

7/5109

**T.C
DEVLET BAKANLIĞI**

SAYI : B.02.0.011/ 01390
KONU :

ANKARA

04 ARALIK 2001

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI
GENEL SEKRETERLİĞİNE**

İLGİ : 22.11.2001 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/5109-12257/29202 sayılı yazınız

İstanbul Milletvekili Cahit Savaş YAZICI'nın vermiş olduğu yazılı soru önergesine istinaden Bakanlığım bağlı kuruluşları Denizcilik Müsteşarlığı ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünün hazırlamış olduğu raporların birer örneği ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Prof.Dr.Ramazan MİRZAOĞLU
Devlet Bakanı

EKLER :
Ek-1) Rapor (2 adet, 1 dosya)

7/5109

T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

SAYI : B.02.1.DNM/0.06.02.02.AAKKM-10
KONU : Bilgi Talebi Hk.

ANKARA
30.11.01 07317

DEVLET BAKANLIĞINA
Özel Kalem Müdürlüğü

İLGİ: 26.11.2001 tarih ve 01926 sayılı yazınız.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'ndan alınan yazıya istinaden İstanbul Milletvekili Cahit Savaş YAZICI'ya ait soru önergesinin cevaplandırılarak gönderilmesi talep edilmiştir.

Söz konusu soru önergesi Müsteşarlığımızca cevaplandırılarak ekte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.



Dr. Mustafa KORÇAK
Müsteşar

1 -

Türkiye, 1979 Hamburg Denizde Arama – Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile Arama – Kurtarma faaliyetlerine ilişkin ulusal ve uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmek amacıyla, “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği” hazırlanmış ve Bakanlar Kurulu Kararı ile 11 eylül 1997 gün ve 23107 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğe göre, Denizcilik Müsteşarlığı; Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi kurmak, karada, denizde ve havada, arama kurtarma faaliyetlerini en üst düzeyde iletişimini ve işbirliğini sağlamak, halin icabına göre uluslararası çok taraflı ve / veya iki taraflı sözleşme esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de arama – kurtarma bölgesi içinde ve / veya dışında icra edilecek arama kurtarma faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliğini sağlamaktan sorumludur. Bu amaçla Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde kurulan Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinde Milli ve Dini bayramlar ile hafta sonu tatilleri dahil olmak üzere 24 saat esasına göre vardiya tutulmaktadır.

Söz konusu Yönetmeliğe göre, bazı Bakanlık, Kurum/ Kuruluşlara da bir takım görevler verilmiştir. Ayrıca, Arama Kurtarma faaliyetlerine iştirak eden Bakanlık ve Kurum/Kuruluşların (EK-1) mevcut imkanlarının etkin kullanımını sağlayarak katılımcıların rollerinin belirlenmesi ve Türkiye’nin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün Alt Komitesi olan Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi (COMSAR) toplantısında alınan karar gereği, ülkeler kendi “Ulusal Arama ve Kurtarma Plan”ını hazırlayarak IMO’da deklere etmek maksadıyla Genelkurmay Başkanlığımız, Sahil Güvenlik Komutanlığımız ve ilgili tüm Kurum/Kuruluşlarla işbirliği içinde titizlikle hazırlanan “Ulusal Arama ve Kurtarma Planı” ve bu Plan çerçevesinde “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği”nde yapılan değişiklikler, yayınlanması için yasal prosedür başlatılmıştır.

Uluslararası sisteme göre, Arama Kurtarma yapısı içerisinde,

Rescue Coordination Center (RCC) : Kurtarma Koordinasyon Merkezi.

Rescue Sub-Center (RSC) : Tali Kurtarma Merkezi. Belirli bir alan içerisinde yapılan arama kurtarma.

Search And Rescue Region (SRR) : Arama ve Kurtarma Bölgesi.

Hazırlanan Yönetmelik ve Plan çerçevesinde de;

a) Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Denizcilik Müsteşarlığı-Ankara),

Deniz-Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Sahil Güvenlik Komutanlığı-Ankara),

Deniz-Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Sahil Güvenlik Komutanlığı-İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin) 4. bölgede oluşturulacaktır.

Hava – Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü-Ankara),

Hava- Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Ulaştırma Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü – Ankara ve İstanbul) 2 bölgede oluşturulacaktır. (**Arama Kurtarma Merkezlerinin Koordinasyon Şeması Ek-2’de, Birimlerin oluşturacakları Merkezlerini gösteren harita Ek-3’de gösterilmiştir.**)

b) Uluslararası Arama Kurtarma Merkezlerinde olduğu gibi, kazaya maruz kalan vasıtalarından gelecek sağlık yardım taleplerinin karşılanması maksadıyla, ilk yardım tavsiyeleriyle birlikte, sağlık durumlarının takibi/değerlendirilmesini amaçlayan Tele Sağlık Servisi (TSS), TSS’lerin telefon, faks, teleks veya network ile vermiş olduğu sağlık yardımlarının denetlendiği, AAKKM/AKKM/YAKKM’nden gelecek yardım taleplerinin karşılandığı Ana Tele Sağlık Servisi (ATSS) Sağlık Bakanlığı bünyesinde kurulması,

c) Anılan Yönetmelik ve Plan’ın uygulanması için ulusal imkan ve kabiliyetlerin araştırılmasını, geliştirilmesi ve aksaklıkları ortadan kaldırabilmek maksadıyla, Müsteşarlığımızın yanı sıra Genel Kurmay Başkanlığı, Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü temsilcilerinin katılımı ile Araştırma Geliştirme Komitesi (AR-GE) oluşturulması öngörülmüştür.

