

**T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI**

DENİZCİLİK

ACİL DURUMLAR

Ankara, 2015

-
- Bu modül, mesleki ve teknik eğitim okul/kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmek amacıyla hazırlanmış bireysel öğrenme materyalidir.
 - Milli Eğitim Bakanlığınca ücretsiz olarak verilmiştir.
 - **PARA İLE SATILMAZ.**

İÇİNDEKİLER

AÇIKLAMALAR	iii
GİRİŞ	1
ÖĞRENME FAALİYETİ-1	3
1. ACİL DURUMLAR.....	3
1.1. Gemide Oluşabilecek Acil Durumlar.....	3
1.1.1. Çatışma	4
1.1.2. Karaya Oturma	5
1.1.3. Yangın / Patlama	7
1.1.4. Denizden Adam Kurtarma.....	8
1.1.5. Diğer Acil Durumlar.....	10
1.2. Acil Durum Planı	11
1.3. Gemiyi Terk.....	11
UYGULAMA FAALİYETİ	13
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	14
ÖĞRENME FAALİYETİ-2	15
2. ARAMA KURTARMA	15
2.1. Arama Kurtarma Nedir?.....	15
2.2. Arama Kurtarma Organizasyonu	16
2.2.1. Gemi Acil Durum Haberleşmesi	16
2.3. Yardım Organizasyonu	18
2.3.1. Arama Kurtarma Uygulaması.....	19
2.4. Arama Kurtarma İşaretleri	21
2.5. IAMSAR	23
UYGULAMA FAALİYETİ	24
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	25
ÖĞRENME FAALİYETİ-3	26
3. GEMİDE GÜVENLİK.....	26
3.1. ISPS KOD	26
3.1.1. ISPS Kodun Tanımı.....	26
3.1.2. ISPS Kodun Tarihçesi.....	27
3.1.3. ISPS Kodun Kabulü.....	28
3.1.4. ISPS’te Uygulama	28
3.1.5. ISPS Kod’un Amaçları	29
3.1.6. Tanımlar.....	30
3.1.7. ISPS Kod’un Getirdiği Yenilikler	30
3.1.8. Gemi Güvenlik Planı	32
3.1.9. Güvenlik Seviyeleri	32
3.1.10. Gemi Bünyesinde Oluşturulan Güvenlik Prosedürleri	33
3.1.11. Güvenlik Seviyelerine Göre Alınan Önlemler.....	37
3.1.12. Bir Güvenlik İhlali Esnasında Hareket Tarzı.....	38
UYGULAMA FAALİYETİ	39
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	40
ÖĞRENME FAALİYETİ-4	41
4. GEMİLERİN KARŞILAŞABİLECEĞİ TEHDİTLER	41
4.1. Deniz Haydutluğunun Tarihsel Gelişimi	41

4.2. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Kavramları.....	42
4.2.1. Korsanlık	42
4.2.2. Deniz Haydutluğu.....	43
4.3. Deniz Haydutluğuna Yol Açan Sebepler	43
4.4. Dünyada Deniz Haydutluğu.....	44
4.4.1. Deniz Haydutluğu Açısından Dünya Denizlerindeki Riskli Bölgeler	44
4.4.2. Deniz Haydutluğu Saldırıları ve İstatistikler	45
4.5. Deniz Haydutlarının Eylem ve Saldırı Tarzları	46
4.5.1. Saldırı Yerleri	46
4.5.2. Saldırı Tarzları.....	47
UYGULAMA FAALİYETİ	49
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	50
ÖĞRENME FAALİYETİ-5	51
5. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE.....	51
5.1. Deniz Haydutluğuna Karşı Alınacak Önlemler	51
5.1.1. Risk Değerlendirmesi	51
5.1.2. Hazırlıklı Olma.....	51
5.1.3. Deniz Haydutluğuna Karşı Yapılan Hazırlıklar.....	52
5.1.4. Saldırının Kaçınılmaz Olduğu Anlaşıldığında Yapılması Gerekenler.....	55
UYGULAMA FAALİYETİ	56
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	57
MODÜL DEĞERLENDİRME	58
CEVAP ANAHTARLARI.....	59
KAYNAKÇA	60

AÇIKLAMALAR

ALAN	Denizcilik
DAL	Alan Ortak
MODÜLÜN ADI	Acil Durumlar
MODÜLÜN SÜRESİ	40/16
MODÜLÜN AMACI	Öğrenciye uluslararası denizcilik sözleşmelerinin ilgili hükümleri doğrultusunda acil durumlara cevap vermekle ilgili gerekli bilgi ve beceriyi kazandırmaktır.
MODÜLÜN ÖĞRENME KAZANIMLARI	<ol style="list-style-type: none">1. Acil durumlarda yolcuların emniyeti ve korunması tedbirlerini alabileceksiniz.2. Çatışma ve karaya oturma sonrası yapılacak işlemleri yapabileceksiniz.3. Denizden adam kurtarma sonrasında acil duruma cevap verebileceksiniz.4. Tehlikede olan gemiye yardımda bulunabileceksiniz.5. Denizde oluşan tehlike durumlarına yönelik güvenlik tanıtım, güvenlik farkındalık ve belirlenmiş güvenlik görevlerini yerine getirebileceksiniz.
EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI	<p>Ortam: Donatılmış denizde emniyet laboratuvarı veya sınıf ortamı.</p> <p>Donanım: Metal el detektörü, el telsizleri, alarm devreleri, kapı kilitleri, fiziki bariyerler, kapı alarmı ve monitör sistemleri, çeşitli tipte el fenerleri ve aydınlatma cihazları, kapalı devre televizyon (CCTV) sistemi, çeşitli tipte kilitler.</p>
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	Modül içinde yer alan her öğrenme faaliyetinden sonra verilen ölçme araçları ile kendinizi değerlendireceksiniz.



GİRİŞ

Sevgili Öğrenci,

Bu modülde sizlere gemilerde yaşanan acil durumlardan söz edilecek ve sizlerin bu durumlarda temel anlamda neler yapmanız gerektiğine değinilecektir.

Bilindiği gibi deniz birçok tehlikeyi içinde barındırır. Gemi adamı olduğunuzda bazıları ile karşılaşma riskiniz her zaman olacaktır. Ancak bilinçli yaklaşımlar birçok tehlikenin size zarar vermesini önleyecektir.

Tehlikelere karşı hazırlıklı olmak periyodik olarak yapacağınız çalışmalarla mümkündür. Bu amaçla gemilerde sık sık güvenlik toplantıları yapılır. Bilinç ve deneyim oluşturmak için role talimi adı verilen hazırlık çalışmaları yapılır. Bu çalışmalara gerek okulunuzda gerekse geminizde katılmaya ve ciddiyete özen gösteriniz.



ÖĞRENME FAALİYETİ-1

ÖĞRENME KAZANIMI

Acil durumlarda gemi personeli ve yolcuların emniyeti ve korunması tedbirlerini alabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Gemide oluşabilecek kazalarla ilgili araştırma yapınız.
- Araştırmanızı doküman haline getirerek arkadaşlarınızla paylaşınız.

1. ACİL DURUMLAR

1.1. Gemide Oluşabilecek Acil Durumlar

Her meslek grubunda olduğu gibi denizcilik mesleğinde de çeşitli tehlikeler mevcuttur. Denizcilik mesleğindeki tehlikeler diğer birçok mesleğe kıyasla çok daha fazla olduğu bir gerçektir. Denizde birçok kaza meydana gelmekte ve bu kazalar sonucunda yaralanmalar ve hatta ölümler meydana gelmektedir. Ayrıca her kazanın çevreye verdiği zararın yanı sıra maddi birçok zararı da bulunmaktadır.

Oluşan kazalar incelendiğinde birçoğunun insan kusurlarından kaynaklandığı ve yine birçoğunun eğitim ve bilgi eksikliğinden meydana geldiği görülmektedir. Bu tehlikeler önlenemez değildir. Kazaların meydana gelme risklerini en aza indirmek için gemi adamı öncelikle gemide oluşabilecek acil durumları çok iyi tanımalı ve acil durumlara karşı alınacak tedbirleri çok iyi bilmelidir.

Personelin, geminin ya da yükün güvenliğini riske edecek veya çevreye zarar verebilecek olması muhtemel bütün olaylar ve durumlar “Acil Durumlar” olarak adlandırılır. Bu acil durumlardan bazılarını şöyle sıralayabiliriz;

- Çatışma (çarpışma),
- Karaya oturma,
- Yangın,
- Patlama,
- Denize adam düşmesi,
- Denizden adam kurtarma,
- Su alma / batma,
- Makine / dümen arızası,
- Tehlikeli yüklerin istenmeyen reaksiyonu,
- Yük kayması gibi yükle ilgili kazalar,

- Denize yağ / yakıt kaçağı,
- Gemi personeli ve yolcuların güvenliği ile geminin emniyeti için yasal olmayan endişe verici durumlar,
- Personel kazaları, yaralanmalar.

1.1.1. Çatışma

Bir geminin başka bir gemiye, yüzen bir objeye veya sabit bir cisme çarpmasına “Çatışma” (collision) denir. Başlıca çatışma sebepleri şunlardır:

- Eksik veya yanlış bilgi sonucu gemiyi hatalı kullanma,
- Uluslararası kurallara uymama,
- Olumsuz meteorolojik şartlar,
- Mekanik veya elektronik arızalardır.

Çatışma sonucu oluşabilecek durumlar çok çeşitlidir. Bunlardan bazıları ise şunlardır:

- Ölüm veya yaralanmalar,
- Geminin su alması, tehlikeli bir şekilde yan yatması, kırılması veya batması,
- Yangın çıkması,
- Gemide bulunan yağların, yakıtların veya yüklerin denize dökülmesi sonucunda ciddi çevre kirliliğine yol açması,
- Çatıştığı nesnede, gemide ve kendi bünyesinde maddi zararlar oluşmasıdır.



Resim 1.1: 2003 yılında Singapur civarında çatışan M/V Springbo ve M/T Gas Roman adlı gemilerin çatışması

1.1.1.1. Çatışma Durumunda Yapılacak İşler

Çatıştıktan sonra yapılacak ilk iş gemi personelinin ve yolcularının sağlıklı ve güvende olduklarından emin olmaktır. Daha sonra gemide oluşan hasarların ne kadar olduğu ve hasarın büyüklüğü tespit edilir. Bu iş, doğabilecek daha büyük zararların önüne geçmek ve müdahale sırasında alınacak tedbirleri belirlemek için önemlidir. Tespit edilen hasarın durumuna göre (delinmiş bir yakıt tankındaki yakıtın başka bir tanka transfer edilmesi gibi) müdahaleler yapılır.

Çatışmadan sonra yapılacak iş ve işlemler şöyledir:

- Deniz ve trafik durumu müsaitse makine stop edilir.
- Alarm ve anons yapılarak personel ve yolcular uyarılır.
- Eğer varsa yaralıları müdahale edilir.
- Denize adam düştüyse kurtarılır.
- Gemide oluşan hasarlar tespit edilir.
- Geminin aldığı yaraya göre yapılabilecek müdahaleler yapılır ve önlemler alınır.
- Geminin yüzme ve denge hesapları yapılır.
- Uygun ses ve ışık işaretleri gösterilir.
- Tank ve ambarların iskandilleri (sıvı yükseklikleri) sürekli kontrol edilir.
- Çatışılan diğer geminin durumu öğrenilir ve gerekiyorsa yardım edilir.
- Sahil otoritesine çatışma ve deniz kirliliği rapor edilir.
- Eğer yapılabiliyorsa gemi bulunduğu yere demirlenir veya en yakın demir yerine (gemilerin geçici olarak bekledikleri alan) hareket edilir.
- Gemi şirketine ve sahil yardım merkezine haber verilir, yardım ve direktif alınır.

1.1.2. Karaya Oturma

Geminin yüzebileceğinden daha sığ sulara girmesi sonucu deniz dibi ile temas etmesine “Karaya Oturma” (Grounding) denir.

Karaya oturma nedenleri çatışma nedenleri ile benzerlik gösterir. İstatistikler kaza sebepleri olarak en çok insan hatasını göstermektedir.

Karaya oturma sonucu gemi hareket kabiliyetini kaybeder. Geminin sacı yırtılabilir, ayrıca kırılma tehlikesi de yüksektir. Bunun sonucu olarak gemi su alabilir veya yakıt tankları zarar görebilir ve bu durum çevre kirliliğine sebebiyet verebilir.

1.1.2.1. Karaya Oturma Durumunda Yapılacak İşler

Her ne sebeple olursa olsun karaya oturmuş bir gemide personel ve yolcuların güvenliği sağlandıktan sonra ilk yapılacak iş geminin hareket ve yüzme kabiliyetini etkileyecek bir yara alıp almadığının kontrolüdür. Bu kontrolden sonra geminin kurtarılmasında takip edilecek yöntem belirlenir. Genellikle karaya oturan bir geminin kurtulma hususunda yapacağı çalışma, kendi imkânlarıyla kurtulma işlemidir.



Resim 1.2: 13 Ocak 2012 tarihinde İtalya'nın Toskana kıyıları civarında karaya oturan ve yan yatan Costa Concordia adlı yolcu gemisi

Deniz dibi yapısı karaya oturmuş bir geminin alacağı yarada ve kurtarma işlemleri açısından çok belirleyicidir, kum veya balçık gibi dip yapıları gemiye fazla zarar vermezken, dip yapısı kaya olan bir yerde karaya oturmak gemi sacını yırtabilir ve kurtarma işlerini zorlaştırabilir.

Karaya oturduktan sonra yapılacak işlemler şunlardır:

- Makineler stop edilir.
- **Alarm ve anons yapılarak personel ve yolcular uyarılır.**
- Personel ve yolcuların güvende oldukları kontrol edilir.
- Uygun ışık ve ses işaretleri kullanılır.
- Bütün tank iskandilleri kontrol edilir.
- Gemi etrafının su derinliği kontrol edilir.
- Dip yapısı ve geminin karaya gidiş şekli tespit edilir.
- Gemi yardımcı ve ana makinesini kullanma imkânı olup olmadığı tespit edilir.
- Civardaki med cezir (gel-git) şartları, akıntı gibi bölgesel bilgileri takip edilir.
- Deniz kirliliğini önlemek için gerekli önlemler alınır.



