

**TÜRKİYE'DE ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ UYGULAMASI VE YENİ  
BİR MODEL ÖNERİSİ**

**Ramazan TOPER**

**DOKTORA TEZİ**

**Yönetim ve Organizasyon Ana Bilim Dalı**

**Danışman: Prof.Dr. Deniz TAŞCI**

**İkinci Danışman: Dr. Akansel YALÇINKAYA**

**Eskişehir**

**Anadolu Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Haziran 2020**

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

## ÖZET

### TÜRKİYE'DE ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ UYGULAMASI VE YENİ BİR MODEL ÖNERİSİ

Ramazan TOPER

Yönetim ve Organizasyon Bilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Haziran 2020

Prof. Dr. Deniz TAŞCI

Dr. Akansel YALÇINKAYA

Bu araştırmanın amacı, Türkiye'de arama kurtarma faaliyetlerini gerçekleştiren kuruluşların stratejik yapılanmasına ve örgütlenme biçimine ilişkin bütüncül bir model ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda da Türkiye'de bahsedilen alanda faaliyet gerçekleştiren askeri kurumlar, sivil kamu kurumlar ve sivil toplum kuruluşları, mevzuat, görev, kaynaklar ve yapılanma biçimleri açısından incelenmiştir.

Literatürde Türk arama kurtarma faaliyetlerinin stratejik yapılanmasını, örgütlenme biçimini ve söz konusu alanda faaliyet gösteren tüm paydaşları ele alarak inceleyen bir çalışma bulunmamaktadır. Bu yönüyle araştırmanın literatürdeki eksikliği gidereceği ve politika oluşturuculara katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırma nitel araştırma yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Örnekleme seçiminde araştırılacak konu hakkında detaylı ve çok yönlü bilgi elde edilmesi amacıyla amaçlı örnekleme yöntemi seçilmiştir. Konu hakkında farklı gruplardan oluşan örneklemin ortak görüşlerinin ortaya çıkarılması amacıyla maksimum çeşitlilik örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın örneklemi arama kurtarma faaliyetlerini planlayan veya bizzat katılan kişilerden oluşturulmuştur. Görüşme formu yaklaşımıyla forma dayalı olarak farklı kişilerden birbiriyle karşılaştırılabilir ve analiz edilebilir veriler elde edilmiştir. Görüşmelerin daha etkin analizi için görüşmeler neticesinde elde edilen veriler doküman analizi ile desteklenmiştir.

Görüşme formu yaklaşımıyla katılımcılarla yapılan görüşmeler neticesinde ortaya çıkan organizasyon yapısı, koordinasyon, mevzuat karışıklığı, müştereklik ve ortak çalışma kültürü, sivil toplum kuruluşlarının statüsü ve durumları ile basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri ana tema olarak belirlenmiş ve detaylı olarak incelenmiştir.

Araştırma neticesinde Türkiye için stratejik, taktik ve operatif seviyede yeniden yapılanmayı içerecek bir arama kurtarma model önerisi oluşturulmuştur.

**Anahtar kelimeler:** Arama ve kurtarma, Örgüt yapısı, Model önerisi

## **ABSTRACT**

### **SEARCH AND RESCUE MANAGEMENT PRACTICES IN TURKEY AND A NEW MODEL PROPOSAL**

**Ramazan TOPER**

**Management and Organization Branch**

**Anadolu University, Institute of Social Sciences, June 2020**

**Professor Dr. Deniz TAŞCI**

**Dr. Akansel YALKINKAYA**

The purpose of this study is to develop a holistic model with regard to the strategic structure and organization of the institutions that perform Search and Rescue (SAR) activities in Turkey. For this purpose, military, governmental and non-governmental organizations that carry out aforementioned activities are examined based on their mission, legislation, resources and structures.

In the literature, In the literature, there is no study that examines the strategic structuring of Turkish search and rescue activities, the way they are organized taking into account all stakeholders. In this respect, it is considered that this research will fill the gap in the literature and contribute to policy makers.

The research was carried out using qualitative research method. With regard to the in sampling selection, purposive sampling method was chosen in order to obtain detailed and versatile information about the subject to be investigated. The maximum diversity sampling method was used to reveal the common views of the samples consisting of different groups. The universe of the research consists of people who plan or participate in search and rescue activities. Via the interview form approach, comparable and analyzable data were obtained from different individuals based on a form. For more effective analysis of the interviews, the data obtained as a result of the interviews were supported by document analysis.

The organizational structure, coordination, legislative complexity, joint and collaborative working culture, the status of non-governmental organizations, and public relations have been identified as main themes and examined in detail with the interview form approach.

As a result of the research, a search and rescue model has been proposed for Turkey involving strategic, tactical and operative level restructuring.

**Keywords:** Search and rescue, Organizational structure, Model proposal

## ÖNSÖZ

“Türkiye’de Arama Kurtarma Yönetimi Uygulaması ve Yeni Bir Model Önerisi” konulu tez çalışmamı ömrümün çeyrek asrından fazlasını verdiğim ama bunun yanı sıra bana birçok şey katan arama kurtarma sistemine katkı sağlamasını diliyorum.

Doktora eğitimine başladığım ilk günden itibaren bana verdiği sonsuz destek ile beni motive eden, yolumu aydınlatan, büyük bir sabır ve azimle bilgi ve görüşlerini bana aktaran danışman hocam Prof. Dr. Deniz TAŞCI’ya sonsuz teşekkür ve şükranlarımı arz ederim. Önce sınıf arkadaşım daha sonra yardımcı danışmanım olan ve ilk günden itibaren özenli çalışmalarıyla şahsıma ilham veren, zaman mefhumu gözetmeksizin desteğini esirgemeyen sınıfımızın gurur kaynağı Dr. Akansel YALÇINKA’ya çok teşekkür ediyorum.

Havacılık ile ilgili konularda ufkumu açan gerek ders gerekse tez hazırlama döneminde bilgi ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen Dr. Ünal BATTAL’a şükranlarımı sunuyorum. Tez hazırlama dönemimde vermiş olduğu kıymetli katkıları sebebiyle Doç. Dr. Muhammet Ali TİLTAY’a teşekkür ediyorum. Sanırım artık buraya kadar dediğim her zaman sıkılmadan, yorulmadan ve yılmadan şahsımı destekleyen Doç. Dr. Mehmet Ali TEKİNER’e çok değerli ve kıymetli destekleri için teşekkürü bir borç biliyorum. Doktora savunmama destekleri için Prof. Dr. Ayşe Çiğdem KIREL ve Prof. Dr. Senem BESLER’e teşekkürlerimi sunarım.

Doktora eğitimine başlamama vesile olan çok değerli büyüğüm Murat TERZİOĞLU’na, hayatımın en zorlu dönemlerinde hep yanımda olan ve benden desteğini esirgemeyen çok değerli büyüğüm Mete KUŞ’a ve tez yazım aşamasında değerli katkılarıyla beni destekleyen kıymetli kardeşim Hakan ÇANLI’ya sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Yoğun mesaimin yanı sıra doktora eğitimim süresince evin hem babası hem de annesi rolünü hiç yılmadan üstlenen, beni motive eden, adeta kolum kanadım olan sevgili eşim Ayşegül TOPER’e, kendilerine ayırmam gereken zamanı çalmama rağmen her zaman yanımda olan iki meleğim kızlarım Ecem ve Nehir İrem’e çok ama çok teşekkür ediyorum. Ayrıca varlıklarıyla her zaman bana güç veren, başarılarımla daima haklı olarak gururlanan anneme, babama ve kardeşlerime, iyi ki varsınız.

