

## **DENİZ ULAŞTIRMASI İÇİN İŞBİRLİĞİ VE REHBERLİK FAALİYETLERİNİN LİMANLAR İLE ETKİLEŞİMİ**

**Hasan Bora USLUER<sup>1</sup> ve Gökhan GÜLBİTEN<sup>2</sup>**

### **ÖZET**

*İnsan ihtiyaçlarının artması sonucu, ülkelerin farklı kaynak arayışları ve bu kaynakları işleyip değerlendirme gereksinimleri, gelişmiş teknolojiye entegrasyonunu sağlamış ve taşımacılığın daha nitelikli yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Dünya üzerinde en yaygın taşımacılığı oluşturan deniz taşımacılığının, günümüz teknolojisinde meydana gelen hızlı gelişmeler paralelinde özellikle değişen ve gelişen insan ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa edilen büyük kapasiteli gemilerin miktarındaki artış neticesinde, taşınan değişik amaçlı yüklerin elleçlenmesi ve depolanması gibi önemli kara safhası operasyonlarının yürütüldüğü hizmet üreten gelişmiş limanlardaki güvenlik unsuru kaçınılmazdır. Detaylı planlanarak tesis edilen gelişmiş ve etkin limanların, tüm ihtiyaçlara cevap verebilecek durumda olması gerekliliğinin yanında, yüksek seviyede güvenliğinin de sağlanması çok önemli bir zorunluluktur. Güvenlik unsurunun taşımacılığın hem deniz hem de kara safhasında olması gerekliliği, denizcilik otoriteleri tarafından da kurallaştırılmaya ve tavsiye mekanizmaları ile standartlaştırılmaya çalışılmaktadır. Son zamanlarda dünya deniz taşımacılığının maruz kaldığı deniz haydutluğu, denizde silahlı soygun, terörizm ve bölgesel çatışmalar nedeniyle bazı mekanizmalar geliştirilmektedir. Bahsi geçen mekanizmalar içerisinde, kendini yenileyenlerden en önemlisini NATO üyesi ülkelerce aktif olarak yürütülen Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) faaliyetleri oluşturmaktadır. Çalışmada, deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik amacı güden DUIR faaliyetlerinin tavsiye ve yardım sağlaması yanında, deniz ulaştırmasının emniyeti ve güvenliğine sağladığı katkı, deniz ve liman aşamalarındaki öneminin gözler önüne serilmesi hedeflenmektedir. Çalışmayı oluşturan değerlendirmeler, yazarlara ait olup, kullanılan bilgiler Gizlilik Derecesi olmayan kaynaklardan elde edilmiştir.*

**Anahtar Sözcükler:** Deniz Ulaştırması, Emniyet, Güvenlik, Liman

---

<sup>1</sup> Öğr. Gör., Galatasaray Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, İstanbul  
hbusluer@gsu.edu.tr

<sup>2</sup> DUIR-ISPS Eğitmeni, T.C.Dz.K.K.lığı, Karamürselbey Eğt.Mrk.K.lığı, Yalova  
gulbiten.g7478@dzkk.tsk.tr

## 1. GİRİŞ

Denizlerin dünya ve insanlık açısından önemi kelimelerle ifade edilemeyecek kadar fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı, denizlerin vazgeçilmez hayat alanı olduğu gerçeğini her geçen gün daha fazla karşımıza çıkarmaktadır. Dünya yüklerinin yaklaşık %85'i, petrol ve petrol türevlerinin ise yaklaşık %97'si deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz taşımacılığı ile kıyaslandığında; demir yolu taşımacılığının 3 kat, kara yolu taşımacılığının 7 kat ve hava yolu taşımacılığının ise 21 kat daha pahalı olduğunu görülmektedir. Dünya ticaret merkezlerinin büyük kısmı deniz kıyısında bulunmaktadır. Dünya nüfusunun yaklaşık %75'i kıyılar ile kıyıya yakın bölgelerde yaşamaktadır. Türkiye'nin ise sınırlarının %70'inden fazlası denizlerle çevrili ve nüfusunun %50'sinden fazlası denize kıyısı olan şehirlerde yaşamaktadır (Kurumahmut–Yaycı, 2011:2-3). Binlerce yıllık medeniyetlerin varisi olduğumuz Anadolu topraklarının tarihi denizle iç içedir. Yarımada coğrafyası ile bir deniz devleti olan Türkiye, kara ülkesinin yarısı kadar deniz ülkesine, yani kıtasahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye sahiptir. Bu deniz ülkesine biz “Mavi Vatan” diyoruz (Gürdeniz, 2013:19) ki kuşkusuz denizlerin önemini vurgulamak için daha başka verileri de sıralama mümkündür (Kurumahmut–Yaycı, 2011:3).