Resim 1.3: 1989 yılında Alaska civarında karaya oturan ve tarihin en büyük çevre felaketlerinden birine yol açan Exxon Valdez gemisi ve çevreye verdiği zarar

Bazen büyük bir yara sonucu yüzme yeteneğini yitiren geminin batmasını engellemek için veya benzeri sebeplerden dolayı gemi isteyerek de karaya oturtulabilir. Bu durumda mümkün olduğu oranda gemi makinesi ve pervanesinin olduğu geminin kış tarafı (geminin arka tarafı) denize doğru ve derin suda olacak şekilde ve dip doğasının kum olduğu bir mevkie oturtulması geminin kurtarılma çalışmalarında kolaylık sağlayacağı gibi, bu mevkie kaldığı süre zarfında değişen deniz koşullarından daha az zarar görür.

1.1.3. Yangın / Patlama

Gemilerde en çok meydana gelen kazalardan biri de yangındır. Makine dairesi, kuzine (gemilerde yemek pişirilen mutfak) gibi sıcaklığın sürekli yüksek olduğu yerlerin varlığı, taşınan yüklerin yanma tehlikeleri, gemide yapılan sıcak çalışmalar, yangın oluşma riskinin sürekli yüksek olmasının başlıca nedenleridir.

Gemide her personel yangına sebep olacak davranışlardan uzak durması gerektiğini bilmelidir. Çünkü yangının oluşmasını engellemek yangını söndürmekten daha kolaydır. Kurallara uygun ve dikkatli davranışlar yangın çıkmasını engelleyecek en önemli hususlardandır.

1.1.3.1. Yangın / Patlama Durumunda Yapılacak İşler

Tüm tedbirlere rağmen meydana gelen yangınla mücadelede en önemli faktörlerden biri yangının büyümesini ve yayılmasını önlemektir. Yangını ilk gören kişinin hareket tarzı şöyle olmalıdır:

- Tek başına söndürebileceği yangında, en yakın seyyar söndürme cihazını kullanarak yangına müdahale etmelidir.
- Yangın tek başına söndürülemez boyutta ise;
 - En yakın “Genel Alarm” butonuna basarak alarm vermelidir.
 - En yakında bulunan şahıstan yardım isteyip, yangın mahallinde bulunan personelin mahalli terk etmelerini sağlamalıdır.

Bu hareketlerden sonra tüm gemi personeliyle birlikte yangınla mücadele başlatılır. Yangın ile daha detaylı bilgiler “Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Temel Eğitimi” modülünde verilmiştir.



Resim 1.4: 21 Mart 2006 yılında Yemen açıklarında yanan MV Hyundai Fortune gemisi

1.1.4. Denizden Adam Kurtarma

Gemilerden denize adam düşmesi genellikle dikkatsizlik ve tedbirsizlik sonucu oluşan bir durumdur. Böyle bir durum gerçekleştiğinde çok çabuk müdahale edilmesi gerekmektedir, aksi takdirde denize düşen kişinin bulunması zorlaşır.

Denize düşen biri görüldüğünde;

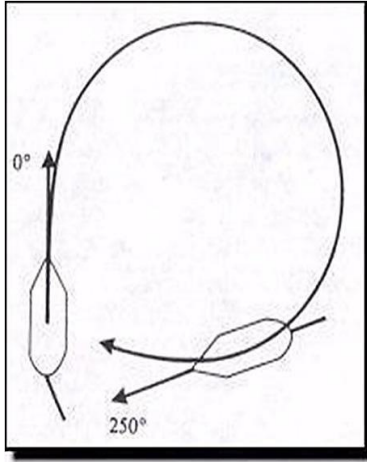
- Denize düşeni ilk gören kişi “denize adam düştü” diye bağıarak gemidekileri uyarmalıdır. Genel anons devresinden denize adam düştüğü yönü belirtilerek anons edilir.
- Denize düşen adamın gemi pervanelerinden zarar görmesini önlemek amacıyla makineler geçici bir süre stop edilir ve dümen adamın düştüğü tarafa alabanda (dümeni 35⁰ döndürme) basılır.
- MOB (Man Over Board) şamandırası ve el altında bulunan yardımcı olabilecek can yeleği, can simidi, gibi yüzebilen yardımcı malzemeler kazazedeye atılmalıdır.
- Gözlemciler kazazededen gözlerini ayırmamalıdır.
- Geminin mevkii hemen kaydedilmelidir.
- Kaza gece meydana gelmişse fener veya projektör ile devamlı olarak kazazedenin üzerine tutularak gözden kaybolması önlenmelidir.



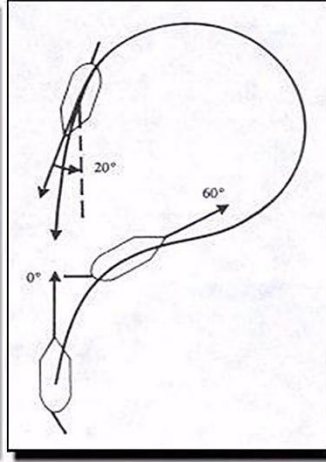
Resim 1.5: MOB Şamandıralı Can Simidi

Kazazedenin yeri belirlendikten sonra uygun dönüş manevraları yapılarak kazazedeye yaklaşılmalıdır.(Denize adam düşmesi ile ilgili daha ayrıntılı bilgi “Makine ve Dümen İle Manevra” modülünde işlenmiştir) Bu manevralar;

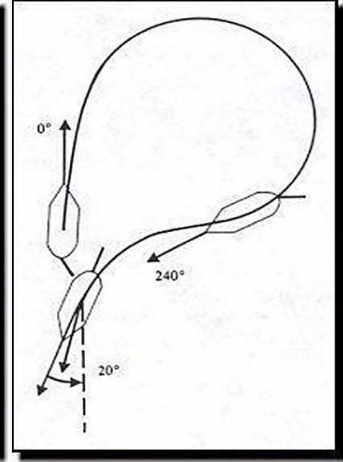
- Anderson dönüşü,
- Williamson dönüşü,
- Scharnow dönüşü,



Şekil 1.1: Anderson dönüşü



Şekil 1.2: Williamson dönüşü



Şekil 1.3: Scharnow dönüşü

1.1.5. Diğer Acil Durumlar

1.1.5.1. Makine Dümen Arızası

Gemi makinesi gemiye hareket ve durdurma gücü veren, dümen tertibatı ise gemiye yön veren temel donanımlardır. Bu donanımların beklenmedik arızaları çatışma, karaya oturma gibi durumlara yol açabilir.

Ana makine arızasında ilk yapılması gereken ilk iş, gemi rotasını güvenli bir bölgeye çevirip gemiyi durdurmaya çalışmaktır. Eğer yapılabiliyorsa demirlenmelidir.

Gemilerde dümen arızası durumunda, dümeni yeke dairesinden (gemilerde dümen sisteminin bulunduğu bölüm) elle kontrol etmemizi sağlayan acil dümen donanımı mevcuttur (emergency steering gear). Böyle bir arıza durumunda acil durum dümen donanımı kullanılarak gemi güvenli bir bölgeye çekilip arıza giderilmeye çalışılmalıdır.

1.1.5.2. Denize Yağ Yakıt Kaçağı

Bir çatışma veya oturma sonucunda, yakıt transferi esnasında, gemideki yağ-yakıt devrelerinin yıpranması veya başka sebeplerden dolayı denize yağ-yakıt karışması söz konusu olabilir. Böyle bir durumda gemi personeli olarak yapılmamız gereken yağ-yakıtın denize ulaşmasını, eğer denize ulaşmışsa daha fazla yayılmasını engellemektir. Bunun için gemide mevcut olan “Oil Spill Kit Malzemeleri” (yağ-yakıt kaçağı önleme malzemeleri) kullanılır. Bu konu ile ilgili geniş bilgi “Personel Emniyeti ve Sosyal Sorumluluk” modülünde verilmiştir.

1.1.5.3. Gemi Personeli ve Yolcuların Güvenliği ile Geminin Emniyeti İçin Yasal Olmayan Endişe Verici Durumlar

Korsan saldırısı, gemiye kanunsuz maddelerin sokulması, kaçakçılık, kaçak yolcu, bomba tehdidi bu durumlara örnektir. Daha detaylı bilgi modülün ilerleyen öğrenme faaliyetlerinde verilecektir.

1.2. Acil Durum Planı

Gemilerde yukarıdaki acil durumları ve olası ihtimal diğer acil durumları da kapsayacak bir ‘‘Acil Durum Planı’’ (Emergency Plan) oluŐturulmalıdır.

Bu plan olası bir acil durum karŐısında kaptana referans olur, yol gösterir. Acil durum müdahale yöntemleri, Őitli kontrol listeleri ve planlar içerir. Acil durumların herhangi bir kombinasyonunu idare etmek için kaptanlara karar desteği sağlar.

1.3. Gemiye Terk

Geminin su alıp batma tehlikesi ile karşı karşıya kalması, çıkan yangının sndrlemeyecek kadar büyümesi, patlama tehlikesi, geminin kırılma durumu ve bunun gibi artık gemin üzerinde kalmanın yaŐamsal olarak güvenli olmadığı durumlarda gemi kaptanının kararı ile gemi terk edilmelidir.



Resim 1.6: Yolcu gemisinden denize indirilen filikalar

Gemiyi terk, gemide meydana gelen acil durumlardan biri değil, acil durumlar sonrası oluşabilecek bir sonuçtur. Gemi terk için gemilerde yeterli sayıda filika (Lifeboat) ve can salları (Life Raft) bulunur. Gemi kaptanı gemideki tüm yolcu ve personelin güvenli bir şekilde emiyi terk ettiklerinden emin olmalıdır. Gemiyi terk esnasında dikkat edilecek hususlar şunlardır:

- Gemiyi terk kararı sadece kaptan tarafından verilir.
- Geminin pozisyonu tüm haberleşme cihazları ile yayınlanır.
- İşaret fişegi atılarak civardaki gemiler ikaz edilir.
- Gemiyi terk alarmına müteakip tüm personel ve yolcular can yeleklerini giymiş olarak filika istasyonlarında toplanır.
- Personel ve yolcuların yoklaması alınır.
- Vardiya zabıtları tarafından; en son kullanılan harita, gemi jurnali, VHF el telsizleri, dürbün, EPIRP, SART gibi lazım olabilecek malzemeler filikaya alınır.
- Mümkün ise tüm güverte aydınlatmaları yakılır.
- Gemiyi terk, mümkünse filikalar ile yapılır ve can salları suya atılarak yedeklenir.
- Mümkün olduğu kadar gemiyi terk mevki civarında ve toplu olarak bulunulur. Kaza bölgesinden çok fazla uzaklaşmaz.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda verilen işlem basamaklarını takip ederek makine-dümen arızası, çatışma, yangın-patlama, denize adam düşmesi, geminin su alması, denize yağ-yakıt kaçağı ve gemiyi terk durumlarını içeren bir senaryo oluşturarak röle talimi yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Acil durum planı yapınız.➤ Yolcuların ve personelin acil durumda korunması için güvenlik önlemlerini alınız.➤ Yolcu ve personel yoklaması yapınız.➤ Hasar durum tespiti yapınız.➤ Role uygulamasını yapınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Senaryonuzda ekleyeceğiniz acil durumları oluşma sırasına göre dizerek senaryonuza zaman çizelgesi ekleyiniz.➤ Talime başlamadan önce talime katılacak olan herkese görevlerini dağıtınız.➤ Can yeleklerinizi, emniyet ayakkabılarınızı giyiniz.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için **Evet**, kazanamadığınız beceriler için **Hayır** kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Bir acil durum planladınız mı?		
2. Yolcu ve personelin acil durumda korunması için güvenlik önlemlerini aldınız mı?		
3. Hasar durum tespiti yaptınız mı?		
4. Yolcu ve personel yoklaması yaptınız mı?		
5. Denizdeki insanları kurtarmak için kurtarma manevraları yaptınız mı?		
6. Role uygulamasını başarılı bir şekilde bitirdiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “**Hayır**” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “**Evet**” ise “Ölçme ve Değerlendirme” ye geçiniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerden hangisi gemide oluşabilecek acil durumlardan biri değildir?
A) Karaya oturma
B) Denize adam düşmesi
C) Gemiyi terk
D) Yangın
E) Çatışma
2. Çatışma sonrasında yapılacak ilk iş aşağıdakilerden hangisidir?
A) Makineleri stop etmek
B) Gemide oluşan hasarlar tespit etmek
C) Çatışılan diğer geminin durumu öğrenip gerekiyorsa yardım etmek
D) Gemi şirketine ve sahil yardım merkezine haber verilir
E) Personelinin ve yolcularının sağlıklı ve güvende olmalarını sağlamak
3. Aşağıdakilerden hangisi denize adam düşmesi sonucunda uygulanacak dönüş manevralarından biri değildir?
A) Anderson dönüşü
B) Tek dönüş
C) Williamson dönüşü
D) Thommas dönüşü
E) Scharnow dönüşü
4. Denize yağ-yakıt kaçağı durumuna müdahale malzemeleri aşağıdakilerden hangisidir?
A) Oil spill kit malzemeleri
B) Temizlik malzemeleri
C) Acil müdahale kiti
D) Tazyikli deniz suyu
E) Emergency cleaning kit
5. Emergency Planın anlamı aşağıdakilerden hangisidir?
A) Acil durum planı
B) Yağ-yakıt kaçağını önleme kiti
C) Gemiyi terk planı
D) Çatışma sonrası kontrol listesi
E) Gemiyi terk planı

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-2

ÖĞRENME KAZANIMI

Tehlikede olan bir gemiye yardımda bulunabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Denizde tehlikede olan bir gemiye nasıl yardım edilebileceğini araştırınız.
- Araştırmanızı doküman haline getirerek arkadaşlarınızla paylaşınız.

2. ARAMA KURTARMA

2.1. Arama Kurtarma Nedir?

Arama-Kurtarma (SAR: Search and Rescue); hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, bu vasıtalarındaki şahısların milliyet gözetmeksizin her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir.



