

Türkiye’de Afetlere Etkin Müdahalede Deniz Alternatifi Önerisi: Afet Gemileri İbrahim ÇATAK^a

Yayın Geliş Tarihi

05 Ağustos 2020

Yayına Kabul Tarihi

15 Ağustos 2020

Elektronik Yayın Tarihi

18 Şubat 2020

Araştırma Makalesi

Anahtar Kelimeler


Bütünleşik Afet Yönetimi

Afet Lojistiği

Afet Gemisi

Öz

Günümüzde afetlerin çeşitliliği ve sıklığında artış meydana geldiği görülmektedir. Ülkemizde afet denilince akıllara öncelikle deprem gelse de kıyı kesiminde tsunami, hortum, tropik fırtına, sel, gemi kazaları, uçak kazaları, göçmen hareketleri gibi farklı afet tipleri ve acil durumların da meydana gelebileceği unutulmamalıdır. Dünyada birçok gelişmiş ülkenin kendi sınırları içinde bulunan bölgelerde gerek yardım faaliyetleri yürütmek, gerekse askeri deniz gücü ile koordineli olarak hizmet vermek için hastane gemisi bulunmaktadır. Bu gemiler yardım çağrısı alındığında yabancı ülkelerdeki afet bölgelerinde sağlık bakım hizmeti vermek için görevlendirilmektedirler. Tarih boyunca da savaş, kıtlık, kuraklık, deprem vb. afetlerde birçok medeniyet tarafından yardım gemileri afet bölgelerine gönderilmiştir. Ancak görevin özelliği dikkate alındığında afet için görevlendirilen bu gemiler için hiçbir zaman afet gemisi tanımının yapılmadığı görülmektedir. Kıyı kesiminde meydana gelebilecek olası bir afete hızlı ve etkin müdahale edebilmek için mutlaka deniz yolunun da afetlere müdahale planlarına dahil edilmesi gerekmektedir. Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’de afetlere müdahalede deniz alternatifini de değerlendirebilmek için resmi kurumlar, uzman ve yetkililerin görüş ve tutumlarının değerlendirmektir. Bu kapsamda, Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı, T.C. Sağlık Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ulusal Medikal Kurtarma Ekibi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi’nde görev yapan akademisyen, kaptan ve yetkilileriyle mülakat yapılmıştır. Çalışmanın temel amacından hareketle alt amaç olarak Türkiye’nin deprem tehlike haritası ve kıyı kesimi nüfus yoğunluğu dikkate alınarak afet tehlike bölgelerinde görev yapacak afet gemilerinin sayısı, özellikleri, konuşlanacağı limanları ve niteliklerine ilişkin öneriler geliştirilmiştir. Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden yarı yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılmıştır. Oluşturulan mülakat formu açık uçlu 11 sorudan meydana gelmektedir. Sağlık personelinin nitelikleri ile daimi/geçici personel niteliklerine yönelik sorular bazı katılımcılar açısından bir arada değerlendirilmiştir. Çalışmanın örneklemini; 3 Afet ve Acil Durum Başkanlığı yetkilisi, 4 akademisyen kaptan, 1 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nda görevli muvazzaf subay, 2 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü personeli, 5 Sağlık Bakanlığı yetkilisi toplam 15 kişiden oluşmaktadır. Görüşmeler Mayıs 2018 ve Mart 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın sonucunda 2 görüş ortaya çıkmıştır. İlk görüş afet gemileri inşa edilmesi gerektiğini belirtirken, ikinci görüş ise ülke envanterinde bulunan mevcut gemilerin afet gemisine dönüştürülebileceği yönünde görüş ortaya koymuşlardır.

^a  Sağlık Bakanlığı, İzmir İl Sağlık Müdürlüğü,, İzmir, Türkiye, ibrahimcatak@gmail.com.

Sea Alternative Proposal for Effective Disaster Response in Turkey: Disaster Ship

Article Submitted

05 August 2020

Article Accepted

15 August 2020

Available Online

18 February 2021

Research Article

Keywords

Integrated Disaster Management

Disaster Logistics

Disaster Ships

Abstract

Nowadays, it is seen that there is an increase in the variety and frequency of disasters. Although earthquakes come to mind when disasters are mentioned in our country, it should not be forgotten that different types of disasters and emergencies such as tsunami, tornado, tropical storm, flood, ship accidents, plane accidents, migrant movements may occur on the coastal area. Many developed countries in the world have hospital ships that serve both in coordination with the military and naval forces in the regions within their borders. These ships are assigned to provide health care services in disaster areas in foreign countries when a call for assistance is received. Throughout history, aid ships have been sent to disaster areas by many civilizations in disasters such as war, famine, drought and earthquake. However, considering the nature of the mission, it is seen that the disaster ship definition has never been made for these ships assigned for the disaster. To be able to respond quickly and effectively to a possible disaster that may occur in the coastal area, the sea route must also be included in disaster response plans. The main purpose of this study, an alternative to the sea in Turkey is to evaluate disaster response experts from government agencies and authorities to assess the opinions and attitudes. In this study, considering Turkey's earthquake hazard maps and the coastal areas of population density, the number of vessels to serve disasters in danger of disaster, the characteristics of these vessels has been determined to be deployed in the harbor of ships. Besides, recommendations regarding the qualifications of the ships have been developed. Semi-structured interview technique, which is one of the qualitative research methods, was used in the study. The interview form created consists of 11 open-ended questions. The questions regarding the qualifications of the health personnel and the qualifications of permanent/temporary personnel were evaluated together in terms of some participants. The sample of the study consists of 3 Disaster and Emergency Presidency officials, 4 academic captains, 1 active-duty officer in the Naval Forces Command, 2 personnel of the General Directorate of Coastal Safety, 5 officials in the Ministry of Health, and a total of 15 people. The interviews were conducted between May 2018 and March 2019. As a result of the study, 2 opinions emerged. While the first opinion stated that disaster ships should be built, the second view stated that the existing ships in the country inventory could be converted into disaster ships.

1. Giriş

Dünya genelinde meydana gelmiş olan afetlerin büyük çoğunluğu meteoroloji kaynaklıdır ve ülke özelinde afetlerin çeşitliliğiyle beraber önem derecesi de farklılık gösterebilmektedir. Son yıllarda ülkemizde farklı afet tipleri görülse de afet denilince ilk akla gelen afet türü depremlerdir. 2018 yılında AFAD tarafından güncellenen “Deprem Tehlike Haritası” ile birlikte sel baskını, heyelan, meteoroloji kaynaklı olayların yoğunluk haritası dikkatle incelendiğinde; kıyı kesiminde yaşayan nüfusun ciddi bir tehlike ile karşı karşıya olduğu görülmektedir. Ülkemizin adalarımız hariç kıyı kesimi uzunluğu 8333 kilometredir. Kıyı kesimi boyunca 21 ilimizin sınırı bulunmaktadır ve büyük çoğunluğunun yerleşim merkezi kıyı kesiminde yer almaktadır. Bu illerin 16 tanesinin nüfusu 750.000 kişiden fazla olduğu için büyükşehir kapsamında değerlendirilmekte ve kıyı kesiminde bulunan illerin toplam nüfusu 45 milyonu bulmaktadır (TÜİK, 2019). Afet ve Acil Durum Başkanlığı tarafından yayımlanan Türkiye Afet Müdahale Planı incelendiğinde nüfus yoğunluğu olan, özellikle kıyı kesiminde meydana gelebilecek olası bir afette denizden müdahale edilmesi ile ilgili ayrıntılı bir plana yer vermemiştir(AFAD, 2014).

Mevcut bilgiler, afetlere müdahale aşamasında çok geniş bir alanda hizmet verilmesi gerekebileceğini, havadan ve karadan müdahale seçeneklerinin yetersiz kalabileceğini ve afetlere denizden de müdahale edilebilecek kapasiteye ulaşılması için mevcut planlamaların afetlere denizden müdahale planları ile güncellenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Yakın gelecekte olması beklenen ve çok ciddi hasara neden olacağı öngörülen Marmara depremi, afetlere müdahale planlarına denizden de müdahale etme yeteneğinin geliştirilmesinin gerekliliğini desteklemektedir. Tarih boyunca birçok devlet donanma gemilerinin bir bölümünde ya da ihtiyaca göre geminin tamamını hastanede bulunması gereken imkanlara eşdeğer olacak şekilde dizayn ederek, savaşlarda yaralanan askerlerine sağlık hizmeti vermek, hastanelere ya da güvenli kara birliklerine taşımak, az gelişmiş ülkelerdeki bakıma muhtaç insanlara ücretsiz sağlık hizmeti vermek için deniz yolunu da kullanılmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu da 1853 – 1856 yılları arasında yapılan Kırım Savaşı sırasında cepheden yaralı asker transferi için deniz yolu kullanılmış, 1893 yılında ise İzmir isimli geminin hastane gemisine dönüştürülmesiyle birçok geminin hastane gemisine dönüştürülerek cephede yoğun olarak kullanılmasının önünü açmıştır (Karayaman, 2008). Osmanlı İmparatorluğu'nun 1845-1850 yılları arasında kitlesel ölümlere ve göçlere neden olan ve bir milyondan fazla insanın etkilendiği büyük 2 kıtlık felaketine İrlanda Devleti'ne 5 gemi ile tohum ve erzak yardımı yapmıştır. Bu yardım dikkate alınarak; Bir afet yaşayan ada ülkesine deniz yoluyla yapılan insani yardım, erzak ve gıda üretimi amaçlı tohum ulaştırılması afete denizden müdahale, bu amaçla kullanılan gemilere de afet gemisi tanımı yapılabilir. Afetlere denizden müdahale edecek gemilere afet gemisi tanımlaması yapılırken aklı her ne kadar afet bölgelerine gönderilen ve içinde sadece bir hastanede bulunması gereken personel, malzeme ve teçhizatı barındıran hastane gemileri gelse de, bu konuyu daha geniş bir yelpazede değerlendirmek gerekmektedir. Olası bir afette hastane gemilerinin tek başına afetlere müdahale kapasitesi sınırlıdır. Bunun başlıca nedenleri; personelin büyük bir kısmının gönüllü olarak hizmet vermesi, gönüllü personelin afetlere müdahale konusunda eğitim, bilgi ve becerilerinin sınırlı olabilmesi, hastane gemi işletme giderlerinin çoğunlukla bağışlarla yürütülmesidir. Geminin; afetlerin meydana geldiği bölgenin özellikleri, afetin çeşidi, büyüklüğü ve bölgenin ihtiyaçlarına göre içinde hastane gemisinin özelliklerine ek olarak ihtiyaç duyulacak diğer yardım malzemelerini barındırma kapasitesine sahip olması gerekmektedir. İçecek ve erzak yüklü afet gemisi afetin ilk günlerinde afetzedelerin ve afete müdahale eden ekiplerin ihtiyaçlarının karşılanmasına çok büyük katkı sağlayacak, gemide bulunan özel donanım ve teçhizatlar ekiplerin müdahale gücünü ve kapasitesini genişletecektir. Bu bağlamda, çalışmada ülkemizde afet yönetimi ve olası afet riskleri hakkında bilgi verilmiş, afet gemisi kavramı ve tarihçesi anlatılmış, yöntem olarak yapılandırılmış mülakat tekniği ile toplanan verilerin bulgularına yer verilmiştir.