Arama Kurtarma Merkezleri 4 bölgede (İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin) Sahil Güvenlik Komutanlığı olarak görev yapmaktadır. Bu Merkezlerin nitelik ve sayıları şuan için yeterli olup, yukarıda da bahsedilen Plan’ın yayımına müteakip çok daha uygun bir düzenleme getirilecektir.

2-

Son iki yıl içerisinde takviye edilen personelle birlikte **Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinde;** (Organizasyon Şeması Ek-4)

Denizcilik Uzmanı (1 Kişi) : İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi mezunu.

Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı (1 Kişi) : İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi mezunu. Uzakyol Gemi II. Kaptanı / IMO tarafından Arama Kurtarma Sertifikasına sahip.

Yüksek Mühendis (1 Kişi) : Gazi Mühendislik Fakültesi Mezun.

Vardiya Amiri (2 Kişi) : İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi mezunu. Uzakyol Gemi Kaptanı.

Diğer Vardiya Personel (6 Kişi) : Genellikle Üniversitelerin Fakülte ve Yüksekokullarından mezun. Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın Antalya Eğitim Merkezinde Arama Kurtarma kursuna tabii tutularak başarılı olmaları münasebetiyle sertifikalandırılmışlardır.

Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezleri Sahil Güvenlik Komutanlığı personeli olup, Subay, Astsubay, Er ve Sivil Memurdan oluşmaktadır.

Arama Kurtarma Merkezlerinden gerek yurt içinde (Antalya Eğitim Merkezi – Sahil Güvenlik Komutanlığı) gerekse de yurt dışında (Uluslar arası Denizcilik Akademisi - İtalya’da Deniz Kazalarını İnceleme Yöntemleri, Arama Kurtarma Kursu – Bulgaristan vb.) yapılan eğitimlere katılım sağlanmaktadır.

3 -

Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde faaliyet gösteren Haberleşme ve Arama Kurtarma Alt Komitesi (COMSAR) toplantısında alınan karar gereği, Denizde Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinde bulunması gerekli COMSAR / Circ.18 sayılı Sirkülerde belirtilen muhabere gerekleri Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve Arama Kurtarma Merkezlerinde bulunmakta olup, ilgili Sirküler Ek-5’de verilmiştir.

Türk Arama Kurtarma Bölgesi içerisinde meydana gelen acil durum çağrıları GMDSS, COSPAS-SARSAT, INMARSAT sistemleri ve Türk Sahil Radyo üzerinden VHF-MF-HF iletişim cihazlarının manual olarak kullanılması yolu ile direk olarak Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezimize ulaşmakta olup tehlikedeki kişilere anında acil müdahale hareketi başlatılarak Arama Kurtarma (SAR) hizmeti sağlanmaktadır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı deniz aracı (Bot) : 74 adet

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri
Genel Müdürlüğü (Romörkör) : 12

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arama Kurtarma
CASA uçağı : 3

Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arama Kurtarma
Arama Kurtarma Helikopteri : 10

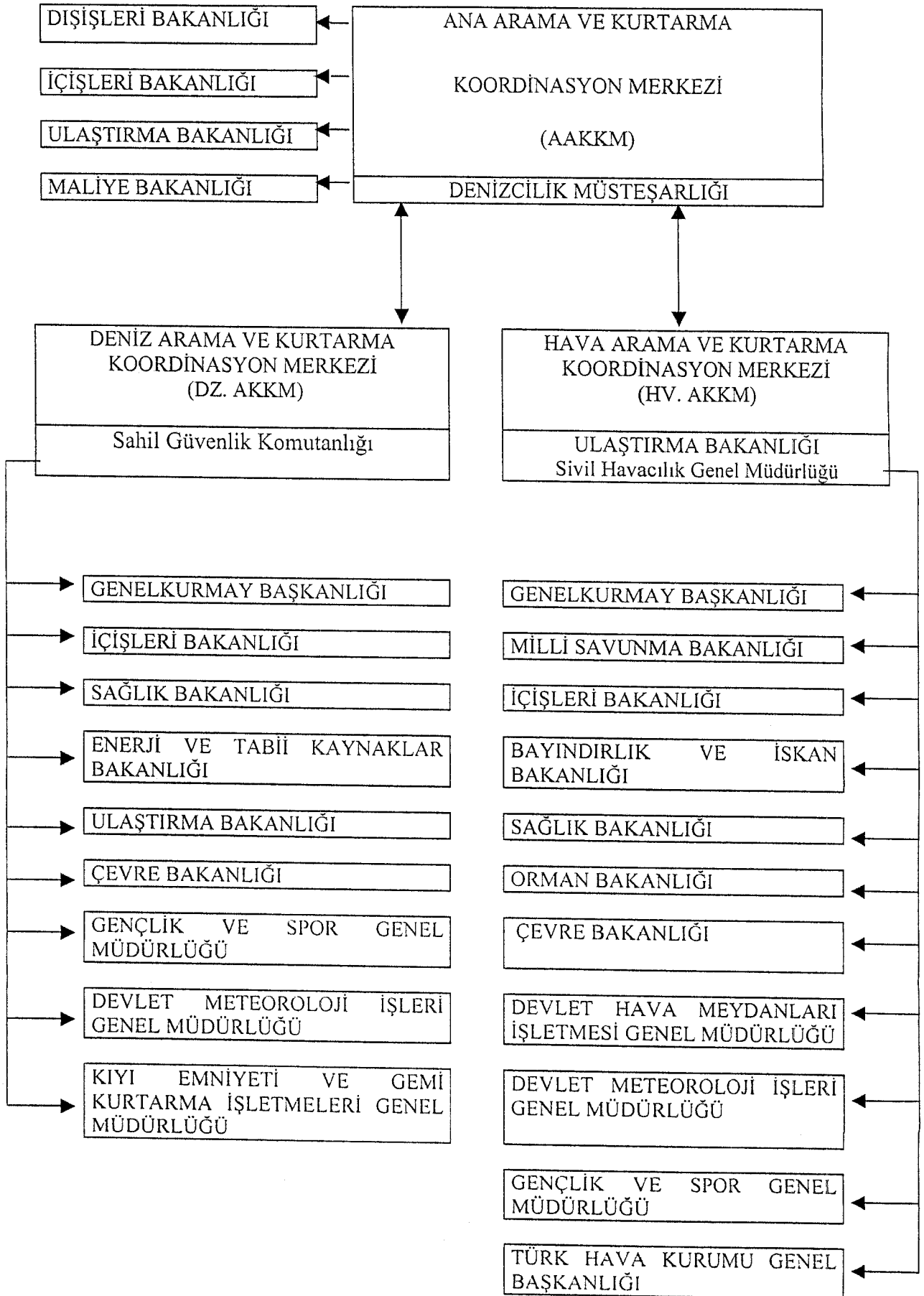
Bu çerçevede, meydana gelecek bir kaza/olay anında Arama Kurtarma faaliyetine ilgili tüm Kuruluşların imkan ve kabiliyetleri kullanılmaktadır. Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıklarından deniz ve hava vasıtaları Arama Kurtarma hareketine katılım sağlamaktadırlar.