### **ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ**

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmamın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan "bilimsel intihal tespit programı"yla tarandığını ve hiçbir şekilde "intihal içermediğini" beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Ramazan TOPER

## İÇİNDEKİLER

BAŞLIK SAYFASI .....	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET .....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ .....	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER .....	vi
TABLO DİZİNİ .....	x
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiii
GÖRSELLER DİZİNİ .....	xv
KISALTMALAR DİZİNİ .....	xvi
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

1. ÖRGÜTSEL YAPI .....	4
1.1. Koşul Bağımlılık Kuramı.....	7
1.1.1. Büyüklük .....	8
1.1.2. Teknoloji.....	9
1.1.3. Çevre .....	10
1.1.4. Strateji .....	12
1.2. Örgütsel Yapı Kavramı ve Önemi .....	15
1.3. Örgütsel Yapının Unsurları.....	16
1.3.1. Bürokratikleşme .....	18
1.3.2. Biçimselleşme .....	18
1.3.3. Hiyerarşi.....	19
1.3.4. Merkezileşme .....	20
1.3.5. Uzmanlaşma .....	21
1.3.6. Standartlaşma .....	23

## İKİNCİ BÖLÜM

2. AFET VE ARAMA KURTARMA.....	24
2.1. Afet.....	24
2.1.1. Afet ile İlgili Tanımlar ve Kavramlar.....	29
2.1.2. Afet Türleri .....	31

2.2.	Arama Kurtarma .....	34
2.2.1.	Arama Kurtarma ile İlgili Tanımlar .....	44
2.3.	Arama Kurtarma, Afet ve Medya İlişkileri .....	50
2.4.	Türkiye’de Afet ve Arama Kurtarma Yönetimi .....	57
2.4.1.	Türkiye’de Afet Yönetimi .....	57
2.4.2.	Türkiye’de Arama Kurtarma Yönetimi.....	64
2.4.2.1.	<i>Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerinin tarihsel gelişimi .....</i>	<i>64</i>
2.4.2.2.	<i>Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerine etki eden faktörler ve icra edilen görevler .....</i>	<i>88</i>
2.4.2.3.	<i>Türkiye’de arama kurtarma yönetimi değerlendirilmesi... ..</i>	<i>92</i>
2.5.	Seçilmiş Ülkelerin Arama Kurtarma Yapısı .....	98
2.5.1.	Amerika Birleşik Devletleri .....	99
2.5.2.	İngiltere .....	103
2.5.3.	Almanya.....	106
2.5.4.	Kanada.....	107
2.5.5.	Genel Değerlendirme.....	110

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.	TÜRKİYE’DE ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ UYGULAMASI VE YENİ BİR MODEL ÖNERİSİNE İLİŞKİN ARAŞTIRMA .....	112
3.1.	Araştırmanın Amacı ve Önemi .....	112
3.2.	Araştırmanın Alanı ve Örneklem .....	113
3.3.	Sınırlılıklar .....	114
3.4.	Araştırmanın Modeli ve Yöntemi .....	114
3.5.	Geçerlilik ve Güvenirlik.....	118
3.6.	Verilerin Analizi .....	119
3.7.	Bulgular.....	121
3.7.1.	Katılımcı Hakkında Bilgiler .....	121
3.7.2.	Katılımcının Kurumu/Derneği Hakkında Bilgiler .....	124
3.7.3.	Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Yönetimi ile Organizasyon Yapısına İlişkin Görüşleri.....	129
3.8.	Elde Edilen Bulgular Doğrultusunda Problem Sahaları .....	156
3.8.1.	Organizasyon yapısı .....	156
3.8.2.	Koordinasyon.....	158

3.8.3. Mevzuat karışıklığı.....	161
3.8.4. Müştereklik ve ortak çalışma kültürü .....	166
3.8.5. Sivil toplum kuruluşlarının statüsü ve durumları.....	167
3.8.6. Basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri.....	171

#### **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

4. ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ İÇİN YENİ BİR MODEL ÖNERİSİ..	176
4.1. Örgüt Yapısına İlişkin Stratejik Çerçeve.....	176
4.2. Arama Kurtarma Faaliyetlerine Yönelik Durum Analizi.....	179
4.3. Model Önerisine İlişkin Arama Kurtarmanın Kavramsal Çerçevesi ...	181
4.4. Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerinin Yürütülmesine Yönelik Yeni Bir Model Önerisi.....	186
4.4.1. Stratejik seviye model önerisi.....	188
4.4.2. Taktik (orta) seviye model önerisi.....	192
4.4.3. Operasyonel seviye model önerisi .....	195

#### **BEŞİNCİ BÖLÜM**

5. SONUÇ VE TARTIŞMA .....	197
KAYNAKÇA.....	202

**EKLER**

**ÖZGEÇMİŞ**

## TABLO DİZİNİ

<b>Tablo 2.1.</b>	Doğal Afet Kategorileri (Guha-Sapir vd., 2008).....	32
<b>Tablo 2.2.</b>	Doğal Afet Kategorileri (Guha-Sapir vd., 2008).....	33
<b>Tablo 2.3.</b>	Afet KategorilerineGgöre Dağılım Oranları (Bahadır ve Uçku, 2018).....	33
<b>Tablo 2.4.</b>	Afet Kategorilerine Can Kaybı Dağılım Oranları (Bahadır ve Uçku, 2018) .....	33
<b>Tablo 2.5.</b>	Kullanım Amacına Göre COSPAS-SARSAT Sistemi Tarafından Yer Tespiti Yapılabilen Acil Durum Cihazı Çeşitleri (Levesque, 2016, s.xi)..	47
<b>Tablo 2.6.</b>	Menzillerine Göre Uçak Sınıflandırmaları (ATP-10, 1995, s.6-E-1).....	49
<b>Tablo 2.7.</b>	Menzillerine Göre Helikopter Sınıflandırmaları (ATP-10, 1995, s.6-E-1). .....	50
<b>Tablo 2.8.</b>	Türkiye Afet Müdahale Planında Bulunan Afet Türleri (AFAD, 2013) ...	62
<b>Tablo 2.9.</b>	Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde Sahil Güvenlik Komutanlığı Tarafından 2015-2019 Yılları Arasında İcra Edilen Arama ve Kurtarma Faaliyetlerine İlişkin Sayılar (S.G.K.lığı, 2020, s.21). ....	87
<b>Tablo 2.10.</b>	Sahil Güvenlik Komutanlığı 2019 Yılı SWOT Analizi Güçlü Yönler Tablosu (S.G.K.lığı, 2018, s.31).....	88
<b>Tablo 2.11.</b>	Türk Limanlarına Gelen, Türk Limanlarından Diğer Ülkelere Giden ve Türk Limanlarından Türk Limanlarına Giden Gemi sayıları (http-5).....	89
<b>Tablo 2.12.</b>	Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde 2009-2019 Yılları Arasında Meydana Gelen Deniz Kaza ve Olayların Yıllık Analizi (AAKKM, 2019, s.5). ....	89
<b>Tablo 2.13.</b>	Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde 2019 Yılında Meydana Gelen Arama Kurtarma Faaliyetleri (AAKKM, 2019, s.6-8). ....	89
<b>Tablo 2.14.</b>	Türkiye’de Hava Taşımacılığına İlişkin Veriler (http-5). ....	90
<b>Tablo 2.15.</b>	2019 Yılı İtibarıyla Türkiye’nin Hava Aracı Sayıları (Müdürlüğü, S.H.G., 2019, s.44) (http-6). ....	91
<b>Tablo 2.16.</b>	Türkiye’de Yaşanan Hava Aracı Kazaları (http-5).....	91
<b>Tablo 2.17.</b>	5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun Değişikliğe Uğrayan Maddeleri (CBRGA, 2005, s.1), (CBRGA, 2018, s.436). ....	97
<b>Tablo 2.18.</b>	Seçilmiş Ülkelerdeki Arama Kurtarma Yapısı.....	111
<b>Tablo 3.1.</b>	Katılımcıların Dağılımı, Görev Pozisyonları ve Ana Görev Alanları. ....	122

<b>Tablo 3.2.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine İlişkin Sorumlulukları.....	123
<b>Tablo 3.3.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine ilişkin Yıl Bazında Tecrübe Dağılımı.....	123
<b>Tablo 3.4.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Katılım Durumları. ....	124
<b>Tablo 3.5.</b>	Katılımcıların Katıldıkları Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerinin Tasnifi.....	124
<b>Tablo 3.6.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Faaliyetlerine Katılım Sağladığı Üst Çatının Statüsü. ....	125
<b>Tablo 3.7.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerinde En Fazla Ortak Çalışma Yaptığı veya Koordine Kurduğu Kurum ve Kuruluşlar. ....	128
<b>Tablo 3.8.</b>	Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK’larda Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Yönelik Çalışan Sayısı. ....	128
<b>Tablo 3.9.</b>	Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK’larda Gönüllü Olarak Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Yönelik Çalışan Sayısı. ....	129
<b>Tablo 3.10.</b>	Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Arama Kurtarma İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.....	130
<b>Tablo 3.11.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.....	131
<b>Tablo 3.12.</b>	Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Deniz Arama Kurtarma Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite. ....	133
<b>Tablo 3.13.</b>	Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Hava Arama Kurtarma Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.....	134
<b>Tablo 3.14.</b>	Katılımcıların Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.....	134
<b>Tablo 3.15.</b>	Katılımcıların Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.....	135
<b>Tablo 3.16.</b>	Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Afet Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.....	137
<b>Tablo 3.17.</b>	Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesine İlişkin Görüşlerin Tasnifi. ....	139

