlerini; yük ve geminin sigorta şirketlerinin adını ve sigorta bedellerini yazı ile bildirmek zorundadır (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

İşin kaptan tarafından yarım bıraktırılması veya müdahale ile bitirilmesinin önlenmesi halinde kurtarma-yardım başarılı bitirilmiş sayılıp ücret ile ilgili hususlar buna göre belirlenecektir (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

Kaptan, kurtarma-yardımın son bulması üzerine ve derhal, kurtarma-yardım ücretiyle masraflarına, faizlerine, hakem, avukat ücretleri ve tahkim masraflarıyla kurtarıcıya kurtarıcının tayin edeceği şekil şart ve miktarda ödeme için bir banka teminat mektubunu vermekle yükümlüdür. (www.kiyiemniyeti.gov.tr).

1.2.3. Enkaz Kaldırma

Enkaz kaldırma, deniz dibine batmış ve dolayısıyla yitirilmiş bir gemi veya malın su yüzeyine çıkartılması ve emniyete alınması anlamına gelmektedir Chorley ve Giles, 1995; 467.

Enkaz kaldırma işinin gemi kurtarma – yardım olup olmadığı ile ilgili olarak farklı ülkelerde farklı uygulamalar görülmektedir.

Türk Ticaret Kanununa göre kurtarma - yardım hizmetinin konusu tehlikede bulunan gemi eşyasıdır. Gemiden amaç her türlü deniz gemisidir. Gemi kurtarılamayacak halde batar veya tamir kabul etmez hale gelirse bu niteliği sona erer ve artık bir enkaz oluşturur. Türk Ticaret Kanunu'nun ifadesine göre enkaz kaldırma kurtarma - yardım değildir. Enkazın kaldırılmasını isteyen ile bu işi yapan arasındaki ilişki bir eser sözleşmesidir (Tekil, 1993; 284).

Fransız hukukunda da gemi kurtarma ile enkaz kaldırma birbirinden ayrılarak aynı rejimlere tabi tutulmuş ve enkaz kaldırma kurtarma - yardım sayılmamıştır (Rodiere, 1963; 331). İngiliz ve Amerika Birleşik Devletleri deniz hukukunda ise enkaz kaldırma kurtarma - yardım ücreti talebine dayanak olabilmektedir, dolayısıyla gemi kurtarma – yardım hizmetinin bir parçasıdır (Chorley ve Giles, 1995; 467).

Günümüzde hızla gelişen teknoloji sayesinde çok uzun yıllardır kurtarılamaz denilen batıklar artık derin denizlerden kurtarılabilmeye başlanmıştır (Eng, 2005; 31). Örneğin, 1981 yılında tonlarca külçe altın ikinci dünya savaşında Rusya'dan İngiltere'ye giderken batan HMS Edinburgh isimli gemiden kurtarılmış ve kurtarıcılar, İngiliz ve Rus hükümetleri ile yaptıkları anlaşma çerçevesinde ödüllendirilmişlerdir (Chorley ve Giles's, 1995; 469).

Enkaz kaldırma operasyonları 2005 yılında 136,34 milyon dolarla tüm zamanının en yüksek kazanç değerine ulaşmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen Katrina ve Rita kasırgalarının da etkisi ile enkaz kaldırma operasyonlarının sayısı 564'ü bulmuştur (www. marine-.salvage.com).

1.2.4. Can Kurtarma

Kurtarma - yardımın insani temeller üzerine kurulu olduğu şüphe götürmez bir gerçek olmasına karşın, bu hizmetin esasları can kurtarma ile çelişki içerisindedir. Bilindiği gibi gemi kurtarma - yardımın gerçekleşmesi ve kurtarma - yardımın amacı olan ücret hakkı kazanılabilmesi için deniz tehlikesi altındaki mülkün tamamen veya kısmen kurtarılması gerekmektedir. Kurtarma - yardım kurallarına göre kurtarma ücreti hakkı kazanmak için sadece can kurtarmak yetmez. Ancak günümüzde, kurtarılan insanların yanında maddi değer de kurtarıldığı takdirde kurtarıcı tarafından kurtardığı hayat için ücret talep etme hakkı doğar ve iş bir gemi kurtarma – yardım hizmeti şeklinde yürütülmüş olur (Smith, 1994).

Günümüzde tehlike çağrısı alan tüm gemilerin tehlikedeki gemideki insanlara imkânlar dâhilinde yardım etmesi mecburi hale gelmiştir, yani kurtarma gemisi veya başka herhangi bir gemi ücret veya ödül düşünmeksizin denizde yardıma ihtiyacı olan insanları kurtarmak için eldeki tüm imkânları kullanmak zorundadır. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'da (DCMKHK) yardım isteyen gemiye yardımda bulunmak, her gemi kaptanına bir yükümlülük olarak öngörülmüştür. Gemi kaptanlarına yasa ile verilmiş bu görevin yerine getirilmemesi cezayı gerektirir (Aybay, 1998; 778 – 779).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organisation) bünyesinde 1989 yılında kabul edilen ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren (Uysal, Demiralay, 2006) Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi'ne ve (1989 International Salvage Convention) önceki, yine gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin ne şekilde yürütüleceğini düzenlemek amacı ile yapılmış olan, 1910 Kurtarma - yardım Sözleşmesi'ne göre; "*her kaptan, denizde can tehlikesine uğramış olarak rast geldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla görevlidir*". Türkiye'de de 1910 Kurtarma - Yardım Sözleşmesi'nin 11. maddesinden alınan bu madde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'unun 14. maddesinde belirtilmiştir (Aybay, 1998; 778 – 779).

Deniz kazalarında can kurtarma görevi dünyada ve Türkiye'de arama – kurtarma birimlerince yürütülen bir iştir. Arama – kurtarma, gemi kurtarma – yardım

hizmetinden farklı olarak, ücret karşılığı yapılan bir hizmet değil, uluslararası ve ulusal kurallar ve işbirliği çerçevesinde, ülkelerin oluşturduğu arama – kurtarma merkezleri ve ekiplerince gerçekleştirilen bir kamu hizmetidir.

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'ne göre; arama kurtarma hizmeti, Türkiye'de, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde Ankara'daki arama – kurtarma merkezince koordine edilmektedir. Ayrıca, arama – kurtarma hizmetine; Genelkurmay Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı'nın koordine ettiği Jandarma Genel Komutanlığı-Genelkurmay Başkanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü, Orman Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Çevre Bakanlığı gibi bakanlık ve müdürlükler koordineli olarak dâhil olmaktadırlar (R.G.2001, 24611).

Temmuz 2007 tarihinde Ankara'da arama – kurtarma merkezinde, Otomatik Tanımlama Sistemi'nin (AIS, Automatic Identification System) devreye sokulmasıyla merkez daha da güçlenmiştir (www.denizhaber.com).

1.3. GEMİ KURTARMA – YARDIMLA İLGİLİ ULUSLARARASI VE ULUSAL MEVZUAT VE TARAFLAR

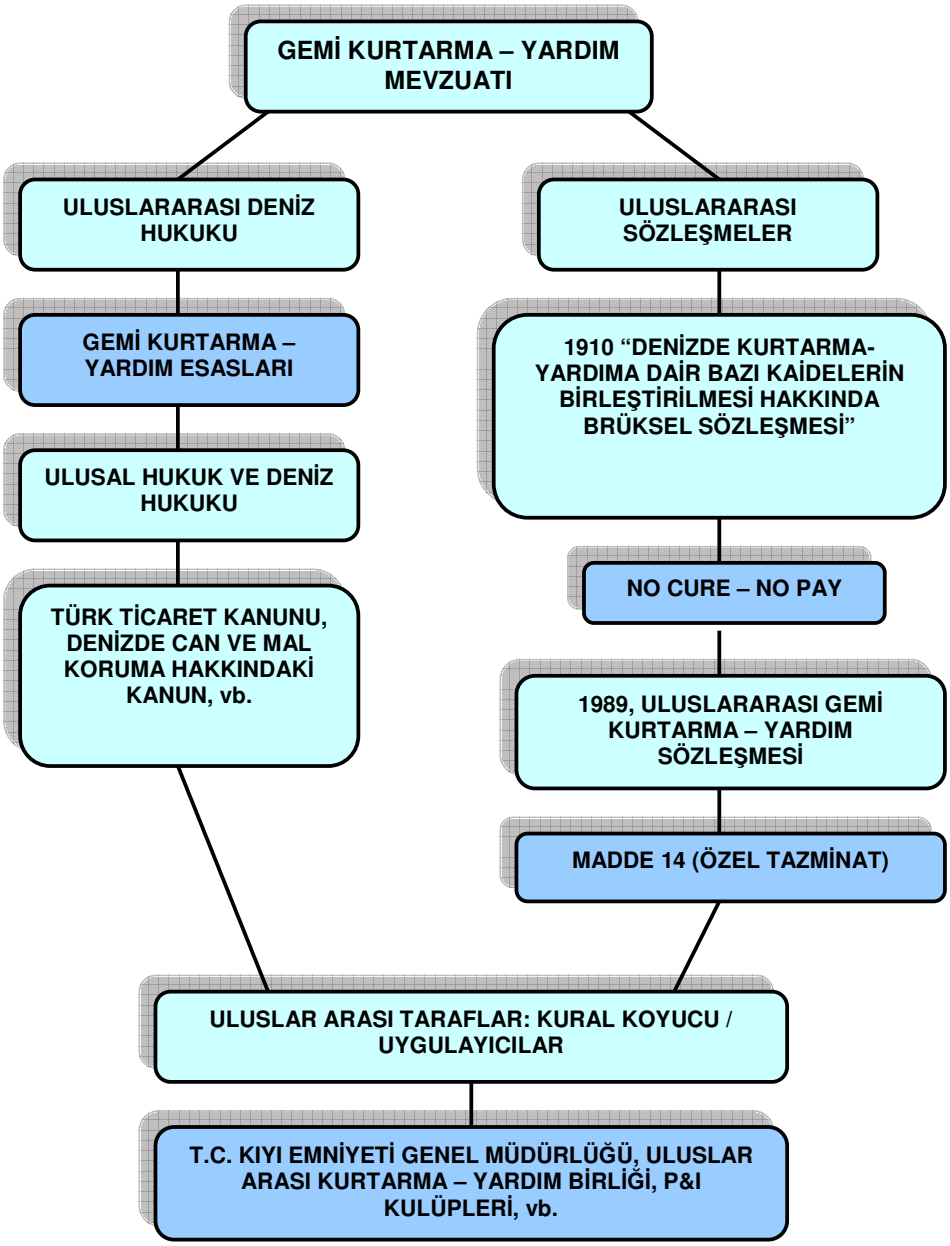
Kurtarma ve yardım işinin düzenlenmesinde önemli rolü olan iki konvansiyon oluşturulmuştur. Bunlardan ilki 1910 yılında gerçekleşen "Denizde Kurtarma Yardıma Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Sözleşmesi" diğeri ise, kurtarma – yardım kavramına, kurtarıcıyı deniz kirliliğini önlemeye teşvik etmeye yönelik maddeler ekleyerek yepyeni bir boyut kazandıran, 1989 yılında oluşan Uluslararası Gemi Kurtarma ve Yardım Sözleşmesi'dir.

1910 Brüksel Konvansiyonu temel olarak "Kurtarma Gerçekleşmezse Ödeme Yapılmaz (no cure, no pay)" prensibi ile kurtarma hizmetlerinin başarılı olması halinde kurtarma ücretinin ödenmesini esas alıyordu (Smith, 994). Bu temel felsefe pek çok durumda iyi işlemesine karşılık denizin kirlenmesini hesaba

katmamıştır. Buna göre gemi ve yükün kurtarılması için sorumluluk almayan kimse kirlenme olayını önleyen bir çalışma içine girmesi halinde hiçbir ücret alamazdı (Anderson, 1993; 220).

Yüzyıl boyunca gemi kurtarma işlemlerinde "Kurtarma gerçekleşmezse ödeme yok" (No cure, no pay) formülü uygulana gelmişti ve XX. yüzyılın başlarındaki denizcilik ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Bu formül her ne kadar pek çok olayda başarılı olmuşsa da, deniz kirliliğini dikkate alan bir formül olmaktan uzaktı, çünkü kurtarmayı yapacak olan, büyük bir deniz kirliliğini önlemiş olsa bile eğer gemiyi kurtaramamış ise hiçbir maddi kazanç elde edemiyordu. Günümüzün yoğun deniz trafiği, gittikçe artan petrol ve tehlikeli yük taşımacılığı, gittikçe büyüyen ve idaresi güçleşen gemiler, denizde kurtarma alanında yepyeni ihtiyaç ve zaruretlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Milletlerarası alanda, bu yeni ihtiyaçlara ve gelişmelere cevap verebilmek üzere Nisan 1989 tarihinde Londra'da Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi kabul edildi (İstikbal, 2003).

Şekil 3'de, gemi kurtarma – yardımla ilgili bu bölümde incelenen mevzuat ve yine bu bölümde ileride yer verilmiş olan önemli taraflar şema ile gösterilmiştir. Buna göre; gemi kurtarma – yardım hizmetleri temelde, hizmetin esaslarını ve kurallarını koyan uluslararası deniz hukuku ve onu izleyen ülkelerin ulusal hukukları tarafından düzenlenmiştir. Diğer yandan, 1910 Brüksel Konvansiyonu olarak da bilinen "Denizde Kurtarma Yardıma Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Sözleşmesi" ve "1989 Uluslararası Gemi Kurtarma ve Yardım Sözleşmesi" gibi uluslar arası sözleşmeler tarafından düzenlenmektedir. Bu düzenlemeler çerçevesinde gemi kurtarma – yardım hizmeti, T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Uluslararası Kurtarma – Yardım Birliği, P&I Kulüpleri gibi uluslararası ve ulusal taraflar tarafından kurallar ve çeşitli uygulamalar kapsamında şekillendirilmektedir.



Şekil 3; Gemi Kurtarma – Yardımla İlgili Mevzuat ve Taraflar

Kaynak: Yazar

1.3.1. Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi, 1989

Yüzyıl boyunca gemi kurtarma işlemlerinde "Kurtarma gerçekleşmezse ödeme yok" (No cure, no pay) formülü uygulana gelmişti. Bu formül her ne kadar pek çok olayda başarılı olmuşsa da, deniz kirliliğini dikkate alan bir formül olmaktan

uzaktı, çünkü kurtarmayı yapacak olan, büyük bir deniz kirliliğini önlemiş olsa bile eğer gemiyi kurtaramamış ise hiçbir maddi kazanç elde edemiyordu. Bu eksikliği gidermek amacıyla 1989 yılında Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi kabul edildi ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girdi (http://www.denizcilik.gov.tr).

Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşme, Brüksel Konvansiyonunun yerini almıştır.

Sözleşme, çok kısa süre içinde geniş bir katılım bularak yürürlüğe girmiştir ve bütün denizci ülkelerde başarıyla uygulanmaktadır. Türk Ticaret Kanunumuzda gemi kurtarma ve yardım ile ilgili olarak temel alınan Alman hukukunda da Sözleşmenin hükümleri 16 Mayıs 2001 tarihinde Ticaret Kanununa işlenmiştir. Bu tespitler çerçevesinde, Tasarının 1298 ve 1319 uncu maddeleri, 1989 Sözleşmesinin hükümlerine göre hazırlanmıştır. Tamamlayıcı hususlarda Tasarının sistemine uygun hükümler kabul edilmiştir (Uysal ve Demiralay, 2006).

Kabul edilen sistemin getirdiği önemli yenilikler aşağıdaki gibi sıralanabilir (www.denizcilik.gov.tr):

1- Kurtarmaya konu teşkil edebilecek deniz araçları ve eşya geniş bir şekilde tanımlanmış, böylece kurtarma hükümlerinin uygulama alanı yaygınlaştırılmıştır;

2- Kurtarma hizmetinin bir devlet kuruluşu tarafından yapılması halinde "gönüllülük" unsurunun bulunup bulunmadığı tartışması sona erdirilmiş ve kurtarma yükümlülüğünün mevzuat gereği bulunduğu hallerde dahi kurtarma hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir;

3- Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ve kapsamı düzenlenmiştir;

4- Kurtarma sözleşmesiyle değiştirilemeyecek emredici kurallar kabul edilmiştir;

5- Tarafların yükümlülükleri düzenlenmiş ve bu çerçevede özellikle çevrenin korunmasına ilişkin kurallar getirilmiştir;

6- Kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak çağdaş kıstaslar öngörülmüş, borçlular ve teminatlar yeniden düzenlenmiştir;

7- Kurtarma ücretinin paylaştırılması hususunda mahkemeleri fazlasıyla meşgul etmiş olan sorunları ortadan kaldıracak açık hükümler getirilmiştir;

8- Kurtarma faaliyetinin çevre kirliliğini önlemeye veya sınırlamaya da yönelik olduğu hallerde, kurtarana bir özel tazminat ödenmesini öngören kapsamlı bir düzenleme kabul edilmiştir;

9- Zamanaşımı yeniden düzenlenmiştir.

Sözleşmenin en önemli özelliği; kirlenmenin önlenmesi için yapılan çalışmaları teşvik edici yönde olmasıdır. Sözleşmede çevresel zarar, "Kıyı veya İç Sularda veya Bitişik Alanlarda Kirlenme, Kirliliğin Bulaşması, Yangın, Patlama veya Benzeri Kazalardan dolayı insan sağlığına deniz canlıları veya deniz kaynaklarına verilmiş olan önemli fiziksel zarar" olarak tanımlanmaktadır. Türkiye'de son yıllarda üst üste yaşanmış olan vahim deniz kazaları, bütün bu ihtiyaçların Türk karasuları açısından ne denli varit olduğunu ortaya koymuştur. Boğazlar, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki olabilecek bir felakette, ilgili kurum veya kuruluşların kirlenmeyi önleme veya yardım etme dürtülerini harekete geçirmek için Türkiye'nin biran önce sözleşmeye katılmasında yarar olduğu düşünülmektedir (http://www. denizcilik. gov.tr).

Söz konusu Sözleşme, deniz kazalarında kurtarma ve zararı önlemek için girişilen faaliyetlerde gerçek/tüzel kişi ve kuruluşlara tazminat verilmesini öngörerek, bir anlamda, bu tür ***kriz olaylarında müdahale için teşvik*** unsurunu taşımaktadır (www.denizcilik.gov.tr) (Bkz.Ek 3).

1.3.2. Gemi Kurtarma - Yardımda Ücretlendirme

Eski zamanlardaki anlayışa göre kıyıya vuran gemi ve eşya (insanlarla birlikte) sahipsiz şey sayılarak "Kıyı Hukuku"na dayanılarak kıyı halkının mülkiyetine geçerdi. Daha sonraları krallar tarafından kıyı beyliklerine bir "Kıyı İmtiyazı" olarak tanınan bu hak sonradan bir "kurtarma ücreti hakkı" şeklini aldı (Franko vd., 1994; 383).

1.3.2.1. Kurtarma - Yardım Ücretinin Belirlenmesi

Uluslararası Gemi Kurtarma – Sözleşmesi'ne ve Türk Ticaret Kanunu'na göre kurtarma - yardım için verilecek ücretin miktarının belirlenmesinde her şeyden önce taraflar arasındaki sözleşme esastır. Sözleşme şekle bağlı değildir. Uygulamada genellikle tehlike içerisinde bulunan gemi yardım çağırır ve kurtarma - yardım sözleşmesi yazılı olarak veya telsizle yapılır. Bu konuda çoğunlukla önceden hazırlanmış, örneğin "Lloyd's Open Form" veya Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün "Turkish Open Form" kurtarma - yardım sözleşmeleri kullanılır. Ücrete ilişkin koşullar da burada düzenlenir. Taraflar belli bir ücret üzerinden anlaşabilecekleri gibi Lloyds formunda olduğu üzere "no cure no pay" (faydalı sonuç doğmazsa ücret hakkı da doğmaz) kaydı ile anlaşabilirler (Franko vd., 1994; 390).

Yine Türk Ticaret Kanunu'na (Tekinalp ve Çamoğlu, 1998; 459) ve Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi'ne göre, kurtarma - yardım ücreti için taraflar arasında bir anlaşma yoksa (pure salvage) ücret halin gereği yani mevcut durum koşullar göz önünde tutularak hak ve adalet kurallarına göre belirlenir ve belirlenecek bu ücret hiçbir şekilde, güven altına alınan veya kurtarılan şeylerin değerini geçmez (Maraist, 1992; 124)

Uluslararası Gemi Kurtarma – Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret kanununda ücretin ne şekilde hesaplanacağı hakkında belirli esaslar koymuştur: Bu konuda ilk önce elde edilen sonuç (kurtarılan değerlerin toplamı), kurtarma faaliyetine katılanların hizmet ve emeği, güven altına alınan veya kurtarılan gemi ile içindeki can ve malların karşı karşıya kaldıkları riziko, kurtarmaya katılanların kendileri ve gemileri bakımından göze aldıkları tehlike ile harcanan zaman, doğan zararlar ve yapılan masraflar vb. göz önünde tutulur. (Franko vd., 1994; 390) .

1.3.2.2. Başarı Yoksa Ücret Yok (No Cure – No Pay) Kavramı

"No cure – no pay" kavramı kurtarıcının, gemi kurtarma – yardım işi sonucunda ancak gemiyi veya içindeki malları tamamen veya kısmen kurtarması halinde ücret hakkı kazanabileceği, aksi takdirde ücret alamayacağı anlamına gelmektedir.

Kurtarma - yardıma ilişkin bu kural, denizde bu hizmeti yapanların yüzyıllardan beri süre gelen tecrübelerinin sonucudur. Bir yandan hizmetin ücreti yüksek tutulmuştur, öte yandan yararlı sonuç vermeyen hizmete hiçbir ücret hakkı verilmemekle, kurtarmayı gerçekleştirmeye çalışanlar, başarı için tüm imkânlarını ve yeteneklerini kullanmaları teşvik edilmiştir (Aybay, 1998; 786).

Faydalı sonuç elde edilmese bile bazı masrafların ve hizmete karşılık gelen orantılı bir ücretin ödenmesi kararlaştırılabilir. Ancak, anlaşmanın kurtarma işinden önce, kurtarma faaliyeti sırasında veya kurtarmadan sonra yapılmış olması, yani (deniz tehlikesi göz önünde tutularak) anlaşmanın yapıldığı andaki hal ve şartlar tarafların serbest rıza ve iradelerinde etki edebileceği için, sözleşmenin sağlığı bakımından büyük rol oynar. Bundan dolayı Uluslararası Gemi Kurtarma – Sözleşmesi'ne ve Türk Ticaret Kanununun 1228 inci maddesine göre mahkeme; talep üzerine, tehlike zamanında ve kabul edilen koşulları hak ve adalet kurallarına aykırı bulunduğu takdirde değiştirilebileceği gibi, iptal de edilebilir (Eriş, 1990; 871). Bundan başka, taraflar bir hile ile sözleşmeyi yapmaya yöneltilmişse sözleşmede kabul edilen kurtarma ücreti ile yapılan hizmet arasında aşırı derecede bir oransızlık varsa yine aynı kural uygulanır (Maraist, 1992; 124).

Ayrıca günümüzde, kurtarma - yardım ücretinin saptanmasına ilişkin, ileriki bölümlerde inceleneceği üzere, 1989 Sözleşmesinin 14. maddesi, "özel tazminat" ile gündeme gelen, kurtarma - yardımın başarısız sonuçlanması halinde, çevre kirliliğinin önlenmesi veya minimum seviyede tutulması için, kurtarıcının gösterdiği "emek ve hizmet" çerçevesinde ödüllendirileceği konusu "no cure no pay" kavramına değişiklik getirmiştir.

1.3.2.3. Kurtarma - Yardım Hizmetinde Elde Edilen Sonuç

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre bir ücret alınabilmesi için gerekli olan yararlı sonuç için bir boyut belirlenmesi olanaksızdır. Gemi tamamen kaybedilip yalnız yük kurtarılabilir veya geminin de yükünde bir kısmı kaybedilip diğer kısmı kurtarılabilir.

Tehlikede olan geminin ve yükün tümü ya da bir bölümü kurtarılmışsa kurtarılanların değerini aşmamak koşulu ile bir kurtarma ücreti saptanacaktır.

Kurtarılan değerler, mevcut koşullar göz önünde tutularak ölçülür. Örneğin; tüm geminin ve yükünün kurtarılması olasılığı çok yüksekken sadece yükü kurtaran kurtarıcının ücreti belirlenirken, kurtarılan değer ölçütünün etkisi azdır. Geminin ve yükünün kurtarılması olasılığı çok azken yalnız yükü kurtarmanın ücretinin belirlenmesinde ise kurtarılan değerlerin önemi ve etkisi büyüktür (Aybay, 1998; 788).

1.3.2.4. Kurtarma - Yardım Hizmetinde Çalışanların Emek ve Hizmetleri

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre kurtarma hizmeti planlama gerektirir. Bu bakımdan denizcilikte ve özellikle kurtarma - yardımda tecrübeli bir kurtarıcının yapacağı planlama çok önemlidir. Planlamadan sonra yedekleme, yangın söndürme, su tahliyesi, hafifletme gibi uygulamalara başlanır. Bu planlamayı yapacak ve uygulamanın her aşamasında gerekli düzeltmeleri de yaparak olumlu sonucu sağlayacak kişi kurtarmayı yapan geminin kaptanıdır (Aybay, 1998; 789).

Kurtarma - yardım hizmetinde harcanan emeğin boyutları değişken olmakla beraber bu emek, bazen tehlikedeki gemiden günlerce yük aktarılması veya yanan bir gemiye günlerce su sıkılması şeklinde olabilir (Aybay, 1998; 789).

Kurtarma ücretinin saptanmasında göz önünde tutulacak bir unsur olarak "emek ve hizmet" değerlendirilirken makul ve yararlı el emeğine önem vermekle birlikte, asıl önemli olan planlama ve uygulama boyunca operasyona nezaret eden uzman aklın ihmal edilmemesi gerekir. Kurtarma - yardım operasyonunu planlayan ve uygulayan kaptanın bu planlamadaki uygulamadaki başarısı, bu öğenin değerlendirilmesinde önemle göz önünde tutulur (Aybay, 1998; 789).

Günümüzde, kurtarma - yardım ücretinin saptanmasında en tartışmalı unsur 1989 Konvansiyonu'nun 14. maddesi, "özel tazminat" ile gündeme gelen, kurtarma - yardımın başarısız sonuçlanması halinde, çevre kirliliğinin önlenmesi veya minimum seviyede tutulması için, kurtarıcının, gösterdiği "emek ve hizmet" çerçevesinde ödüllendirileceği konusudur.

Özel tazminat ve beraberinde oluşan gelişmeler ileride ayrıntılı şekilde incelenecektir.

1.3.2.5. Kurtarıcı Gemi ve İçindekilerin Can Emniyetinin Tehlikeye Atılması

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre kurtarma - yardım sırasında kurtarıcı gemi ve içindekilerin karşılaştıkları tehlikenin de, ücretin belirlenmesinde değerlendirilmesi gereklidir (Anderson, 1993; 207).

Gemi, limanda veya korunaklı sularda bile karadaki işletmelere oranla çok daha fazla tehlike içindedir. İçinde, makineleri, elektrik ve diğer boru sistemleri ve benzeri donanımları ile bu yüzer yapıların, birde üzerlerinde tehlikeli yük ile fırtınalı havalarda veya sis içerisinde, tehlikeli denizlerde seyretmek zorunda olmaları çalışma koşullarını son derece tehlikeli kılmaktadır (Anderson, 1993; 207).

Kurtarma - yardım unsuru olan "tehlike"yi, bu olguları göz önünde tutarak vurgulamak gerekmektedir. Tehlikenin büyüklüğü konusunda bir ölçüt bulmak zordur. Kurtarma ücretinin belirlenmesi bakımından tehlikenin büyüklüğünü belirlemek ve kurtarılanların ne büyüklükte bir tehlikenin içinden kurtarıldıklarını saptamak zorunludur. Bu da ancak, deniz tehlikesi konusunda deneyim ve tecrübeye sahip olmayı gerektirir (Anderson, 1993; 207).

1.3.2.6. Kurtarıcıların Mal Emniyetinin Tehlikeye Atılması

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre kurtarıcıların kişisel olarak ve ayrıca kurtarmada kullanılan araçlar için göze aldıkları tehlike de, kurtarma - yardım ücretinin saptanmasında önemli bir unsurdur. Örneğin; çatışmış ve içinde yangın çıkmış bir tankere kurtarma - yardım hizmeti veren kurtarıcı römorkörün ve içindeki personelin göze aldıkları tehlike çok büyüktür. Buna karşılık, deniz üzerinde hareketsiz kalmış bir gemiyi, sakin bir havada korunaklı bir limana çeken kurtarıcı, olağan tehlike dışında bir tehlikeye maruz değildir. Ayrıca, aynı kurtarma - yardım hizmetini veren, fakat değerleri birbirinden çok farklı iki kurtarma gemisinin sahiplerinin, tehlikeye attıkları mallarına karşılık talep edecekleri ücretin de farklı olması doğaldır (Aybay, 1998; 790).

Kurtarma - yardım hizmeti, sürekli karşılaşılan, rutin bir iş değildir. Kurtarıcı, hemen her kurtarma işinde farklı koşullarla, yeni durumlarla karşılaşır ve her seferinde bu yeni durum için yeni planlamalar geliştirmek zorundadır. Kurtaracağı

gemi ve yüküne, yakındaki başka bir gemiye veya rıhtıma zarar verebilir. Hatta günümüzde müthiş önem kazanmış olan ve 1989 konvansiyonunun düzenlenmesinin temel sebebi olan çevreye zarar verebilir (Anderson, 1993; 207).

Kurtarma - yardım ücretinin belirlenmesi sırasında, bu olasılıklar ve kurtarıcının bu yüzden ödemek zorunda kalabileceği tazminatlar da dikkate alınmalıdır. Böyle bir tazminat ödenmemiş olsa bile, kurtarıcının hizmeti yaparken onu göze aldığı unutulmamalıdır (Aybay, 1998; 792).

Bu sebeplerden dolayı, konvansiyona ve yasamıza göre kurtarıcıların göze aldıkları tehlike, kurtarma ücretinin saptanmasında göz önünde tutulacak önemli bir diğer husustur.

1.3.2.7. Kurtarma - Yardım İçin Harcanan Zaman

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre kurtarma - yardım ücretlerinin belirlenmesinde, hizmet için harcanan zamanın da önemli bir faktör olması ile beraber, tartışmaya da açık bir unsurdur. Örneğin; karaya oturmuş bir gemiyi yüzdürmek için limbo yapmak (içindeki yükü aktarmak) yerine, yaklaşmak üzere olan büyük bir fırtınanın gemiyi daha ciddi bir tehlike içine sokacağını hesaplayarak karaya oturtmak ve kısa bir sürede sadece az bir tekne hasarı ile yüzdürmek başarılı bir kurtarma olabilir. Diğer yandan, gemiyi, limbo yolu ile yüzdürmek günler hatta haftalar alabilir (Aybay, 1998; 791).

Zaman ölçütünü, bu önemli etkenleri göz ardı ederek tek başına ele almak, ücretin belirlenmesinde haksızlıklara yol açabileceği gibi kurtarıcıyı da kurtarma - yardım hizmetini kasti olarak uzatmaya kışkırtacaktır. Bu yüzden de, ücreti belirleyecek kişinin, hizmetin yapıldığı koşullar içinde, başarılı bir kurtarma - yardım için sarf edilecek zamanı ölçebilecek bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekmektedir (Aybay, 1998; 791).

1.3.2.8. Kurtarma - Yardım İçin Yapılan Harcamalar ve Zararlar

Uluslararası Sözleşme ve T.C. yasalarına göre kurtarıcının, operasyon sırasında yaptığı masraflar ve uğradığı zararlar da ücret belirlenmesinde dikkate alınması gereken önemli unsurlardır (Aybay, 1998; 791).

Kurtarmada kullanılan gemilerin yakıt, yağ, su gibi rutin tüketim masraflarının yanında operasyonun türüne göre kiralanan ilave gemi, yüzer vinç gibi araçların kira paraları olabilir. Bütün bu masrafların, başarılı sonuç edilmezse kurtarıcının üzerine kalacağı da dikkate alınarak, makul şekilde, hak edilecek ücrete katılmalıdır (Aybay, 1998; 791).

Aynı şekilde, kurtarıcının, kurtarma - yardım hizmetini başarılı bir şekilde sonuçlandırmak için verdiği çaba sırasında gördüğü hasar ve zararlar da ücretlerin saptanmasında etkilidir (Aybay, 1998; 791).

1.3.2.9. Özel Tazminat (Madde 14)

1989 Uluslararası Kurtarma - Yardım Sözleşmesi ile uygulamaya konulan sözleşmenin 14. maddesi olan özel tazminatın (special compensation) ana hedefi ***deniz kirliliğinin önlenebilmesi veya minimum seviyede tutulabilmesi için kurtarıcıları teşvik etmektir***. Bu maddeye göre;

1. Kurtarıcı yine bu sözleşmenin 13. maddesine göre kurtarma işinde bir başarı sağlayamamış fakat deniz kirliliğinin önlenmesine katkıda bulunabilmiş ise gemi sahibinden en azından yaptığı masraflar ölçüsünde ücret yani özel tazminat talep etme hakkına sahip olur.

2. Kurtarıcı kirliliği tamamen veya kısmen önlediği takdirde özel tazminat kurtarıcının yaptığı harcamaların azami % 30'una kadar artırılabilir. Fakat mahkeme, uygun bulduğu takdirde bu oran kurtarma işindeki harcamaların miktarının tamamını geçmemek kaydı ile daha da artırılabilir.

3. Özel tazminat kapsamında kurtarıcının harcamalarından kasıt kurtarma operasyonunda yapılan "cepten" harcamalar ve bunlara ilaveten kullanılan donanım,

araç-gereç ve personel için konvansiyonun 13. maddesi çerçevesinde belirlenecek makul bir değer olacaktır.

4. Özel tazminat sadece kurtarılan değerlerden daha fazla olduğu durumlarda ödenecektir. Kurtarıcının kurtardığı değerler ve buradan alabileceği ücret alınabilecek özel tazminat miktarını geçtiği takdirde özel tazminat söz konusu olamaz.

5. Kurtarıcının ihmali ile sonuçlanan deniz kirliliğinin önlenememesi halinde kurtarıcı özel tazminattan mahrum bırakılabilir.

1.3.2.10. Kurtarma - Yardım Ücretinin Paylaşılması

İngiltere, ABD, Belçika, Hollanda ve Fransa'da uygulanan sisteme göre kurtarma - yardım ücretinin hak sahipleri arasında nasıl pay edileceği olayın özelliği ve şartları göz önünde tutularak yargı organınca her hak sahibine göre ayrı belirlenir. Hukukumuzda ise (Almanya'da olduğu gibi) ücreti paylaştırılmasında yargı organı kanunda gösterilmiş paylaştırma oranlarına uyulması gerekir. Bu kurallara göre belirlenen kurtarma - yardım ücretinin kimler arasında ve ne şekilde paylaşılacağı belirlenir. Kurtarma faaliyetine birbirinden bağımsız çeşitli kişiler ve gemiler katılmış olup arada ayrı bir sözleşme yoksa kurtarma ücreti yine sözü geçen kurallara göre bunlar arasında pay edilir (Franko vd., 1994; 391).

Diğer yandan bir gemi veya yükü bir başka gemi tarafından tamamen veya kısmen güven altına alınır veya kurtarılırsa, kurtarma veya yardım ücreti; kurtaran geminin donatanı, kaptanı ve diğer gemi adamları arasında paylaşılır. İlk önce kurtaran geminin donatanının yardım veya kurtarma yüzünden yaptığı fazla masraflar (örneğin fazla yakıt, gemi adamlarının fazla mesai ücretleri gibi) kendisine tazminat olarak ödenir ve geriye kalan miktar donatan, kaptan ve diğer gemi adamları arasında paylaştırılır (Tekiner ve Çamoğlu, 1989; 462). Kaptanın ücret payı değişmez, diğer gemi adamlarına düşen miktar ise; yolculuk bitmeden önce her birinin hizmet ve fedakârlığı gözetilerek düzenlenen bir pay cetveline göre aralarında kaptan tarafından paylaştırılır (Eriş, 1990; 878).

Burada sözü geçen kurallar emredici hüküm olup, bunlara aykırı olarak yapılan sözleşmeler geçersizdir. Gemi adamları, pay cetvelinin kendilerine bildirilmesinden sonra ilk verme limanında veya geminin bağlama limanına dönmesinden sonra on gün içerisinde mahkemede itiraz hakkına sahiptirler. Mahkemede duruşma sonunda pay cetvelinin aynen veya değiştirilerek onaylanması yolunda verilecek karar kesindir, yani temyiz yolu kapalıdır ve bu kararın bir örneği derhal donatana tebliğ edilir. Ancak kurtarma - yardım hizmetlerinin bu amaca tahsis edilmiş olan gemi veya römork tarafından bu tahsis amacı içerisinde yapılması halinde ücret ve paylaştırmaya ait hükümler bu gemi adamları hakkında uygulanmaz (Eriş, 1990; 878).

Kurtarma - yardım ücretlerinden doğan talep hakları kurtarılan geminin donatanı veya sahibi ile yükle ilgili kişilere karşı ileri sürülebilir (Menteş, 1991; 177). Bütün bu kişiler alacaklılara karşı müşterek ve müteselsil borçlu olarak aralarındaki hukuki ilişki yönünden ise birbirlerine karşı ilgili bulundukları şeylerin kıymetleri oranında sorumludurlar (Abraham, 1956; 153). Kurtarma - yardım ücretleri nedeniyle kurtarılan geminin sahibi deniz servetiyle, kurtarılan yükün sahibi ise sadece kurtarılan yük ile sınırlı olarak sorumludur (Franko vd., 1994; 391).

1.3.3. Türkiye'de Gemi Kurtarma - Yardım ile ilgili Mevzuatın Oluşumu

Türk Ticaret Kanunu'nda gemi kurtarma - yardım kuralları, uluslar arası hukukta olduğu gibi denizde mülklerin yok olup gitmesini engelleyecek müdahaleleri teşvik emek ve kurtarıcı tarafından bu tür deniz tehlikelerinin kötüye kullanılmasını önlemek için tasarlanmıştır.

Denizde kurtarma ve yardım da yine 23 Eylül 1910 tarihinde Brüksel'de kabul edilmiş olan bir Milletlerarası Sözleşme ile düzenlenmişti. Türkiye bu Sözleşmeye taraf olmuş, ayrıca da Sözleşmenin hükümlerini mehaz Alman Ticaret Kanunu vasıtasıyla 6762 sayılı Kanun'un 1222 ilâ 1234 üncü maddelerine işlemiş, tamamlayıcı olarak da 1861 tarihli Alman Umumî Ticaret Kanunnamesinden gelen hükümleri kabul etmiştir (http://www.coastalsafety.gov.tr/).

Brüksel Konferansında 23.9.1910 tarihinde denizde kurtarma ve yardıma ilişkin kuralları birleştirilerek belirlenmesi hususundaki anlaşma hükümleriyle

uluslararası bir nitelik alan kurtarma ve yardım hizmetlerine ilişkin kurallara göre değişikliklere uğrayan Alman Ticaret Kanunu maddelerinin hükümleri bugünkü Ticaret Kanunumuzun kurtarma ve yardım hizmetlerine ilişkin hükümlerinin kaynağıdır (Franko vd., 1994; 384).

Türkiye'de, bugün yürürlükteki mevzuatta, kurtarma ve yardım hizmetlerinde uygulanması gereken başlıca kurallar Ticaret Kanunu'nun 1222nci vd. maddelerinde bulunmakla beraber, diğer özel kanunlarda da bunları tamamlayıcı bazı münferit hükümler yer almaktadır. Bu bakımdan Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun (R.G., 1946, 6333) 10 ve 14üncü maddeleri, genelde gemi kaptanlarını tehlikede bulunan gemilere yardıma zorunlu tutmaktadır. Diğer yandan T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ana Statüsü hükümleriyle (Resmi Gazete; 2006, 26078), Türk Karasularının belirli kıyı bölgelerinde savaş gemileri dışında 300 tonilatodan yukarıda bulunan gemilere yöneltilecek kurtarma ve yardım hizmetlerini tekel şeklinde yapmakla görevlendirilmiştir. Keza 815 sayılı Kabotaj Kanununa göre Türk Karasularında kurtarma ve yardım hizmetleri Türk bayraklı gemilere aittir. Ancak bu iki tekel durumunun sadece sürekli ticari amaçla yapılacak kurtarma ve yardım hizmetlerinde söz konusu olduğunun kabulü zorunludur (Aybay, 1987; 329). Zira gerek iç mevzuatta (R.G., 1946, 6333) gerekse Türkiye'nin tarafı olduğu Brüksel Sözleşmesinde insani ve ahlaki amaçla tüm gemilere zorunlu yardım ve kurtarma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu itibarla tekel hakkına ilişkin hükümler bu zorunluluğun yerine getirilmesine engel olmaz. Ayrıca Ticaret Kanunu'nda bir ücrete hak kazandıran kurtarma ve yardım işleri düzenlendiğinden bu işin kanuni bir zorunluluk olarak kamu hizmeti şeklinde yapılması halinde bir ücretin ödenilmesi gerekmiyorsa hukuken kurtarma ve yardımdan söz edilemez (Kender ve Çetinel, 1992; 148). Fakat mevzuatımızda örneğin Almanya'daki 1874 tarihli "Alan Kıyı Kurtarma Yardım tüzüğü" (Deutsche Starndungsordunung) gibi bütün kurtarma ve yardım faaliyetlerini kamu hukuku yönünden düzenleyen derli toplu bir düzenleme yoktur. Türk Ticaret Kanunu'nu hükümleri sadece kurtarma ve yardım işlerine ilişkin ücret ilişkilerini bir dereceye kadar düzenlemeye çalışmaktadır (Franko vd.,1994; 385).

Türkiye'de ayrıca, Adalet Bakanlığı Türk Ticaret Kanunu Komisyonu Komisyon tarafından hazırlanan Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Şubat 2004 tarihinde sunulmuş ve gemi kurtarma – yardım ile ilgili olarak da bazı maddelerde değişiklik

yapılması önerilmiştir. Ancak tasarıya yönelik bir değişme olmayıp mevcut kanun maddeleri geçerlidir (www.kgm.adalet.gov.tr).

1.3.4. Gemi Kurtarma – Yardım ile İlgili Önemli Taraflar ve Çalışmaları

Dünya'da gemi kurtarma – yardım alanında büyük rolü olan Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği ISU (International Salvage Union), özellikle 1989 Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi'nin sonrasında uygulamaya geçen özel tazminat işlemleriyle beraber kurtarma – yardım alanında daha da aktif hale gelen P&I Kulüpler ve Türkiye'de gemi kurtarma – yardım hizmetlerinde en önemli konumda olan kuruluşumuz T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bu bölümde incelenecektir.

1.3.4.1. Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği, ISU

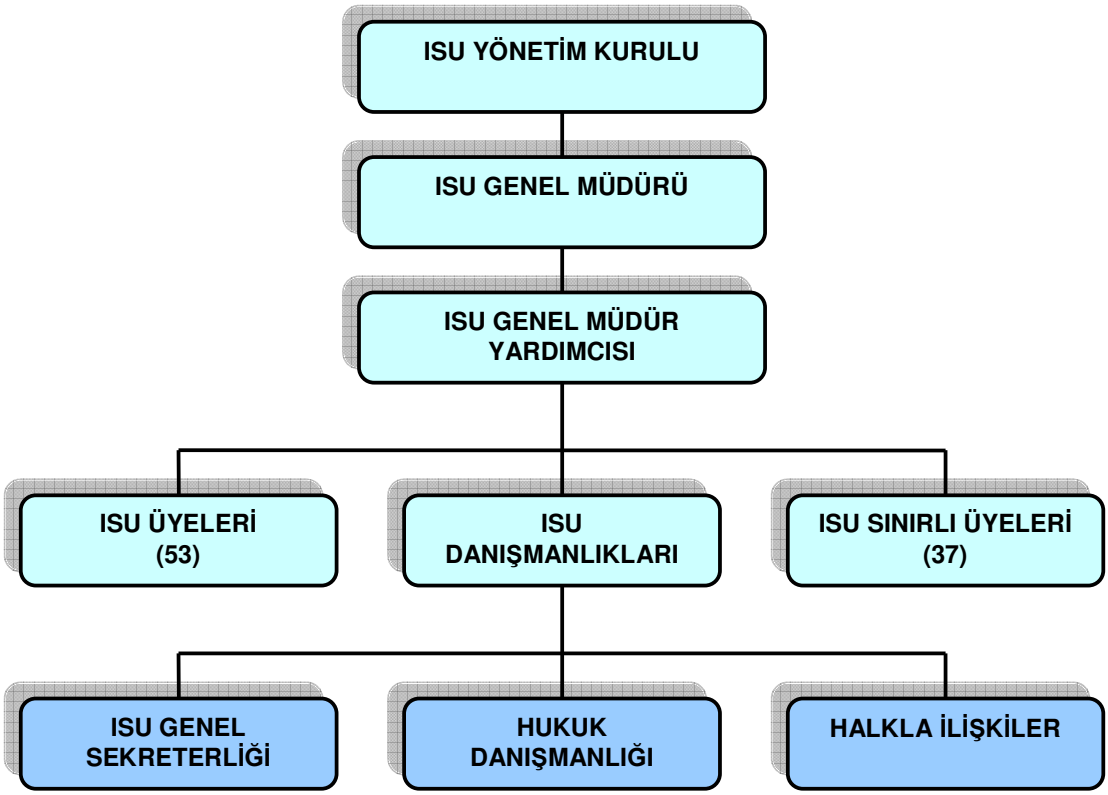
"The International Salvage Union" (ISU), 30 ülkede 53 kurtarma ve yardım işletmesinin üye olduğu bir kuruluştur. ISU üyeliği için kurtarma - yardım ve çevre kirliliğini önleme çalışmalarında başarılı geçmişe sahip olma zorunluluğu vardır. Üyelerin ayrıca yüksek seviyede uzmanlığa sahip profesyonel kurtarıcılar olmaları gerekmektedir. Günümüzde dünyada kurtarma – yardım faaliyetlerinin yüzde 90'ı ISU üyesi ülkeler tarafından gerçekleştirilmektedir (www.marine-salvage.com).