Böylesi öneme sahip denizlerde yapılan ticaret, ülkelerin ekonomik refahının ve denizlerdeki hareket serbestisine bağlı temel stratejik ilgi alanının bir göstergesidir. Ticari deniz taşımacılığının temeli ise açık denizlerde seyir serbestisinin sağlanarak, ticaretin zamanında gerçekleştirilebilmesi prensibine dayanır (T.C.Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sitesi, 2015:1). Aynı denizlerde yürütülen askeri hareketin kaçınılmaz olarak ticari denizciliğe ve aynı şekilde ticari denizciliğin de askeri harekâta sık sık müdahalesi veya bazı etkileri olacaktır. NATO; Askeri ve ticari denizcilik çıkarları arasındaki bu karşılıklı müdahaleleri azaltmak, denizdeki emniyet ve güvenliği arttırmak için öncesinde Deniz Nakliyatının Kontrolü (DNK) (Naval Control of Shipping – NCS) ve sonrasında da Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) (Naval Cooperation and Guidance for Shipping – NCAGS) konseptlerini geliştirmiş ve uygulamaya başlamıştır. 1990'lı yıllarda Deniz Nakliyatının Kontrolü-DNK'nın gerçek hareketlarda ve tatbikatlarda etkin bir şekilde kullanımı kısıtlı olmuştur. Bu duruma rağmen 1994 Kasım ayı itibariyle; DNK Konseptinin esas alındığı ve II. Dünya Savaşı sırasındaki ticari liman ve gemilerin kullanımını ki; aslı NATO arşivlerinde yer alan 04 Ekim 1954 tarihli “C-M(54)75 - Ports Damage And Related Studies” belgesinde; NATO

Daimi Çalışma Grubunca Avrupa'daki tüm limanların demirleme bölgesi ve sahil imkanlarının muhtemel bir savaşta düşman saldırısı sonrasında alabileceği hasar durumu da göz önüne alınarak bir değerlendirmeye tabi tutulmasının gerekliliğinden bahsedilmiştir. Böylelikle NATO Askeri otorite'lerinin olası bir savaş durumundaki Avrupa Bölgesine ne kadar yük boşaltılabileceği ile bunları korumak için ne boyutta bir donanmaya sahip olunmasının hesaplanmasının önemi ifade edilmiş, korunması ile konvoy hareketleri gibi konularda kazanılan tecrübelerin de yansıtıldığı yeni bir döküman olarak ATP-2(ATP-2: Naval Cooperation And Guidance For Shipping – NCAGS Manual) oluşturulmuştur.

1992-1996 yılları arasında Adriyatik'te eski Yugoslavya Federal Cumhuriyeti limanlarına karşı uygulanan Ambargo ve Denizde Denetim Harekatı (Operation Sharp Guard) kapsamında ticari gemiler sorgulanmış, durdurulmuş yada saptırılmış olmasına rağmen sivil deniz ulaştırması unsurları ile işbirliğinde eksiklikler yaşanmış, gemi sahipleri ve işletenleri ekonomik kayıplardan şikayetçi olmuş, NATO unsurlarının Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararları doğrultusunda icra ettiği hareket hakkında olumsuz bir kamuoyu oluştuğu görülmüştür. Bu olumsuz düşünceleri ortadan kaldırmak üzere 1994-2003 yılları arası yürütülen çalışmalar, denizcilik sektörünün sivil aktörleri ile kurulan temaslar ve icra edilen gerçek hareketlerden alınan dersler neticesinde, ATP-2 adı verilen dökümanı güncelleme çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmaların sonucunda 01 Eylül 2003 tarihinden geçerli olmak üzere "Deniz Nakliyatının Kontrolü" konseptinden "Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik" konseptine geçiş yaşanmıştır (ÜNAL, 2015:2-3). Nihai bu değişiklikleri içeren haliyle ATP-2 dökümanı, Eylül 2014 yılında ATP-02.1(ATP-02.1: Naval Cooperation And Guidance For Shipping (NCAGS) – Guide To Owners, Operators, Masters And Officers Edition A Version 1, August 2014, NATO Standardization Related Document) ismiyle yeniden yayınlanmıştır.

Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik faaliyetlerinin NATO'daki bu konsept değişimi sonrasında ve günümüzdeki amacı; asker ve sivil denizcilik otoriteleri arasında işbirliği sağlayarak ticari deniz trafiğinin kesintisiz akışını sağlamak, askeri faaliyetlerin icra edildiği bölgelerin civarındaki ticari gemilerin emniyet ve güvenliğini artırmak ve ayrıca bu esnadaki askeri faaliyetlere sivil denizcilik faaliyetlerinin etkisini asgariye indirmek olarak belirlenmiştir.

Rehberlik, katılımcı gemilere bölgedeki risklerin doğasını ve büyüklüğünü anlamalarını temin etmektedir. Rehberliğin kabulü tamamen gönüllük esasına dayanmakta ve ticari gemilerin seyirlerini kendilerinin

planlamasını öngörmektedir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sitesi, 2015:1).



# DENİZKURDU 2015 TATBİKATI

DENİZKURDU-15 Tatbikatı DUIR faaliyetleri 13-18 Mayıs 2015 tarihleri arasında Ege Denizi'nde (37N Enlemi Kuzeyi, Ege Denizi) icra edilecektir.

Tatbikatın hedeflerinden birisi de NATO usullerini kullanarak ticari gemiler ile işbirliğini denemektir. Ticari gemiler herhangi bir **gecikme/maliyet olmaksızın** faaliyetlere davetlidirler.

Ayrıntılı bilgilere NAVAREA III WARNING'lerde ve [www.dzkk.tsk.tr](http://www.dzkk.tsk.tr) adresinden ulaşabilirsiniz.



**İRTİBAT BİLGİLERİ**

DUIR Birliği/ZMİR, tatbikat kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri unsurları ile uluslararası deniz taşımacılığı arasında ticari gemiler ile ilgili bilgi alış veriş amacıyla 13-18 Mayıs 2015 tarihleri arasında 08:00C-20:00C saatleri arasında irtibat noktası olarak hizmet verecektir.

E-posta: [turkishnavvshippingcenter@dzkk.tsk.tr](mailto:turkishnavvshippingcenter@dzkk.tsk.tr)

Telefon : +90 0232 365 58 01  
Fax : +90 0232 367 31 01

**DUIR**  
Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik

NATO'nun sivil gemicilik ile ilgili faaliyetlerini içeren ve güzlik derecesi olmayan yayını [www.shipping.nato.int](http://www.shipping.nato.int) adresinde yayımlanmaktadır.

**ATP-02.**  
NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS) - GUIDE TO OWNERS, OPERATORS, MASTERS AND OFFICERS"  
EDITION A VERSION 1, AUGUST 2014

**No Cost No Delay**

---

Şekil 1: Deniz Kurdu 2015 Tatbikatı DUIR Broşürü

Askeri birlikler ile işbirliği yapıldığında, DUIR faaliyetlerinin ticari denizciliğe sağlayabileceği başlıca faydalar:

- Artırılmış emniyet ve güvenlik,
- Harekât icra edilen askeri sahalardan geçişte gecikmelerin azaltılması,
- Ticari deniz ulaştırma sisteminin çalışmasının devam ettirilmesi,
- Geliştirilmiş tehdide karşılık verme,
- Askeri tahditleri daha iyi anlama,
- Riskli sahalarda düşük sigorta ücreti, şeklinde sıralanabilir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnternet Sitesi, 2015).