<b>Tablo 3.18.</b> Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesi Durumunda En Üst Otorite.....	141
<b>Tablo 3.19.</b> Katılımcıların Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerinin İcrasına ve Organizasyon Yapısına İlişkin Değerlendirmeleri .....	142
<b>Tablo 3.20.</b> Katılımcıların Arama Kurtarma ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılmasına İlişkin Değerlendirmeleri.....	144
<b>Tablo 3.21.</b> Katılımcıların Afet Faaliyetleri ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılmasına İlişkin Değerlendirmeleri.....	146
<b>Tablo 3.22.</b> Katılımcıların Arama Kurtarma Faaliyetine İhtiyaç Duyan Sivil Vatandaşlar İçin Başvurulacak Makama İlişkin Görüşleri.....	148
<b>Tablo 3.23.</b> Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Afet Faaliyetlerine Etkisine ve Katılımına İlişkin Görüşleri.....	149
<b>Tablo 3.24.</b> Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Arama Kurtarma Faaliyetlerine Etkisine ve Katılımına İlişkin Görüşleri.....	150
<b>Tablo 3.25.</b> Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Afet Arama Kurtarma Faaliyetlerine Katılımın Artırılmasına İlişkin Görüşleri. ....	152
<b>Tablo 3.26.</b> Katılımcıların Afet Faaliyetleri ile İlgili Basın ve Halkla İlişkiler Faaliyetlerine İlişkin Görüşleri.....	154
<b>Tablo 3.27.</b> Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet faaliyetlerinde Gözlemlediği Eksiklikler.....	155
<b>Tablo 3.28.</b> 5253 Sayılı Kanun Kapsamında Bulunan 1500 ve Üzeri Dernek/Sivil Toplum Örgütleri (http-22).....	170
<b>Tablo 4.1.</b> Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerine İlişkin SWOT Analizi.....	180

## ŞEKİLLER DİZİNİ

<b>Şekil 2.1.</b>	Arama Kurtarma Aşamaları ve Yapılacak İşlemler (NSARC, 2011, s.1-37) .....	38
<b>Şekil 2.2.</b>	Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı-AFAD Organizasyon Yapısı (AFAD, 2018).....	61
<b>Şekil 2.3.</b>	İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu Organizasyon Yapısı (AFAD, 2018).....	63
<b>Şekil 2.4.</b>	7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1989, s.13). ....	68
<b>Şekil 2.5.</b>	7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Askeri Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1989, s.15).....	72
<b>Şekil 2.6.</b>	7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Ulaştırma Bakanlığına İhtiyaç Halinde Direkt Koordine Kurma Yetkisi Verilen Bakanlık ve Kurumları (CBRGA, 1989, s.16). ....	72
<b>Şekil 2.7.</b>	11.09.1997 Tarih ve 23107 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1997, s.57).....	74
<b>Şekil 2.8.</b>	17.12.2001 Tarih ve 24611 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan 2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2001). ....	75
<b>Şekil 2.9.</b>	11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sahil Güvenlik Komutanlığı Deniz Arama ve Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2002, s.19).....	80
<b>Şekil 2.10.</b>	11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Arama ve Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2002, s.19).....	81
<b>Şekil 2.11.</b>	Mevcut Türk Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı. ....	98
<b>Şekil 2.12.</b>	ABD Ulusal Arama Kurtarma Planı Oluşturma Komitesi ( <a href="http://9">http-9</a> ). ....	100

<b>Şekil 2.13.</b>	Birleşik Krallık Arama Kurtarma Planı Stratejik Komite Üyeleri (UKSAR, 2017, s.22). .....	104
<b>Şekil 2.14.</b>	Kanada Ulusal Arama ve Kurtarma Sekreterliği Üyeleri ( <a href="http-15">http-15</a> ).....	109
<b>Şekil 3.1.</b>	Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK'ların Arama Kurtarma ve Afet Konusundaki Ağırlıklı Faaliyet Alanları. ....	126
<b>Şekil 3.2.</b>	Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesine İlişkin Görüşleri. ....	138
<b>Şekil 4.1.</b>	12 Aralık 2001 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'ne Göre Yönetim ve Planlama Hiyerarşisi (CBRGA, 2001). ....	179
<b>Şekil 4.2.</b>	Önerilen Arama Kurtarma Yönetim Modeli .....	187
<b>Şekil 4.3.</b>	Önerilen Ulaştırma Bakanlığı Arama Kurtarma Daire Başkanlığı Teşkilat Yapısı.....	189
<b>Şekil 4.4.</b>	Önerilen Deniz ve Hava Arama Kurtarma Sorumluluk Durumları.....	193
<b>Şekil 4.5.</b>	Önerilen Müşterek Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri.....	194

## GÖRSELLER DİZİNİ

- Görsel 2.1.** Alman Heinken He-59 Arama Kurtarma Uçağı (Tilford, 1992, s.22). ..... 39
- Görsel 2.2.** Sikorsky R-5 Arama Kurtarma Helikopteri (Tilford, 1992, s.24). ..... 40
- Görsel 2.3.** Türk Silahlı Kuvvetlerine Ait CN-235 Arama Kurtarma Uçağı ..... 48
- Görsel 2.4.** Türk Silahlı Kuvvetlerine Ait AS-532 Cougar Arama Kurtarma Helikopterinin Hover Pozisyonunda Vinç ile Kazazede Tahliyesi. .... 49
- Görsel 2.5.** Türkiye Cumhuriyeti Devletinin İlk Deniz Tahlisiye Birliğı (http-4). ..... 65
- Görsel 2.6.** 7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Bölgesi (CBRGA, 1989, s.17). ..... 71
- Görsel 2.7.** 11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sahil Güvenlik Komutanlığı Sorumluluğuna Verilen Deniz Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası (CBRGA, 2002, s.18). ..... 79
- Görsel 2.8.** Sahil Güvenlik Komutanlığı İmkan Kabiliyetleri (S.G.K.lığı, 2018, s.25-26). ..... 86
- Görsel 2.9.** Sahil Güvenlik Komutanlığı Konuş Durumu (S.G.K.lığı, 2020, s.10) ..... 87

## KISALTMALAR DİZİNİ

<b>AAKKM</b>	: Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
<b>ACO</b>	: Aircraft Coordinator-Uçak Koordinatörü
<b>ADRC</b>	: Asian Disaster Reduction Center-Asya Afet Zararlarının Azaltılması Merkezi
<b>AFAD</b>	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
<b>AKAB</b>	: Arama ve Kurtarma Alt Bölgesi
<b>AKB</b>	: Arama Kurtarma Bölgesi
<b>AKDDK</b>	: Arama ve Kurtarma Düzenleme ve Denetleme Kurulu
<b>AKKM</b>	: Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
<b>AKM</b>	: Arama ve Kurtarma Merkezi
<b>ARGEK</b>	: Araştırma ve Geliştirme Komitesi
<b>BM</b>	: Birleşmiş Milletler
<b>CASARA</b>	: Civil Air Search and Rescue Association-Sivil Hava Arama ve Kurtarma
<b>CBRGA</b>	: Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi
<b>CCGA</b>	: The Canadian Coast Guard Auxilary-Kanada Sahil Güvenlik Yardımcıları
<b>COSPAS-SARSAT</b>	: Cosmicheskaya Sisteyama Poiska Avariynich Sudov- Search and Rescue Satellite Aided Tracking/Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi
<b>CRED</b>	: The Centre for Research on the Epidemiology of Disasters-Afetlerin Epidemiyolojisi Araştırma Merkezi

<b>DoD</b>	: Department of Defence- Savunma Bakanlığı
<b>ELR</b>	: Extra Long Range- Extra Uzun Menzil
<b>ELT</b>	: Emergency Locator Transmitter- Acil Durum Yer Tespiti Cihazı
<b>EM-DAT</b>	: Emergency Events Database-Uluslararası Acil Durum Veri Tabanı
<b>EPIRB</b>	: Emergency Position Indicating Radio Beacon-Acil Durum Konum Gösterici Radyo Vericisi
<b>FEMA</b>	: Federal Emergency Management Agency-Federal Acil Durum Yönetimi
<b>GOC</b>	: The Government Operations Centre-Federal Acil Durum Koordinasyon Merkezi
<b>HH</b>	: Helicopter Heavy-Helikopter Ağır
<b>HL</b>	: Helicopter Light-Helikopter Hafif
<b>IAMSAR Manual</b>	: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual-Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama Kurtarma Kılavuzu
<b>ICAO</b>	: International Civil Aviation Organization-Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
<b>IFRC</b>	: The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies-Uluslararası Kızıllaç ve Kızılay Dernekleri Federasyonu
<b>IMCO</b>	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization-Hükümetlerarası Denizcilik İstifare Teşkilatı
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization-Uluslararası Denizcilik Örgütü