ISU sınırlı üyeliği "Associate Membership" ayrıca, kurtarma ve yardım ile ilgisi olan P&I Kulüpler, diğer sigorta şirketleri, hukuk büroları, limanlar, ulusal örgütler, gemi sahipleri, yerel kıyısal otoriteler, çevre örgütleri, deniz temizliği uzmanları gibi tüm örgüt ve kuruluşlara açıktır. ISU'nun 37 adet sınırlı üyesi bulunmaktadır (www.marine-salvage.com).

ISU'nun ana hedeflerinden birisi mülklerin kurtarılması ve çevrenin korunması kapsamında sektörle ilgili bilincin geliştirilmesidir. ISU ayrıca kurtarma – yardım sektörü ve çevre konusunda yasal ve ticari tüm gelişmelerin oluşumun da aktif rol oynamaktadır. ISU The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), Intercargo, BIMCO, The Baltic Exchange ve The International Maritime Industries' Forum gibi birliklerle düzenli aralıklarla bir araya

gelmekte, denizcilik sektörü ve gemi kurtarma – yardım sektörü ihtiyaçları ve uygulamaları konusunda görüşmeler yapmaktadır (www.marine-salvage.com).

Şekil 4'de ISU organizasyon şemasında yönetimin başında Hollanda, Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Şili, Japonya, Çin, Yunanistan ve Kanada'dan üyelerin oluşturduğu Yönetim Kurulu, ona bağlı Genel Müdür ve Genel Müdür yardımcısı bulunmaktadır. ISU üyeleri ve sınırlı üyeleri genel müdür yardımcısı ile ilişkidedir. Ayrıca, ISU Genel Sekreterliği, Hukuk Danışmanlığı ve Halkla İlişkilerden oluşan ISU Danışmanlıkları Genel müdür Yardımcısı ile çalışmaktadırlar.



Şekil 4; Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği Organizasyon Şeması
Kaynak: (www.marine-salvage.com).

1.3.4.2. Gemi Kurtarma – Yardım ve P&I Kulüpler

P&I Kulüp, "protection & indemnity club" (korunma ve tazminat) bir armatörler birliğidir (www.turkhukuksitesi.com). P&I Klulüpleri Gemi sahiplerinin ortaklık anlayışı ile bir araya gelip kurmuş oldukları, profesyonel idareci şirketler

tarafından kar amacı güdülmeksizin yönetilen ve daha çok sigorta sahibinin sorumlulukları ile ilgili riskleri teminat altına alan sigorta kuruluşlarıdır **(**http://tsrsb.org.tr)**.**

Geçmişe bakıldığında P&I Kulüplerin gemi kurtarma ve yardım işlerinde önemli rol oynamadıkları görülmektedir. Ancak kulüplerin sorumluluklarının içerisinde olan çevre kirliliğinin artması ve bu duruma önlem olarak ileriki bölümde ayrıntılı incelenecek olan SCOPIC uygulamalarının başlaması ile kulüpler artık kurtarma ve yardım sektörünün bir parçası haline gelmeye başlamışlardır. Kulüplerin kurtarmalardaki rolü yine de ancak olayda SCOPIC söz konusu olduğunda ortaya çıkmaktadır (www.gard. no.)

Kulüplerin kurtarma ve yardım da önemli bir geçmişi vardır ki bu da enkaz kaldırmadır. Deniz tehlikesi altındaki gemilerin tamamen zayi olması yani batması veya hasarlarının ulaşacağı masrafların geminin kendi değerini geçmesi ki bu da hukuken geminin enkaz olması demektir, halinde geminin tekne hasarlarından sorumlu tekne sigortacılarının kurtarmadaki rolü tamamen ortadan kalkıp bu sorumluluk P&I Kulüplere geçer (www.gard. no.).

Uluslararası P&I Kulüpleri 5 milyon doları geçen davalarda "pooling agreement" veya havuz anlaşması adı verilen bir anlaşma dâhilinde bu miktarları bir ortak havuzdan öderler. 1998 – 2002 yılları arasında gerçekleşen 82 "havuz davasından" 15 i enkaz kaldırma sonucunda gerçekleşmiştir. Bu süre içerisinde P&I Kulüplerin ortak havuzdan yaptıkları ödeme miktarı yaklaşık 162 milyon doları bulmuştur (www.gard. no.).

SCOPIC Klozu (Special Compensation P&I Club Clause);

Profesyonel kurtarıcıları temsil eden Uluslararası kurtarma ve yardım birliği ISU ile P&I Kulüplerin uzun süren görüşmelerinden sonra SCOPIC Kloz yani "Special Compensation P&I Club Clause" adı ile bilinen anlaşma kabul edilmiş ve 1 Ağustos 1999 tarihinde resmi olarak kullanılmaya başlanmıştır (http://www.gard.no).

1989 Uluslararası kurtarma ve yardım konvansiyonunun ardından özel tazminatın hesaplanması ile ilgili yasal uygulamalarda sorunlar yaşanmıştır.

Özelliklede kirliliğin önlenmesinde kullanan malzeme ve personelle ilgili ücretlendirmelerde anlaşmazlıklar çıkmıştır (http://www.gard.no). Bu durum SCOPIC Klozu'nun ortaya çıkmasına yol açmıştır.

SCOPIC, özel tazminat uygulamalarına LOF'tan bağımsız alternatif bir yaklaşımdır. Temelde, römorkör, donanım ve personel ücretleri gibi kurtarma giderlerinin önceden belirlenmiş oranlarda sabitlenmesi ile hazırlanmış sözleşmelerdir (http://www.waltonsandmorse.com).

SCOPIC Kloz, kurtarıcının deniz kirliliğinin önlenmesine veya azaltılmasına katkısı sonucu ödüllendirilmesine ilişkin özel koşullar sunmaktadır. SCOPIC kendi başına bir sözleşme değildir, ancak LOF kurtarma ve yardım sözleşmesi veya buna benzer başka "no cure-no pay" ücretlendirme prensibine dayanan sözleşmelere ek yapılarak kullanılmaktadır (http://www.gard.no).

SCOPIC Kloz'un ana hedefler aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Kurtarma operasyonlarında çevre ile ilgili olarak ücretlerin karar aşamasının sadeleştirilmesinin ve hızlandırılmasının sağlanması.

- Kurtarma sırasında kullanılan malzeme, römorkör ve personel ücretlerinin hesaplanmasının mahkeme veya tahkime bırakılmaması için sabit ve önceden belirlenmiş ücret oranlarının kullanılması.

- P&I kulüpleri garantisi ile kurtarıcıların özel tazminat haklarının güvence altına alınması.

- Tazminat değerlendirilmesi ve hesaplanması konularında davalarla sonuçlanabilecek anlaşmazlıkların önlenmesinin sağlanması.

Kurtarma operasyonunda SCOPIC Kloz'un uygulanmasına ancak kurtarıcı karar verir ve SCOPIC operasyonun herhangi bir aşamasında kurtarıcının yazılı talebi ile uygulamaya sokulabilir (http://www.gard.no).

Bazen kirliliğin önlenmesi için çaba gösterilen kurtarma işlerinde, harcamaların çok fazla ve kurtarılabilecek değerlerin miktarının düşük olduğu durumlarda ve kurtarıcının kurtarma operasyonunun başarılı sonuçlanacağı hususunda şüpheli olduğu hallerde SCOPIC kullanılabilmektedir (http://www. gard. no).

Kurtarıcı, SCOPIC kurallarına göre kurtarma işini sürdürmek istediği takdirde 1989 Uluslararası Kurtarma - Yardım Sözleşmesinin 14. maddesindeki "özel tazminat" hakkını kaybeder (http://www.gard.no).

Gemi sahibi, kurtarıcıdan SCOPIC kullanılacağına dair bildiri aldıktan sonra 2 iş günü içinde kurtarıcıya SCOPIC'e göre kazanabileceği tazminat için banka veya bir P&I Kulüpten 3 milyon dolarlık bir teminat mektubu vermek zorundadır. Aksi takdirde kurtarıcı tamamen SCOPIC uygulamasından vazgeçip madde 14 kurallarınca operasyona devam edecektir (http://www.gard.no).

Gemi sahibi, kurtarma maliyetlerinin, verilecek teminat miktarının altında olacağını öngörerek teminat miktarını makul bir seviyeye düşürme talebinde bulunabilir. Aynı şekilde kurtarıcıda miktarı, maliyetlerin makul değerlendirilmesi sonucu artırabilinir (http://www.gard.no).

SCOPIC talep edildiğinde genellikle gemi sahibi P&I Kulüplerle koordine halinde operasyonu takip etmesi ve ileride ücretlerin değerlendirilmesi aşamasında operasyonun maliyetiyle ilgili bilgi verebilmesi için olay yerine gözlemci olarak bir temsilci - SCR (Special Casualty Representative) – gönderir (http://www.gard.no).

2004 yılında 11, 2005 yılında ise 12 kurtarma operasyonu SCOPIC kullanılarak gerçekleştirilmiştir. 2005 yılında yapılan SCOPIC sözleşmesi ile yapılan operasyonlarda kazanılan 33,79 milyon dolar ödülün yüzde 55 ini P&I ve geri kalan miktarını kurtarma – yardımın yükümlü diğer tarafları karşılamıştır (www.marine-salvage.com).

SCOPIC sözleşmesinin kullanılmaya başlandığı 1999 yılından 2005 yılının sonuna kadar 666 kurtarma işinde LOF kullanılmıştır. Bunların 216'sına SCOPIC dahil edildi ve 131'i (%19.7) SCOPIC ile sonuçlanmıştır. Sadece 5 anlaşmanın

mahkemeye sevk olması SCOPIC sözleşmesinin başarısını göstermektedir (www.marine-salvage.com) (Bkz.Ek 4).

1.3.4.3. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Gemi Kurtarma - Yardım

T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM), Türkiye'de belirli bölgelerde kurtarma Yardım işlerini gerçekleştiren bir kamu kuruluşudur.

Türkiye'de gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin başlangıcı, 1926 yılında İstanbul'da kurulan "Kilcher & Walkers Co" isimli İngiliz kumpanyasına dayanmaktadır. Bu şirketin, adları "La Nina", "La Valetta", "Cleopatra" , "Cesar", "Kicknar", "Sanbel Parados" ve "Belos" olmak üzere 8 Kurtarma Gemisi/Römorkörü bulunmaktaydı (www. coastalsafety.gov.tr).

Bu gemilerden "Sambel Parados" Danimarka, "Belos" Yunan, diğerleri İngiliz bayrağı taşımaktaydı.1930 tarihli Kabotaj kanununun çıkması ve Türk karasularındaki kurtarma hizmetlerinin millileştirilmesi ile bu kumpanya Türk Kurtarma Ltd. şeklini almış ve römorkörler Türk bayrağına geçmiştir (www.coastal safety.gov.tr).

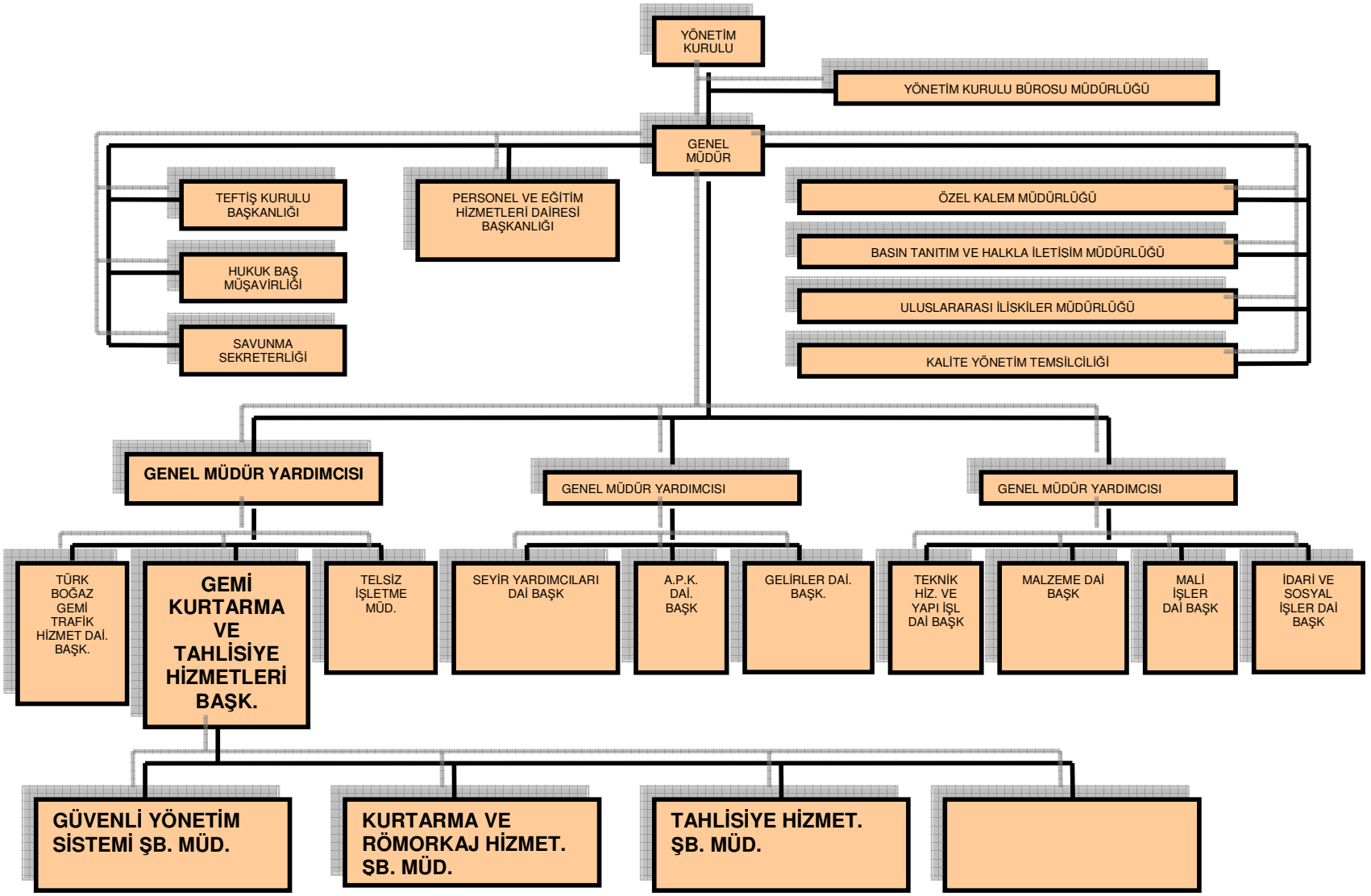
"AKBAŞ", "HORA", "KİLYOS" ve "SAROS" adlarını alan adlı kurtarma gemileri/ römorkörler 1940 yılından itibaren Deniz Yolları Genel Müdürlüğüne bağlı Kurtarma İşletmesi bünyesinde hizmet vermeye başladılar. Kurtarma İşletmesi 1952 tarih ve 5842 nolu kanun ile T.C. Denizcilik Bankasına bağlanarak hizmet vermeye başlamış ve Kuruluşa 1967 yılında "ALEMDAR II" kurtarma gemisi yanında, "DALGIÇ 1" dalgıç ve destek botu ve 1974 yapım tarihli "SÖNDÜREN–1" yangın botu kazandırılmıştır. Kuruluş, 1985 yılında "ISU" Uluslararası Kurtarma Birliği'ne tam üye olmuştur (www.coastalsafety.gov.tr).

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. içerisinde 1984 tarih ve 233 nolu kanun ile "Kurtarma ve Çeki İşletmesi" şeklinde hizmetine devam eden Kuruluş daha sonra Kıyı Emniyeti İşletmesi ile 1994 yılında birleşerek Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi adı altında hizmet vermeye başlamış ve 1995 yılında "TDİ KURTARAN " isimli açık deniz Kurtarma gemisi işletme filosuna katılmış ve filonun genişletilmesi devam etmektedir. (www.coastalsafety.gov.tr).

Kuruluş, 12.05.1997 tarih ve 9466 Bakanlar Kurulu Kararı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'den ayrılmış olup, Kamu İktisadi Teşekkülü statüsünde ve "KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (KEGKİ)" adı altında hizmetlerine devam etmiştir. Daha sonra kuruluşun bünyesine 2003 yılında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetlerinin, 2005 yılında Telsiz İşletme Müdürlüğünün (Türk Radyo) katılması ile hizmet alanları giderek genişlemiş ve bu nedenle 2007 yılı şubat ayında kuruluşun unvanı, kazanılmış hak ve yetkileri ile sorumlulukları saklı kalmak şartıyla, "KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (KEGM)" olarak değişmiştir. Kurtarma hizmetleri Kuruluşun Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Dairesi Başkanlığı birimleri tarafından verilmektedir (www.coastalsafety.gov.tr).

1.3.4.3.1. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması

Şekil 5'de, T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün (KEGM) organizasyon şeması gösterilmektedir. Buna göre; yönetimin başında Yönetim Kurulu ve Yönetim Kurulu Bürosu ve ona bağlı olan Genel Müdür bulunmaktadır. Genel Müdür'e doğrudan bağlı olan Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Baş Müşavirliği, Savunma Sekreterliği, Personel ve Eğitim Hizmetleri Dairesi Başkanlığı, Özel Kalem Müdürlüğü, Basın Tanıtım ve Halkla İletişim Müdürlüğü, Uluslararası İlişkiler Müdürlüğü ve Kalite Yönetim Temsilciliği görev yapmaktadır. Ayrıca, Genel Müdür'e bağlı üç ayrı Genel Müdür Yardımcısı altında, Boğazlarda gemi trafiğini düzenleyen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanlığı (TBGTH), gemi kurtarma – yardım işlerini yürütmekle sorumlu **Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Başkanlığı**, Telsiz İşletme Müdürlüğü, Seyir yardımcıları Dairesi Başkanlığı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon (A.P.K.) Dairesi Başkanlığı, Gelirler Dairesi Başkanlığı, Teknik Hizmetler ve Yapı İşleri Dairesi Başkanlığı, Malzeme Dairesi Başkanlığı, Mali İşler Daire Başkanlığı ve İdari ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı görev yapmaktadır**.**



Şekil 5; T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Organizasyon Şeması
Kaynak: www.coastalsafety.gov.tr.

Şekil 5'de gösterildiği üzere, T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü sorumluluğunda gemi kurtarma – yardım hizmeti, Yönetim Kurulu ve Genel Müdür'e bağlı Genel Müdür Yardımcısı sorumluluğunda olan Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Başkanlığı'nca gerçekleştirilmektedir. Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Başkanlığı himayesinde dört farklı birim bulunmaktadır. Bunlar; Güvenli Yönetim Sistemi Şube Müdürlüğü, Kurtarma ve Römorkaj Hizmetleri Şube Müdürlüğü, Tahlisiye Hizmetleri Şube Müdürlüğü ve Bakım, Onarım ve Donatım (BOD) Baş Enspektörlüğü'dür (www.coastalsafety.gov.tr).

Güvenli Yönetim Sistemi Şube Müdürlüğü'nün Görev ve Sorumlulukları, T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü amacına uygun olarak aşağıdaki gibidir (www.coastalsafety.gov.tr):

- Ulusal Mevzuata uymak,
- Uluslar arası kuralları (Solas, Marpol, STCW vb.) takip ederek gerekli uyumu sağlamak,
- Çalışanlarda güvenlik bilincini arttırarak ve gerekli yatırımları yaparak çalışma ortamlarını daha güvenli hale getirmek ,
- Gemi operasyonlarımızın çevreye zarar vermeyecek şekilde yapılmasını sağlamak,
- 24 Saat göreve hazır olmanın bilinciyle ; her çalışanı için görev başında Alkollü veya uyuşturucu madde almamış olmasını sağlamak,
- Sürekli Güvenlik ve çevre bilincini arttırmak,

Kurtarma ve Römorkaj Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün Görev ve Sorumlulukları**;** Kurtarma ve Römorkaj Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün asli görevi, can, mal, seyir ve çevre emniyetini; konuyu düzenleyen mevcut mevzuat ve uluslararası anlaşmalar, Deniz Hukuku Kuralları ve Kuruluş Ana Statüsünün 4. maddesi çerçevesinde, karlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda sağlamaktır. Bunu doğrultusunda görevleri aşağıdaki gibidir (www.coastalsafety.gov.tr);

- Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun arasındaki Türk Karasuları ile Ege Denizinde, Bozcaada ve İmroz sahilleri de dâhil olmak üzere

Bababurnu ile Saroz Körfezi'nde Kemikli mevkii arasında kalan Türk Karasuları ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi kazaya uğrayan gemilere ve yüklerine kurtarma - yardım hizmetini vermek.

- Aktif ve Pasif Refakat, Çeki (cer) ve Römorkaj hizmetlerini yapmak
- Batıkları çıkarmak.
- Dalgıçlık hizmetlerini yapmak.
- Deniz araçlarının her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatımlarını sağlamak.

Tahlisiye Hizmetleri Şube Müdürlüğü'nün Görev ve Sorumlulukları; denizlerde arama ve can kurtarma (tahlisiye) hizmetleri vermektir (www.coastalsafety.gov.tr).

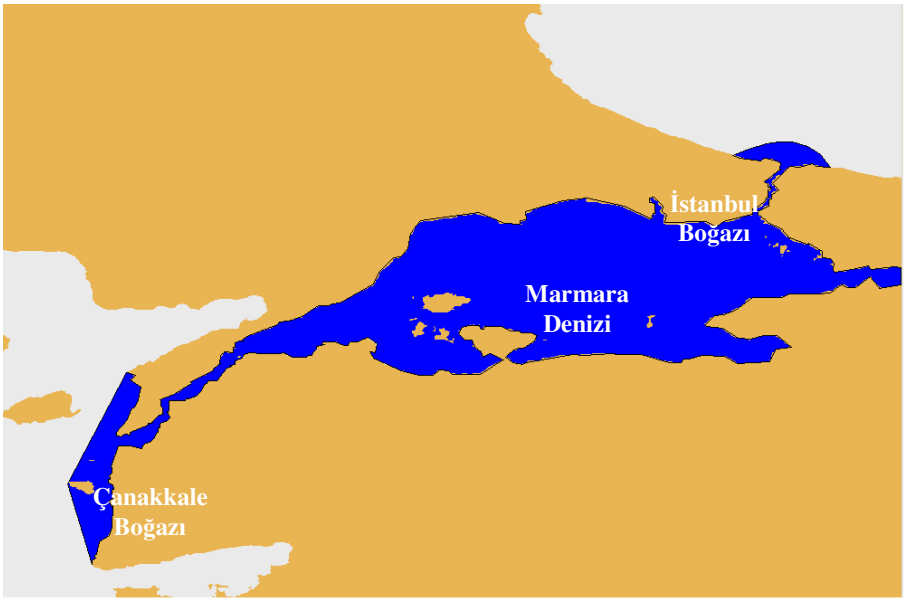
KEGM bu hizmeti; 20 temmuz 1936 Montrö Sözleşmesinden gelen yükümlülükler, 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslar arası Sözleşmesi, 12.12.2001 tarih ve 24611 sayılı resmi gazetede yayınlanan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği madde 5 g) fıkrasına göre Sahil Güvenlik Komutanlığı ile yapılmış olan 17.05.2002 tarihli protokol ve haziran 2004 tarih ve 710/04 sayılı mutabakat hükümlerine göre yürütmektedir (www.coastalsafety.gov.tr).

Kritik mevkilerde kurulmuş bulunan istasyonlarda can kurtarma personeli tarafından günün 24 saati nöbet, gözetleme ve VHF dinleme hizmeti yapılmakta, bayrak farkı gözetmeksizin kazaya uğrayan gemilere can kurtarma hizmetleri denizden ve karadan verilmektedir (www.coastalsafety.gov.tr).

Bakım, Onarım ve Donatım (BOD) Baş Enspektörlüğü'nün Görevi; T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün yukarıda anlatılan görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmesi için kullanılan römorkörler, tahlisiye botları ve diğer deniz ve kara araçlarının personel ile donatılmasından ve bu araçlar ile ilgili bakım, onarım ve denetlemelerini gerçekleştirmektir. KEGM'nün gemi kurtarma – yardım hizmetlerinin yerine getirebilmesi için gerekli olan ekipman ve tüm malzemenin temini ve planlaması ile ilgili gerekli çalışmaları yürütmektedir.

1.3.4.3.2. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Görev Alanı

T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün kurtarma ve yardımda görevi 12 Şubat 2006 ya kadar ana statüsünde, Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun arasındaki Türk Karasuları ile Ege Denizinde, Bozcaada ve İmroz sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi'nde Kemikli mevkii arasında kalan Türk Karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizinde ve Karaburun ile Foça'yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezinde kazaya uğrayan (Savaş ve Yardımcı gemiler hariç) 300 Rüsum Tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin Kurtarma Yardım hizmetlerini tekel şeklinde olmak üzere bütün denizlerde Gemi Kurtarma ve Yardım hizmetleri yapmaktı (R.G., 1946, 6333). Ancak 12 Şubat 2006 da Ulaştırma Bakanlığınca yayınlanan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Ana Statüsünde Değişiklik Yapılması Hakkında Ana Statü sonucu gemi kurtarma ve yardım ile ilgili olarak işletmenin tekel sahası değiştirilmiştir. İşletmenin tekel alanı Karadeniz'de Şile Feneri ile Karaburun arasındaki Türk Karasuları ile Ege Denizinde, Bozcaada ve İmroz sahilleri de dâhil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezi'nde Kemikli mevkii arasında kalan Türk Karasuları ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi olarak değişmiştir (Şekil 6) (R.G., 2006, 26078).



Şekil 6; KEGM Ana Statüsü'ne Göre Faaliyet Alanı
Kaynak: KEGM Ana Statüsü'nden (R.G., 2006, 26078) uyarlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM
DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE GEMİ KURTARMA – YARDIM UYGULAMALARI: DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ VE ACİL MÜDAHALE

2.1. DÜNYADA GEMİ KURTARMA – YARDIM UYGULAMALARI

Deniz kazalarına gerekli müdahaleyi gerçekleştirebilecek ve oluşabilecek ciddi deniz felaketlerinin önüne geçebilecek yeterli kurtarma – yardım kapasitesinin sağlanabilmesi 1990'larda, dünyada, denizcilik sektörü, deniz taşımacılığı ve deniz kirliliği ile ilgili tüm çevrelerin önde gelen kaygılarından biri haline gelmiştir. Amacı tehlike altındaki gemiyi, yükünü ve bazı durumlarda can kaybını önlemek olan geleneksel kurtarma – yardım hizmeti, asıl amacı büyük ölçüde kazalardan dolayı oluşan çevre felaketlerini önleme yönünde şekillenmeye başlamıştır. Özellikle kirletici yük taşıyan gemi kazalarında, gemi ve yükü kirliliği önleme veya minimize etme hedefi yanında ikincil öneme sahip görevler halini almıştır. Bu yönde, gemi kurtarma – yardım ile ilgili olarak, çeşitli uluslararası ve ulusal düzenlemelere gidilmiş ve farklı uygulamalar ortaya çıkmıştır (NRC; 1994).

Günümüzde, denizcilik sektöründe, Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'nun da yoğun çalışmaları ile birlikte emniyet hususunda büyük gelişmeler görülmektedir. Deniz kazalarının oranı her geçen gün daha da gerilemektedir. Bununla birlikte klasik kurtarma – yardım işine olan ihtiyaç da şekil değiştirmekte ve kurtarma – yardım sektörü işletimsel ve finansal boyutlarda çok ciddi sorunlar yaşamaya başlamıştır. Deniz kazalarında, çevre kirliliğini minimize etmek için yapılacak acil müdahale, geçmişte hiç olmadığı kadar önemli bir hale gelmiştir. Fakat aynı zamanda, modern kurtarma – yardım hizmetini etkin şekilde yapabilmek için gerekli olan personelin ve donanımın maliyetleri de giderek artmakta ve müdahale için hazır olmak daha da karmaşık hale gelmektedir (O'Neil, 2003).

Sektördeki değişiklikler kurtarma – yardım çevresini ilgilendirdiği kadar ulusal yönetimler de dahil tüm denizcilik çevrelerini ilgilendirmektedir. Denizcilik çevreleri ve özellikle kıyısal bölgeler, eğer, kıyılarda deniz kazaları sonucu oluşabilecek petrol ve diğer kirliliklerin oluşturacağı zararların önüne geçmek için kazalara müdahale edebilecek, günümüzde gemi boyutları ve yük çeşitleri göz önünde tutulacak olursa, son derece komplike, yetkin kurtarma – yardım birimlerini hazırda bulundurmak

istiyorlarsa, bunların maliyetlerinin karşılanması için uygun mekanizmalar oluşturmaları gerekmektedir (O'Neil, 2003).

Özellikle, yüz binlerce ton ham petrolün başta İspanya kıyıları olmak üzere denize sızması ile sonuçlanan "The Prestige" kazası, kurtarma – yardım için de yeni bir döneme girilmesini hızlandırmıştır (O'Neil, 2003).

Deniz kirliliği, sektördeki değişimin en belirgin sebebidir. Deniz felaketlerini önleme, artık modern kurtarma – yardım hizmetinin en önemli parçası haline gelmiştir. Bu değişimin, kurtarıcının yeteneklerinin, donanımlarının, personel özelliklerinin ve sahip olması gereken ekipmanların üzerinde önemli etkisi olmuştur. Klasik kurtarma – yardımda kurtarılan mülk üzerinden kazanılan ücret hakkı artık kurtarıcının maliyetlerini karşılamakta yetersiz kalmış ve kirliliği minimize etmeyi teşvik edici "özel tazminat " hakkı kurtarıcıya verilmiştir. Bu değişiklik 1996 yılında uygulamaya geçen 1989 Kurtarma – Yardım Sözleşmesi ile düzenlenmiştir (O'Neil, 2003).

2.1.1. Gemi Kurtarma – Yardım Alanında Yeni Yaklaşımlar: "Modern Salvage" Modern Kurtarma – Yardım

Gemi kurtarma – yardım alanında oluşan değişimler ve işin başarısının artık acil durumlar da hazırlıklı olmayla yakın ilişkili hale gelmesiyle beraber, denizcilikte gelişmiş bazı ülkelerin gemi kurtarma yardıma farklı yaklaşımlar getirdiği görülmektedir.

Başta Kuzey Avrupa ülkelerinin öncülük ettiği ETV (Emergency Towing Vessel – Acil Çeki Gemileri) veya ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları) sistemleri uygulanmaya başlamıştır (www.dmkn.de). Bu sistemler, kıyılarda kaza riski taşıyan bölgelere gerekli tüm kurtarma – yardım donanımına sahip, güçlü römorkörlerin ve personelinin 7 gün 24 saat boyunca hazırda bekletilecek şekilde konuşlandırılmasından meydana gelmektedir (DOTARS, 2004).

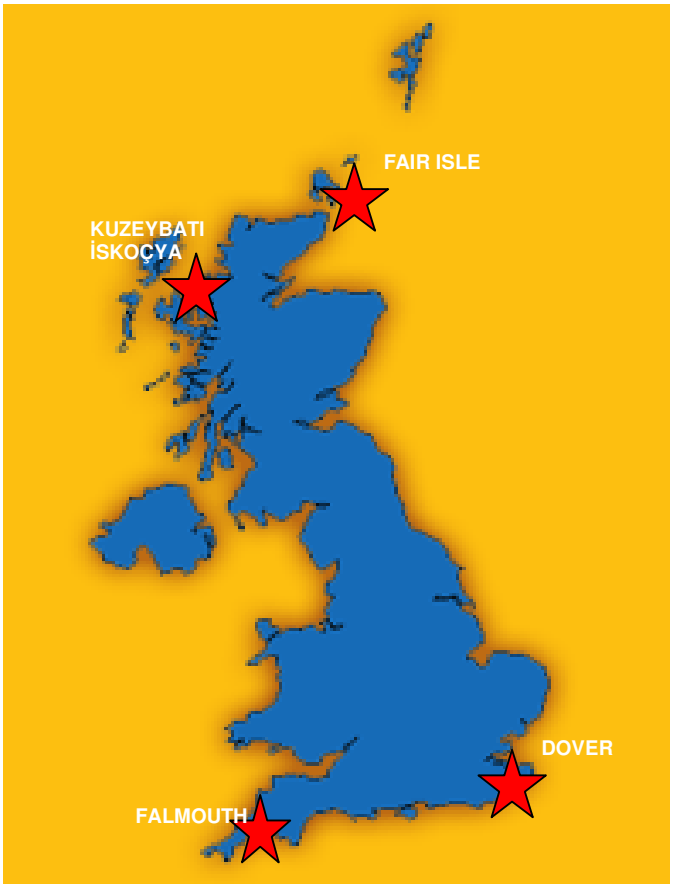
ETV sisteminin finansmanı, uygulamalarda devlet tarafından desteklenmektedir (DOTARS, 2004). Ülkemizde ise boğazlar bölgesi dışında kalan kıyılarımızda devlet destekli kurtarma – yardım 2006 yılının şubat ayından itibaren tamamen özel sektöre bırakılmıştır.

2.1.2. İngiltere Uygulaması: ETV Sistemi

İngiltere'de ETV sistemi ilk başta, Ocak 1993 tarihinde "Braer" isimli yüklü bir tankerin İngiltere'nin Shetland adasında karaya oturmasından sonra ülke sularıyla ilgili olarak hazırlanan, daha emniyetli gemiler, daha temiz denizler anlamına gelen "Safer Ships, Cleaner Seas" raporu ile beraber İngiliz otoriteleri tarafından başta sadece iki adet ETV ile uygulamaya geçirilmiştir. Yetkililer tarafından, kıyılardaki trafik akışının, hava koşullarının, mevcut seyir tehlikelerinin ve kıyılardaki mevcut kurtarma – yardım kapasitesinin ayrıntılı şekilde incelenmesinden sonra İngiltere'nin Dover ve Minches bölgelerine öncelikli olaran bu ETV'lerin konuşlandırılmasına karar verilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda, ETV'lerin konuşlandırılması aşamasında, özellikle mevcut kurtarma – imkanları ile çevre şartlarında olay yerlerine müdahale zamanları hesaplanarak bu konuda zayıf görülen yüksek risk bölgeleri tespit edilmiş ve bu bölgelerin ETV'lerle güçlendirilmesine dikkat edilmiştir (www.pc.gov.au).

Bugün İngiltere kıyılarında, araştırmalar sonucunda yüksek risk bölgesi olarak tespit edilen yerlere konuşlandırılmış, İngiltere kıyılarında çevre ve can emniyeti için sigorta olarak görülen, İngiliz hükümeti tarafından finanse edilen dört adet ETV bulunmaktadır (www.spillcon.com).

Şekil 7'de, ETV'lerin bulunduğu stratejik noktalar yıldız işareti ile temsil edilmektedir. Bu bölgelerden birisi; günde 400'den fazla geminin geçiş yaptığı "Dover Kanal"'ıdır. İkincisi, Avrupa ülkelerine giriş yapan gemilerin kullandığı ve bölgenin hava koşullarının bölgede bu gemiler için yüksek risk oluşturduğu "Falmouth" bölgesi, bir diğeri, adalar arası feribot trafiğinin ve balıkçı gemisi trafiğinin çok yoğun olduğu ve Dover Kanal'ını kullanamayacak kadar su çekimi derin olan büyük tankerlerin sıkça kullandığı İskoçya'nın Kuzeybatı sahilidir. Dördüncü ETV'nin bulunduğu yer ise, saatte 15 deniz miline ulaşabilen gel-git akıntıları ile, Avrupa limanlarına giden büyük tankerlerin kullandığı "Fair Isle Channel" bölgesi seçilmiştir (www.pc.gov.au).



Şekil 7; İngiltere Kıyıları ETV Bölgeleri Haritası

Kaynak: www.pc.gov.au.

İngiltere kıyılarında konuşlandırılmış plan ETV'ler uzman kurtarıcılar tarafından işletilmektedir. İngiliz hükümeti bu kurtarıcılar ile sözleşmeli olarak çalışmaktadırlar. Diğer bir değişle hükümet kurtarma – yardım römorkörü, ekipmanı ve uzman kurtarıcı personelini kiralamaktadır (www.pc.gov.au).

Her bir ETV'nin günlük maliyeti, yakıt ve yağlar hariç, yaklaşık 9,000 Amerikan Dolarıdır. Yakıt masrafı aylık 30,000 Amerikan Doları olup günlük maliyeti 10,000 Dolara çekmektedir. Bunun yanında kiracı konumunda olan İngiliz hükümeti kumanya, malzeme, sigorta ve diğer tüm işletim masraflarını karşılamaktadır (www.pc.gov.au).

Yılın 365 günü 24 saat, herhangi bir acil duruma karşı, hazırda bekletilen dört ETV'nin devlete toplamda günlük maliyeti 40,000 Dolar'ın üzerindedir ve 2002

yılında İngiltere, kurtarıcılarla 8 yıllık ETV işletimi için 112 milyon dolarlık bir sözleşme imzalamıştır (www.pc.gov.au).

Kıyılarda her türlü deniz felaketine karşı hazırlıklı olmanın, İngiltere örneğinde görüldüğü üzere, maliyeti yüksek olmakla beraber, can, mal kaybı ve özellikle büyük boyutlarda deniz kirliliklerinin ülkelere getirdiği masraflar bu rakamların çok üzerindedir. Ayrıca bu tip krizler sonucu, telafi edilemeyecek zararlar ortaya çıkmaktadır.

2.1.3. Almanya – Hollanda – Danimarka Ortak Wadden Denizi Projesi

Wadden Denizi gemi-taşımacılığında, özellikle Almanya'nın önemli limanları için önemli bir rota durumundadır. Ancak, Wadden Denizi kıyılarındaki gel-git hareketleri; deniz kirlenmesi açısından çok duyarlı olmaktadır. Bu yüzden Wadden Denizi için, Ekim 2002 tarihinde Çok Hassas Deniz Alanı veya "Özel Duyarlı Deniz Alanları" (PSSA) da denilen Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından özel olarak korumaya alınmış deniz alanları (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA) statüsü verilmiştir (http://www.waddensea-secretarit.org).

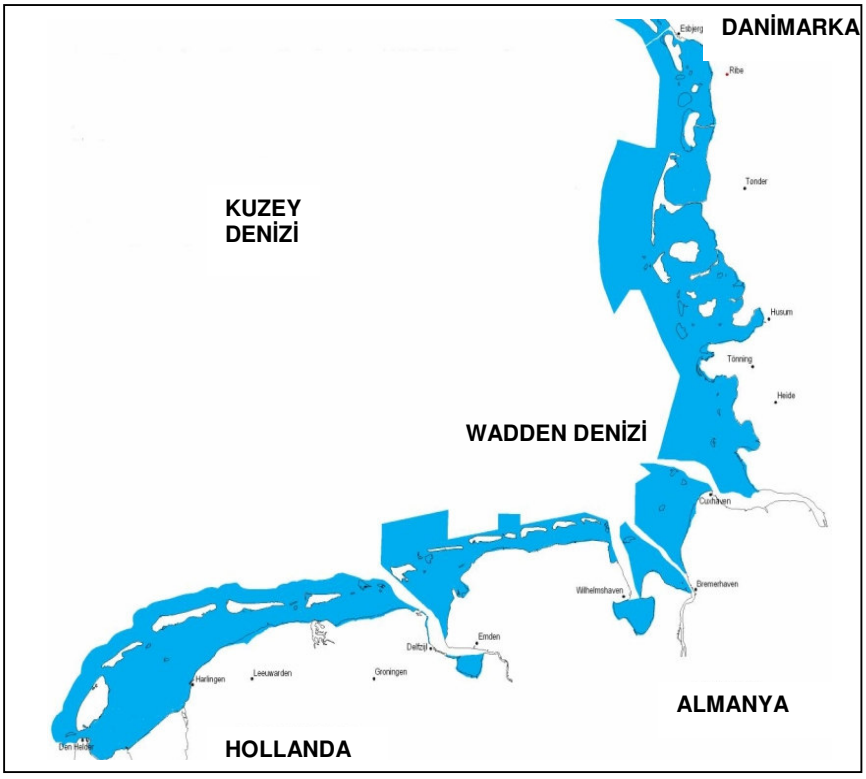
PSSA statüsü, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation, IMO) tarafından verilmektedir. Bu statüyü alabilmek için bölgenin; belirli çevresel, sosyal ve bilimsel kriterleri sağlaması beklenir. Böyle bir statünün tayin edilmesi halinde; deniz kirlenmesinden korunma düzeyinin yükseltilmesi amacıyla, gemi-taşımacılığının uygun şartlarda yapılması gerekli olabilir (WWF, 2000).

Yüksek çevresel değeri olan ve potansiyel denizcilik riski olabilecek bölgelerin konumunu belirlemek için bir fizibilite çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmanın sonuçlarına göre, Wadden Denizi-PSSA sınırları belirlenmiştir (WWF, 2000).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "Özel Duyarlı Deniz Alanı" ilan edilen bir bölgede deniz güvenliği ile ilgili özel kurallar uygulanabilmektedir. Bu kurallar arasında zorunlu kılavuzluk ve römorkör uygulaması, zorunlu raporlama, zorunlu VTS gibi uygulamalar da bulunmaktadır.

Bu çalışmaya bağlı olarak, Almanya, Danimarka ve Hollanda arasında Dokuzuncu Wadden Denizi Üçlü Konferansı (9th Trilateral Wadden Sea Conference) dahilinde Bakanlıklar; Wadden Denizi-PSSA bölgesinin kurulması kapsamında acil kurtarma yardım ile ilgilide planlama yapmışlar ve Avustralya, Fransa ve İngiltere gibi Wadden Denizi'ne de kurtarma – yardım amaçlı ETV (Emergency Towing Vessel, Acil Çeki Araçları) konuşlandırılmasına karar vermişlerdir. PSSA Wadden Denizi kapsamında bu acil kurtarma – yardım araçlarına ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları) adı verilmiştir. (WWF, 2000). Ayrıca, bu bölgede gemiler için emniyetli Sığınak Alanları'nın belirlenmesine ilişkin planlamalar da yapılmıştır.

Şekil 8'de Almanya, Hollanda ve Danimarka kıyılarına ait, üç ülkenin ortak işbirliği içerisinde korumaya aldığı ve yukarıda sözü geçen ve ileriki bölümlerde daha ayrıntılı incelenecek olan planlamaları yaptığı Wadden Denizi PSSA Bölgesinin haritası gösterilmektedir.



Şekil 8; PSSA Wadden Denizi

Kaynak: www.waddensea-secretarit.org.

PSSA Wadden Denizi'nin korunması kapsamında, planda, birisi Sığınma Alanları ve bir diğeri bölgede kurtarma – yardım amaçlı ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları) konuşlandırılması ile ilgili olmak üzere dokuz ana madde tasarlanmış ve gerçekleştirilmiştir (WWF,2000). Bunlar aşağıdaki gibidir;

1. Bölgenin, gemilerin sürekli olarak gözleneceği "izleme sahası", rapor vermeyen gemilere müdahale edilebilecek "müdahale sahası" ve kıyıya en yakın olan bölge "koruma sahası" olarak üç bölgeye bölünmesi.
2. Bölgedeki tüm trafik hareketlerinin izlenip kontrol edileceği bir PSSA Kontrol Merkezi kurulması.
3. İzleme Sahası'nda seyir yapan tüm gemiler ile ilgili bilgilerin düzenli aralıklarla PSSA Kontrol merkezinde oluşturulmuş bir birimde toplanması.
4. PSSA Wadden Denizi limanlarına giriş veya çıkış yapacak olan tüm gemilerin zorunlu kılavuz alımının (pilotaj) sağlanması.
5. PSSA Wadden Denizi sahasına giriş yapan tüm tehlikeli madde taşıyan gemilerin römorkörler tarafından eşlik edilmesi.
6. Bölgede, herhangi bir acil durumda, gemilerin kendi başlarına sığınabileceği veya ***kurtarma – yardım kapsamında*** çekileceği, her tip ve her boyutta gemi için ***Sığınma Alanları'nın planlanması***.
7. Bölgeye giriş yapan her geminin, kurtarma – yardım kapsamında acil olarak çekilebilmesi için gerekli çeki düzeneklerinin hazırda bulundurulması zorunluluğu getirilmesi.
8. Bölgede belirli aralıklarla, ihtiyaç duyulduğunda gemilere kurtarma – yardım hizmeti verebilecek ***ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları)*** konuşlandırılması gerekliliği.
9. Gemilerin rota hatlarının, bölgede mümkün olduğunca açığa ve kıyıdan uzağa çekilmesi.

2.1.3.1. Wadden Denizi'nde Sığınak Alanlarının Planlanması

Sığınma alanları (Place of Refuge), gemilerin, deniz tehlikesi içerisine düştüklerinde can, mal ve çevre kaybını önleyebilmek veya azaltabilmek için, kendi olanakları ile veya kurtarma – yardım alarak, sığındıkları emniyetli alanlara, limanlara denmektedir Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO, acil kurtarma – yardım

için, denize kıyısı olan tüm ülkelerin sığınma yerleri planlamasına yönelik çalışmalar yapmaktadır ve bu konuyla ilgili olarak rehber niteliği taşıyan bir yönerge yayınlamıştır (IMO, 2006).

Almanya, Hollanda ve Danimarka PSSA Wadden Denizi için Sığınma Alanlarını planlarken şunlara dikkat etmiştir;

- Tüm boyutlarda gemilerin su çekimleri düşünülerek sığınma alanının yeterli derinlikte olması.
- Sığınma Alanında kurtarma – yardım için gerekebilecek yangınla mücadele olanaklarının mevcut olması.
- Deniz kirliliğini önleme amaçlı ve diğer tüm malzemelerin ulaşılabilir ve yakın olması.
- Yerleşim alanlarından mümkün olduğunca uzak olması.
- Lojistik imkanların mevcut olması. Ulaşılabilirlik açısından (otoyol, demiryolu, vb.) uygun olması.
- Ekolojik anlamda hassas bölgelerin seçilmemesi
- Alanın doğrudan kıyıda bulunması nehir veya kanal içlerinde seçilmemesi.

Bunun sonucunda tüm bu kriterlere uygun en iyi Sığınma Alanlarının tehlikeli yük elleçlemesi yapılan limanlar olduğu kanaatine varılmış ve bu limanlara gereken donanım ve malzeme takviyesi yapılmaya başlanmıştır. Bunun yanında Roterdam limanının her türlü acil durumda gerekecek desteği verebilecek şekilde hazır olmasının uygun olacağı tespit edilmiştir (WWF, 2000).