2. Afet Kavramı

Afet kavramı konusunda meslek örgütleri ve bilim dallarının kendi açılarından farklı tanımlamaları mevcuttur. Bu tanımlama şekli nedeniyle, afetin kabul gören genel bir tanımını yapmak zorlaşmaktadır. Afet; toplumun belli bir kesiminde ya da tamamında ekonomik, fiziksel ve sosyal kayıplar yaratan, hayatın normal akışını ve insan faaliyetlerini kesintiye uğramasına veya tamamen durmasına sebep olan, etkilediği bölgede yaşayan toplumun üstesinden gelmekte yeterli olmadığı doğa, insan veya teknoloji kaynaklı olay olarak adlandırılmaktadır. Afetler, neden değil ortaya çıkan sonuç olarak değerlendirilmelidir(Sancaktar, 2017, s.41). Afetlerin insanlık tarihi boyunca meydana geldiği bölgeyi tamamen ortadan kaldıracak büyüklükte yıkıcı, uzun yıllar etkisini hissettirecek kadar kalıcı hatta bir medeniyeti yok edecek kadar büyük sonuçları olmuştur. Günümüzde tüm bilimsel gelişmelere rağmen afetlerin ağır sonuçlarına karşı yeteri kadar çözüm bulunabilmiş değildir. Ülkemizde heyelan başta olmak üzere, sel, göç, çığ, kaya düşmesi, yangın, erozyon gibi afetler meydana gelmektedir. Büyük hasar ve kayıplar meydana getiren, ülke genelinde en yoğun şekilde hissedilen afet türü ise depremlerdir. Ülkemizin coğrafi konumu, yer şekilleri, meteorolojik koşullar ve arazi yapısından dolayı çok sık doğal afetlerle karşı karşıya kalabilmekteyiz(Tanyaş, Günalay, Aksoy ve Küçük, 2013). Bir afetin büyüklüğünü genel olarak meydana getirdiği yapısal hasarlarla birlikte,

sosyal ve ekonomik kayıplar, neden olduğu can kayıpları ve yaralanmalarla ölçülmektedir. Sözü geçen birbirinden farklı bu ölçütler içerisinde en kutsal olan insan hayatı olduğu için meydana gelen afetin büyüklüğü kamuoyunda can kayıpları ve yaralanmaların sayısı ile değerlendirme eğilimi vardır (Dergerliyurt ve Erkal, 2009, s.149).

2.1. Afet Türleri

Afetlerle ilgili kullanılan terimlerde ortak bir dil konuşabilmek adına, 2006 yılında Dünya Sağlık Örgütü bünyesinde “Afet Epidemiyolojisi Araştırma Merkezi” (CRED) kurulmuştur (Below ve Wirtz, 2009, s.1). Farklı disiplinlerin kendilerine özgü kelimelerle afetler terimlerini tanımlamalarını engellemek ve dil birliği oluşturmak için, dünyada olduğu gibi ülkemizde de çalışmalar yapılmıştır. Afet yönetimi konusunda çatı kuruluş olan Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) tarafından 2014 yılında “Açıklamalı Afet Terimleri Sözlüğü” yayımlanarak önemli bir tanımlama eksikliği giderilmiştir (Afad, 2014, s.9). Günümüzde afetlerle ilgili yapılan sınıflandırmada afetin kaynağına göre; “doğal afetler” ve “insan - teknoloji kaynaklı afetler” olarak iki grupta tanımlanmaktadır.

2.1.1. Doğal afetler

Doğal afetler; insan ya da insan yapımı, teknoloji kaynaklı olmayan her türlü afet çeşidi olarak tanımlanabilir. Doğal afetleri yavaş gelişen ve ani gelişen doğal afetler olarak ayırmak mümkündür. Kıtık, kuraklık, şiddetli soğuklar vb. yavaş gelişen doğal afetlere örnek verilebilir. Deprem, çığ, seller, su taşkınları, toprak kaymaları, kaya düşmeleri, fırtınalar, hortumlar, volkanlar, yangınlar vb. ani gelişen doğal afetlere örnek gösterilebilir (Afadem, 2018). Doğal afetler; jeofizik, meteorolojik, hidrolojik, iklimsel ve biyolojik nedenli olarak sınıflandırılabilir.

2.1.2. Teknoloji / insan kaynaklı doğal afetler

Teknolojik gelişmelerin ışığında sanayinin gelişmesi ve sanayi bölgelerinin artması ile birlikte teknoloji kaynaklı afetlerin asıl nedeninin insan olduğu değerlendirilmektedir. Teknolojik afetler kasıtlı ya da kasıtsız meydana gelebilmektedir. Dünya genelinde tehlikeli madde taşımacılığının artması, bünyesinde kitle imha silahı barındıran ve kitle imha silahı geliştirmek isteyen ülke sayısının artması ve bu silahların terör örgütlerinin eline geçme ihtimali, günümüzde her an bir savaşın patlak vermesi ve teknoloji / insan kaynaklı afetlerin meydana gelmesinin riskini arttırmaktadır. Teknoloji / İnsan kaynaklı afetler; kimyasal, biyolojik, nükleer ve diğer tehlikeli madde kazaları, terörizm, endüstriyel kazalar, ulaştırma kazaları, madencilik kazaları, göçmenler ve yerlerinden edilenler. şeklinde sıralanabilir (Ekşi, 2015, s.136-140).

3. Afet gemisi ve hastane gemi kavramı

Tarih boyunca devletler, savaşlarda yaralanan askerlerine sağlık hizmeti vermek, hastanelere ya da güvenli kara birliklerine taşımak ve tedavi etmek amacıyla deniz yolunu da kullanmışlardır. Öncelikleri kendi askerlerinin sağlığı olsa da zamanla az gelişmiş ülkelerdeki bakıma muhtaç insanlara ücretsiz sağlık hizmeti vermek için de deniz yolu kullanılmış ve kullanılmaya da devam edilmektedir. Bu hizmeti sağlayabilmek için savaş gemilerinin bir bölümünde hasta ve yaralılara sağlık hizmeti verilebilecek şekilde tıbbi donanım ve sağlık personeli bulundurmışlardır. Ayrıca, ihtiyaca göre geminin tamamını hastanede bulunması gereken imkanlara eşdeğer olacak şekilde dizayn etmektedirler. Hastane gemi olarak adlandırılan bu gemiler savaşlarda sağlık hizmeti açısından donanmaya büyük katkılar sağlamışlardır. Barış ortamında ise gelişmemiş ve az gelişmiş ülkelere ücretsiz sağlık hizmeti sunulması görevini üstlenmektedirler.

Olası bir afette hastane gemilerinin afetlere müdahale kapasitesi sınırlıdır. Bunun başlıca nedenleri; personelin büyük bir kısmının gönüllü olarak hizmet vermesi, gönüllü personelin afetlere müdahale konusunda eğitim, bilgi ve becerilerinin sınırlı olabilmesi, hastane gemi işletme giderlerinin çoğunlukla bağışlarla yürütülmesidir. Afetlere müdahale planında yapılan en ufak bir hata ya da gözden kaçırılan eksiklik yapılan müdahalenin kalitesini ve ekibinin tüm hareket kabiliyetini olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle, afet riski yüksek olan bölgelerde afetlere hızlı ve etkin müdahale edebilmek için farklı lojistik destek seçeneklerini değerlendirmek gerekmektedir. Meydana gelen afetlerde bölgeye giden karayollarının, demiryollarının ve havalimanlarının hasar görebileceği, kamu binalarının kullanılamaz hale gelebileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Böyle bir durumda kıyı kesiminde meydana gelen afetlere daha etkin müdahale edebilmek için lojistik açıdan en doğru seçenek, afetlere denizden de müdahale etmek olacaktır. Afet gemisi denilince akla her ne kadar afet bölgelerine gönderilen ve içinde sadece bir hastanede bulunması gereken personel, malzeme ve teçhizatı barındıran hastane gemileri gelse de, bu konuyu daha geniş bir yelpazede değerlendirmek gerekmektedir. Afetlerin meydana geldiği bölgenin özellikleri, afetin çeşidi, büyüklüğü ve bölgenin ihtiyaçlarına göre içinde hastane gemisinin özelliklerine ek olarak ihtiyaç duyulacak diğer yardım malzemelerini barındırma kapasitesine sahip olmalıdır. İçecek ve erzak yüklü afet gemisi afetin ilk günlerinde afetzedelerin ve afete müdahale eden ekiplerin ihtiyaçlarının karşılanmasına çok büyük katkı sağlayacak, gemide bulunan özel donanım ve teçhizatlar ekiplerin müdahale gücünü ve kapasitesini genişletecektir.

17. yüzyılda, yaralı denizcilere yardım etmek için tıbbi donanıma sahip hastane gemileri gelişmeye başladı. (TheNationalMuseum, 2014). Osmanlı İmparatorluğu'nda hastane gemisi ilk defa 1853 – 1856 yılları arasında yapılan Kırım Savaşı sırasında kullanılmıştır. Kırım Savaşı'nda kara birlikleri için “Mesudiye”, deniz birlikleri için “Suriye” ve savaşta Osmanlı İmparatorluğu'nun müttefiki olan İngiltere'nin askerleri için ise “Memduhiye” gemileri hastane gemi olarak tahsis edilmiştir. 1872 yılında “Hüma'yı Tefvik” vapuru Sıhhiye Nezareti'nin (Sağlık Bakanlığı) görevlendirmesi ile İstanbul'un Karadeniz'e açılan boğazında hastane gemisi olarak görevlendirilmiştir (Karayaman, 2008). 1893 yılında, padişaha saygı ve hürmetlerini bildirmek amacıyla İstanbul'a gelen İngilizlere ait “Mein” adındaki hastane gemisinin incelenmesi için Sultan 2.Abdülhamid Han, Tabib 1.Ferik İbrahim Ali'ye emir vermiştir. İncelemeler neticesinde hazırlanan raporda; Osmanlı donanmasının hastane gemisine ihtiyacının olduğu, “İzmir” isimli geminin hastane gemisine dönüştürülmesi için gayet uygun olduğu yazılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda hastane gemilerinin yoğun olarak kullanıldığı dönemler; Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı'dır. Bu savaşlar esnasında İzmir, Kayseri, Reşit Paşa, Gülcemal, Gülnihal, Edremit, Akdeniz, Rağbet, Sultaniye, Sütluçe ve Ziya isimli gemiler yaralı askerleri güvenli limanlara taşımak ve müdahale etmek amacıyla hastane gemisi olarak hizmet vermişlerdir (Temiz, 2009). Osmanlı İmparatorluğu'nda hastane gemilerinden önce bir bakıma afet gemisinin kullanıldığı da söylenebilir. 1845- 1850 yılları arasında büyük kıtlık felaketi yaşanan İrlanda Devletine Sultan Abdülmecid Han tarafından nakdi yardım yanında tohum ve erzak yardımı da yapılmıştır. Kitlesele ölümlere ve göçlere neden olan, bir milyondan fazla insanın etkilendiği büyük kıtlık felaketine yapılan bu yardım, 5 gemi vasıtasıyla yerine getirmiştir. Genel olarak değerlendirildiğinde; kıtlık afetinin meydana geldiği ve yaklaşık 7 yıl süren, kitlesele ölümlere ve göçlere yol açan, yerel kaynakların üstesinden gelemediği ve uluslararası yardıma muhtaç olan bir ülkeye erzak ve tohum yardımının yapılması, kıtlık ile boğuşan afetzedelere deniz yolu ile yapılan çok yerinde bir yardım organizasyonu olduğu söylenebilir. Bu yardım için kullanılan gemilere de afet gemisi tanımı yapılabilir. Bu yardımı; Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı'nda yer alan dönemin İrlandalı asilzadelerinin gönderdiği teşekkür mektubu ve eski İrlanda Cumhurbaşkanı Mary McAleese'nin ülkemizi ziyareti sırasında söylediği “İrlanda halkı bu eşine az rastlanır bonkörlük girişimini asla unutmadı.” açıklaması doğrulamaktadır (Radikal, 2009; Türkiye,2016).