## 2. DUİR UYGULAMALARI

### 2.1. NATO Deniz Ulaştırması Merkezi

NATO Deniz Ulaştırması Merkezi, (NATO Shipping Center – NSC) NATO'nun barış dönemini de kapsayan DUİR faaliyetlerinin 7/24 esasları ile icra edilmesi, sivil denizcilik paydaşlarının Deniz Güvenliği'ne ilişkin hususlarda NATO ile "Tek İletişim Kanalı" kullanarak irtibat kurması amacıyla 2001 yılında Northwood/İngiltere'de bulunan NATO Müttefik Deniz Komutanlığı Karargahı'nda (Allied Maritime Command – MARCOM) kurulmuştur. Bu merkez, NATO'nun DUİR organizasyonunda sivil denizcilik konularında tavsiye vermeye yetkili tek birim olarak da görev yapmaktadır.



Şekil 2: NATO Deniz Ulaştırma Merkezi

### 2.2. Bölgesel DUİR Organizasyonları

Deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetlerine karşı Afrika Boynuzu, Somali Havzası, Aden Körfezi, Arap Denizi ve yakın alanlarda icra edilen hareket ve faaliyetlerden elde edilen tecrübeler ışığında

NATO'dan bağımsız ancak işbirliği içerisinde bölgesel bir DUİR konsepti oluşmuştur.



Şekil 3: Uluslararası DUİR Organizasyonları

Bu kapsamda;

**a.** Bölgede tesis edilen Afrika Boynuzu Deniz Güvenlik Merkezi, Maritime Security Center Horn of Africa – MSCHOA, Ekim-Aralık 2008 arasında NATO tarafından Dünya Gıda Programı gemilerine refakat amacıyla icra edilen “Allied Provider Harekatı”, 8 Aralık 2008’den itibaren AB tarafından “Atalanta Harekatı” ismi ile devralınmıştır. MSCHOA 8 Aralık 2008 tarihi itibarıyla “Atalanta Harekatı” başta olmak üzere, deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetlerine katılan tüm organizasyonlara destek vermektedir. Ayrıca bölgeden geçiş yapan ticari gemi bilgilerini kayıt altına alarak risk analizi yapmakta, bu bilgileri UKMTO ve NSC gibi organizasyonlar ile paylaşmaktadır. Birleşik Krallık Deniz Ticareti Kurumu, United Kingdom Maritime Trade Organisation – UKMTO, 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında Aden Körfezi, Arap Denizi ve Hint Okyanusu’nda deniz güvenliği konularına ilişkin irtibat noktası olarak görev yapmak üzere İngiltere Deniz Kuvvetleri komuta yapısı içerisinde teşkil edilerek 10 Ekim 2001’de faaliyetlerine başlamıştır. Bölgedeki gemilerin seyir bilgilerini ve deniz haydutluğu faaliyetlerini aktardığı ilk irtibat noktasıdır. UKMTO Hürmüz Boğazı ve Yüksek Riskli Saha geçişi yapacak gemi mevkiğini takip etmek için “Acil Durum Çağrı Merkezi” olarak görev yapmaktadır. Ticari gemilerden aldığı acil durum çağrıları veya önemli bilgileri Deniz Haydutluğu ile mücadele eden organizasyonlarla paylaşmaktadır. Yüksek Riskli Sahadan geçiş yapacak gemilere öncelikle En İyi Uygulamalar Dokümanı’nda bulunan “Gönüllü Rapor Şablonları (Voluntary Reporting Schemes-VRS)” ile gemi bilgilerini ve mevkiğini UKMTO’ya rapor etmelerini tavsiye etmektedir. Bahreyn Deniz İrtibat Bürosu, Maritime Liaison Office – MARLO Bahreyn, ABD liderliğinde kurulmuş olup, ABD Merkez Komutanlığı (USCENTCOM) sorumluluk sahasında (Aden Körfezi,

Arap Denizi ve Hint Okyanusu'nda), ABD Donanması, Ticaret Gemileri ve Çok Uluslu Birleşik Deniz Kuvveti (CMF) unsurları arasında bilgi aktarımı sağlayan irtibat noktasıdır. Bağlı bütün kuruluşların uyguladıkları yöntemlerin DUİR faaliyetleri içerisinde yer alması ve benzer yöntemleri içermesi, örneğin UKMTO'nun ilk irtibat noktası olarak belirlenmesi, DUİR kapsamında gemi bilgilerini içeren Format Alfa/Bravo (Format Alfa/Bravo Bilgileri: DUİR faaliyetlerinde kullanılması için talep edilen ve ticari gemi bilgilerinin esasını teşkil eden Gemi Bilgi Kartının kısaltılmış bir formu olan seyir/geçiş raporu) bilgilerini toplaması, gemilere brifingler vermesi,