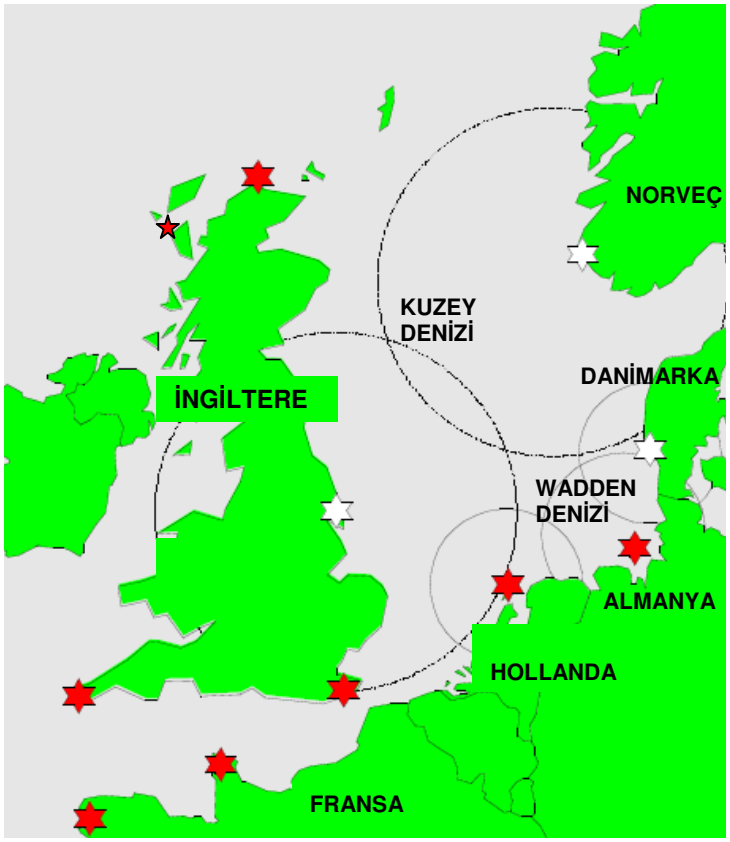
2.1.3.2. Wadden Denizi ERV (Emergency Response Vessel, Acil Müdahale Araçları)

Wadden Denizi'nin korunması amacıyla Almanya, Hollanda ve Danimarka tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında, bölgeye ERV (Emergency Response Vessel) yani acil bir durumda kurtarma – yardım hizmetini yapabilecek yetkinlikte kurtarma gemilerin kıyıda belirli aralıklarla konuşlandırılması da gerçekleştirildi (www.ngo.grida.no).

Günümüzde, ortak denizlerin kirlenmesinde ülkeler arası işbirliğini düzenleyen ve Kuzey Denizi'ni kapsayan, Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, Hollanda, Norveç, İsveç ve İngiltere arasında imzalanan, Bonn Sözleşmesi'nden sonra çoğu Avrupa ülkesi, kıyılarını koruma altına almayı hedefleyen ERV veya diğer adıyla ETV uygulamalarına geçmiştir (http://www.waddensea-secretarit.org).

ERV'lerin asli görevi, tehlike altındaki gemilere, can ve mal kaybı ve çevreye gelebilecek zararı önleme amacıyla acil kurtarma – yardım hizmeti vermek için kesintisiz hazırda beklemektir. Bunu yanında ERV'lerin kirlilikle mücadeleye yardım, arama kurtarma işlerine yardım, trafik izleme ve denizcilik otoritelerini asiste etme gibi ikincil görevleri olabilmektedir (www.bonnagreement.org).

Şekil 9'da PSSA Wadden Denizi (Almanya, Hollanda, Danimarka) İngiltere, Fransa, ve Norveç kıyılarında konuşlandırılmış olan ERV birimleri harita üzerinde gösterilmektedir. Harita üzerinde kırmızı yıldızlar, ERV'lerin konuşlandırıldığı yerleri, beyaz yıldızlar Almanya, Hollanda ve Danimarka'nın PSSA projesi kapsamında, ERV konuşlandırılmasının gerekli olduğunu savundukları bölgeleri ve daireler Kuzey Denizi'nde sorumlu oldukları alanları göstermektedir. Wadden Denizi'nde, Almanya, Hollanda ve Danimarka'da birer, Kuzey Denizi genelinde, Norveç kıyısında planlanan bir, Dover kanalında Fransa İngiltere kıyılarında ikişer ERV bulunmaktadır. Ayrıca, haritada İngiltere'nin kuzey ve doğu kıyılarında da birer ERV konuşlandırıldığı görülmektedir.



Şekil 9; PSSA Wadden Denizi (Almanya, Hollanda, Danimarka) ile İngiltere, Fransa, ve Norveç ERV birimleri.

Kaynak: www.ngo.grida.no.

2.1.4. Avustralya Uygulaması: ETV Sistemi

Avustralya'da, 2004 yılında, ülkenin ulaştırma ve deniz taşımacılığından sorumlu yetkilileri tarafından gerçekleştirilen kıyılarda gemi kurtarma – yardım kapasitesinin tartışıldığı toplantının sonucu olarak 18 Kasım 2005 tarihinde, ülke kıyılarında risk analizi yapılıp karar verilecek stratejik bölgelere ETV konuşlandırılmasına karar verilmiştir (Davidson, 2006).

Ayrıca, yetkililer Avustralya kıyılarının emniyeti için ülkede deniz kazalarına acil kurtarma - yardımı organize etmek üzere bir birim kurulması kararı almışlar ve MERCOM (Maritime Emergency Response Commander, Denizde Acil Müdahale Kumandanı) kısa adıyla bir birim oluşturmuşlardır (Davidson, 2006).

MERCOM, kıyılarda acil müdahale (kurtarma – yardım) gerektiren olaylarda, ETV'leri yönlendirme, kirlilikle mücadele için tüm yerel yönetimlere emir verme ve kaynaklarını kullanma, liman römorkörlerini ve gerekli olabilecek tüm ekipmanı kullanma gibi sınırsız yetkiye sahiptir (Davidson, 2006).

Şekil 10'da, Avustralya örneğinde, 17,000 km uzunluğundaki kıyıların tamamının kaza riski oranlarına göre dokuz ayrı bölgeye ayrıldığı görülmektedir. Bu bölgelerin her birinde ETV'ler konuşlandırılmış ve tüm personeli ile birlikte tüm yıl 7 gün 24 saat boyunca her hangi bir deniz kazasına kurtarma – yardım kapsamında müdahale etmek üzere hazırda bekletilmektedirler (DOTARS, 2004).



Şekil 10; Avustralya Kıyıları ETV Bölgeleri Haritası.
Kaynak: DOTARS, 2004.

Avustralya hükümeti de İngiltere örneğinde olduğu gibi ETV'lerin, ekipmanlarının ve uzman personelinin temini için çeşitli kurtarıcı firmalar ile sözleşme yapmıştır. Buna göre MERCOM biriminin de yönlendirmesi doğrultusunda ETV'lerin yerine getirmesi gereken şartlar şunlardır (Davidson, 2006) ;

- Talimat alındığı takdirde, 7 gün 24 saat, her türlü acil müdahaleye hazır olunması.

- 7 gün 24 saat tüm personel ile donatılmasalar dahi, araçların tüm uzman personeliyle birlikte talimat geldiği andan itibaren en fazla 2 saat içerisinde yola çıkabilecek durumda olması.
- Her boyutta gemiyi, tüm çevre koşullarında çekebilecek ve kurtarma – yardımı gerçekleştirebilecek donanıma ve ekipmana sahip olunması.
- Tüm personelin, gemi kurtarma – yardım hizmetinde uzman ve sertifikalandırılmış olması.

Ayrıca, Avustralya yetkililerinin öngördüğü, ETV'lerin operasonel yetenek ve görevleri aşağıdaki gibi olacaktır (Davidson, 2006);

- Can kurtarma
- Deniz kirliliği ile mücadele
- Yangınla mücadele
- Gemileri deniz tehlikesinden acil şekilde çekerek uzaklaştırabilme yeteneği
- Hasarlı gemileri kendilerine ve çevreye verebilecekleri zararları önleyebilmek için dengeli hale getirebilme yeteneği
- Gemileri ihtiyaç duyulduğunda sığınma alanlarına çekebilme veya refakat edebilme yeteneği

ETV'lerin her birinin Avustralya devletine maliyeti yaklaşık 30 milyon dolar ve bunları işler şekilde hazırda bekletmenin maliyeti ise yıllık 6 milyon dolardır (DOTARS, 2004).

2.2. GEMİ KURTARMA – YARDIM VE DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİ

Dünyada son yıllarda deniz kazalarında ve ciddi çevre kirliliği olaylarında önemli azalma görülmektedir. 1974 yılında, 700 ton üzeri petrol dökülmesi ile sonuçlanan 26 ciddi olay yaşanmışken 2006 yılında bu tür kazaların sayısı sadece 4'tür (www.marine-salvage.com).

Bu gelişmenin sebepleri arasında çeşitli uluslararası düzenlemeler vardır; Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from

Ships, MARPOL), Petrol Kirliliğine Önceden Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, OPRC), Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, (Safety of Life at Sea, SOLAS), Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW) ve Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi (International Safety Management, ISM) bunlardan bazılarıdır (www.marine-salvage.com).

Ancak, denizin doğal tehlikeleri ve insan hatasının kaçınılmazlığı, deniz kazalarının tamamen ortadan kalkmasına imkan vermemektedir. Ciddi deniz kazalarındaki azalma ile beraber halen çatışma, yangın, makine arızası, oturma gibi deniz kazaları meydana gelmeye devam etmektedir. Prestige, Levoli Sun, Erika ve Kristal kazalarında gemilerin tamamen kaybedilmesi gibi örnekler bu durumun kanıtıdır. Ayrıca, Erika ve Prestige kazaları son derece ciddi sonuçlar doğurmuştur (www.marine-salvage.com).

Dünyada günümüzde kurtarma – yardım hizmetinin, özellikle çevre felaketlerini önleme boyutunda, önemi büyüktür. Dünya genelinde denizci ülkeler, ilk bölümlerde söz edildiği üzere, kurtarma – yardım hizmetinin karakteristik özelliklerinin de değişim göstermiş olması ile beraber sektöre yeni yaklaşımlar getirmeye başlamışlardır.

2.2.1. Dünyadaki Deniz Kirliliğinin Boyutları Ve Çevre Kirliliği İçindeki Yeri

Denizlerin taşımacılık ve turizm amacıyla kullanılması, evsel, endüstriyel atıkların arıtılmadan veya kısmen arıtılarak denize verilmesi, deniz kazaları sonucu meydana gelen petrol akıntıları, akarsulardan denizlere ulaşan tarımsal atıklar, kirlenmeyi meydana getiren başlıca etkenlerdir. Deniz kirliliğine sebep olan atıklar belirli bir zamanda, bir bölgedeki kirlenme yoğunluğuna bağlı olarak insan sağlığına ve çevreye olumsuz yönde etki etmektedir. Deniz kirliliğine sebep olan diğer faktörleri şöyle sıralayabiliriz (www.cevreorman.gov.tr):

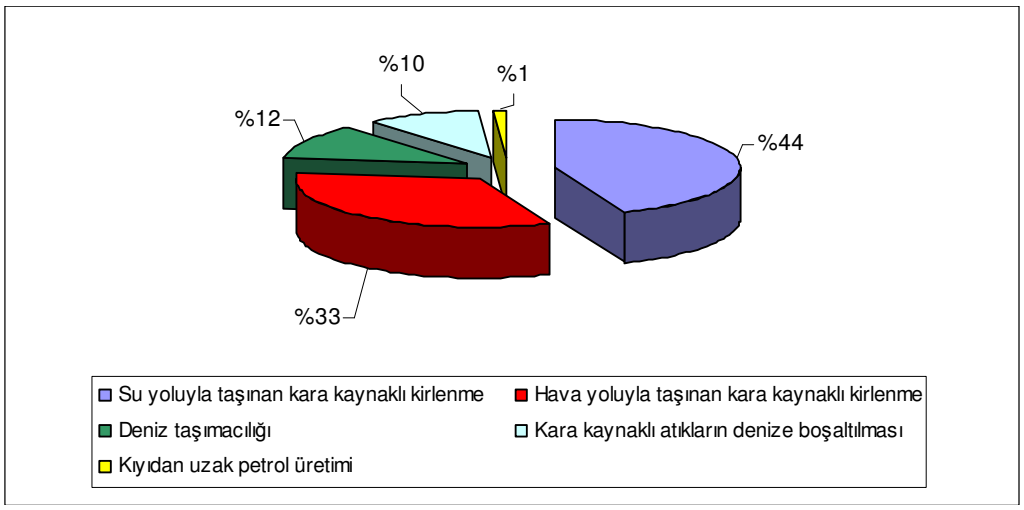
- Deniz kıyılarında bulunan kent merkezleri ve sanayi tesislerinden çıkan ve arıtılmadan denize boşaltılan atıklar.
- Tarımsal alanlarda erozyon sonucu akarsularla denize karışan toprak ve diğer kirleticiler. (Tarım alanlarından her yıl önemli miktarlarda toprak, erozyon

yoluyla denizlere taşınmaktadır. Denizlere sadece toprak değil, tarımsal faaliyetler sonucu akarsulara karışan böcek ilacı ve gübre gibi kimyasal atıklar da taşınmaktadır.)

- Denizlerde kurulmuş bulunan platform ve boru hatlarından oluşan sızıntılar.
- Gemiler ve diğer deniz araçlarından oluşan kirlilik (petrol, yağ atıkları, zehirli sıvılar, pis sular, çöpler vb.)

Şekil 11'de görüldüğü gibi, UNEP'in (United Nations Environment Programme) araştırmasına göre deniz kirlenmesine neden olan kaynakların genel kirlenme içindeki payları yaklaşık olarak aşağıda belirtildiği gibidir:

- Su yoluyla taşınan kara kaynaklı kirlenme % 44
- Hava yoluyla taşınan kara kaynaklı kirlenme % 33
- Deniz taşımacılığı % 12
- Kara kaynaklı atıkların denize boşaltılması % 10
- Kıyıdan uzak petrol üretimi % 1



Şekil 11: Deniz Kirlenmesinin Kaynakları
Kaynak: UNEP, 1990.

2.2.1.1. Deniz Kirliliğinin Tanımı

Mühendislik açısından çevre kirlenmesi *"çevre kalitesinin, insanların yaşam süreçleri nedeniyle doğadan güncel veya gelecekteki belirlenen faydalı kullanım amaçları doğrultusunda yararlanma olanağını önleyecek ya da kısıtlayacak ölçüde etkileyecek şekilde bozulması"* olarak tanımlanmaktadır (Samsunlu, 1995; 3). Tanımda da vurgulandığı gibi, çevre kirliliği veya çevre sorunları olarak algılanan olaylar, antropojenik yani *insan kökenli* girişimlerin sonucunda ortaya çıkmış olaylardır (Samsunlu, 1995; 3). Deniz kirliliği ise çevre kirliliğinin bir parçasıdır. Aynı mantıkla deniz kirlenmesinin tanımı da insan faktörünü temel almaktadır (Samsunlu, 1995; 4).

Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönleri Uzmanları Ortak Grubu - GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) tarafından ortaya konulan ve 30 yıldır gerek akademik çevreler gerekse anlaşmalarda (Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması İçin Sözleşme 1976 / Protokol 1982, Baltık Deniz Alanının Korunması İçin Sözleşme 1992) deniz kirlenmesi şöyle tanımlanmaktadır (www.dft. gov.uk): *"Deniz kirlenmesi, insanlar tarafından haliçler de dahil olmak üzere deniz ortamına doğrudan veya dolaylı olarak, canlı kaynaklarına zarar veren, insan sağlığını bozan, balıkçılık da dahil olmak üzere, denizlerdeki faaliyetleri engelleyen, denizin kullanımı ile ilgili kalitesini etkileyen ve değerini azaltan madde veya enerji bırakılmasıdır."*

2.2.1.2. Denizlerin Kirlenmesinde Gemilerin Rolü

Küreselleşen dünyamızda ülkeler ve kıtalararası ulaşımın önemi gittikçe artmakta ve daha ucuz olması nedeni ile tercih sebebi olan deniz taşımacılığı bir çok sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu sorunlardan birisi ve en önemlisi deniz taşımacılığı sonucunda oluşan deniz kirliliğidir. Günümüzde büyük boyutlara ulaşan deniz kirlenmesi sorunu, denizci ülkelerin yanı sıra tüm dünya toplumlarını ilgilendiren bir konu haline gelmiştir (Clark, 1998; 4). Bu konuda yapılan çalışmalarda, gemilerin deniz kirliliği içindeki payı yaklaşık %10 olarak ifade edilmektedir (Dönmez, 1997; 5).

Gemilerden meydana gelen deniz kirliliğinin boyutları, gemilerin tipleri ile seyrettikleri ortamlara ve koşullara göre önemli değişiklikler göstermektedir. Örnek olarak, su sirkülasyonu kısıtlı, nüfusu ve endüstriyel faaliyetleri az olan koylarda, gezinti tekneleri ve yolcu gemilerinden kaynaklanan kirliliğin verilen bu genel payın (%10) çok üstünde olduğu açıktır. Bir kasaba nüfusundan fazla yolcu ve personelin içinde yaşamını sürdürdüğü bir geminin yaratabileceği kirlilik, bir kasabanınkine eşdeğer olup, tipik tatil köylerine veya sitelere oranla daha büyük kirlilik boyutlarına sahiptir. Yasal olmamasına rağmen yağlı balast tanklarının yıkanması, sintine sularının denize boşaltılması, çöplerin denize dökülmesi problemlerin büyümesine katkıda bulunmaktadır (DPT, 2004; 1). Gemi ulaştırmasının sebep olduğu deniz kirliliğinden söz etmek istediğimizde kirletici maddeler aşağıdaki gibi sıralanabilir (Yonsel, 2002):

- Petrol ürünleri
- Radyoaktif maddeler
- Kütle halinde taşınan zehirli sıvı maddeler
- Paket halinde veya taşınabilir tanklarda, yük konteynırlarında, vagon veya kamyonlu tanklarda taşınan zararlı maddeler,
- Gemilerin sintine, balast ve tank yıkama suları
- Gemi kaynaklı evsel (tuvalet, lavabo, duş ve mutfaklardan gelen) atık sular
- Gemilerin çöpleri

Bu maddelere, bazı gelişmiş ülkelerin kendi çevre etki alanlarından uzaklaştırmak amacı ile anlaşmaların kapsamı dışında kalan ülke denizlerine taşıttığı zararlı endüstri atıklarını da eklemek gerekir. Söz konusu zararlı atıklar, Afrika'nın geri kalmış ülkelerine para ile aktarıldığı gibi, bazı denizlere gizlice bırakılmaktadır (Artüz, 1989).

2.2.1.3. Petrol Kirliliği ve Gemiler

Gemi operasyonlarından kaynaklanan, tonajla ifade edilen en önemli kirletici petroldür. Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Bilimler Akademisi'nin (The National Academy of Sciences of the United States) 1980 yılındaki öngörüsüne göre 3,54 milyon ton petrol her yıl denizlere girmektedir. Bunun 1,5 milyon tonu petrol

taşımacılığı kökenli olup, geri kalanı ise sanayi atıkları, şehirsel atıklar ve doğal sızıntılar gibi karaya bağlı etkinliklerden kaynaklanmaktadır (Kuleyin, 2005; 15).

Bu rakamlar durumun ciddiyetini ortaya koyması bakımından çok önemlidir. Denizlerdeki petrol kirliliğinin yaklaşık % 25 ile % 40 dolayındaki miktarı petrol taşımacılığından yani gemilerden (büyük oranda tankerlerden) kaynaklanmaktadır (NRC, 2003).

Petrol deniz çevresini pek çok yolla etkiler. Öncelikle deniz yüzeyini kaplayarak denizle atmosfer arasındaki oksijen alışverişini engeller. Diğer yandan, petrolün ağır bileşenleri ise deniz dibini kaplayarak deniz yaşamının gelişimine engel olur. Önemli miktarda zehirli bileşen içeren petrol hem besin zincirine girer hem de sahillerin dinlence amacıyla kullanımını engeller. Ayrıca petrol deniz suyu damıtma bölgelerine girerek gelgitlerle çamur tabakası şeklinde birikerek de zarar verici sonuçlar yaratır (Kuleyin, 2005; 16).

Petrol taşımacılığı esnasında oluşabilecek olaylar nedeniyle denize dökülen/sızan petrol ve petrol türevleri gemi kaynaklı kirleticilerin en önemlisi olarak değerlendirilmektedir. Yağ deniz suyundan daha az bir yoğunluğa sahip olduğundan, yüzeyde bir tabaka oluşturur, bu da canlılar için hayat kaynağı olan oksijenin deniz içine yayılmasını önler. Denizlerdeki biyolojik hayatın verimliliği ve sürekliliği, sudaki oksijen ve ısı miktarı ile güneş ışığına bağlıdır. Bu üç fiziki şartı belirleyen en kritik bölge ise denizin ilk milimetreleridir. Bu bölgelerin önemi özetle üç maddede açıklanabilir (DPT, 2004; 2):

1. Sudaki oksijenin büyük çoğunluğu direkt olarak atmosferden gelir. Atmosferdeki oksijenin sudan daha çok olması nedeniyle yavaş yavaş atmosferdeki oksijen deniz suyuna karışır ve akıntılar sayesinde denizin farklı derinliklerine dağılır.

2. Sudaki besin zincirinin başlangıcı olan planktonlar fotosentez yapmaktadırlar. Fotosentez için en gerekli öğe ise güneş ışığıdır. Deniz yüzeyinin berraklığı ve temizliği güneş ışığının derin bölgelere inmesini sağlayan en önemli faktördür.

3. Deniz suyu sıcaklığı eko-denge açısından çok önemli bir unsurdur. Atmosferle temas eden deniz yüzeyi atmosferin ısısını emer. Isı alışverişinin miktarı ise deniz yüzeyinin ilk milimetresindeki temizliğe bağlıdır.

2.2.1.4. Tanker Kazaları

1967 yılı Mart ayında *M/T Torrey Canyon* adlı bir petrol tankerinin, İngiltere'nin güney sahillerinde karaya oturması ve 117.000 ton ham petrolün denize karışması, kamuoyunun tanker kazalarına olan ilgisinin artmasına neden olmuştur. Daha sonra "petrol baş belası" (oil pest) olarak nitelendirilen bu gemiler izlenip, basın-yayın organlarında geniş şekilde propagandası yapılmıştır.

Kamuoyunun bu ilgisi, basının kirlenmenin neden olabileceği olayları fotoğraflarla canlandırması sonucunda, korku ve endişeye dönüşmüştür. Bu fotoğraflar, kirlenme sonucu kullanılması mümkün olmayan kumsallar, zehirli ve bilinmeyen yaratıklarla dolu bir deniz, hatta tamamen çöplük içinde yatan bir doğa, petrol artıkları ve çıkan buhar sonucunda tahrip olmuş bir kadının son nefeslerini görüntülemiş ve kamuoyunun bu konuda bilinçlenmesine katkıda bulunmuştur (Samsunlu, 1995; 123).

Bir ya da birden çok geminin güvenli seyir yapmasını sağlayan öğeleri olumsuz etkileyen koşullar altında birbirlerine, başka yüzer nesneye veya karadaki bir nesneye çarpması, karaya oturması, alabora olması, su alması, batması, yanması ya da benzeri olaylara ve sonuç olarak cana, mala ve çevreye zarar verici olgulara *deniz kazası* denir (Rodopman vd., 2000; 529). Halen günümüzde meydana gelen gemi kazaları, denizleri felaket derecesinde kirletebilmektedir. Modern süper tankerler, rafine edilmek amacıyla bir yerden başka bir yere ulaştırılması gereken binlerce tonluk ham petrol taşımaktadır (Spence, 1999; 26). Bu durum büyük miktarlarda petrol kirliliği (oil pollution) olasılığını da beraberinde getirmektedir. Yukarıda verilen *'deniz kazası'* tanımı doğrultusunda, özetle petrol ve diğer zararlı maddelerin denizleri kirletmesine neden olabilecek deniz kazası sınıflandırması aşağıdaki gibi yapılabilir (IMO, 1997; 1):

- Çatışma (Collision)
- Karaya oturma (Grounding)

- Batık veya diğer nesnelerle çarpışma (Contact)
- Yangın ve/veya patlama
- Seyir güvenliğini tehlikeye atacak makine ve ekipman arızaları
- Fırtına ve/veya buzdağı hasarları
- Su alma
- Sabotaj

2.2.1.5. 1970 – 2004 Yılları Arasındaki Tanker Kazaları

ITOPF'ın (International Tanker Ownwers Pollution Federation) 2005 yılında yayınladığı istatistiklerde, petrol kirliliğine neden olan tanker kazaları büyüklüklerine göre 7 ile 700 ton arası kirlilik yaratmış kazalar ve 700 tondan büyük kirlilik yaratmış kazalar olmak üzere iki başlık altında değerlendirilmiştir. Yıllar itibariyle olmuş kaza sayıları incelendiğinde 70'li yıllarda toplam 252 olan büyük kazalar, 80'lerde 93'e ve 90'larda 78'e düşmüştür (Tablo 1). Bu durum, dünya genelinde gemi kurtarma – yardım ihtiyacının azalma göstermesine de bir örnektir.

Tablo 1: Dünyada 7 Tonun Üzerinde Kirlilik Oluşturmuş Tanker Kazası Sayıları (1970-2004)

Yıllar	7-700 ton	>700 ton	Yıllar	7-700 ton	>700 ton
1970	6	29	1990	51	14
1971	18	14	1991	29	7
1972	48	27	1992	31	10
1973	27	32	1993	31	11
1974	89	28	1994	26	9
1975	95	22	1995	20	3
1976	67	26	1996	20	3
1977	68	17	1997	28	10
1978	58	23	1998	25	5
1979	60	34	1999	19	6
70'ler	**536**	**252**	**90'lar**	**280**	**78**
1980	52	13	2000	19	4
1981	54	7	2001	16	3
1982	45	4	2002	12	3
1983	52	13	2003	14	4
1984	25	8	2004	12	**5**
1985	31	8			
1986	27	7			
1987	27	10			
1988	11	10			
1989	32	13			
80'ler	**536**	**93**			

Kaynak: ITOPF, 2005

2.2.1.6. 1970 – 2004 Yılları Arasındaki Tanker Kazalarının Sonuçları

Tablo 2'de verilen değerler 7 tondan büyük tanker kazalarının toplam değerleridir. 2002 yılına ait kirlilik miktarındaki * işareti, M/T Prestige tankerinden dökülen petrolün 13.600 tonun temizlendiğini ve kirlilik miktarının yeniden düzenlendiğini ifade etmek için koyulmuştur. Olay esnasında gemide yaklaşık 77.000 ton ağır fuel oil bulunmaktadır ve gemi kırılarak batmıştır (İstikbal, 2003). Tablo 2 incelendiğinde, 90'lı yıllarda toplam 1.140.000 ton petrol kirliliğinin yaşandığı görülmektedir. Bu on yıllık süreçte istatistiklere göre 7 tonun üzerinde kirlilik yaratan toplam 358 tanker kazası gerçekleşmiş ancak bu kazalardan sadece 10'u tek başlarına toplam petrol kirliliğinin % 73'üne (830.000 ton) neden olmuşlardır.

Tablo 2: Dünyadaki Tanker Kazaları Sonucu Oluşan Yıllık Petrol Kirliliği Miktarları

Yıllar	Miktar (ton)	Yıllar	Miktar (ton)
1970	330.000	1990	61.000
1971	138.000	1991	430.000
1972	297.000	1992	172.000
1973	164.000	1993	139.000
1974	175.000	1994	130.000
1975	357.000	1995	12.000
1976	364.000	1996	80.000
1977	291.000	1997	72.000
1978	386.000	1998	13.000
1979	640.000	1999	31.000
70'ler	**3.142.000**	**90'lar**	**1.140.000**
1980	206.000	2000	14.000
1981	48.000	2001	8.000
1982	12.000	2002	* 67.000
1983	348.000	2003	42.000
1984	28.000	2004	15.000
1985	85.000		
1986	19.000		
1987	30.000		
1988	190.000		
1989	174.000		
80'ler	**1.176.000**		

Kaynak: ITOPF, 2005.

2.2.1.7. Önemli Tanker Kazaları (1967 – 2004)

1967 yılından bu yana ciddi büyüklükte deniz kirliliğine neden olmuş 20 önemli tanker kazası önem sırasıyla Tablo 3'de verilmektedir. Sıralama genel olarak kazaların yarattığı kirlilik miktarlarının büyüklüğüne göre düzenlenmiştir. Ancak M/T ***Exxon Valdez*** kazası bu güne kadar olmuş tanker kazaları arasında, kirlilik büyüklüğüne göre 35. sırada yer almasına rağmen tabloda 20. sıraya konulmuştur. Bunun sebebi, bu kazanın kirlilik miktarının diğer kazalardan daha az olmasına rağmen, ekosistem üzerindeki etkisinin diğer tanker kazalarından daha büyük olmasıdır. Kaza soğuk bir bölgede meydana geldiğinden bu durum toksinlerin ömrünü uzatmış ve doğal yaşam türlerinin kuşaklar boyunca kötü etkilere maruz kalmasına neden olmuştur. Dolayısıyla Exxon Valdez kazası, diğer kazalara nazaran kamuoyunda daha büyük tepkilere neden olmuş ve önemi artmıştır.

Son olarak Tablo 3'de, 16. sıradaki Prestige kazasına ait kirlilik miktarındaki yıldız işareti, tankerden dökülen petrolün 13.600 tonun temizlendiğini ve kirlilik miktarının yeniden düzenlendiğini ifade etmek için koyulmuştur. M/T Prestige gemisi 77.000 tonluk fuel oil yüküyle Letonya'dan Gibraltar'a doğru yol almaktayken İspanya açıklarında ikiye kırılarak batmıştır (Polityka, 2003).

Tablo 3: Dünyada Önemli Tanker Kazaları (1967-2004)

No	Gemi Adı	Yıl	Kaza Yeri	Kirlilik Miktarı (ton)
1	Atlantic Empress	1979	Tobago Adası açıkları	287.000
2	ABT Summer	1991	Angola'nın 700 deniz mili açığı	260.000
3	Castillo de Bellver	1983	Sandanha Körfezi, Güney Afrika	252.000
4	Amoco Cadiz	1978	Brittany açıkları, Fransa	223.000
5	Haven	1991	Genova, İtalya	144.000
6	Odyssey	1988	Nova Scotia'nın 700 deniz mili açığı, Kanada	132.000
7	Torrey Canyon	1967	Sicilly Adası, UK	119.000
8	Sea Star	1972	Umman Körfezi	115.000
9	Irenes Serenade	1980	Nvarino Körfezi, Yunanistan	100.000
10	Urquiola	1976	La Coruna, İspanya	100.000
11	Hawaiian Patriot	1977	Honolulu'nun 300 deniz mili açığı	95.000
12	Independenta	1979	İstanbul Boğazı, Türkiye	95.000
13	Jakob Maersk	1975	Porto, Portekiz	88.000
14	Braer	1993	Shetland Adaları, UK	85.000
15	Khark 5	1989	Fas'ın Atlantik kıyılarının 120 deniz mili açığı	80.000
16	Prestige	2002	İspanya kıyıları açıkları	* 63.000
17	Aegean Sea	1992	La Coruna, İspanya	74.000
18	Sea Empress	1996	Milford Haven, Güneybatı Galler, UK	72.000
19	Katina P.	1992	Maputo açıkları, Mozambik	72.000
35	Exxon Valdez	1989	Prince William Koyu, Alaska, ABD	37.000

Kaynak: ITOPF, 2005

Tablo 3'de adı geçen bazı tanker kazalarını incelemek gerekirse; Amerikan süper tankeri ***Amoco Cadiz***, 1978 yılında çıkan bir fırtınada Brittany açıklarında karaya oturunca 223.000 tonluk ham petrol yükünün tamamını Atlas Okyanusu'na boşaltmıştır. 130 kumsal petrole bulanmış ve birçok bölge sakinin geçim kaynaklarını ortadan kaldırarak, milyonlarca yengeç, ıstakoz ve diğer balık türleri yanında 30.000'den fazla deniz kuşunun ölümüne yol açmıştır. Standart Oil of Indiana şirketi ihmalden ve gemi mürettebatının eğitim eksikliğinden suçlu bulunmuş ve 1988'de, bu felaketten etkilenen Breton halkına (yaklaşık 400.000 kişi), zararlarını karşılaması için 85 milyon dolar verilmiştir. ***Torrey Canyon*** adlı tanker 18 Mart 1967 tarihinde Sicilya'da karaya oturmuş ve 119.000 ton petrol denize karışmıştır. Bu petrolün 1/3 ile 1/5 arasındaki bölümü yanmış ve güneybatı İngiltere ile Fransa sahillerinin bir kısmı kirlenmeye maruz kalmıştır. ***Urquiola*** adlı tanker 12 Mayıs 1976 tarihinde La Coruna'da karaya oturmuş ve patlama sonucu 100.000 ton petrol denize karışarak yanmıştır. Sahilde kirlenme meydana gelmiştir. ***Sea Empress***, 5 Şubat 1996'da güneybatı Galler'de karaya oturmuş, kötü hava koşulları, geminin kurtarılmasını zorlaştırmıştır ve 72.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. Gemi en sonunda kurtarılarak Belfast'a çekilmiştir. ***Exxon Valdez*** adlı tanker 24 Mart 1989 tarihinde, Alaska'da Prince William Koyu açıklarında karaya oturmuş. burada denizin yaklaşık 25.000 km^2'lik bir bölümüne 37.000 ton ham petrol karışmasına neden olmuştur. Exxon Valdez felaketinde 16 balina ve 147 tüylü kartalın yanında binlerce deniz kuşu, su samuru, balık ve deniz algi ölmüştür (NOAA; 1992).

2.2.2. Gemi Kurtarma - Yardımın Deniz Kirliliğini Önlemedeki Rolü

Kurtarma – yardım sektörü 1994 yılından günümüze 2000 den fazla gemiden 9 milyon tonu ham petrol olmak üzere toplam 11 milyon tonun üzerinde kirletici maddeyi geri kazandırmıştır (Rooji, 2005).

Dünya denizciliğinin gelişen teknoloji ile de beraber, deniz kazaları ve kirlilikle mücadelede ileri adım attığı görülmektedir. 1970'lerde her yıl 20 büyük gemi kaynaklı deniz kirliliği meydana gelmekteydi. 2000 yılına kadar bu oran yılda 3 yada 4 ile sınırlandı. 1990'lı yılların ortalarında kurtarma endüstrisi yılda yaklaşık 2 milyon ton kirleticiyi kurtarırken 1990 sonlarında bu oranın 1990 ortalarındakinin çeyreği kadar olduğu görülmektedir. Günümüzde de bu oranın yılda yaklaşık yarım milyon

ile 1 milyon ton civarında olduğu görülmektedir. 2003 yılında, dünyadaki kurtarma operasyonlarının yüzde 90'ını gerçekleştiren Uluslar arası Kurtarma Birliği üyesi kurtarıcıların 218 kurtarma operasyonundan 600,000 ton kirletici maddeyi geri kazandırmışlardır. Bu rakam 2004 yılında 266 kazada 734,582 ton ve 2005 yılında 247 kazada 875,331 ton kirletici madde olarak kaydedilmiştir. (www. marine-salvage.com).

Günümüzde büyük gemi kazaları ve çok ciddi boyutlarda deniz kirliliği nadir meydana gelen olaylar haline gelmiştir. Ancak 1999'da meydana gelen "Erika" ve 2002 yılındaki "Prestige" kazaları, sektördeki gelişmelerin algılanamamasına yol açmıştır. Prestige ve Erika yaklaşık 70,000 ton petrolü denize döktü. Benzer şeki,lde Exxon Valdez 40,000 ton petrol ile ciddi bir kirlilik yaramıştı. Toplamda 180,000 ton petrolün denize dökülmesi ile 5 milyar dolar bir zarar meydana geldi. Gemi kurtarma - yardım sektörü, sadece 2004 yılında 452,000 ton ham petrolün denize dökülmesini önleyerek ortaya çıkabilecek 12,5 milyar dolarlık zararın da önüne geçti (www. marine-salvage.com). Uluslar arası Kurtarma Birliği, bu nadir meydana gelen kazaların önlenebilmesinin yolunun kurtarma – yardım endüstrisinden geçtiğini ve kazaların sonuçlarının düzeltilmesine odaklanmaktansa bu kötü sonuçların ortaya çıkmasını engellemenin izlenmesi gereken yeni strateji olması gerektiğini savunmaktadır. Temizleme sektörüne milyar dolarlar harcanmaktadır, fakat kirlilik meydana gelmesine engel olunur ise temizlemeye de gerek kalmayacaktır (Rooji, 2005).

1970'lerin başlarında özellikle tankerler olmak üzere, gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenebilmesi için acilen bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuş ve "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme" (MARPOL) imzalanmıştır. Sözleşme, operasyonel anlamda kirliliği önlemeyi hedefleyen kurallar ve düzenlemeler getirmiştir. Ancak son 30 yıldır IMO tarafından gemi kazalarını kapsayan herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Deniz kazalarını ve beraberinde getirdikleri karmaşık olaylar zincirini inceleyen ve düzenleyen uluslar arası hiçbir uygulama mevcut değildir (Rooji, 2005).

Deniz kazalarını ve kirliliğini önlemeye ilişkin pek çok IMO sözleşmesi ve uluslar arası düzenlemeler mevcuttur. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme MARPOL'un çift cidar kuralları, Denizde Can

Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS), Petrol Kirliliğine Önceden Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi (OPRC), Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Sözleşmesi (STCW) ve Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) bunlardan bazılarıdır. Ayrıca, yakın geçmişte IMO tarafından yürürlüğe sokulan, gemileri tehlike altında emniyete almaya yönelik güvenli sığınma yeri (place of refuge) yönergesi gibi deniz kazalarını bazı yönlerden ele alan çalışmalar yapılmıştır (Rooji, 2005).

2.3. GEMİ KURTARMA – YARDIM, ACİL MÜDAHALE VE TÜRKİYE UYGULAMALARI

Gemi kurtarma – yardım, modern şekliyle, denizlerde meydana gelebilecek kriz ve olası afetlere acil müdahalenin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır Günümüzde, kurtarma – yardım ve acil müdahale birbirinden ayrılmaz iki kavram halini almıştır. Acil müdahaleyi tanımlamada kriz, kriz yönetimi ve afet kavramları önem kazanmaktadır.

2.3.1. Acil Müdahale ve Kriz Yönetimi

Türk Dil Kurumu Sözlüğünde kriz, bunalım, buhran anlamlarına gelmektedir. Kriz, bir toplumun, bir kuruluşun veya bir kimsenin yaşamında görülen güç dönem, bunalım ya da buhran olarak tanımlanabilir (TDK, 1994; 479). Bununla birlikte, yerli ve yabancı literatürde krizin farklı bazı tanımlarına rastlamak mümkündür (Tağraf ve Arslan, 2003; 149).

İnsan ve toplum yaşamında görülen sosyal, psikolojik, ekonomik, mali, siyasi, tıbbi ve doğal krizlerin yanında, çalışma ve yönetim yaşamında da örgütsel krizler görülebilir. Kriz, birdenbire ortaya çıkan, önceden öngörülemeyen, beklenmedik ve olağandışı bir durumu ifade eder. Bu yüzden kriz, örgütsel ve toplumsal yaşamda, özel olarak yönetilmesi gereken önemli bir durum ve sorundur (Tağraf ve Arslan, 2003; 149).

Kriz, acil bir müdahale gerektiren ani, beklenmedik bir olaydır (Torrington vd., 1989; 90-91). Kriz, bir örgütün üst düzey hedeflerini tehdit eden, örgütün yaşamını tehlikeye sokan ve acil tepki gösterilmesi gereken, örgütün kriz öngörme ve önleme

mekanizmalarının yetersiz kaldığı gerilim yaratan bir durumdur. Tehdit edici duruma müdahale edebilme yetersizliği, bazı araştırmacılar tarafından krizin temel ayrıt edici özelliği olarak belirtilmiştir (Can, 2002; 333). Kriz, arzu edilmeyen bir sonucu olan, planlanmamış bir olay, durum veya olaylar dizisi olarak tanımlanabilir (Sikich, 2002). Örgütsel anlamda kriz, örgütün amaçlarını ve varlığını tehdit eden, örgütün risk önleyici önlemlerini yetersiz kılabilecek nitelikte, örgütün ani tepkisini gerektiren beklenmedik ve hızlı değişikliklerin söz konusu olduğu, planlama ve karar mekanizmalarını olumsuz biçimde etkileyen, gerilimli bir durum olarak değerlendirilebilir. Krizin örgütün yeni bilgiler ve deneyimler kazanmasına, bunu bir fırsat haline dönüştürmesine de olanak sağlayarak bir dönüm noktası olabilir (Demirtaş, 2000; 359).

Krizin farklı tanımlarını yapmak mümkündür. Farklı tanımların ortak yönü, krizin, önceden tahmin edilemeyen ve acil müdahale gereken olağandışı bir durumu ifade etmesidir. Kriz, doğası gereği önceden tahmin edilemez ve etkili bir müdahale sistemi ile güçlü bir yönetim anlayışı gerektirir. Toplumlarda krizlerin etkili şekilde yönetilmesi, kriz durumlarından daha güçlü çıkılmasına ve toplumsal hedeflere daha güçlü bağlanılmasına yardımcı olabilir (Tağraf ve Arslan, 2003; 149).

2.3.1.1. Kriz Süreci

Örgütlerin krizle karşılaşması, hızlı bir değişim sürecinin sonucudur. Kriz süreci, yakın zaman dilimleriyle birbirin takip eden, bazen de aynı zamanda oluşan aşamalardan geçerek örgütü etkiler. Kriz süreci aşamalı olarak düşünüldüğünde, bu sürecin kriz uyarılarının algılanması ve hareketsizlik; kriz dönemi; ve çözülme döneminden oluştuğu söylenebilir (Can, 2002; 336).

1. Kriz Uyarılarının Algılanması ve Hareketsizlik

Bu aşamada, örgütün amaç ve varlığını tehdit eden durumlar ile ilgili sinyaller ortaya çıkmıştır; örgütte ve örgüt çevre ilişkilerinde sorunlar baş göstermeye başlamıştır. Bununla birlikte, örgütün bilgi alma sistemleri kriz sinyallerini yeterince alamamakta ve yönetime iletememektedir. Bu nedenle, gerekli bilgi alınamadığı için krize yönelik gerekli önlemler alınamamaktadır (Can, 2002; 336). Kriz yönetiminde en önemli aşama, kriz doğmadan önce gerekli önemleri

almak ve olası bütün hazırlıkları yapmaktır. Kriz sinyallerinin ve kriz belirtilerinin alınarak, krizin önlenmesi gerekir. Bu nedenle, kriz öncesinde, kriz faktörlerini öngörerek ve doğabilecek krizi hesaplayarak gerekli kriz planlarını yapmak, kriz yönetimi ve kriz ekipleri kurmak gerekmektedir. Ayrıca, bunları sürekli güncel halde tutmak ve her zaman krize hazırlıklı olmak, krizi kolaylıkla, ustalıkla ve başarıyla atlatmak için en iyi kriz yönetme biçimidir (www.sosu.edu).

2. Kriz Dönemi

Bu dönem, krizin ortaya çıktığı bir kriz sürecini ifade eder. Bu dönemde, örgüt içinde özellikle yöneticiler ve çalışanlar arasında büyük bir korku ve panik doğar, stres artar (Peker ve Aytürk, 2000; 389). Yaklaşan krizin sinyalleri alınıp, yorumlanıp, değerlendirilmemişse ve sağlıklı tepkiler verilmemişse, örgütün kriz dönemine girmesi kaçınılmazdır. Kriz döneminde, yetkinin merkezileşmesi, korku, panik ve karar sürecinin bozulması gibi durumlar gözlenir (Can, 2002; 336-337). Bu dönemde, yöneticiler ve çalışanların soğukkanlı olmaları, paniğe ve telaşa kapılmamaları gerekir. Sağlıklı ve bilinçli karar verilmeli, krizin nedenleri ve boyutu objektif olarak değerlendirilmelidir (Tağraf ve Arslan, 2003).

3. Çözülme Dönemi

Kriz ortaya çıktıktan sonra, krizi başarılı bir şekilde yönetebilmek için, önce çözüm yollarını bulmak, gerekli çözüm önlemlerini almak ve bunları başarılı bir şekilde uygulamak gerekir. Aksi takdirde, etkili şekilde yönetilemeyen krizler, örgütün çöküşüne ve yönetimin bitişine neden olabilir (Peker ve Aytürk, 2000; 389). Yönetimde arzu edilen durum, krize yakalanmamaktır. Ancak, krizlere karşı daima hazırlıklı olmak da gerekir. Kriz öncesi dönemde, kriz sinyallerinin alınması, krize neden olabilecek muhtemel nedenlerin belirlenmesi ve ortadan kaldırılması, olası bir krizi önleyebilir. Kriz sinyalleri önceden alınıp değerlendirilememişse ve gerekli hazırlıklar yapılamamışsa, kriz döneminin yaşanması kaçınılmaz hale gelmektedir. Kriz döneminde önemli olan, güçlü bir yönetim anlayışı ve etkili bir liderlik becerisi sergilemektir. Kriz dönemi, acil müdahale gerektirir ve bu dönemde zaman kaybedilmeden gerekli kararlar alınmalıdır. Kriz sonrasında, tekrar toparlanmak ve krizden başarılı bir şekilde çıkmak gerekir (Tağraf ve Arslan, 2003).