Amerika'da hastane gemilerinin tarihi 1860 yılına kadar uzanmaktadır. Amerikan iç savaşında Red Rover adındaki gemi bu uygulamanın en eski örneğidir. Red Rover gemisi görev aldığı 3 yıl boyunca 2947 hasta/yaralıyı tedavi etmiş ve nakletmiştir. Bu gemiler ayrıca uluslararası insani yardım operasyonları için de kullanıldığı için merhamet gemileri olarak da adlandırılmaktadırlar. 1.Dünya Savaşı sırasında bu gemiler hem savaş alanlarına asker sevkıyatı için hem de yaralanan askerleri tedavilerinin yapılması için ülkelerine geri götürmek amacıyla kullanıldı. Çanakkale'de yaralanan ANZAC (Australia and New Zeland Army Corps – Avustralya ve Yeni Zelanda Kolordusu) askerleri de bu gemilerle ülkelerine taşınmışlardır (Qaranc, 2018; Navy, 2017). Başta yaralı askerleri tedavi etmek için kullanılması planlanan hastane gemileri, yaralı askerlerin çok fazla olmasında dolayı yaralıları güvenli kıyılara transport amaçlı kullanılmıştır (The National Museum, 2014). Çanakkale Savaşında Osmanlı İmparatorluğu'nun da birçok geminin hastane gemisi olarak kullanıldığı ve yaralanan askerlerini çoğunlukla Haydarpaşa Limanı'na sevk ettiği kaynaklarda yer almaktadır. 2.Dünya Savaşı sırasında da afet gemileri yaralı ve hasta askerleri nakletmek için görev almaya devam etmişlerdir. 7 Aralık 1941'de Japonların Pearl Harbor'da bulunan Amerikan kuvvelerine düzenlediği bombardıman sonrasında da afet gemileri görev almışlardır (Qaranc, 2018; Navy, 2017). Vietnam Savaşı'nda USS Repose gemisi ile 9000'den fazla yaralıya, 1990'daki Körfez Savaşı'nda 8000'den fazla yaralıya müdahale edilmiştir. Afet gemileri ülkelerin askeri hareket dönemleri ile paralel olarak görev verildiği görülmektedir (Qaranc, 2018; Navy, 2017).

4. Araştırmanın Metodolojisi

Araştırmada, Türkiye'de afetlere etkili müdahale edebilmek için deniz alternatifine ilişkin resmi kurumlar, uzman ve yetkililerin görüş ve tutumları değerlendirilmiştir. Çalışmanın temel amacından hareketle alt amaç olarak Türkiye'nin deprem tehlike haritası ve kıyı kesimi nüfus yoğunluğu dikkate alınarak afet tehlike bölgelerinde görev yapacak afet gemilerinin sayısı, özellikleri, konuşlanacağı limanları ve niteliklerine ilişkin öneriler geliştirilmiştir. Araştırma, Türkiye'de meydana gelebilecek olası bir afette denizden afet gemileri ile müdahale seçeneğinin etkinlik sınırlarını kapsamaktadır. Karayolu, havayolu ve demiryolundan yapılan müdahaleler çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur.

Araştırmada gerçekleştirilen mülakatların kapsamı; Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı, T.C. Sağlık Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Ulusal Medikal Kurtarma Ekibi ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde görev yapan akademisyen, kaptanlarından ve yetkililerinden oluşmaktadır.

Mülakatlar kapsamında, meydana gelebilecek olası bir afet sürecinde görev alacak tüm kurum ve kuruluşların karar alıcı konumda olan kişilerden daha önceden hazırlanmış soruların cevaplanması istenmiştir. Yarı yapılandırılmış

mülakat tekniği ile hazırlanan sorular bu kişilerden randevu alınarak yüz yüze görüşme şeklinde cevaplandırılmıştır. Görüşülen katılımcılardan elde edilen bilgiler soru akışına göre her katılımcı için ayrı ayrı not alınmış, katılımcılardan ses kaydı alınmamıştır. O an cevaplandırmak istemeyen ya da randevu alınamayan kişilere mülakat formu makamına şahsen iletilmiş veya e-mail yolu ile gönderilmiştir. Mülakat soruları cevaplandırıldıktan sonra kendilerinden şahsen veya e-mail yoluyla temin edilmiştir. Araştırmaya kurumlarında afet yönetimi konusunda yönetici konumunda bulunmasına rağmen, mülakat sorularını cevaplandırmak istemeyen veya cevaplandırdığı mülakat sorularında isminin geçmesini istemeyen birçok yetkili bulunmaktadır. Bu kişiler verdikleri cevapların doğrudan kendilerini bağladığını belirterek, afet gemisi konusunda olumlu görüş bildirdiklerinde; neden daha önce böyle bir çalışma yapılmadığı, olumsuz görüş bildirdiklerinde ise; afet gemisi düşüncesi projelendirilir ve olumlu sonuçlar doğursa neden ön göremediklerine dair eleştirileceklerini vurgulamışlardır.

4.1. Örneklem Seçimi

Bu çalışmanın örnekleme 3'ü Afet ve Acil Durum Başkanlığı, 4'ü akademisyen kaptan, 1'i Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2 Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü personeli, 4'ü Sağlık Bakanlığında görev yapan toplam 14 kişiden oluşmaktadır. Görüşmeler Mayıs 2018 ve Mart 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir (Tablo 1).

Tablo 1. Araştırmanın Örnekleme

Adı Soyadı	Kurumu	Unvanı	İş Tecrübesi	Şehir
Mehmet ERYILMAZ	T.C. Gülhane Eğitim Araştırma Hastanesi Genel Cerrahi Kliniği	Prof. Dr. Harp Cerrahisi ve Genel Cerrahi	30 Yıl	Ankara
Hasan ODABAŞIOĞLU	T.C. İzmir İl Sağlık Müdürlüğü	Afetlerde Sağlık Hizmetleri Birim Sorumlusu - Doktor	15 Yıl	İzmir
Serhat Sami ÇENGEL	T.C. İzmir İl Sağlık Müdürlüğü	İzmir Umke Sorumlusu İzmir 112 -Doktor	25 Yıl	İzmir
<u>İsminin Kullanılmasını Kabul Etmedi</u>	T.C. Kırıkkale İl Sağlık Müdürlüğü	112 Personeli Eğitimsi Umke Personeli - Paramedik	21 Yıl	Kırıkkale
<u>İsminin Kullanılmasını Kabul Etmedi</u>	UMKEDER Yönetim Kurulu Üyesi	Afetlerde Sağlık Hizmetleri Şube Müdürü - Doktor	15 Yıl	-----
Erkan DOĞANAY	Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı	Müdahale Daire Başkan Vekili	10 Yıl	Ankara
Atila ALTUNBULAK	Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı	Arama Kurtarma Birlik Müdürü	28 Yıl	İzmir
Atıl HEPÇORMAN	Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı	Sivil Savunma Uzmanı	18 Yıl	İzmir
Bilal EMİROĞLU	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	Afet Yönetimi Uzmanı Telsiz Zabiti	18 Yıl	İstanbul
Okan DANDİN	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	Nene Hatun Acil Durum Müdahale Gemisi Kaptanı	22 Yıl	İstanbul
Hasan ÇANKAYA	Türk Deniz Kuvvetli Komutanlığı	Ege Denizi Bölge Komutanı	30 Yıl	İzmir
Ali Cemal ÖZ	DEU Denizcilik Fakültesi	Öğretim Üyesi / Uzakyol Kaptanı	12 Yıl	İzmir
Burak KÖSEOĞLU	DEU Denizcilik Fakültesi	Öğretim Üyesi / Uzakyol Kaptanı	11 Yıl	İzmir
Serim PAKER	DEU Denizcilik Fakültesi	Öğretim Üyesi / Uzakyol Kaptanı	17 Yıl	İzmir
Yusuf ZORBA	DEU Denizcilik Fakültesi	Öğretim Üyesi / Uzakyol Kaptanı	25 Yıl	İzmir

4.2. Veri Toplama Aracı

Çalışmada konunun amacına yönelik verilerin toplanması için araştırmacı tarafından geliştirilen yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Oluşturulan mülakat formu açık uçlu 11 sorudan meydana gelmektedir. Sağlık personelinin nitelikleri ile daimi/geçici personel niteliklerine yönelik sorular bazı katılımcılar açısından bir arada değerlendirilmiştir. Bu nedenle bazı katılımcılara toplamda 11 soru sorulmuştur. Soruların içeriği incelendiğinde çalışmanın amacına uygun olarak öncelikle Türkiye’de afet gemilerinin gerekliliğine yönelik görüşler ve nedenleri sorgulanmıştır. Daha sonra genelden özele bir yaklaşım izlenerek; afet gemilerinde bulunması gereken malzeme ve teçhizatlara, daimi personel ve sağlık personeline, bu personelin niteliklerine, gemilerin konumlanması ve sayısına, afet gemilerinin görev tanımı ve bağlı olmaları gereken kurumlara, son olarak da afet gemilerinin uluslararası alanda etkin olup olmayacağına yönelik sorular sorulmuştur. Soruların hazırlanması aşamasında yurt içi ve yurt dışı literatür taraması gerçekleştirilerek konuya ilişkin benzer çalışmalara ulaşılmış ve bu çalışmalarda afet gemileri için önemli olabilecek hususlar ele alınmıştır.

Literatürde afet gemilerine özgü çok kısıtlı çalışmaların bulunması nedeniyle kapsam genişletilerek afet ve acil durumlarda deniz taşımacılığına yönelik çalışmalar araştırılmıştır. Bu çalışmalarda gerçekleştirilen uygulamalardan yola çıkılarak afet gemilerine yönelik sorulardan bazıları, Türkiye’nin kıyı bölgelerinin özellikleri göz önünde bulundurularak uyarlanmıştır. Türkiye’de Azman’ın (2012) yaptığı doktora çalışmasında yerel trafikte aktif olarak çalışan kaptan ve işletmecilere yönelik anket çalışması yapmış (Azman, 2012), Özkapıcı (2015), Şahin-Arslan ve Ertem (2015) ve Ertem, İşbilir ve Şahin-Arslan (2017) insani lojistik yardımı için denizcilik ulaşımında intermodal yük taşımacılığı kapasite analizi ve modelleme yapmışlardır (Özkapıcı, 2015; Şahin- Arslan ve Ertem, 2015, s. 38-48; Ertem, İşbilir ve Şahin-Arslan, 2017, s.1-11). Yurtdışı çalışmalarından Harrald, Marcus ve Wallace (1989) acil durumlarda denizyolu ulaşımı kriz yönetiminde planlama, önleme ve müdahalenin bütünleştirilmesini konu almıştır (Harrald, Marcus ve Wallace, 1989, s.1-25). Fernandes (1999) limanlarda acil müdahale ve bu müdahalenin Malezya limanlarına uygulanması için entegre yönetim yaklaşımını, sorunları ve çözümleri ele almıştır (Fernandes,1999). Zhang, Setunge ve van Elmpt (2014) afet sonrası dönemde geçici konut sağlamak amacıyla nakliye konteynerlerinin kullanılmasına ilişkin sosyal vaka çalışmaları yapmış ve odak grup tekniği kullanmışlardır (Zhan, Setunge ve van Elmpt, 2014, s. 618-625). McCoy ve Tulloch (2017) Kanada’da insani yardım ve afet yardım gemilerine yönelik gereksinimi ortaya koymuşlardır (McCoy ve Tulloch, 2017, s.4-9). Brodaski, Campanelli ve Zabisnki (2010) afetlerde kargo konteyneri acil sığınaklarına ilişkin kapsamlı bir araştırma yaparak konteynerlerde ekipman, maliyet, personel türü ve faaliyetleri, alan modifikasyonları belirlemişlerdir (Brodaski, Campanelli, ve Zabisnki, 2010). McCoy ve Brandeau (2011) afetlerde insani yardım için verimli stoklama ve nakliye politikalarını ele alarak envanter yönetimine ilişkin zorlukları incelemişlerdir (McCoy ve Brandeau, 2011, S.673-698).