Resim 2.1: Türk Arama Kurtarma (SAR) Sınır Haritası

Denizcilik sektöründeki gelişmeler paralelinde deniz alanlarında meydana gelen kazaları ve kayıpları minimum seviyeye indirecek insan hayatını kurtarmaya yönelik çalışmalar hız kazanmış ve uluslararası bir boyut almıştır. Bu bağlamda ülkeler, kıyıları civarında denizde tehlike içerisinde bulunan şahıslara yeterli arama kurtarma hizmeti sağlanması için gerekli düzenlemeler yapıp, arama kurtarma merkezleri kurmuş ve eğitimli personelle donatmıştır. Ülkemizde de arama kurtarma faaliyetlerini koordine etmek üzere Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) kurulmuştur.

2.2. Arama Kurtarma Organizasyonu

Deniz arama ve kurtarma; tehlike içinde olan ve yardım isteyen gemileri arama, bulma ve kurtarma çalışmasıdır. Bu çalışmanın iki temel unsuru vardır.

- Yardım talebi ve gemi acil durum haberleşmesi,
- Yardım organizasyonu ve kurtarma,

Yardım talebinin iletilmesi; gemilerin sahip oldukları elektronik haberleşme imkânlarına bağlıdır. Gemiler bu maksatla, sefer yaptıkları bölgelere uygun yeterli sayı ve özellikte haberleşme cihazı bulundurlar. Bu cihazlar ile verdikleri tehlike alarmı ve kurdukları acil durum haberleşmesi ile kurtarma çalışmalarını başlatırlar.

Devletler, uluslararası anlaşmalara bağlı olarak ülkelerinde gerektiğinde diğer ülkeler veya uluslararası kuruluşlarla koordineli olarak çalışabilecek arama ve kurtarma teşkilatlarını kurmuşlardır. Bu kuruluşlar koordinasyon ve arama-kurtarma birimlerinden oluşmuştur. Koordinasyon merkezleri doğrudan veya yabancı ülkeler ya da uluslararası kuruluşlardan aldıkları ihbarlara bağlı olarak tek başlarına veya yabancı ülkelerle ortaklaşa kurtarma çalışmalarını yaparlar.

2.2.1. Gemi Acil Durum Haberleşmesi

Gemiler bir acil durumda veya gemi terk durumunda aşağıdaki cihazları tek veya çift taraflı haberleşme amacı ile kullanırlar.

- Sabit telsiz ve uydu haberleşme cihazları; gemi ile çevre gemiler ve telsiz ve uydu istasyonları arasındaki tehlike haberleşmesinin yapılmasında kullanılır.
- El VHF cihazları; deniz frekanslarına sahip olup gemi terk edilirken kaptan ve filikalar arasındaki irtibatın sağlanmasında kullanılır.
- EPIRB
- SART

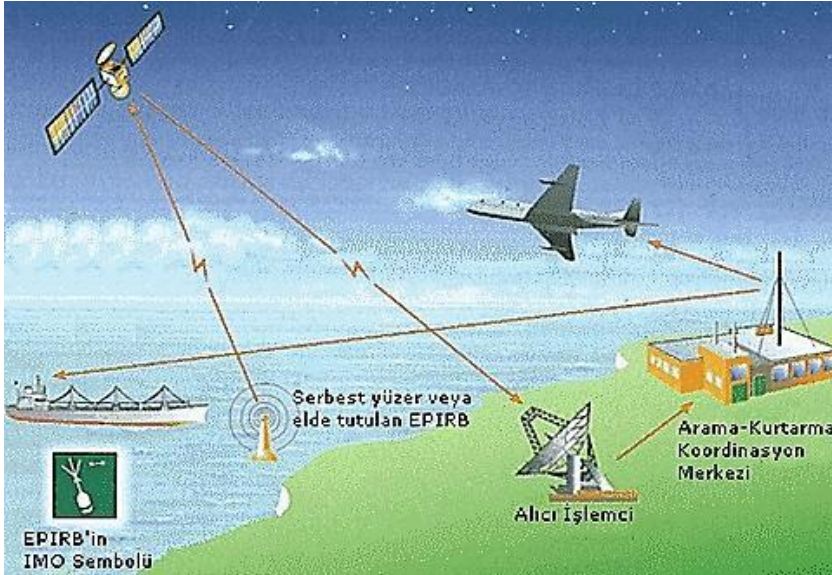
2.2.1.1. EPIRB

EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon); acil bir durumda el ile veya alınmadan geminin batması halinde otomatik olarak gemiden ayrılıp denizde yüzer halde kendi kendine çalışmaya başlayan ve cinsine göre telsiz istasyonlarına veya uydular aracılığı ile uydu kara istasyonlarına belirli formatta tehlike sinyali gönderebilen bir cihazdır.



Resim 2.2: EPIRB

Solas'a tabi her gemide bölgesine göre bir tane EPIRB bulundurması gerekir. Geminin batması halinde bir yere takılmadan kolayca su üstüne çıkabilecek şekilde açık bir yere monte edilmelidir.



Resim 2.3: EPIRB'in arama kurtarma operasyonundaki yeri

EPIRB tarafından gönderilen sinyaller kıyı veya uydu istasyonları tarafından alınarak arama kurtarma koordinasyon merkezlerine gönderilir.

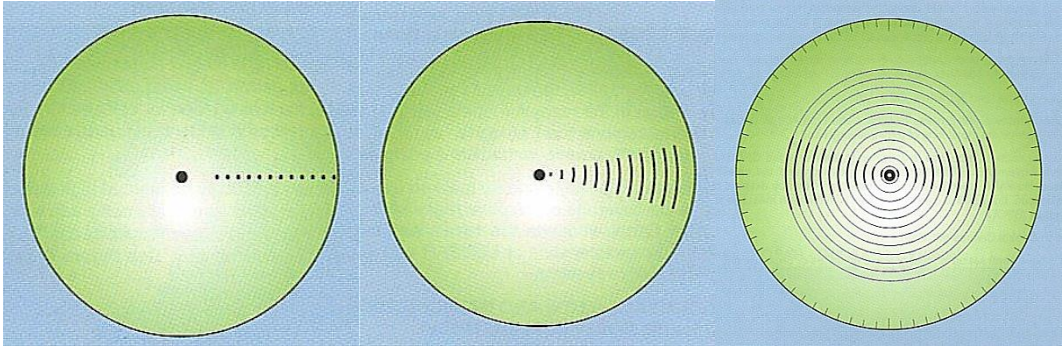
2.2.1.2. SART

SART (Search And Rescue Transponder), gemilerde bulunan ve olduğunda çevredeki gemilerin radarlarına iz bırakıcı sinyal göndererek bulunmayı kolaylaştırıcı bir cihazdır.



Resim 2.4: SART

Gemi terk edilirken alınarak can kurtarma aracına götürülür ve orada çalıştırılır. El ile devreye alınır. Devreye alındığında bekleme durumuna geçer. Bir radar sinyali aldığı anda aktive olarak çevredeki gemilerin radarlarına iz bırakıcı sinyal gönderir. Geminin büyüklüğüne göre bir veya iki adet bulundurma zorunluluğu vardır. SART cihazları su geçirmez, yüzebilir fakat otomatik serbest bırakma tertibatı olmayan cihazlardır. Bu nedenle mutlaka gemi terk edilirken alınarak can kurtarma araçlarına götürülürler.



Şekil 2.1: SART cihazının radarda bıraktığı izler

2.3. Yardım Organizasyonu

Devletler, uluslararası anlaşmalar doğrultusunda ülkelerinde arama ve kurtarma ile ilgili organizasyonları yaparlar. Alınan yardım çağrılarında bu organizasyonlar devreye girer karşılıklı bilgi alışverişi ve yardımlaşma gerçekleştirilir.

Bu organizasyon içindeki birimler, görev paylaşımına göre ülkelerde farklı isimler alır. Ülkemizdeki düzenlemeye göre aşağıdaki organizasyon oluşturulmuştur.

- **AAKKM:** Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi, en üst arama kurtarma birimidir. Üst düzey koordinasyonları ve ülke dışından alınacak veya verilecek yardımları koordine eder.
- **AKKM:** Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri tarafından, arama kurtarma organizasyonları yapılır. Tehlike içerisinde olan gemilerin telsiz cihazları ile verdikleri alarmlar kıyı istasyonları tarafından alınarak en yakın AKKM'ye ulaştırılırlar. Bu merkezler, kurumlar arası veya komşu ülke AKKM'leri ile organizasyon yapan birimlerdir. Alınan ihbarları değerlendirerek, derhal o bölgeden sorumlu olan, AKM'ye ve ana aramaya ve AAKKM'ye bildirirler.
- **AKM:** Arama ve Kurtarma Merkezi (SAR, Search And Rescue); Bu merkez kurtarma çalışmalarını yürütür. AKM'ler, AKKM'den aldıkları bilgi ve talimatlar doğrultusunda, derhal faaliyete geçerek, emirleri altındaki arama ve kurtarma birliklerini (AKB) görevlendirerek, arama kurtarma faaliyetini başlatırlar.
- **AKB:** Arama ve Kurtarma Birlikleri; AKM'lerin emri altında çalışan, bir arama kurtarma faaliyetini gerçekleştirmek için gerekli plan, eğitim, teçhizat, bot, helikopter ve uçak gibi arama ve kurtarma araçlarına sahip birimlerdir.

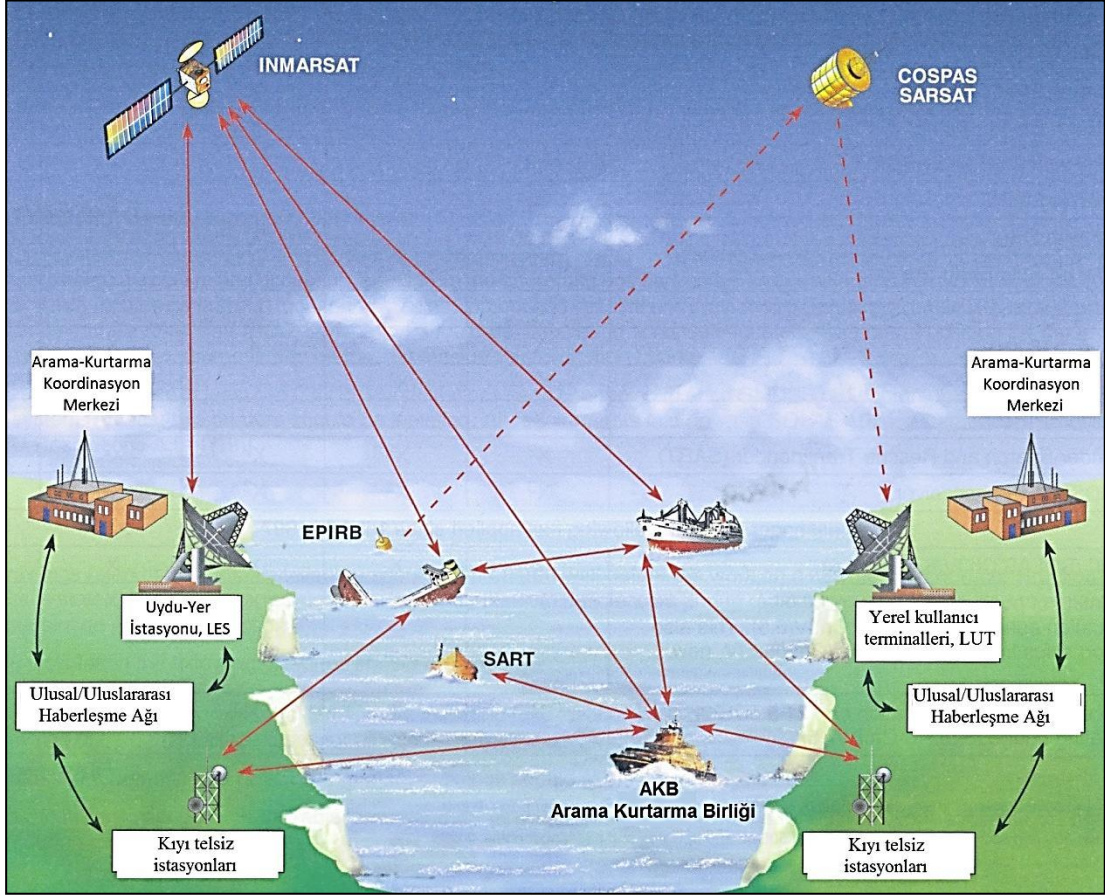
2.3.1. Arama Kurtarma Uygulaması

Gemiler bir acil durumda aşağıdaki şekillerde tehlikede olduklarını ve yerlerini belirtirler.

- Telsiz cihazlarından radyo telefon olarak verdikleri “tehlike” mesajları ile,
- Telsiz cihazlarından “DSC” tekniği ile verdikleri “tehlike” mesajları ile,
- Uydu cihazları ile verdikleri “tehlike” mesajları ile,
- Geminin batışı ile otomatik olarak su üstüne çıkarak aktive olan veya el olarak çalıştırılan “EPIRB” lerin verdikleri “tehlike” sinyalleri ile,
- Çalışan SART cihazlarının gönderdiği yer belirtici sinyaller ile belirtirler.

Karada ve çevrede, gemilerden gelen tehlike, mesaj ve sinyallerini alacak aşağıdaki istasyonlar bulunmaktadır.

- Uydu yer istasyonları, (LES: Land Earth Station)
- Yerel kullanıcı terminalleri, (LUT: Local User Terminal)
- Kıyı telsiz istasyonları,
- Çevredeki gemiler,



Resim 2.5: Arama-Kurtarma birimleri ve Arama-Kurtarma uygulamaları

- **Inmarsat uydusu:** Gemideki Inmarsat cihazından yayınlanan mesaj ile kendi frekansında çalışan Epirb'lerin sinyallerini alır. Aldığı mesaj ve Epirb'lerin sinyallerini LES'e geçer.
- **Cospas-Sarsat uydusu:** Kendi frekansında çalışan Epirb'lerin sinyalini alır ve LUT'a geçer.
- **Kıyı istasyonları:** Telsiz cihazlarından gelen radyo telefon veya DSC mesajları ile telsiz frekansında çalışan Epirb'lerden gelen sinyalleri alır. Aldıkları bu mesajlar sinyallerini AKKM'ye geçer.
- **Çevre gemiler:** Telsiz cihazlarından gelen radyo telefon mesajlarını alır. Eğer yardım isteyen gemi, bir kıyı istasyonuna ulaşamadıysa aracılık ile bir kıyı istasyonuna iletir.
- **LES:** Aldığı uydu mesajlarını ve Epirb sinyallerini AKKM'ye geçer.