2.3.1.2. Kriz Yönetim Süreci

Krizle mücadelede başarıyı saptamak, geliştirmek ve sonuçlarını almak, kriz yönetiminin özünü oluşturur. Kötü kriz yönetiminin özü ise, durumu kötü görme ve daha da kötüleştirme eğilimine kapılmaktır (Augustine, 2000; 13-14). Kriz yönetimi, muhtemel başarı ve başarısızlık durumlarının iyi analiz edilmesini gerektiren bir süreçtir. Planlı, düzenli ve eşgüdümdenmiş bir çabayı gerekli kılar. Kriz yönetim süreci, çalışılan alana ve geleceğe yönelik olası sorun ve tehlike etkenlerinin belirlenmesini, uygun tepki ve savaşım türlerinin saptanmasını, örgütün krizle başa çıkabilecek önlemleri uygulamasını ve tepkileri değerlendirmesini kapsayan bir süreç olarak tanımlanabilir (Demirtaş, 2000; 363). Kriz yönetimi, olası kriz durumuna karşılık, kriz sinyallerinin alınarak, değerlendirilmesi ve örgütün kriz durumunu en az kayıpla atlatabilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve uygulanması sürecidir. Kriz yönetiminin temel amacı, örgütü kriz durumlarına hazırlamaktır (Can, 2002; 337-340).

Kriz yönetim süreci, krizden kaçınmak; krizi yönetmeye hazırlanmak; krizi saptamak; krizi dondurmak; krizi çözmek; ve krizden yarar sağlamak olarak altı aşamada açıklanabilir (Augustine, 2000; 17-39).

1. Aşama: Krizden Kaçınmak

Birinci aşama, doğal olarak krizin önlenmesi aşamasıdır. Potansiyel bir krizi kontrol etmenin en düşük maliyetli ve en kolay yolu krizden kaçınmaktır. Bu da önlem almayla gerçekleştirilebilir.

2. Aşama: Krizi Yönetmeye Hazırlanmak

Birçok yönetici, gelecekteki krizler için planlama yapmaya fazla zaman ve dikkat ayırmaz. Kriz yönetiminin ikinci aşaması, önleme çabaları işe yaramadığında ortaya çıkacak koşullar için hazırlanmak, kriz gelip çattığında karşılaşılacak çeşitli istenmeyen sonuçlarla başa çıkmak için bir plan yapmaktır. Hazreti Nuh, gemisini inşa etmeye daha yağmurlar gelmeden başlamıştır.

3. Aşama: Krizi Saptamak

Kriz yönetiminin bu aşaması, yani gerçekten bir kriz olduğunu kabul etmek, çoğu zaman en zor olanıdır. Gerçeklikle yüz yüze gelmek ve bir krizi kabul etmek, kriz yönetiminde önemli bir aşamadır.

4. Aşama: Krizi Dondurmak

Kriz yönetiminin bu aşaması, önceliklerin belirlenmesini, kan kaybının durdurulmasını gerektirir. Zor kararların, üstelik çabuk bir şekilde alınması gerekir. Bu aşamada, kararlılık kritik önem taşır. Bu aşamadaki sorun, genellikle neyi bilmediğinizi bilmemenizdir. Enformasyon çok azdır ya da neyin önemli olduğunu eleyip bulamayacağınız kadar çoktur.

5. Aşama: Krizi Çözmek

Bu aşamada, esas olan hızdır. Kriz kesinlikle beklemeyecektir. Doğru şeritte olsanız bile, orada durup beklerseniz ezilirsiniz. Hızlı ve kararlı girişimlerle kriz çözülmelidir.

6. Aşama: Krizden Yarar Sağlamak

Bir örgüt, kriz yönetim sürecinde, önceki aşamaları hatasız geçebilmişse yani krizi daha da kötüleştirmemeyi bir şekilde başarmışsa, altıncı aşama, bazı kayıpları en azından kısmen giderebilme ve tahribatı onarmaya başlama fırsatı sunar. Özetle, örgütün krize girmemesi için her türlü çaba harcanmalıdır. Ancak, krize girilmişse, krizin kabul edilmesi, yönetilmesi ve örgütsel vizyonun uzun vadeye odaklı tutulması gerekir.

2.3.2. Acil Müdahale, Afet Yönetimi ve Türkiye Uygulamaları

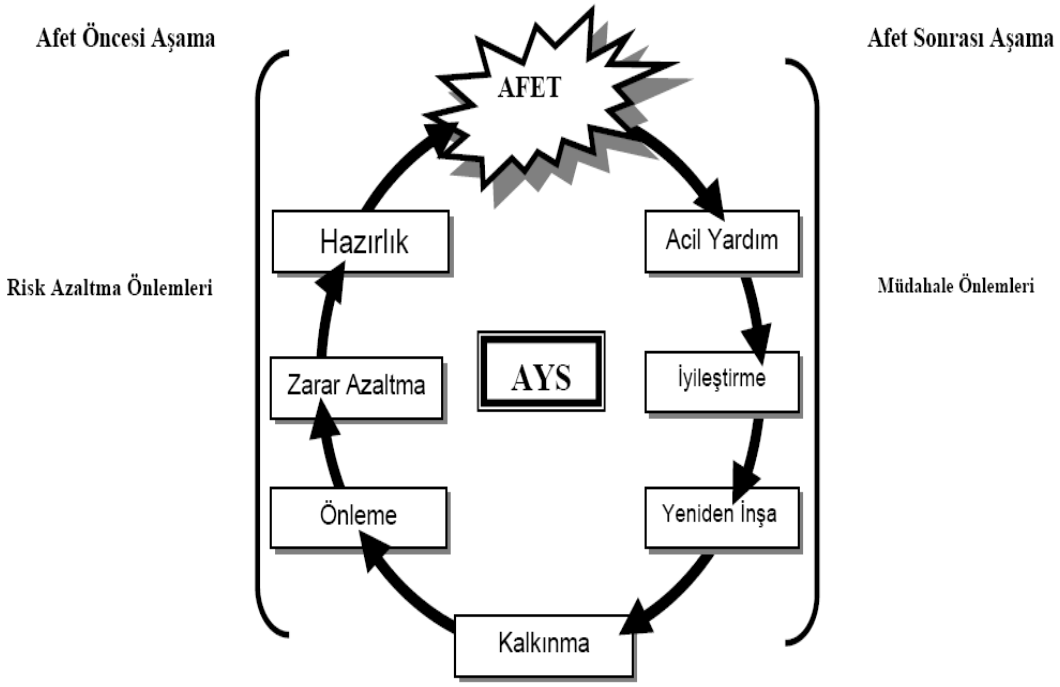
Acil müdahaleyi tanımlamada, kriz ve kriz yönetimi yanında önem kazanan bir diğer kavram afet ve afet yönetimidir. Çok ciddi boyutlarda çevre felaketleri ile sonuçlanabilen ve afet sınıfına girebilecek gemi kazaları, gemi kurtarma – yardımın ve hizmetin acil müdahale özelliğinin ön plana çıktığı durumlardır.

Afet ile ilgili olarak günümüzde pek çok tanım yapılmıştır. En genel tanımla afet; insanlar için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar doğuran, normal yaşamı ve insan faaliyetlerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplulukları etkileyen doğal, teknolojik veya insan yapısı kökenli olaylara denilmektedir (Ergünay, 2002). Bir başka tanımla afet; çoğunlukla negatif unsurlar içeren, sosyal, siyasal, ekonomik ve doğal yaşamda uzun dönemli etkilere neden olan, ani şekilde ortaya çıkan, kolay şekilde önlenemeyen, insanları ve belirli bir bölgeyi etkisi altına alan olaylardır (Yavaş, 2001).

Kökenleri ve gelişim hızları ne olursa olsun, tüm afet olayları ile ilgili faaliyetler, 5 ana aşamaya ayrılabilir. Bunlar aşağıdaki gibidir (Özmen vd., 2005);

1. Zarar azaltma,
2. Önceden hazırlık,
3. Kurtarma ve ilk yardım,
4. İyileştirme,
5. Yeniden inşa safhalarıdır.

Yapılan faaliyetlerin birbirleriyle iç içe girmiş, birbirlerini takip etmek zorunluluğu olan ve bir önceki safhada yapılan çalışmaların büyük ölçüde bir sonraki safhada yapılacak olan çalışmaları etkilemesi ve bu nedenle de süreklilik göstermesi gereken bu faaliyetler afetler halkası veya zinciri denilen Şekil 12'de daha kolay incelenebilir (Özmen vd., 2005).



Şekil 12: Afetler Zinciri (halkası)

Kaynak: Özmen vd., 2005.

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere, doğal, teknolojik veya insani bir olayın afet sonucunu doğurabilmesi için, insan toplulukları ve insan yerleşmeleri üzerinde kayıplar meydana getirmesi ve insan faaliyetlerini bozarak veya kesintiye uğratarak bir yerleşme birimini etkilemesi gerekmektedir. Ancak genel olarak herhangi bir doğa olayının ne zaman afet olarak nitelenebileceği önemli sorundur. Bu konudaki genel yaklaşıma göre, 'belirli parasal değerin üstünde yıkım ya da tahribat' ve 'belirli sayının üstünde ölüm ve yaralanma' olduğu takdirde bu durum afet olarak nitelendirilmektedir (Akoğlu, 2003).

Afet, tanımı ve türleri itibarı ile farklı kategorilerle, gruplarla tanımlanmıştır. Afetleri; doğal afetler ve yapay (insani) afetler, ani gelişen ve yavaş gelişen afetler (Koçak, 2001); doğal, insan kaynaklı ve politik afetler; doğal, insan kaynaklı ve teknolojik afetler (Akoğlu, 2003; 468-469) olarak sınıflayan tanımlamalar bulunmaktadır.

Günümüzde afet olayına, afet öncesi, afet sırası ve afet sonrası düşüncesiyle yaklaşılmasını öngören afet yönetimi anlayışı geliştirilmiş ve tüm afet olaylarıyla ilgili faaliyetler risk değerlemesi, zarar azaltma (önleme), hazırlıklı olma, kurtarma ve ilkyardım, iyileştirme ve yeniden inşaat safhalarında toplanmıştır (www.sosu.edu).

2.3.2.1. Türkiye'de Afet Uygulamaları

İnsanlar için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar meydana getiren, normal yasamı ve insan faaliyetlerini durdurarak veya kesintiye uğratarak toplulukları etkileyen doğal veya insan kökenli olaylara afet denilmektedir. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere deprem, heyelan, taşkın vb. olaylar afet değil bu olayların toplum üzerindeki etkileri afettir. Afetleri kaynaklarına göre iki baslık altında toplamak mümkündür (Tablo 4). Bunlar; doğal kaynaklı ve insan (teknolojik) kaynaklı afetlerdir Deprem, çığ, kaya düşmesi, toprak kayması, ormanların yok edilmesi, tsunami, sel, fırtına, kasırga, hortum, yanardağ patlaması, çölleşme, salgın hastalık gibi olaylar doğal kaynaklı afetler olarak sınıflandırılırken, nükleer tesis kazaları, kimyasal ve endüstriyel kazalar, demiryolu kazaları, gemi kazaları gibi olaylar insan kaynaklı afetler olarak tanımlanmaktadır. (Nurlu ve Kuterdem, 2006).

Tablo 4: Afetlerin Sınıflandırılması

DOĞAL KAYNAKLI AFETLER	İNSAN (TEKNOLOJİK) KAYNAKLI AFETLER
Deprem	Nükleer Tesis Kazaları
Çığ	Kimyasal ve Endüstriyel Kazalar
Kaya Düşmesi	Uçak Kazaları
Toprak Kayması	Demiryolu Kazaları
Ormanların Yok Edilmesi	***GEMİ KAZALARI***
Tsunami	
Sel/Su Baskını	
Fırtına, Kasırga, Hortum vs.	
Yanardağ Patlaması	
Çölleşme	
Salgın Hastalıklar	
Kuraklık	
Zararlı İstilası	

Kaynak: Nurlu ve Kuterdem, 2006

Bu afet sınıflamasına karmaşık afetler başlığı altında savaşları, kıtlık ve nüfus hareketlerini de dâhil edebiliriz. Nasıl sınıflandırılırsa sınıflandırılsın bu olayların kendisi değil doğurduğu olumsuz sonuçlar afettir. Bu sonuçlar insanlar için olağan dışıdır ve olağan yöntem ve kurallarla bu sonuçların ortadan kaldırılması mümkün değildir. Afet yönetimini, afetlerin önlenmesi ve zararlarının azaltılabilmesi için, afet öncesi, anı ve sonrasında yapılması gereken teknik ve idari çalışmaları belirleyen, uygulamaya aktaran, bir olayla karşılaşıldığında etkili bir uygulama yapabilmeyi sağlayan, her olaydan elde edilen derslerin ışığında mevcut sistemi geliştiren bir yönetim biçimi veya uzmanlık alanı olarak tanımlayabiliriz. Afet yönetimi, zaman boyutu sınırlı olan yani bir zaman diliminde başlayıp gelişen ve sona eren kriz, acil durum ve olağanüstü durum yönetimlerinden farklıdır (Nurlu ve Kuterdem, 2006). Türkiye'de bu tür durumlarda devreye giren Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün görevleri (Nurlu ve Kuterdem, 2006);

Afet anında ihtiyaç duyulabilecek Acil Durum Yönetim Merkezlerinin kurulmasını sağlamak, çalışma esaslarını belirlemek, merkezler arasında koordinasyonu sağlamak,

Acil durumu gerektirecek olayların önlenmesi için önlemlerin alınmasını, planların hazırlanmasını ve bilgi bankalarının kurulmasını izlemek ve değerlendirmek,

Acil durum uygulaması sırasında kamu ve özel sektöre ait her türlü taşıt, kurtarma araç ve gereçlerinden yararlanılmasında koordinasyon hizmetlerini yürütmek,

Acil durumlarda yardım sağlayan gönüllüler için teşvik edici düzenlemeler yapmak, yardım malzemelerinin teslim alınmasını, korunmasını ve ihtiyaç noktalarına sevk edilmesini koordine etmektir.

Afet yönetimi ile ilgili çalışmalar eğitimden sağlığa, arama kurtarmadan imar planlarına, inşaat tekniklerinden afet hekimliğine, arazi kullanımından çevre kirlenmesine kadar çok geniş bir alanda ve devamlılık gerektiren çalışmalardır. Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğünün görevleri ise büyük afetlerde acil durum anı ile sınırlı görevlerdir. Özetlenecek olursa afet öncesi çalışmalarda etkin rol alan Afet

İşleri Genel Müdürlüğü aynı zamanda afet sonrası çalışmalarda da planlama aşamasında yer almaktadır (Nurlu ve Kuterdem, 2006).

2.3.2.2. Türkiye'de Afet Türlerine Göre Uygulamalar

Türkiye'de doğal afetlerin başında depremler gelmektedir. Depremleri sırasıyla heyelan, su baskını, kaya düşmesi, çığ ve diğer afetler takip etmektedir. Türkiye'de afet öncesi, anı ve sonrasında görevli bakanlık, kamu kurum ve kuruluşları aşağıda özetlenmiştir (Nurlu ve Kuterdem, 2006).

2.3.2.2.1. Deprem

Türkiye'de son yüzyılda doğal afet olayları ile karsı karsıya kalmış ve can mal kaybı açısından büyük zararlara uğramıştır. Ülkemizin özellikle tektonik ana unsurlarında yer alan basta deprem olmak üzere çeşitli kütle hareketlerinin gözlendiği büyük fay sistemlerinden Kuzey Anadolu Fay Sistemi, Doğu Anadolu Fay Sistemi, Ege Açılma Sistemi ve Güneydoğu Anadolu Bindirme Sistemleri yerbilimciler açısından laboratuar özelliğindedir. Doğal Afetlerle sorumlu olan Afet isleri Genel Müdürlüğünün (AİGM) verileri incelendiğinde Türkiye'de gerek can gerekse maddi açıdan en büyük doğal afet olayının depremlerden kaynaklandığı görülmektedir. Türkiye'de deprem öncesi, anı ve sonrasında görevli bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlar, yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Nurlu ve Kuterdem, 2006);

Depremden önce ve sonra meskûn alanlarda alınacak tedbirlerle yapılacak yardımları tespit etmek, bunların uygulanmasını sağlamak, bu konularda ilgili bakanlıklar ve kamu kurum ve kuruluşlarıyla işbirliği yapmak, deprem zararlarının azaltılması konusunda araştırmalar yapmak, depremleri ve etkilerini incelemek, elde edilen sonuçlara göre Türkiye'nin deprem durumunu gösteren yayınlar ve haritaları hazırlamak, geliştirmek, deprem bölgelerinde inşa edilecek yapılarla ilgili tedbirleri, inşaat tekniklerini ve bu yapıların projelendirme esaslarını belirlemek, deprem kayıt şebekesi ve kuvvetli yer hareketi kayıt şebekelerinin ülke ihtiyacına cevap verecek şekilde geliştirilmesini sağlamak, mevcut şebekelerin bakım ve onarımı ile bu şebekelerde kullanılan cihazların geliştirilmesi, yaptırılması için çalışmalar yapmak

ve yaptırmak, acil yardım uygulaması ve koordinasyonu sağlamak Afet isleri Genel Müdürlüğünün görevleridir.

Depremin sebep olduğu afetin büyüklüğüne göre afet anı ile ilgili koordinasyon görevi sıra ile mülki amir, Bayındırlık ve iskân Bakanlığı Müsteşarı ve Başbakana verilmiştir.

Deprem sonrası yapılacak yardımlar, zararların karşılanması ve iyileştirme çalışmaları ilgili bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılmaktadır ve koordinasyonla görevli kurum Afet isleri Genel Müdürlüğüdür.

2.3.2.2.2. Yangın

Türkiye'de depremlerden sonra en çok karşılaşılan afet türü olan yangın öncesi, anı ve sonrasında görevli bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlar, yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Nurlu ve Kuterdem, 2006);

Orman alanlarını yangınlara karsı korumak, yangınları söndürmek, yanan orman alanlarını ağaçlandırmak Orman Genel Müdürlüğünün görevidir. Orman yangınlarından etkilenebilecek meskûn alanları tespit etmek, yangınların yerleşim alanlarına zarar vermesi durumunda acil yardım uygulaması ve koordinasyonu sağlamak Afet isleri Genel Müdürlüğünün görevidir. Yangın sonrası meskûn alanlardaki zararların karşılanması, yardımlar ve iyileştirme çalışmaları ilgili bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılmaktadır ve koordinasyonla görevli kurum Afet isleri Genel Müdürlüğüdür.

2.3.2.2.3. Su Baskını

Türkiye'de depremler ve yangınlardan sonra, özellikle kış aylarında, alt yapı eksikliğinden dolayı, en çok meydana gelen su baskınları öncesi, anı ve sonrasında görevli bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlar, yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Nurlu ve Kuterdem, 2006);

Taşkına uğrayabilecek bölgeleri belirlemek, taşkınlara karsı koruyucu tesisler meydana getirmek, bu tesisleri isletmek, taşkınlarla ilgili rasat, tecrübe, istatistik ve araştırmalar yapmak Devlet Su isleri Genel Müdürlüğünün görevidir.

Meskûn alanlarda belirlenen taşkın sahalarında afetin önlenmesi için gerekli tedbirleri almak ve aldırmak Afet İsleri Genel Müdürlüğünün görevidir.

Su baskınlarının sebep olduğu afetin büyüklüğüne göre afet anı ile ilgili koordinasyon görevi sıra ile mülki amir, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Müsteşarı ve Başbakana verilmiştir.

Acil yardım uygulaması ve koordinasyonu sağlamak Afet İsleri Genel Müdürlüğünün görevleridir.

Su baskını sonrası zararların karşılanması, yardımlar ve iyileştirme çalışmaları ilgili kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılmaktadır ve koordinasyonla görevli kurum Afet İsleri Genel Müdürlüğüdür.

2.3.2.2.4. Heyelan, Kaya Düşmesi ve Çığ

Türkiye'de depremler, yangınlar ve su baskınlarından sonra, en çok karşılaşılan afet türü olan su baskınları ile ilgili olarak yetkili ve sorumlu görevli bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlar, yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Nurlu ve Kuterdem, 2006);

Heyelan, kaya düşmesi ve çığ tehlikesi nedeniyle afete uğrayabilecek meskûn alanları tespit etmek ve afetin önlenmesi için gerekli tedbirleri almak, heyelan, kaya düşmesi, çığdan önce ve sonra meskûn alanlarda alınacak tedbirlerle yapılacak yardımları tespit etmek, bunların uygulanmasını sağlamak, bu konularda ilgili bakanlıklar ve kamu kurum ve kuruluşlarıyla işbirliği yapmak Afet İsleri Genel Müdürlüğünün görevidir.

Afetin büyüklüğüne göre afet anı ile ilgili koordinasyon görevi sıra ile mülki amir, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Müsteşarı ve Başbakana verilmiştir.

Acil yardım uygulaması ve koordinasyonu sağlamak Afet İsleri Genel Müdürlüğünün görevleridir.

Afet sonrası zararların karşılanması, yardımlar ve iyileştirme çalışmaları ilgili bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılmaktadır ve koordinasyonla görevli kurum Afet İsleri Genel Müdürlüğüdür.

2.3.3. Deniz Afetlerinde Acil Müdahale: Gemi Kurtarma - Yardım

Kurtarma – yardım kavramının tanımına göre "deniz tehlikesi altında bulunan gemi"nin emniyet altına alınmasının, üçüncü kişiler yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılması söz konusudur. Günümüzde, deniz kirliliğini önleme de bu tanımın içine dâhil olmuştur ve kurtarma – yardım sektörü deniz felaketlerinde ***acil müdahale*** kavramı ile özdeşleşmiştir (www.aph.gov.au).

2.3.3.1. Deniz Afetlerinde Gemi Kurtarma - Yardım

Gemi sahipleri, gemi işletmecileri, yük sahipleri ve sigortacılar dâhil olmak üzere tüm denizcilik dünyası, kurtarma – yardım terimini, mal veya malların deniz tehlikesinden kurtarılması şeklinde kullanmaktadır. Bu geniş tanım sadece gemi ve yükünün kurtarılmasını değil, yangın söndürme, oturmuş gemiyi yüzdürme, batmayı önlemek için yükün tahliyesi, sağlam yükün kaybının önlenmesi için tahliyesi, karaya oturtma, yamalama ve yapı, denge veya mekanik sorunları düzeltmek için yapılan geçici tamir işleri, kumanda altında olmayan geminin sığınma yerine alınması için yapılan acil çeki işi ve deniz kirliliği ile mücadeleyi de kapsar (NRC, 1994).

Bu tür operasyonlar genellikle acil müdahale gerektiren durumlardır ve başarı; uzman, tecrübeli personel ve organizasyonlar tarafından zamanında gerçekleştirilen müdahalelere bağlıdır (NRC, 1994).

Kurtarma – yardım hizmetini yeniden şekillendiren etkenlerin başında deniz kirliliğine karşı artan toplumsal ve politik hassasiyet olması ile birlikte, işi karmaşık hale getiren başka etkenler de vardır. Bunlar; gemi boyutlarının büyümesi, gemi üzerinde yükün emniyete alınmasında kullanılan sistemlerin karmaşıklığı, taşınan tehlikeli yük miktarlarındaki artış, petrol ve diğer kirletici yük dökülmelerinde

karşılaşılan ceza miktarlarındaki artış, düşen kaza oranları paralelinde geleneksel kurtarma – yardım kapasitesindeki küçülme ve "fly-away", uçakla nakil edilebilen kurtarma – yardım ekipmanları gibi yeni teknolojilerin gelişmesidir (NRC, 1994).

Bu etkenlerde incelendiğinde, kurtarma – yardıma duyulan ihtiyacın azalmadığı fakat değişiklik gösterdiği görülüyor. Diğer taraftan, düşen kaza oranları ile birlikte geleneksel kurtarma - yardım işinin artık karlı olmaktan çıkması ile birlikte dünya genelinde sektörde bir küçülme görülmektedir. Her türlü ve her boyutta deniz kazası ile mücadele edebilecek kurtarma – yardım römorkörlerini, ekipmanı, ve personeli acil müdahale için hazırda bekletmenin maliyeti günümüzde, kazanılabilecek ödül miktarının çok daha azalmasından dolayı karşılanamayacak duruma gelmiştir (NRC, 1994). Bu durumun sonucu olarak dünyada uygulamada devlet destekli acil kurtarma – yardım birimleri oluşturulmasına yönelik düzenlemelere gidilmekte olduğu görülmektedir (www.dmkn.de).

2.3.3.2. Acil Müdahalede Gemi Kurtarma – Yardımı Etkileyen Unsurlar

Gemi kurtarma – yardım hizmetinde başarı, hazırlıklı olmayla beraber uzman insan kaynağı ve ekipman yeterliliğine bağlıdır (NRC, 1994). Bunların yanında özellikle İspanya kıyılarında meydana gelen Prestige tankeri kazasından sonra daha da gündeme gelen acil müdahale için gerekli olabilen gemi sığınma yeri "place of refuge" konusu gemi kurtarma – yardım sektörü için önemli bir konudur.

2.3.3.2.1. Uzman Kurtarıcı

Acil müdahale gerektiren kurtarma – yardım hizmeti için özel donanımı hazırda tutma, yukarıda da açıklandığı gibi düşük kaza oranı ve kazanılan ödül miktarlarının azlığı sebebi ile kar getiren bir iş olmaktan çıkmıştır. Bunun sonucunda kurtarma –yardım hizmetini yapan çoğu firma bu işi, deniz taşımacılığı, römorkaj veya gemi mühendisliği gibi asli işlerinin yanında ikincil iş olarak yapmaktadır. Bu husus, sektörü, kurtarma – yardım hizmetinde gerekli olan uzmanlık ve tecrübenin de, bir başka değişle "Uzman Kurtarıcı" kavramının da, yitirilmesi ile karşı karşıya getirmiştir (NRC, 1994).

Uzman kurtarıcının aşağıdaki özelliklere sahip olması gerekir;

- Kurtarma – yardım sektöründe faaliyet gösteriyor olması
- Geçmişte başarılı kurtarma – yardım operasyonlarında yer almış olması
- Yeterli kurtarma – yardım ekipmanlarına sahip olması
- Kurtarma – yardım hizmetinde tecrübesi olan ekiplere sahip olması
- Personelin kurtarma – yardım yeteneklerini geliştirmek üzere düzenli eğitimler düzenliyor olması
- Her türlü senaryoya uygun gerçekçi müdahale planlarına sahip olması
- Olaylara acil müdahale yeteneğine sahip olması (NRC, 1994).

2.3.3.2.2. Teknik Donanım

Acil müdahale yeteneğine sahip olabilmek için gerekenlerden biriside yeterli ekipman ve teknik donanıma sahip olmaktır. Kurtarma – yardım hizmeti için teknik donanımın en önemli elemanı römorkörlerdir.

Bir römorkörün gemiye hâkim olabilmesi birçok etkene bağlıdır. İlk olarak, geminin boyutları ve rüzgâr ve denizin üzerine uyguladığı etkiler ile beraber geminin genel özellikleri. İkinci olarak, römorkörün boyutları ve rüzgâr ve denizin üzerine uyguladığı etkilerle beraber römorkörün o koşullar içinde hareket yeteneği ve makine gücü yeterliliği. Son olarak çeki halatı düzenlemeleri, römorkör kaptanı ve personelinin yetenek ve tecrübesi römorkörün ağır hava koşullarında yeteneklerini etkileyen önemli etkenlerdir (www.aph.gov.au).

Acil çeki işi kurtarma – yardım hizmetlerinin bir parçasıdır. Fakat "kurtarma – yardım" terimi genellikle, bir deniz kazası sonrası geminin ve yükünün kurtarılabilmesi ve kimi zaman deniz kirliliğinin önlenebilmesi için uzmanlık isteyen müdahalelerin gerektiği durumlar için kullanılır. Söz konusu durumlar, ciddi boyutlarda yapısal bozulmaları, denge ve su geçirmezliğin yitirilmesini, yangın veya patlamaları içerebilir. Sıklıkla, bu tür durumlar, karaya oturmuş veya tamamen batmış geminin ve yükünün son derece karmaşık tekniklerle yeniden yüzdürülmesini ve emniyete alınmasını gerektirebilir. Kurtarma – yardım yeterliliğine sahip bir geminin, sadece her boyutta gemiyi uzun mesafeler için ve belirli bir süratte çekebilmesi değil, aynı zamanda karaya oturmuş bir gemiyi oturduğu yerden çıkartabilmesi, yan yatmış bir gemiyi doğrultabilmesi veya geminin üzerindeki yangını söndürebilmesi gerekmektedir. Bunları gerçekleştirebilmek için

römorkörlerin gerekli karmaşık teknik donanıma, uzmanlaşmış personele sahip olması, hazırda ve stratejik noktalarda beklemek üzere konuşlandırılması gerekir (www.aph.gov.au).

2.3.3.2.3. "Place of Refuge" Sığınma Alanları

Sığınma alanları, gemilerin, deniz tehlikesi içerisine düştüklerinde can, mal ve çevre kaybını önleyebilmek veya azaltabilmek için yakın ülke kıyılarında emniyetli alanlara sığınma anlamına gelmektedir. Bu konu gemi kurtarıcılarını yakından ilgilendiren bir konudur. Hava ve deniz koşulları kurtarma – yardım hizmetinin yapılabilmesine olanak vermediği durumlarda veya tehlike altındaki geminin batmak üzere olduğu ve karaya oturtulması gerektiği hallerde, kurtarıcılar, gemileri sığınacak uygun yerlere alma ihtiyacıyla karşılaşmaktadırlar. Ancak Prestige olayında olduğu gibi kıyı devletlerinin, kendi kıyılarını riske atmamak adına gemilere sığınma izni vermediği durumlar olmakta ve kurtarma – yardım gerçekleşemediği için taraflar bundan zarar görmektedir (IMO, 2003).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), sığınma alanları ile ilgili olarak, gemi kurtarıcı ve kıyı devletine rehberlik etmek üzere 2003 tarihinde bir yönerge (Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance) çıkartmıştır. Bu yönerge rehberlik niteliği taşımaktadır (IMO, 2003).

Konuyla ilgili olarak, Prestige tankeri olayında; 243 Metre boyu olan tanker, ağır deniz koşulları altında, dış saçında açılmış bulunan yırtıktan denize fuel-oil akmaktaydı ve gemi 25 derece yatık durumdaydı. Geminin kaptanı telsizle ilgililere geminin batma tehlikesi bulunduğunu bildirdi. Kurtarma – yardım ekipleri olay yerine geldiğinde yükün boşaltılıp geminin yüzdürülmesinin gerekli olduğu fakat mevcut hava koşullarında yapılamayacağı için sığınma alanına çekilmesi gerektiğine karar verdiler. Ancak İspanya devleti kıyısını riske atmama düşüncesi ile geminin 60 mil açıkta tutulmasına karar verdi ve sığınmaya izin vermedi (www.turkishpilots.org).

Sonuç olarak gemi battı ve İspanya kıyılarında 500 km'lik bir alan petrolle kaplandı. 3500 metre denizin altında bulunan geminin içerisinde halen petrol bulunmaktadır. Sığınma alanları konusu gemi kurtarma – yardım hizmetini olumsuz etkileyen çözümlenmemiş bir konudur. Ülkelerin, kıyılarında sığınma alanları tahsis

edip bununla ilgili olarak gerekli planlamaları yapmaları için uluslar arası çalışmalar sürmektedir (www.turkishpilots.org).

2.3.4. Dünyada ve Türkiye'de Acil Müdahalede Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Planlamalar

Kirlilikle mücadele açısından, Türkiye'nin de taraf olduğu bazı uluslararası sözleşmeler, taraf olan devletlere acil durum planları ile ilgili çeşitli yükümlülükler getirmiştir.

2.3.4.1. Dünyada Acil Durum Planları ve Kirliliğin Önlenmesi

Türkiye'nin 1980 yılında taraf olduğu Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Barselona Sözleşmesi (OPRC) ve aynı Sözleşmenin " Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol" hükümlerine göre, taraf devletler tek, ikili veya çok taraflı işbirliği yolu ile denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine karşı mücadele etmek üzere acil durum planlarının ve araçlarının hazır durumda bulundurulmasına ve teşvik edilmesine gayret göstereceklerdir. Bu araçlar özellikle fevkalade hallerde kullanılmak üzere hazırlanmış araç ve gereçleri, gemileri, uçakları ve personeli kapsar. Barselona Sözleşmesinin benzeri olan Bükreş Sözleşmesi de Karadeniz'in petrol ve diğer zararlı maddelerle kirletilmesine karşı mücadele amacıyla acil durum planlarının hazırlanmasını gerekli görmektedir. 1990 yılında imzalanan ve Türkiye'nin taraf olduğu Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi de taraf devletleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilen rehberler ışığında, kamu veya özel ilgili muhtelif organlar arasında örgütsel ilişkileri içeren, ***hazırlıklı olma ve müdahale*** ile ilgili acil durum planı hazırlamakla yükümlü kılmıştır (www.sayistay.gov.tr).

2.3.4.2. Türkiye'de Acil Durum Planları ve Kirliliğin Önlenmesi

Kirlilik yaratıcı olayla etkin mücadele için, kamu veya özel ilgili muhtelif organlar arasında örgütsel ilişkileri içeren hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili ulusal

bir planın hazırlanması son derece önemlidir. Ulusal mevzuatımıza göre çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili her türlü tedbirleri almak, acil durum planları yapmak, konuyla ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli çalışmayı yaparak müdahale etmek Çevre Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. Çevre Bakanlığı, 1996 yılında Bölgesel ve Mahalli Deniz Acil Müdahale Planlarının hazırlanması için genel esasları belirlemiştir. Çevre Bakanlığı'na göre hazırlanacak olan bu planın amacı; "*Karasularımız, Marmara Denizi ve Boğazlar ile münhasır ekonomik bölge içinde veya bitişik bölgesinde, gemi ve her türlü deniz araçlarının kazaları, bu araçlardan yapılan kasti boşaltımlar, yük transferleri ile petrol ve maden çıkarma ve işletme faaliyetleri sırasında meydana gelen deniz ortamını etkileyen ve ekolojik dengeye zarar verebilecek muhtemel kirliliği önlemek veya oluşan kirliliği azaltmak ve gidermek amacıyla uygulanacak müdahale ve mücadele esasları ile yetki ve sorumlulukları belirlemektir*." Çevre Bakanlığı, belirlenen genel esaslar doğrultusunda denize kıyısı olan il valiliklerine bölgesel ve mahalli acil müdahale planlarının hazırlanması talimatını vermiştir (www.sayistay.gov.tr).

- ***Eğitim, Geliştirme, Organizasyon***

Ulusal acil durum planlarının, ulusal ve uluslararası uygulamalardan çıkarılan dersleri dikkate alması gerekir. Ayrıca, plan sürekli olarak gözden geçirilmeli, gelişen şartlara uygun olarak yenilenmelidir. Ulusal acil durum planının başarıyla uygulanması, planın yıllık hedeflerinin ve eylem planlarının olmasına bağlıdır. Plan, kirlilik yaratıcı nitelikteki farklı senaryolara göre hazırlanmalı ve planın uygulanabilirliği periyodik olarak yapılan tatbikatlarla test edilmelidir. Oluşturulacak acil durum planlarının olayın boyutuna ve senaryolara göre hazırlanması gerekir. Zira her olay aynı boyutta ve nitelikte değildir. Küçük bir kirlilik yaratacak olayda yerel imkanlar yeterli olabileceği gibi, çok büyük bir kirlilik yaratacak olayda yeterli olmayabilir. Bu durumda kamusal ve özel bütün ulusal imkanlara, hatta uluslararası imkanlara ihtiyaç duyulabilir. Bu nedenle planların olayların boyutuna göre çeşitli alternatifleri dikkate alacak şekilde hazırlanması gerekir. Ulusal acil durum planının uygulanabilirliği yeterli araç ve gerecin varlığına bağlıdır. Bu araç ve gereçlerin gereken yerde ve uygun kalitede olması gerekir. Ayrıca, bu araç ve gereçleri kullanabilecek yeterlilikte personel bulunmalı, bu personel ilgili konuda eğitilmiş ve bilgilendirilmiş olmalıdır. Çevre Bakanlığı, acil durum planlarının istenilen, etkili sonuçları doğurması amacıyla bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu tasarıda; ulusal

acil durum planının hazırlanması ve uygulanmasında görev alacak kurum ve kuruluşların yetki ve sorumlulukları açıkça tanımlanmış ve ihtiyaç duyulacak kaynaklar belirlenmiştir (www.sayistay.gov.tr).

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin temizlenmesi bir çok etkene bağlıdır. Bunlardan en önemlisi yeterli araç ve gerecin bulunmasıdır. Bu araç ve gerecin eğitimli personelce zamanında kullanılarak kirliliğe müdahale edilmesi büyük önem taşımaktadır. Kirlilik sonrası temizleme faaliyetlerine başlamadan önce kirliliğin sınırlandırılması için başta bariyerler olmak üzere çeşitli araç ve gerecin ilgili kurumlarda bulunması gerekmektedir (www.sayistay.gov.tr).

- ***İlgili Taraflar***

Türkiye'de kıyıların emniyeti ve güvenliği ile ilgili olarak görev yapan çeşitli kurum ve kuruluşlar bulunmaktadır. Bunların en önemlileri içerisinde olan Belediyeler, Sahil Güvenlik ve T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kıyılarımızın emniyeti konusunda önemli sorumluluğa sahiptir.

- Belediyeler

1580 sayılı Belediye Kanunu ile 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki KHK, deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda belediyelere açık bir görev vermemiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, kendi sorumluluk alanında, gerek gemilerin gerekse başka kaynakların neden olduğu deniz kirliliğinin temizlenmesine ilişkin faaliyet göstermektedir. Belediyenin elinde petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirliliğin yayılmasını önlemek için 2000 m bariyerle, bu kirliliğin deniz yüzeyinden alınmasını sağlayan 2 adet skimmer cihazı ve çok amaçlı 1 adet katı ve sıvı atık toplama teknesi ile 2 adet katı atık toplama teknesi mevcuttur. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin sorumluluk alanının genişliği ile yoğun deniz trafiği ve kaza riski düşünüldüğünde, belediyenin büyük boyutlu bir kirlilik olayına karşı etkin ve verimli yanıtlar veremeyeceği görülmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesinde ise katı atıkları toplayan son derece yetersiz bir çöp toplama teknesi dışında hiçbir bariyer, temizleme araç ve gereci bulunmamaktadır (www.sayistay.gov.tr).

- Sahil Güvenlik

Sahil Güvenlik Komutanlığı'na deniz kirliliği ile mücadele ve temizlemeye yönelik görev verilmemiştir. Bu nedenle Sahil Güvenlik Komutanlığında, oluşan kirliliğin yayılmasını engelleyici (bariyer gibi) ve kirliliği temizleyici nitelikte (skimmer gibi) hiçbir araç ve gereç ile malzeme bulunmamaktadır. Dolayısıyla kirlilikle karşılaşıldığında bot komutanlıklarınca ceza kesilmesine rağmen kirliliğin giderilmesine yönelik hiçbir işlem yapılamamaktadır. Kirlilik sonrası tedbirlerin alınmasında zaman son derece önemlidir. Oluşan kirliliğe kısa sürede müdahale edilmediğinde kirlilik akıntı ve rüzgarın etkisiyle dağılabilmekte bu ise temizlik imkanını zorlaştırmaktadır. (www.sayistay.gov.tr).

- T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM), deniz kirliliği ile mücadele etme ve temizleme görevi olmamasına rağmen, kaza yapan gemileri kurtarmakta kullandığı kirliliği önleyici araç ve gereçlere sahiptir. Genel Müdürlük yalnızca İstanbul'da bulunan bariyer, yağ sıyırıcı ve yüzer geçici esnek depo gibi araçlarını kullanarak deniz kazaları sonrasında çevre kirliliğinin sınırlandırılmasına, kontrol altında tutulmasına, kirleticilerin deniz suyundan ayrılmasına ve kaza mahallinden uzaklaştırılmasına çalışmaktadır. Özellikle kaza sonrasında olaya kurtarma amaçlı müdahale eden bir kurumun kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi görevini de üstlenmesi ve yeterli araç ve gereçle donatılması son derece önemlidir. (www.sayistay.gov.tr).

2.4. TÜRKİYE KIYILARINDA RİSKLER VE GEMİ KURTARMA – YARDIMIN ÖNEMİ

Türkiye'nin denizleri, artan deniz trafiği ile birlikte her geçen gün daha fazla kirlenmektedir. Üç tarafı denizle çevrili Türkiye, 8.333 km.lik kıyı şeridi uzunluğu ile Avrupa'nın en uzun kıyı şeridine sahip ülkelerinden birisidir (www.sayistay.gov.tr).

Türkiye coğrafi konumu dolayısıyla, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli noktalarından birisinde bulunmaktadır. Bu nedenle, kıyıları yoğun bir deniz trafiğine sahiptir. Türkiye'yi çevreleyen Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz yarı kapalı denizler olduklarından, suların kendini yenileme süreci uzun

yıllar almakta ve önemli kirlilik sorunlarıyla karşı karşıya kalınmaktadır (www.sayistay.gov.tr).

Yukarıdaki bölümlerde incelendiği üzere, dünyada, kurtarma – yardım kapasitesinin artırılması, ülkelerin kıyılarını, gemi kazaları kaynaklı deniz kirliliğine karşı koruma amaçlı kurtarma – yardım hizmetine yeni yaklaşımlar getirmesi yönünde çalışmalar yapılmaktadır. Deniz felaketleriyle (kirlilik) mücadelede proaktif çözüm olarak kurtarma – yardım yeterliliğinin artırılması, gelişmiş denizci ülkelerin yeni stratejileri haline gelmiştir.

Türkiye'nin, coğrafi konumu dolayısıyla, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli noktalarından birisi olması ve bu nedenle, kıyılarının yoğun bir deniz trafiğine sahip olması, Türkiye kıyılarında yeterli gemi kurtarma – yardım ekipmanına, konuda uzman personele ve hazırlıklı olunabilmesi için gerekli olan planlamalara sahip olunmasını gerekli kılmaktadır.

Devam eden bölümlerde Türkiye kıyılarının ve özellikle Boğazların taşıdıkları risklerin anlaşılabilmesi amacı ile, kıyılarda ve Boğazlarda meydana gelen deniz kazaları, ve Boğazların özellikleri incelenecektir.

2.4.1. Türkiye Kıyılarının Taşıdıkları Riskler

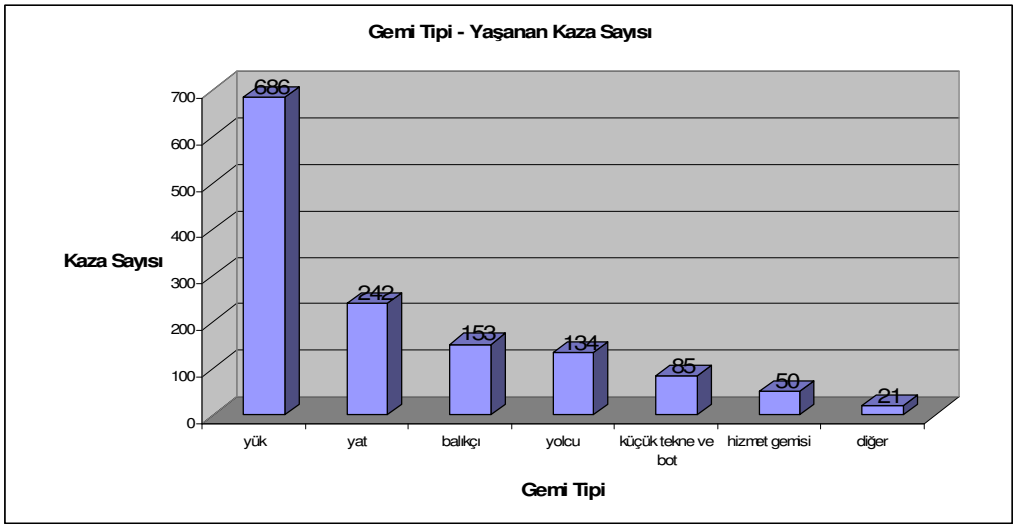
Gemilerin sintine ve balast sularını, çöp ve kanalizasyonlarını uygun olmayan şekilde boşaltmaları, denizlerde ve limanlarda büyük ölçüde kirliliğe yol açmaktadır. Kirliliğin bir başka önemli nedeni ***deniz kazaları*** sonucunda meydana gelen kirliliktir. Denizlerimiz, ham petrol, petrol ürünleri ve kimyasal yükler taşıyan gemilerin kaza yapma ihtimali nedeniyle büyük bir ***kirlilik riski*** ile karşı karşıyadır. Özellikle Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek deniz ulaşım yolu olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları kaza riskinin en yüksek olduğu yerlerdir (www.sayistay.gov.tr).

Tablo 5 ve Şekil 13'de 1997 ile 2005 yılları arasında tüm Türkiye sahillerinde meydana gelen 1371 deniz kazasını göstermektedir ve görüleceği üzere, Türkiye sahillerinde yaşanan yaklaşık her iki tehlikeden bir tanesine yük gemileri karışmış durumdadır. Yük gemilerini % 17'lik bir oranda yatlar ve % 11'lik bir oranda da balıkçı gemileri takip etmektedir (DEKİK, 2006).

Tablo 5; 1997 – 2005 Yılları Arasında Türkiye Kıyılarında Gemi Tiplerine Göre Yaşanan Tehlikeli Olayların Dağılımı

Gemi Tipi	Toplam	Oran (%)
Yük	686	50,0
Yat	242	17,7
Balıkçı	153	11,2
Yolcu	134	9,8
Küçük Tekne Ve Bot	85	6,2
Hizmet Gemisi	50	3,6
Diğer	21	1,5
Toplam	**1371**	**100,0**

Kaynak: T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 2006



Şekil 13; 1997 – 2005 Yılları Arasında Türkiye Kıyılarında Gemi Tiplerine Göre Yaşanan Tehlikeli Olayların Dağılımı

Kaynak: T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 2006)

Tablo 6 ve Şekil 14'de 1997 – 2005 yılları arasında Türkiye sahillerinde meydana gelen deniz kazalarının önem derecesine göre dağılımı gösterilmektedir. Buna göre % 38,4 oranla önemli boyutta kazaları % 22,8 ile çok ciddi kazalar takip etmektedir.