Yukarıda belirtilen tüm çalışmalar incelenerek afet ve acil durumlarda afet gemilerine yönelik kullanılabilecek veriler çıkarılmış, literatürde araştırmaların problemlerindeki zorluklar kapsamında bazı sorular şekillendirilmiştir. Yurt dışı çalışmaların daha fazla yer alması nedeniyle bu çalışmalarda ele alınan sorunlar ve çözümlerinin Türkiye açısından uygulanabilirliğine ve değerlendirilmesine özen gösterilmiştir.

Mülakat yapılan kişilere yöneltilen sorular aşağıda sıralanmıştır.

1. Türkiye’nin afet gemisi olması gerekir mi? Sizce neden?
2. Afet gemilerinin içinde mutlaka olması gereken malzeme, teçhizat ve cihazlar neler olmalıdır?
3. Afet gemilerinde görev alacak geçici ve daimi sağlık personeli sayısı kaç tane olmalıdır?
4. Afet gemilerinde görev alacak sağlık personelinin nitelikleri ne olmalıdır?
5. Afet gemilerinde görev alacak geçici ve daimi sağlık personelinin çalışma sistemi nasıl olmalıdır?
6. Türkiye’de kaç tane afet gemisi olmalıdır?
7. Afet gemileri hangi limanlarda / bölgelerde konuşlanmalıdır?
8. Afet gemilerinde gerekli altyapı sağlanırsa afet koordinasyon merkezi oluşturulabilir mi?
9. Afet gemileri ve personeli hangi kuruma bağlı olarak çalışmalıdır?
10. Afet gemileri, afetler dışında başka herhangi bir görev tanımı olmalı mıdır?
(Örn: Deniz kirliliği ölçümü, yangın söndürme, çeki hizmetleri, dalış hizmetleri vb.)
11. Afet gemileri uluslararası yardım çağrılarında da cevap verebilmeli midir?

5. Araştırmanın Bulguları

Araştırma bulguları, yarı yapılandırılmış mülakat tekniği sonucunda elde edilen verilerden oluşmaktadır. Bulguların sunumunda standart bir prosedür izlenmiş ve birinci sorudan başlayarak her katılımcının soru bazında görüşlerine yer verilmiştir. Birinci soruya verilen tüm yanıtların değerlendirilmesinin ardından ikinci soruya geçilmiş ve benzer

şekilde soru bazında görüşler ortaya konmuştur. Mülakat soruları ve verilen cevapların bazıları aşağıda yer almaktadır.

1.Soru: Araştırmada Türkiye’de afetlere etkin müdahale edebilmek için deniz alternatifine ilişkin resmi kurumlar ve uzman yetkililerin görüş ve tutumlarının belirlenmesi amacıyla ilişkin öncelikle **“Türkiye’nin afet gemisi olması gerekir mi? Sizce neden?”** sorusuna yanıt aranmıştır. Sorulara verilen cevaplardan bazıları aşağıda yer almaktadır.

Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Müdahale Dairesi Başkan Vekili Erkan DOĞANAY: *“Ülkemizin önemli bir bölümünün denizlerle çevrili olması, meydana gelebilecek bir depremde olay yerine denizden ulaşımın sağlanması, uluslararası tahliye operasyonlarının yönetilmesi gibi nedenlerle evet.”*

Ege Deniz Bölge Komutanı Albay Hasan ÇANKAYA: *“Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve bir iç denize sahip olması, körfezlerinde büyük şehirler bulunması nedeniyle afet ve acil durum gemilerine ihtiyaç vardır.”*

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Doç. Dr. Kaptan Yusuf ZORBA: *“Afet kapsamında gerçekleşen olayların deniz kıyısında veya denizden de kolay ulaşılacak bölgelerde olması halinde afet gemisi olarak tanımlanacak bir geminin elbette faydası olacaktır. Birkaç örnek vermek gerekirse Marmara Depremi sonrasında kara ulaşımında yaşanan güçlükler ve yardımların koordine edilmesinde ilk anda karşılaşılan sorunlar, yine Boğazda meydana gelen kazalar sonrasında ilk yardımın ulaşmasında ve uzmanlarca müdahale etmede gecikmeler, Ege denizinde sayıları kısmen azalmış olsa da göçmenlerin yaşadığı sıkıntılara müdahaleler, yurt dışında (Çin) yaşanmış bir uçak kazası sonrası denizdeki kazazedelere ulaşmada yaşanan sıkıntılar gibi örnekler verilebilir. Ayrıca son zamanlarda artan iklim değişikliği olayları nedeniyle hızla artan sayıda sel ve su baskınlarının da unutmamak gerekir. Ancak bununla sınırlı kalmamak üzere olası denizde yangın ve/veya kayı tesislerinde meydana gelecek yangın olaylarına müdahale edebilecek özellikte araç ve donanımların varlığı afetlere müdahale de etkinliği arttıracaktır. Ülkemiz bir deprem bölgesidir. Depremlerin sadece kıyılarda olması elbette beklenemez ancak olması halinde de bu tip gemilerin profesyonel olarak bölgeye ulaşması ve müdahaleye başlaması önemlidir, etkin yönetime güç kazandıracaktır.”*

AFAD Arama Kurtarma Birlik Müdürü Atıla ALTUNBULAK: *“Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve özellikle depremler olmak üzere afet risklerini içermesi nedeniyle acil sağlık hizmeti verebilecek yapıda bir gemi dizayn edilmesi uygun olur.”*

Sağlık Bakanlığı ASHEP Eğitmeni – UMKE Personeli: *Kesinlikle olması gerekir. Çünkü; 3 tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamız; jeopolitik konumumuz nedeniyle her an olağanüstü durumlarla karşılaşma ihtimalinin yüksekliği; bazı afet durumlarında olaya sadece kıyıda müdahale edilebilecek olması; ülkemize ve komşulara ait pek çok ada’nın varlığı; denizde meydana gelebilecek herhangi bir ticari veya yolcu gemi kazası; dünyanın gündeminde her geçen gün daha fazla yer işgal eden mülteci sorunu ve buna bağlı olarak denizlerde yaşanan bot/tekne kazası vb. durumlar için hazırlıklı olmak adına bir veya birkaç (Akdeniz, Karadeniz ve Ege) adet afet gemisi olması gerekir.*

Umkeder Yönetim Kurulu Üyesi: *Türkiye’nin afet gemisi olmalıdır. Afetin doğası gereği ortaya çıkacak ulaşım sorunları için iyi bir alternatiftir.*

Türkiye’de afet gemisinin bulunmasına ilişkin gereksinim tüm katılımcılar tarafından olumlu karşılanmıştır. Bunun nedenleri ise; Türkiye’nin 3 tarafının denizlerle çevrili bir ülke olması, jeopolitik konum nedeniyle her an olağanüstü durumlarla karşılaşma ihtimalinin yüksek olması, bazı afet durumlarında olaya sadece kıyıda müdahale edilebilecek olması, Türkiye’ye ve komşulara ait pek çok adanın varlığı, denizde meydana gelebilecek herhangi bir ticari veya yolcu gemi kazası, uluslararası tahliye operasyonları, dünyanın gündeminde her geçen gün daha fazla yer işgal eden mülteci sorunu ve buna bağlı olarak denizlerde yaşanan bot/tekne kazası vb. durumlar için hazırlıklı olmak şeklinde sıralanmıştır.

Afet Uzmanı Bilal EMİROĞLU ise afet gemisine duyulan gereksinime yönelik olumsuz yönleri de ortaya koymuştur:

“Afet ve acil durumlarda, müdahale operasyonunun yönetilmesi, lojistiğinin desteklenmesi, müdahale personelinin ibatesi, sağlık hizmetlerinin desteklenmesi, haberleşme ve ulaştırma hizmetlerinin kesintisiz devam ettirilebilmesi gibi amaçlarla deniz servisinin kullanılabilmesini önemli bir avantaj olarak görüyorum. Önceki afetlerde, iç su ve denizlerimize sabil olan kentlerimiz için, deniz araçlarından zaman zaman istifade edildiğini gördük. Ancak bu faydanın önceden planlanarak ve altyapısı sağlanarak daha etkili şekilde sürdürülmesi gerekiyor. Bununla birlikte, tüm afet ve/veya acil durumlara kapasite sağlayacak ya da müdahale imkânı sunacak bütünlük hizmet gemilerinin inşasını, kurulum ve işletim maliyetleri, bürokratik ve teknik sıkıntılar, kurumlar arası koordinasyon problemleri, planlamadaki belirsizlikler veya donatımında yaşanacak sorunlar gibi kriterleri dikkate alarak değerlendirdiğimde, doğru ve yerinde bulmuyorum. Kastettiğim şudur: Afetlerde ve acil durumlarda, deniz araçlarının muhtelif

fonksiyon ve yeteneklerinden de istifade edilmesinin gerekliliğine inanıyorum; ancak, sadece afet ve acil durum ihtiyaçları için üretilmiş ve donatılmış bir “afet gemisi”nin etkili ve sürdürülebilir bir müdahale aracı olamayacağını düşünüyorum.”

İlk soruya ilişkin genel bir değerlendirme yapılacak olursa, bir afet gemisi fikrinin kesinlikle ihtiyaç duyulan bir strateji olduğu ancak teknik özellikler, altyapı sorunları, koordinasyon, bürokratik engeller, maliyetler ve planlama yetersizlikleri nedeniyle bu stratejinin etkili olamayacağı de belirtilmiştir. Bu nedenle Türkiye’de afet gemisi uygulamasının afet ve acil durumlarda etkili hizmet sunabilmesinin birçok faktöre bağlı olduğu ve bu faktörler arasında uyumun sağlanmadığı durumda uygulamanın amacına ulaşamayacağına da dikkate alınması gerektiği önerilmiştir.

2.Soru: Yapılan mülakatlarda ikinci olarak **“Afet gemilerinin içinde mutlaka olması gereken malzeme, teçhizat ve cihazlar neler olmalıdır?”** sorusuna yanıt aranmıştır. Bu soruya yönelik cevaplar iki kutupta toplanabilir. Birinci görüşe göre malzeme, teçhizat ve cihazlara yönelik detaylı bilgi verilirken, diğer görüşe göre bunların farklı amaçlara ve kapsama göre değişeceği belirtilmiştir. Sorulara verilen cevaplardan bazıları aşağıda yer almaktadır.