<b>İAADKK</b>	: İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu
<b>JRRC</b>	: Joint Rescue Coordination Center-Müşterek Arama Kurtarma Merkezi
<b>LR</b>	: Long Range-Uzun Menzil
<b>MAKDK</b>	: Müşterek Arama Kurtarma Değerlendirme Kurulu
<b>MAKKM</b>	: Müşterek Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
<b>MEDEVAC</b>	: Medical Evacuation-Sıhhi Tahliye
<b>MR</b>	: Medium Range-Orta Menzil
<b>MRO</b>	: Mass Rescue Operation-Kitle Kurtarma Operasyonları
<b>NATO</b>	: North Atlantic Treaty Organization-Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
<b>NSARC</b>	: National Search And Rescue Committee-Ulusal Arama ve Kurtarma Komitesi
<b>NSS</b>	: The National Search and Rescue Secretariat-Ulusal Arama ve Kurtarma Sekreterliği
<b>OSC</b>	: On-scene Coordinator-Olay Yeri Koordinatörü
<b>PESTLE</b>	: Political, Economic, Social, Technological, Legal, Environmental-Politik, Ekonomik, Sosyal, Teknolojik, Yasal, Çevre
<b>PLB</b>	: Personal Locator Beacon-Personel Yer Belirleme Sinyali
<b>PRT</b>	: Pararescue Team-Paraşütlü Arama Kurtarma Timleri
<b>RCC</b>	: Rescue Coordination Center-Arama Kurtarma Merkezi
<b>S.G.K.</b>	: Sahil Güvenlik Komutanlığı

<b>SAR</b>	: Search and Rescue-Arama ve Kurtarma
<b>SARP</b>	: Search and Rescue Panel-Arama ve Kurtarma Paneli
<b>SARVAC</b>	: Search and Rescue Volunteer Association of Canada-Arama ve Kurtarma Gönüllüleri Derneği Kanada
<b>SC</b>	: Search and Rescue Coordinator-Arama Kurtarma Koordinatörü
<b>SHGM</b>	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
<b>SOLAS</b>	: International Convention for the Safety of Life at Sea-Uluslararası Denizde Can Güvenliği Konferansı
<b>SPOC</b>	: Search and Rescue Point Of Contact-Arama Kurtarma Temas Noktası
<b>SR</b>	: Short Range-Kısa Menzil
<b>SRR</b>	: Search and Rescue Region-Arama Kurtarma Bölgesi
<b>SRU</b>	: Search and Rescue Unit-Arama Kurtarma Birimi
<b>SRU</b>	: Search and Rescue Unit-Arama Kurtarma Birliği
<b>STK</b>	: Sivil Toplum Kuruluşu
<b>SWOT</b>	: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats- Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler
<b>TAKB</b>	: Türk Arama Kurtarma Bölgesi
<b>TAKKM</b>	: Tali Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi
<b>TAMP</b>	: Türkiye Afet Müdahale Planı
<b>THW</b>	: Technisches Hilfswerk-Federal Teknik Yardım Ajansı
<b>TSS</b>	: Tele Sağlık Servisi

<b>UKSAR</b>	: United Kingdom Search and Rescue-Birleşik Krallık Arama ve Kurtarma
<b>UNDP</b>	: United Nations Development Programme-Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı
<b>UNISDR</b>	: United Nations Office for Disaster Risk Reduction-Birleşmiş Milletler Afet Riskini Azaltma Ofisi
<b>VLR</b>	: Very Long Range-Çok Uzun Menzil
<b>VOAD</b>	: National Voluntary Organizations Active in Disaster-Ulusal Afette Aktif Gönüllü Organizasyon
<b>WHO</b>	: World Health Organization-Dünya Sağlık Örgütü
<b>YAKKM</b>	: Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi

## GİRİŞ

Arama kurtarma faaliyetlerinin asli gayesi hayat kurtarmaktır. Arama Kurtarma yaşama ölüm arasında ince bir çizgidir. Çizginin bir tarafında hayat kurtarmak diğer tarafında ise ölüm vardır. Arama kurtarma faaliyetlerinde başka bir başarı kriteri yoktur. Arama kurtarma ile ilgili birçok tanım olmasına rağmen tüm tanımların ortak noktasında hava ve deniz araçlarının kazaya uğraması durumunda tehlikede kalan kişilerin aranıp kurtarılması bulunmaktadır. Arama kurtarma Türkiye’inde dâhil olduğu uluslararası antlaşmalar kapsamında sadece Türk vatandaşlarına karşı değil aynı zamanda Türk Arama Kurtarma Bölge’sinde ki denizlerde ve hava sahasında seyreden milliyeti ne olursa olsun herkese ücretsiz olarak sağlamak zorunda olunan bir faaliyettir.

Tarihe geçmiş ilk arama kurtarma faaliyeti 1656 yılında Hollanda bandıralı Vergulde Draeck isimli geminin 193 personeli ile Avustralya kıyılarında batması olsa da en meşhur arama kurtarma faaliyeti ve günümüzdeki arama kurtarma yapısının temelini oluşturan olay 1912 yılında 2208 mürettebat ve yolcusu ile İngiltere’den ABD’ye doğru yola çıkan İngiltere bandıralı Titanik transatlantiğin Atlas Okyanusunda buzdağına çarparak batmasıdır. Bu kazada 1503 kişi hayatını kaybetmiş ve 705 kişi kurtarılmıştır. Hava arama kurtarma faaliyetlerine olan ihtiyaç ise II. Dünya Savaşı ile birlikte meydana çıkmıştır.

Gelişen teknoloji ile deniz ve hava taşımacılığının artması neticesinde, kazazede durumuna düşen insanların deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerinin koordineli olarak en kısa zamanda tüm imkânlar kullanılarak kurtarılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Günümüzde arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle icra edilmesi ve standardizasyonunun sağlanması BM’ye bağlı olarak faaliyet gösteren iki uluslararası örgüt vasıtasıyla yürütülmektedir. Bunlar; 1948 yılında İngiltere/Londra’da kurulan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) ve 1944 yılında Kanada-Montreal’de kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO)’dür. Deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler için 171 üyesi bulunan IMO, hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerde ise 193 üyesi bulunan ICAO kuralları esas alınmaktadır. Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerinin yürütüleceği Türk Arama Kurtarma Bölgesini tanımlamak, arama ve kurtarma hizmetlerini ilgili uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuata uygun olarak organize bir şekilde icra edilmesini sağlamak ve bu faaliyetlerle ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşların görev ve sorumluluklarını tespit etmek

maksadıyla Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği hazırlanmıştır. Söz konusu yönetmeliğin son versiyonu 2001 yılında yayımlanmıştır.

Türkiye'nin coğrafi olarak üç tarafının denizlerle çevrili olması nedeniyle deniz yolları açısından önemli bir konuma sahiptir. Türkiye konum itibarıyla Atlantik Okyanusuna, Arap Yarımadasına, Orta Doğu'ya ve Uzak Doğu'ya ulaşım yollarının merkezinde bulunmaktadır. Bu haliyle Türkiye deniz yolu için bölgesinde kavşak durumundadır. Türkiye sadece deniz yollarında kavşak durumunda değildir. Jeopolitik konumu nedeniyle havayolu taşımacılığında da kavşak durumundadır. Türkiye'de iç hat yolcu taşımacılığın 2003 yılından itibaren gelişmesi ile beraber iç hatlarda uçan yolcu sayısında, turizm ile yurt dışında yaşayan Türklerin hava yolu seyahatini tercih etmesi neticesinde ise yıllara sari olarak dış hat yolcu sayısında ciddi artışlar yaşanmıştır. Yoğun hava ve deniz trafiğinin artmasıyla beraber ne kadar önlem alınır alınmaz hava ve deniz taşıtlarına ilişkin kazalarda artışı da beraberinde getirmektedir.

İnsan hayatına verilen değer toplumların uygarlık ve gelişmişlik seviyesiyle direkt olarak bağlantılıdır. Bu kapsamda arama kurtarma faaliyeti gerektiren bir kaza durumunda tüm kaynaklarını seferber eden ve tehlikedeki insanları en kısa sürede kurtaran, her yapılan faaliyetten ders çıkararak bir sonraki olaya daha hazırlıklı olarak organize olan toplumlar, gelişmiş toplumlardır. Arama kurtarma faaliyetlerinin icra aşamasında genellikle zorlu şartlar mevcuttur. Çünkü faaliyetin merkezinde bir deniz veya hava aracı kazası ile hayatını kaybetme tehlikesi olana en az bir insan vardır. Arama kurtarma faaliyetinin başarısı iç içe geçmiş birçok işlemin süratle, eksiksiz ve emniyetle icra edilmesine bağlıdır. Başarıyla icra edilen bir arama kurtarma operasyonu ülkeler açısından halkla ilişkiler konusunda olumlu bir tanıtım imkânı sağlar. Bunun tersi ise dünyanın dikkatini çekerek turizm, taşımacılık vb . önemli endüstrilerin kötü yönde etkilenmesiyle sonuçlanabilmektedir.