Tablo 6; Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Tehlikelerin Önem Dereceleri İle Yaşanan Tehlike Sayılarının Dağılımları

Yaşanan Tehlikelerin Önem Derecesi	**Yaşanan Tehlike Sayısı**	**Yaşanan Tehlikelerin Genel Toplamdaki Oranı (%)**
Çok Ciddi	312	22,8
Ciddi	209	15,2
Önemli	526	38,4
Önemsiz	246	17,9
Bilinmiyor	78	5,7
Toplam	**1371**	**100,0**

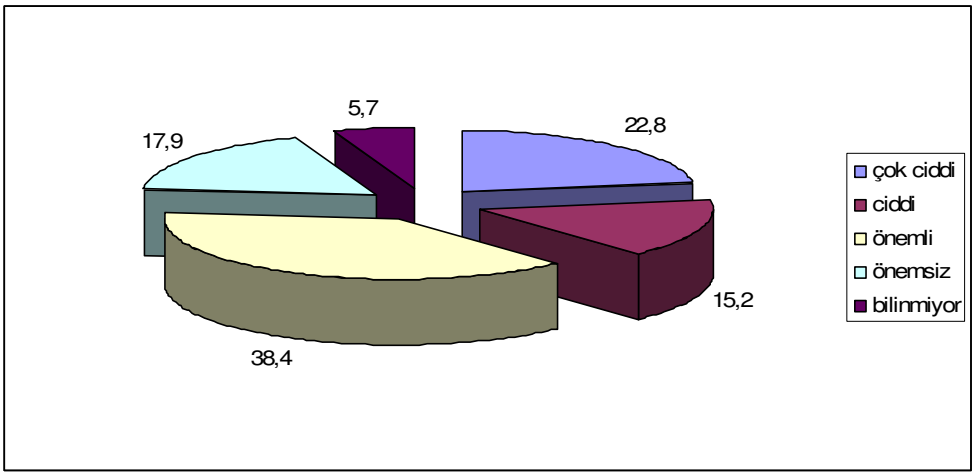
Çok ciddi tehlike: ölümle ya da kayıpla sonuçlanan tehlikeler, ***ciddî ve etkili çevre kirlenmesine neden olan tehlikeler***, geminin ya da deniz taşıtının tamamen batması ile sonuçlanan tehlikeler, yerleşim yerlerine yakın yerlerde yüklü durumdaki tanker, v.b. gemilerin yanması ya da infilak etmesi ile sonuçlanan tehlikeler

Ciddi tehlike: yaralanma ile sonuçlanan tehlike, önemli maddi zarara neden olan ve geminin kendi olanakları ile kurtulamadığı tehlikeler, ***büyük boyutta olmayan çevre kirliliği ile sonuçlanan tehlikeler***

Önemli tehlike: geminin orta derecede maddi hasarına neden olan, yaralanma, ölüm ve kayıpla sonuçlanmayan genellikle yedekte çekilme ya da yüzdürme yolu ile dışarıdan yapılan kurtarma yardımı ile geminin kurtarıldığı tehlikeler, mürettebatın kurtarıldığı tehlikeler

Önemsiz tehlike: geminin görev dışı kalmasına engel teşkil etmeyen, kısa sürede ve kendi olanakları ile kurtulabildiği ve büyük bir maddi hasara neden olmayan tehlikeler

Kaynak: DEKİK, 2006



Şekil 14; Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Tehlikelerin Önem Dereceleri İle Yaşanan Tehlike Sayılarının Dağılımları

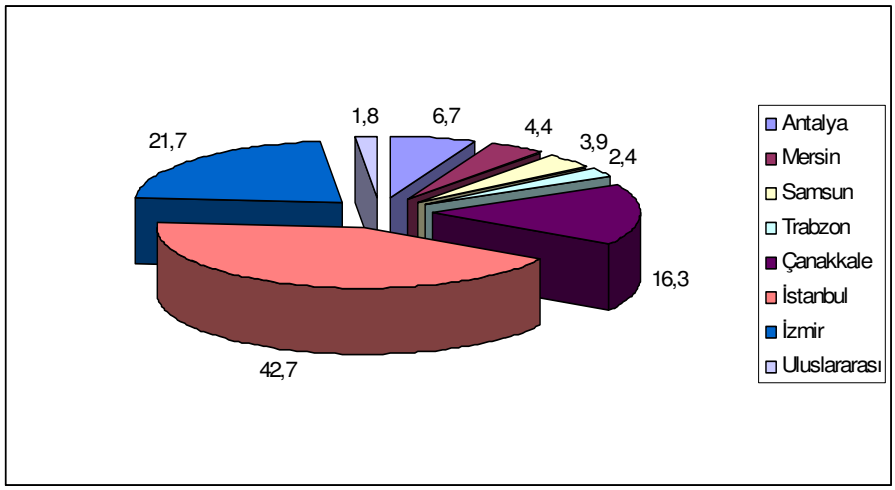
Kaynak: DEKİK, 2006

Tablo 7 ve Şekil 15'de Türkiye sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında yaşanan kazalarda gemi tipleri ile tehlikelerin yaşandığı bölgeler arasındaki ilişki gösterilmiştir. Buna göre yüzde 42,7 ile en yüksek kaza oranına sahip İstanbul'u, yüzde 21,7 ile İzmir ve daha sonra Çanakkale, Antalya, Mersin, Samsun ve Trabzon izlemektedir.

Tablo 7; Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Kazalarda Gemi Tipleri İle Tehlikelerin Yaşandığı Bölgeler Arasındaki İlişki

Gemi Tipi	**Tehlikenin Yaşandığı Bölge**								**Toplam**
	Antalya	**Mersin**	**Samsun**	**Trabzon**	**Çanakkale**	**İstanbul**	**İzmir**	**Uluslararası**	
Yük	10	27	35	13	143	386	57	15	**686**
Yolcu	14	3	0	2	18	82	14	1	**134**
Yat	41	4	1	1	19	35	139	2	**242**
Küçük Tekne Ve Bot	11	3	2	2	7	19	38	3	**85**
Hizmet Gemisi	1	4	3	0	9	20	12	1	**50**
Diğer	5	1	0	0	4	9	1	1	**21**
Balıkçı	10	18	13	15	24	35	37	1	**153**
TOPLAM	**92**	**60**	**54**	**33**	**224**	**586**	**298**	**24**	**1371**
Yüzde	**6,7**	**4,4**	**3,9**	**2,4**	**16,3**	**42,7**	**21,7**	**1,8**	**100,0**

Kaynak: DEKİK, 2006



Şekil 15; Türkiye Sahillerinde 1997 – 2005 yılları arasında Yaşanan Kazalarda Gemi Tipleri İle Tehlikelerin Yaşandığı Bölgeler Arasındaki İlişki

Kaynak: DEKİK, 2006.

Yukarıdaki bilgiler, Türkiye sahillerinde kurtarma – yardım kapasitesinin iyi seviyelerde tutulmasının gerekliliğinin önemini göstermektedir. Sahillerimizdeki gemi trafiğindeki artışa en iyi örnek Türk boğazlarındaki gemi trafiğindeki artış olacaktır.

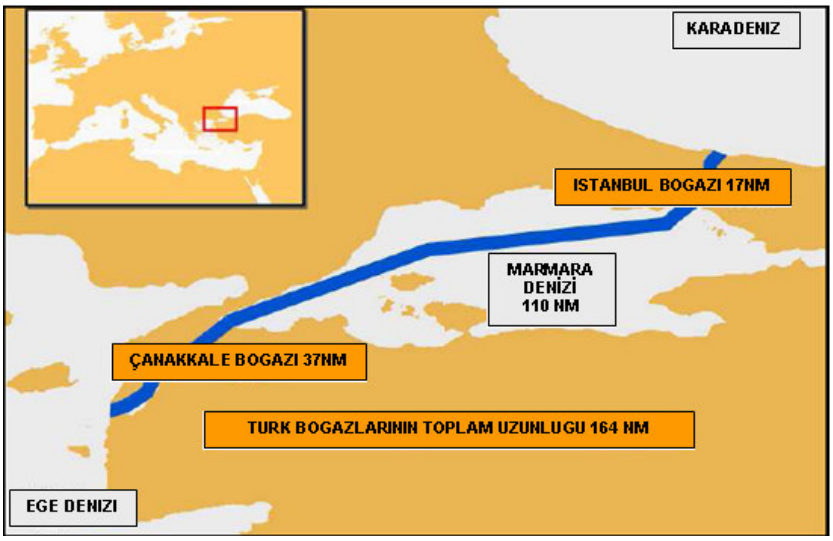
2.4.2. Türk Boğazlarının Özellikleri ve Taşıdıkları Riskler

İstanbul Boğazı, Panama Kanalı'nın 4 katı, Süveyş Kanalı'nın 3 katı yoğunluğunda trafiğe sahiptir. Boğazların gerek hukuksal gerekse fiziksel durumları güvenli geçiş ortamını tehdit etmektedir. Boğazlardan güvenli geçişi etkileyen temel faktörlerin başında doğal unsurlar (dar ve kıvrımlı yapı, yer yer sığlaşan bölgeler, ters yönlü ve şiddetli akıntılar, meteorolojik şartlar) gelmektedir. Yoğun deniz trafiği İstanbul Boğazı'nın güvenliğini etkileyen diğer önemli faktördür. Özellikle petrol ve petrol türevi taşıyan gemiler çevresel güvenlik açısından önemli risk oluşturmaktadır (Birpınar vd., 2005).

Dünya üzerinde 260 dan fazla boğaz bulunmaktadır. Fakat bunların hiçbirisi coğrafi açıdan ve diğer faktörler açısından Türk boğazlarına benzemez. Türk boğazları ekonomik ve politik açıdan dünyanın en stratejik suyollarından sayılmaktadır. Karadeniz ülkelerinin Akdeniz'e çıkış kapısı olması ve Asya ile

Avrupa kıtaları arasında bir köprü vazifesi görmesi nedeni ile ona çok eski çağlardan kalan stratejik bir öneme sahiptir (Birpınar vd., 2005).

Şekil 16'da gösterildiği üzere, Boğazlardan geçiş; Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizini İçerisine alacak şekilde düşünülecek olursa yaklaşık 164 mil uzunluğundadır. Bu mesafeyi ortalama bir gemi 16 saat seyir yaparak geçebilmektedir. Boğazlar kıvrımlı ve dar tabiatları ile daha çok nehir yapısını andırmaktadır. Boğazların hiçbir bölümü açık denizde bulunmamakta tamamı Türk iç sularındadır (Oral ve Öztürk, 2006; 56).



Şekil 16; Türk Boğazlar Bölgesi
Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 56.

İstanbul Boğazının uzunluğu yaklaşık 17 mildir ve birkaç çok keskin dönüşe sahiptir. Ayrıca, genişliği 698 metre ile 1500 metre arasında değişmekte olup buradan geçiş yapan gemiler için büyük kaza riski taşımaktadır (Cerit, 1999).

Şekil 17'de, gemiler için en tehlikeli yerlerden biri olan İstanbul Boğazı'nın 698 metre genişliğindeki en dar dönüş yerleri olan Aşiyan ve Kandilli arasındaki bölümü gösterilmektedir.



Şekil 17; İstanbul Boğazı'nın Aşiyan Ve Kandilli Arasındaki En Dar Bölümü
Kaynak: Birpınar vd., 2005.

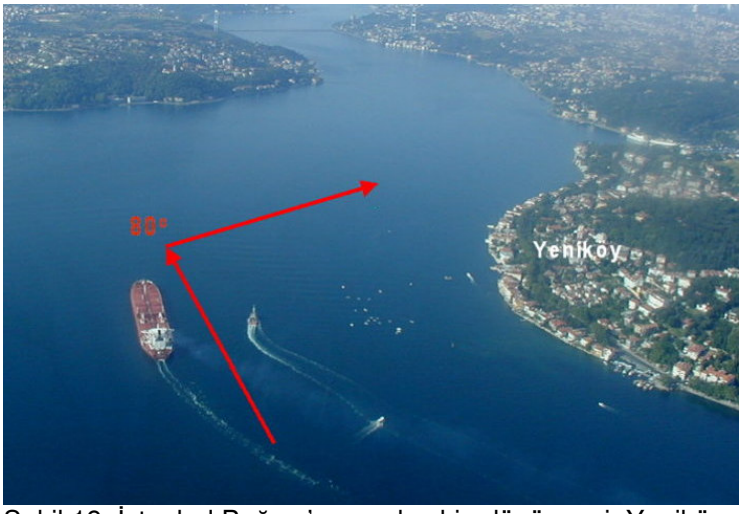
Gemiler İstanbul geçişleri sırasında en az 12 kez rota değişikliği yapmak zorundadırlar ve bunların bazıları 80 dereceye kadar varabilmektedir (Fornani, 2005; 228). Rota değişiklikleri, özellikle Boğazlardaki gibi keskin dönüşler, gemiler için kaza riskini artırmaktadır. Gemilerin kontrol edilmesinin en zor olduğu zamanlar rota değişiklikleri yapıldığı zamanlardır.

Şekil 18'de, gemiler için önemli tehlike arz eden İstanbul Boğazı'nın yaklaşık 45 derecelik açısıyla keskin ve en dar dönüş yerleri olan Aşiyan ve Kandilli arasındaki bölümü gösterilmektedir.



Şekil 18; İstanbul Boğazı'nın Aşiyan Ve Kandilli Arasındaki En Dar Bölümü
Kaynak: www.afcan.org.

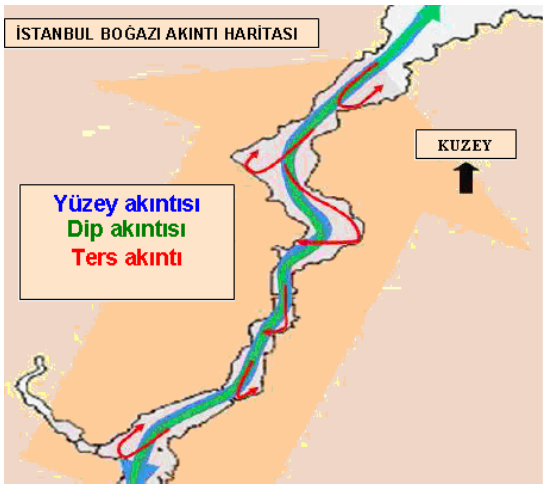
Şekil 19'da, gemiler için önemli tehlike arz eden İstanbul Boğazı'nın yaklaşık 80 derecelik açısıyla en keskin dönüş yeri olan Yeniköy gösterilmektedir.



Şekil 19; İstanbul Boğazı'nın en keskin dönüş yeri. Yeniköy
Kaynak: www.afcan.org.

Boğazın başka bir özelliği olan düzensiz ve kuvvetli akıntılar bu dönüşlerin gerçekleştirilmesini iyice zorlaştırmaktadırlar. Bu nedenle özellikle büyük gemilerin bu dönüşlerde yarattıkları tehlike büyüktür. Orta boy gemiler bile bu keskin dönüşlerde zorlanmaktadırlar (Cerit, 1999).

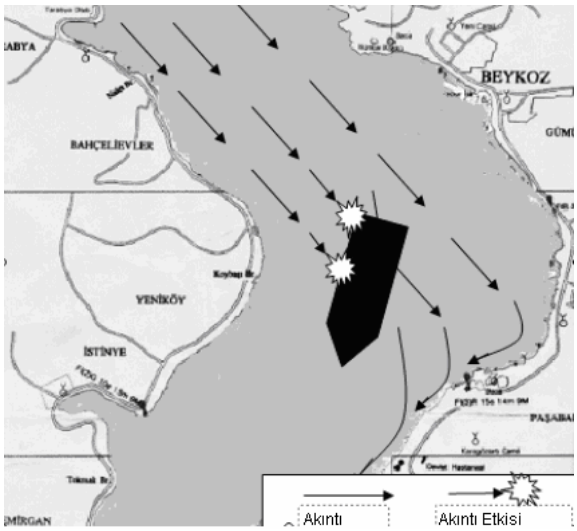
Şekil 20'de İstanbul Boğazında gemiler için tehlike arz eden yüzey akıntısı, dip akıntısı ve ters akıntılar gösterilmektedir.



Şekil 20; İstanbul Boğazı Akıntı Haritası
Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 57.

Yoğun sis, yağmur ve karın neden olduğu düşük görüş mesafesi ve saatte 6-8 deniz miline ulaşabilen akıntılar bu dar boğazlarda seyir yapılmasını son derece zor ve riskli kılmaktadır (Cerit, 1999).

Şekil 21'de İstanbul Boğazında gemiler için kaza riskini artıran bu akıntıların gemileri, keskin dönüşlerde nasıl etkiledikleri gösterilmektedir. Bu kuvvetli akıntılar, gemilerin dönüşlerini daha da zorlaştırarak, gemileri sahile doğru sürüklemektedirler.



Şekil 21; İstanbul Boğazı Yeniköy'deki Keskin Dönüşü ve Akıntı Etkisi.
Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 73.

Özellikle çok büyük boyutlara ulaşmış olan tankerlerin, orta boy gemilerin bile zorlandığı bu keskin dönüşlerden geçerek boğazlarda seyir yapmalarının ne kadar büyük tehlike taşıdığı tüm denizcilik sektörü tarafından kabul edilen bir gerçektir (www.turkishembassy.org).

İstanbul Boğazının UNESCO tarafından "Dünya Mirası" ilan edilmiş olan ve 12 milyondan fazla nüfusa sahip İstanbul şehrinin ortasından geçiyor olması bu boğazı daha da özel hale getirmektedir (www.turkishembassy.org). İstanbul'un kıyı şeridi oldukça kalabalık olmakla beraber tehlikeli kargo ile yüklü gemiler bu kıyılara çoğu zaman 50 metre mesafeye kadar yaklaşabilmektedirler. İstanbul boğazında, gemi trafiğinin balıkçı trafiğinin ve gezi teknesi trafiğinin dışında günlük 2500 ü aşkın

yolcu teknesi trafiği mevcuttur. Her gün 2,5 milyondan fazla insan feribotlar ve diğer yolcu tekneleri ile boğaz içerisinde iki kıyı arasında yolculuk yapmaktadırlar. Boğazlar, Karadeniz ve Akdeniz gibi birbirinden farklı tuzluluk, sıcaklık v.b koşullara sahip iki denizi birleştirmesi nedeniyle denizel ortam açısından; etkisi altında kaldığı hava kütleleri ve bitki ve hayvan çeşitliliği ile karasal ortam açısından çok özel ekolojik şartlara sahiptir (www.istanbulcevor.gov.tr) ve dünyadaki nadir biyolojik koridorlardandır. Boğazlar Karadeniz ve Akdeniz arasında deniz canlıları için genetik bir köprü oluşturmaktadırlar (Joyner ve Mitchell, 2002; 522).

Çanakkale Boğazı 37 mil uzunluğundadır ve 1300 metre ile 2000 metre arasında değişen genişliği ile İstanbul Boğazı ile benzer coğrafi özelliklere sahiptir (Birpınar vd., 2005).

Bu bilgilerin ışığında Türk Boğazları'nın, dünya deniz trafiğinin seyir yapılması en zor ve bununla beraber en fazla tehlike potansiyeline sahip su yollarından birisi olduğu görülmektedir.

2.4.2.1. Boğazlardaki Deniz Trafiği

1936 yılında, Türk Boğazlarının kullanımı ile ilgili, Montrö Anlaşmasının yapıldığı günden bu güne Boğazlardan geçen gemilerin sayısı 12 katına çıkmıştır. Bu rakam, tonaj bazında incelendiğinde ise geçen gemilerin tonajlarının 25 katına çıktığı görülmektedir (Birpınar vd., 2005; 3*).* 1938 yılında Boğazlardan geçen gemi sayısını 4500 ve bu gün bu rakam 55 000 e ulaşmıştır (www.denizcilik.gov.tr).

Tablo 8 incelendiğinde, 1996 - 2005 yılları arasında boğazlardan geçen gemi sayısındaki ortalama artış miktarı İstanbul Boğazı için yüzde 1,31, Çanakkale Boğazı için ise yüzde 3,79 dur. 2005 yılında İstanbul Boğazından geçen gemi sayısının (54,794), 1996 yılında geçen gemi sayısından (49,952) 1,09 kat daha fazla olduğu görülmektedir. Çanakkale Boğazında ise 2005 yılında geçen gemi sayısının (49,077), 1996 yılında geçen gemi sayısından (35,487) 1,38 kat daha fazla olduğu görülmektedir.

Tablo 8: 1995 – 2006 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından Geçen Gemi Sayısı

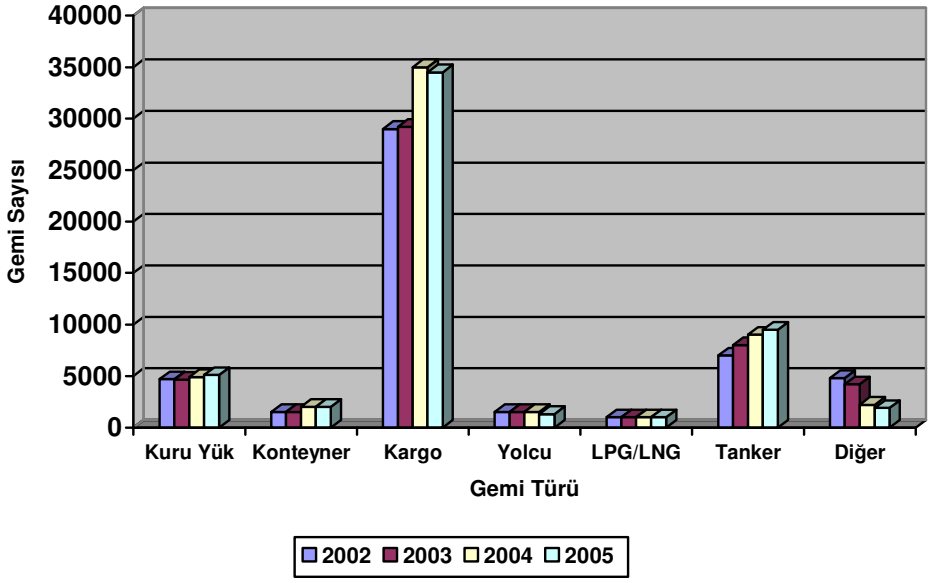
YIL	İSTANBUL BOĞAZI	ÇANAKKALE BOĞAZI
1995	46954	35459
1996	49952	36198
1997	50942	36543
19981	49304	38777
1999	47906	40582
2000	48078	42561
2001	42637	39249
2002	47283	42669
2003	46939	42648
2004	54564	48021
2005	54794	49077
2006 (İlk 9 ay)	40988	36609

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 76.

Günümüzde, gemi geçiş trafiği artmakla kalmayıp gemi boyutlarında ve taşınan yüklerde de dramatik değişiklikler oluşmuştur. Bu gün, büyük tankerler ile Boğazlardan geçirilen petrol, petrol ürünleri, tehlikeli ve zararlı yüklerin oranları hızla yükselmektedir. Petrol ve diğer tehlikeli yük tankerlerinin boğazlardan geçiş oranı 1996 yılından 2006 yılına kadar, 10 yılda %139 oranında artmıştır. 1996 yılında Boğazlardan geçen petrol ve diğer tehlikeli yük tankerlerinin sayısı 4248 iken (www.turkishembassy.org) 2006 yılında bu sayının 10 153 olduğunu görüyoruz. Bu gemiler ile taşınan tehlikeli yüklerin oranına bakacak olursak; 1996 yılında 60.1 milyon ton (www.turkishembassy.org) ve 2006 yılında 143.5 milyon ton gibi rakamlar ortaya çıkmaktadır ki bu da taşınan tehlikeli yük oranındaki %138 artışı göstermektedir (Tablo 8) (www.denizcilik.gov.tr).

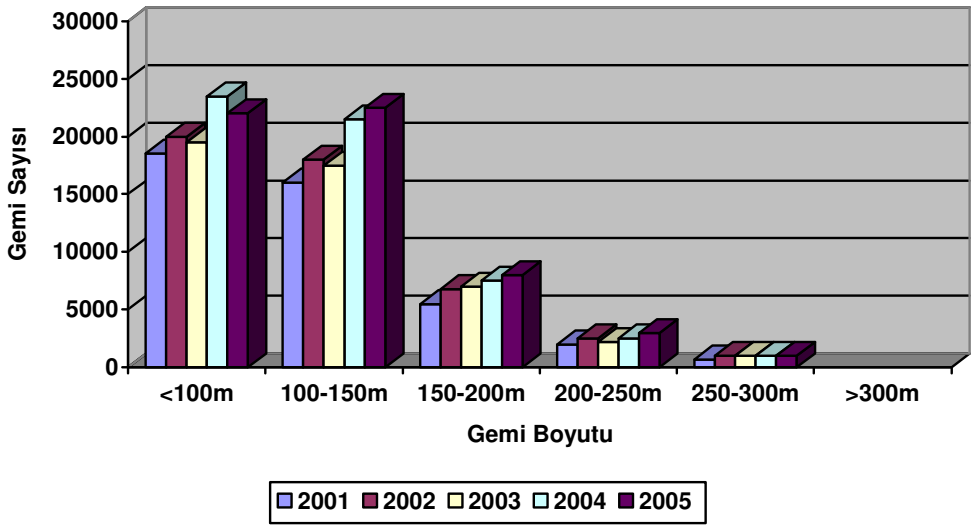
Şekil 22, 2001 ve 2005 yılları arasında boğazlardan geçen gemilerin türlerine göre dağılımını göstermektedir. Şekilde, kuru yük, kargo, yolcu, konteyner, LPG/LNG ve diğer tüm gemi tipleri arasında, petrol ve diğer tehlikeli yük

tankerlerinin boğazlardan geçişinin 2001 yılında yaklaşık 6,500'den 2005 yılında 10,000'e yaklaşmasıyla, en fazla artışa sahip gemi türü olduğu görülmektedir.



Şekil 22; Boğazlardan Geçen Gemilerin Türlerine Göre Dağılımı
Kaynak: Birpınar vd., 2005, 4.

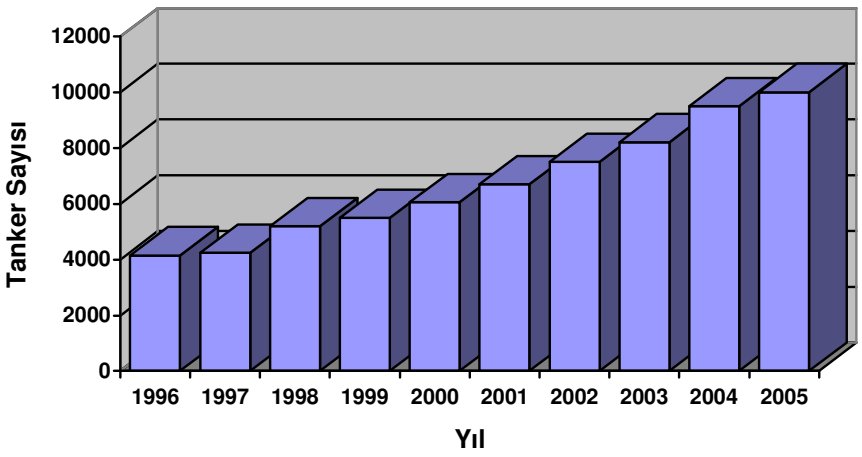
Şekil 23, 2001 ve 2005 yılları arasında boğazlardan geçen gemilerin boylarına göre dağılımını göstermektedir. Gemi inşa teknolojilerindeki ilerlemelerle beraber petrol taşımacılığında ve paralel olarak gemi büyüklüklerinde ve tonajlarında da hızlı bir artış görülmektedir. Şekilde görüldüğü üzere, Boğazlardan geçen gemilerin boyutları artmakla beraber, özellikle 100-150 metre ve 150-200 metre arasındaki gemilerin Boğaz geçişinde düzenli bir artış görülmektedir.



Şekil 23; Boğazlardan Geçen Gemilerin Boyutlarına Göre Dağılımı

Kaynak: Koldemir, 2006; 52.

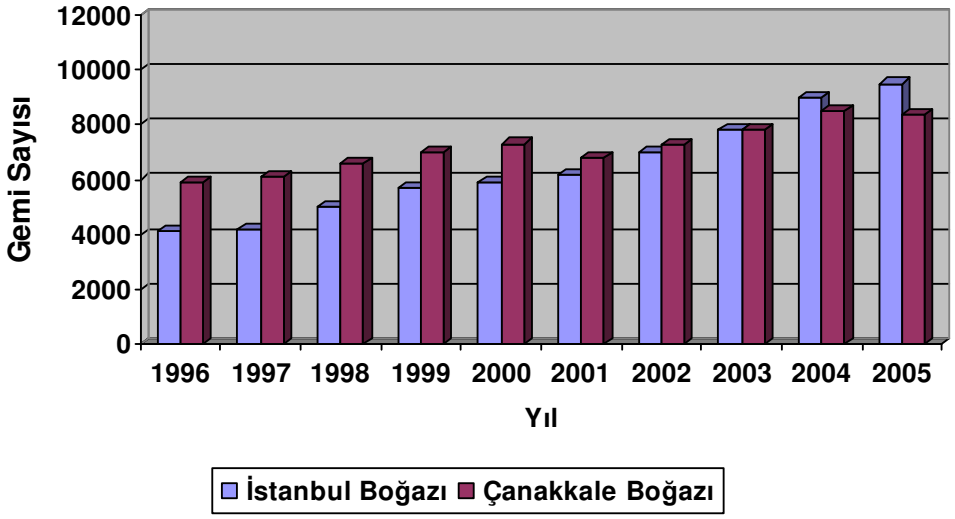
Şekil 24'de, 1996 – 2005 yılları arasında boğazlardan geçen tankerlerin sayıları ve büyüklüklerindeki artış gösterilmektedir. Boğazlardan geçen tanker sayısında 1996 ve 2005 yılları arasında %136 oranında bir artış görülmektedir.



Şekil 24; 1996 ve 2005 yılları arasında İstanbul Boğazından Geçen Tankerlerin Sayısı

Kaynak: Birpınar vd., 2005, 5.

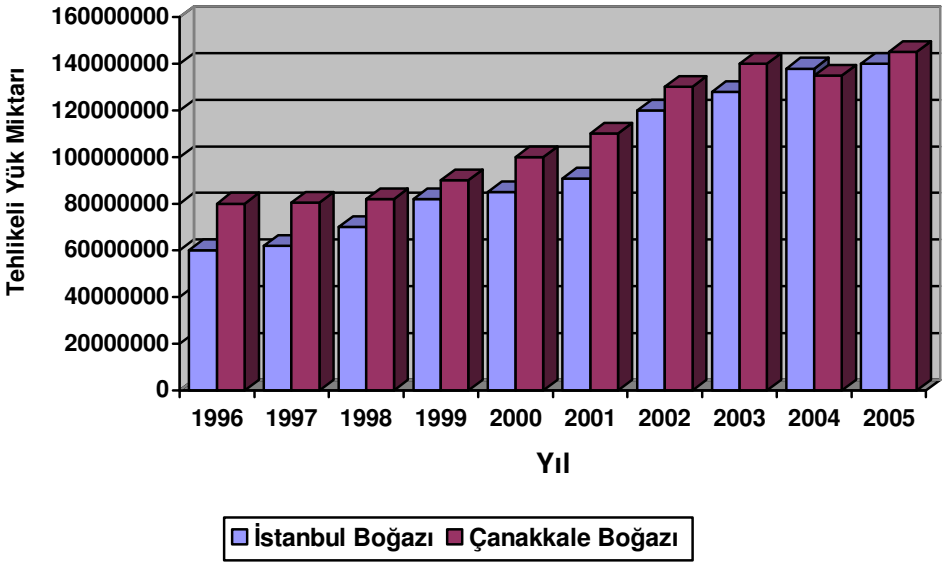
Şekil 25 ise 1996 – 2005 Yılları Arasında Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayısını Çanakkale ve İstanbul için ayrı ayrı göstermektedir. Çanakkale Boğazı için bu sayı 1996 yılında 6,000 gemiye yaklaşırken 2005 yılında 8,000'in üzerine çıkmıştır. İstanbul Boğazı'ndan ise 1996 yılında geçen tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı 4,000 civarında iken 2005 yılında 10,000'e yaklaşmıştır.



Şekil 25; 1996 – 2005 Yılları Arasında Boğazlardan Geçen Tehlikeli Yük Taşıyan Gemi Sayısı

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 125.

Şekil 26 incelendiğinde 1996 – 2005 yılları arasında Boğazlardan geçen tehlikeli yük miktarındaki artışın ortalama yüzde 7,7 olduğu görülmektedir (İstanbul Boğazı için yüzde 10,14 ve Çanakkale Boğazı için yüzde 5,2). 2005 yılında, İstanbul Boğazından geçen tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı (10,027) 1996 yılındaki sayının (4,248) 2,36 katıdır. Çanakkale Boğazından geçen tehlikeli yük taşıyan gemi sayısının ise (8,813) 1996 yılında geçen gemi sayının (5,658) 1,55 katı olduğu görülmektedir.



Şekil 26; 1996 – 2005 Yılları Arasında Boğazlar Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yük Miktarları

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 124.

Yakın dönemde boğazlardan geçen gemi sayısındaki hızlı artış ve taşınan tehlikeli yük miktarındaki büyüme boğazlarda can, mal ve çevreyi çok ciddi boyutlarda olumsuz etkileyebilecek deniz felaketlerin her an oluşabilmesi için zemin hazırlamıştır. Bu tür bir felaket Türkiye'ye, ve Boğazların Karadeniz'e tek geçiş olduğunu düşünürsek, tüm denizcilik sektörüne darbe vuracağı kesindir. Geçmişte Boğazlarda gerçekleşmiş olan kazalar her an ciddi bir felaketin potansiyelinin varlığının kanıtıdır ve Boğazlar Bölgesinde gemi kurtarma – yardımın her zaman yeterli seviyede tutulması gerekliliğini de göstermektedir.

2.4.2.2. Boğazlardaki Yoğun Deniz Trafiğinin Sonuçları

Boğazlardaki sürekli artan ve yoğunlaşan gemi trafiği çeşitli endişelere de sebep olmaktadır.

Özellikle İstanbul Boğazında meydana gelebilecek bir tehlikeli yük tankeri kazasının sonuçları yüz binlerce insanın hayatını riske atma potansiyeline sahiptir.

Bununla beraber böyle bir kazanın çevreye verdiği zararları onlarca yıl izlerini kaybettirmeyecektir.

Boğazlar bölgesi şimdiden artan gemi sayısı, gemi tonajları ve çeşitlenen tehlikeli yükler nedeniyle zarar görmüş durumdadır. Birçok deniz canlısı oluşan kirlilik nedeniyle azalma göstermekte ve balıkçılık sektörü zarar görmektedir. 1970'lerin başlarına kadar Boğazlar zengin ve üretken bir deniz bölgesi olarak bilinmekteydi. Boğazlar aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz arasında biyolojik koridor rolü oynamakta ve deniz türlerinin iklimsel adaptasyon sürecini geçirdikleri bir bölge olarak öneme sahipti. Günümüzde ise yaşamları bu bölgeye bağlı olan birçok türün nesli tükenmektedir (Birpınar vd., 2005; 10*)*

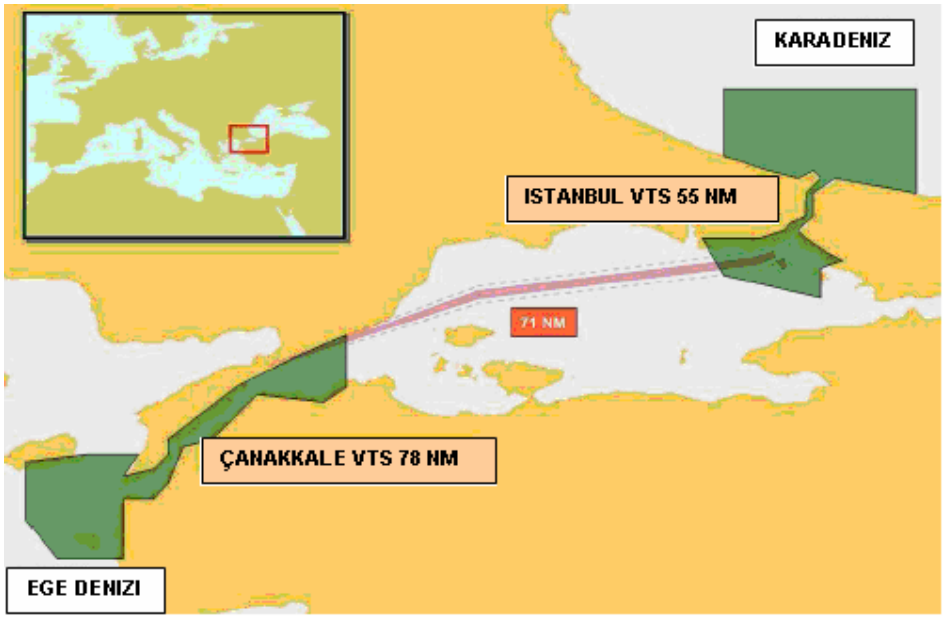
1948'den günümüze sadece İstanbul Boğazında 403 adet ciddi deniz kazası kayıtlara geçmiştir. Bunların 292'si çatışma, 27'si boğaz kıyılarında bulunan yapılara ve yalılara çarpma, 6'sı yangın ve 35 tanesi karaya oturma olarak gerçekleşmiştir (www.turkishembassy.org).

Geçmişte birkaç kez olduğu gibi, ciddi bir çatışma veya bir çevre felaketi boğazların önceden tahmin edilemez süreler boyunca kapanması durumu ile sonuçlanacaktır. Bu durum özellikle Karadeniz ülkelerini ekonomik olarak ciddi boyutlarda etkilemekle beraber hemen tüm dünya ülkelerine zarar verecektir.

Boğazlarda uygulamaya koyulan trafik izleme sistemi ve beraberindeki yeni kurallar sonucunda boğazlardaki kaza oranı büyük ölçüde düşüş yaşamıştır. Ayrıca Temmuz 2007 tarihinde devreye sokulan (www.denizhaber.com), Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS, Automatic Identification System) gibi yeni teknolojiler geliştikçe deniz kazaları oranında düşüş devam edecektir. Yeni uygulamaların devreye sokulmasından önce yılda 50 civarı çeşitli boyutlarda kaza meydana gelirken günümüzde bu sayı 5'e kadar düşmüştür (www.turkishembassy.org). Ancak, unutulmamalıdır ki sürekli büyüyen gemi boyutları ve yoğunlaşan tehlikeli yük trafiği düşünülürse potansiyel bir felaket için bu kaza oranı yeterli olacaktır.

Şekil 27'de, uzunluğu İstanbul Boğazı'nda 55 deniz mili ve Çanakkale Boğazı'nda 78 deniz mili olan, deniz taşımacılığının kesintisiz, verimli, güvenli ve çevreye uyumlu akışının sağlanması (Asyalı, 2001; 10) amacı ile kurulan gemi trafik

kontrol sistemi (Vessel Traffic Sistem, VTS) gösterilmektedir. Marmara Denizi'nin seyir şeridi uzunluğu ise 71 deniz milidir ve 2007'nin sonunda 3 yeni istasyon ile bu bölgenin de VTS içerisine dahil edilmesi planlanmaktadır (Oral ve Öztürk, 2006; 56).



Şekil 27; Türk Boğazları Trafik Kontrol Sistemi
Kaynak: Oral, Öztürk; 2006, 56.

2.4.2.3. Boğazlarda ve Marmara Denizinde Meydana Gelen Önemli Deniz Kazaları

Yüksek trafik yoğunluğu, tehlikeli yük taşımacılığı, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, hassas çevre koşulları, mahalli tehlikeler, gemi trafiğini etkileyen diğer denizcilik faaliyetleri, artış gösteren deniz kazaları, gemilerin ilerlemesini kısıtlayan dar su geçitleri gibi hususları içermesi nedeniyle, Türk Boğazları dünyanın diğer boğazlarına kıyı ve iç sularına göre kaza riski en yüksek su yoludur. Bu sebepler ve/veya gemilerin hatalarından dolayı geçmişte önemli deniz kazaları meydana gelmiş, bu kazalarda can-mal kaybının yanı sıra ciddi çevresel tahribatlar olmuştur (www.istanbulcevor.gov.tr).

Tablo 9'daki dünyanın önemli su yolları arasındaki karşılaştırma İstanbul Boğazının diğer su yollarına göre çok daha fazla risk taşıdığının göstergesidir. İstanbul Boğazından 1994 – 2002 yılları arasında geçen gemiler incelendiğinde günde ortalama 132 geminin Boğaz geçişi yaptığı görülmektedir (saatte yaklaşık 6 gemi). Bununla beraber günde yaklaşık 2000 karşıdan karşıya geçiş de (saat başı 85 geçiş) göz önünde tutulacak olursa riskler daha iyi anlaşılacaktır (Atken, 2004).

Tablo 9; İstanbul Boğazı ve Dünyanın Önemli Diğer Su Yolları (1999 – 2000)

KANAL	YILLIK TRAFİK (Gemi Sayısı)
PANAMA KANALI	12,755
SUVEYŞ KANALI	13,552
KİEL KANALI	23,945
MALACCA BOĞAZI	100,000
İSTANBUL BOĞAZI	48,000

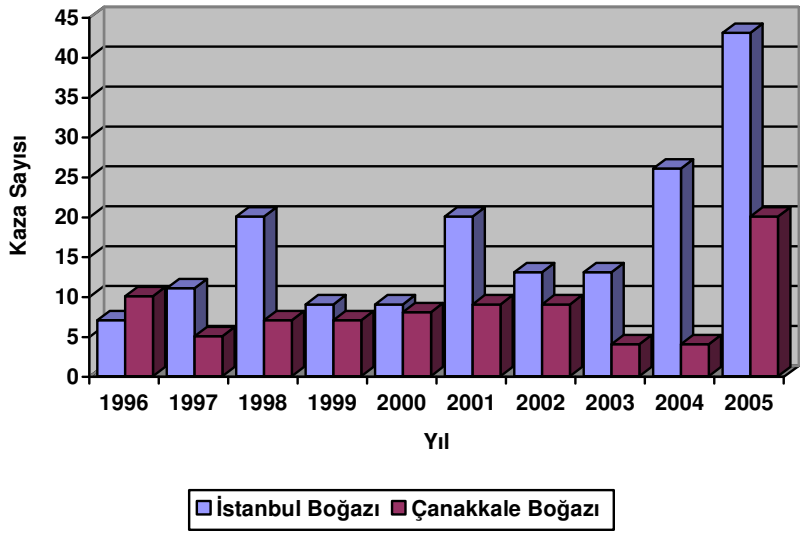
Kaynak: Akten; 2003, 126.

Tablo 10 ve Şekil 28'de gösterildiği üzere, 1996 – 2005 yılları arasında Boğazlarda meydana gelen kaza sayısındaki artışın yıllık ortalama artış miktarının yüzde 26,14 olduğu görülmektedir (İstanbul Boğazı için yüzde 36,97 ve Çanakkale Boğazı için yüzde 40,14). Boğazlarda 2005 yılında meydana gelen kaza sayısı (İstanbul Boğazında 42 ve Çanakkale Boğazında 20), 1996 yılında meydana gelen kaza sayısının (İstanbul Boğazında 7 ve Çanakkale Boğazında 10) 3,65 katıdır. 2005 yılında İstanbul Boğazında meydana gelen kaza sayısının (42) 1996 yılında meydana gelen kaza sayısının (7) 6 katı olduğu görülmektedir. 2005 yılında Çanakkale Boğazında meydana gelen kaza sayısının (20) ise 1996 yılında meydana gelen kaza sayısının (10) 2 katı olduğu görülmektedir.

Tablo 10: 1995 – 2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelen Kaza Sayısı

YIL	KAZA SAYISI	
	İSTANBUL BOĞAZI	ÇANAKKALE BOĞAZI
1995	4	12
1996	7	10
1997	11	5
1998	20	7
1999	9	7
2000	9	8
2001	20	9
2002	13	9
2003	13	4
2004	26	4
2005	42	20

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 126



Şekil 28: 1996 – 2005 Yılları Arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında Meydana Gelen Kaza Sayısı

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 127.

Tablo 11'de, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında meydana gelen önemli kazalar ve sonuçları listelenmiştir. Buna göre; 1960 yılından günümüze kadar, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda meydana gelen 15 önemli kazada denize toplam 130,000 tondan fazla petrol dökülmüş olduğu görülmektedir. Bu kirlilik, UNESCO tarafından "Dünya Mirası" ilan edilmiş olan ve milyonlarca insanın yaşadığı Boğazlar Bölgesi için açık bir tehlikedir. Şekil'e göre önemli kazaların çoğu gemilerin çatışmaları yani çarpışmaları sonucu meydana gelmiştir. Bunları karaya oturmalar ve yangınlar takip etmektedir.