Umkeder Yönetim Kurulu Üyesi: *Afet gemisi afetlerde sağlık hizmetleri açısından değerlendirilecekse (standart gemi donanımına ek olarak) Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanan ‘Ani gelişen afetlerde sağlık ekipleri için sınıflandırma ve asgari standartlar’ baz alınarak planlanmalı kendi bünyesinde tip3 seviye donanımına sahip olmalı, ek uzmanlaşmış ekipler ihtiva etmelidir. Ayrıca bünyesinde afet bölgesinde kurulabilecek bir adet tip 3 seviye üç adet, tip 2 seviye ve 10 adet, tip 1 seviye portatif üniteler ihtiva etmelidir. Mobil Medikal kurtarma ekipleri de bünyesinde bulunmalıdır. Donanım ihtiyaçları dünya sağlık örgütü tarafından belirlenen seviyelere göre temin edilmelidir.*

Harp Cerrahisi ve Genel Cerrahi Profesörü Dr Mehmet ERYILMAZ: *‘Afet Gemisi’ oluşumu içinde en az 200 yataklı bir hastane donanımı yer almalıdır. Buna göre hem poliklinik hem klinik hem de laboratuvar özellikte hizmetler verilebilmelidir. Sadece afetlere yönelik hazırlanıp atıl beklemesi çok maliyet etkin olmayacaktır. Mutlaka rutin sağlık hizmetlerinde görev almalı ve personeli kadrolu çalışan olmalıdır.*

İzmir Umke Sorumlusu Dr. Serhat Sami ÇENGEL: *“Mutlaka ufak bir yataklı sağlık hizmeti sunulacak bir alan şart. 5-10 yataklı olabilir. Bunun dışında arama kurtarma malzemeleri (görevin türüne göre yüklenebilir), arazi aracı, ambulans gibi araçlar da olabilir. Nitekim Libya’dan yaralı tabiiyesinde Ankara gemisine bunlar yüklenmişti.”*

Sağlık Bakanlığı ASHEP Eğitmeni – UMKE Personeli: Gemide; KBRN Ünitesi, Karantina Ünitesi, İleri Yaşam Desteği Ekipmanları, Basit Cerrahi Girişimlerin Yapılabileceği Bir Ameliyathane, Doğumhane, Hiperbarik Oksijen Tedavi Ünitesi.

3.Soru: Yapılan mülakatlarda ikinci olarak **“Afet gemilerinde görev alacak geçici ve daimi personel sayısı kaç tane olmalıdır?”** sorusuna yanıt aranmıştır.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dr. Öğr. Üyesi Kaptan Ali Cemal TÖZ: *“Personel sayısı gemi büyüklüğüne göre belirlenebilir. Her bir müdahale ekipmanının operasyonu açısından ihtiyaç duyulacak personel sayısı değişiklik gösterebilir. O açıdan personel sayısı gemi büyüklüğü ve ekipman miktarına göre değişir.”*

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dr. Öğr. Üyesi DUİM Bölüm Başkanı Kaptan Burak KÖSEOĞLU: *“Bu tamamen inşa edilecek gemi tipinin özellikleri ve içinde bulunacak birimler (arama kurtarma, kirliliğe müdahale, ilkyardım, haberleşme vb.) ortaya çıktığında konuşulabilir. Her birimin bulundurulması gerekli personel sayısı o birim tarafından belirlenebilir.”*

Nene Hatun Acil Durum Müdahale Gemisi Kaptanı Okan DANDİN: *Afet gemilerinde tam teçhizatlı hastane özelliği dışında o bölgelere lojistik destek sağlama özelliğine sahip olmalı, afet sabit kesiminde yaşanmış ise o bölgeye elektrik desteği sağlama altyapısına sahip olmalı, afet bölgesinde görev yapan tüm personele dinlenme, yemek vb. destek sağlamalı. Ayrıca temiz su depolama ve üretme özellikleri de işe yarayacaktır.*

Görüldüğü gibi genel yaklaşımda; personel sayısı, gemi tipi ve büyüklüğü, gemide bulunacak birimler, arama kurtarma materyali, yataklı sağlık hizmetlerinin sunulabileceği alan unsurlarının farklılık gösterdiği ve bunların görev türüne göre değişeceği belirtilmiştir. Bu yaklaşımdan farklı olarak afet ve acil durumlar için özel deniz araçları yerine kapasite açısından mevcut sefer yapan araçların kapasitelerinin artırılması gerektiği de öne sürülmüştür.

Afet Uzmanı Bilal Emiroğlu: “Afet ve acil durumlarda faydalanılacak özel inşa deniz araçları temini yerine, düzenli sefer yapan yahut kamu mülkünde bulunan deniz araçlarının kapasitelerinin afet/acil durum müdahalelerine elverecek ve sefer bölgelerindeki afet risklerine cevap verebilecek şekilde artırılmasının daha doğru olacağı kanaatindeyim. Örneğin bu gemilerde müdahale yönetim merkezleri için kullanılabilir alanlar ayrılabilir/belirlenebilir veya bu gemilerin mesela haberleşme imkânları, bir afet durumunda istifade edilecek şekilde geliştirilebilir. Gemilerde görev alacak/ bulunacak kişilerin sayısını belirleyen, (iaşe/ atık hacmi, can sallarının veya konaklama alanlarının kapasitesi gibi) güvenlik/ işletim kriterleri bulunmakta ve personel adedi gemilerin tür/ özelliklerine bağlı olarak değişmektedir.”

Farklı bir yaklaşıma göre, afet gemilerinde sağlık hizmetleri açısından gerekli donanımın Dünya Sağlık Örgütü tarafından oluşturulan standartlar doğrultusunda hazırlanması gerektiği savunulmuştur. Ayrıca mobil kurtarma ekiplerinin ve farklı tiplerde portatif kurtarma ünitelerinin de afet gemilerinde yer alması gereken teçhizatlardan olduğu ilave edilmiştir.

Umkeder Yönetim Kurulu Üyesi: “Afet gemisi afetlerde sağlık hizmetleri açısından değerlendirilecekse (standart gemi donanımına ek olarak) Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanan ‘Ani gelişen afetlerde sağlık ekipleri için sınıflandırma ve asgari standartlar’ baz alınarak planlanmalı kendi bünyesinde tip3 seviye donanımına sahip olmalı, ek uzmanlaşmış ekipler ihtiva etmelidir. Ayrıca bünyesinde afet bölgesinde kurulabilecek bir adet tip 3 seviye üç adet, tip 2 seviye ve 10 adet, tip 1 seviye portatif üniteler ihtiva etmelidir. Mobil Medikal kurtarma ekipleri de bünyesinde bulunmalıdır. Donanım ihtiyaçları dünya sağlık örgütü tarafından belirlenen seviyelere göre temin edilmelidir.”

4. ve 5. Soru: Yapılan mülakatlarda dördüncü ve beşinci sorularda “**Afet gemilerinde görev alacak personelin/ sağlık personelinin nitelikleri ve çalışma sistemi ne olmalıdır?**” sorularına yanıt aranmıştır.

Bu sorulara verilen yanıtlar, katılımcıların kendi çalışma/uzmanlık alanlarına göre farklılaşmıştır. Örnek olarak AFAD katılımcılarından alınan yanıtlarda gemi boyutlarının en az 2000 kişiye hizmet verebilecek kapasitede donatılması gerektiği, mobil hastanenin kapasiteye uygun sayı ve branşlarda olması gerektiği, geminin kapasite ve yapısının netleşmesi durumunda kesin sayının verilebileceği veya Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlar tarafından bu sayının tespit edilmesi gerektiği, personelin deniz aşinalıklarının ve gemiye uyumlarının önceden sağlanması, afet müdahalesi imkânı kazandırılmış gemilerde bu spesifik imkânı yönelik eğitimi ve tecrübesi bulunan afet müdahale personelinin önceden belirlenmesi, hazırlanması ve gemilerde geçici istihdamının sağlanması gerektiği ileri sürülmüştür. Deniz Kuvvetleri Komutanlığında çalışan katılımcının ise afet gemilerindeki personelin sağlık grubu, muhabere grubu, operasyon grubu, teknik grup ve lojistik grup olmak üzere beş gruba ayrılması gerektiğini savunmuştur.

Akademisyen kaptanların verdikleri cevaplar incelendiğinde, katılımcıların kendi aralarında verdikleri cevapların da farklılaştığı görülmüştür. Bazı katılımcılar afet, kriz, risk ve acil durumlara müdahale konularında eğitim ve tecrübeyi ön koşul olarak görürken; kişisel özellikleri açısından “soğukkanlı, stres yönetimi becerisi yüksek, kritik karar verme becerisine sahip ve takım çalışmasında etkin rol alabilmek” özelliklerini de ön planda tutmuşlardır. Farklı bir yaklaşıma göre afet gemisi organizasyonunun yapısında yer alacak kurum ve kuruluşlar belirlenmeden bu konuda bir yorum yapılamayacağı belirtilmiştir.

Bu konuya daha ayrıntılı bir yaklaşım ise Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesinden akademisyen kaptan Doç. Dr. Yusuf ZORBA tarafından yapılmıştır:

“Afet gemilerinde görev alacak personeli iki ayrı sınıfta ele almakta fayda var. Biri geminin seyri için gerekli olan donatım standartlarına göre çalışacak personel. Diğeri ise ek hizmetlerde görev alacak personel. Geminin donatım standartlarına göre yer alacak personelin zaten nitelikleri uluslararası gereklilikler çerçevesinde belirlenmiş durumda. Diğer görevlerin ne olacağına bağlı olarak da personelin standartları belirlenmeli ve bunun için konunun uzmanları ile görüşülmesi faydalı olacaktır. Örneğin gemide mutlaka bir helikopter olmalı ve onu uçurabilecek, gerektiğinde dalgalı deniz şartlarında gemiye iniş kalkış yapabilecek uçuş personeli olmalı. Bununla bağlantılı olarak yakıt alım verme işlemleri gibi uçuşa özgü hizmetleri gerçekleştirecek personelin de bulunması şart. Sağlık hizmetleri açısından ise afetlerde sıklıkla karşılaşılan sağlık sorunlarının neler olduğu araştırılmalı ve o konuların uzmanları bulunmalı veya yetiştirilmeli, kırık, ezilme, kopma gibi sağlık sorunları mesela ilk akla gelenler. Diğer taraftan barınma açısından durum düşünüldüğünde gemi müfâzınin da yeter sayıda malzeme ve çalışanla donatılmış olması önemli. Malzeme yönetimi bir başka akla gelen husus mesela. Çok sayıda insanın gemide yaşamak zorunda kalması durumunda hijyenden, battaniyesine çok farklı hususların düşünülmesi gerekir. Dolayısıyla olması gereken ne ise personel de buna uygun yetişmiş veya yetiştirilmiş olmalıdır.”

Sağlık Bakanlığı kapsamındaki katılımcılar ise sağlık personellerine odaklanarak bu personel ve çalışma saatlerini net bir şekilde ortaya koymuşlardır.

Umkeder Yönetim Kurulu Üyesi: “1. Tıp personelin acil ve birinci basamak müdahale alanında eğitim almış en az 3 doktor ile geriye kalan hemşireler, sağlık teknisyenleri ve lojistik personelden oluşması gereklidir. Personelin, acil ve travma müdahalesi, anne ve çocuk sağlığı alanlarında eğitimi ve endemik hastalık yönetimi konusunda bilgisi olmalıdır. 2. Tıp personel acil ve genel sağlık müdahalesi (pediatri ve anne sağlığı dahil) alanında eğitilmiş doktorlar, ameliyathane için cerrahi ve anestezi personeli, ayrıca yatan hastaları yönetmek üzere hemşireler, sağlık teknisyenleri ve lojistik personeldir. Hasta koşullarında 8 yatağa başına daima en az 1 hemşire bulundurulması gerekir. İşbirliği yapılan personele ek olarak radyoloji ve rehabilitasyon hizmetleri verecek olan lojistik personeli toplam ekip sayısına eklenmelidir. Tıp 2 sağlık ekiplerinde genel cerrahi işlemleri (acil durum ve travma), cerrahi yara bakımı, temel ortopedik işlemler ve acil obstetrik konusunda yeterli en az iki cerrah bulunmalıdır. 5 ameliyathane teknik personeli (hemşire ve eşdeğeri) bulunmalıdır. Tıp 3 sağlık ekipleri Tıp 2’de belirtilen uyanma personelinin içeren 2 anestezi teknisyenine ek olarak asgari düzeyde en az bir anestezi uzmanı doktor bulundurulmalıdır. Bir tanesinin yoğun bakım tıbbi konusunda eğitilmiş ve deneyimli olması gereken genel/ acil veya dahili tıp alanında iki uzmanın yanı sıra en az bir jinekoloji uzmanı ve bir çocuk doktoru bulundurulmalıdır.”