**b.** Somali'deki deniz haydutları ile mücadele kapsamında Yüksek Riskli Saha dahilinde tesis edilmiş olan Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru'nun(Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru: Internationallly Recommended Transit Corridor – IRTC) bir rotalama faaliyeti olarak ATP-02.1 dökümanında belirtildiği üzere icra edilmesi (Normal koşullarda NATO başlısı bir Denizdeki Komutan ticari gemilerin rotalarını gemi kaptanı, sahibi ve bayrak devleti onayı olmadan değiştirmemekte, eğer geminin emniyeti için gerekli ise bunu gemi kaptanına sadece tavsiye olarak iletmektedir),

**c.** Uluslararası Tavsiye Edilen Geçiş Koridoru içinde oluşturulan konvoylarda tam bir kontrol/ denetimin uygulanmaması ve sadece müttefik ülkelerin bayrağını taşıyan ticari gemilere değil tüm gemilere bu imkanın sunulmasını, hayata geçmiş bölgesel DUİR uygulamaları olarak sıralayabiliriz.



Şekil 4: Deniz Haydutluğunun Görüldüğü Bölgeler

### 2.3. Libya'ya Yönelik NATO Harekatı'nda DÜİR

NATO'nun Deniz Haydutluğu ile Mücadele Harekatı dışında yürütmüş olduğu bir diğer DÜİR faaliyetine örnek Libya'ya yönelik olarak icra edilen Unified Protector Harekatı sürecindeki Denizde Denetim, İnsani Yardım ve Muharip Olmayanların Tahliyesi hareket neveleri için ilave katkı sağlamasıdır.

### 2.4. En İyi Uygulamalar Dokümanı

En İyi Uygulamalar Dokümanı, (En İyi Uygulamalar Dokümanı: Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy - BMP4) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun liderliği ve sivil denizcilik sektörü ile bölgesel askeri organizasyonların desteğinde Mart 2009'da yayımlanmış ve güncellenen haliyle Ağustos 2011'de 4'ncü versiyonu hazırlanarak ticari bahriye ile paylaşılmıştır. Adından da anlaşılacağı üzere, doküman, Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı korunma maksadıyla yayımlanmış olup amacı, yüksek risk sahada vuku bulabilecek deniz haydutluğu saldırılarından sakınmak, bu saldırıları caydırmak veya geciktirmek hususlarında gemilere yardım etmektir.



Dokümanda en iyi uygulamaların üç temel gereksinimi olduğu vurgulanmaktadır. Bu gereksinimler:

- Yüksek Risk Sahasından geçiş yapacak gemilerin, sahaya girmeden önce MSCHoA'ya "Gemi Hareket Kayıt Formu" ile kayıt yaptırması,
- Yüksek Risk Sahası ile aynı olan "UKMTO Gönüllü Rapor Verme Sahası"na girişi müteakip, gemiler tarafından başlangıç gemi mevki rapor formu, sahada bulunduğu sürece günlük gemi mevki rapor formu ve sahadan çıkışı müteakip son gemi mevki rapor formu ile bir saldırının vuku bulması durumunda acil durumun UKMTO'ya iletilmesi,
- Gemilerin dokümanda belirtilen kendini koruma tedbirlerini uygulamasıdır.

Doküman mevcut haliyle; gemi işletmecileri, gemi kaptanları ve deniz kuvvetleri arasında, Somali kaynaklı deniz haydutluğuna karşı korunma kapsamında yapılabilecek işbirliğine rehberlik yapmakta olup, ticari deniz ulaştırması ve deniz kuvvetleri arasında güncel olarak işletilen bir deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik uygulamasıdır.

## **2.5. Türkiye'deki DUİR Faaliyetleri**

### **a. DUİR Çalıştayı**

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde icra edilen tüm DUİR faaliyetlerinin ve kullanılan dokümanların, DUİR organizasyonunun ve müteakip dönemlerde icra edilecek faaliyetlerin gözden geçirilmesi amacıyla 26-27 Ocak 2015 tarihleri arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve İMEAK İstanbul Deniz Ticaret Odası temsilcilerinin katılımıyla DUİR Çalıştayı icra edilmiştir.