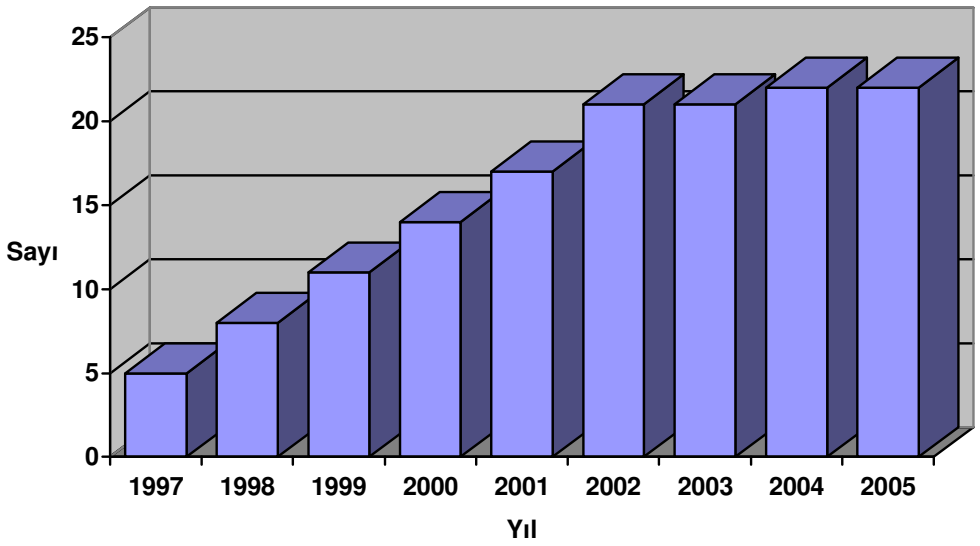
Tablo 11: Boğazlarda Meydana Gelen Önemli Kazalar

TARİH	GEMİ ADI / BAYRAĞI	KAZA YERİ	KAZA TÜRÜ / KİRLİLİK
14.12.1960	World Harmony (Yunan) – Peter Zoranic (Yugoslavya)	Kanlıca	Çatışma ve yangın 18000 ton petrol denize yayıldı
15.09.1964	Norborn (Norveç) – Peter Zoranic	Kanlıca	Çatışma ve ton petrol denize yayıldı
01.03.1966	Lutsk (Rus) - Kransky Oktiabr (Rus)	Kızkulesi	Çatışma ve yangın 1850 ton petrol denize yayıldı
15.11.1979	Independentia (Romen) - Evriali (Yunan)	Haydarpaşa	Çatışma, 43 ölü. Yaklaşık 20.000 ton petrol denize aktı ve 50.000 tonu yandı.
09.11.1980	Nordic Faith (İngiliz) – Stavanda (Yunan)	-	Çatışma ve yangın
1982	Urinae	-	İnfilak ederek battı. 66.400 ton petrol denize yayıldı
25.03.1990	Jambur (Irak) – Da Tung Shan (Çin)	Sarıyer	Çatışma 2600 ton petrol denize yayıldı
13.03.1994	Nassia (Filipin) – Shipbroker (Filipin)	Rumeli Feneri Çakarı	Çatışma ve yangın, 27 ölü. 20000 ton petrol denize yayıldı
13.02.1997	TPAO Tanker	Tuzla Köffezi	214.3 ton petrol denize yayıldı
30.12.1999	Volganeft (Rus)	Ahırkapı	Battı 1200 ton petrol denize yayıldı
07.10.2002	Gotia (Yunan)	Bebek	Çatışma ve karaya oturma 22 ton petrol denize yayıldı
10.11.2003	Svyatoy Panteleymon	Anadolu Feneri	oturarak ikiye ayrılan gemiden 230 ton fuel-oil denize yayıldı
12.02.2004	Stronsty	Kilyos Aslanburnu	karaya oturan gemi ağır hasar alarak yarı batık vaziyette kalmıştır
13.02.2004	Lujin – 1	Kilyos Dalyanburnu	karaya oturan gemi yükü boşaltılmış, tamir edilmesinden sonra Romanya'ya gitmesi sağlanmıştır
13.02.2004	Hera		73m derinliğe batmıştır. Cezai işlem uygulanmış, hukuki çalışmaları devam etmektedir

Kaynak: Oral ve Öztürk, 2006; 140.

1948 ve 1982 yılları arasında sadece İstanbul Boğazında kayda geçen deniz kazalarının sayısının 113, 1982 ile 1994 yılları arasında 208, 1997 ile 2003 yılları arasında ise bu sayının 358 olduğu görülmektedir.

Şekil 29'da de görüldüğü üzere, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 1997 – 2005 tarihleri arasında, 1997'de 5 civarında iken 2005 yılında 15'e çıkan, gerçekleştirdiği kurtarma - yardım operasyonları da meydana gelen kazalardaki artışı göstermektedir.



Şekil 29; KEGKİ Tarafından Boğazlarda Gerçekleştirilen Kurtarma Ve Yardım Çalışmaları

Kaynak: Birpınar vd., 2005, 5.

Denizcilik Müsteşarlığının verilerine göre son 10 yılda İstanbul Boğazı'nda 350 deniz kazası olmuştur. Bu kazaların % 57'si çarpışma, % 22'si karaya oturma ve % 21'i diğer nedenlerle meydana gelmiştir. Bu kazalardan ciddi sonuçlar doğuranların sayısı 30'dur. Boğazlar, ciddi deniz kirliliğine yol açacak kaza tehditleri ile karşı karşıyadır (www.denizcilik.gov.tr).

İki önemli gelişme, boğazlardan güvenli geçiş konusunu dünya kamuoyunun gündemine taşımıştır. Bunlardan birisi kazak petrollerinin boğazlar yoluyla taşınması, diğeri ise Rusya'nın nükleer atık ithaline izin veren yasayı onaylamasıdır. Bu gelişmeler boğazların çevresel riskler açısından önemini daha da arttırmıştır.

Özellikle Hazar petrollerinin tankerlerle taşınması halinde tehlikeli madde ile boğazlardan geçen tanker sayısının yılda 5 binden 8 bine çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda yaklaşık 30 km uzunluğunda ve yer yer 90 dereceye yakın keskin kıvrımları olan Boğaz'lardan geçişlerdeki riskin zamanla daha da artacağı beklenmektedir (Aklin ve Atman, 2006; 215).

2.5. TÜRKİYE'DE GEMİ KURTARMA – YARDIM HİZMETİ

Türkiye'de, kıyılarda can, mal, seyir ve çevre emniyetini; konuyu düzenleyen mevcut mevzuat ve uluslararası anlaşmalar, Deniz Hukuku Kuralları ve Kuruluş Ana Statüsü kapsamında, sağlama görevini üstlenmiş olan T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM), gemi kurtarma – yardım hizmetlerini belirli bölgelerde tek yetkili kuruluş olarak gerçekleştirmekte iken Şubat 2006 tarihinde gemi kurtarma – yardım ile ilgili yetki alanı sadece Marmara Denizi ve Boğazlar bölgesi civarı olarak daraltılmıştır (R.G., 2006, 26078).

Ancak, halen Türkiye kıyılarında, gerek ekipman, gerek uzman personel ve organizasyon yönünden, Türkiye'de gemi kurtarma – yardım hizmeti alanında en kapsamlı kuruluş olmaya devam etmektedir. Ayrıca, bir devlet kuruluşu olan KEGM, olası deniz felaketlerine karşı acil müdahale kapsamında hazırlıklı olma özelliğine sahiptir. Türkiye kıyılarında, ciddi boyutlarda deniz felaketlerinde, KEGM, Kriz Yönetim Sistemi çerçevesinde olaylara müdahale etmektedir (KEGM, 2004).

Kriz Yönetim Sistemi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün (KEGM), oluşmuş ciddi tehlikelere karşı etkili ve profesyonelce, en seri şekilde cevap verebilir olmasını sağlamak için kurulmuştur. Sistemin operasyonel görevleri (KEGM, 2004):

- Her tehlike veya riski eleyerek en aza, mümkünse teke indirmek
- Normal operasyonlardaki kıyıya karşı oluşacak riskleri eleyerek en aza indirmek
- Olumsuz tenkitler en aza veya teke indirmek ve bütün dış konuşmaları devamlı olarak bir sözcü kullanarak yapmak

Herhangi bir tehlikeye karşı verilecek cevabın (yapılacak müdahalenin) mevcut yasalara uygun olarak verilmesini sağlamaktır.

2.5.1. T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kriz Yönetimi

Kriz yönetimi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) tarafından profesyonelce etkili ve çabuk bir şekilde, meydana gelen ciddi olaylarda, ortaya çıkış sebepleriyle müdahale eder ve operasyonuna bağlı olarak (KEGM, 2004);

- Bireysel yapılan herhangi bir hata veya riski minimize eder veya ortadan kaldırır
- KEGM operasyonlarındaki hata veya riski minimize eder veya ortadan kaldırır
- Belirli bir sözcü tarafından sürekli olarak bütün dış kaynakların müracaatların cevaplanmasının temini ile uygunsuz yayınları ortadan kaldırır veya minimize eder
- Tüm hukuksal olayların dikkate alınmasını ve değerlendirilmesini temin eder
- Olaylara müdahaleyi ferdi değil belli prosedürler içinde ekip ruhu ile yapar.

2.5.2. Olay Yönetim Planları

KEGM kriz yönetim sistemi bölümleri, etkili acil müdahale planları, prosedürleri ve KEGM olay yönetim planlarını da içine almaktadır. Bu planlar Olay Yönetim Ekibinin olaylara müdahale ve kontrolü için prosedür ve yapıyı temin eder. Bu türlü olaylarla etkilenen KEGM, kriz yönetimi tanımlaması altında Olay Yönetim Ekibi, Kriz Yönetimi Ekibine (KYE), belirlenen esaslara göre olayı taşımayı üstlenir (KEGM, 2004).

2.5.3. Kriz Yönetimi Yapısı

KEGM olay yönetim yapısı Kriz Yönetimi Ekibi (KYE) ile Olay Yönetim Ekibinden oluşur. Kriz yönetimi ekibi KEGM yetkili yönetim kademesinden ve Kriz yöneticilerinin isteklerini karşılayabilecek Kriz yönetimi destek grubundan oluşur (KEGM, 2004).

2.5.4. Kriz Yönetimi Kapsamı

KEGM Kriz yönetim sisteminde, işlerin iyileştirilmesi ve devamlılığı öncelikli amaç belirlenmiş ve acil durumlarda uyumlu yönetim hedeflenmiştir.

Acil durum veya olaylara müdahale etmek, operasyonu yönetmek, ve kaynakları kullanarak olay yerinde araştırma ve uygulama yapmaktır.

KEGM Kriz Yönetimi Planının amacı için, *kriz kaynakları* aşağıda sıralanmıştır (KEGM, 2004);

- Deniz trafik yollarının kapanması
- Ölüm veya yaralanma
- Gemiye ve üçüncü şahıslara verilen büyük hasarların
- Çevreye verilen büyük zararların
- Uluslararası olaylar
- Bir gemiden fazla gemiyi etkileyen olaylar
- Üçüncü şahısları ve veya çevreyi etkileyen olaylar
- Medyanın ilgisini çeken olaylar
- Toplumsal olaylar
- Gemi trafik hizmetlerine tesir eden olaylar
- KEGM'nün durumunu ve imajını etkileyecek olaylar
- Yangın, karaya oturma, çarpışma, patlama, petrol kirliliği, zehirli gaz çıkışı gibi olaylarla etkilenen yerleşim yerleri
- Terörizm veya sabotaj
- Ayaklanmalar
- Savaş
- Grev gibi endüstriyi etkileyen olaylar
- Doğal felaketler, sel, deprem, kasırga hasarı

2.5.5. Olay Kriterleri- Sıralamalı Müdahaleler

KEGM Kriz Yönetimine göre Üç seviye olay vardır. Bunlar önem ve meydana getirdikleri tehlikelere göre; birinci , ikinci ve üçüncü seviye olaylar olarak sınıflandırılmışlardır.

2.5.5.1. Birinci Seviyedeki Olaylar

Olay yerindeki ilk müdahale ekibinin kontrolünde, gerektiğinde de Olay Yönetimi Ekibinin desteği ile sonuçlandırılabilecek olaylar.

KEGM ekiplerinin dışında yardımcı bir ekibe ihtiyaç duyulmadan KEGM imkânlarıyla sonuçlandırılabilecek olaylar

Rutin olarak meydana gelen, tek gemili, çevreye ve diğer unsurlara etki etmeyen yalın, basit, küçük çaplı olaylar.

Bu olay geminin tipi, yükü, bulunduğu mevki ile ilişkilendirilerek seviye iki olarak müdahale edilebilir (KEGM, 2004).

2.5.5.2. İkinci Seviyedeki Olaylar

KEGM' sahip olduğu imkânlar ile müdahale edilebilecek ancak sınırlıda olsa dışarıdan destek alınması gereken olaylardır.

Bu durumda, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesinde Boğazlarda gemi trafiğini düzenleyen Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) müdahale alanı içinde olması durumunda GTH operatörü; diğer durumlarda yine Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesinde Boğazlarda ve Marmara'da gemi kurtarma – yardım hizmetlerini yürüten Gemi Kurtarma – yardım ve Tahlisiye Hizmetleri (GKTH) Dairesi Başkanı derhal ilgili yetkili yöneticiye haber verir. Bununla beraber ikinci seviye olmasından dolayı kriz yöneticisi tarafından KEGM ekibinin hazır olmasının temin edilmesi gerekir ve olayın boyutlarına göre Valilik kriz merkezinin süratle görev alması temin edilir.

Planlanmamış olaylara sebebiyet vererek seviyenin yükselmesi ve olay için desteğe ihtiyaç duyulabilir, örneğin birden fazla gemi ile meydana gelen olaylarda yangın, çatışma, patlama gaz kaçağı gibi yerleşim mahallerini etkileyen olaylar bu seviyeye girer.

Petrol, Gaz tankerleri ve diğer tehlikeli yük taşıyan gemi kazaları ve kritik mevkilerde meydana gelen olaylar, tek gemili olaylar olsalar dahi otomatik olarak ikinci seviyede değerlendirilmelidir (KEGM, 2004).

2.5.5.3. Üçüncü Seviyedeki Olaylar

Kriz Yönetimi Ekibi (KYE) iç ve dış suçlamalara ve tenkitlere karşı tamamıyla iç ve dış destekli olarak gerektiğinde diğer kurum ve kuruluşlarla karşılıklı anlaşmalar ile hareket kabiliyetine sahip olmalıdır. Birçok durumda politik ve medya baskısı mevcuttur.

Üçüncü seviye olayları oluşturan felaketler; deniz trafiğinin kapanmasına neden olabilecek kazalar, ölümlü ve yaralanmalı olaylar, gemiye veya üçüncü şahıslara büyük ölçüde zarar veren olaylar, çevreye verilen büyük zararlar, yerel, ulusal ve uluslararası kanunlara aykırı hareketleri içerir (KEGM, 2004).

2.5.6. Talimler, Denetleme ve Tetkik

KYE eğitimi Kriz Yönetim Sistemine göre, senelik olarak en az bir defa Olay Yönetim Ekibi ile koordineli olarak yapılmalıdır.

KYE nin yapısı, uygulamaları, fonksiyonları, yeterliliği en azından iki yılda bir gözlemlenmeli ve denetlenmelidir (KEGM, 2004).

2.5.7. Olaylara Müdahale Prosedürü

KEGM'nü etkileyen ve sorumluluğunda olan olaylar ile ilgili; ilk ihbarı alan olay ile ilgili yönetici tarafından KEGM Kriz Yönetimi Ekibi haberdar edilir

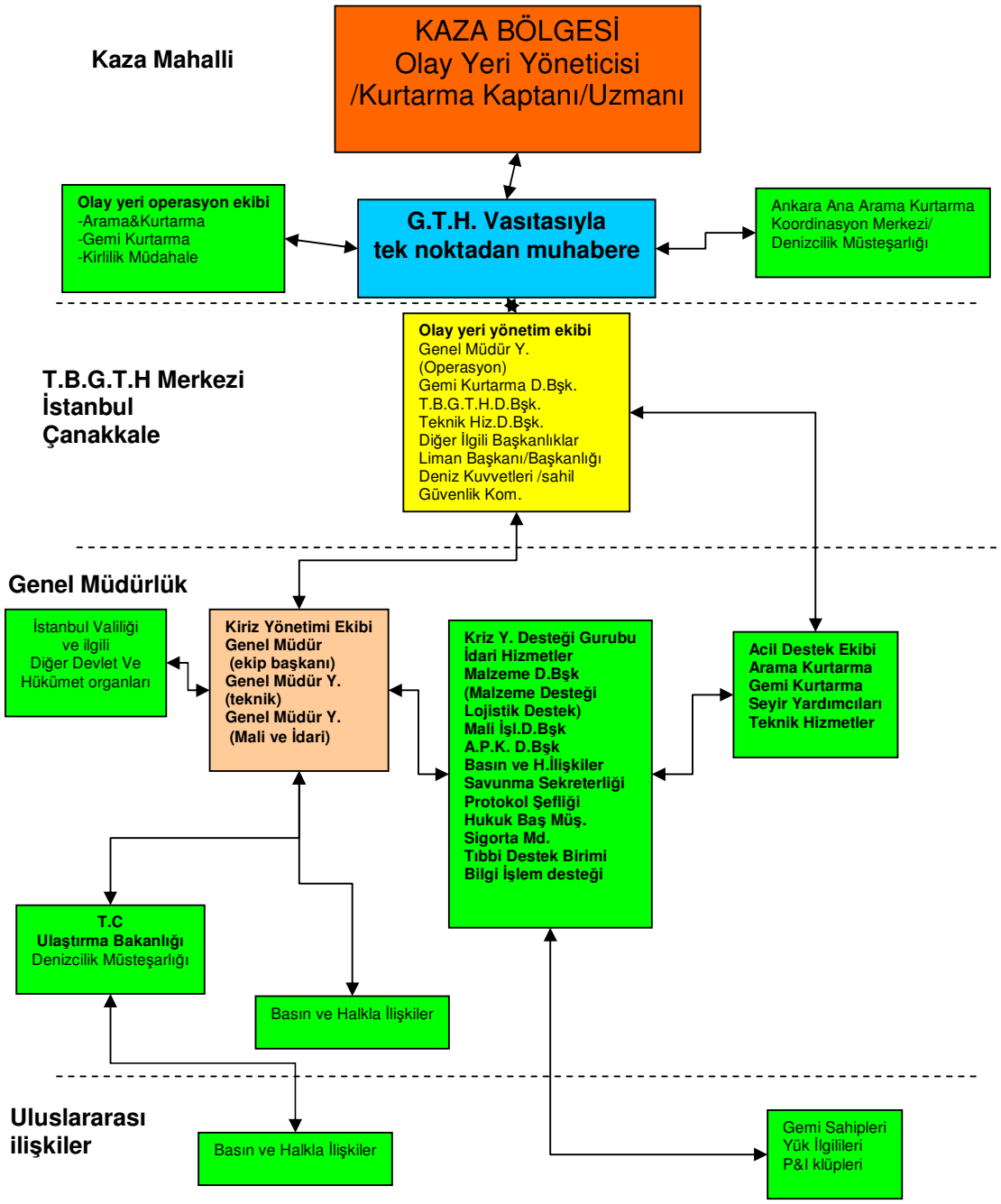
Ekip lideri veya alternatifi olan başkan derhal Kriz Yönetim Ekibi'nin (KYE) harekete geçip geçmemesi gerektiğine karar verir.

Eğer gerekmiyorsa mevcut olan yönetim, prosedürü devam ettirilir. Eğer KYE'nin toplanması gerekiyorsa KYE odasında toplanır ve gerekli planlamalar yapılmaya başlanır.

Şekil 30'da, Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (KEGM) Olay ve Kriz Yönetimi Haberleşme Takip Tablosu gösterilmektedir (KEGM, 2004).

Şekil 30'da, kaza yerinde Olay Yeri Ekibi yöneticisi olarak kurtarma uzmanı kaza yerindeki ilk incelemeleri gerçekleştiren konumunda bulunmaktadır. Olay yeri operasyon ekibi, arama - kurtarma, gemi kurtarma – yardım ve kirlilik müdahale birimlerinden oluşmaktadır. Bu arada, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) tüm birimler arasında tek noktadan iletişimi sağlamaktadır. Ankara Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde, gerekli olursa, olayda arama kurtarma işini koordine etmek üzere TBGTH ile iletişim halindedir. Olay Yeri Yönetim Ekibi ise Genel Müdür Yardımcısı, Gemi Kurtarma Dairesi Başkanı, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Dairesi Başkanı (TBGTH), Teknik Hizmetler Dairesi Başkanı, Liman Başkanı/Başkanlığı ve Deniz Kuvvetleri /sahil Güvenlik Komutanlığı yetkililerinden oluşmaktadır.

Şekil 30'da olayın, kriz yönetimine intikal seviyesine çıktığı hallerde devreye giren Kriz Yönetimi Ekibi'ni ekip başkanı olarak Genel Müdür, teknik yönetici konumunda Genel Müdür Yardımcısı ve mali ve idari işlerden sorumlu genel müdür yardımcısı oluşturmaktadır. Kriz Yönetimi Desteği Gurubu ise İdari Hizmetler Malzeme Dairesi Başkanı (Malzeme Desteği ve Lojistik Destek), Mali İşler Dairesi Başkanı, Araştırma, Planlama ve Koordinasyon (A.P.K.) Dairesi Başkanlığı, Basın ve Halkla İlişkilerden sorumlu müdürlük, Savunma Sekreterliği Protokol Şefliği, Hukuk Baş Müşavirliği, Sigorta Müdürlüğü, Tıbbi Destek Birimi ve Bilgi İşlem desteği oluşturmaktadır. Acil Destek Ekibi, Arama Kurtarma ekipleri, Gemi Kurtarma – yardım ekibi, Seyir Yardımcıları Teknik Hizmetler ekibi, Valilikler ve ilgili diğer devlet ve hükümet organları, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü, Gemi ve yük sahipleri ve P&I Kulüp yetkilileri de Olay Yeri Yönetim Ekibi ve Kriz Yönetim Ekibiyle ortak çalışma halindedir.



Şekil 30; Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü (KEGM) Olay ve Kriz Yönetimi Haberleşme Takip Şeması

Kaynak: KEGM, 2004.

2.5.8. Kriz Yönetimi Ekibi Görev Ve Sorumlulukları

Kriz Yönetimi Ekibi içerisinde, ilk ihbar alındığında KYE Başkanının hareketleri, KYE yönetiminin sorumlulukları ve ileri planlama ihtiyaçları aşağıda liste halinde verilmektedir (KEGM, 2004);

İlk ihbar alındığında KYE Başkanının hareketleri:

- İlk temas detayları ve geçerliliğinin teyidi.
- Olayın devamını durduracak veya kısıtlayacak önlemlerin alınması.
- En uygun bölgedeki yerleşim birimi olay yönetim planının harekete geçip geçmediğinin teyit edilmesi.
- KYE üyelerinin haberdar edilmesi ve olay yeriyle ilgili gelişmelerin rapor edilmesi.
- KYE Yöneticisine, kontrol merkezinin düzenlenmesi ve harekete geçirilmesi için talimat verilmesi.
- KYE toplantısını yönetir ilk görüşleri alır.
- KYE Destek grubunun ihtiyaçlarını belirler.
- KEGM yönetimi diğer kamu kuruluşları ile ilgili olarak konunun tek elden yürütülmesi için valilik kriz merkezi ile süratle irtibata geçerek KYE yöneticisi yardımcısının görev yerine ulaştırılmasını sağlar.
- Medyayı bilgilendirecek hazırlıklar yapar. (KEGM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü'nün görev başında bulunmasını sağlar)

KYE yönetiminin sorumlulukları:

- Ekip üzerindeki üyelerin ve ekibin sorumluluklarının düzenlemesini gerektiği gibi organize eder.
- En son karar mercii KEGM politikalarının izlenip izlenmediğinden emin olur.
- Kriz olayı ile ilgili valilik kriz merkezi kanalıyla kamuoyunun sürekli bilgilendirilmesini temin eder.

- Gerekli hukuksal, finansal, sigorta, personel güvenlik, tibbi ve diğer özel tedbirlerin alınmasını sağlar.
- Uygun şekilde üçüncü şahıslarla bağlantı, koordinasyon kurulduğundan emin olunmalıdır.
- Uygun bir haberleşme ağının yürütüldüğünden emin olunmalıdır.
- Tanımlanan ekip sekreteryasından olayın gelişimi hakkında sürekli bilgi sahibi olunduğundan emin olunmalıdır.
- Kriz gerilediği durumda harekete geçirilmiş personel ve ekip sayısı azaltılır, KEGM'ne ve Valilik Kriz Merkezine bilgi verilir.
- Herhangi bir olay izlendiğinde olay durum raporu hazırlanır, ekibin performansı değerlendirililerek gerek görülen prosedürler revize edilir.

İleri planlama ihtiyaçları:

- Olay yeri müdahale el kitabı ve prosedürlerinin düzenli olarak güncellendiği ve kontrol edilmelidir.
- Düzenli aralıklarla valilik kriz merkezi ile ilgili tüm bağlantıların kurulmasından KYE Koordinatörünün sorumluluğundadır.
- Tüm irtibat telefon numaralarının güncellenmesi ve işler halde tutulması KYE Koordinatörünün sorumluluğundadır.

2.5.9. Kriz Yönetimi Ekibi Destek Gurubunun Görev ve Sorumlulukları

Kriz Destek Gurubu içerisinde, idari, tıbbi, insan kaynakları, hukuk, mali, sigorta, güvenlik gibi bazı konularda ilgili tarafların görev ve sorumlulukları aşağıda incelenmektedir (KEGM, 2004);

İdari, Tıbbi ve İnsan Kaynakları:

- KYE için genel idari ve sekreterlik desteğinin sağlanması
- Calışanlara ve yakınlarına ait detaylı bilgilerin sağlanması.
- Çalışanların ve yakınlarının karşılama, yardım ve rehabilitasyon gereksinimleri.

- Kriz esnasında çalışanların ve verilen hizmetlerin emniyeti için gerekli düzenlemeler.
- Sağlık destek hizmetleri ile ilişki.
- Çalışanlara gerekli bilginin verilmesi.
- Konaklama, ulaşım ve gıda için gerekli düzenlemeler.
- Tıbbi tedavi ve tahliye için gerekli düzenlemeler.

Hukuk:

- Kriz sırasında yapılan uygulamalar ve alınan kararlar ile ilgili hukuki alt yapıyı hazırlamak, hukuki danışmanlık yapmak, özellikle hukuki, cezai sorumluluklar ve tazminat v.s konularda hukuki destek sağlamak
- Basın açıklamalarının gözden geçirilmesi.
- Yapılması olası sözleşme ve ticari anlaşmaların hazırlanmasında yardımcı olunması, hazırlananların incelenmesi, gözden geçirilmesi, gerekli ise değişiklikler yapılmasının sağlanması suretiyle hukuka uygun hale getirilmesi.
- Ulusal ve uluslararası hukuk konusunda danışmanlık.
- Üçüncü şahıs veya kurumların hukuk danışmanları ile ilişki.
- Kayıtların tutulması, muhafazası konusunda hukuki danışmanlık.
- Kazazede veya yakınlarına danışmanlık.
- Sigorta kapsamasının sağlanması.
- Sigorta kapsamasına değer biçilmesi.
- Poliçe hükümlerinin yerine getirilmesi için, sigortacılara gerekli bilgilerin sağlanması.
- Yasal yola intikali gerekli olaylarda ilgililerin uyarılması, yasal yollara müracaat veya sulh olunması, heyet teşkili konusunda gerekli hukuki yardımın yapılması

Mali ve Sigorta:

- Krizin mali/sigorta açısından değerlendirilmesi ve maliyetlerin

saptanması.

- Kazazede ve yakınlarına maddi yardım.
- Masrafların muhasebesi ve geri alımının sağlanabilmesi için bütçe kodlarının ve yetki prosedürünün tahsisatı.
- Gerektiğinde acil harcamaların yapılabilmesi için gerekli prosedürün belirlenmesi.
- Kredi/borç ayarlamaları.
- Kur düzenlemeleri/hesaplamaları.
- Mali kaynakların her an mevcudiyeti ve transfer imkanı.
- Sigorta kapsamasının sağlanması.
- Sigorta kapsamasına değer biçilmesi.
- Poliçe hükümlerinin yerine getirilmesi için, sigortacılara gerekli bilgilerin sağlanması.

Güvenlik

- Sivil savunma ve emniyet teşkilatları ile ilişki.
- KYE ve OYE Kontrol merkezlerinde haberleşme güvenliği.
- Güvenlik ve istihbarat raporlarının sağlanması.
- Tehdit unsurlarının değerlendirmesinin sağlanması.
- Delillerin sağlanması.
- Personel, bina/tesis ve bilginin korunması için ek güvenlik önlemleri saptamak.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ KURTARMA - YARDIM HİZMETİ VE TÜRKİYE İÇİN BİR UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Deniz kazalarının oranı her geçen gün daha da gerilemektedir. Bununla birlikte klasik kurtarma – yardım işine olan ihtiyaç da şekil değiştirmekte ve kurtarma – yardım sektörü işletimsel ve finansal sorunlar yaşamaya başlamıştır. Deniz kazalarında, çevre kirliliğini minimize etmek için yapılacak acil müdahale, geçmişte hiç olmadığı kadar önemli bir hale gelmiştir. Bununla beraber, "modern kurtarma – yardım" hizmetini etkin şekilde yapabilmek için gerekli olan personelin ve donanımın maliyetleri de giderek artmakta ve müdahale için hazır olmak da daha karmaşık hale gelmektedir (O'Neil,2003).

Türkiye, denizcilik sektöründe gelişmekte olan bir ülke olarak denizcilikle ilgili tüm alanlarda ilerleme göstermek durumundadır. Dünya genelinde, sürekli artış gösteren deniz trafiği doğrultusunda denizci ülkeler özellikle emniyeti artırıcı tedbirleri geliştirme yönünde sürekli bir çalışma içerisindedirler ve Türkiye de bu gelişmelere ayak uydurmaktadır. Bu çalışmanın amacı; Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım uygulamalarının, deniz kirliliğini önleme özelliği de göz önünde tutularak, incelenmesi olarak belirlenmiştir.

3.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Bu araştırma, kalitatif ve keşifsel nitelikli bir çalışmadır. Araştırma amacı kapsamında, yapılan literatür taraması ve konu ile ilgili alanlarda uzman kişilerle yapılan yüzyüze görüşmeler (Day ve Bobeva, 2005;106) dahilinde; öncelikle, Şekil 31'de de gösterilen, gemi kurtarma - yardım hizmetinde belirleyici olan öğeler ve ilişkileri tanımlanmıştır.

Gemi kurtarma - yardım operasyonları genellikle acil müdahale gerektiren durumlardır ve başarı; uzman, eğitimli, tecrübeli personel ve organizasyonlar tarafından yeterli ve doğru ekipmanla, zamanında, planlı şekilde gerçekleştirilen müdahalelere bağlıdır.

Gemi kurtarma – yardım hizmetini yeniden şekillendiren etkenlerin başında deniz kirliliğine karşı artan toplumsal ve politik hassasiyet gelmekle birlikte, işi karmaşık hale getiren başka etkenler de vardır. Bunlar; gemi boyutlarının büyümesi, gemi üzerinde yükün emniyete alınmasında kullanılan sistemlerin karmaşıklığı, taşınan tehlikeli yük miktarlarındaki artış ve petrol ve diğer kirletici yük dökülmelerinde ihtiyaç duyulan ekipmanlardır. Bu teknik gelişmeler paralelinde kurtarıcının da kendini teknik anlamda geliştirmesi ve gerekli ekipmanı barındırması başarılı kurtarma – yardım için şarttır (O'Neil,2003).

Gemi kurtarma - yardım olaylarında etkin mücadele için, kamu veya özel ilgili organlar arasında organizasyonu içeren hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili uluslararası ve ulusal planların hazırlanması son derece önemlidir. Ayrıca planlar sürekli olarak gözden geçirilmesi, gelişen şartlara uygun olarak yenilenmesi gerekmektedir. Planların başarıyla uygulanması, planların yıllık hedeflerinin ve eylem planlarının olmasına bağlıdır. Plan, farklı senaryolara göre hazırlanmalı ve planın uygulanabilirliği periyodik olarak yapılan tatbikatlarla test edilmelidir. Oluşturulacak acil durum planlarının olayın boyutuna ve senaryolara göre hazırlanması gerekir (Rooji, 2005).



Şekil 31; Gemi Kurtarma – yardım yeterliliğinin belirleyicileri.
Kaynak: Yazar

Bu değerlendirmeler ışığında; Türkiye'de gemi kurtarma – yardım yeterliliğini güçlendirmede rol oynayacak başlıca üç kavramsal kategori belirlenmiştir. Bu kavramsal kategoriler araştırma amacı kapsamında, yapılan literatür taraması ve yüzyüze görüşmeler dahilinde; belirlenen öğeler arasındaki etkileşimin, belirli başlıklar altında incelenmesi amacıyla oluşturulmuştur. Belirlenen kavramsal

kategoriler ve araştırma amacına yönelik oluşturulan ilgili ana ifadeler altta sıralanmıştır:

1. **Eğitim:** Türkiye'de, uzmanlık ve tecrübe gerektiren bir konu olan kurtarma – yardım hizmeti için gerekli insan kaynağının yeterliliği, verilmesi gereken uygulamalı ve sürekli eğitimlerin durumu.
2. **Ekipman:** Türkiye'de, tüm kıyılarda kurtarma – yardım hizmeti için yeterli teknik donanım ve ekipmanın yeterliliği.
3. **Planlama / Organizasyon:** Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetinin etkili şekilde gerçekleştirilebilmesi için gereken planlamalar ve organizasyonun durumu.

Bu ana ifadelere ilişkin oluşturulan, 14 ifade Tablo 12'de görülmektedir.

Tablo 12'de yer alan toplam 14 ifadenin test edilmesi ile Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım uygulamalarının yeterlilik düzeyinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

Tablo 12; Araştırma Modeline Yönelik Oluşturulan Kavramsal Kategoriler Çerçevesinde Belirlenen İfadeler

A.	**EĞİTİM**
1	Gemi kurtarma – yardım uzmanlık gerektiren teknik bir konudur ve bu alanda tüm Türkiye kıyılarında bu sektörde, bu konuda yeterli eğitime sahip gerekli insan kaynağı mevcuttur.
2	Kurtarma – yardım, kaptanlık, gemi inşa, çevre, hukuk gibi birçok dalı bir araya getiren bir iştir. Türkiye kıyılarında da, kurtarma – yardım hizmetleri tüm bu dalların profesyonellerinden oluşan ekipler ile birlikte yürütülmektedir.
3	Gemi kurtarma – yardım işi geniş tecrübe ile beraber özel eğitim de gerektirmektedir. Türkiye'de, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimi, denizcilik eğitimi kurumlarında verilmektedir ve yeterlidir.
4.	Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan tatbikatlar gerçekleştirilmektedir.
B.	**EKİPMAN**
1	Türkiye kıyılarının tamamında, her boyutta kurtarma – yardım hizmeti için gerekli teknik özelliklere sahip kurtarma römorkörleri mevcuttur.
2	Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetlerinde kullanılan römorkörler gerekli kurtarma – yardım ekipmanları ile donatılmış römorkörlerdir.
3	Tüm Türkiye kıyılarında, oluşabilecek her boyutta deniz kazasına anında acil müdahaleyi gerçekleştirebilecek, kurtarma – yardım amaçlı hazırda bekletilen

Tablo 12 Devam

	kurtarma römorkörleri mevcuttur.
4.	Günümüzde, gemi kurtarma ve yardım kavramı, çevre kirliliğini önleme ile yakından ilişkili hale gelmiştir. Türkiye kıyıları, bu bağlamda kazalara müdahale edebilmek için gerekli ve yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanıma sahiptir.
5.	Günümüzde, kıyılarda artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kıyılarımızda kurtarma – yardım kapasitesi ve yeterliliği üst seviyelerdedir.
C.	**PLANLAMA / ORGANİZASYON**
1	Liman sahaları içi ve dışı dahil tüm Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planları mevcuttur.
2	Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Türkiye kıyılarında bir acil kurtarma – yardım olayında, ihtiyaç duyulduğunda tüm kurumlar arasında işbirliğinin organize edilmesine yönelik planlamalar mevcuttur.
3.	Türkiye kıyılarında ciddi boyutlarda çevre kirliliği ile sonuçlanabilecek deniz kazalarına karşı, stratejik noktalarda tam donanımlı kurtarma – yardım istasyonları mevcuttur.
4.	Türkiye kıyılarında, meydana gelebilecek deniz kazalarında ihtiyaç duyulabilecek "emniyetli sığınak alanları" (place of refugee) belirlenmiş ve planlanmıştır.
5.	Türkiye uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için başta komşu ülkeler ile olmak üzere uluslararası acil müdahale planlarına sahiptir.

Kaynak: Yazar.

3.3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın amaçlarına ulaşmak için, kalitatif bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Araştırmada, bir çeşit uzman görüşlerini alma yöntemi olan delphi tekniği kullanılmıştır. Delphi tekniği; alanlarında uzman olan kişilerden seçilmiş bir grubun (panel üyeleri) bilgi ve tecrübesini birleştirerek, geleceğe yönelik tahminlemelerde bulunmayı ve/veya bir konu hakkında katılımcılar arasında uzlaşma sağlamayı amaçlayan bir teknik olarak kullanılmaktadır (Kinnear ve Taylor, 1995; Abdel-Fattah, 1997).

3.3.1. Delphi Tekniği

Delphi, odak grupları gibi pek çok diğer grup tekniklerine göre kullanımı daha pratik bir tekniktir. Panel üyelerinin çokluğu; yüz yüze tartışmalardan anlamlı bir sonuç çıkmasını zorlaştırdığında kullanılabilir. Ayrıca, delphi tekniği panel üyelerinin aynı yerde, aynı zamanda toplanmalarından kaynaklanan, zaman ve maliyet ile ilgili

sorunları oluşmasını önlemek amacıyla yapılandırılmıştır. (Mitchell ve McGoldrick, 1993).

Doğru uzman seçimi delphi yönteminde önemli bir başarı faktörüdür. Delphi tekniği uygulanmış diğer çalışmalar incelendiğinde, panel üyesi sayısının 10 ile 100 arasında değiştiği görülmektedir (Yong vd., 1989). Bu uzmanların, konuyla ilgili bilgi sahibi ve değişik görüşler sunabilecek kişilerden seçilmesi gerekmektedir (Yılmaz, 2004; 107).

Panel üyelerine, literatürden, yüzyüze görüşmelerden ve önceki araştırmalardan türetilen ifadeler sunulur ve bu ifadelere katıldıkları ya da katılmadıkları yönünde görüşlerini nedenleri ile birlikte açıklamaları istenir. Araştırmayı oluşturan ifadelerin net ve panel üyelerini teşvik ederek yorum yapmalarını sağlamaya yönelik hazırlanması konusuna dikkat edilmelidir. (Day ve Bobeva, 2005;106).

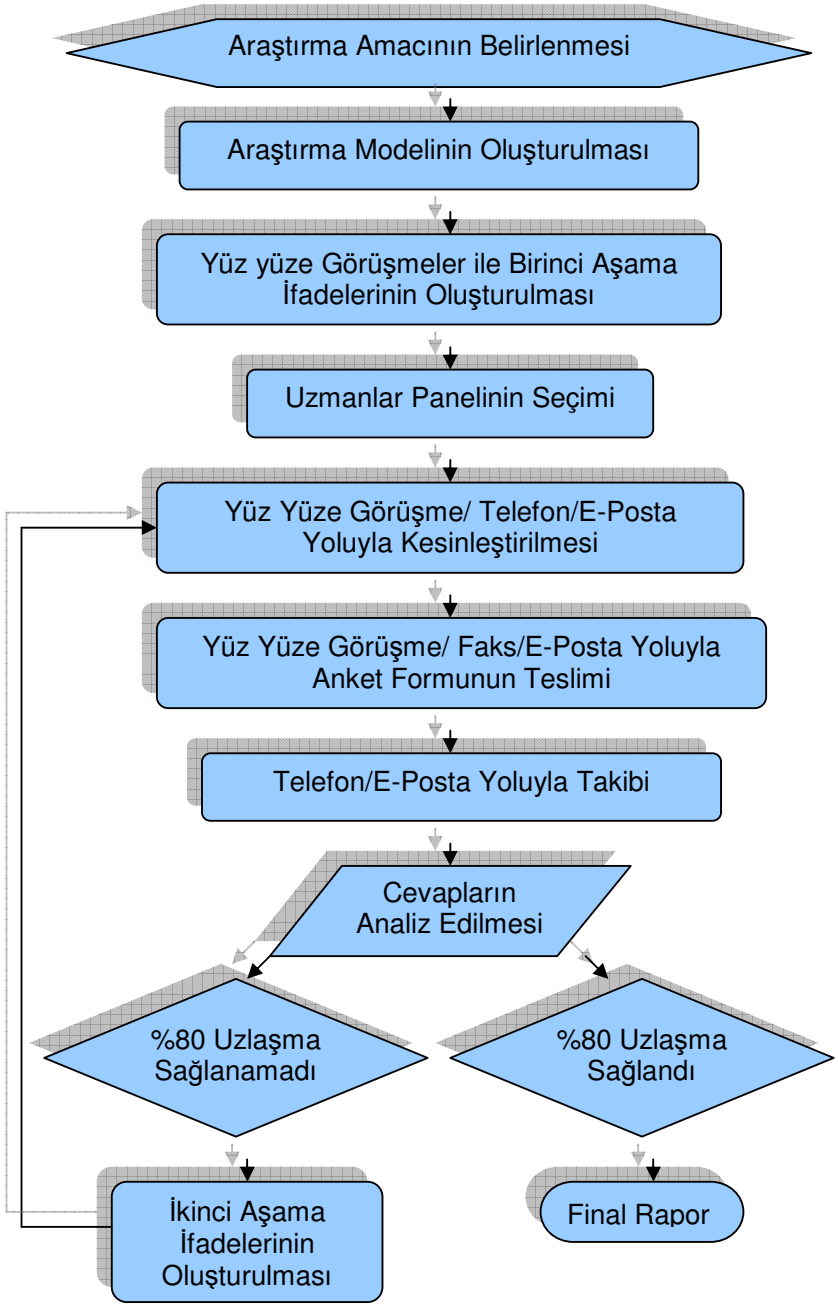
Panel üyeleri arasında "uzlaşma"nın belirlenmesi delphi sürecinin önemli aşamalarından biri olarak değerlendirilmektedir. Literatürde panel üyeleri arasında fikir birliğini belirlemek amacıyla çeşitli oranlar kullanılmaktadır (Tuna ve Özer, 2002). Kimi çalışmalarda yüzde 51 ve üzeri görüş birliği uzlaşma sayılmakta iken bazılarında yüzde 70 diğerlerinde yüzde 80 uzlaşma oranı olarak kabul edilmiştir (Hasson, vd., 2000; 1008). Bu çalışmada uzlaşma oranı yüzde 80 üzeri olarak kabul edilmiştir.

3.3.2. Delphi Uygulaması

Seçilen panel üyelerine (telefon, e-posta ve yüz yüze görüşme yolu ile) onayları alındıktan sonra açıklayıcı bir ön yazı (Ek 5) ile birlikte, araştırma modeli çerçevesinde hazırlanan ve ilk aşamayı oluşturan 14 ifade (e-posta/faks ya da yüz yüze görüşme yolu ile) 07 Mayıs – 12 Haziran 2007 tarihleri arasında iletilmiştir. Birinci aşamanın panel üyelerine iletiminin ardından telefon ve e-posta yolu ile takip gerçekleştirilerek panel üyelerinin katılımı sağlanmıştır.

Panel üyeleri arasında uzlaşma sağlanamayan ifadeler, için daha önce yazılı olarak belirtilen yorumlar değerlendirildi ve yeni ifadeler bir sonraki aşamada panel

üyelerine tekrar sunuldu. Delphi tekniği uygulamasının hazırlık ve değerlendirme süreçlerini de kapsayan akış şeması Şekil 32'de görülmektedir.



Şekil 32; Delphi Tekniği Uygulama Süreci Akış Şeması

Kaynak: Özer, 2001'den uyarlanmıştır.

3.3.2.1 Örneklem

21 kişilik panel grubunun seçiminde araştırmanın modelinde görülen belirleyiciler dikkate alınmıştır. Panel üyelerinin; devlet ve özel sektörden kurtarma – yardım uygulayıcılarını, ayrıca denizcilik müsteşarlığı, liman başkanlıkları, Sahil Güvenlik, P&I Kulüp, gemi işletmecileri, klas kuruluşları, tersane ve deniz hukukunu temsil etmesi öngörülmüştür.

Tablo 13'de görülebileceği gibi, bu öngörü doğrultusunda; Liman Başkanlıkları'ndan dört, Kıyı Emniyeti Genel müdürlüğü'nden üç, farklı kurtarma – yardım şirketlerinden dört, Sahil Güvenlikten iki, farklı klas kuruluşlarından iki, deniz ulaştırması müdürlüğünden bir üst düzey yetkili, ayrıca bir P&I Kulüp temsilcisi, bir gemi işletmeleri filo müdürü, bir gemi inşa mühendisi, bir kılavuz kaptan ve bir deniz hukukçusu olmak üzere toplam 21 uzmanın araştırmaya katılımı hedeflenmiştir. Liman Başkanlıkları'ndan iki, Kıyı Emniyeti Genel müdürlüğü'nden bir ve klas kuruluşlarından iki uzman çeşitli nedenlerden araştırmaya katılmamış ve araştırmanın uygulaması 16 uzmanla tamamlanmıştır .

Tablo 13; Delphi Birinci Aşamasına Katılan Uzman listesi

UZMAN GRUBU	KİŞİ SAYISI	AÇIKLAMA
KEGM	2	1 Kurtarma uzmanı uzak yol kaptanı
Kurtarma – yardım Özel Sektör	4	Hepsi üst düzey yetkili 2'si aynı zamanda uzakyol kaptanı
Liman Başkanlığı	2	Liman başkanları ve uzakyol kaptanları
Sahil Güvenlik	2	1 Kurmay Kıdemli Albay ve 1 yüksek rütbeli subay
Denizcilik Müsteşarlığı	1	Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nde yetkili
Tersane	1	Gemi inşa mühendisi ve akademisyen
Sigorta	1	P&I Kulüp temsilcisi ve uzakyol kaptanı
Hukuk	1	Deniz hukukçusu
Kılavuz Kaptan	1	Birçok kurtarma yardım hizmetinde de yer almış, özel bir şirkette klavuz kaptan
Armatör	1	Filo Müdürü ve uzakyol kaptanı

Kaynak: Yazar

3.3.2.2. Veri Analizi

Panel üyeleri arasında "uzlaşma"nın belirlenmesi delphi sürecinin önemli bir aşamasıdır. Literatürde panel üyeleri arasında fikir birliğini belirlemek amacıyla farklı oranlar kullanılmaktadır (Tuna ve Özer, 2002). Bu araştırma kapsamında her iki aşamada da yüzde 80 ve üzeri oranında fikir birliği uzlaşma olarak kabul edilmiştir.

İlk aşamada yer alan anket çalışmasına katılan 16 uzmanın, ankette yer alan 14 ifadeye verdiği cevaplar değerlendirilmiş ve her bir ifade için ayrı ayrı uzlaşma yüzdeleri hesaplanmıştır. Bu yüzdeler eğer yüzde 80 oranından yüksek ise o ifadede uzlaşma sağlanmıştır. Buna göre birinci aşamada yer alan 14 ifadenin 10'unda uzlaşma sağlandığı görülürken diğer 4 ifadede uzlaşma sağlanamamıştır (Tablo 14).