Bu tezin hazırlanmasındaki ana hedef deniz veya hava kazası sonrası tehlike ile karşı karşıya kalan tek bir insanın bile hayatını kaybetmesinin önüne geçilmesi ve literatürdeki boşluğa katkı sağlanmasıdır. Bu amaçla Türkiye'deki arama kurtarma sistemine ilişkin örgüt yapısı stratejik bir bakış açısıyla değerlendirilmiş ve stratejik bir yaklaşımla arama kurtarma faaliyetlerinin daha etkin yürütülmesine ilişkin bütünleşik bir arama kurtarma modeli önerisinde bulunulmuştur. Tezde ortaya konulacak modelin stratejik seviyede örgüt yapısını oluşturan politika yapıcılar ile taktik ve operatif seviyede uygulayıcılara katkı sağlaması ve yön göstermesi hedeflenmiştir.

Arama kurtarma faaliyetlerinin etkin, ekonomik ve süratli olarak yürütülmesi amacıyla bir yönetim modeli oluşturulmasını hedefleyen araştırmada öncelikle kavramsal çerçeve incelenmiş ve arama kurtarma faaliyetlerinin teorik altyapısı oluşturulmuştur. Araştırmada algıların ve olayların kendi doğal ortamında derinlemesine tanımlanması amacıyla nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmaya katılacak katılımcıların arama kurtarma sistemine karşı görüşlerinin, gözlemlerinin ve deneyimlerinin tam olarak tespit edilebilmesi amacıyla görüşme yöntemi benimsenmiştir. Görüşmeler oluşturulan görüşme formu ile gerçekleştirilmiştir. Örnekleme seçiminde araştırılacak konu hakkında detaylı ve çok yönlü bilgi elde edilmesi amacıyla amaçlı örnekleme yöntemi seçilmiştir. Konu hakkında farklı gruplardan oluşan örneklemin ortak görüşlerinin ortaya çıkarılması amacıyla maksimum çeşitlilik örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın örneklemini arama kurtarma faaliyetlerini planlayan veya bizzat katılan kişilerden oluşturulmuştur. Görüşmelerin daha etkin analizi için görüşmeler neticesinde elde edilen veriler doküman analiziyle desteklenmiştir.

Bu kapsamda çalışma be ana bölüm altında yapılmıştır. Birinci bölümde örgütsel yapı kavramı incelenmiştir. İkinci bölümde afet ve arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin; tarihi gelişimleri, organizasyon yapıları, farklılıklar, kavramlar ve örnek ülke uygulamaları detaylı olarak ele alınmıştır. Ayrıca bu bölümde ABD, İngiltere, Almanya ve Kanada'nın arama kurtarma sistemleri detaylı olarak incelenmiştir. nc bölümde nitel araştırma kapsamında oluşturulan örnekleme ile görüşme yöntemiyle arama kurtarma ve afet faaliyetlerine ilişkin derinlemesine bulgu elde edilmiştir. Elde edilen ana temalar gruplandırılarak konuya ilişkin literatürle birlikte derinlemesine irdelenmiştir. Dördüncü bölümde elde edilen bulgular ve doküman analizi doğrultusunda örgüt yapısı stratejik bir yaklaşımla yeni bir model önerisinde bulunulmuştur. Beşinci bölümdeki sonuç ve tartışma ile çalışma tamamlanmıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. ÖRGÜTSEL YAPI

İnsanoğlu tarihin başlangıcından itibaren doğada gördüğü ve yaşadığı her şeyi anlamlandırma çabası içinde olmuştur. Fakat gözlemlere dayalı olarak elde edilen bilgilerin nesillere aktarılmasındaki sıkıntı gelişim hızını yavaşlatmıştır. Bu nedenle örgüt yapılarının oluşumunu kesin bir tarihe dayandırmak mümkün değildir. Fakat örgütlerin oluşumunu medeniyetlerin başlangıcına dayandırmak yanlış olmaz. Örgüt teorisine ilişkin en eski ve ulaşılabilir dönem Antik Çağ'dır. Antik medeniyetlerde toplum düzeni için siyasi, askeri ve dini olmak üzere üç çeşit örgütlenme modeli kullanılmıştır. Yerleşik hayatın başlamasıyla beraber örgütlerin oluştuğu kabul edilmekle birlikte örgüt teorisyenlerinin birçoğu örgüt teorisinin başlangıcı olarak 18. yüzyılda İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimini kabul etmektedirler. 19. yüzyılda Aydınlanma Çağı'nın başlamasıyla beraber ortaya çıkan akılcılık ve rasyonellik ilkeleri örgüt teorisinin temellerini oluşturmuştur (Keskin vd., 2016, s.x, 96-99, 110).

Örgüt teorisi kavramının temelini oluşturan iki düşünce akımı bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Max Weber'in balını çektiği tarım toplumundan sanayi toplumuna geçişte karşılaşılan zorlukları ve problemleri anlamaya ve çözmeye çalışan yaklaşımdır. İkincisi ise Frederick Taylor ve Henri Fayol'un başını çektiği işlevselci ve yönetimselci yaklaşımdır. İşlevselci ve yönetimselci yaklaşımda özellikle gelişen sanayi ile ortaya çıkan örgütlerde örgütsel sistemin başarıya ulaşması için yöneticinin rolü üzerinde durulmuştur (Keskin vd., 2016, s.155-157).

Örgüt belli bir amacı gerçekleştirmek üzere çeşitli biçimlerde bir araya gelmiş çevresel etkiler doğrultusunda varlığını sürdürmeye çalışan sosyal yapılardır. Örgütlerin ihtiyaçları çok geniş bir yelpazeyi kapsamakta olup örgüt kuramı tek bir bakış açısıyla açıklanmayacak kadar zengindir (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.4-5).

Örgütler günümüzde hayatımızın her alanında yer almakta olup artık hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Örgütler insanların hayatını kolaylaştırmak için faaliyetlerin üstlenmesi veya dağıtılması işlevini yerine getirirler. Örgüt yapısı ise herhangi bir alanda faaliyet gösteren örgütün tasarımıdır. Örgüt yapısının içinde faaliyet gösterilen alanın içinde belirlenmiş gruplaşmalar ve görevlerin dağılımı mevcuttur. Bu gruplaşma ve dağılımın içinde görev dağılımı hiç boşluk bırakılmadan resmi olarak belirlenir. Örgütsel tasarım, kuruluşlara amaçlarına ulaşmak için gereken yapıları hakkında faydalı önerilerde bulunmayı amaçlayan bilgi ve tekniklerdir. Farklı yapıların

etkileri hakkında bilgi veren örgütsel yapı kuramlarından yararlanır (Eriksen vd., 2008, s.3-5).

Örgüt teorisi idari bilimler içindeki en ilginç ve ilgili alt disiplinlerden biridir. Bir örgütün, ortak bir hedefe veya bir dizi hedefe ulaşmak için nispeten sürekli bir temelde çalışan, nispeten tanımlanabilir bir sınır ile bilinçli olarak koordine edilmiş bir sosyal varlıktır. Bilinçli bir şekilde koordine edilen kelimeler yönetimi ifade eder. Sosyal varlık, birimin birbirleriyle etkileşime giren insanlardan veya insan gruplarından oluştuğu anlamına gelir. İnsanların bir örgüt yapısı içinde takip ettikleri etkileşim kalıpları sadece ortaya çıkmaz; daha ziyade, önceden planlanmıştır. Bu nedenle, kuruluşlar sosyal varlık olduğundan, karmaşıklığı en aza indirmek ve kritik görevlerin yerine getirildiğinden emin olmak için dağılım yapılan grupların etkileşim kalıpları dengelenmeli ve uyumlu hale getirilmelidir. Bir örgütün tanımlanabilir bir sınırı vardır. Bu sınır zaman içinde değişebilir ve her zaman tam olarak açık olmayabilir. Ancak iş ve işlevleri ayırt etmek için tanımlanabilir bir sınır mevcut olmalıdır. Örgütler bir şeyleri başarmak için mevcuttur. Bu “bazı şeyler” hedeflerdir ve genellikle tek başına çalışan bireyler tarafından elde edilemezler veya bireysel olarak elde edilebilirlerse grup çalışmasıyla daha verimli bir şekilde elde edilirler. Örgüt iş ve işlevlerin resmi olarak koordine etme ihtiyacını kabul etmektedir. Örgüt yapısı görevin nasıl tahsis edileceğini, kime rapor verdiğini ve izlenecek resmi koordinasyon mekanizmalarını ve etkileşim kalıplarını tanımlar (Robbins, 1990, s.3-5).