### **b. Deniz Ticaret Odaları Eğitimi**

2014 Yılında ilki icra edilmiş olan Milli DUİR Tatbikatı'ndan alınan dersler kapsamında Deniz Ulaştırmasının tatbikata aktif katılımını sağlamak amacıyla; İMEAK İstanbul Deniz Ticaret Odasında 07 Nisan 2015 (İMEAK Deniz Ticaret Odası Sirküleri, 2015:253) ve İzmir Deniz Ticaret Odasında 30 Nisan 2015 tarihlerinde Liman Başkanlıkları personeline ve sektör temsilcilerine Denizkurdu 2015 Tatbikatı DUİR Faaliyetleri hakkında bilgilendirme yapılmıştır.

### c. Tatbikat ve DUİR Faaliyetleri

Mayıs 2015 ayında icra edilen DENİZKURDU 2015 tatbikatı kapsamında İzmir bölgesindeki liman başkanlıkları ile koordine kurulması ve Limanlar Yönetmeliği Madde 1 ve Madde 8 gereklerinin yapılması sağlanır.

Liman Başkanlıkları'nın DUİR Faaliyetlerini destekleyebilmesi adına Limanlar Yönetmeliğindeki ilgili maddeleri aşağıda olduğu gibidir.

**Madde 1 –Bu Yönetmeliğin amacı; liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplin sağılanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemektir.**

**Madde 8 (1) Liman idari sahasında seyreden, kıyı tesisinde bulunan veya demirde bekleyen gemi ve deniz aracı ile kıyı tesisi ilgilileri ve diğer ilgililer; bu Yönetmelik ile ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri çerçevesinde seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetine yönelik olarak liman başkanlığınca verilen talimatlara uymakla yükümlüdürler. (2) Bu Yönetmelik hükümlerinin uygulanmasının yanı sıra, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti açısından gerekli olabilecek her türlü tedbiri almaya ve aldirmaya liman başkanlığı yetkilidir. (3) Kıyı tesisi işleticisi liman başkanlığının direktifleri doğrultusunda ve bu Yönetmelik ile ilgili diğer mevzuat hükümleri kapsamında hizmet verir.**

Limanda bulunan gemilere Bilgilendirme Brifingi verilmekte ve bu kapsamında görev alacak DUİR Birliği/İzmir personeline İzmir ve Aliğa Liman Başkanlıklarınca destek sağlanmaktadır. Bilgilendirme Brifingleri kapsam olarak, DUİR Organizasyonu Personeli tarafından limanda bulunan gemilere yüz yüze, seyirde olan gemilere ise telefon ve internet üzerinden bölgede yürütülen askeri hareket ve seyir tehlikelerini içeren bilgiler ve aynı zamanda gemi emniyetini sağlamayı hedefleyen tavsiyeler Seyir Bilgileri (Sailing Information) ve Tanıtım Mektubundan (Letter of Introduction) oluşan bilgilendirme brifingleri aracılığıyla paylaşılmaktadır. İzmir, Çeşme, Aliğa ve Foça Limanlarında bulunan 1000 Groston ve üzeri gemiler ile bahse konu limanlara giriş/çıkış yapacak gemi bilgilerinin bahse konu liman

başkanlıklarınca DUİR birliği İzmir'e bildirilmesi talep edilmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası Sirküleri, 2015:351).



Şekil 5. Deniz Kurdu 2015 Tatbikatı DUİR Faaliyetleri Gemi Kaptanına Brifing Anı

## 2.6. DUİR Faaliyetlerine Yöntemsel Bakış ve Limanlarla Doğrudan Etkileşimi

Günümüzde DUİR Faaliyetleri;

- Milli ve NATO Tatbikatlarında,
- Barış, Kriz ve Çatışma Durumunda,
- Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun ile mücadele faaliyetlerinde,
- Bölgesel Deniz Güvenliği Harekatında,
- Denizde Denetim Harekatında, icra edilmektedir.