Tablo 14: Birinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

İfade No.		**		**SONUÇLAR**
		+	**-**	
1.	Gemi kurtarma – yardım uzmanlık gerektiren teknik bir konudur ve bu alanda tüm Türkiye kıyılarında bu sektörde, bu konuda yeterli eğitime sahip gerekli insan kaynağı mevcuttur.	0	16	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA
2.	Kurtarma – yardım, kaptanlık, gemi inşa, çevre, hukuk gibi birçok dalı bir araya getiren bir iştir. Türkiye kıyılarında da, kurtarma – yardım işleri tüm bu dalların profesyonellerinden oluşan ekipler ile birlikte yürütülmektedir.	1	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
3.	Gemi kurtarma – yardım hizmeti geniş tecrübe ile beraber özel eğitim de gerektirmektedir. Türkiye'de, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimi, denizcilik eğitimi kurumlarında verilmektedir ve yeterlidir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
4.*	Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan tatbikatlar gerçekleştirilmektedir.	4	12	**%75 Katılmıyorum**
5.	Türkiye kıyılarının tamamında, her boyutta kurtarma – yardım h izmeti için gerekli teknik özelliklere sahip kurtarma römorkörleri mevcuttur.	0	16	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA
6.*	Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetlerinde kullanılan römorkörler gerekli kurtarma – yardım ekipmanları ile donatılmış römorkörlerdir.	3	12	**%75 Katılmıyorum**
7.	Tüm Türkiye kıyılarında, oluşabilecek her boyutta deniz kazasına anında acil müdahaleyi gerçekleştirebilecek, kurtarma – yardım amaçlı hazırda bekletilen kurtarma römorkörleri mevcuttur.	1	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA

	Tablo 14 (Devam)			
8.	Günümüzde, gemi kurtarma ve yardım kavramı, çevre kirliliğini önleme ile yakından ilişkili hale gelmiştir. Türkiye kıyıları, bu bağlamda kazalara müdahale edebilmek için gerekli ve yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanıma sahiptir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
9.	Günümüzde, kıyılarda artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kıyılarımızda kurtarma – yardım kapasitesi ve yeterliliği üst seviyelerdedir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
10.*	Liman sahaları içi ve dışı dahil tüm Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planları mevcuttur.	4	12	**%75 Katılmıyorum**
11.	Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Türkiye kıyılarında bir acil kurtarma – yardım olayında, ihtiyaç duyulduğunda tüm kurumlar arasında işbirliğinin organize edilmesine yönelik planlamalar mevcuttur.	2	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
12.	Türkiye kıyılarında ciddi boyutlarda çevre kirliliği ile sonuçlanabilecek deniz kazalarına karşı, stratejik noktalarda tam donanımlı kurtarma – yardım istasyonları mevcuttur.	0	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
13.	Türkiye kıyılarında, meydana gelebilecek deniz kazalarında ihtiyaç duyulabilecek "emniyetli sığınak alanları" (place of refugee) belirlenmiş ve planlanmıştır.	0	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
14.*	Türkiye uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için başta komşu ülkeler ile olmak üzere uluslararası acil müdahale planlarına sahiptir.	3	11	**%68,8 Katılmıyorum**

* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. (+) Katılıyorum,(-)KatılMIyorum

Kaynak: Yazar.

Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan 4 ifade için, panel üyelerinin yorumları değerlendirilerek 6 yeni ifade oluşturulmuştur. Delphi çalışmasının ikinci aşamasını oluşturan bu ifadeler, 18 – 20 Haziran 2007 tarihleri arasında tekrar panel üyelerinin yorumuna sunulmuştur. Telefon ve e-posta yolu ile yapılan takip sonucunda, 13 panel üyesinin ikinci aşamaya katılımı sağlanmıştır.

Tablo15'de görülebileceği üzere, araştırmanın ikinci aşamasında, uzman yorumlarının değerlendirilmesi sonucu her bir ifade için uzlaşma yüzdeleri tekrar hesaplanmıştır. İkinci aşamada yer alan 6 ifadenin tamamı uzlaşmaya varmıştır.

Tablo 15: İkinci Aşama Sonuçları Özet Tablo

İfade No.		**		SONUÇLAR
		+	-	
1. (4)*	*Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan tatbikatlar gerçekleştirilmektedir.*			
	1.1. Tatbikatlar yapılmaktadır fakat katılım ve kapsamda yetersizdir.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
	1.2. Türkiye'de bu konudaki yetki ve sorumluluk karmaşasının aşılması ve bu tür tatbikatların kurumlar arası işbirliğini geliştirecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
2. (6)*	*Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetlerinde kullanılan römorkörler gerekli kurtarma – yardım ekipmanları ile donatılmış römorkörlerdir.*			
	2.1. Boğazlar Bölgesinde kurtarma – yardım hizmeti için donatılmış römorkörler mevcuttur fakat diğer bölgelerimizde bu konuda eksiklik vardır.	14	1	%93,3 Katılıyorum UZLAŞMA
3. (10)*	*Liman sahaları içi ve dışı dahil tüm Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planları mevcuttur.*			
	3.1. Planlar mevcuttur fakat uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmeleri konusunda eksiklik vardır.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
	3.2. Liman sahaları içinde planlar mevcuttur fakat tüm kıyılarımızı kapsamamaktadır.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
4. (14)*	*Türkiye uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için başta komşu ülkeler ile olmak üzere uluslararası acil müdahale planlarına sahiptir.*			
	4.1. Planlar mevcuttur fakat uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmeleri konusunda eksiklik vardır.	13	1	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA

* Birinci aşamadaki ifade numaralarıdır. ** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. (+) Katılıyorum, (-)KatılMIyorum

Kaynak: Yazar.

3.4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

1. Eğitim Kapsamında

Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım sektöründe, uzman, eğitimli insan kaynağı ve gerekli olan sürekli eğitim yeterliliğine yönelik, birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan dört ifadenin üçünde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma

sağlanamayan diğer ifade için uzman görüşleri değerlendirilerek, iki yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerde de uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Tablo 16'da, Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım sektöründe, eğitimli, uzman insan kaynağı ve gerekli olan sürekli eğitim gerekliliğine yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları birlikte değerlendirilmiştir.

Panel üyeleri, gemi kurtarma – yardımın uzmanlık gerektiren teknik bir konu olduğu ve bu alanda tüm Türkiye kıyılarında sektörde, bu konuda yeterli eğitime sahip insan kaynağı olmadığı (ifade 1) ve kurtarma – yardımın, kaptanlık, gemi inşa, çevre, hukuk gibi birçok dalı bir araya getiren bir iş olup Türkiye kıyılarında, bu işin tüm bu dalların profesyonellerinden oluşan ekipler ile birlikte yürütülmediği konularında (ifade 2) uzlaşmaya varmışlardır.

Ayrıca, panel üyeleri, gemi kurtarma – yardım hizmetinin, geniş tecrübe ile beraber özel eğitim de gerektirdiği fakat Türkiye'de, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimi verilmediği konusunda da uzlaşmışlardır (ifade 3).

Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak, eğitim amaçlı, bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı tatbikatların katılım ve kapsamda yetersiz olup (ifade 4.1.),Türkiye'de bu konudaki yetki ve sorumluluk karmaşasının aşılması ve bu tür tatbikatların kurumlar arası işbirliğini geliştirecek şekilde düzenlenmesi gerektiği (ifade 4.2.) konusunda da panel üyeleri uzlaşmaya varmışlardır.

Tablo 16: Türkiye'de, Gemi Kurtarma – Yardım Sektöründe, Uzman, Eğitimli İnsan Kaynağı Ve Gerekli Olan Sürekli Eğitime Yönelik Bulgular

İfade No.		**		SONUÇLAR
		+	-	
1.	Gemi kurtarma – yardım uzmanlık gerektiren teknik bir konudur ve bu alanda tüm Türkiye kıyılarında bu sektörde, bu konuda yeterli eğitime sahip gerekli insan kaynağı mevcuttur.	0	16	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA
2.	Kurtarma – yardım, kaptanlık, gemi inşa, çevre, hukuk gibi birçok dalı bir araya getiren bir iştir. Türkiye kıyılarında da, kurtarma – yardım hizmetleri tüm bu dalların profesyonellerinden oluşan ekipler ile birlikte yürütülmektedir.	1	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
3.	Gemi kurtarma – yardım hizmeti geniş tecrübe ile beraber özel eğitim de gerektirmektedir. Türkiye'de, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimi, denizcilik eğitimi kurumlarında verilmektedir ve yeterlidir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
4.*	*Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan tatbikatlar gerçekleştirilmektedir.*	4	12	**%75 Katılmıyorum**
	4.1. Tatbikatlar yapılmaktadır fakat katılım ve kapsamda yetersizdir.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
	4.2. Türkiye'de bu konudaki yetki ve sorumluluk karmaşasının aşılması ve bu tür tatbikatların kurumlar arası işbirliğini geliştirecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA

* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. (+) Katılıyorum,(-)KatılMIyorum

Kaynak: Yazar

2. Ekipman Kapsamında

Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım sektöründe, tüm kıyılarda kurtarma – yardım işi için yeterli teknik donanım ve ekipmana sahip olunmasına yönelik, birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan beş ifadenin dördünde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer ifade için uzman görüşleri değerlendirilerek, bir yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadede de uzlaşma sağlandığı görülmüştür.

Tablo 17'de, Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım sektöründe, tüm kıyılarda kurtarma – yardım işi için yeterli teknik donanım ve ekipmana sahip olunmasına yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları birlikte değerlendirilmiştir.

Panel üyeleri, Türkiye kıyılarının tamamında, her boyutta kurtarma – yardım hizmeti için gerekli teknik özelliklere sahip kurtarma römorkörlerinin eksikliği (ifade 5) ve Boğazlar Bölgesinde kurtarma – yardım hizmeti için donatılmış römorkörlerin mevcut olduğu fakat diğer bölgelerimizde bu konuda eksiklik olduğu konusunda (ifade 6.1.) uzlaşmaya varmışlardır.

Ayrıca, tüm Türkiye kıyılarında, oluşabilecek her boyutta deniz kazasına anında acil müdahaleyi gerçekleştirebilecek, kurtarma – yardım amaçlı, hazırda bekletilen kurtarma römorkörleri bulunmadığı (ifade 7) konusunda da uzlaşmışlardır.

Türkiye kıyılarında, kazalara müdahale edebilmek için gerekli ve yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanıma sahip olunmadığı (ifade 8) ve günümüzde, kıyılarda artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kıyılarımızda kurtarma – yardım kapasitesi ve yeterliliği üst seviyelerde olmadığı konularında da panel üyeleri uzlaşmışlardır (ifade 9).

Tablo 17: Türkiye'de, Gemi Kurtarma – Yardım Sektöründe, Yeterli Teknik Donanım ve Ekipmana Sahip Olunmasına Yönelik Bulgular

İfade No.		**		**SONUÇLAR**
		+	**-**	
5.	Türkiye kıyılarının tamamında, her boyutta kurtarma – yardım hizmeti için gerekli teknik özelliklere sahip kurtarma römorkörleri mevcuttur.	0	16	%100 Katılmıyorum UZLAŞMA
6.*	*Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetlerinde kullanılan römorkörler gerekli kurtarma – yardım ekipmanları ile donatılmış römorkörlerdir.*	3	12	**%75 Katılmıyorum**
	6.1. Boğazlar Bölgesinde kurtarma – yardım hizmeti için donatılmış römorkörler mevcuttur fakat diğer bölgelerimizde bu konuda eksiklik vardır.	14	1	%100 Katılıyorum UZLAŞMA
7.	Tüm Türkiye kıyılarında, oluşabilecek her boyutta deniz kazasına anında acil müdahaleyi gerçekleştirebilecek, kurtarma – yardım amaçlı hazırda bekletilen kurtarma römorkörleri mevcuttur.	1	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
8.	Günümüzde, gemi kurtarma ve yardım kavramı, çevre kirliliğini önleme ile yakından ilişkili hale gelmiştir. Türkiye kıyıları, bu bağlamda kazalara müdahale edebilmek için gerekli ve yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanıma sahiptir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA
9.	Günümüzde, kıyılarda artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kıyılarımızda kurtarma – yardım kapasitesi ve yeterliliği üst seviyelerdedir.	0	15	%93,8 Katılmıyorum UZLAŞMA

* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. (+) Katılıyorum,(-)KatılMIyorum

Kaynak: Yazar

3. Planlama ve Organizasyon Kapsamında

Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmetinin etkili şekilde gerçekleştirilebilmesi için gereken planlamalar ve organizasyona yönelik, birinci aşamada uzman görüşlerine sunulan beş ifadenin üçünde uzlaşma sağlanmıştır. Uzlaşma sağlanamayan diğer ifadeler için uzman görüşleri değerlendirilerek, üç yeni ifade oluşturulmuş ve ikinci aşama sonucunda bu ifadelerin de uzlaşmayla sonuçlandığı görülmüştür.

Tablo 18'de, Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmetinin etkili şekilde gerçekleştirilebilmesi için gereken planlamalar ve organizasyona yönelik birinci ve ikinci aşamanın bulguları birlikte değerlendirilmiştir.

Panel üyeleri, Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planlarının sadece liman sahaları için mevcut olduğu (ifade 10.1.) ve uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmeleri konusunda eksiklik olduğu (ifade 10.2.) konusunda uzlaşmaya varmışlardır.

Türkiye kıyılarında bir acil kurtarma – yardım olayında, ihtiyaç duyulduğunda tüm kurumlar arasında işbirliğinin organize edilmesine yönelik planlamaların yeterli olmadığı konusunda da panel üyeleri uzlaşmıştır (ifade 11).

Ayrıca, panel üyeleri, Türkiye kıyılarında ciddi boyutlarda çevre kirliliği ile sonuçlanabilecek deniz kazalarına karşı, stratejik noktalarda tam donanımlı kurtarma – yardım istasyonlarının mevcut olmadığı konusunda uzlaşmışlardır (ifade 12).

Türkiye kıyılarında, meydana gelebilecek deniz kazalarında ihtiyaç duyulabilecek "sığınak alanları"'nın (place of refuge) belirlenmemiş ve planlanmamış olduğu konusunda da panel üyeleri aynı fikri paylaşmaktadırlar (ifade 13).

Türkiye'nin, uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için uluslararası acil müdahale planlarına sahip olduğu ancak, uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile

desteklenmeleri konusunda eksiklik olduğu konusunda da panel üyeleri uzlaşmaya varmışlardır (ifade 14.1).

Tablo 18: Türkiye Kıyılarında Gemi Kurtarma – Yardım Hizmetinin Etkili Şekilde Gerçekleştirilebilmesi İçin Gereken Planlamalar Ve Organizasyona Yönelik Bulgular

İfade No.		**		**SONUÇLAR**
		+	**-**	
10.*	*Liman sahaları içi ve dışı dahil tüm Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planları mevcuttur.*	4	12	**%75 Katılmıyorum**
10.1.	Planlar mevcuttur fakat uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmeleri konusunda eksiklik vardır.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
10.2.	Liman sahaları içinde planlar mevcuttur fakat tüm kıyılarımızı kapsamamaktadır.	13	0	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA
11.	Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Türkiye kıyılarında bir acil kurtarma – yardım olayında, ihtiyaç duyulduğunda tüm kurumlar arasında işbirliğinin organize edilmesine yönelik planlamalar mevcuttur.	2	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
12.	Türkiye kıyılarında ciddi boyutlarda çevre kirliliği ile sonuçlanabilecek deniz kazalarına karşı, stratejik noktalarda tam donanımlı kurtarma – yardım istasyonları mevcuttur.	0	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
13.	Türkiye kıyılarında, meydana gelebilecek deniz kazalarında ihtiyaç duyulabilecek "emniyetli sığınak alanları" (place of refugee) belirlenmiş ve planlanmıştır.	0	14	%87,5 Katılmıyorum UZLAŞMA
14.*	*Türkiye uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için başta komşu ülkeler ile olmak üzere uluslararası acil müdahale planlarına sahiptir.*	3	11	**%68,8 Katılmıyorum**
14.1	Planlar mevcuttur fakat uygulanabilirlikleri için gerekli olan sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmeleri konusunda eksiklik vardır.	13	1	%86,7 Katılıyorum UZLAŞMA

* Birinci aşamada uzlaşma sağlanamayan ifadelerdir.
** Belirtilen düşüncelerin dağılımını belirtmektedir. (+) Katılıyorum,(-)KatılMIyorum

Kaynak: Yazar.

Delphi çalışmasına birinci aşamada 16 ikinci aşamada 15 uzman katılmış ve çalışmanın sonucunda uzlaşma sağlanan ifadelerde katılımın, uzlaşma sağlanamayan ifadelere oranla yüksek olduğu görülmüştür. Bu da, çalışma bulgularının anlamlılığını göstermektedir.

Birinci ve ikinci aşamalar birlikte değerlendirildiğinde, gemi kurtarma – yardım hizmetleriyle ilgili olarak eğitim, ekipman, planlama ve organizasyona yönelik hazırlanmış tüm ifadelerin uzlaşmayla sonuçlandığı görülmektedir.

Uzlaşma sağlanan bu ifadelerin, araştırmanın amacı kapsamında, Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım uygulamalarının incelenmesi ve gelecekle ilgili yaklaşımların belirlenmesi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda özetlenen bulgular ve uzman görüşleri, araştırma amacı kapsamında değerlendirildiğinde ortaya çıkan sonuçlar aşağıda maddelere ayrılmıştır:

1- Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmetinde, bu alanda eğitime sahip daha fazla insan kaynağına ihtiyaç vardır.

2- Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmeti için, ilgili uzmanlıkların profesyonellerinden oluşan ekiplerin arttırılması gerekmektedir.

3- Türkiye'de, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimi verilmemektedir. Bu konuda çalışmalar yapılmalıdır.

4- Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak, eğitim amaçlı, bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı tatbikatlar, katılım ve kapsamda geliştirilmeli ve Türkiye'de bu konudaki yetki ve sorumluluk karmaşasının aşılması ve bu tür tatbikatların kurumlar arası işbirliğini geliştirecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

5- Türkiye kıyılarının tamamında, her boyutta kurtarma – yardım hizmeti için gerekli teknik özelliklere sahip kurtarma römorkörleri Boğazlar Bölgesinde mevcut olup diğer bölgelerimizde bu konuda eksiklik vardır.

6- Türkiye'de Boğazlar bölgesi dışında kalan kıyılarda, oluşabilecek her boyutta deniz kazasına anında acil müdahaleyi

gerçekleştirebilecek, kurtarma – yardım amaçlı, hazırda bekletilen kurtarma römorkörleri konuşlandırılmalıdır.

7- Türkiye kıyılarında, kazalara müdahale edebilmek için gerekli yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanım eksikliği vardır ve günümüzde, kıyılarda artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kıyılarımızda kurtarma – yardım kapasitesinin arttırılması gerekmektedir.

8- Türkiye kıyıları için, kurtarma – yardım hizmetinin ne şekilde yapılacağını da içine alan acil durum planları sadece liman sahaları için mevcuttur. Bu planlar tüm kıyıları kapsamalıdır ve uygulanabilirlikleri için sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmelidirler.

9- Türkiye kıyılarında bir acil kurtarma – yardım olayında, ihtiyaç duyulduğunda tüm kurumlar arasında işbirliğinin organize edilmesine yönelik mevcut planlamaların geliştirilmesi gerekmektedir.

10- Türkiye kıyılarında ciddi boyutlarda çevre kirliliği ile sonuçlanabilecek deniz kazalarına karşı, stratejik noktalara tam donanımlı kurtarma – yardım istasyonları kurulmalıdır.

11- Türkiye kıyılarında, meydana gelebilecek deniz kazalarında ihtiyaç duyulabilecek "sığınak alanları"'nın (place of refuge) belirlenmesi ve planlanması gerekmektedir.

12- Türkiye'nin, sahip olduğu, uluslararası işbirliği gerektirebilecek boyutlarda acil kurtarma – yardım olayları için uluslararası acil müdahale planları uygulanabilirlikleri için sürekli eğitim ve kapsamlı tatbikatlar ile desteklenmelidirler.

3.5. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE GELECEK ARAŞTIRMALAR İÇİN ÖNERİLER

Bu çalışma, Türkiye'de gemi kurtarma – yardı hizmetinin, deniz kirliliğini önleme özelliği de göz önünde tutularak incelenmesine yönelik keşifsel bir çalışmadır.

Araştırmayla ilgili kısıtların başında, Türkiye'de konuyla ilgili literatür eksikliği gelmektedir. Gemi kurtarma – yardım alanında, özellikle deniz kirliliğinin önlenmesi boyutunda, dünyada çok çeşitli çalışmalar mevcut olup, konu uluslararası denizcilik çevrelerinin gündeminde olan bir konudur. Türkiye'de ise gemi kurtarma yardım – konusunda dünyadaki gelişmeler doğrultusunda literatür eksikliği vardır.

Yine araştırmayla ilgili bir diğer kısıt konuyla ilgili uzman sıkıntısıdır. Seçilen bazı uzmanların da görüşlerine göre Türkiye'de gemi kurtarma – yardım hizmeti ile ilgili bilgi eksikliği vardır. Türkiye'de gemi kurtarma – yardımla ilgili bazı taraflarının gemi kurtarma – yardım konusunda yeterli bilgiye sahip olmadığı görülmüştür.

Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım hizmetinin dünyadaki gelişmeler doğrultusunda ele alınması gerekmektedir. Gelecek araştırmalarda Türkiye kıyılarının coğrafi özellikleri ve kıyılardaki deniz trafiği incelenip, Türkiye kıyılarının, dünyadaki örneklerde olduğu gibi, kurtarma – yardım ihtiyacının bölgelere göre belirlenmesi faydalı olacaktır. Bu tür bir çalışma, Türkiye için ileride uygulanabilecek bir ETV (acil çeki araçları) sistemi için stratejik bölgelerin belirlenmesi yönünde de ön hazırlık niteliği taşıyabilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Gemi kurtarma – yardım hizmeti temelinde, deniz tehlikesi içindeki gemi veya malı, gönüllü olarak ve kendi can ve malını tehlikeye atarak, içinde bulunduğu tehlikeden kurtarıp sahibine bağışlayan kişinin karşılık olarak mal sahibi tarafından kurtarılan malın değeri veya yapılan yardımın büyüklüğü temel alınarak ödüllendirilmesini içeren bir hizmettir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO, International Maritime Organisation) bünyesinde 1989 yılında kabul edilen ve Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Gemi Kurtarma Sözleşmesi'ne göre, gemi kurtarma – yardım, "*seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işi*" olarak tanımlanmıştır.

Gemi kurtarma – yardım işini gerçekleştirecek olan kurtarıcı ve deniz tehlikesi içinde bulunan tarafı temsil eden gemi kaptanı arasında kurtarmanın ne şekilde yapılacağı ve karşılığında kurtarıcının alacağı ücret ile ilgili olarak yapılan sözleşmenin maddeleri kurtarma – yardımda esas alınır.

Kurtarma ve yardım işinin düzenlenmesinde önemli rolü olan iki konvansiyon oluşturulmuştur. Bunlardan ilki, Türkiye'nin taraf olduğu, 1910 yılında gerçekleşen "Denizde Kurtarma Yardıma Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Brüksel Sözleşmesi" diğeri ise, kurtarma – yardım kavramına, kurtarıcıyı *deniz kirliliğini önlemeye teşvik* etmeye yönelik maddeler ekleyerek yepyeni bir boyut kazandıran, 1989 yılında oluşan Uluslararası Gemi Kurtarma ve Yardım Sözleşmesi'dir.

Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Birliği ISU (International Salvage Union), özellikle 1989 Uluslararası Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi'nin sonrasında uygulamaya geçen özel tazminat işlemleriyle beraber kurtarma – yardım alanında daha da aktif hale gelen, SCOPIC klozunun yaratıcılarından, P&I Kulüpler ve Türkiye'de, gemi kurtarma – yardım işlerinde önemli role sahip olan kuruluşumuz T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü gemi kurtarma – yardım işlerinde önemli taraflardır.

Deniz kazalarına gerekli müdahaleyi gerçekleştirebilecek ve oluşabilecek ciddi deniz felaketlerinin önüne geçebilecek yeterli kurtarma – yardım kapasitesinin sağlanabilmesi tüm denizcilik çevrelerinin kaygılarından biri haline gelmiştir. Amacı tehlike altındaki gemiyi, yükünü ve bazı durumlarda can kaybını önlemek olan geleneksel kurtarma – yardım işi, asıl amacı büyük ölçüde kazalardan dolayı oluşan çevre felaketlerini önleme yönünde şekillenmeye başlamıştır.

Dünyada günümüzde kurtarma – yardım işinin, özellikle çevre felaketlerini önleme boyutunda, önemi büyüktür. Dünya genelinde denizci ülkeler, kurtarma – yardım işinin karakteristik özelliklerinin de değişim göstermiş olması ile beraber sektöre yeni yaklaşımlar getirmeye başlamışlardır.

Kıyılarda, kaza riski taşıyan bölgelere güçlü ve tüm gerekli kurtarma – yardım donanımına sahip römorkörlerin ve personelinin 7 gün 24 saat boyunca hazırda bekletilecek şekilde konuşlandırılmasından meydana gelen ETV (Emergency Towing Vessel) veya ERV (Emergency Response Vessel) sistemleri bu yeni yaklaşımların en yaygın örneğidir.

Bu araştırmanın sonucunda, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü görev alanı olan Boğazlar Bölgesi dışında kalan kıyı bölgelerimizde eğitim, ekipman, planlama ve organizasyon konularıyla ilgili bazı hususlarda, araştırmanın bulgularında ayrıntılı şekilde incelendiği üzere, eksiklikler olduğu tespit edilmiştir.

Türkiye kıyılarında Şubat 2006 yılına kadar gemi kurtarma – yardım hizmetlerinden sorumlu olan yetkili kuruluş konumundaki T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ana statüsünün değişmesiyle beraber boğazlar bölgesine çekilmiştir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Türkiye kıyılarında en riskli bölgeler olduğu tartışılmaz bir gerçektir. Ancak, unutulmamalıdır ki "Prestige" kazası olayı, bir dar kanal veya boğazda meydana gelmemiştir. Türkiye kıyılarında, tüm dünyada olduğu gibi deniz trafiğinde artış vardır. Bunun en iyi örneği de yine boğaz trafiğindeki artıştır ki, araştırmanın İkinci Bölümünde Türkiye kıyılarında riskleri vurgulamak amacı ile bu konuda ayrıntılı bilgi verilmiştir. Araştırma sonucunda, gerek yapılan yüzyüze görüşmeler gerekse Delphi çalışması, Türkiye kıyılarında, KEGM'nün sadece boğazlara odaklanması ile beraber gemi kurtarma – yardım hizmetlerinde eksiklik oluştuğunu göstermektedir.

Günümüzde, Türkiye kapsamında, gemi kurtarma hizmeti bazı römorkaj ve pilotaj firmaları tarafından liman römorkörleri tarafından verilmeye çalışılmaktadır. Dünyada da, azalan gemi kazaları sonucunda, kurtarma – yardım hizmetinin kar getirmekten öte, hazırda bekletilmesi gereken özel donanımlı kurtarma römorkörleri, ekipman ve personel masraflarından dolayı zarar getirmeye başlaması ve deniz kirliliğine engel olamama durumunda kurtarıcıya çok ağır cezaların verildiği olaylar yaşanması Türkiye'deki gibi bu hizmetin daha çok liman römorkörleri tarafından verilmeye başlamasına sebep olmuştur. Bu durum, ERV veya ETV sistemleri gibi sistemlerin ortaya çıkmasının nedenidir. Çünkü acil müdahale ve deniz çevresinin korunması, hazırda bekletilen kurtarma – yardım ekiplerinin zamanında ve etkin şekilde olaylara müdahalesiyle mümkündür.

Araştırmanın sonucunda ortaya çıkan diğer bir konu, Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım hizmetinin, acil durumlara hazır olma çerçevesinde personel, ekipman ve planlama kapsamında yetersiz kalmasının yanında boğazlar bölgesinde de KEGM filosunun yenilenmesi, gemi kazaları kaynaklı deniz kirliliği ile mücadele sorumluluğunun artırılması ve kirlilikle mücadele ekipmanları konusunda kendisini geliştirmesi gerekliliğidir.

Gelecek araştırmaların, bu eksikliklerin ne şekilde geliştirileceğine yönelik çalışmaları kapsaması gereklidir.

Bu konuda önerilen, Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım alanında mevcut insan kaynağının tespit edilmesi, ekipman ve römorkör envanteri çıkarılması ve mevcut acil müdahale planlarının ayrıntılı şekilde incelenmesi yönünde olacaktır. Bu çalışmaların, yetkili kurum ve otoritelerle işbirliği içerisinde gerçekleştirilmesi ve Türkiye kıyılarında kurtarma – yardım ihtiyacının belirlenip, yeterliliğinin en iyi seviyeye çıkarılması kıyıların emniyeti için gereklidir. Türkye'de bu konuya yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

Türkiye'de, boğazlarda olduğu gibi, tüm kıyılarda yüksek risk bölgelerinde kurtarma – yardım istasyonları bulundurulmalıdır. Dünya da uygulamalarda devlet destekli gemi kurtarma – yardıma gidilirken (ERV, ETV) Türkiye'de mevcut yetkili kuruluşun sadece boğazlar bölgesine çekilmesi doğru bir uygulama gibi gözükmemektedir ve bu konuda dünya uygulamaları örnek alınmalıdır.

Türkiye kıyılarında gemi kurtarma – yardım hizmetinde, ilgili uzmanlıkların profesyonellerinden oluşan ekipler oluşturulması için gereken insan kaynağı açığının giderilmesi için çalışmalar yapılmalıdır. Bununla ilgili olarak denizcilik okulları ile işbirliğine gidilebilir. Denizcilik eğitim kurumları ile beraber, kurtarma uzmanı "salvage master" eğitimine yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

Türkiye kıyılarında etkin kurtarma – yardımı ve kirlilikle mücadeleyi sağlayacak, uygun planlamalar çerçevesinde, eğitim amaçlı ve bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı tatbikatlar, katılım ve kapsamda geliştirilmeli ve Türkiye'de bu konudaki yetki ve sorumluluk karmaşasının aşılması ve bu tür tatbikatların kurumlar arası işbirliğini geliştirecek şekilde düzenlenmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır.

Türkiye kıyılarında, artış gösteren kirletici yük taşıma miktarlarına uygun olarak kazalara müdahale edebilmek için gerekli yeterli çevre kirliliğini önleyici araç gereç ve donanım eksikliği mutlaka giderilmelidir.

KAYNAKLAR

Abada, A. (2002). Disaster & Emergencies, Definition. WHO/EHA, Training Package, Panafrican Emergency Training Centre.

Abdel-Fattah, N. M. (1997). Road Freight Privatization in Egypt. A Comparative analysis with Great Britain and Hungary. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Plymouth Üniversitesi.

Abrahams, H.J. (1956). Das Seerecht. Berlin.

Akdur, R. (2000). Afetler ve Afetlerde Sağlık Hizmetleri. Türkiye Sorunlarına Çözüm Konferansları-III. 21.Yüzyılda Türkiye, Ankara.

Aklin. K., Atman S. (2006). Küresel Petrol StratejlernnJeopoltk Açıdan Dünya ve Türkye Üzerndek Etkileri. Yayın No. 2006-48. İstanbul Ticaret Odası.

Akoğlu, H. (2003). Afet Kavramı ve Meteorolojik Afetlerin Sosyal Yaşama Etkileri, III. Atmosfer Bilimleri Sempozyumu Bildiri Kitabı, İstanbul.

Akten, N., 2003. The Strait of İstanbul: The Sea Way Seperating The Continents With Its Dense Shipping Traffic. Turkish J. Mar. Sci. 9:241-265.

AMA. (2007). American Marketing Association. Pazarlama Terimleri Sözlüğü.

Atken, N. 2004. The İstanbul Strait: Growth of Oil Shipping and Marine Casualties. J. Black. Sea/Mediterrenean Environment. 10; 209 – 232.

Andrew W. Anderson. Salvage & Recreational Vessels: Modern Concept & Misconceptions, 6 University of San Francisco Maritime Law Journal, 203. Fall 1993.

Artüz, İ. (1989). Gemi Kökenli Deniz Kirlenmesi. İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 89. Bildiri Kitabı. İstanbul.

Asyalı, E. (2001). Su Yolları Yönetiminde VTS Güvenlik Önlemleri ve Politikaları. Yayınlanmamış Doktora Tezi. T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Augustıne, N. R. (2000). Önlemeye Çalıştığınız Krizi Yönetmek. Kriz Yönetimi. Harvard Business Review. (Çeviren: Salim Atay). MESS. Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası. İstanbul: BZD Yayıncılık.

Aybay, G. (1987). Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları. İstanbul.

Aydın, K. (2002). Hizmet İşletmelerinde Servqual Yöntemi İle Hizmet Kalitesinin Ölçümü. Kocaeli Üniversitesi, İstabul İktisadi Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü.

Brice, G. (1993). Maritime Law of Salvage, 2nd Edition, Sweet & Maxwell, London.

Can, H. (2002). Organizasyon ve Yönetim. Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Baskı. Ankara: Siyasal Kitabevi.

Cemalcılar, İ. (1987). Pazarlama - Kavramlar Kararlar. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. Eskişehir.

Cerit, A.G. (1999). Maritime Transport and Safety Management: The Case of The Turkish Straits. Strategic Approaches for Maritime Industry in Polland and Turkey. Dokuz Eylül Yayınları. İzmir.

Clark, R. B. (1998). Marine Pollution. Oxford University Press. New York.

Cummins, Chip. (2005). The Bosporus Is a Bit Too Narrow; Oil Tanker Crashes a Fancy Diner. The Wall Street Journal Europe.

Davidson, C. (2006). Australia's Approach To Emergency Response And Towage. Dokuzuncu Asya Pasifik Denizcilik Emniyeti Toplantısı. Şili.

DEKİK. T.C. Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Kazaları İnceleme Kurulu. (2006). Kaza Raporları.

Demirtaş, H. (2000). Kriz Yönetimi. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi. Yıl: 6, Sayı: 23, Sayfa: 353-373, Yaz 2000.

DOTARS, 2004. Inquıry Into Marıtıme Salvage In Australıan Waters. Department Of Transport And Regıonal Servıces And The Australıan Marıtıme Safety Authorıty. Submıssıon To The House Of Representatıves Standıng Commıttee On Transport And Regıonal Servıces.

Dönmez, Yaşar K. (1997). Petrol ve Kimyasal Madde Tanker Atık Alım Tesisleri Kapasite ve Yer Seçimi Model Araştırması. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2004). Deniz Yolu Ulaşımı Çalışma Grubu Raporu. Deniz Ulaşımı ve Çevre. Türkiye İktisat Kongresi. İzmir.

DTO (Deniz Ticaret Odası). (2005). 2004 Yılı Aliağa Limanı Total-oil İskelesi'ne Gelen/Giden Gemi İstatistikleri. DTO İzmir Şubesi.

ENG, T.T. (2005). Can Intellectual Property Rıghts Form A Part Of The Salvors' Tradıtıonal Rıghts, And Can A Balance Be Achıeved Between Them? The Posıtıon Of Englısh, Amerıcan And South Afrıcan Salvors In Lıght Of The Recent Decısıons Of The 'R.M.S. *Tıtanıc*' Cases In The Unıted States Of Amerıca'. University of Cape Town Master. Thesis.

Ergünay, O. (1999). Afet Yönetimi Nedir? Nasıl Olmalıdır?, Türk Psikoloji Bülteni Deprem Özel Sayısı, Cilt 5, Sayı 14.

Eriş, G. (1990). Açıklamalı Türk Ticaret Kanunu. 3. Cilt. Deniz Ticareti ve Sigorta. Ankara.

Fornari, M. Conflicting Interests in the Turkish Straits: Is the Free Passage of Merchant Vessels still Applicable?. The Internatıonal Journal Of Marıne And Coastal Law, Vol 20, No 2 , 2005

Franko, N. - İzveren, A. – Çalık, A. (1994). Deniz Ticaret Hukuku. Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Giles, O.C., Gaskell, N.J.J., Debattista, C., Swatton, R.J. (1995) "Chorley & Giles's Shipping Law". 8.Edition. Pitman Publishing.

Grime R. , Shipping Law. Second Edition.1991. Sweet & Maxwell

Hall L. (1997). The Business of Salvage, What You Need to Know. Sea Tow Services International.

Hasson, F., Keeney, S., McKenna, H. (2000). Research Guidelines fort he Delphi Survey Technique. Journal of Advance Nursing, 32(4), 1008-1015.

İstikbal, Cahit. (Aralık 2003). IMO: Nedir, Ne Yapar, Nasıl Çalışır?. Turkishpilots.org. Seyir Defteri,

İstikbal, Cahit. (Aralık 2003). AB Prestige ve Biz. Turkishpilots.org.

IMO (International Maritime Organization). (1997). Salvage. Manual on Oil Pollution. Section III. London.

IMO (International Maritime Organization). (2003). Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance.

Joyner, J. J., Mitchell, J. M. 2002. Regulating Navigation Through The Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law. The International Journal of Marine and Coastal Law. Vol.17, No.4. Sayfa. 521-559.

KEGM (2004). T.C. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü. Kriz Yönetimi El Kitabı.

Kender R.,& Çetingil E. (1992). Deniz Ticaret Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte). İstanbul.

Kinnear, Thomas C. ve Taylor, James R. (1995). Marketing Research: An Applied Approach. McGraw-Hill. 5th Edition.

Koçak, K. (2001). Doğal Afetlerden Alınan Dersler, İTÜ Vakıf Dergisi.

Koldemir, B. (2006). İstanbul Boğazı Trafiğinde Seyir Güvenliği Sorunu Olan Bölgelerin Belirlenmesi İçin Bir Yöntem. Journal of Engineering Sciences. Vo.12, No. 1. Sayfa 51-57.

Kuleyin, B. (2005). Limanlarda Gemi Kaynaklı Çevresel Risk Değerlendirmesi Ve Yönetimi: Aliağa Limanı Uygulaması. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı. İzmir.

Maraist, F.L. (1992). Admiralty. Minnesota.

Mehmet E. Birpinar, Gonca F. Talu, Gonul Su, Mehmet Gulbey. The Effect of Dense Maritime Traffic On The Bosphorus Strait and Marmara Sea Pollution Ministry of Environment and Forestry. The Regional Directorate of Istanbul 2005.

Menteş, Y. (1991). Gemi Adamlarının Kurtarma – Yardım Ücreti ve Adalet Kavramı. İstanbul.

Mitchelll, V. W. ve McGoldrick P. J. (1994). The role of Geodemographics in Segmenting and Targeting Consumer Markets: A Delphi Study. European Journal of Marketing. Vol.28.

Mucuk, İ. (2004). Pazarlama İlkeleri. Yenilenmiş 14. Basım. Türkmen Kitabevi. İstanbul

NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration). (1992). Oil Spill Case Histories 1967-1991. Hazardous Materials Response and Assessment Division. Report No: HMRAD 92-11. Washington.

NRC. (1994). Reassessment of the Marine Salvage Posture of the United States. Committee on Marine Salvage Issues. National Academy Press, Washington, D.C.

Nurlu, M., Kuterdem, (2006). Ulusal Afet Bilgi Sistemi. National Disaster Information System. K. Dördüncü Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri, 13 – 16 Eylül 2006 / Fatih Üniversitesi / İstanbul-Türkiye.

Okay, M.S. (1954). Deniz Hukukuna Müteallik On Yıllık Temyiz Kararları. İstanbul.

O'Neil,W. (2003). The Fourth International Marine Salvage Conference, International Salvage Union, London, 19 March 2003

Oral, N., Öztürk, B. 2006. The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects. Turkish Marine Research Foundation, İstanbul. Publication No. 25.

Özmen, B., Nurlu, M., Kuterdem, K., Temiz, A., 2005, Afet Yönetimi ve Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Deprem Sempozyumu Kocaeli 2005, 23-25 Mart 2005, Grand Yükseliş Hotel, Kocaeli.

Palmer, A. (1997). Principles of Services Marketing. McGraw-Hill Publishing Company. England.

Peker, Ö., Aytürk N. (2000). Etkili Yönetim Becerileri Öğrenilebilir ve Geliştirilebilir. Ankara: Yargı Yayınevi.

Polityka, C. (2003). The Prestige Oil Spill. CEE 590: Critical Path Network Techniques. Department of Civil & Envirenmental Engineering. University of Wisconsin–Madison.

Robert H. Brown. Marine Insurance Vol. 1 – Principles & basic Practice. 5. Edition. 1986. Witherby & Co Ltd.

Rodiere, R. (1963). Droit Maritime. Paris.

Salvage Marketing Brochure. 2005. Lloyd's Agency.

Samsunlu, Ahmet. (1995). Deniz Kirliliği ve Kontrolü. İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Yayınları. İstanbul.

Schoenbaum, T. J. Rusk Prof. Of Law. University of Georgia. Admiralty & Maritime Law. 2. Edition, 1994. West Publishing Co.

Sikich, G. W. (2002). All Hazards. Crisis Management Planning. Logical Management Systems, Corp.

Special Compensation P&I Clause 2005. (SCOPIC 2005)

Smith, N.D. (1994). The Law of Salvage. University of Puget Sound.

Standard Salvage Agreement, Lloyd's Open Form

Tağraf, H., Arslan, N. T. (2003). Kriz Oluşum Süreci Ve Kriz Yönetiminde Proaktif Yaklaşım. C.Ü. İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 1.

Taymaz, M. (2001). Doğal Afet Zararlarını Azaltma Çalışmaları, Afet ve Afet İşleri Genel Müdürlüğü.

TDK. (1994). Türk Dil Kurumu Okul Sözlüğü. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basım Evi.

Tekil, F. (1988 - 1993). Deniz Hukuku. İstanbul.

Tekinalp Ü., Çamoğlu E. (1998). Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticari Mevzuat. 9. Baskı. Beta Basım. İstanbul.

Torrıngton, D., Weıghtman, J., Johns, K. (1989). Effective Management. People and Organization. Englewood Cliffs: Prentice Hall Inc.

Tuna, O. ve Özer. D. (2002). Pazarlama Faaliyetlerinde Etkinliğin Sağlanmasında Üçüncü Taraf Lojistik Hizmetlerinin Rolü: Türkiye'ye Yönelik Bir Delphi Çalışması. Afyon Kocatepe Üniversitesi 7. Ulusal Pazarlama Kongresi. Afyon.

UNEP (United Nations Environment Programme). (1990). GESAMP: The State of The Marine Environment. Regional Seas Reports and Studies No:115.

Werner, A.R. (1964). Traite de Droit Maritime General. Cenevre.

Wilder M. A. (2000). Application of Salvage Law and the Law of Finds to Sunken Shipwreck Discoveries. Defense Councel Journal. January 2000.

WWF Project Team Palas. 2000. Protection Of The Wadden Sea From Ship Accidents Through The Establishment Of A PSSA Wadden Sea. A Realization Plan For The Trilateral Cooperation Of Denmark, Germany And The Netherlands. WWF Deutschland, Frankfurt am Main, Ekim 2000.

Yavaş, H. (2001). Doğal Afetler ve Kriz Yönetimi, Yerel Yönetim ve Denetim, Cilt 6, Sayı 2, Şubat 2001.

Yavaşça, C. (1993). Deniz Ticaret Hukuku, Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları. İstanbul.

Yılmaz, A., B. (2004).Türkiye'de Yurtiçi Denizyolu Yük Taşımacılığında Pazar Potansiyeli Analizi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı. İzmir.

Yong, Y. W. Ve Keng K. A. Ve Leng, T. L: (1989). Adelphi Forecast for the Singapore Industry: Future Scenario and Marketing Implications. International Marketing Review. Vol.6-3.

İnternet: “1989, Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi” http://www.denizcilik.gov.tr /mevzuat/anahtark1.asp?ANAHTAR=kurtarma. (Erişim: 03.02.2006).

İnternet: “T.C. Kıyı Emniyeti Gemi Kurtarma – yardım Sözleşmesi”. http://www. kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=7&sid=27&srt=&recNo=4&lng=. (Erişim: 03.02.2006).

İnternet: Çevre ve Orman Bakanlığı. (2005). Deniz Kirliliği. Bilgi Köşesi., http://www .cevreorman.gov.tr/su_02.htm. (Erişim: 25.01.2005).

İnternet: DfT (Department for Transport). (1999). Report of Lord Donaldson's review of salvage and intervention and their command and control. http://www.dft. gov.uk/stellent/groups/dft_shipping/documents/page/dft_shipping_505250.hc sp. (Erişim: 29.01.2005).

İnternet: ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation). (2005). Oil Tanker Spill Statistics: 2004., http://www.itopf. com/ stats 04.pdf. (Erişim: 11.02.2005).

İnternet: İstikbal, C. (2003). AB'nin Prestige'i ve Biz. Seyir Defteri. http://www. turkish pilots.org.tr/DOCUMENTS/CISTIKBALprestige.htm. (Erişim:11.02.2005)

İnternet: NRC (National Research Council of the National Academies). (2003). Oil in the Sea III: Inputs, Fates and Effects. The National Academies Press. Washington, D.C., http://www.nap.edu. (Erişim: 07.02.2005)

İnternet: Yonsel, F. (2002). Deniz Ulaşımı ve Deniz Kirliliği., http://www.turkishpilots. org.tr/CEVRE/DENIZ_KIRLILIGI_F_Yonsel.html. (Erişim: 06.02.2005)

İnternet: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. “Uluslar Arası Denizcilik Örgütü, Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı. Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri”. http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/IMO bilgileri. (Erişim: 05.02.2005).

İnternet: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. Kaza İstatistikleri. http://www. denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik.asp. (Erişim: 07.11.2006).

İnternet: Uysal, F. B., Demiralay, C. "Genel Gerekçe" http://www.uysal-demiralay.av.tr/ ticaretkanunu.htm (Erişim: 27.05.2006).

İnternet: The Salvage Association. http://www.wreckage.org/.

İnternet: "Ship salvage. Inquiry into Maritime Salvage in Australian Waters. June 2004. The Parliament of the Commonwealth of Australia. Standing Committee on Transport and Regional Services". http://www.aph.gov. au/house/committee/trs/salvage/report/chap3.pdf (Erişim: 06.02.2006).

İnternet: "Salvage and wreck removal from a P&I Club perspective" http://www.gard. no/gard/ Publications /GardNews/RecentIssues/gn175/art_9.htm (Erişim: 12.06.2006).

İnternet: "Salvage In Turkish Waters" http://www.gard. no/gard/ Publications/Gard News/RecentIssues/gn175/art_9.htm (Erişim: 12.06.2006).