Örgütsel yapının tasarımı organizasyon teorisinin yönetim tarafını vurgulamaktadır. Örgütsel yapının tasarımı, organizasyonun amaçlarına ulaşmak için bir örgütün yapısını oluşturmak ve değiştirmekle ilgilidir. Bir örgütün inşasında en önemli etken son hedefdir. Son hedefe ulaşmak için ise bir plana ihtiyaç vardır. Örgütlerde en önemli plan organizasyon şemasının oluşturulmasıdır. Hedefe ulaşmanın etkili yolu faaliyet gösterilen alanda etkinliğin eksiksiz olarak sağlanmasından geçer. Örgütler oluşturulduğu hedeflere ulaşmak için ortak paydaları da dikkate almalıdır (Robbins, 1990, s.50-54).

Örgüt her biri başkalarıyla etkileşim kurarak ve her birinin kendi hedefleri olan müştereken bir şeyler elde etmeye çalışan grup ve çıkarlar koalisyonudur. Örgütler koalisyon oldukları için yönetim, birbiriyle uyumsuz ve çatışan taleplerle başa çıkma problemleriyle karşı karşıyadır. Örgütsel hayatta kalmanın sırrı kaynakları edinme ve sürdürme yeteneğidir. Örgütler tüm bileşenlere sahip olsalardı hayatta kalma süreci

daha basit ve kolay yönetilebirdi. Fakat hiçbir örgüt bağımsız değildir ve tüm kaynaklara sahip değildir. Örgütler ihtiyaç duydukları kaynakları elde etmek için çevresindeki tüm paydaşlarla iş birliği içinde olmak zorundadırlar. Örgütlerin bu bakış açısıyla geliştirilen örgütsel yönetim görevini örgütün sürekli desteğini ve hayatta kalmasını sağlamak için koalisyonun yönetimidir. Örgütlerde etkinlik verimlilik iki ana faktör olarak öne çıkmaktadır. Etkinlik örgütün ne yaptığının dışsal olarak değerlendirmesi, verimlilik ise örgütün faaliyetini gerçekleştirirken kullandığı kaynakların değerlendirmesidir (Pfeffer ve Salancik, 2003, s.34-36).

Örgütler çevreden birtakım girdileri alarak işleyip çıktıya çevirip tekrar çevreye verdikleri için açık sistemlerdir. Örgütler açık sistem olmaları nedeniyle bütün açık sistemlerde görülen ortak özelliklere sahiptir. Bunlar;

1. Enerji Alma: Açık sistemler dışarıdan enerji (girdi) alırlar ve bunları işleyerek hayatta kalırlar.
2. Enerjiyi İşleme: Alınan enerji işlenerek eyleme dönüştürülür.
3. Çıktı: Enerjinin dönüşümü neticesinde ortaya bir ürünün konulmasıdır.
4. Döngüsel Özellik: Enerji alışverişi döngüsel bir özellik taşır. Enerji alınır (girdi) ve döngünün sonunda bir çıktı meydana gelir. Bu süreç örgütlerin dinamikliğiyle doğru orantılı olarak hiç durmaksızın döngüsel olarak devam eder.
5. Olumsuz Entropi: Entropi dağılmasını veya ölümünü ifade etmektedir. Biyolojik sistemlerde er veya geç ölüm yaşanmaktadır. Ama örgütler zamanında yeterli enerjiyi depolarsa kriz süreçlerini zararsız atlatabilir.
6. Bilgi Girdisi, Olumsuz Geri Bildirim ve Kodlama Süreci: Sisteme giren girdiler sadece çıktı olarak sistemden çıkmaz. Bazen bu bilgi halinde gelir ve bu bilgi sistemin işleyişini direkt olarak etkiler. Sistem kendine uygun olanları almalı uygun olmayanları reddetmelidir. Bu işlem kodlama vasıtasıyla yerine getirilir.
7. Oturmuş Durum ve Dinamik Denge: Sistemler entropiyi önlemek için oturmuş bir düzenle enerji alamaya devam eder. Ama sisteme ilişkin bir tehdit olduğunda kendisini korumak için ihtiyaç duyduğundan daha fazla enerji alarak depolamaya başlar. Böylelikle çevreye uyum sağlamaya çalışır. Bu durumda sistem büyümeye başlar. Bunun sonucunda eski dengeden farklı dinamik bir denge oluşur.
8. Farklılaşma: Açık sistemler farklılaşmayla gelişimi sürdürürler. Zamanla farklı alanlarda uzmanlaşma ile beraber farklılaşma oluşur.

9. Eşsonuçluluk: Sistemin farklı yol ve koşullardan aynı sonuca ulaşmasıdır. Ancak açık sistemlerde denetim sıklığı eşçokluluk ihtimalini azaltmaktadır (Can, 2002, s.4-7).

Bir yöneticinin en önemli görevlerinden biri örgütlenme yapısının etkin olarak oluşturulmasıdır. Örgütlenme sürecinde hiçbir konunun açıkta kalmasının önüne geçilmeli ve etkili bir çalışma düzeni oluşturulmalıdır. Örgütsel yapının oluşturulmasındaki yol haritası belirlendikten sonra yetki ve sorumlulukların belirlenmesi, hiyerarşik düzene geçilmesi, uygun kişilerin uygun pozisyona getirilmesi ve iş birliğinin sağlanması çok önemlidir. Ne kadar iyi bir planlama yapılırsa yapılsın bir örgüt çalışanlarını iyi yönetemiyorsa amaçladığı hedeflere ulaşması mümkün değildir. Burada ise yöneticilerin liderlik özellikleri öne çıkmaktadır. Bir örgütün başarısında en önemli işlevlerden biri de koordinasyon yeteneğidir. Koordinasyon becerisi olmayan bir örgüt ya başarılı olamaz ya da çok fazla gayret sarf ederek hedefine ulaşır. Koordinasyon tüm kaynakların etkinlikle kullanımına katkı sağlamakla kalmaz aynı zamanda kişilerin ve gruplarında birbiriyle uyumlu çalışmasını sağlar. Koordinasyon unsurunun başarıyla yönetilmesi yöneticilerin sorumluluğundadır. Koordinasyon örgütlerdeki yapıya bağlı olarak dikey, yatay ve çapraz olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Örgütlerde yönetimin son evresi denetimdir. Bu aşamada ilk yapılan planla amaçlanan hedefle ulaşılan hedefin karşılaştırılması yapılır. Başarı, başarısızlık, aksaklık ve uyumsuzlukların tespiti etkili bir denetim mekanizması ile belirlenebilir. Denetim sonucunda elde edilen bulgular yaşayan bir organizma olan örgütlerin sağlık durumlarını ortaya koyar (Gürbüz ve Şeşen, 2016, s.4-10).

### **1.1. Koşul Bağımlılık Kuramı**

Koşul-bağımlılık kuramı, örgütleri görüntülemek için kullanılan önemli bir teorik mercek gibidir. Koşul bağımlılık kuramı örgütsel bilim tarihinde büyük önem taşımakta olup günümüze kadar öğretilenlerin temelini oluşturmaktadır. Koşul-bağımlılık kuramının paradigmasının özü, örgütsel etkinliğin örgütün yapısı gibi uygunluk özelliklerinden örgütün durumunu yansıtan beklenmedik olaylara neden olmasıdır (Donaldson, 2001, s.1). Koşul-bağımlılık kuramı örgütlerin içinde bulunduğu çevreyle belirli bir yönetim kavramı ve teknikleri arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Koşul-bağımlılık kuramı örgütleri açık bir sistem olarak görmekte ve buna göre dış çevre ile örgütler arasındaki ilişkileri incelemektedir. Örgütlerin nihai yapısını içsel ve dışsal

koşullar arasındaki ilişkiler belirlemektedir. Bu nedenle koşul-bağımlılık kuramının elde ettiği verilerin büyük çoğunluğu saha araştırmasına dayanmaktadır (Koçel, 2015, s.331-334)..

Koşul-bağımlılık kuramının temelinde örgütlenmenin bir tane en iyi yolunun olmadığı en iyi örgütlenme yolunun koşul-bağımlılık etkenlerine bağlı olduğu bulunmaktadır. Koşul-bağımlılık kuramı örgütler için büyüklük, teknoloji, çevre ve stratejik değişkenlerini ele alan bir kuramdır (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.32).