Sağlık Bakanlığında görev yapan Katılımcı 2 ise; afet gemilerinde çalışması planlanan sağlık personelinin; en az 3 yıl mesleki tecrübeye sahip olmak, modül eğitimlerini tamamlamış olmak, denizde çalışmasına bir engel bulunmamak, yabancı dil (tercihen İngilizce) bilmek, Teorik ve Pratik Yeterlilik Sınavı’nda başarılı olmak koşullarını sağlaması gerektiğini belirtmiştir.

İzmir Umke Sorumlusu Dr. Serhat Sami ÇENGEL, çalışma sürelerine ilişkin yaptığı yorumlarda uzun süreler denizde olmanın oldukça güç bir husus olduğunu belirterek, hem arama kurtarma personeli hem de sağlık personelinin 10-15 günlük nöbetler şeklinde çalışmaları gerektiğini savunmuştur. Sağlık personelinin ise öncelikle sağlık probleminin olmaması, onaylı yüzme bilen, yeşil pasaportlu, yurt dışına çıkış engeli olmayan, sağlıkta olabildiğince hastaya müdahale yetkisi olan personelin her birinden en az birer tane olmasını önermiştir.

Harp Cerrahisi ve Genel Cerrahi Profesörü Dr Mehmet ERYILMAZ: Özellikle travmaya yönelik olmak üzere halk sağlığı tarama programlarını yürütebilecek hizmet ve idari anlamda personel istihdam edilmelidir. Çalışma şekli olarak; rutin sağlık hizmetlerinde çalışmalı, Sağlık Bakanlığı bünyesinde ama özellikle askeri sağlık teşkilleri ile yakın temas içinde AFAD’la koordineli bir çalışma sistemi kurulmalıdır. Burada personel tamamıyla Sağlık Bakanlığı personeli olmalı ve kendi aralarında 200 yataklı bir hastane hizmeti beklentisi ile mevcut mevzuat dahilinde görev yapmalıdır.

6.Soru: Yapılan mülakatlarda altıncı olarak “Türkiye’de kaç tane afet gemisi olmalıdır?” sorusuna yanıt aranmıştır. Bu sorunun yanıtı genellikle Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinde her bölgede bir adet afet gemisi olmak üzere toplam dört gemi şeklindedir. Ancak başlangıç için deneme amacıyla yalnızca bir adet geminin yeterli olacağı şeklinde bir görüş de bulunmaktadır. Farklı bir yaklaşıma göre 2 katılımcının sayıdan ziyade farklı yönlerde dikkat çektikleri görülmüştür.

Okan Dandin’e göre bu gemilerin işletim masraflarının göz ardı edilmemesi gereklidir. Her türlü noktaya en kısa sürede ulaşabilecek şekilde kritik lokasyonlara göre daha az sayıda afet gemisi ile bu sorunun üstesinden gelinebileceğini savunan Dandin, en mantıklı yaklaşımın öncelikle bir adet afet gemisi inşa edilmesi, geminin faaliyetlerinin tecrübe ve tespitler neticesinde sayısının artırılması için planlama yapılabileceğini belirtmiştir.

Bu konuda benzer ancak daha olumsuz bir görüşe sahip olan Bilal EMİROĞLU daha kapsamlı bir açıklama yapmıştır: “Afet ve acil durumlarda görev alacak deniz araçlarının, öncelikle afet türü ve gemi türüne uygun planlaması yapılmalıdır. Bir yolcu gemisinin afet bölgesinde konaklama amacıyla kullanılması mümkündür; bu imkan sadece müdahale personelinin kapsayacak şekilde dahi daraltılabilir. Yabut yangın müdahale römorkörlerinin sabil yangınlarına denizden müdahale ettiği vaka örneklerine geçmişte sıklıkla rastlanmaktadır. Özetle, bir ya da birkaç afet kapasitesi ile sınırlandırılmış gemi inşa ettirilmesi ve hazır durumda bekletilmesi yerine, hâlibazırda farklı amaçlarla kullanılmakta olan deniz araçlarının müdahale ihtiyaçlarında faydalanılabilecek şekilde planlanması ve geliştirilmesi daha doğrudur. Böylelikle, gerçekleştirilmesinde çok sayıda zorluklar bulunan çok az sayıda afet/ acil durum müdahale gemileri yerine, zaten işletilmekte olan çok sayıda ve özellikteki teknelerden kolaylıkla istifade edilebileceği; afet riskleri göz önünde bulundurularak yapılacak planlamalarla denizden sağlanacak faydanın artırılacağı düşünülmektedir. Bu bakışla Türkiye’de kullanılabilir afet müdahale gemileri için bir sayı verilmesi, hatta bunun kısıtlanması yerinde değildir.”

Erkan DOĞANAY: Türk Arama Kurtarma Bölgesi, nüfus, ulaşım, kıta sahalığı, olay istatistikleri, yerel kapasite gibi kriterlere göre bilimsel bir metodla belirlenmelidir.

Afet gemisi sayısına yönelik düşünceler genel olarak değerlendirildiğinde, gemi sayısının denize kıyısı olan bölgelere göre dağılımını savunan katılımcı sayısının fazla olduğu görülmektedir. Ancak bu gemilerin başlangıç ve işletim maliyetlerinin göz önünde bulundurulması, hatta yeni bir afet gemisi inşası yerine mevcut müdahale gemilerinin kullanılabilmesinin mümkün olduğu belirtilmektedir. Ayrıca afet türüne göre farklı gemi tasarımlarının oluşturulması da gemi sayısından ziyade niteliği açısından önem arz etmektedir.

7.Soru: Yapılan mülakatlarda yedinci olarak **“Afet gemileri hangi limanlarda/bölgelerde konuşlanmalıdır?”** sorusuna yanıt aranmıştır. Bu soruya verilen cevaplar genellikle afet gemilerinin büyük sahil kentlerinde konuşlandırılması gerektiğine işaret etmektedir. Afetlere müdahale haricinde bekleme konumunda olacak gemilerin korunaklı limanlarda bulunması her an göreve hazır olabilmeleri açısından önem arz etmektedir. Genel olarak bu kentlerin Antalya, Aliağa, İzmit, Samsun, Mersin, Çanakkale, İstanbul, Trabzon olması gerektiği belirtilirken, Marmara, Ege, Karadeniz ve Akdeniz Bölgeleri şeklinde genel cevaplar da verilmiştir.

Genellikle akademisyen kaptanların bu konuşlandırma sürecinin; denize kıyısı durumu, kurulu tesis ve yaşam alanları, nüfus, vaka istatistikleri, yerel kapasite gibi veriler dikkate alınarak belirlenmesi önerilmiştir. Ayrıca afet ve acil durum amaçları için kullanılabilir deniz araçlarının genellikle yerel/bölgesel kapasite içinden belirlenebileceği; özelliklerinin ihtiyaca göre geliştirilebileceği ve gerektiğinde afete yol açan koşullardan genellikle etkilenmeksizin afet/ acil durum bölgesine kaydırılabilecekleri dikkate alınması gerektiğinin üzerinde durmuşlardır.

8.Soru: Yapılan mülakatlarda sekizinci olarak **“Afet gemilerinde gerekli altyapı sağlanırsa afet koordinasyon merkezi oluşturulabilir mi?”** sorusuna yanıt aranmıştır. Bu soruya verilen yanıtların tümü, gerekli altyapının sağlanması koşulunda afet koordinasyon merkezinin oluşturulabileceği yönündedir. Buna ek olarak bazı katılımcılar afet büyüklüğü ve süresine uygun olarak oluşturulması koşulunu vurgularken, bazı katılımcılar iletişim ve internet altyapısını ön plana çıkarmışlardır.

Yusuf Zorba; *“Altyapıdan kastımız bugünün iletişim imkânları ise elbette çok rahatlıkla kurulabilir. Hatta acil durumlarda kullanılacak uydular sisteminin bir ikincisi hatta üçüncü yedek sistemi de bulunabilir. Bununla ilgili teknolojik bir sıkıntı olmadığını sanmıyorum. Ancak afet koordinasyon merkezi ile afetlere müdahale biriminin aynı yerde olmasının sakıncaları olabilir mi onu ayrıca düşünmek lazım.”*

Okan Dandin; *“Günümüzde hâlihazırda gemilerde uydulardan sağlanan altyapıları kullanan cihazlar ile okyanus ortasında haberleşme ve internet kullanılabilir. Bizim gemimizde olduğu gibi veya daha kapsamlı bir koordinasyon merkezi oluşturulabilir.”*

Bilal Emiroğlu; benzer şekilde gemilerin afet müdahalesine sağlayabilecekleri işe, ibate, güvenlik, ulaştırma ve haberleşme gibi fonksiyonları dikkate alındığında, sahil bölgelerindeki afet koordinasyonu için, belki en elverişli ortam olarak değerlendirilmeleri ve kullanılmalı gerektiğini belirtmiştir.

Buradan anlaşılacağı üzere günümüzün gelişmiş iletişim ve haberleşme teknolojileri sayesinde afet koordinasyon merkezinin rahatlıkla oluşturulabileceği vurgulanmıştır. Ancak sağlık hizmetlerinin verildiği bir geminin genel afet koordinasyon merkezi olması yerine farklı kurumlara bağlı bir merkez olması gerektiği de savunulmuştur.

Atıla Altunbulak; sağlık hizmetlerinin koordinasyonu doğrultusunda SAKOM'a bağlı bir koordinasyon merkezinin olması gerektiğini düşünmektedir. Ancak afetin genel koordinasyonu için hastane olarak hizmet veren bir gemiye böyle bir merkez kurmanın uygun olmayabileceğini ifade etmiştir.

Erkan Doğanay; olayın kıyıya yakın bölgede meydana gelmesi, gerekli haberleşme vasıtalarının sağlanamaması gibi durumlarda olay yeri yönetiminin sağlanabilmesi açısından oluşturulması gerektiğini belirtmiştir.

9.Soru: Yapılan mülakatlarda dokuzuncu olarak **“Afet gemileri ve personeli hangi kuruma bağlı olarak çalışmalıdır?”** sorusuna yanıt aranmıştır.

Verilen cevaplara göre afet gemileri ve personelinin genellikle AFAD ve Sağlık Bakanlığına bağlı olarak çalışması savunulmaktadır. Bunlar yanı sıra İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Başbakanlığa bağlı olarak da bu gemilerin çalışabileceği düşünülmektedir. Afet gemilerinin AFAD'a bağlı çalışabileceğini düşünenler arasında yüzer hastane düşüncesi durumunda bu gemilerin Sağlık Bakanlığı'na bağlı çalışabileceğini de söyleyenler bulunmaktadır. Sahil Güvenliğinin ise bot, helikopter gibi çok sayıda deniz aracı sayesinde AFAD ve Sağlık Bakanlığı ile koordinasyon sağlayabileceği ilave edilmiştir. Daha güncel bir yaklaşımda ise afet durumunda yönetimin doğrudan Başbakanlık'a

bağlı kararlar ile hızla yönetildiği düşünülmüştür. Ancak yeni sistem değişikliği ile doğrudan Cumhurbaşkanlığı'na bağlı bir Başkan Yardımcısına bağlı olmasının daha uygun olacağı ileri sürülmüştür. Aynı bir birim kurularak idaresi ve yönetiminin afet anlarında doğrudan devlet yönetimindeki kişilerce yürütülmesinin geminin etkinliğini ve operasyon kalitesini arttıracığı da vurgulanmıştır.