İnternet: "Salvage - The SCOPIC Clause" http://www.waltonsandmorse.com/ resources/bulletins/scopic/ (Erişim: 26.04.2006).

İnternet: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu. "KEGKİ Genel Müdürlüğünün 2001, 2002, 2003 yıllarındaki eylem ve işlemleriyle, Denizcilik Müsteşarlığının eylem ve işlemlerinin araştırılıp denetlenmesine ilişkin rapor özeti" Sayı : 2004/6 Tarih : 06/07/2004. http://www.cankaya.gov.tr/tr_ html/ DDK/kegki.htm (Erişim: 11.03.2006)

İnternet: "Turkish Straits" http://www.turkishembassy.org/index.php?option=com_ content& task=view&id=511&Itemid=489 (Erişim: 05.03.2007)

Internet: "The Turkish Straits Vessel Traffic Service (TSVTS)" http://www.afcan.org/ dossiers_techniques/tsvts_gb.html (Erişim: 22.03.2007).

İnternet: “Ship salvage Inquiry into Maritime Salvage in Australian Waters”. House of Representatives Standing Committee on Transport and Regional Services The Parliament of the Commonwealth of Australia. June 2004 Canberra. http:// www.aph.gov.au/house/committee/trs/salvage/report.htm. (Erişim: 04.03.2006).

İnternet: “Adsteam Marine Salvage Capability & Capacity”. http://www.pc.gov.au/ inquiry/harbourtowage/subs/subdr029.pdf. (Erişim: 02.07.2006).

İnternet: “The United Kingdom Response to Salvage and Marine Pollution”. http://www.spillcon.com/2004/papers/MIDDLETON.ddf. (Erişim: 14.07.2006).

İnternet: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı”. http://www.kgm.adalet.gov.tr/turkticaret kanunutasarisi.htm. (Erişim: 17.04.2006).

İnternet: “ISU’s Role”. http://www.marine-salvage.com/overview/index.asp?page= isu_role.htm. (Erişim: 03.11.2005).

İnternet: “ISU Full Members Directory”. http://www.marine-salvage.com/documents/ Full%20Members%20Directory%20March%202007pdf. (Erişim: 18.06.2006).

İnternet: “Safer Shipping”. http://www.marine-salvage.com/overview/index. asp? page=safety.htm. (Erişim: 12.08.2006).

İnternet: “KEGKİ Ana Statü. Md.4/2.2006”. http://www.coastalsafety.gov.tr/ default. asp?id=3&sid=43&lng=. (Erişim: 03.04.2006).

İnternet: T.C. Sayıştay Başkanlığı. "Gemilerin Denizleri Ve Limanları Kirletmesini Önleme Ve Kirlilikle Mücadele" http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/ 2002/ 2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm. (Erişim: 12.11.2006).

İnternet: " Denizcilik Sigortaları Ve "Runnıng Cost". http://tsrsb.org.tr/private/ img/trk/sayi7/incele 72.htm. (Erişim: 18.06.2007).

İnternet: "P&I Club Protection & Indemnity Club”. http://www.turkhukuksitesi.com/ showthread.php?t=14325 (Erişim: 03.05.2007).

İnternet: " What İs a Disaster". http://www.unisdr.org/eng/publicaware/worldcamp /2004/booklet-eng/Pagina5ing.pdf (Erişim: 20.06.2007).

İnternet: " Emergency Preparedness and Crisis Management Plan". http://www. sosu.edu/public-safety/documents/emergency-preparedness-plan.pdf (Erişim: 20.06.2007).

İnternet: "The Wadden Sea: Maritime Safety and prevention of Pollution From Ships". http://www.dmkn.de/1779/seeverkehr.nsf/BA1F3E2740DDC17FC 1256F880048AC3C/$File/maritime%20safety%20waddensea.pdf. (Erişim: 13.03.2007).

İnternet: "Places Of Refuge - Addressing The Problem Of Providing Places Of Refuge To Vessels İn Distress". http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp? Topic id=746. (Erişim: 03.01.2006).

İnternet: "The Wadden Sea designated as PSSA". http://www.waddenseasecretarit. org/news/publications/Wsnl/Wsnl02-2/articles/3-Reineking-PSSA.pdf. (Erişim: 22.06.2007).

İnternet: "PSSA Wadden Sea". http://www.ngo.grida.no/wwfneap/Projects/ Reports/ PSSA_WaddenSea_English.pdf (Erişim: 23.06.2007).

İnternet: "Bonn Agreement". http://www.bonnagreement.org/eng/html/counter pollutionmanual/Chapter28_emergency%20towing.htm (Erişim: 23.06.2007).

İnternet: "AIS Merkezi Hizmete Açıldı". http://www.denizhaber.com/index.php? sayfa=habgst&id=7997&links=1. (Erişim: 10.07.2007).

Resmi Gazete (26078). (2006). Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Ana Statüsünde Değişiklik Yapılması Hakkında Ana Statü.

Resmi Gazete (6333). (1946). Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunu.

Resmi Gazete (24611). (2001). Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği.

EKLER

EK 1: Lloyd Gemi Kurtarma – Yardım Sözleşmesi (LOF)

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE – NO PAY

1 Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2 Property to be salved: The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3 Agreed place of safety:	4 Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5 Date of this agreement	6 Place of agreement
7 Is the Scopic Clause incorporated into this agreement?	State alternative: Yes/No
8 Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9 Captain or other persons signing for an on behalf of the property Signature:

A **Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salve the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B **Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

C **Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

D **Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.

E **Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.

F **Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:

i the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;

ii the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;

iii the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.

G. **Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.

H **Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or habour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.

I **Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyds Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.

J **Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.

K **Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.

L **Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES

1 **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salved interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.

2 **Incorporated provisons.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.

Telephone + 44(0)20 7327 5408
Fax +44(0)20 7327 6827
Email lloyds-salvage@lloyds.com
www.lloydsagency.com

KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KURTARMA-YARDIM SÖZLEŞMESİ

FR.710.138 – Rev 00 / 26.05.2006

KURTARMA YOK – ÜCRET YOK

1)Kurtarıcının Adı: **KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ** *(Sözleşmede bundan sonra "KURTARICI" olarak adlandırılacaktır.)*	**2)Kurtarılacak Değerler:** **Gemi Adı:** *Gemi, Bunker ,Yük, Navlun* *(Sözleşmede bundan sonra "Kurtarılacak Değerler" olarak belirtilecektir.)*
3) Teslim Yeri: *(Belirtilmemesi halinde en yakın demir mahalli kabul edilir)*	**4) Donatan / İşletici Adı :**
5) Sözleşme Yeri:	**6) Sözleşme tarihi:**
7)Kurtarıcı Nam ve Hesabına İmzalayan: *İmza:*	**8)Kaptan veya Kurtarılacak Değerler Nam ve Hesabına imzalayan:** *İmza:*

*Deniz Tehlikesine maruz kalan geminin kaptanı, donatan veya temsilcisi sözleşmede kısaca "**KAPTAN**" olarak anılacaktır. KAPTAN, 8 madde ve 4 sayfadan ibaret bu sözleşmeyi kabul ederek kurtarılacak tüm değerleri temsilen iki nüsha olarak imzalamıştır.*

MADDE 1-- Bu sözleşme Türk Ticaret Kanunu'nun 1223. maddesi gereğince "**yapılan hizmetler neticesiz kalırsa kurtarma veya yardım ücreti istenemez**" esasına göre yapılmıştır.

Bu Sözleşmeye göre yapılan hizmetin kurtarma-yardım niteliğinde bulunduğuna itiraz olunamaz.

MADDE 2-- KAPTAN, deniz tehlikesine maruz kalan kutu 2 de belirtilen değerlerin, ücret karşılığında kurtarılarak kutu 3 de belirtilen mahalde kendisine teslim edilmesini KURTARICI' dan istemiştir. KURTARICI da bu teklifi kabul ederek, her türlü hizmet, masraf ve vasıta kendisine ait olmak üzere, kurtarma ve yardım işinde işbu sözleşme hükümleri dairesinde elinden geldiği kadar çalışmayı taahhüt etmiştir.

KURTARICI, yapılacak kurtarma-yardım hizmetinin, faydalı bir netice sağlayıp sağlamayacağı veya kutu 2 de belirtilen değerlerin kurtarma-yardım hizmet ve masraflarına değip değmeyeceği hususunda başlangıçta ve Kurtarma Yardım hizmetinin sonuna kadar, her zaman, mutlak takdir hakkını haizdir.

KURTARICI, bu mutlak takdir hakkını kullanarak, kurtarma yardımın bir netice vermeyeceğine veyahut deniz tehlikesine maruz kalan kutu 2 de belirtilen değerlerin durumunu, diğer hal ve şartları da dikkate alarak değerlerin yapılacak kurtarma-yardım hizmet ve masraflarına değmeyeceğine kanaat ettiği takdirde, akitten rücu ve işe başlamış olsa dahi işi bulunduğu hal üzere terk etmek yetkisini haizdir. İşi terk ve akitten rücu halinde KURTARICI' dan tazminat talebinde bulunulamaz. Gemi veya gemide bulunan şeyler kısmen kurtarılmış ise KURTARICI, kurtarılan değerler üzerinden ücret alır. Bu ücret kurtarılan değerleri geçemez.

KURTARICI, kurtarma-yardım hizmetini bu sözleşmede adı geçen veya elinde mevcut diğer kurtarma gemilerinden herhangi biri ile yahut diğer gemi ve vasıtalarla yapmak ve hizmetin herhangi bir safhasında gemi veya vasıta değiştirmek hususunda her zaman tam bir yetkiye sahiptir

MADDE 3--Deniz tehlikesi altında bulunan geminin kaptanı, KURTARICI'nın gerekli bulduğu manevra ve ameliyeleri yapar , gerekli malzemeyi KURTARICI veya emrine verir.

KURTARICI, deniz tehlikesi altında bulunan geminin makine,demir, zincir, her türlü teçhizat ve teferruatını, kurtarma ve yardım ile ilgili olarak ücretsiz kullanmaya yetkilidir. Bu amaçla yukarıda belirtilen her türlü malzemenin gerektiğinde yerini değiştirir, diğer bir gemiye veya kurtarma gemisine nakleder.

KURTARICI, deniz tehlikesi altında bulunan gemi içindeki bütün maddeleri; yük, safra, mahrukat, gemi vasıtaları, alet, edevat v.s. boşaltabilir, serbestçe yerlerini değiştirebilir, limbo edebilir ve kendi mutlak rey ve kanaatince denize atılmasını lüzumlu gördüğü şeyleri denize atabilir. Bundan dolayı tazminata muhatap olamaz.

Kurtarma-Yardım ameliyesi yapılırken manevra, yükleme, boşaltma, çekme ve diğer hareketler yüzünden veya muhalif hava yada herhangi bir sebeple deniz tehlikesine maruz kalan geminin tekne ve teçhizatına, yüküne ve sair değerlere vaki hasar, zarar ve ziyadan veyahut büsbütün ziyadan dolayı KURTARICI' ya sorumluluk yüklenemez.

MADDE 4-- KAPTAN ve diğer gemi adamları, kurtarma-yardım işine hiçbir şekil ve surette müdahale edemezler, manevra ve ameliyeleri önleyemez veya kendiliklerinden manevra ve ameliyelere teşebbüs edemezler. KAPTAN ve gemi adamları gemi, yük, kaza hakkında ve sair hususlarda bütün bilgi ve özellikleri kurtarma gemisi kaptanına derhal bildirmekle yükümlüdürler.

Ayrıca KAPTAN, gemi içindeki yük ve yakıtın cins, nitelik, nicelik ve değerlerini; gemi, yük ve navlunun sigorta şirketlerinin adını ve sigorta bedellerini, navlunun tahsil edilip edilmediğini, edildi ise ne kadarının tahsil edildiğini KURTARICIYA yazı ile bildirmek zorundadır.

İşin, KAPTAN tarafından yarım bıraktırılması veya müdahale edilerek, bitirilmesinin önlenmesi halinde, kurtarma-yardım hizmeti tam ve başarılı olarak verilmiş kabul edilir. Kurtarma-yardım ücreti buna göre tespit, tayin ve tediye olunur.

MADDE 5—Kurtarılan değerlerin kutu 3'de belirtilen mahalle getirildiği veya bulundukları yerde emniyet altına alındığı, yahut 4'ncü maddenin son fıkrasındaki halin vuku bulduğu tarihte kurtarma-yardım taahhüdü başarı ile yerine getirilmiş ve deniz tehlikesinden kurtarılan değerler, sözleşme hükümlerine göre KAPTAN tarafından teslim alınmış sayılır.

KAPTAN, bu maddenin birinci fıkrasına göre kurtarma-yardımın son bulması üzerine ve derhal, kurtarma-yardım ücretiyle masraflarına, faizlerine, hakem, avukat ücretleri ve tahkim masraflarıyla KURTARICI' ya tediye ile yükümlü ve muhatap olacağı bilcümle hususlara karşılık, kurtarılan değerlere şamil olmak üzere KURTARICI' nın tayin edeceği şekil, şart ve miktarda meblağı muhtevi sureti ilişik, müddetsiz müşterek ve müteselsil borçlu ve müteselsil kefil kaydını muhtevi muteber bir banka teminat mektubunu veya nakit teminatı vermekle mükelleftir. Teminatın miktarı, ileride kurtarma-yardım ücretinin hakemlerce tayininde ve masraf vesair yükümlülüklerin tahmilinde bir tesiri haiz değildir.

Sözleşme hükümlerine uygun şekilde teminat verilmesi tarihine kadar KURTARICI, Kurtarma-Yardım hizmeti verilen gemi civarında kurtarma gemisi bekletebilir veya sair tedbirleri alabilir. Bu nedenle yapılan masraflar, uğranılan zararlar ve kayıplar da kurtarma-yardım ücretinin tespit ve tayininde nazarı dikkate alınır. Bu ücretin tayininde sarf edilen zaman, deniz vasıtasının bulunduğu yerden hareketle tekrar aynı yere dönüşüne kadar geçen zaman dilimi olarak hesaplanır.

Kurtarılan ve Emniyet altına alınan değerler üzerinde, bu sözleşme ve Türk Ticaret Kanunu'nun kurtarma-yardım hükümleri gereğince, KURTARICI' nın rehin ve hapis hakları mevcuttur. Kurtarılan veya yardım gören gemi ve içindekiler KURTARICI' nın yazılı muvafakati olmadıkça kutu 3'de belirtilen mahalden hareket ettirilemez, başka mahalle götürülemez ve yük ile diğer eşya ve malzeme gemiden alınamaz.

Kurtarılan tüm değerlere karşılık tek bir teminat mektubu verilebileceği gibi, KURTARICI'nın yazılı muvafakati ile gemi yük navlun ve bunker için ayrı ayrı teminat verilebilir. KURTARICI, yük ve navlun için ayrı ayrı teminat verilse dahi donatan aleyhine yasal yollara başvurabilir.

Teminatın verilmemesi veya yetmemesi halinde, verilmesi veya tamamlanmasına kadar KURTARICI, alacağını temin zımnında rehin ve hapis hakkını kullanmak, gemi ve yük üzerinde ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz kararı alarak gemiyi seferden men etmek de dahil olmak üzere bütün hukuki yollara müracaatta serbesttir. Bu haklarının kullanılmasında gemi ve yüke gelebilecek zarar, ziyan ve hasardan dolayı sorumluluk gemi, bunker, yük ve navlun ilgililerine aittir.

Gemide bulunan yükün herhangi bir suretle gemiden teminatsız veya noksan teminatla çıkarılması halinde; yük ilgililerinin payına düşen Kurtarma-Yardım ücretinden kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, kaptan ile birlikte KURTARICI' ya karşı şahsen sorumludur.

Teminatın yüksek alınmış bulunmasından dolayı KURTARICI' dan hiçbir tazminat talep edilemez.

MADDE 6-- Kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, yük ilgililerinin ödemekle mükellef olduğu kurtarma-yardım ücretiyle, hakem, avukatlık ücretleri, masrafları ve diğer bütün mali yükümlülüklerden dolayı KURTARICI' ya karşı yük ilgilileriyle birlikte müşterek ve müteselsil borçlu ve alacağın teferruatıyla birlikte tamamından sorumludur. Kurtarılan veya yardım gören gemi donatanı, KURTARICIYA Kurtarma-Yardım hizmetinden doğan bütün alacağı öder. KURTARICI, alacaklarının tahsili için açacağı davada husumeti, kurtarılan değerlere şamil olmak üzere, teselsül ve iştirak esasına binaen yalnız donatana veya donatanla birlikte yük sahibine, ya da bu esaslar dairesinde Kaptana tevcih etmek hususunda tam bir serbestiye sahiptir.

Donatan; gemi, bunker, yük ve navluna düşen bütün kurtarma-yardım ücretleriyle teferruatını ödemeyi ve bu sebeple, husumetin yalnız kendisine tevcihini kabul eder.

Teminatların ayrı ayrı verilmesi husumetlerin tevcihinde hiçbir şekilde etkili olmaz.

Taraflarca Sulh olunamaması halinde, kurtarılan değerlere verilen Kurtarma-Yardım hizmetinden kaynaklanan Kurtarma-Yardım alacağının tayinine ilişkin ihtilaf, yasal süresi içerisinde Kurtarıcının talebi üzerine İstanbul' da tahkim yolu ile hallolunur. Diğer ihtilaflar genel hükümlere göre İstanbul Mahkemelerinde hal ve fasl olunur.

KURTARICI bir hakem, KAPTAN veya donatan da kurtarılan değerlere şamil olarak bir hakem tayin ederler. KURTARICI' nın hakem seçiminin kendisine tebliği üzerine, kaptan veya donatan bir hafta içinde bu maddede yazılı olduğu şekilde, hakemini seçip KURTARICI' ya bildirmediği takdirde ikinci hakem; KURTARICI' nın müracaatı üzerine İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi tarafından seçilir.

İki hakem kararda ittifak edemezler ise, üçüncü hakemi seçerler. Üçüncü hakem seçiminde ittifak edemedikleri takdirde, üçüncü hakem KURTARICI' nın müracaatı üzerine İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi tarafından seçilir.

Tarafların gelip gelmemelerine bakılmaksızın, Hakemler tarafları davet ederek toplandıkları ilk toplantı tarihinden başlamak üzere 55 gün içinde tetkikatı ikmal ile karar verir. Üçüncü hakeme gidildiği takdirde, tarafların gelip gelmemelerine bakılmaksızın müddet her üç hakemin tarafları çağırarak toplandıkları günden başlamak üzere 45 gün sonrası için uzatılmış olur ve bu takdirde hakemler üç hakem halinde taraflarla birlikte toplandıkları günden başlamak üzere 45 gün içinde tetkikatı ikmal ile karar verirler.

Hakemler, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun Tahkim'e ilişkin emredici hükümleri hariç olmak üzere Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu ile bağlı değillerdir. Tetkikat günü gelmeyen taraf çağırılamaz, yargılamaya yokluğunda devam edilir.

Tahkim müddeti tarafların muvafakati ile veya mahkeme kararı ile uzatılabilir.

Gemi, bunker, yük ve navlun için ayrı ayrı teminatlar alındığı takdirde, hakemler kararında kurtarılan değerleri ve nispetlerini ayrı ayrı belirtirler.

Hakemlere, hüküm altına aldıkları meblağ üzerinden hakem ücreti ödenir. Bu ihtilafın iki hakem tarafından halli takdirinde hüküm altına alınan meblağın %10' u, üç hakemle halli takdirinde %12' sidir. Bu nisbet üzerinden tahakkuk eden ücret, aleyhine alacak davası ikame edilen kurtarılan değer sahip ve/veya ilgililerine ait olur ve hakemler arasında eşit şekilde paylaştırılır.

Hakemler, hükmolunacak meblağa kurtarma-yardım hizmetinin bittiği tarihi takip eden günden başlamak üzere, T.C. Merkez Bankasının Kısa Vadeli Krediler için öngördüğü reeskont faizi oranına göre faiz yürütür.

MADDE 7-- KURTARICI, kaza yerine gelinceye kadar, deniz tehlikesine maruz kalan gemi kendi imkanlarıyla kurtulur ise, kurtarıcı yaptığı masraflar ve bu yüzden uğradığı zararlarla birlikte, münasip bir ücret almaya hak kazanır.

Tekel sınırları dışında veya içinde deniz tehlikesine maruz kalan gemi 3' üncü şahıslar veya gemiler tarafından kurtarılır ya da yardım görürse, deniz tehlikesine maruz kalan gemi KURTARICI' ya, tam bir Kurtarma-Yardım ücreti tazminatı ödemeyi kabul eder.

MADDE 8-- Hakemlerin takdir ve tayin etmiş oldukları kurtarma-yardım ücreti ile avukatlık ve hakem ücretleri, faiz vesair meblağ, tahkim masrafları,hakem kararının Kaptan' a, Donatan' a veya vekillerine tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde KURTARICI' ya ödenecektir. Aksi takdirde KURTARICI elindeki teminattan veya gemi veyahut tahsil edilmemiş navlundan veya yükten bütün alacakları tahsile yetkilidir.

ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİ,1989

BÖLÜM 1- GENEL HÜKÜMLER

Madde 1

Tanımlar
Bu Anlaşmada yer alan

(a) **Kurtarma operasyonu**, seyir edilebilir sularda veya diğer sularda tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenilmesi hareketi veya işidir.
(b) **Tekne**, seyir etme kabiliyeti olan herhangi bir gemi, tekne ya da herhangi yapıdır.
(c) **Mal**, riski halinde taşıma ücretini de içeren, kalıcı ve kasıtlı olmayarak sahil şeridine bağlanan herhangi bir malıdır.
(d) **Çevreye verilen zarar**, kirlenme, bulaşma, yangın, patlama ya da diğer büyük vakalar nedeniyle insana veya kıyı yada iç sularda veya bunlara bitişik alanlardaki deniz yaşamı veya kaynaklarına verilen fiziksel hasardır.
(e) **Ödeme**, bu Sözleşme göre ödenmesi gereken ödül, ücret yada tazminattır.
(f) **Organizasyon**, Uluslararası Denizcilik Örgütüdür.
(g) **Genel Sekreterlik**, Örgütün Genel Sekreterliğidir.

Madde 2

Sözleşmenin uygulanması

Bu Sözleşme, ilgili olan adli veya uzlaşma prosedürü işlemlerinin bir taraf devletine getirilmesi ile uygulanabilir hale gelebilir.

Madde 3

Platformlar ve delici üniteler

Bu Sözleşme, deniz yatağı mineral kaynakları araştırması, üretimi ya da işletimi yapılan bölgelerin etrafında bulunan sabit yada yüzen platformlar veya karadan gelen delici ünitelere uygulanmayacaktır.

Madde 4

Devlete ait tekneler

1. Madde 5 e halel getirmeksizin, kurtarma operasyonu sırasında devlet aksini kararlaştırmadıkça, genel olarak göz önünde bulundurulan uluslararası hukukun prensipleri altındaki yüce dokunulmazlık esaslarına göre bu Sözleşme savaş gemilerine veya devletin sahip olduğu veya işlettiği ticari olmayan diğer gemilere uygulanmayacaktır.

2. Taraf Devlet, paragraf 1 de tanımlanan savaş gemilerine veya diğer bu Sözleşme uygulamaya karar verdiğinde, Genel Sekreterliği, bu uygulamanın terimlerini ve durumlarını açıkca belirterek, bundan haberdar edecektir.

Madde 5

Kamu otoritelerince kontrol edilen kurtarma operasyonları

1. Bu Sözleşme, kamu otoritelerince yürütülen veya kontrol edilen kurtarma operasyonlarıyla ilişkili hiçbir ulusal kanun veya uluslararası Sözleşmelere karşı bir etkide bulunmayacaktır.
2. Bununla birlikte, kurtarma operasyonunda bulunan kurtarıcılar, yaptıkları kurtarma işlemi dolayısıyla Sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan yararlanma hakkına sahip olacaklardır.
3. Kurtarma operasyonlarında bulunan bir kamu otoritesinin, Sözleşmede belirtilen haklardan ve çıkarlardan yararlanma dereceleri, sözü geçen kamu otoritesinin dahilinde bulunduğu devletin kanunlarına göre belirtilecektir.

Madde 6

Kurtarma anlaşmaları

1. Bu Sözleşme, yapılan anlaşmada kurtarılma derecesi açıkça belirtilmedikçe, her kurtarma operasyonuna uygulanacaktır.
2. Gemi kaptanı, kurtarma anlaşmasını gemi maliki adına akdetme hakkına sahip olmalıdır. Gemi kaptanı veya gemi maliki, gemideki yükün sahibi adına kurtarma anlaşmasını akdetme hakkına sahip olmalıdır.
3. Çevreye karşı oluşacak zararın önlenmesi yada en aza indirmesi için de olsa, bu Maddedeki hiçbir husus Madde 7 deki hükümleri etkilemeyecektir.

Madde 7

Anlaşmaların iptali ve geliştirilmesi

Bu anlaşma aşağıda belirtilen durumlarda iptal edilebilir yada geliştirilebilir:

(a) eğer anlaşma yakışıksız bir etkiye yada tehlikeli bir tesire girmişse ve şartları adaletsizse
(b) anlaşmaya göre belirlenen ödeme verilen hizmete göre çok fazla ya da çok az ise

KISIM II- KURTARMA OPERASYONLARININ PERFORMANSLARI

Madde 8

Kurtaranın, gemi kaptanının ve gemi malikinin görevleri

1. kurtaranın, gemi malikine ve gemide bulunan yük sahibine karşı görevleri

(a) kurtarma operasyonunu büyük bir dikkatle sürdürmek
(b) (a) da bahsedilen görevi yerine getirirken çevreye gelebilecek hasarı önlemek veya en aza indirmek için elinden geleni yapmak.
(c) Şartlar, başka kurtarıcılardan yardım isteme durumuna geldiğinde ve;
(d) Mantıklı olarak gemi kaptanı veya tehlikede bulunanlar tarafından diğer kurtarıcılardan yardım istenmişse bunu kabul etmek; diğer kurtarıcılardan yardım talebinin gereksiz ve yerinde olmayan bir talep olduğu ortaya çıkarsa ilk kurtarıcının hakları kaybolmaz veya aza indirgenemez.
2.gemi kaptanı, malikinin veya gemideki yükün sahibin kurtarana karşı görevleri
(a) kurtarma operasyonları sırasında kurtaranla tam bir işbirliği içinde olmak;
(b) bunu yaparken çevreye gelebilecek hasarı önlemek yada en aza indirmek
(c) tekne yada tehlikedeki birimler güvenli bir yere geldiğinde, mantıklı olarak kurtaran tarafından talep edilmiş teslim işlemini onun isteğine göre yapmak.

Madde 9

Kıyı devletlerinin hakları

Bu Sözleşmede yer alan hiçbir husus kıyı devletinin uluslararası hukukun prensipleri ölçüsünde gözettiği haklarıyla çelişmeyecek ve onları etkilemeyecektir. Buna göre kıyı devleti, yasalarınca önlemeye çalıştığı çevre kirliliği ve koruduğu kıyıların tehdit altına sokmamak için yürütülen kurtarma operasyonlarına müdahale etme ve rota belirleme hakkına sahiptir.

Madde 10

Yardım hizmeti görevi

1. Her kaptan denizde kaybolma tehlikesi ile karşı karşıya olan herkese, kendi gemisine ve personeline zarar vermeden yardım etmekle yükümlüdür.
2. Taraf Devlet, 1. Paragrafta belirtilen bu görevi zorunlu olarak uygulatmak için gerekli olanı yapmalıdır.
3. Paragraf 1 de belirtilen yükümlülüğün gemi kaptanı tarafından ihlali sonucu, gemi, maliki sorumlu tutulmaz.

Madde 11

İşbirliği

Taraf ülke, tehlikedeki bir birimin kurtarılması için ve aynı zamanda çevrenin de hasar görmesini önlemek için yapılan kurtarma operasyonlarında, bu işlemler için karar verme yada düzenleme yapma aşamasına gelebilir. Bunlar, tehlikedeki gemiye veya binme limanları açmak veya kurtaranın işini kolaylaştırmak için bazı hazırlıklar yapmak olabilir. İşte bu durumlarda kurtarma operasyonuna yeterli yardımı yapabilmek için gerekli otoriteleri hesaba katmalıdır.

KISIM III-KURTARANIN HAKLARI

Madde 12

Ödül için koşullar

1. başarıyla sonuçlanan kurtarma operasyonu sonucunda ödül hakkı doğar
2. aksi kararlaştırılmadıkça yararlı bir sonuca ulaşmayan kurtarma operasyonları sonucu hiçbir ödeme yapılmaz.
3. bu kısım, kurtaran ve kurtarılan gemilerin sahibi aynı olsa bile uygulanacaktır.

Madde 13

Ödül belirleme kriterleri

1. Ödül, kurtarma operasyonlarını teşvik edecek miktarda olmalı ve aşağıdaki kriterler, sırası dikkate alınmadan, göz önünde bulundurulmalıdır;
(a) teknenin ve diğer tehlikedeki birimlerin kurtarılan değerleri;
(b) çevreye gelebilecek hasarın önlenmesinde yada en aza indirilmesinde, kurtaranın sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik;
(c) Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi;
(d) Tehlikenin derecesi ve niteliği;
(e) Kurtaranın tekneyi ve tehlikede ki diğer birimleri kurtarırken sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik;
(f) Kurtaranlar tarafından harcanan zaman, harcanan para ve uğranan kayıplar;
(g) Sorumluluğun riski ve kurtaran tarafından veya onun ekipmanları tarafından girilen diğer riskler;
(h) Verilen yardım hizmetinin çabukluğu;
(i) Kurtarma operasyonlarında istenen ekipmanların yada gemilerin elde edilebilirliği ve kullanılabilirliği;
(j) Kurtaranın kullandığı ekipmanların yeterliliği ve hazır olma durumları.

2. ödülün ödenmesi, yukarıdaki kriterler göz önüne alınarak, geminin ve tehlikedeki diğer birimlerin ilgililerinin, kurtarılan değerlerinin oranına göre belirlenecektir. Yine de taraf devlet kendi ulusal hukukunda sözü geçen ödülün ödenmesinin bu ilgililerin biri tarafından yapılmasını sağlayabilir. Bu, bir ilgilinin, diğer ilgililere, kendilerini ait olan hisselerine karşı yapacağı bir başvuruya bağlıdır. Bu maddedeki hiçbir şey savunma hakkını etkileyemez.
3. bir ilgiliye özel olan ödül ve ödenebilir olan ve yasal olarak tahsil edilebilen masraflar, teknenin ve tehlikedeki diğer birimlerin kurtarılan değerlerinden fazla olmayacaktır.

Madde 14

Özel tazminat

1. kurtaran, kurtarma operasyonunu :
çevreyi, kendi ve taşıdığı yük nedeniyle tehdit eden bir gemiye karşı yaparken, paragraf 13 te belirtilen ödülü almaya hak kazanmazsa, burada belirtilen, yaptığı masraflara eş değerde bir özel tazminatı, geminin malikinden almaya hak kazanacaktır.
2. Eğer, birinci paragrafta belirtilen şartlarda, kurtaran, çevreye olabilecek zararı önlemişse ya da en aza indirebilmişse, geminin maliki tarafından kendisine ödenecek özel tazminat, kurtaranın masraflarının % 30 u kadar artırılabilir. Yine de, mahkeme adıl bulursa ve akla yatkın olduğuna karar verirse, Madde 13 de belirtilen kriterlerle alakalı olarak özel tazminatı daha da artırabilir fakat bu toplam artış hiçbir zaman kurtaranın yaptığı masrafların % 100 ünden daha fazla olamaz.
3. Madde 13, paragraf 1, (h), (i), (j) maddelerindeki kriterlerle kıyaslanacak olunursa, paragraf 1 ve 2 deki amaçlara uygun olarak kurtaranın yaptığı masraflar, kurtarma operasyonu sırasında kullanılan ekipmanlar ile çalışan personel için kendi cebinden dürüstçe ve akla uygun olarak yapılan masraflar anlamına gelir.
4. Bu Maddede belirtilen toplam ödenecek özel tazminat, sadece ve eğer kurtaran tarafından tahsil edilebilecek bir ödülden daha fazla bir miktarda ise ödenebilecektir.
5. Eğer kurtaran, kendi ihmalkarlığından dolayı çevreye gelebilecek zararı önleyememiş ya da en aza indirememişse bu Maddede belirtilen özel tazminattan yararlanma hakkından yoksun bırakılabilir.
6. Bu Maddede sözü geçen hiçbir şey, geminin malikinin ödeme talebinde bulunma hakkını etkileyemez.

Madde 15

Ödülün Kurtaranlar arasında paylaşımı

1. Madde 13 de belirtilen ödülün kurtaranlar arasında dağıtımı, bu maddede belirtilen kriterler göz önünde bulunularak yapılacaktır.
2. Kurtarma operasyonuna katılan her geminin kaptanı, maliki ve kurtarma operasyonunda çalışan personel arasında yapılacak olan ödülün paylaşımı, o geminin bayrağını taşıdığı devletin yasalarınca karar verilecek ve belirlenecektir. Eğer kurtarma gemiden yapılmamışsa, kurtaran paylaşım ve kurtarılan arasında yapılan anlaşmayı yöneten kanunlar tarafından paylaşım belirlenir.

Madde 16

İnsanların kurtarılması

1. hayatları kurtarılan insanlar buna karşılık bir ödeme yapma zorunda değildir fakat bu Maddede ki hiçbir şey ulusal yasanın hükümlerini etkileyemez.
2. Bir kaza münasebetiyle kurtarma operasyonuna katılarak hayat kurtaran bir kurtarıcı, gemiyi ya da çevreye gelebilecek zararı önleyen ya da en aza indiren kurtarıcının alacağı ödül üzerinden adıl bir hisse almaya hak kazanır.

Madde 17

Varolan anlaşmalar altında sunulan hizmetler

Anlaşmanın borç uygulaması, tehlike oluşumu öncesi yapıldığından, sunulacak hizmetlerin mantıksal ölçüleri aşması haricinde Sözleşmenin hazırlıkları aşamasında hiçbir ödeme yapılmaz.

Madde 18

Kurtarıcıların uygunsuz davranışlarının etkileri

Bu Sözleşme uyarınca; kurtarma operasyonları, kurtarıcının ihmali ve hatası ya da hileli ve dürüst olmayan davranışları dolayısıyla çok daha gerekli ya da zor hale gelirse, kurtarıcı ödemelerin tamamı ya da bir kısmından dereceli olarak mahrum edilebilir.

Madde 19

Kurtarma operasyonlarındaki yasaklar

Bu Sözleşme uyarınca; geminin malikinin ya da gemi kaptanının açık ve makul yasaklarına rağmen sunulan hizmetlerde veya gemide olmayan ve olmamış olan tehlikeler durumunda, gemi ödemelerde artış alamaz.

KISIM 4- TALEPLER VE UYGULAMALAR

Madde 20

Deniz ipotekleri

1. Bu Sözleşmedeki hiçbir madde, kurtarıcının; herhangi bir uluslar arası Sözleşme ya da ulusal kanun altındaki ipoteklerini etkilemez.
2. Kurtarıcının isteği halinde, usulüne uygun olarak elde edilmiş tazminatı için yeterli teminatlar-faiz ve ücretler dahil olmak üzere sağlanırsa, kurtarıcı ipoteği için zorlanamaz.

Madde 21

Teminatları sağlamak için görevler

1. Kurtarıcının talebi halinde, bu Sözleşme uyarınca ödemeye yükümlü kişi kurtarıcının faiz ve ücretleri dahil olmak üzere tazminatı için yeterli teminatlar sağlar.
2. Birinci paragraftaki yargıya bakılmaksızın, yük tahliye edilmeden önce, kurtarılan geminin maliki; yükün malikinin, faiz ve ücretler dahil olmak üzere geminin malikinin tazminatını karşılaması için yeterli teminatları sağlaması amacıyla çaba sarf eder.
3. Kurtarılan gemi ya da diğer mülkiyet, kurtarıcının isteği haricinde, kurtarma operasyonlarının tamamlanmasından sonra varılan ilk limandan, kurtarıcının tazminatı için karşı yeterli teminatları yerine getirmeden ayrılamaz.

Madde 22

Geçici ödemeler

1. Davanın koşullarına uygun olarak gelişen, hakkın saptandığı güvenlik durumunda, kurtarıcıya, tazminatı hakkında kararı veren mahkeme, geçici kararla adil ve yerinde görülen miktarda veresiye ödeme düzenleyebiliriz.
2. Bu madde altındaki geçici ödeme koşullarında, madde 21 de sağlanan tazminat binaen azaltılır.

Madde 23

Faaliyetlerin kısıtlanması

1. Eğer hukuksal ve tahkimsel muameleler iki yıllık periyod içerisinde ele alınmadıysa, bu Sözleşme uyarınca ödeme faaliyetleri zamanla yürürlülüğünü kaybeder. Sınırlama periyodu kurtarma operasyonunun sona erdiği günden itibaren başlar.
2. Tazminatın ödeneceği kişi, sınırlama periyodu içerisinde talebini ihbarname ile tebliğ eder. Bu periyod daha sonra istem halinde uzatılabilir.
3. Tazminatla sorumlu kişiye ait faaliyetler davanın ele alındığı mahkemenin vereceği ek zaman doğrultusunda, ilgili paragrafta değinilen limitasyon periyodunun sona ermesinden sonra ele alınabilir.

Madde 24

Faiz

Bu Sözleşme uyarınca kurtarıcının hakkı olan faiz davanın gerçekleştiği ülke kanunlarına göre belirlenir.

Madde 25

Devlet mülkü mallar

Devletin maliki olduğu durumlarda onun onayı olmaksızın bu Sözleşmenin hiçbir hükmü kurtarma operasyonları devletin malikinde bulunan ticari olmayan yüklerin hukuki işlem ile hacizi, tutuklanması ve alıkonması temeliyle kullanılamaz.Bu tür mallar uluslar arası hukukun kurallarınca dokunulmazlık kazanır.

Madde 26

Kişiye ait mallar

Bu Sözleşme, eğer devletin kişiye ait malların kurtarma operasyonu sırasında ödemesi yoksa, devlet tarafından kişiye ait mallara haciz, tutuklama ya da alıkoyma için kullanılamaz.

Eğer devlet bu tür insani yüklerle ilgili kurtarma hizmetleri için ödeme yapmayı kabul etmişse,bu sözleşmenin hiçbir hükmü Devlet tarafından bağışlanan insani yardımla ilgili kargoların hacizi, tutuklama ya da alıkonulması maksadıyla kullanılamaz.

Madde 27

Tahkimsel kararların yayımlanması

Taraf devletler, tahkimsal kararların yayımlanmasını mümkün olduğunca çabuk ve doğrulayarak korurlar.

BÖLÜM 5- SON MADDELER

Madde 28

İmza, onay, kabul, resmi izin ve çoğalma

1. bu Sözleşme, 1 Haziran 1989'dan 30 Temmuz 1990'a kadar Organizasyonun merkez bürosunda çalışanlar tarafından imzaya açıldı, ve bu tarihten sonra çoğalması sağlandı.
2. Hükümetler, kurallarını bu Sözleşmeyle aşağıda belirtildiği üzere sınırlayabilirler.

a. Onay, kabul, resmi izin ya da çoğalma olmadan imza; ya da
b. Onay, kabul ya da resmi iznin takip ettiği onay, kabul ya da resmi izne tabi imza; ya da
c. Çoğalma,

3. Onay, kabul, resmi izin ya da çoğalma aracın Genel Sekreterlik tarafından belirlenen deposit miktarı ile sonuçlanır.

Madde 29

Uygulamaya geçme/Hüküm doğurma

1. Bu Sözleşme 15 ülkenin rızasının bu Sözleşme ile sınırlandırıldığı tarihten bir yıl sonra uygulamaya geçer.
2. Kurallarını bu Sözleşme ile sınırlamak isteyen hükümet için uygulamaya geçme kuralların uygulanmaya başlamasından bir yıl sonra gerçekleşir.

Madde 30

Kısıtlamalar -Çekinceler

1. herhangi bir hükümet imza, onay, kabul, resmi izin ya da katılma anındaki dahi olsa aşağıdaki koşullar içerisinde bu Sözleşmenin kurallarına çekince koyabilir.
a. kurtarma operasyonları iç sularda gerçekleşmiş ve bütün gemiler seferlerini iç sularda yapmışsa,
b. Kurtarma operasyonları iç sularda gerçekleşmiş ve hiçbir gemi buna tabi değilse.
c. İlgili taraflar o hükümete tabiyse.
d. İlgili mülk tarih öncesi, arkeolojik ya da tarihi deniz mülkü ise ve deniz yatağında bulunuyorsa.
2. İmza anında yapılan çekinceler onay, kabul ya da resmi izin belgelenmesine tabidir.
3. Bu geri çekilme ihbarnamesinin alındığı tarihten itibaren yürürlüğe girer. Eğer geri çekilmeyi bu Sözleşmeye çekince koyan herhangi bir devlet, herhangi bir zamanda Sözleşmedeki çekinceyi Genel Sekreterliğe hitap eden bir bildiri aracılığıyla geri çekebilir.

Madde 31

Açıklama

1. Bu Sözleşme Sözleşmenin herhangi bir ülkede yürürlüğe girdiği tarihten bir yıl sonra hükümet tarafından açıklanır.
2. Açıklama, vasıtanın Genel Sekreterlik tarafından belirlenen depozit miktarının etkilenir.
3. Açıklama, Genel Sekreterliğin belirlediği vasıta ile ilgili açıklamanın alınmasından bir yıl ya da daha uzun bir süre etkilidir.

Madde 32

Düzeltme ve değişiklik

1. Bu Sözleşmenin düzeltilmesi ve değiştirilmesi ile ilgili toplantı Organizasyon tarafından düzenlenir.
2. Genel Sekreterlik sekiz taraf devletin veya tarafların dörtte birinin hangi sayı daha yüksekse ricası üzerine Sözleşmenin düzeltme ve değişikliği için bu Sözleşmeye taraf olan devletleri bir konferansla bir araya getirebilir.
3. Bu Sözleşme düzeltilmiş şekliyle uygulamaya konulduğu tarihten sonra Sözleşme çerçevesinde beyan edilen herhangi bir rıza Sözleşmeye düzeltilmiş şekliyle başvurulduğunu addeder.

Madde 33

Teminat

1. bu Sözleşme Genel-Sekreterlik tarafından teminat altına alınır.
2. Genel-Sekreterlik:
a. Bu Sözleşmeyi imzalamış ve ayrıca kabul etmiş tüm devletlere ve Organizasyonun her üyesine aşağıda sıralanan bilgileri vermekle yükümlüdür.
i. her bir yeni imza atmış ya da onay, kabul, resmi izin ve katılım belgelerini tarihleriyle birlikte teminat altına almış yeni üyeleri.
ii. Bu Sözleşmeye giriş tarihlerini,

iii. Bu Sözleşmeyi kabul etmiş tüm vasıtaların alınış tarihleri ve açıklamanın uygulamaya geçtiği tarihlerle beraber tazminatlarını,
iv. Madde 32'de açıklanan her değişikliği,
v. Bu Sözleşme altında yapılan her düzeltme, ilan ya da ihbarı.

b. bu Sözleşmeye imza atmış ya da kabul etmiş bütün hükümetlere bu Sözleşmenin gerçek sertifika kopyalarını dağıtır.

3. bu Sözleşme uygulamaya geçer geçmez, gerçek sertifika kopyası BM gemi kira kontrat 102. maddesi uyarınca tescili ve yayımı için Depositör tarafından BM Genel Sekreterliğine ulaştırılır.

Madde 34

Diller

Bu Sözleşmenin aslı Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca olarak hazırlandı. Sözleşme bu amaç için kendi hükümetlerince gereğine uygun olarak yetkilendirilmiş imza sahiplerinin şahitliğinde imzalandı. 28 Nisan 1989. LONDRA

EK 4: SCOPIC Klozu (Special Compensation P&I Club Clause)

SCOPIC CLAUSE

1. General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this Scopic clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

(i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US$3 million, inclusive of interest and costs.

(ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initilal Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates.

(i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.

(ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A" This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.

(iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:

(a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.

(b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Shipowner's Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.

(c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.

(iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total

(a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or

(b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

(i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any

potential Article 13 Award) payable by all salved interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

(ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

(iii) The salvage Award under Article 13 shall not be deminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.

7. Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

8. Payment of SCOPIC Remuneration

(i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.

a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at US prime rate plus 1%.

(b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

(ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

9. Termination

(i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:-

(a) The value of the property capable of being salved; and

(b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration

(ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.

(iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

10. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to salve the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. Special Casualty Representative ("SCR")

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

12. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

13. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

14. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

15. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

EK 5: Delphi Çalışması Ön Yazısı

Sayın …… ;

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı bünyesinde, "**Gemi Kurtarma – Yardım ve Türkiye Uygulaması"**nın incelenmesi amacıyla danışmanlığımda bir yüksek lisans tezi gerçekleştirilmektedir.

Araş. Gör. Kpt. Oğuz Atik'in yürüttüğü söz konusu yüksek lisans tezi çerçevesinde gerçekleştirilen bu çalışmada araştırma yapılan konu ve ilgili alanlarda **"Uzman"** kişilerin görüşlerini değerlendirmeye yönelik bir yöntem olan **"Delfi Tekniği"**nin kullanılması planlanmıştır.

İlk aşama için**;** ekteki 14 ifade yorumunuza sunulmuştur.

İkinci aşamada ise ilk aşamadan elde edilen yorumlarınızın değerlendirilmesi sonucu oluşturulacak olan yeni ifadeler yorumunuza sunulacaktır.

Araştırmanın bulguları katılımcılarla paylaşılacak olup; uzmanların kimlik bilgileri, izin verilmediği sürece kesinlikle açıklanmayacaktır.

Anketin en kısa zamanda doldurularak, posta, faks ya da e-mail yoluyla Araş. Gör. Kpt. Oğuz Atik'e ulaştırılmasını rica ederim.

Katılımınız için teşekkürler.

Saygılarımla.

Prof. Dr. A. Güldem CERİT
Müdür

Araş. Gör. Kpt. Oğuz Atik
Dokuz Eylül Üniversitesi
Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu
Kaynaklar Yerleşkesi 35160 Buca/İZMİR
Tel: +90 232 412 88 14
GSM: +90 532 486 68 97
Faks: +90 232 453 81 97
e-posta:oguz.atik@deu.edu.tr