4 -

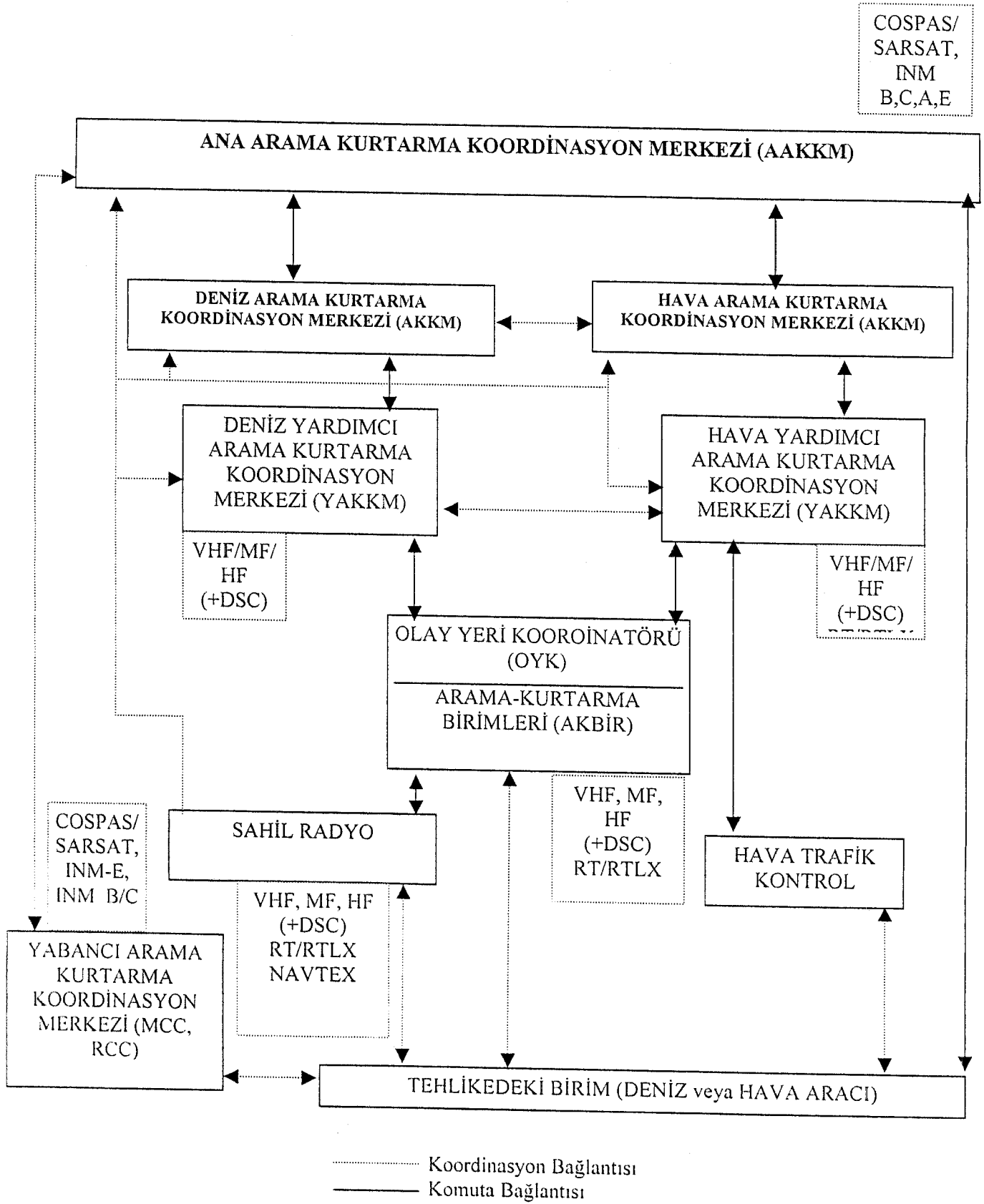
Arama Kurtarma hizmetlerinde ve faaliyetlerinde araç gereç ve görevli personel çoğunlukla **Genelkurmay Başkanlığı** ve bağlı Komutanlıkları ile İçişleri Bakanlığı bünyesinde bulunan Sahil Güvenlik Komutanlığı imkan ve kabiliyetleri dahilinde bulunması münasebeti ile talep edilen araç gereç ve personel eksikliği nedeniyle istihdam fazlasının oluşturduğu doğrudur sorusunun cevabının yukarıda zikredilen Kurumlardan istenilmesi hususu uygun mütaala edilmektedir.