- **LUT:** Aldığı uydu mesajlarını ve Epirb sinyallerini AKKM'ye geçer.

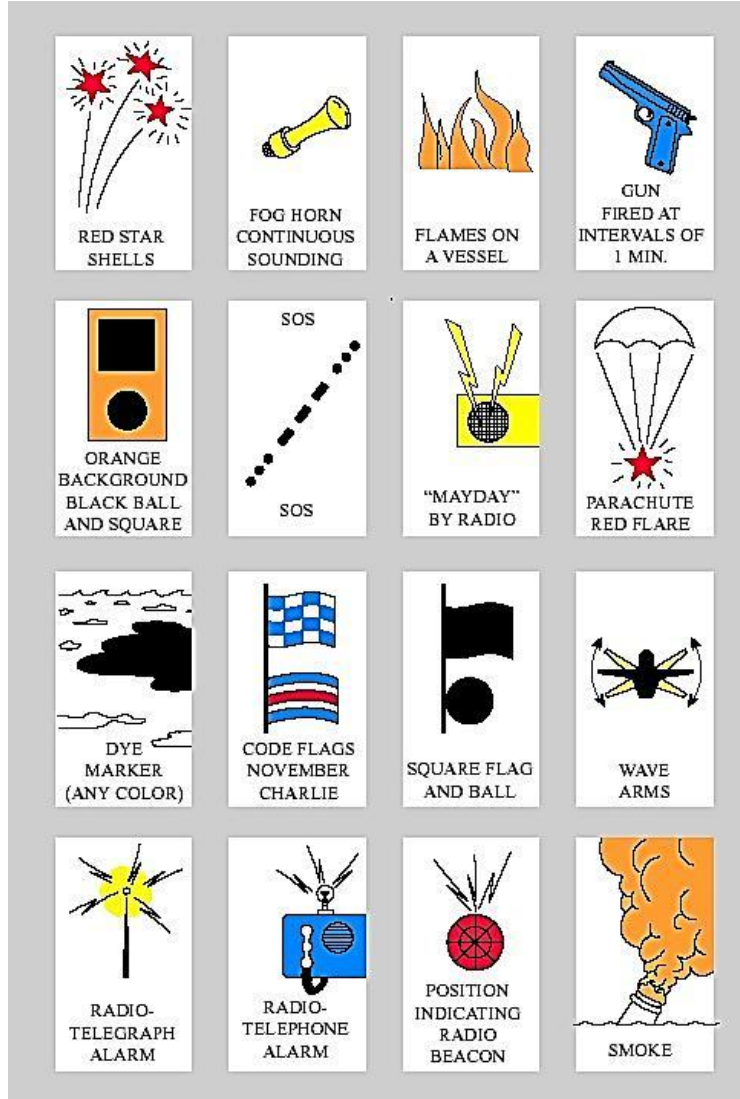
Arama kurtarma koordinasyon merkezleri aldıkları bilgileri değerlendirerek, yardıma ihtiyacı olan gemiyi en yakın arama kurtarma merkezine (SAR, Search And Rescue) bildirilir. Burada derhal arama kurtarma birimleri harekete geçirilerek yardıma gidilir. Eğer, geminin bulunduğu yere uygun bir arama kurtarma birimi gönderilemiyorsa, yardım isteyen gemiye yakın uygun bir gemi seçilerek o gemi arama ve kurtarma ile görevlendirilir. Bu görevi alan kaptanlar, görevi yerine getirmek ile sorumludur.

2.4. Arama Kurtarma İşaretleri

Kıyıya yakın bölgelerde doğrudan yardıma giden arama kurtarma birimi botlar ve helikopterdir, daha uzak bölgelerde ise arama uçakları kullanılır. Keşif uçakları önce kazazedeleri tespit eder, sonra arama kurtarma bot ve helikopterlerine yön gösterir. Keşif uçaklarının menzilini aşan mesafelerde ise çevre gemiler yönlendirilerek kazazedelere ulaşılır. Arama kurtarma bot ve gemileri rotalarını tehlike mesajları ve EPIRB'lerden tespit edilen koordinatlara yönlendirirken, bir yandan da SART'ların sinyallerini ve kazazedelerin işaretlerini araştırırlar.

Kazazedeler ile arama kurtarma birimleri arasındaki ilk temaslarında kazazedeler bulunmayı kolaylaştırmak amacı ile uluslararası standart tehlike işaretleri verir. Bu işaretler COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea - Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi) Ek-4'te belirlenmiştir.

- Kırmızı ışık gösteren bir el maytabı,
- Herhangi bir sis işaret aletinin devamlı olarak çalınması,
- Yanan bir katran veya yağ varili veya benzerinden çıkan alevlerin gemi üzerinde gösterilmesi,
- Yaklaşık olarak bir dakika ara ile patlatılan top veya diğer bir patlayıcı işaret,
- Havadan bakanların tanınmaları için portakal rengi bir yelken bezi üzerine siyah kare/daire veya diğer bir uygun sembol,
- Mors kodu ile (SOS)'ten ibaret bir grup işaretin telsiz telgraf veya herhangi bir diğer işaret verme metodu ile gönderilmesi,
- «Mayday» kelimesinin söylenmesinden ibaret bir işaretin telsiz telefonla gönderilmesi,
- Paraşütlü bir roket maytabı veya işaret fişegi,
- Bir boya ile deniz yüzeyi marka edilip dikkat çekilmesi,
- N. C. harfleriyle Uluslararası Tehlike İşaret Kodunun gösterilmesi,
- Üzerinde veya altında bir küre veya küreye benzer herhangi bir şey bulunan dört köşe bir bayraktan ibaret bir işaret,
- Her iki yana doğru açılan kolların ağır ağır ve tekrarlı olarak indirilip kaldırılması,
- Telsiz telgraf alarm işareti,
- Telsiz telefon alarm işareti,
- Acil mevkileri belirtmek üzere radyo kerterizleri yayınlayan vericiler,
- Portakal rengi duman veren bir duman işareti.



Şekil 2.2: COLREG Ek-4'te belirtilen tehlike işaretleri

2.5. IAMSAR

IAMSAR; “International Aeronautical and Maritime Search and Rescue” kelimelerinin kısaltılması olan ve “Uluslararası Hava ve Denizde Arama ve Kurtarma” anlamına gelen uluslararası bir sistemdir. Bu sistem 3 ciltten oluşan bir kılavuz altında toplanmıştır.



Resim 2.6: IAMSAR kılavuzu

Kılavuzun amacı devletlere kendi arama ve kurtarma (SAR) sistemlerini kurmakta ve uluslararası yükümlülükleri karşılamada yardım sağlamaktır. Bu ciltler, SAR hizmetlerini organize etme ve sağlama konularında uluslararası ortak havacılık ve denizcilik yaklaşımı için rehberlik niteliğinde bilgiler sağlamaktadırlar. Devletler, kendi SAR hizmetlerini geliştirmek, iyileştirmek ve kendi SAR hizmetlerinin global SAR sisteminin bir parçası olması için bu kılavuz ışığında çalışmalıdırlar.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda verilen işlem basamaklarını takip ederek tehlikedeki bir gemiyi içeren senaryo oluşturarak tehlike haberleşmesi talimi yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Gemilerle tehlike haberleşmesi yapınız.➤ Limanla tehlike haberleşmesi yapınız.➤ Arama kurtarma işaretlerini kullanınız.➤ IAMSAR'a uygun kurtarma faaliyeti yapınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Haberleşme için GMDSS simülatörü kullanınız.➤ Arama kurtarma işaretleri için öğretmeninizin gözetiminde payroteknikleri kullanabilirsiniz.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız becerileri Evet, kazanamadığınız becerileri Hayır kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Gemilerle tehlike haberleşmesi yapabiliyor musunuz?		
2. Limanla tehlike haberleşmesi yapabiliyor musunuz?		
3. Arama kurtarma işaretlerini kullanabiliyor musunuz?		
4. IAMSAR'a uygun kurtarma faaliyeti yapabiliyor musunuz?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “Hayır” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “Evet” ise “Ölçme ve Değerlendirme”ye geçiniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerden hangisi gemi acil durum haberleşmesinde önemli rol oynamaz?
A) Uydu haberleşme cihazları
B) El VHF'i
C) Flika
D) EPIRB
E) SART
2. Aşağıdakilerden hangisi arama kurtarma birimleri arasındadır?
A) Inmarsat uyduları
B) COSPAS-SARSAT
C) AKB
D) AAKKM
E) Yukarıdakilerin hepsi
3. Karada ve çevrede, gemilerden gelen tehlike mesaj ve sinyallerini alacak istasyonlar aşağıdakilerden hangisidir?
A) Uydu yer istasyonları (LES: Land Earth Station)
B) Yerel kullanıcı terminalleri (LUT: Local User Terminal)
C) Kıyı telsiz istasyonları
D) Çevredeki gemiler
E) Hepsi
4. Aşağıdakilerden hangisi COLREG'te bulunan standart tehlike işaretlerinden değildir?
A) Kırmızı ışık gösteren bir el maytabı
B) Portakal rengi duman veren bir duman işareti
C) Mors kodu ile (SOS)'den ibaret bir grup işaretin telsiz telgraf veya herhangi bir diğer işaret verme metodu ile gönderilmesi
D) Havadan bakanların tanınmaları için kırmızı rengi bir yelken bezi üzerine ya sarı kare veya daire veya diğer bir uygun sembol
E) Hepsi
5. "Uluslararası Hava ve Denizde Arama ve Kurtarma" anlamına gelen uluslararası sistem aşağıdakilerden hangisidir?
A) IAMSAR
B) SAR
C) SART
D) LES
E) AKM

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-2

ÖĞRENME KAZANIMI

Geminin MARSEC seviyesine göre güvenliğini sağlayabileceksiniz

ARAŞTIRMA

- ISPS'in ne olduğunu ve neden gerek duyulduğunu açıklayınız.
- ISPS'in gemilere getirdiği yenilikleri araştırınız.
- Araştırmanızı doküman haline getirerek arkadaşlarınızla paylaşınız.

3. GEMİDE GÜVENLİK

3.1. ISPS KOD

3.1.1. ISPS Kodun Tanımı

Günümüzde deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önceden tespit edilmesi, uluslararası sefer yapan ticari gemiler ve bu ticari gemilere hizmet veren liman tesislerini etkileyebilecek terör eylemlerine karşı önleyici tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmiştir.

Bu bağlamda SOLAS-74 Sözleşmesine taraf olan;

- Devletler,
- İlgili hükümet kuruluşları,
- Yerel makamlar,
- Denizcilik ve liman işletmeleri arasında işbirliği sağlayan uluslararası görev ve sorumlulukların tesis edilmesi,
- Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanması,
- Bilgi alışverişinin sağlanması,
- Denizde güvenliği sağlamak için uygun ve yeterli tedbirlerin alınması amacıyla "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu" (ISPS - International Ship and Port Facility Security Code) oluşturulmuştur.

3.1.2. ISPS Kodun Tarihçesi

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de meydana gelen terör eylemlerinin ardından, Kasım 2001’de yapılan ve ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International Maritime Organization), denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi teklif edilmiştir. Denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması konusunda anlaşmaya varılmıştır.

IMO Genel Kurulu tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Güvenlik Komitesi (MSC- Maritime Security Council) yetkilendirilmiştir.

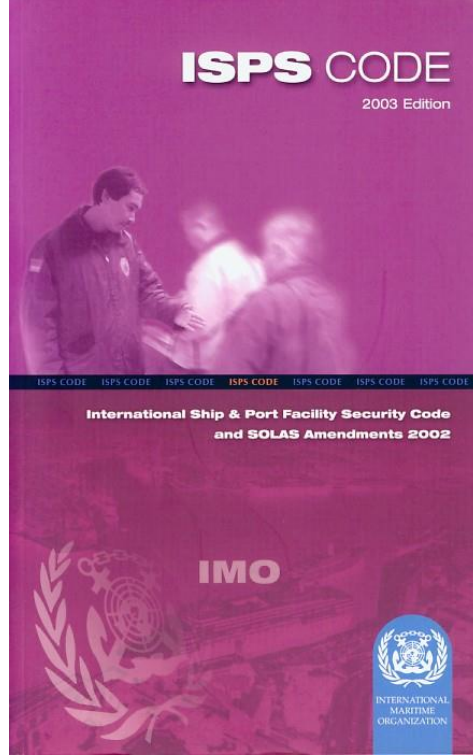
Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) tarafından denizde ya da deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla yoğun çalışmalar yapılmış, toplantılar düzenlenmiştir. Bu toplantılar sonrasında gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren ISPS Kod oluşturulmuştur.



Resim 3.1: 11 Eylül 2001 tarihinde ABD Dünya Ticaret Merkezine yapılan terör saldırısı

3.1.3. ISPS Kodun Kabulü

MSC tarafından oluşturulan yeni tedbirlerin zorunlu olarak ve bir an evvel uygulamaya girebilmesi amacıyla ISPS Kod'un ülkemizin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi'ne (SOLAS) eklenmesi kararlaştırılmıştır.



Resim 3.2: ISPS “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu” kitabı

Bu amaçla, 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı toplanmıştır. Deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11'e Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kod'u olarak eklenmiş ve 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm taraf devletlerce kabul edilmiştir.

3.1.4. ISPS'te Uygulama

Aşağıdaki gemi ve limanlar ISPS kodun gerektirdiklerine uymak zorundadır.

- Uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri,
- 500 gross ton ve üzerindeki tüm yük gemileri,
- Mobil deniz sondaj birimleri,
- Uluslararası seferle iştirak eden gemilere hizmet veren liman tesisleri,



Resim 3.3: ISPS'e uyma zorunluluğu

3.1.5. ISPS Kod'un Amaçları

- Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle iştigal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirler almak amacıyla devletler, hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işleticileri arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek; bu kuruluşların görev ve sorumluluklarını belirlemek,
- Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve bilgi alış-verişini temin etmek,
- Değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmek için yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek,
- Denizlerde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin alınabilmesi için gerekli ortamı sağlamak,
- Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve taraf devletlerle bu tür bilgilerin değiş-tokuş edilmesi
- Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin sağlanması
- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesini sağlamak,
- İzinsiz olarak; silahların, yangına yol açacak malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesini sağlamak,
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik eylemlerine karşılık verebilmek için tehlikeyi bildirimci vasıtalar / araçlar temin edilmesinin sağlanması,
- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının hazırlanmasının temin edilmesi ve güvenlik planları ve prosedürlerine aşinalık sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların temin edilmesini sağlamaktır.

3.1.6. Tanımlar

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kodu çerçevesinde oluşturulan deniz güvenlik politikasıyla ilgili tanımları şu şekilde özetleyebiliriz.

- **Gemi:** Seyyar açık deniz sondaj üniteleri ve yüksek-hızlı tekneler de dâhil tüm deniz araçlarıdır.
- **Limn Tesisi:** Demirleme, bağlama için bekleme ve denizden yanaşma gibi alanları da kapsayan tüm liman sahalarıdır.
- **Gemi Güvenlik Zabiti (Ship Security Officer-SSO):** Gemide kaptana karşı sorumlu olan; gemi güvenlik planının sürdürülmesi ve uygulanması da dâhil olmak üzere gemi güvenliğinden, Şirket Güvenlik Sorumlusu ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu ile ilişkilerden sorumlu olmak üzere şirket tarafından atanan kişidir. ISPS Kod'a tabi her gemide, Gemi Güvenlik Zabitinin bulunması zorunludur.
- **Şirket Güvenlik Görevlisi (Company Security Officer-CSO):** Gemi güvenlik değerlendirmesinin yerine getirilmesini sağlayan; gemi güvenlik planının geliştirilmesini onaylanmak üzere sunulmasını ve sonra da uygulanıp sürdürülmesini ve liman tesisi güvenlik görevlisi ve gemi güvenlik görevlisi ile olan ilişkileri sağlayan şirket tarafından yetkilendirilen kişidir.
- **Limn Tesisi Güvenlik Görevlisi (Port Facility Security Officer-PFSO):** liman tesisi güvenlik planının geliştirilmesinden, uygulanmasından, tetkikinden ve sürdürülmesinden ve gemi güvenlik görevlileri ve şirket güvenlik görevlileri ile olan ilişkilerden sorumlu olmak üzere yetkilendirilen kişidir.
- **Güvenlik Olayı:** Gemilerin veya bir liman tesisinin güvenliğini tehlikeye atan herhangi bir şüpheli hareket veya durumdur.

3.1.7. ISPS Kod'un Getirdiği Yenilikler

3.1.7.1. Otomatik Tanımlama Sistemi

Denizde güvenliği arttırmak amacıyla gemilerin takibini ve izlenmesini ihtiyacı oluşmuştur. Bu amaca en uygun sistem olan "Otomatik Tanımlama Sistemi" (AIS-Automatic Identification System)'in 2004 yılı sonuna kadar gemilere takılma zorunluluğu getirilmiştir.



Resim 3.4: Otomatik Tanımlama Sistemi-AIS

3.1.7.2. Gemi Tanıtım Numarası

Gemi tanıtım numarası (Ship Identification Number) daimi olarak markalanmalıdır. Geminin kıçına, sancak-iskele bordaya, yaşam mahallinin sancak-iskele dış cephesine veya yaşam mahallini ön kısmına yapılmalıdır. Gemi şayet yolcu gemisi olursa havadan görülebilecek yatay bir yüzeye de yapılabilir.



Resim 3.5: Gemi tanıtım numarası

3.1.7.3. Sürekli Özet Kayıt

ISPS'e tabi olan tüm gemiler Sürekli Özet Kayıt (Continuous Synopsis Record-CSR) tutacaklardır. Sürekli Özet Kayıt, geminin geçmişi ile ilgili kayıt edilen bilgilerin bulunduğu ve gemide tutulan bir kayıttır.

3.1.7.4. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi

ISPS'e tabi olan tüm gemiler gemi güvenlik alarm sistemi (Ship Security Alert System-SSAS) ile donatılacaktır. Bu sistem, gemide güvenlikle ilgili bir durum olması halinde, söz konusu durumun kıyıdaki yetkili otoriteye direk olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir.



Resim 3.6: Gemi güvenlik alarm sistemi

3.1.8. Gemi Güvenlik Planı

Gemideki kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini, gemi kumanyasını veya gemiyi, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin, gemide uygulanmasını sağlamak amacı ile geliştirilmiş bir plandır.

Bu Planın amacı, kaptan ve gemi güvenlik görevlisine, güvenlik bilinci ve güvenlik konularına hazırlıklı olma, olayları önleme ve tehditlere müdahale etme gibi konularla ilgili olarak yol gösterici bilgiler vermektir.

Gemi güvenlik planında bulunan başlıca bilgiler şunlardır:

- Şirket ayrıntıları ve politikası,
- Kaptanın öncelikli yetkisi,
- Şirket güvenlik görevlisi,
- Gemi güvenlik zabiti,
- Eğitim, talimler ve tatbikatlar,
- Uluslararası alanda oluşturulan güvenlik seviyeleri,
- Gemiye uygulanan güvenlik önlemleri,
- ISPSK Kodu kapsamına dâhil olmayan faaliyetler,
- Güvenlikle ilgili sorumluluklar yüklenen gemi personelinin görevleri,
- Gemi güvenlik alarm sistemi ve güvenlik sistemleri,
- Gemi sınırlı alanları.

3.1.9. Güvenlik Seviyeleri

Bir güvenlik olayının meydana geleceği veya teşebbüs edileceği riskin derecesine bağlı olarak gemilerin veya liman tesislerinin alacağı önlemlerin seviyesinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu sebeple uluslararası denizcilik çevrelerinin kullanması için, üç adet denizcilik güvenlik (MARSEC) seviyesi oluşturulmuştur

➤ **Güvenlik Seviyesi (1) - NORMAL**

Uygun asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviye anlamına gelmektedir. Gemilerin ve limanların normal olarak işletildikleri seviyedir. Bu seviyede, gemiye veya bulunduğu yere karşı hukuk dışı eylemlerle ilgili belirli bir tehdit yoktur.

➤ **Güvenlik Seviyesi (2) - YÜKSEK**

Artan bir güvenlik olayı riski sebebi ile belirli bir süre boyunca uygun ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviye anlamına gelmektedir. Yüksek güvenlik olayı riski var olmaya devam ettikçe, bu seviye geçerlidir. Bu risk seviyesi, yüksek bir güvenlik olayı riski olmasına rağmen, belirli bir hedefin tespit edilmediği anlamına gelir.

➤ Güvenlik Seviyesi (3) - İSTİSNAİ

Belirli bir hedefin tespit edilmesi mümkün olmasa da, gerçekleşmesi olası veya yakın bir güvenlik olayı riski olduğu sürece bu seviye geçerlidir.

3.1.10. Gemi Bünyesinde Oluşturulan Güvenlik Prosedürleri

3.1.10.1. Gemiye Giriş Kontrolü

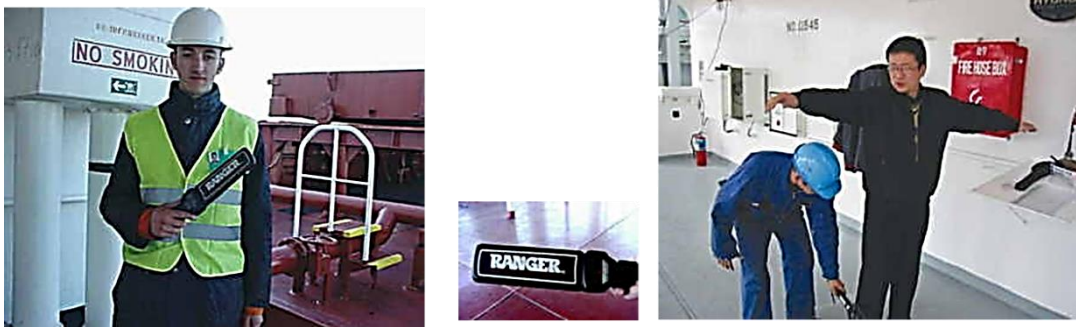
Gemiye girişlerin kontrolü sırasında yapılması gerekenler şunlardır.

- Gelen kişinin kimliğini alınması ve kendisine ziyaretçi kartı verilmesi,
- Her vardiya değişiminde ziyaretçi kartlarının sayılarak teslim alınması ve eğer kayıp varsa SSO veya sorumlu zabite rapor edilmesi,
- Ziyaretçilerin bilgileri ve giriş çıkış saatlerinin kayıt altına alınması,



Resim 3.7: Gemi giriş kontrolleri

- Ziyaretçilerin valizlerini metal detektörü ve el ile kontrol edilmesi,
- Gerekli gördüğünüz takdirde metal detektörü veya el ile vücut aramasının yapılması,



Resim 3.8: Metal detektörü ve el ile arama

- Sahipsiz bagaj ve şüpheli paket gibi dikkati çeken her olayın rapor edilmesi gerekir.



Resim 3.9: Lumbarağzı nöbetçisi

3.1.10.2.Sınırlı Alanlar

Gemide, gemi personeli haricindeki kişilerin girmesi istenmeyen yerler “Sınırlı Alan” olarak belirlenmelidir. Bu alanlar uygun şekilde markalanmalıdır ve kilitli tutulmalıdır veya tel, demir kafes ile çevrilmelidir.



Resim 3.10: Girişi engellemek için demir parmaklıklardan yapılmış kafes ve demir kapı

Sınırlı alanlardan bazılarını şöyle sıralayabiliriz;

- Yaşam mahalli girişleri,
- Makine dairesi ve yeke dairesi girişleri,
- Güvertedeki depolar,
- Başaltı, kışaltı girişleri,
- İskandil boruları,
- Acil kaçış çıkışları,
- Kapalı filikalar.



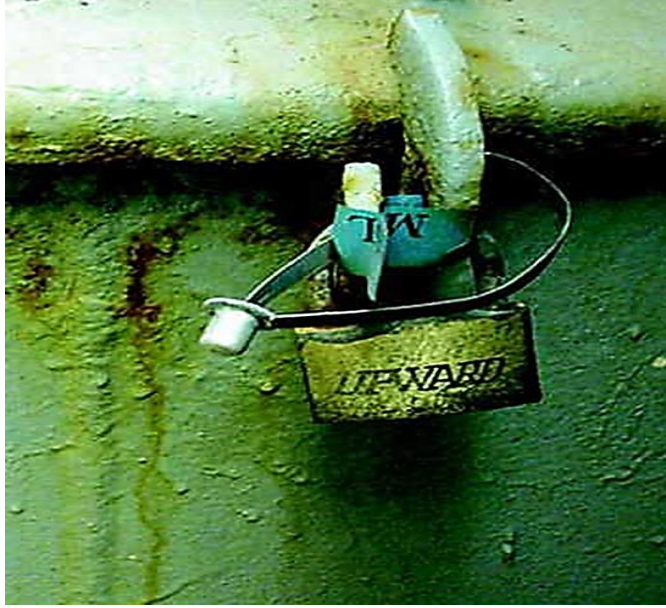
Resim 3.11: Girişi yasak olan, uygun şekilde markalanmış makine dairesi girişi



Resim 3.12: Kilitlenmiş iskandil borusu ve güverte depoları

3.1.10.3.Yükün Güvenliği

Görevli zabıt mutlaka yük operasyonu sırasında güvertede yükün başında bulunmalıdır. Kullanılmayan ambar menholleri kilitlenmelidir. Bu gibi yerler plastik mühürlerle mühürleyerek buralara girişin yapıp yapılmadığını öğrenebilir. Kopan veya açılan mühür görüldüğü takdirde oraya giriş olduğu kabul edilerek, güvenlik ihlali prosedürleri uygulanmaya başlanmalıdır. Bu tür mühürlü yerler çabuk ve etkili bir şekilde gözle kontrol edilebilir.



Resim 3.13: Plastik mühür ile mhrlenmi bir giriş

3.1.10.4. Gemiye Gelen Kumanya ve Malzemeler

Gelen kumanya ve malzemeler kabul etmeden önce dikkatli bir Şekilde faturalarla karılatırılarak kontrol edilmeli. Eēer Şüpheli görülen ya da ne olduēu anlaşılmayan bir Şey varsa, gemiye alınmamalı ve rapor edilmelidir.



Resim 3.14: Gemiye alınan malzemelerin kontrolü

3.1.10.5. Gemi Çevresinin İzlenmesi

Seferde veya limanda dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı sürekli iyi bir gözcülük yapılması gerekmektedir. Özellikle tehlike riskinin yüksek olduğu bölgelerde gözcü sayısını arttırarak gemi çevresinin hem gözle hem de elektronik olarak izlenmesi önemlidir.



Resim 3.15: Gözcülük

3.1.11. Güvenlik Seviyelerine Göre Alınan Önlemler

Aşağıdaki tabloda güvenlik seviyelerine göre operasyonlarda alınacak tedbirleri gösteren örnekler mevcuttur.