### **1.1.1. Büyüklük**

Büyüklük tümüyle örgütlerde çalışan kişilerin sayısına göre değerlendirilmektedir. Bunun devamında büyüklük örgütün faaliyet alanında ürettiği hizmet ürünlerin büyüklüğü hakkında bilgi sahibi olunmasını sağlar (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.32-33). Büyüklük örgütün bürokratik hiyerarşisinin belirlenmesinde de etkili bir faktördür. Bürokratik yapı büyük örgütlerde daha çok uygulanan bir yöntemdir. Çünkü büyüklük tekrarlanan operasyonlara ve yönetime yol açar, bu da alınması gereken birçok kararı beraberinde getirir. Basit yapıyı kullanmayı amaçlayan büyük bir kuruluş, üst yönetimin vermesi gereken kararların sayısından ötürü örgütün karar verilmesi gereken birçok kararının gecikmesine ya da yanlış kararlar verilmesine neden olabilir. (Donaldson, 2001, s.2-3).

Örgütler zaman içinde büyükçe veya yaşlandıkça organik örgüt yapısından ziyade mekanik örgüt yapısına dönüşme eğilimde olurlar. Mekanik örgüt yapısı büyüklük arttıkça daha yüksek performans elde etmek için en uygun örgüt yapısıdır. Mekanik örgüt yapısı beraberinde daha fazla bürokratikleşmeyi beraberinde getirmektedir. Merkezileşme ise görünüşte daha az oranda hissedilmektedir. Büyüklük yapısal farklılaşma ve idari yoğunluğun belirlenmesinde ana faktördür. Yapısal farklılaşma örgütün belirlenen bir temelde farklı parçalara ayrılmasıdır. İdari yoğunluk ise örgütteki yönetici ve destek personelin diğer personele göre oranını ifade etmektedir. Örgüt büyüdükçe yapısal farklılaşma azalan oranda artmakta, artan yapısal farklılaşma nedeniyle idari yoğunluk ise azalmaktadır (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.32, 37-38).

### 1.1.2. Teknoloji

Gelişen teknoloji insan hayatındaki yargılarına, yaşam düzenine ve ilişkilerine etki etmektedir. Günümüzdeki iletişim teknolojilerindeki değişim insan hayatında ciddi dönüşümlere neden olmuştur. Örgütlerde teknoloji misyon ve vizyon doğrultusunda ulaşılmak istenen ürün veya hizmetin elde edilmesini etkiler. Teknoloji bir örgütün her kademesinde önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu da örgütte; çalışanları, grupları, örgütsel ilişkileri, yönetim süreç ve tekniklerinin direkt olarak etkilenmesine neden olmaktadır (Koçel, 2015, s.338-340).

Teknoloji örgütlerin girdileri aldıktan sonra çıktıya dönüştürme aşamasında kullandığı araçları, bunları kullanan kişilerin eğitimlerini ve örgütte üretilen hizmet veya ürünleri açıklayan bir kavramdır. Teknoloji karmaşıklık ve tarihsel gelişimine göre birim teknolojisi, kitle üretim teknolojisi ve süreç teknolojisi olarak üçe ayrılmaktadır. Birim teknolojisi küçük ölçekli atölye tipi üretimde, kitle üretim teknolojisi büyük ölçekli üretimlerde, süreç teknolojisi ise en ileri düzeyde teknoloji olup insandan ziyade otomasyon ağırlıklı üretimi kapsamaktadır (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.35). Bu araçlar makine donanım gibi mekanik araçlar olabileceği gibi fikirsel araçlarda olabilir (Koçel, 2015, s.339). Teknolojide farklılıklar örgütler arasında önemli farklılıklara neden olur. Thompson'a göre örgütlerin kullandığı üç çeşit teknoloji bulunmaktadır (Thompson, 1967, s.16). Bunlar;

1. Aracı Teknoloji (Mediating): Aracı teknoloji örgüt içi birimlerin birbirilerine bağımlılıkları ve çeşitli müşterilerin birbirine bağlandığı teknoloji çeşididir (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.36). Örgütler, birincil işlev olarak, birbirine bağımlı olan ya da birbirine bağımlı olmak isteyen müşterileri ilişkilendirirler. Aracı teknolojisindeki karmaşıklık, her bir faaliyetin bir sonrakinin gerekliliklerine uygun hale getirilmesi zorunluluğundan değil, aracılık teknolojisinin standartlaştırılmış yollarla ve kapsamlı bir şekilde çalışmasını gerektirmesinden kaynaklanmaktadır (Thompson, 1967, s.17-18).

2. Bağlı Teknoloji (Long Linked): Bağlı teknoloji örgütsel alt birimlerin birbirleriyle bağımlılığı doğrultusunda işlemlerin belirli bir sıra izlediği teknoloji türüdür (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.36). Bu teknolojinin en büyük özelliği iş ve işlevlerin birbirine bağlı olmasıdır. Bu teknolojiyi kullanan örgütlerde planlama ve standartlaşma çok önemlidir (Koçel, 2015, s.348). Teknik rasyonalitenin orijinal sembolü olan seri üretim montaj hattı, bağlı teknoloji içinde yer

almaktadır. Tek bir standart ürün ürettiğinde, tekrar tekrar ve sabit bir oranda enstrümantal mükemmelliğe yaklaşır. Üretken sürecin tekrarlanması, teknolojiadaki kusurları ortadan kaldırmanın bir aracı olarak deneyim sağlar (Thompson, 1967, s.15-16).

3. Yoğun Teknoloji (Intensive): Yoğun teknolojinin en temel özelliği bir işi başarmak için yapılacak faaliyet boyunca tüm unsurların birbirine bağlı olmasıdır (Koçel, 2015, s.349). Yoğun teknoloji özel bir teknolojidir. Başarılı istihdamı, kısmen potansiyel olarak ihtiyaç duyulan tüm kapasitelerin mevcudiyetine, ancak bireysel vaka veya projenin gerektirdiği şekilde seçilen kapasitelerin uygun özel kombinasyonuna dayanmaktadır (Thompson, 1967, s.18).

### 1.1.3.Çevre

Koşul-bağımlılık kuramının üzerinde durduğu en önemli unsurlardan biri çevredir. Koşul-bağımlılık kuramı örgütleri açık sistem olarak görmektedir. Burada önemli olan çevrenin örgütü nasıl etkilediğidir. Çevre organizasyonun sınırları dışında kalan her şeydir. Bu sınır örgütün kontrolü altında olan ve olmayan değişkenleri birbirinden ayıran hayali bir çizgidir. Bu hayli çizginin dışında kalan fiziksel ve sosyal faktörler çevrenin ana unsurlarıdır. Bu faktörler genellikle demografik yapı, ekonomi, siyasal koşullar, kültürel yapı, hukuk, coğrafi koşullar ve teknolojidir (Koçel, 2015, s.352-355). Örgütler hayatta kalmak için çevredeki değişimleri dikkatli olarak takip etmek zorundadır (Keskin vd., 2016, s.223). Örgütlerde stratejik yönetim bir anlamda örgütün gelecekteki varlığını sürdürebilmesiyle ilgilidir ve bu durumda varlığını sürdürebilmek için değişen çevre koşullarına uyum sağlamak durumundadır. Bunu ya çevreye uyum ya da bazı durumlarda, proaktif yaklaşımla, faaliyette bulunduğu çevreyi değiştirme şeklinde gerçekleştirmektedir (Ülgen ve Mirze, 2010, s.80).

Örgüt çevresinin örgütü etkilemesi altı faktör dikkate alınarak değerlendirilmektedir. Bunlar;

1. Çevre Kapasitesi: Örgütün çevresinde erişimi olan kaynakları ifade etmektedir. Çevre kapasitesinde erişime uygun fazla kaynak bulunması durumunda zengin çevre, kaynakların azlığı durumunda ise yalın çevre durumu oluşmaktadır. Çevre kapasitesi aynı zamanda örgütün varlığını sürdürmesi ya da büyümesi için ihtiyaç duyduğu kaynaklara ulaşımı belirleyen ana etkidir.