Bununla birlikte, Denizcilik Müsteşarlığı içerisinde görevli bulunan Arama Kurtarma personeli fazla olmayıp, ilave personel ihtiyacı talebimiz bulunmaktadır.

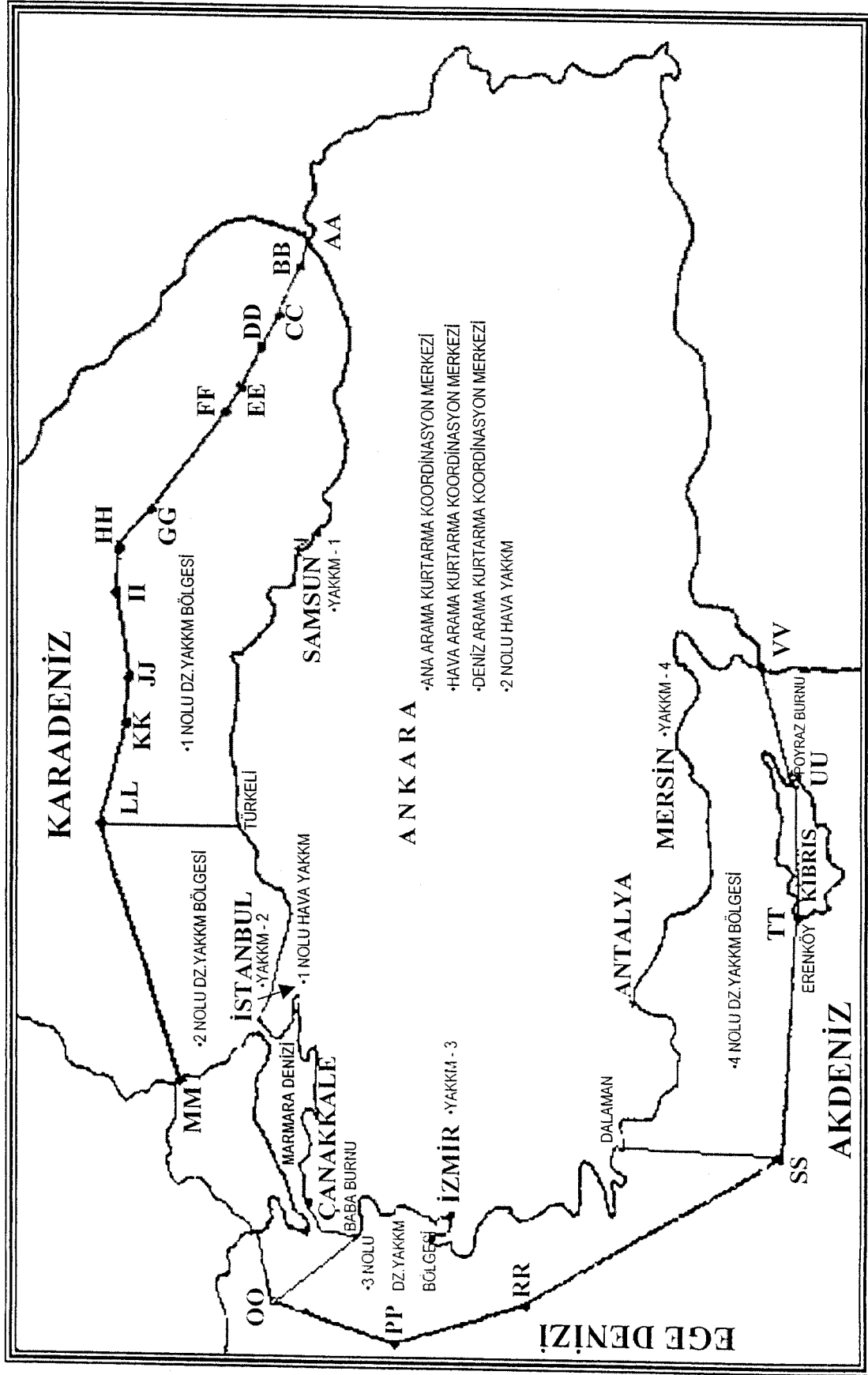
Yeni Hazırlanan Yönetmelikte Arama Kurtarma Koordinasyon Sistemi