Bahse konu faaliyetlerin icrasında ise DUİR Organizasyonu,

- Görev alanı ve civarındaki tüm limanlara erişim usullerini geliştirmeye,
- Limanlarda bulunan ticari gemilere yüz yüze “Bilgilendirme Brifingleri” icra etmeye,
- Limanların imkan kabiliyetlerine ilişkin bilgiler (DANEX / NOCO 12 NCAGS Exercise İnternet Adresi, 2012:1) toplayarak ihtiyaç duyulduğunda (Dünya Gıda Programı, İnsani Yardım Harekatı ve Tahliye Harekatı Gemileri ile diğer askeri hareket ihtiyaçlarının karşılanabilme durumunu) taktik komutanın kullanımına sunmaya,
- Türk ve yabancı ticari gemilerin DUİR faaliyetlerine gönüllülük esasına göre katılımının temin edilmesine yönelik usul ve esasları denemeye,
- Deniz Ulaştırmasının tehlikeli/riskli sahalardan emniyetle seyrine ait usul ve esasları denemeye,
- Deniz Ulaştırması ile ilgili kurum/kuruluşlar ile DUİR Organizasyonu arasında birlikte çalışılabilirliği sağlamaya çalışmaktadır.

### 3. SONUÇ

DUİR faaliyetlerinin hareket sahası, denizler, gemiler ve limanlardır. DUİR faaliyetleri esnasında özellikle limanlarda yapılan yüz yüze bilgilendirme brifinglerinin, ticari gemilerin emniyet ve güvenliğini sağlamasında payı büyüktür. Bu kapsamdaki brifinglerin icrasında Liman Başkanlıkları, Deniz Ticaret Odaları bağlıları ve liman işletim sorumlularının verecekleri destek ile gösterecekleri işbirliğinin, DUİR’in felsefi olarak hedeflerine ulaşmasına ve gemilerin sergileyecekleri gönüllülük esasına daha fazla değer katacağından şüphe duyulmamaktadır.

DUİR Faaliyetlerinde; deniz ulaştırmasına işbirliği, rehberlik, tavsiye ve yardım sağlanırken deniz ulaştırmasının emniyetini ve güvenliğini sağlamak hedeflenmektedir ki etkileşimin doğal müşterisi ve paydaşı olan liman ve gemilerimizin bu işbirliğine gönülden destek vermesi en büyük beklentidir.

## KAYNAKÇA

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (2015). DENİZKURDU 2015 DÜİR Faaliyetleri Bilgilendirme Notu [http://www.dzkk.tsk.tr/data/Exercise\\_DenizKurdu.pdf](http://www.dzkk.tsk.tr/data/Exercise_DenizKurdu.pdf), Erişim Tarihi: 13.08.2015

DANEX/NOCO 12 NCAGS Exercise. (2015). NCAGS - Naval Cooperation and Guidance for Shipping [http://forsvaret.dk/danex-noco2012/nytogpresse/Pages/11\\_NCAGS.aspx](http://forsvaret.dk/danex-noco2012/nytogpresse/Pages/11_NCAGS.aspx) , Erişim Tarihi: 05.08.2015

Gürdeniz,C. 2013. Hedefteki Donanma. Kırmızı Kedi Yayınevi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Sirküleri No: 253 (2015). Deniz Ulaştırması İçin İşbirliği ve Rehberlik Eğitimi Hk. <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=7951&KATEGORI=>; Erişim Tarihi: 01.04.2015

İMEAK Deniz Ticaret Odası Sirküleri No: 351 (2015). Deniz Kurdu 2015 DÜİR Faaliyetleri Uygulama Emri. <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=8043>, Erişim Tarihi: 05.05.2015

Kurumahmut,A. – YAYCI,C. 2011. Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi. Deniz Kuvvetleri Kültür Yayınları.

Limanlar Yönetmeliği (2012) Resmi Gazete Sayısı: 28453.

North Atlantic Council Archives. “4th October 1954, C-M(54)75 - Ports Damage And Related Studies” <http://archives.nato.int/ports-damage-and-related-studies;dc>, Erişim Tarihi:10.08.2015

Ünal,E (2015) "DÜİR Faaliyetleri Kapsamında ATP-2'nin Değişim Süreci ve Değişen ve/veya Gelişen Konseptin Tanıtımı". DENİZKURDU 2015 DÜİR Faaliyetleri Bilgilendirmesi. 07 Nisan 2015. İMEAK İstanbul Deniz Ticaret Odası, Türkiye.