Operasyonlar	Güvenlik Seviyesi 1	Güvenlik Seviyesi 2	Güvenlik Seviyesi 3
Gemiye Giriş (Gemi Personeli, Yolcular ve Ziyaretçile vb.)	Kimliklerin kontrol edilmesi,	Gemiye erişim noktalarının sayısının sınırlandırılması, kişilerin ve eşyalarının aranma sıklığının ve detaylarının arttırılması,	Girişi tek ve kontrollü bir giriş noktası ile sınırlandırma; gemiye giriş-çıkışı geçici olarak durdurma; geminin terk edilmesi; geminin yer değiştirilmesi,
Sınırlandırılmış Alanlar	Giriş noktalarının kilitlenmesi ve Güvenlik altına alınması,	Erişim noktalarına bitişik, sınırlı alanları belirlemek,	Ek sınırlı alanların gemide belirlenmesi,

Yük Operasyonları	Yükün, yük taşıma birimlerinin, yük alanlarının, mühürlerin ve yük evraklarının rutin kontrolü,	Yükün, yük taşıma birimlerinin, yük alanlarının, mühürlerin ve yük evraklarının Yükün detaylı ve yoğun kontrolü,	Yükleme ve tahliye işlemlerinin geçici olarak durdurulması,
Gemi Malzeme, Kumanya vb. Teslimi	Malzemeler teslim edilmeden önce sipariş formuyla aynı olduğunun kontrolü,	Malzemeler teslim edilmeden önce gemide yoğun kontrol ve aramaların yapılması,	Malzemelerin daha kapsamlı araması, alımının sınırlandırılması veya ertelenmesi; gemiye alımın reddedilmesi,
Sahipsiz Bagajlar	Sahipsiz bagajların aranması ve taranması,	Sahipsiz bagajların tamamının X-ray taraması da dâhil ek güvenlik önlemlerinin belirlenmesi,	Sahipsiz bagajların gemiye alınmasının reddedilmesi,

Tablo 3.1: Güvenlik Seviyelerine Göre Alınan Önlemler

3.1.12. Bir Güvenlik İhlali Esnasında Hareket Tarzı

- Gemi güvenlik alarm sisteminin çalıştırılması,
- Acil durum istasyonlarının aranması,
- Acil durumda ana makinelerin kapatılması,
- Geminin tahliye edilmesi,
- Taraf devletlerin (bayrak devleti ve/veya liman devleti) bir güvenlik olayından haberdar edilmesi,
- Hükümetler tarafından Marsec 3 seviyesinde verilen talimatlara göre hareket edilmesi,
- Bomba tehditleri ve bu tehditlere yapılacak müdahaleler,
- Arama,
- Gemi kaçırma,
- Gemi güvenlik değerlendirmesi.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda verilen işlem basamaklarını takip ederek güvenlik ihlaline uğramış bir gemiyi içeren senaryo oluşturarak ISPS talimi yapınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Tehlikenin türünü belirleyiniz.➤ Güvenlik seviyelerini belirleyiniz.➤ Güvenlik seviyelerine göre önlemler alınız.➤ Tehlike haberleşmesi ağını kurunuz.	<ul style="list-style-type: none">➤ SSO, PFSO ve CSO belirleyiniz.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız becerileri Evet, kazanamadığınız becerileri Hayır kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. ISPS kodunun amaçlarını sıralayabildiniz mi?		
2. Bir güvenlik ihlali sonrası haberleşme ağını kurabildiniz mi?		
3. MARSEC seviyelerine göre gemide güvenlik önlemleri aldınız mı?		
4. Bir güvenlik ihlali sonrası hareket tarzınızı belirlediniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “**Hayır**” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “**Evet**” ise “Ölçme ve Değerlendirme” ye geçiniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. ISPS kod aşağıdakilerden hangi amaçla oluşturulmuştur?
A) Gemi ve liman tesisleri güvenliği
B) Kişisel personel güvenliği
C) Gemide oluşabilecek kazaları önleme
D) Arama kurtarma çalışmalarının uluslararası standartlarını belirleme
E) Çevre kirliliği önleme
2. ISPS kod aşağıdaki gemilerden hangisine uygulanmaz?
A) Uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri
B) 500 grosson ve üzerindeki tüm yük gemileri
C) Uluslar arası sefer yapan tüm savaş gemileri
D) Mobil deniz sondaj birimleri
E) Uluslararası seferle iştigal eden gemilere hizmet veren liman tesisleri
3. SSO aşağıdakilerden hangisidir?
A) Gemi Güvenlik Zabiti
B) Şirket Güvenlik Görevlisi
C) Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi
D) Kaptan
E) Deniz Haydudu
4. Aşağıdakilerden hangisi ISPS'in gemilere getirdiği yenilikler arasında değildir?
A) Gemi Tanıtım Numarası
B) AIS
C) CRS
D) BRM
E) SSAS
5. Aşağıdakilerden hangisi gemide sınırlı alanlar içerisinde yer alır?
A) Yaşam mahalli girişleri
B) Makine dairesi ve yeke dairesi girişleri
C) Güvertedeki depolar
D) İskandil boruları
E) Hepsi

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-4

ÖĞRENME KAZANIMI

Gemilerin karşılaşılabileceği tehditlere karşı önlem alabileceksiniz

ARAŞTIRMA

- Herhangi bir gemiye giderek kaptandan izin alınır. Tehdit altında olan gemiye yardımda yapılacak işlemleri araştırınız.
- Araştırmanızı doküman haline getirerek arkadaşlarınızla paylaşınız.

4. GEMİLERİN KARŞILAŞABİLECEĞİ TEHDİTLER

Gemilerle yapılan taşımacılık faaliyetleri, bir defada en fazla yük taşıma kapasitesine sahip olma özelliği ile en ekonomik taşımacılık sistemidir. Günümüzde dünya ticaretinin %90'dan fazlası deniz yoluyla yapılmaktadır. Daha verimli yeni ulaşım araçları ortaya konulamadığı sürece denizlerin bu özelliğinin gelecekte de önemini sürdürecektir.

Gerek fırtınalar gibi doğal olaylar gerekse korsanlık ve yağmacılık gibi insan kaynaklı tehlikeler gemilere ve gemi personeline tehdit oluşturmuş ve tehdit olmaya devam edecektir. Yerkürenin dörtte üçünün denizlerle çevrili olduğu dikkate alındığında denizler, hem bireysel küçük çapta suçlar için hem de terör örgütleri ve deniz haydutluğu yapan gruplar için denetimi zor ve kolay eylem gerçekleştirebilecekleri alanlar olmuştur.

Gemilerin karşılaşılabileceği yasa dışı tehditleri şu şekilde sıralayabiliriz.

- Deniz haydutluğu,
- Silahlı saldırı,
- Terör,
- Kaçaklar,
- Kaçakçılık.

4.1. Deniz Haydutluğunun Tarihsel Gelişimi

Başlangıçta denizlerdeki bütün şiddet hareketleri “Korsanlık” terimiyle ifade edilmiş, kendi kıyılarında kontrolü sağlayamayan güçsüz ve fakir ülkeler ile bağdaştırılmıştır. Denizde icra edilen bu tip yasal olmayan faaliyetlerin uluslararası güvenlik, küresel deniz ticareti ve gelişmiş ülkelerin ekonomileri üzerine etkileri dikkate alınmamıştır.

Aslında korsanlık ve deniz haydutluğu maddi kazanç elde etmeyi amaçlarken, denizdeki terör bir devletin ve müttefiklerinin otoritesini sarsmayı, küçük düşürmeyi ve mevcut düzene karşı savaşımayı hedeflemektedir.

4.2. Korsanlık ve Deniz Haydutluğu Kavramları

Nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan “korsanlık (corsair/ privateering)” ile “deniz haydutluğu (piracy)” arasında uzun bir süre kesin bir ayrım yapılmamış, her iki kavram da aynı anlamda kullanılmıştır. Bu nedenle korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı ortaya koymak önem arz etmektedir.

4.2.1. Korsanlık

Geçmişte özellikle de Orta Çağ’ın sonlarına kadar, haklı bir sebep olmaksızın insanların sahip oldukları malları ellerinden almak sıradan bir davranış olarak kabul edilmekte, bu tür fiilleri gerçekleştiren şahıslar birer hırsız ya da soyguncu şeklinde nitelendirilmemekteydi. Bu eylemleri deniz yoluyla yapanlara da “Korsan” denilmekteydi. Korsanlar uluslararası sefer yapan ticari gemilerin mallarına yönelik saldırılar düzenlemekteydi. Bu anlayışın bir parçası olarak denizcilikle uğraşan milletler, korsanlarla işbirliği yaparak korsanlığı savaş zamanında düşman gemilerine saldırmanın bir yolu olarak kullanma yoluna gitmişlerdir.

Başlangıçta her devlet, diğer devletlerin bayrağını taşıyan gemilere, yabancı tüccarlara ve yüke karşı yapılan saldırıları meşru görmüştür. Hatta fırsat buldukça bu tür faaliyette bulunanları desteklemiş ve korsanların ele geçirdikleri ganimetten pay almıştır.



Resim 4.1: Korsan gemisi örneği

Zamanla korsanların durumu yarı-resmi bir nitelik kazanmış, devletler bir savaş durumunda, düşman ticaret gemilerine saldırarak bu gemileri ele geçirmek ve gemideki yüke el koymak üzere korsanları yetkilendirme yoluna gitmişlerdir.

4.2.2. Deniz Haydutluğu

Deniz ticaretinin yoğun, ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında sıklıkla görülen ve haydutlar açısından kârlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait teknelerle ticari gemilere, üzerindeki personele ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırılarını ifade etmektedir. Korsanlıktan farklı olarak burada haydutlar herhangi bir hukuki dayanağa sahip olmaksızın bu tür şiddet hareketlerinde bulunmaktadır.



Resim 4.2: Bir gemiye saldırmaya hazırlanan deniz haydutları

4.3. Deniz Haydutluğuna Yol Açan Sebepler

Riskli bölgelerde meydana gelen deniz haydutluğunun başlıca nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz;

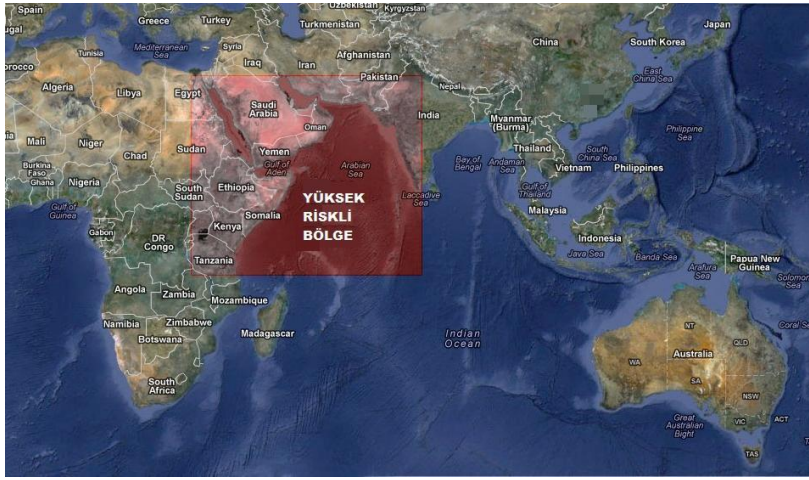
- Artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması,
- Artan deniz ticaretinin sıkışık ve dar olan ticari suollarından geçmesi ve ticaret rotalarının riskli bölgeler üzerinde olması,
- Deniz haydutluğu ile bağlantılı bölgelerde, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin deniz haydutluğu ve diğer suçları arttırması,
- Yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi,
- Riskli bölgelerdeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma,
- Deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve riskli bölgelerin silahlı saldırılara açık olması,
- Saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlar.

4.4. Dünyada Deniz Haydutluğu

4.4.1. Deniz Haydutluğu Açısından Dünya Denizlerindeki Riskli Bölgeler

Deniz haydutları genellikle ticari açıdan stratejik su yollarında saldırı yapmaktadır. Saldırıların çoğu Somali ve Güneydoğu Asya’ da meydana gelmektedir.

Güneydoğu Asya kapsamında olayların en yoğun olarak gerçekleştiği yer, Hint Okyanusu ile Pasifik arasındaki geçiş yolu olan Malaca Boğazıdır. Benzer şekilde Umman denizi, Aden körfezi ve Doğu Afrika sahillerinde saldırı sayısı her geçen yıl artmaktadır.



Resim 4.3: Deniz haydutluğu açısından dünya üzerindeki riskli bölge

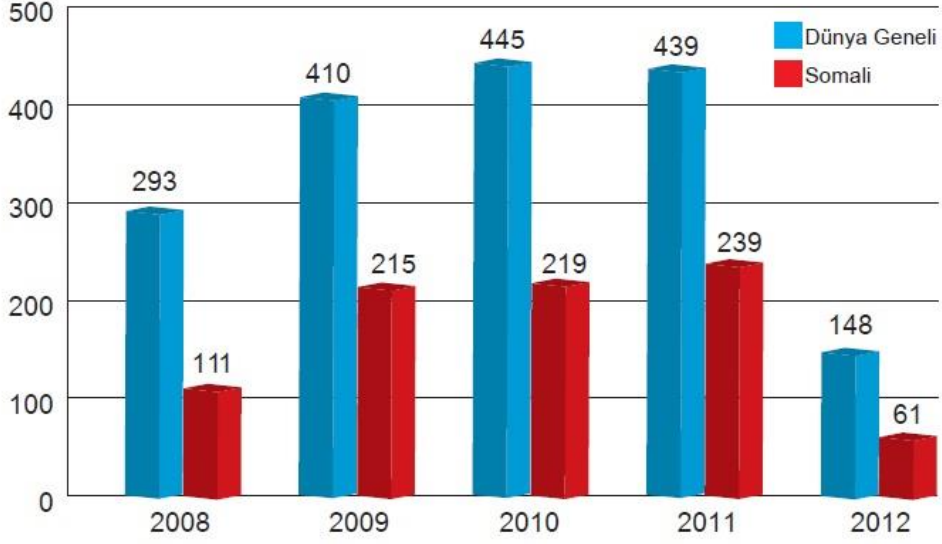
Diğer yüksek riskli bölgeler ise Nijerya açıkları başta olmak üzere Batı Afrika, Tanzania, Peru, Bangladeş, Malezya, Malakka ve Singapur Boğazları, Crystal, Radisson Seven Seas and Silverseas da dâhil Güney Çin Denizi’ dir.