Deniz/Hava Araçlarına Yapılacak AK Faaliyetlerinin Koordinasyon Şeması;

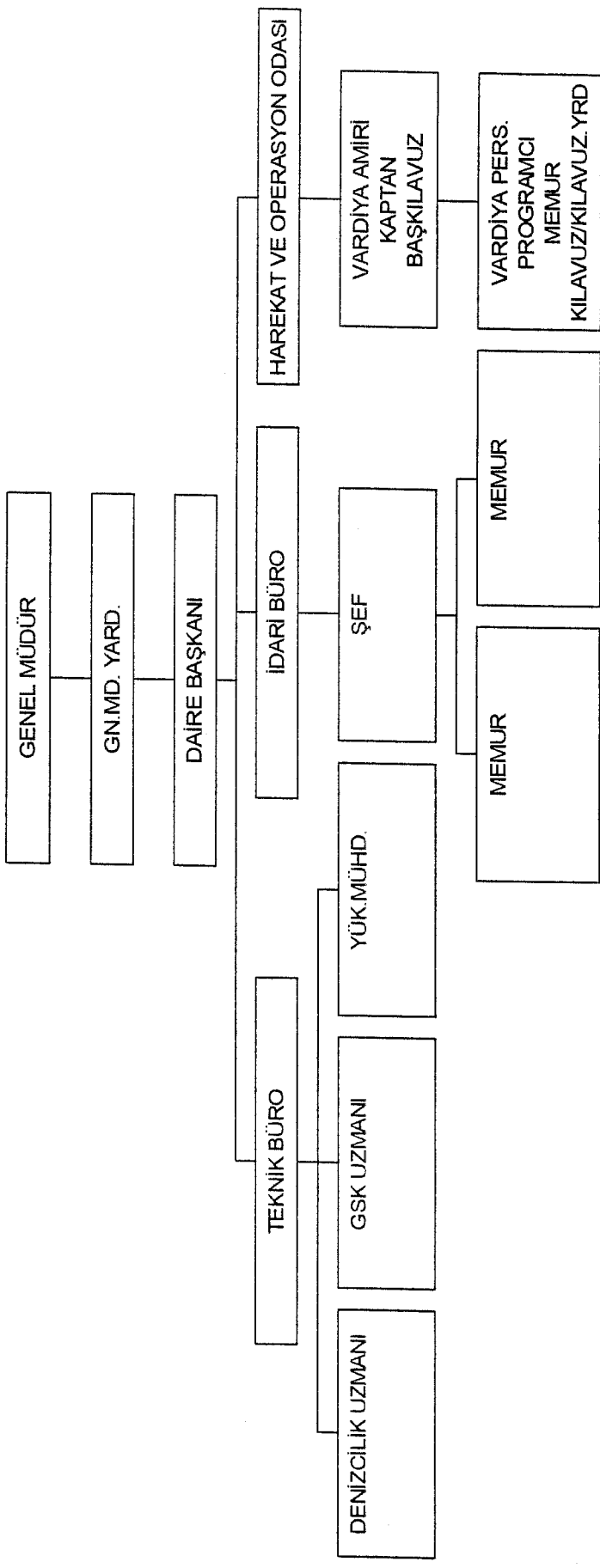


ARAMA KURTARMA ALT BÖLGELERİ SINIRLARI



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
DENİZ ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
ANA ARAMA KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZİ

MEVCUT ORGANİZASYON ŞEMASI



Annex C

COMSAR/Circ.18

GUIDANCE ON MINIMUM COMMUNICATION NEEDS OF MARITIME RESCUE CO-ORDINATION CENTRES (MRCCs)

1 INTRODUCTION

1.1 General

The purpose of this guidance is to assist national authorities who envisage creating a maritime rescue co-ordination centre, by suggesting the basic equipment that an MRCC should possess and the minimum communications facilities that it should be able to provide.

This circular is only an introductory document which cannot replace the Organization's other relevant documents, (in particular Part 1 of chapter V of the IMOSAR Manual and chapter 4 of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual - volume 1: Organization and Management) or the user guides for systems in use or the technical manuals for installed equipment.

1.2 Objective

In terms of communications, an MRCC should be capable of:

- .1 receiving distress calls by the most rapid means available (if possible directly from ships at sea) in their area of responsibility and acknowledge receipt¹²;
- .2 alerting and activating search and rescue facilities;
- .3 co-ordinating operations; and
- .4 receiving information from (and transmitting information to) any body or person concerned, including in the form of *maritime safety information*.¹³

2 ESSENTIAL FACILITIES

¹²In the case of alerts received by radio, the MRCC must acknowledge receipt such that the calling ship and all other ships concerned know that the MRCC has actually received the distress call and is dealing with it. The acknowledgement is generally made by the same system (but not necessarily on the same frequency or the same channel) as the one by which the distress call was received, except for COSPAS-SARSAT, where that is not possible. In the latter case, the most appropriate means is used.

¹³Depending on the areas involved MSI is transmitted either via the International SafetyNET Service (see 2.3 and 3.2) or by NAVTEX which is a dedicated MF NBDP system. NAVTEX transmitting stations can be accessed by fax or telex or any other means according to operational arrangements with the station. Due to the fact that a large number of vessels are not yet GMDSS equipped, MSI have still to be transmitted orally by HF, MF and VHF in certain areas.