Yukarıdaki açıklamalar dışında daha farklı cevapların da elde edildiği gözlemlenmektedir. Afet gemilerinde faaliyetin kamu yararına yapılması doğrultusunda özel sektör yerine kamu denetiminin daha zorunlu olduğu da ilave edilmiştir. Farklı bir yaklaşımda ise tüm afet koordinasyon merkezlerinin tek bir çatıda ayrı bir birime bağlı olarak diğer kurumlar ile koordinasyonlu bir şekilde çalışması önerilmiştir. Ayrıca kontrolün kimde olacağına göre personelin de o kuruma bağlı çalışması gerektiği belirtilmiştir. Bunun nedeni de her kurumun kendi iç dinamiklerinin afet ve acil durumlar gibi kritik koşullarda akışkanlık olması adına birbirine karışmaması gerektiğidir.

10.Soru: Yapılan mülakatlarda dokuzuncu olarak **“Afet gemileri, afetler dışında başka herhangi bir görev tanımı olmalı mıdır? (Örneğin; deniz kirliliği ölçümü, yangın söndürme, çeki hizmetleri, dış hizmetleri vb.)”** sorusuna yanıt aranmıştır.

Bu soruya yönelik genel kanı, afet gemilerinin farklı görev tanımları olması yönünde olsa da yine çeşitli tanımlarından bahsedilmiştir. Öncelikle bazı gemilerin çok sayıda amaca uygun hizmet etmesi şeklinde donatılması gerektiği vurgulanmıştır. Bu gemilerin her an müdahaleye hazır tutulması/bekletilmesi yerine, daha fazla sayıda ancak daha özelleşmiş amaçlara hizmet eden deniz araçlarının planlanmasına gereksinim duyulmaktadır. Türk ulusal deniz filosunda afet amaçları ile kullanılabilir özelliklere sahip, kirlilik müdahalesi vasıtaları, yangın ve çeki römorkörleri, sualtı operasyon gemilerinin mevcut olduğu ve bu özelliklerin korunarak afet ve acil durum müdahale hizmetlerinde kullanılabilir şekilde geliştirilmelerinin teşvik edilmesi gerektiği önerilmektedir. Farklı bir yaklaşıma göre afet gemilerinin mobil afet ve Sağlık Bakanlığı eğitim merkezi, mobil deprem simülasyon merkezi olarak kullanılabilirliği öne sürülmüştür.

Afet ve acil durum olaylarının gerçekleşmediği süre zarfında afet gemilerinin belirli bölgelerde sağlık taramaları için kullanılabilirliği de öngörülmüştür. Ayrıca afet gemilerinin buldukları bölgeye yakın ülkelere yardım amaçlı da kullanılabilirliği ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra gemilerin buldukları bölgede içme ve kullanma sularına kirlilik karışıp karışmadığını tespit edebilecek bir laboratuvar, lojistik destek için araç alma ve verme kabiliyetine sahip bir araç ve belki de küçük çapta ekipman desteği sağlayan atölyeler şeklinde de kullanılabilirlikleri belirtilmiştir.

Genel kanının aksine Sağlık Bakanlığı çalışanlarıyla yapılan mülakatlarda ise, afet gemilerine afet ve acil durumlar haricinde başka görevler yüklenmemesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Buna gerekçe olarak AFAD'ın görev tanımının geniş olduğu ve bunları yerine getirmesinin yeterli olacağı belirtilmiştir. Sağlık Bakanlığında yalnızca bir katılımcı, afet gemilerinin denizlerde güvenlik konusunda ek bir görev tanımına sahip olabileceğini belirtmiştir.

11.Soru: Yapılan mülakatlarda son olarak **“Afet gemileri uluslararası yardım çağrılarında da cevap verebilmeli midir?”** sorusuna yanıt aranmıştır. Bu soruya tüm katılımcılar, siyasi iradenin ihtiyaç duyması halinde afet gemilerinin uluslararası yardım çağrılarında cevap vermesi gerektiğini düşünmektedir. Buna ek olarak, bazı katılımcılar hali hazırda pek çok yardımın farklı yollarla gerçekleştirildiğini belirtmişlerdir.

Bilal EMİROĞLU: *“İspanya’da soykırımı maruz kalan Yahudilerin deniz yolu ile tahliyesi ve kurtarılmasından, AFAD’ın UNRWA koordinesinde gerçekleştirdiği ve abluka dolayısıyla insani ihtiyaçlarını karşılamakta zorlanan Filistin halkına 15.000 ton gıda malzemesinin 2015-2016 yılları içerisinde deniz yolu ile ulaştırılmasına varıncaya kadar, Türkiye tarafından gerçekleştirilmiş uygulamalar, dünyadaki örnekleri gibi çok sayıdadır.”*

Ali Cemal ÖZ: *“Bölgesel anlaşmalar çerçevesinde zaten Bükreş ve Barselona sözleşmelerine taraf olduğumuz için böyle bir yükümlülüğümüz zaten var.”*

Bu düşüncelerden farklı olarak uluslararası çağrılara “Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği” çerçevesinde cevap verilmesi gerektiği yanı sıra gerekli altyapı ve donanımın, yeterli sayıda eğitilmiş personelin sağlanması, afet gemilerinin uluslararası standartlara uygun yapıda olması koşulları ile bu çağrılara kesinlikle cevap verilebileceği vurgulanmıştır.

6. Sonuç

Araştırmanın genel bir değerlendirilmesi yapıldığı bu bölümde, yapılandırılmış mülakat tekniği ile elde edilen bulgular yorumlanmış ve Türkiye'ye özgü afet gemisinin özellikleri konusunda ve ileride konu ile ilgili yapılması muhtemel bilimsel araştırmalara da öneriler sunulmuştur. Türkiye'de yazılmış olan makale, yüksek lisans ve doktora tezleri tarandığında, afet ve hastane gemi konusunda herhangi bir çalışmanın yapılmadığı görülmüştür. Hastane gemileri ile ilgili yurtdışı literatür tarandığında ise sınırlı kaynağa ulaşılırken, afet gemileri konusunda herhangi bir kaynağa ulaşılabilmiştir.

Araştırmamızda sonucunda ülkemizin afet gemisine sahip olması ile ilgili iki görüş hakimdir. İlk görüşe göre;

Afetlerde ve acil durumlarda kapasite ya da müdahale imkanı sunacak bütünlüklü hizmet gemilerinin inşasının; kurulum, personel ve işletim maliyetlerinin yüksek olması, bürokratik ve teknik sıkıntılar, kurumlar arası koordinasyon problemleri, planlamada ve donatımda yaşanacak olası sorunlar nedeniyle etkili ve sürdürülebilir olmayacağı ön görülerek olumsuz bakılmaktadır. Bu tercih yerine afet ve acil durumlarda ülkemizin envanterinde bulunan gemilerin muhtelif fonksiyon ve yeteneklerinden istifa edilecek şekilde planlamaların yapılması daha doğru bir tercih olacaktır. Afetler ve acil durumlara müdahalenin genellikle öngörülemez ve eldeki imkânların yetersiz kalabileceği göz önünde bulundurularak, afet müdahalesinde ihtiyaç duyulabilecek kaynakların karşılanamayacak boyutlara ulaşabileceği dikkate alınmalıdır. Afetlere müdahale edecek kurumların altyapılarını deniz araçlarının imkânlarından faydalanacak şekilde yaygınlaştırmalıdır. Ülkemizin kaynakları doğrultusunda mevcut gemiler içinden afet lojistiğine katkıda bulunabilecekler ve hastane gemisi olarak kullanılacak olan gemilerin özgün görev tanımlamaları yapılarak afetlere kendi amaçları doğrultusunda kullanan kurumun koordinesinde kalmaları sağlanmalıdır. Kurumlar tarafından uygun görülen ve kapasiteleri geliştirilen deniz araçlarının koordinasyonu tek bir çatı altında toplanmalı, afetlere müdahalede kullanılan diğer araç ve imkanlarda olduğu gibi belirli bir mevzuata sahip olmalıdırlar.

Ülkemizin afet gemisine sahip olması ile ilgili ikinci görüşe göre;

Afet gemisi tasarlanmalı ve inşa edilmelidir. Afet gemilerinin tasarım aşamasında Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, İngiltere, Çin, Güney Kore gibi ülkeler tarafından kullanılan hastane gemilerinden edinilen tecrübe, bilgi ve birikiminden faydalanılmalıdır. Gemi inşasına başlanmadan önce afet gemisinin uluslararası yardımlarda bulunma olasılığı da göz önüne alınmalı, uluslararası denizcilik kurallarına uygunluğu denetlenmeli, profesyonel bir tasarım için Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanan “Ani Gelişen Afetlerde Sağlık Ekipleri İçin Sınıflandırma ve Asgari Standartlar” temel alınmalı ve kendi bünyesinde Tıp 3 seviye donanıma sahip ek uzmanlaşmış ekipler ihtiva etmelidir. Afet gemisinin personeli daimi ve gönüllü olmak üzere 2 tip olmalıdır. Daimi personel; gemi kaptanı, zabıt, makinist, yağcı, aşçı gibi geminin afet için görevlendirilmediği zamanlarda geminin göreve hazır bulunmasını sağlayacak sayıca az ama nitelikli kişilerden oluşmalıdır. Afet meydana geldiğinde; geminin daimi personelinin yanı sıra daha önceden belirlenmiş ve yedekleri oluşturulmuş icap nöbeti listesinde yer alan personelin gemide görev yapması sağlanmalı, personelin geminin bulunduğu bölgeye intikali konusunda alternatif planlar göz önünde bulundurulmalıdır. Görev alacak personelin bölgeye en yakın UMKE ekibinden oluşturulması sağlanabilir. Afet durumunda geminin bölgeye hareketi başladıktan sonra personelin gemiye ulaşabilmesi için en hızlı transfer seçeneği olan havayolu ile transferin gerçekleştirilebileceği bir sistem oluşturulmalıdır. Afet gemisinde görev yapacak personel görev tanımlamaları net bir şekilde belirlenmeli, belirtilen niteliklere sahip personel bulundurulmalı, gönüllü olan personelin öncelikle denizcilik, afetlerde müdahale vb eğitimleri tamamlanmalıdır. Bu eğitimler her yıl tekrarlanmalı, eğitim almayan kişilere gemide görev verilmemelidir. Eğitim müfredatı afet yönetimi, denizcilik, uluslararası ilişkiler, sağlık, psikoloji vb. konuları içinde barındıran multidisipliner bakış açısını temsil etmelidir. Afet gemisinde bulunacak gıda ve yardım malzemeleri gemi personeli hariç en azından görev verilen bölgedeki afetzedelere diğer yardım ekipleri ulaşmaya kadar yetecek şekilde planlanmalıdır.