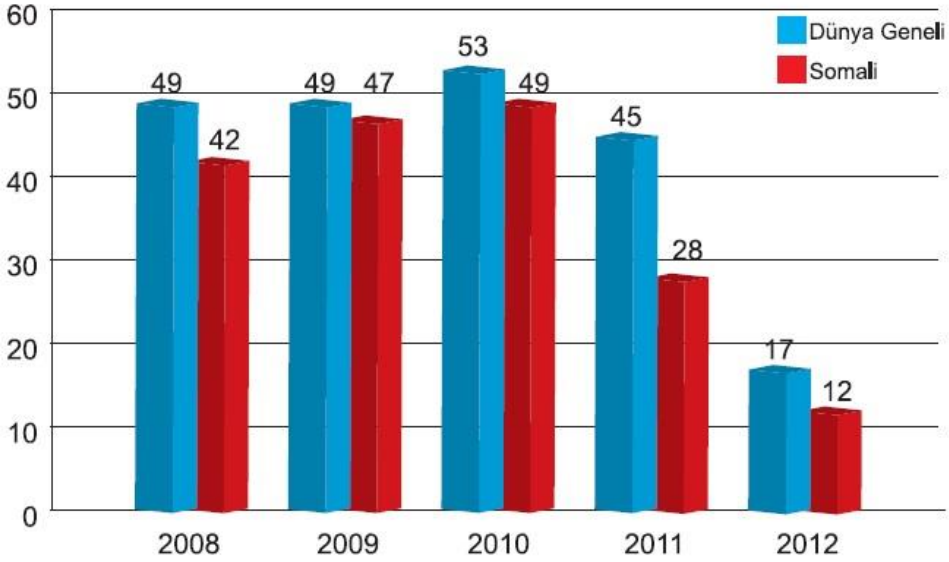
Resim 4.4: Aden Körfezi

4.4.2. Deniz Haydutluğu Saldırıları ve İstatistikler

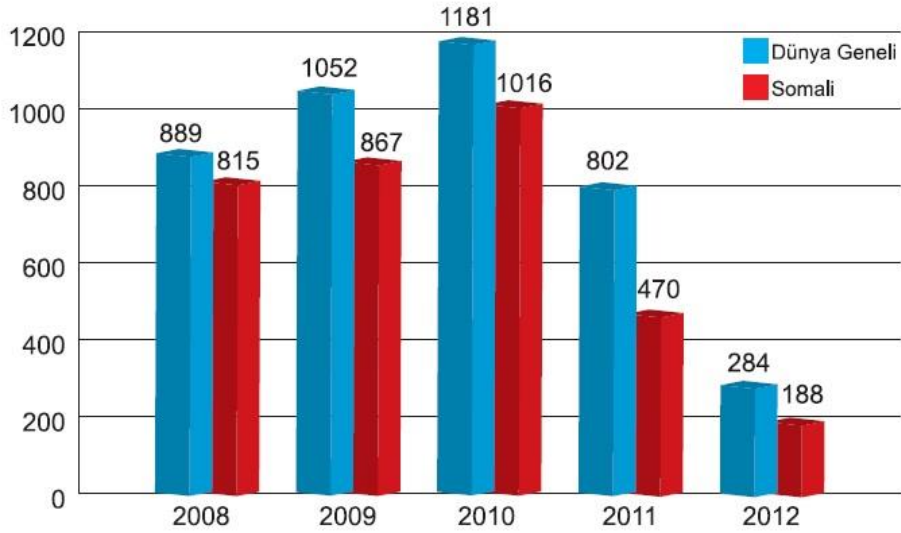
2008-2012 yılları arasındaki deniz haydutluğu ile ilgili istatistikler aşağıdaki gibidir.



Tablo 4.1: Dünyada deniz haydutluğu olayları (Adet / Yıl)



Tablo 4.2: Dünyada deniz haydutları tarafından kaçırılan gemi sayısı (Adet / Yıl)



Tablo 4.3: Dünyada deniz haydutları tarafından rehin alınan mürettebat sayısı (Adet / Yıl)

4.5. Deniz Haydutlarının Eylem ve Saldırı Tarzları

Bir gemiye saldırmak, geminin saldırı anında bulunduğu yer açısından üç şekilde mümkün olabilmektedir. Bunlar; limanda bağlıyken, liman dışında demirliyken ve seyirdeyken şeklindedir.

4.5.1. Saldırı Yerleri

4.5.1.1. Limanda Bağlıyken

Limanda bağlıyken gerçekleşen saldırılar genellikle küçük çaplı hırsızlık ve soygun şeklinde olmaktadır. Bu saldırı şekli önceleri oldukça yaygın iken hem liman otorileri hem de gemiler tarafından alınan güvenlik önlemlerinin standartlarının iyileştirilmesi sonucu etkileri giderek azalan bir ivme izlemektedir.

Bu gelişmede Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) hem kuralları hem de bu konudaki eğitim standartlarını sıkılaştırmasının etkisi olmuştur.

4.5.1.2. Liman Dışında Demirliyken

Liman dışında demirliyken gerçekleşen saldırılar tüm saldırıların yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Bu oranı etkileyen en önemli faktör, demirli geminin saldırılar için en hassas konumda olmasıdır. Bu konumdaki gemi hem liman güvenlik makamlarının desteğinden uzaktır, hem de gemi personeli müteakip operasyonları için nispeten meşgul durumdadır.

Bu tür saldırılar bir bot ile özellikle gece süresinde gemiye yaklaşan saldırganlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu saldırılar küçük çaplı hırsızlık ve soygun olaylarından gemi kaçırmaya kadar gitmektedir.

4.5.1.3. Seyir Halindeyken

Üçüncü şekil olan seyir halindeki gemilere saldırı son yıllarda etkisini giderek artıran bir eğilim izlemektedir. Bu tip saldırılar gemileri alıkoymaya yönelik olup, planlı ve çok adamlı yapılmaktadır.

Son yıllarda ve özellikle seyir halindeki gemilere yönelik olarak gündüz saldırılarında belirgin bir artış gözlenmektedir

4.5.2. Saldırı Tarzları

Limanda bağlı veya liman dışında demirli gemilere çıkmak için gece karanlığında geminin halatlarından veya demir zincirinden yararlanılmaktadır. Ayrıca gemi küpeştesine atılarak tutturulan ucu çengelli halat veya şeytan çarmıhından (halat merdiven) yararlanılmaktadır.

Seyir halindeki gemilere yapılan saldırılarda ise süratli bir motor botla yaklaşıp yine ucu çengelli halat veya şeytan çarmıhları ile gemiye tırmanma yöntemleri uygulanmaktadır. Bu tırmanmayı korsanlar çok kısa bir sürede gerçekleştirebilmektedir.



Resim 4.5: Haydutların saldırılar için kullandıkları ana gemi (Mother Ship)

Seyir halindeki gemilere yapılan saldırılarda daha uzun süre denizde kalmak ve kıyıdan daha uzak mesafelerde faaliyet icra edebilmek amacıyla bir ana gemiden (Pirate Mother Ship) operasyonlarını yürüten haydutlar, gemilere yeterince yaklaşmış saldırılarını ana gemiden gönderdikleri hızlı botlarla yapmaktadır.



Resim 4.6: Haydutların saldırılar için kullandıkları hızlı botlar

4.4.1. Saldırı Sonrası Stratejiler

- Gemideki mürettebatı etkisiz hale getirdikten sonra yükün tamamını başka bir gemiye aktarıp gemi ve personelini serbest bırakmak,
- Ele geçirilen gemiyi, tüm yükü ve mürettebatıyla birlikte, kendi ülke kıyılarında tesis etmiş oldukları kamplarda alıkoymak, geminin ve mürettebatın serbest bırakılması karşılığında fidye talep etmek,
- Ele geçirilen geminin mürettebatı gemiden uzaklaştırılıp, gemiyi yeniden boyayarak farklı bir kimlik vermek üzere güvenli bir limana çekmek, geminin ve gemideki yükün evrakını değiştirme yoluna gitmektir. Gemi ve taşıdığı yük, düzenlenen sahte evrakla satılmakta veya gemi deniz ticaretinde kullanılmaktadır.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda verilen işlem basamaklarını takip ederek bir gemiye veya denizcilik şirketine gidip günümüzdeki deniz tehditleri ile ilgili bilgi almız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Günümüzde gemilerin karşılaştığı güvenlik ihlalleri ile ilgili bilgi almız.➤ Deniz haydutluğunun yapılmaya başlandığı yeni alanları öğreniniz.➤ Deniz haydutlarının uyguladığı yeni teknikleri öğreniniz.➤ Ülkemizin deniz haydutluğuna karşı gemi ve denizcilik şirketleri ile ortak yürüttüğü faaliyetlerle ilgili bilgi almız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Uluslararası sularda gemilerin karşılaşılabileceği tehditlerin dinamik bir yapısı olduğu ve sürekli değiştiği unutulmamalıdır.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız becerileri Evet, kazanamadığınız becerileri Hayır kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Gemilerin karşılaşılabileceği tehditleri sıralayabildiniz mi?		
2. Korsanlık ile deniz haydutluğunu ayırt edebildiniz mi?		
3. Deniz haydutluğuna yol açan sebepleri sıralayabildiniz mi?		
4. Dünya haritası üzerinde deniz haydutluğunun yoğun olduğu riskli bölgeleri gösterebildiniz mi?		
5. Deniz haydutlarının saldırı tarzlarını ve saldırı sonrası stratejilerini sıralayabiliyor musunuz?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “**Hayır**” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “**Evet**” ise “Ölçme ve Değerlendirme” ye geçiniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerin hangisi gemilerin karşılaşılabilecekleri tehditler arasında sayılabilir?
A) Deniz haydutluğu
B) Terör
C) Kaçaklar
D) Kaçakçılık
E) Hepsi
2. Dünyada deniz haydutluğunun en yoğun olduğu bölge aşağıdakilerin hangisidir?
A) Somali ve Güneydoğu Asya
B) Avustralya ve çevresi
C) Kanada ve Kuzey Amerika
D) Kuzey buz denizi
E) Akdeniz
3. Korsanlıkla, deniz haydutluğunun arasındaki temel fark aşağıdakilerden hangisidir?
A) Korsanlar tarih boyunca bazı devletlerin stratejik desteğini alırken; deniz haydutlarının herhangi bir hukuki dayanağı yoktur.
B) Korsanlar büyük gemilerle, deniz haydutları ise hızlı botlarla saldırı yapar.
C) Korsanlar kalabalık gruplarla, deniz haydutları en fazla 5 kişilik gruplarla saldırı yapar.
D) Korsanlar genellikle gemileri alıkoyma, deniz haydutları ise fidye amaçlı personeli alı koyma.
E) Hepsi
4. Aşağıdakilerden hangisi deniz haydutluğuna yol açan sebepler arasında yer almaz?
A) Deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması
B) Ticaret rotalarının riskli bölgeler üzerinde olması
C) Gemi personelinin güvenlik konusunda yetersizliği
D) Yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi
E) Saldırganların etkin bir şekilde yararlanabildiği teknolojik imkânlar
5. Aşağıdakilerden hangisi deniz haydutlarının Saldırı sonrası stratejileri arasında yer almaz?
A) Personeli alıkoyma
B) Yükü alıkoyma
C) Gemiyi alıkoyma
D) Personel-yük ve gemiyi alıkoyma
E) Yukarıdakilerin hepsi

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ-5

ÖĞRENME KAZANIMI

Denizde oluşan tehlike durumlarına yönelik güvenlik tanıtım, güvenlik farkındalık ve belirlenmiş güvenlik görevlerini yerine getirebileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Herhangi bir gemiye giderek kaptandan izin alınız.
- Denizde oluşan tehlike durumlarına yönelik güvenlik tanıtım, güvenlik farkındalık ve belirlenmiş güvenlik görevleri konularında araştırma yapınız.
- Araştırmanızı doküman haline getirerek arkadaşlarınızla paylaşınız.

5. DENİZ HAYDUTLUĞU İLE MÜCADELE

5.1. Deniz Haydutluğuna Karşı Alınacak Önlemler

5.1.1. Risk Değerlendirmesi

İstenmeyen bir olayın ve ona bağlı kötü sonuçların veya kayıplarının olma ihtimaline risk denir.

Hiç şüphesiz gemide meydana gelebilecek bir haydutluk olayında risk altındakiler, önce personel, sonra gemi ve deniz çevresidir. Bu açıdan haydutluğa karşı alınacak tedbirler, personeli tehlikeye atmayacak şekilde olmalıdır. Örneğin bir yangında veya geminin batması durumunda haydutlara karşı alınan tedbirler, personelin gemiyi rahatlıkla terketmesini engellememelidir.

Gemi kaptanı her operasyonda olduğu gibi deniz haydutluğuna karşı da sürekli bir risk değerlendirmesi yapar. Buradaki amaç riski en alt düzeye çekmektir. Eğer deniz haydutluğuna karşı “Risk = Tehlike + Saldırlara açık olma” ise gemi personeli hem tehlikenin oluşma ihtimalini düşürmeli (tehlikeli bölgeden açık seyretmek gibi), hem de gemiyi saldırılara kapalı bir hale getirmelidir.

5.1.2. Hazırlıklı Olma

Deniz haydutları, gemilerin caydırıcı önlemler alması halinde saldırılarını erteleyebilmekte ya da saldırıdan vazgeçebilmektedir. Bu yüzden geminin kendi imkânlarıyla hazırlıklı olması birçok saldırıyı daha başlamadan engelleyebilir. Deniz haydutluğu ile mücadelede başvurulacak ilk rehber ISPS Kod tarafından gerekli görülen Gemi Güvenlik Planıdır (Ship Security Plan-SSP). Bu yüzden riskli bölgeye girilmeden önce personelin Gemi Güvenlik Planında belirtilen önlemlere hâkim olması gerekmektedir.

5.1.3. Deniz Haydutluğuna Karşı Yapılan Hazırlıklar

Riskli bölgede seyir yaparken gözcü sayısı artırılmalıdır. Güverteye, köprü üstüne ve stratejik noktalara vardiyacı görünümünde mankenler yerleştirmek, gemide önlemlerin yoğun olduğu izlenimi verilerek haydutlar yanıltılabilir.