2.1 Telephone links

A connection to the general telephone network is essential. Depending on the centre's volume of activity, it may be desirable to have several lines. When the MRCC is incorporated into a larger complex (government building, naval base, harbour master's office etc), it is strongly recommended that the centre should have its own telephone lines, not going through a switchboard. In any case, the line whose number is published to the public and in IMO documents to ensure that distress-calls come straight to the centre must go direct to the continuously manned operational centre.

An ordinary telephone line clearly allows contact with any telephone subscriber in the world. It also allows automatic access to a number of means of communication which allow contact with ships, such as the Inmarsat-A and B systems, provided that the characteristic number of the called ship is known.

2.2 Fax links

A separate fax connection to the general telephone network is also essential for an MRCC in order to operate a fax machine. The usefulness of such a machine should be emphasized, since with a simple telephone line it allows instant written communication, which facilitates understanding between people who do not speak the same language. It is easier to translate a written text from a foreign language than to understand a speaker using the same foreign language on the telephone. Moreover, fax allows transmission of any sketch, drawing, map, etc.

It is possible to transmit faxes to or from ships equipped with Inmarsat-A, B or C ship earth stations.

2.3 Telex link

A connection to the public telex network allows access to the Inmarsat-A, B and C systems which allows text conversations with an appropriately equipped ship. This equipment is mandatory for all ships subject to the SOLAS Convention in an A3 area, i.e. not covered by VHF or MF, if shipborne HF equipment is not installed. Messages via the International SafetyNET, the Inmarsat safety network, are also transmitted via Inmarsat-C. MRCCs are authorised (subject to registration as "information providers", see below) to transmit free of charge such messages which allow them to call all ships in a given area. A telex is thus necessary in an RCC covering an A3 sea area¹⁴.

2.4 VHF and MF with DSC

If the government concerned so decides, A1 or A2 areas (i.e. covered by VHF or MF respectively) may be created along coasts, by setting up the necessary installations with digital selective calling (DSC). The MRCC normally keeps watch on VHF channel 70 and/or the frequency 2187.5 kHz MF. Alerts are received in written form (printer or screen). Although this solution is less satisfactory, watch can however be kept by a radio station on behalf of the MRCC.

Either directly or via a radio station, the MRCC must be able to converse, by voice, VHF and/or MF as applicable, with the ships involved in search and rescue operations. The available frequencies must be at least VHF channel 16 and/or 2182 kHz MF (which must be monitored as soon as the centre receives an alert on channel 70 or frequency 2187.5 kHz). The availability of other channels or frequencies is recommended so as to have alternative channels or frequencies.

2.5 Ordinary VHF

¹⁴Unless the MRCC is linked to an X.25 data transmission network which also allows it to access the Inmarsat-C network.

The MRCC may cover an area close to the coast crossed by a large number of vessels equipped only with radio installations that do not meet GMDSS standards, such as ordinary VHF without DSC. It would therefore be useful in this case for the MRCC to be equipped (or have access to) radio installations which allow them to cover all or part of the area in question. In that case, it is recommended that watch should be kept by the MRCC (or a body which immediately informs it of alerts) on channel 16 (for the quoted example).

2.6 Cospas-Sarsat and Inmarsat-E satellite alert systems

Alerts coming from the Cospas-Sarsat satellite system are transmitted to the MRCC by telex or fax either from an MCC (Cospas-Sarsat mission control centre), or from a SPOC (SAR point of contact), or from another RCC¹⁵.

Distress alerts from ships equipped with Inmarsat-E EPIRBs are transmitted to MRCCs by certain Coast Earth Stations specially equipped to receive these alerts.

3 **ADDITIONAL MEASURES TO BE CONSIDERED**

3.1 **Special networks**

The authority responsible for setting up the rescue organization, in the light of the local context of the country concerned, should examine the possibility of linking, often quite cheaply, with existing networks (Administration, armed forces telephone networks), in particular the aeronautical fixed telecommunication network (AFTN), which provides the link with the aeronautical rescue organization.

3.2 **Inmarsat-C ship earth station**

MRCCs that originate SafetyNET broadcast should be provided with an Inmarsat-C receiver or have another arrangement to monitor the broadcasts they originate to confirm that the messages are transmitted and received correctly.

4 **ACTIONS TO BE TAKEN BY THE AUTHORITY RESPONSIBLE FOR SETTING UP AN MRCC**

4.1 **Telephone, fax and telex links**

Obtain the necessary number of subscriber lines from the local network operator. Lease or buy the necessary equipment.

4.2 **Inmarsat links**

¹⁵There are in the world a number of receiving stations (LUT) which receive satellite information and transmit it to COSPAS-SARSAT mission control centres (MCCs). Each of these centres is responsible for broadcasting alerts in areas of responsibility of several countries, which make up its *service area*. When in a particular country which does not have an MCC, there are several maritime and/or aeronautical rescue co-ordination centres, one of the RCCs is designated as the *SAR point of contact* (SPOC), and broadcasts to the various RCCs in the country.

If the country in question has not designated a SPOC (see 4.4.), it receives alerts from the RCC of the country where the nearest MCC is located, or, in any case, from the first RCC which received the alert and which must transmit it to the geographically relevant RCC.

Contact the Chairman of the International SafetyNET Co-ordination Panel to ask him to prepare the certificates which will be issued so that the RCC can be considered as "information provider" and have access to the SafetyNET network for the purpose of search and rescue.