Ülkemizin afet gemisine sahip olması ile ilgili her iki görüşe göre;

Tasarlanacak/dönüştürülecek olan afet gemilerine, afet bölgelerine kara ve hava yolu ile ulaştırılması gereken öncelikli erzak, içecek, malzeme, cihaz ve teçhizatlar hazır bulundurulmalıdır. Malzeme, cihaz ve teçhizatlar; şişme sahra çadır hastaneleri, seyyar ameliyathaneler, haberleşme cihazları, alternatif enerji kaynakları vb. ekipmanlarla da donatılmalıdır. Afet gemisinde ihtiyaç duyulacak süreklilik arz edecek enerji ihtiyacı sadece fosil yakıtlar üzerinden planlanmamalıdır. Geminin güneş, rüzgar vb alternatif enerji kaynakları da barındırması müdahale yeteneğini kalitesini arttıracaktır. Afet gemisinin büyüklüğüyle orantılı olacak sayıda filikalar bulundurulabilir. Filikalarla

geminin yaşanmadığı bölgelerde suda arama kurtarma ve gemiye transfer işlemleri gerçekleştirilebilir. Deprem, tsunami, sel, fırtına veya diğer afetler nedeniyle meydana gelebilecek olası taşkınlarda bu kurtarma seçeneği etkin rol alabilir. Marmara depreminde birçok yapının deniz sularına karıştığı düşünüldüğünde bu organizasyonun etkili sonuçlar vermesi beklenebilir. Akut böbrek yetmezliği gelişen vakalarda diyaliz ihtiyacını en hızlı şekilde karşılamak için afet gemisinde diyaliz ünitesi oluşturulabilir. Böylelikle enkazdan çıkartılan yaralının diyaliz ünitesi olan bir sağlık merkezine transfer planlaması süresince geçen zamandan tasarruf edilerek yaralının acil diyaliz ihtiyacı giderilmiş olacaktır. Afet gemisine taşınan yaralılar belli bir doluluk oranına ulaştıktan sonra güvenli kıyılarda kurulan sahra hastanelerine nakli sağlanarak görevin sürekliliği sağlanmalıdır. Afet gemisinin çağrı alır almaz hareket etmesi ve bölgeye ulaşması geminin de konuşlanacağı limana bağlı olarak değişiklik gösterecektir. Bu yüzden gemi sayısı ve konuşlanacağı limanların seçimi afet bölge haritalarına göre belirlenmesi uygun olacaktır.

Yetkili kişilerle yapılan mülakatların sonucunda; afetlerde deniz ulaşımını daha etkin kullanmamız gerektiği ortaya konmuştur. Mevcut görüşler ışığında; deprem ve diğer afet türlerinin tehlike haritaları dikkate alınarak “Türkiye’de Afetlere Denizden Müdahale Planı” oluşturulması çok önem arz etmektedir. Bu planda; hangi donanıma sahip geminin nerede konuşlanacağı, tür ve boyutuna göre hangi afete hangi geminin müdahale edeceği ayrıntılı bir şekilde yer almalıdır. Afete müdahalede kullanılacak geminin ve personelinin nitelikleri doğrultusunda özgün bir görev tanımı yapılmalıdır. Afetlere denizden müdahale organizasyonu AFAD’ın koordinasyonunda gerçekleştirilmelidir. Personel, görevlendirilme yapılmadan önce görevin gerektirdiği şekilde araç ve teçhizatların kullanımı konusunda eğitilmeli, bilgiler tatbikatlarla pekiştirilmelidir. Afet gemileri bekleme konumundayken aktif şekilde kullanılmaya devam etmelidir. Geminin bir bölümüne ya da konuşlanacağı limanda temin edilecek bir alan afet simülasyon merkezi haline dönüştürülüp afete hazır bir toplum yaratılmasına katkı sağlayabilir. Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Yüksek Öğretim Kurulu ile yapılacak protokolle afet gemisinde görev alacak personel meslek yüksekokulu statüsünde uygulamalı olarak yetiştirilebilir. Sağlık Bilimleri Üniversitesi ve denizcilik fakültesi bulunan bir üniversite işbirliği ile kurularak “Deniz Tıbbı” ve “Afet Tıbbı” Fakülteleri kurulabilir. Böylelikle hem afetlere denizden müdahale için ihtiyaç duyulan personel olması gerektiği şekilde yerinde eğitim ile yetiştirilebilir hem de afet haricinde denizlerimizde meydana gelebilecek her türlü acil durumda deniz şartlarında müdahale yeteneği olan profesyonel personel yetiştirilmiş olacaktır. Afet gemisinin bekleme konumunda sağlık ve afet alanında personel yetiştirilmesinin yanında “Gemi Adamı” eğitimi de verilebilir. Genellikle sertifika programları ile verilen bu eğitim meslek yüksekokulu çatısı altında toplanarak daha nitelikli bir çerçeveye oturtulabilir. Hem sağlık/afet hem de gemi adamlığı eğitimleri sırasında acil durum veya afet meydana gelirse, öğrencilerin aldığı eğitimin seviyesine göre olay için sarf edilen süre uygulama eğitimi olarak da düşünülebilir. Bu şekilde geminin ismi her ne kadar afet gemisi olsa da bir nevi eğitim gemisi görevini de icra etmiş olacaktır. Afet gemisi belirli zaman aralıklarında icra edilen tatbikatlar çerçevesinde TSK ile koordineli bir şekilde kıtalararası seyir planı yaparak, hem askeri personele hem de uğradığı ülkelerde sağlık hizmeti vermesi değerlendirilmelidir.

Kaynakça

- Afad. (2014). Açıklamalı Afet Yönetimi Terimleri Sözlüğü. Ankara: T.C.Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı.
- AFAD. (2014). Türkiye Afet Müdahale Planı. Afet ve Acil Durum Başkanlığı. https://www.afad.gov.tr/kurumlar/afad.gov.tr/2419/files/Afet_Mud_PI_ResmiG_20122013.pdf adresinden alınmıştır
- Afadem. (2018). Doğal Afetler. 08 11, 2018 tarihinde www.afadem.afad.gov.tr: <https://afadem.afad.gov.tr/tr/3880/Dogal-Afetler> adresinden alındı
- AFADEM. (tarih yok). Afet ve Acil Durum Eğitim Merkezi. 04 15, 2019 tarihinde www.afadem.afad.gov.tr: <https://afadem.afad.gov.tr/tr/3881/Insan-Kaynakli-Afetler> adresinden alındı
- AustralianWarMemorial. (2017, 10 23). Centaur (Hospital ship). 03 20, 2018 tarihinde www.awm.gov.au: <https://www.awm.gov.au/articles/encyclopedia/centaur> adresinden alındı
- Azman, M. (2012). İstanbul'da Olası Bir Yıkıcı Deprem Sonrası Deniz Trafik Unsurları İçin Örnek Eylem Planı. İstanbul: Doktora Tezi.
- Below, R., & Wirtz, A. (2009). Disaster Category Classification and Peril Terminology for Operational Purposes. Brussels, Munich: Centre for Research on the Epidemiology of Disasters - CRED.
- Brodaski, M., Campanelli, R., & Zabisnki, K. (2010). Shipping Container Emergency Shelters. Worcester Polytechnic Institute: Bachelor Project.
- Değerliyurt, M., & Erkal, T. (2009, Temmuz). Türkiye'de Afet Yönetimi. Doğu Coğrafya Dergisi, 14(22), 149.
- DenizKuvvetleriKomutanlığı. (2018). Türkiye Denizlerini Tanıyor Muyuz? 02 02, 2018 tarihinde <https://m.dzkk.tsk.tr/>: https://m.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1 adresinden alındı

- Duygun, A. (2014). Afet ve acil durumlarda uygulanmak üzere ulaştırma yönetimi. Ankara: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Ekşi, A. (2015). Kitlesel Olaylarda Hastane Öncesi Acil Sağlık Hizmetleri Yönetimi. İZMİR: Kitapana Basım Yayın Dağıtım Bilişim.
- Ersoy, P., & Börühan, G. (2013). Lojistik Süreçler Açısından Afet Lojistiğinin Önemi. Finans Politik & Ekonomik Yorumlar, 75-85.
- Ertem, M. A., İşbilir, M., & Şahin-Arslan, A. (2017). Review of intermodal freight transportation in humanitarian logistics. Eur. Transp. Res. Rev. (, 1-11.
- Fernandes, C. (1999). An integrated management approach to emergency response and its application to Malaysian port. Sweden: World Maritime University Dissertations.
- Harrald, J., Marcus, H., & Wallace, W. (1989). The management of a maritime crisis: The integration of planning, prevention, and response. South Florida: FMHI Publications.
- Harrell, M. C., & Bradley, M. A. (2009). Data Collection Methods. 09 10, 2018 tarihinde www.rand.org: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/technical_reports/2009/RAND_TR718.pdf adresinden alındı
- Karayaman, M. (2008). Kırım Harbine Sağlık Hizmetleri. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 67.
- McCoy, J., & Brandeau, M. (2011). Efficient stockpiling and shipping policies for humanitarian relief: UNHCR's inventory challenges. OR Spectrum, 673-698.
- McCoy, K., & Tulloch, T. (2017). Why Canada Needs a Humanitarian Assistance and Disaster Relief Ship. Canadian Naval Review, 4-9.
- Navy. (2017, 03 07). HospitalL Ships - T-AH. 1 24, 2018 tarihinde <http://www.navy.mil>: http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=4625&tid=200&ct=4 adresinden alındı
- Özdemir, M. (2010, Haziran). Nitel Veri Analizi: Sosyal Bilimlerde Yöntembilim Sorunsalı Üzerine Bir Çalışma. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 11(1), 237.
- Özen, Y., & Gül, A. (2007). Sosyal ve Eğitim Bilimleri Araştırmalarında Evren/Örneklem Sorunu. Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi(15), 414.
- Özkapıcı, D. B. (2015). An Intermodal Humanitarian Logistics Model Based On Maritime Transportation For Relief Item Distribution in Istanbul. Ankara: Yüksek Lisans Tezi.
- Padem, H., Göksu, A., & Konaklı, Z. (2012). Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı. Sarejevo, Bosna Hersek: International Burch University.
- Qaranc. (2018, 2 3). <http://qaranc.co.uk>. 2 3, 2018 tarihinde <http://qaranc.co.uk>: <http://qaranc.co.uk/hospitalships.php> adresinden alındı
- Radikal. (2009, 10 10). Osmanlı açlıktan ölen İrlandalılara yardım etmiş. 10 11, 2018 tarihinde www.radikal.com.tr: <http://www.radikal.com.tr/turkiye/osmanli-acliktan-olen-irlandalilara-yardim-etmis-958535/> adresinden alındı
- Sancaktar, O. (2017). Afet Mevzuatı ve Afet Hukukuna Giriş. A. A. Zerrin Toptak KARAMAN içinde, Bütünleşik Afet Yönetimi (s. 41). İzmir: Birleşik Matbaacılık.
- Seçer, H. (2010). Çalışan Anneler ve Çalışan Annelere Yönelik Ayrımcılık. İzmir: Altın Nokta Yayınevi.
- Şahin-Arslan, A., & Ertem, M. A. (2015). A Capability Analysis of Maritime Transportation for Humanitarian Logistics., (s. 38-48). İzmir.
- Tanyaş, M., Günelay, Y., Aksoy, L., & Küçük, B. (2013). İstanbul İli Afet Lojistik Planı Klavuzu. İSTANBUL: Lojistik Derneği - LODER.
- Temiz, A. (2009, 09). Osmanlı Hastane Gemileri. 03 01, 2018 tarihinde <http://yedikita.com.tr>: <http://yedikita.com.tr/osmanli-hastane-gemileri/> adresinden alındı
- TheNationalMuseum. (2014). Hospital ships. 03 26, 2018 tarihinde www.nmrn-portsmouth.org.uk: <https://www.nmrn-portsmouth.org.uk/sites/default/files/Hospital%20ships.pdf> adresinden alındı
- Türkiye. (2016, 12 28). Osmanlı'dan Türkiye'ye en büyük miras. 10 11, 2018 tarihinde www.turkiyegazetesi.com.tr: <http://www.turkiyegazetesi.com.tr/ekonomi/433052.aspx> adresinden alındı
- Türnüklü, A. (2000). Eğitimbilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Bir Araştırma Tekniği: Görüşme. Kuram ve Uygulamada Eğitim Bilimleri, 547.
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2013). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş.
- Zhang, G., Setunge, S., & van Elmpt, S. (2014). Using shipping containers to provide temporary housing in postdisaster recovery: social case studies. Procedia Economics and Finance, 618-625.