Resim 5.1: Gemide stratejik noktalara yerleştirilen vardiyacı görünümünde mankenler

Haydutlar gemiye saldırıya geçtiğinde personelin kendini koruması gerektiğinden, haydutların gemiye çıkıp çıkmadıklarını, çıktılarsa hangi bölgeden giriş yaptıklarını gözlemek zorlaşacaktır. Bu yüzden geminin stratejik noktalarına güvenlik kameraları (CCTV) yerleştirilmelidir.

Bir saldırı durumunda geminin genel alarmından, düdüğünden ve genel anons sisteminden personel bilgilendirilir. Aynı zamanda bu şekilde işaret verilmesi haydutlara bu geminin saldırıya hazırlıklı olduğu izlenimini verecektir.

Gemi çevresi, punteller, güverte, kıçüstü, başüstü, merdivenler ve geçiş noktaları dikenli tel veya jiletli tellerle çevrilmelidir. Bu haydutların gemiye çıkışını yavaşlatacaktır.



Resim 5.2: Punteller ve merdivenlerin jiletli tel ile korumaya alınması

Geminin yükü uygunsa, elektrikli tel sistemi kullanılabilir. Elektrikli tel sistemi uyarı plakası tellerin dışına asılabilir.

Deniz haydutları gemiye çıktıklarında gemide alınan jiletli tel, tel örgü ve kilit gibi önlemleri bertaraf edebilmek için gemide buldukları aletleri kullanmaktadır. Bu yüzden riskli bölgede seyir yaparken güvertede başıboş donanım bırakılmamalıdır.

Tehlikeli bölge seferi boyunca güverteye çıkışlar yasaklanmalı, personel yaşam mahalli içinde ve genelde bir arada tutulmalıdır.

Deniz haydutlarının yaşam mahalline erişimi kaporta, kapı, lomboz ve menhollerden olacağından yaşam mahalline girişlerin kapalı ve kilitli olduğundan emin olunmalıdır. Gerekiyorsa açık yerlere demir parmaklıklar kaynatılmalıdır. İçeriden kilitlenen kapılar, bir tehlike esnasında açılabilir vaziyette olmalıdır. Bu yüzden kilit anahtarlarının nerede saklandığı personelce bilinmelidir.

Bir saldırıda geminin kontrolünü ele geçirebilmek için ilk hedef köprüüstüdür. Bu yüzden geminin sevk ve idare edildiği köprüüstünde ilave önlemler alınmalıdır. Köprüüstü camları özel filmle kaplanarak camlar kırılrsa bile cam parçalarının içeri düşmesi engellenmelidir. Camlara demir parmaklıklar çekilerek haydutların dışarıdan köprüüstüne ulaşması engellenir.

Deniz haydutluğu açısından riskli bölgeye girildiğinde gemi tam yol hızda ve manevraya hazır durumda bekletilmelidir. Haberleşme kanalları sürekli dinlenmeli, bölgede görev yapan deniz kuvvetleri birimlerinin uyarıları dikkate alınmalıdır.

Alınabilecek bir başka tedbir ise, güvertede haydutların saldırması muhtemel bölgelere yangın hortumlarıyla basınçlı su verilmesidir. Herhangi bir saldırı ile karşı karşıya kalındığında yangın devresine uzaktan müdahale ile basınçlı su verilebilir. Nozulların güverteye sabitlenmesi için çeşitli aparatlar kullanılabilir.



Resim 5.3: Gemiye çıkış noktalarının basınçlı su ile korunması

Riskli bölgeler genellikle trafiğin yoğun olduğu, irili ufaklı birçok geminin bir arada seyir yaptığı alanlardır. Bu nedenle radardan geminin çok yakınından geçeceği saptanan teknelerle şüpheli gözle bakılmalıdır. Böyle bir durumda bölgedeki deniz kuvvetleri ile irtibata geçilerek bu konuda mümkünse bilgi alınmalıdır.

5.1.3.1. Panik Odası

Saldırı, haydutların gemiye çıkması ile sonuçlanmışsa, uygulanacak en önemli strateji haydutlara personelden kimsenin rehin olarak yakalanmamasıdır. Bu sebeple, gemide alarm verilmesinin ardından bir toplanma noktası önceden belirlenmelidir. Panik odası olarak adlandırılan bu toplanma noktası yaşam mahallinin en güvenli bölgesi olması gerekmektedir. Tamamen kapalı dışarıdan girişlere müsaade etmeyen, ancak içerden dışarıya çıkmaya olanak sağlayan bir yapıda olmalıdır.

Yaşam mahallindeki tüm kamara, depo gibi kapılar kilitlenmeli. Bu sayede haydutlar her kapıyı açmak için uğraşacak ve panik odasını bulması gecikecektir.

Bu merkezde;

- Personel listesi,
- Uzun süre yetecek kadar yiyecek ve su,
- Köprüüstüyle iletişim sağlayabilecek el telsizleri,
- Dışarıdaki birimlerle iletişim sağlama amacıyla haberleşme cihazları,
- İlk yardım seti,
- Taşınabilir yangın söndürücü,
- Seyyar aydınlatma ve güvenlik kamerası bulundurulmalıdır.

Ayrıca haydutların durumlarını takip edip raporlamak için CCTV sistemi monitörleri de bu odaya yerleştirmek iyi bir önlemdir. Ayrıca;

- Mürettebatın belirlenen kısmının değil tamamının sığınak içinde olması,
- Sığınakta mürettebata uzun süre yetecek kadar yiyecek ve su bulunması,
- Sadece VHF olarak değil devamlı ve güvenilir başkaca muhabere vasıtalarının bulunması durumunda haydutlara karşı güç kullanabilecekleri unutulmamalıdır.

Örnek bir olay olarak; Nemtaş Nemrut Liman İşletmeleri A.Ş.'ye ait olan "MV 26 Ağustos" gemisi 26 Kasım 2010 tarihinde Aden Körfezi geçişini tamamladıktan sonra Socotra adasının 150 mil kuzeydoğusunda deniz haydutlarının saldırısına uğramıştır. Kaptanın, bu tür olası saldırılar için hazırlanmış olan panik odasına personeli yönlendirmiş ve saldırı atlatılana kadar orada kalmalarını sağlamıştır. Korsanlar, panik odasında bulunan 20 personele ulaşamayıp rehin alamayınca, acil sinyali üzerine bölgeye NATO gemilerinin hareket etmesi nedeniyle teknelerine binerek uzaklaşmıştır.

5.1.4. Saldırının Kaçınılmaz Olduğu Anlaşıldığında Yapılması Gerekenler

- Gemi azami hızda seyretmelidir.
- İskele ya da sancak tarafa manevra yapılarak yaklaşan tekneden kaçınılmaya çalışılmalıdır.
- Yangın pompası çalıştırılarak basınçlı deniz suyu kurulan tuzaklara verilmeli.
- Panik odası (Sığınak – Citadel) kapıları kapatılmalı ve kilitlenmelidir. Tüm personelin sığınakta olduğuna emin olmak için bir yoklama yapılmalıdır.
- Saldırı sırasında geminin güvenlik alarmı (Ship Security Alert) çalıştırılmalı, geminin şirketi de dâhil olmak üzere kara birimleri alarma geçirilmelidir.



Resim 5.4: Deniz haydutlarının gemiye çıkışını zorlaştırmak maksadıyla yapılan manevra

- Haberleşme cihazları üzerinden acil durum mesajı verilerek çevrede görev yapan deniz gücü ve ticari gemilerin durumdan haberdar olması sağlanmalıdır.
- Haydutların gemiye çıkmaları durumunda olabildiğince sakin olunmalı, hiçbir surette direniş gösterilmemeli, personel mümkün olduğunca bir arada bulundurulmalıdır.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda verilen işlem basamaklarını takip ederek bir gemiye gidip deniz haydutluğuna karşı yapılan faaliyetlerle ve kullanılan malzemelerle ilgili bilgi alınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Vardiyacı görünümünde bir manken hazırlayıp puntellere sabitleyiniz.➤ CCTV sistemini test ediniz.➤ Genel alarm ve anons veriniz.➤ Gemi puntel veya merdivenlerini dikenli tel ile donatınız.➤ Tehlike haberleşme cihazlarını kullanınız.➤ Yangın hortumu ile tuzaklar kurunuz.➤ Panik odası hazırlıkları yapınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Bu çalışmaları gemi personeli ile birlikte kaptanın müsaadesiyle yapınız.➤ Tulum, baret, emniyet ayakkabısı ve emniyet gözlüğü kullanınız.

KONTROL LİSTESİ

Bu faaliyet kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız beceriler için Evet, kazanmadığınız beceriler için Hayır kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Vardiyacı görünümünde bir manken hazırlayıp puntellere sabitleyebildiniz mi?		
2. CCTV sistemini test edebildiniz mi?		
3. Genel alarm ve anons verdiniz mi?		
4. Gemi puntel veya merdivenlerini dikenli tel ile donattınız mı?		
5. Tehlike haberleşme cihazlarını kullandınız mı?		
6. Yangın hortumu ile tuzaklar kurdunuz mu?		
7. Panik odası hazırlıkları yaptınız mı?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “**Hayır**” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “**Evet**” ise “Ölçme ve Değerlendirme” ye geçiniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Gemilerde risk değerlendirmesi aşağıdakilerden hangi amaçla yapılır?
A) Deniz haydutları saldırısına uğrama ihtimalini en aza indirmek
B) Personel kazalarının oluşma ihtimalini azaltmak
C) Gemide oluşabilecek kaza ihtimallerini azaltmak
D) Riski en alt düzeye çekmek
E) Hepsi
2. Aşağıdakilerden hangisi gemilerde deniz haydutluğuna karşı yapılan hazırlıklar arasında yer almaz?
A) Güvenlik kameralarının yerleştirilmesi
B) Dikenli-jiletli tel ile geminin çeşitli bölgelerinin çevrilmesi
C) Tüm girişlerin kilitli tutulması
D) Gemi düdüğü ile sürekli ikaz verilmesi
E) Yukarıdakilerin hepsi
3. Aşağıdakilerden hangisi vardiyacı görünümünde mankenler yerleştirmenin amacıdır?
A) Gemide önlemlerin yoğun olduğu izlenimi verilerek haydutlar yanıltmak
B) Gemide role talimi yapılıyor izlenimi vermek
C) Denize adam düştü izlenimi vermek
D) Gemide personel olmadığı izlenimi vermek
E) Gemide yangın olduğu izlenimi vermek
4. Deniz haydutlarına personelden hiç kimsenin rehin verilmemesinin önemi aşağıdakilerden hangisidir?
A) Her personelin deniz haydutluğu saldırısı sırasında yapmak zorunda olduğu bir role görevinin olması sebebiyle
B) Diğer personellerin moral motivasyonunun düşmemesi sebebiyle
C) Yardım birliklerinin bir rehin durumunda güç kullanamayacağı sebebiyle
D) Gözcü ve vardiyacı sayısının düşmemesi sebebiyle
E) Şirketin rehinin ailesine tazminat ödemek zorunda kalması sebebiyle
5. Aşağıdakilerden hangisi deniz haydutluğu saldırısının kaçınılmaz olduğu anlaşıldığında yapılması gerekenlerden değildir?
A) Gemi azami hızda seyretmelidir.
B) Saldırı sırasında geminin güvenlik alarmı (Ship Security Alert) çalıştırılmalıdır.
C) Yangın pompası çalıştırılarak basınçlı deniz suyu kurulan tuzaklara verilmelidir.
D) Personel geminin çeşitli yerlerine gönderilerek hedef şaşırtılmalıdır.
E) İskele-sancak tarafa manevra yapılarak yaklaşan tekneden kaçınılmalıdır.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise “Modül Değerlendirme”ye geçiniz.

MODÜL DEĞERLENDİRME

KONTROL LİSTESİ

Bu modül kapsamında aşağıda listelenen davranışlardan kazandığınız becerileri Evet, kazanamadığınız becerileri Hayır kutucuğuna (X) işareti koyarak kendinizi değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Gemide oluşabilecek acil durumları sıralayabildiniz mi?		
2. Çatışmadan sonra yapılması gerekenleri yaptınız mı?		
3. Karaya oturmadan sonra yapılması gerekenleri yaptınız mı?		
4. Yangın-patlama sonra yapılması gerekenleri yaptınız mı?		
5. Denizden adam kurtarma işlemlerini yapabildiniz mi?		
6. Arama-kurtarma organizasyonu kurabildiniz mi?		
7. Gemi acil durum haberleşmesi yapabildiniz mi?		
8. Arama kurtarma işaretleri gösterebildiniz mi?		
9. IAMSAR'ı tanımlayabildiniz mi?		
10. Acil durum planı uygulayabildiniz mi?		
11. Güvenlik seviyelerine uygun olarak önlem alabildiniz mi?		
12. Gemi güvenlik prosedürlerini uygulayabildiniz mi?		
13. Deniz haydutluğuna yol açan sebepleri sıralayabildiniz mi?		
14. Dünya haritası üzerinde deniz haydutluğunun yoğun olduğu riskli bölgeleri gösterebildiniz mi?		
15. Deniz haydutlarının saldırı tarzlarını ve saldırı sonrası stratejilerini sıralayabiliyor musunuz?		
16. Risk değerlendirmesi yapabildiniz mi?		
17. Deniz haydutluğuna karşı hazırlık yapabildiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Değerlendirme sonunda “Hayır” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “Evet” ise bir sonraki modüle geçmek için öğretmeninize başvurunuz.

CEVAP ANAHTARLARI

ÖĞRENME FAALİYETİ-1'İN CEVAP ANAHTARI

1	C
2	E
3	D
4	A
5	A

ÖĞRENME FAALİYETİ-2'NİN CEVAP ANAHTARI

1	C
2	E
3	E
4	D
5	A

ÖĞRENME FAALİYETİ-3'ÜN CEVAP ANAHTARI

1	A
2	C
3	A
4	D
5	E

ÖĞRENME FAALİYETİ-4'ÜN CEVAP ANAHTARI

1	E
2	A
3	A
4	C
5	E

ÖĞRENME FAALİYETİ-5'İN CEVAP ANAHTARI

1	E
2	D
3	A
4	C
5	D

KAYNAKÇA

- **Deniz Haydutluğu ile Mücadele Tanıtım Kitapçığı**, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.