Ask the local Inmarsat operator in the country concerned about means of calling subscribers on the network.

4.3 VHF and/or MF radio

Obtain authorizations to set up a radio station (or stations) from the competent national body. Buy and install the necessary equipment. Train the staff responsible for operating it.

Alternatively, conclude a contract with an operating agency able to provide the services in question.

It is recommended to arrange for each station to have several transmitter-receivers, or at least one specialized receiver to monitor the distress channel, while having the capacity to converse on another channel.

4.4 Cospas-Sarsat¹⁶

If the country concerned has already designated a SPOC, it is sufficient to provide internal data transmission procedures between the country's SPOC and the MRCC.

If the country concerned so wishes, it may designate the MRCC (or one of the MRCCs if it has several) as a SPOC to the Cospas-Sarsat Secretariat¹⁷ and to the MCC via which it wishes to be served. It will establish the procedures for broadcasting alerts with the MCC.

If it does not designate a SPOC, the country concerned may ask the MRCC of the country where the nearest MCC is located to transmit information to it (see note 3).

4.5 Additional means listed in section 3

For special networks, contact the network operators. For an Inmarsat SES, contact the local Inmarsat operator and an equipment supplier.

5 MARITIME RESCUE SUB-CENTRES (MRSCs)

Depending on the importance of a maritime rescue sub-centre (MRSC), the tasks assigned to it, the area covered, the degree of autonomy granted to it, the responsible authority may if appropriate reduce the equipment provided to it in relation to that described above.

With respect to connection to the general telephone network, one line for a telephone and one for a fax is a minimum.

6 JOINT AERONAUTICAL AND MARITIME RESCUE CENTRES (JRCC AND JRSC)

¹⁶Irrespective of the alert transmission procedures described in the text, the State concerned must also install a body to register emergency position-indicating radio beacons (EPIRB), which must be capable of being continuously interrogated. This body, which may be an MRCC, is called an SAR Data Provider SDP.

¹⁷COSPAS-SARSAT Secretariat, Inmarsat House, 99 City Road, London EC1Y 1AX, United Kingdom (telephone +44 171 728 1391; fax +44 171 728 1170)

Everything that is envisaged in this circular applies to JRCC (and if applicable JRSC, taking into account paragraph 5), subject to being complemented by means of communication specific to the aeronautical rescue organization



**KIYI EMNİYETİ VE GEMİ KURTARMA İŞLETMELERİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Kıyı Hizmetleri Dairesi Başkanlığı**

Sayı : B.02.2.KEG.0.11.03.00/8643-7376 .
Konu:

30.11.2001

**T.C.
DEVLET BAKANLIĞI'NA
Özel Kalem Müdürlüğü
(Sn.Prof.Dr.Ramazan MİRZAOĞLU)**

İLGİ : 26.11.2001 tarih, 1926 sayılı yazınız;

İlgi yazı gereği SAR istasyonları ve personeli ile ilgili yazımız ektedir.

Bilgilerinize arz ederiz.

Mustafa BÖKE
Genel Müdür Yrd.

Hücum TULGAR
Genel Müdür

EK :
3 Sayfa.

Soru 1: Arama-kurtarma istasyonları (SAR) kıyılarımızda can ve mal güvenliğini en üst düzeyde sağlayacak nitelik ve sayısal yeterliliğe sahip midir?

Cevap 1- Cankurtarma (Tahlisiye) İstasyonları:

(SAR) Arama-Kurtarma) görevi Sahil Güvenlik Komutanlığınca yürütülmekte olup sorunun muhatabı Sahil Güvenlik Komutanlığıdır.

Kuruluşumuz; Ana Statüsü gereği Türkiye genelinde Denizde Cankurtarma (Tahlisiye) İstasyonları kurma görevini üstlenmiştir.

Ulusal Arama-Kurtarma Yönetmeliği çerçevesinde de Ulusal Arama-Kurtarma Planı içinde; Yurt içindeki diğer kuruluşlarla entegre olarak anılan hizmete katılma çalışmaları sürmektedir.

Bugünkü yapılanmanın başlangıcı 1869 tarihine dayanmakta ve yalnızca Karadeniz'in tek çıkışı olan boğazın Anadolu-Türkeli yakınlarında Terkos Gölü civarından, Kefkenada'ya kadar 75 millik sahada 10 adet roket ve 3 adet bot istasyonu ile hizmet vermektedir.

Montrö anlaşması gereği peşin olarak alınan Tahlisiye ücreti tarifesi ile finansmanı sağlanmakta, bu girdinin gereği olan yatırımlarla modernizasyon çalışmaları yapılmakta olup bu alanda nitelik ve sayısal yeterliliğe sahiptir.

Soru 2- SAR istasyonlarında istihdam edilen personelin sayısı ve eğitim durumları nedir? Bu personelin aldıkları eğitim istihdam edildikleri alanlara uygun mudur?

Cevap 2- Cankurtarma (Tahlisiye) İstasyonlarımızda 256 personel istihdam edilmekte, tüm personel gemi adamı ehliyetlerine sahip olup, ayrıca ilkyardım, tahditli telsiz telefon, denizde canlı kalma, can kurtarma, arama-kurtarma, yangın, meteoroloji, denizcilik İngilizcesi, haritacılık eğitimleri ile istihdam edildikleri alanlara uygun yetiştirilmektedir.

Soru 3- SAR istasyonlarında acil müdahale için kullanılan araç-gerecin dökümü nedir? Bu araç-gereci yeterli buluyor musunuz?

Cevap 3- Acil Müdahale İçin Kullanılan Araç ve Gereçler:

- 3 adet 15 knot süratli cankurtarma botu.
- 11 adet 15 knot süratli acil müdahale botu
- 3 adet 30 knot süratli zodiac bot.

Deniz araçlarındaki cihazlar:

- 3 adet gece görüş dürbünü
- 3 adet GPS
- 3 adet radar

- 3 adet Echo Saunder
- SSB MF/HF
- 3 adet VHF+DSC
- 3 adet VHF el telsizi (El telsizleri hava araçları yapabilir)
- 3 adet GYRO Compass
- 3 adet GSM telefon
- 3 adet roket takımı

Acil Müdahale Can Kurtarma Kara Araçları

- 5 adet Unimog kamyon
- 6 adet 4x4 arazi tipi kamyonet
- 3 adet kamyonet
- 3 adet minibüs (+ Ambulans görevli)

Can kurtarma İstasyonlarındaki araç ve gereçler:

- 8 adet SSB MF/HF (150 mil dinleme mesafeli muhabere cihazları olup, bu cihazlar Rize, Kefken, Çanakkale ve İstanbul'da bulunmaktadır.)
- 16 adet sabit VHF Telsiz cihazı
- 5 adet VHF+DSC (Unimog araçlarda)
- 25 adet VHF el telsizi
- 30 adet roket takımı ve gerekli teçhizatı

Araç ve gereçlerimiz modernize edilmekte, bu meyanda roket takımları, kara ve deniz araçları haberleşme cihazları, gelişen eğitim sistemlerine ait gelişme programlarımız bulunmaktadır.

Mevcut araç ve gereç operasyonlar için yeterli bulunmakta olup **1911-1997 tarihleri arasında 286 vukuatta 7002 can kurtarılmıştır.** Kuruluş tarihimiz olan **1997 yılı itibariyle 59 adet vukuatta 223 adet can kurtarılmıştır.**

Bütün bu operasyonlar esnasında araç ve gereç eksikliği görülmemiştir.

Soru 4- SAR görevli personelin, acil müdahalelerde kullanılan araç-gereç eksikliği nedeniyle, istihdam fazlası oluşturduğu doğru mudur?

Cevap 4- Can kurtarma sistemleri içinde Montrö gereği kurulan istasyonlarda roket ile tesis edilen varagele (teleferik) ekipmanı, sıkleti dolayısıyla kıyı özelliği bakımından araçların giremediği vukuat mahallerine 10-14 kişilik timce taşınmaktadır.

Bu sistem deniz araçlarıyla müdahalenin olanaksız olduğu falez şeklinde kıyı, dalga karılmasının olduğu 350-400 metre açıklıkta sahil şeridi, deniz ortasındaki kayalıklar gibi deniz topografyasında kullanılmaktadır.

Deniz araçlarıyla yapılan operasyonlarda her bir bot için 6 eleman gerekmektedir. Araç gereç eksikliği nedeniyle istihdam fazlası bulunmamaktadır.

Kuruluşumuz Türkiye Kıyılarında Cankurtarma (Tahlisiye) istasyonlarının yayılması için 30 adet Acil Müdahale botu ile 11 adet RIB (şişme-selfrighting özellikli bot) temini ve istasyonlarının tesisi için çalışmalara başlamış olup 10 adet acil müdahale botu temin aşamasına gelmiştir. İlk etapta yat ve gemi trafiğinin yoğun olduğu Ege ve Akdeniz bölgelerine istasyonların kuruluşuna 2002 yılında başlanacaktır.

02.07.2000 tarih 2000/1052 sayılı kararname ile "Türkiye Cumhuriyeti ile KKTC arasında denizde arama-kurtarma" konusunda anlaşma uyarınca 2000 yılında Girne'de Kıbrıs Kıyı Emniyet ve Gemi Kurtarma Şirketi Şti.Ltd. kurulmuş olup Girne SAR istasyonu faaliyete geçirilmiştir. Magosa istasyonu tesis edilmiş olup bot tahsisi yapılmakta olup 3. istasyon olarak Yeni Erenköy istasyonu 2002 yılında faaliyete geçirilecektir. Anlaşma gereği Kuzey Kıbrıs Sahil Radyo'nun A1 ve A2 deniz sahalarına (100 mil) hizmet verecek şekilde modernize çalışmalarına başlanmış olup 2002 yılında KKTC arama ve kurtarma teşkilatı bot istasyonları ve muhabere istasyonları tesisi ile tamamlanmış olacaktır.

Mevcut tahlisiye personeli aynı zamanda KKTC'nin SAR teşkilatlanmasında kullanılmaktadır.

Türkiye kıyılarında deniz emniyetinin sağlanması amacıyla tüm sahillerimizi kapsayacak şekilde dGPS istasyonları kurulması için TÜBİTAK ile anlaşma yapılarak çalışmalara başlanmıştır. 2002 Şubat ayında bitecek fizibilite çalışmaları akabinde sistemin 2002 yılı sonunda işletmeye alınması hedeflenmektedir. Bu sistem ile askeri ve sivil tüm deniz araçlarının mevkii en hassas seviyede yapılabilecektir.