2. Çevresel Karmaşıklık: Örgütün faaliyet gösterdiği alandaki çevre unsurlarının benzerliklerini veya karmaşıklıklarını ifade etmektedir. Örgüt çevresinde çok fazla farklılık olması çevredeki karışıklığı işaret etmektedir. Eğer çevre homojen bir yapıya sahipse bu durumda örgütün faaliyetleri daha basit şekilde yürütülür.
3. Çevresel Durağanlık: Örgütün faaliyet gösterdiği alandaki değişim hızını ifade etmektedir. Durağan bir çevrede örgütler belli rutinler ve formel bir yapı oluştururlar. Durağan bir çevrede faaliyetleri yürüten örgütler değişken bir çevreyle temas ettiklerinde çevreye uyum sağlamakta zorlanırlar.
4. Çevresel Dağılım: Örgütün faaliyet gösterdiği alanda kaynakların dağılım oranını ifade etmektedir. Kaynakların gelişigüzel veya eşit dağıtıldığı örgütsel çevrede örgütsel öğrenme oranı düşük olmaktadır. Kaynakların belli bir bölgeye yoğunlaşması örgütlerin buna yönelik strateji geliştirmelerinde kolaylık sağlar.
5. Çevresel Uzlaşma: Örgütlerin faaliyet gösterdiği alanda örgütün çevresindeki diğer örgütler tarafından tanınması konusundaki uzlaşmayı ifade etmektedir.
6. Çevresel Belirsizlik: Örgütlerin faaliyet gösterdiği alandaki değişimlerin belirsizliğini ifade etmektedir. Çevresel belirsizlik çevredeki karışıklıktan ziyade örgütün faaliyet gösterdiği alandaki bağlantılarla ilgilidir. Çevresel bağlantıların artması örgütlerin çevredeki değişimi öngörmesini ve geleceğe yönelik planlama yapmasını zorlaştırır (Keskin vd., 2016, s.223-226).

İstikrarlı bir çevrede klasik yöneticilerin vurguladığı mekanik örgütler, değişken bir çevrede ise neo klasik yöneticilerin vurguladığı organik örgüt yapısı daha yüksek bir performansa yol açmaktadır. Mekanik örgütlerde yüksek düzeyde merkezileşme, uzmanlaşma, kesin görevler, tanımlanmış kurallar ve net bir hiyerarşi, organik örgüt yapısında ise daha esnek sınırlar ve kurallar ile keskin olmayan bir hiyerarşi mevcuttur. Çevrenin değişkenliği ve çeşitliliği örgüt yapılarına da etki etmektedir. Buna uygun olarak örgüt yapısında farklı işlevsel bölümler oluşmasına neden olarak farklılaşma yaratmıştır. Farklılaşmanın artması örgüt içi birimlerin bütünleşmesini yani iş birliğini zorlaştırmıştır. Örgütler bu problemi aşmak için hiyerarşi, kurallar vb. bütünleştiriciler kullanmışlardır (Taşçı ve Erdemir, 2013, s.33-34).

Stratejik yönetim sayesinde örgütler çevresiyle olan ilişkisini değerlendirirken aynı zamanda misyonunu gerçekleştirebilir. Bu kapsamda çevre bir örgütün

misyonundan uzaklaşmasına sebep olan içsel ve dışsal güçlerdir. Dolayısıyla stratejik yönetim, örgüt misyonunun bir bileşeni olur. Stratejik yönetim olmaksızın örgütler stratejilerini uygulama ve kontrol etmede büyük zorluklar yaşarlar (Alkhafajı, 2003, s.18). Stratejik planlama aşamasında yönetim, örgütün iç ve dış çevresiyle ilgili geçerli ve güvenilir bilgiye ihtiyaç duyar. Örgütün çevresiyle ilgili bu bilgi, genellikle tahmin edilemez nitelikte olan gelecek ile ilgili öngöründe bulunma bakımından önem arz eder (Alkhafajı, 2003, s.12). Etkin bir stratejik yönetim uygulaması işletmelerin sadece mevcut gelirlerinin nasıl korunacağına değil aynı zamanda işletme içinden ve dışından gelebilecek tehditleri görerek yok olmalarının önüne geçmekte, hatta dış rekabete odaklanarak işletmelerin daha güçlü hale gelmesini sağlamaktadır (Teece, 2009, s.47). Stratejik yönetim bir örgütün çevresi ile uyumlu halde yaşamını sürdürmesini sağlar (Moutinho ve Vargas-Sanchez, 2018, s.25).

#### **1.1.4.Strateji**

Strateji, birbirinden farklı faaliyetlerin devamında eşsiz ve değerli bir konum meydana getirilmesidir. Bu konumun yaratılması için stratejik pozisyonun da belirlenmiş olması gerekir. Stratejik pozisyon müşterilerin veya hizmet sunulan kesimin ihtiyaçlarına, bunlara ulaşılabilirliğine ve ürün ile hizmetlerin çeşitliliğine bağlıdır. Oluşturulacak pozisyon tek bir planlama döngüsü olarak görülmemeli ve en az on yıllık bir öngörüye sahip olmalıdır (Porter, 1996, s.74). Strateji uzun vadede değişen ortama göre bir örgütün başarılı olarak yönetilmesidir (Cartwright, 2003, s.9). İşletme stratejileri coğrafi yayılma, farklılaştırma, edinim, ürün geliştirme, pazara nüfus etme, küçülme, elden çıkarma, tasfiye ve ortak girişimi kapsamına alır. Stratejiler üst yönetimin kararlarını ve firmanın önemli düzeyde kaynaklarını gerektiren potansiyel eylemlerdir. Strateji geleceğe odaklıdır (David ve David, 2017, s.40).

Strateji iyi bir yol haritasıdır. Sadece stratejinin hedefine doğru direkt bir rota çizmek yeterli değildir. Aynı zamanda buraya giden yolları ve kavşakları da yol haritasına çizmek gereklidir (Williams, 2009, s.6). Stratejinin merkezinde örgütü konumlandırmak vardır. Stratejinin içinde rekabet vardır ve rekabette başarılı olmanın yolu farklı olmaktan geçmektedir. Bu farklılığı oluşturmak için rekabet ihtiyacının olduğu sektör içinde ihtiyaçların diğer örgütlerden farklılık yaratılarak karşılanması önemlidir (Porter, 1996, s.60-61). Strateji kelimesi ilk bakışta çok karışık ve bize uzak görünse de hayatımızın bir parçasıdır ve her alanda karşımıza çıkmaktadır. Hayatımızı

planlamamız, aldığımız maaş ile geçimimizi sağlamamız için yaptığımız şeyler stratejinin aşamalarıdır. Stratejinin temelinde “bugün hangi konumdayız?” ve “yarın nerede olmak istiyoruz?” soruları vardır (Mütercimler, 2011, s.57, 59).

Bir plan olarak strateji, liderlerin örgütlerin yönünü nasıl belirlediği ve onları önceden kararlaştırılmış hareket biçimine nasıl uyarladığı ile ilgilendirir. Bir taktik olarak strateji, tehdit, yanılma ve diğer çeşitli manevraların rekabetçi avantaj elde etmek için kullanıldığı rekabet alanını ifade eder. Model olarak ise strateji eyleme odaklanır ve davranışının göz önünde bulundurulmamasının kavramı anlamsız hale getirdiğini ifade eder. Ayrıca model olarak strateji örgütlerde davranış yakınsamasına ve tutarlılığına vurgu yapar. Konum olarak strateji örgütleri bir bağlamda ele alır. Özellikle örgütleri kendi rekabetçi çevrelerinde inceler. Örgütlerin, faaliyet çevresinde rekabetçi olabilmek için konumlarını nasıl belirlediklerini ve bu konumlarını nasıl koruduklarını inceler. Bu yaklaşım örgütleri, belirsiz ve rekabetçi bir çevrede var olmaya çalışan nişlerdeki organizmalar olarak ekolojik terimler açısından değerlendirmeye yönlendirir. Strateji, literatürün büyük bir kısmında ve popüler bir biçimde ele alındığı gibi sadece bir dizi rakiple ve bir pazarla nasıl başa çıkılacağına yönelik bir kavram değildir. Aynı zamanda, ortak algı ve eylem olarak temel örgütsel yapıyla ilişkili bir kavramdır (Mintzberg, 1987, s. 20-21).

Örgütler için misyon örgütün neyle ilgili olduğunu açıklamak için kullanılan bir terimdir. Strateji ise örgütün misyonunu nasıl başaracağını belirleyen bir enstrümandır (Brown vd., 2013, s.50). Strateji ile ilgili olan diğer bir kavram ise vizyondur. Misyon, bir örgütün içinde bulunulan zamanda ne olduğunu ifade eder. Vizyon ise örgütün gelecekte nerede olmak istediğini ortaya koyan bir ifadedir. Diğer bir ifadeyle, misyon mevcut durumu tanımlarken vizyon gelecek odaklıdır. Amaçlar, eylem fiiller biçiminde ifade edilmeli, neyin ne zaman başarılacağını göstermeli ve mümkünse nicel formda ortaya konulmalıdır. Amaç ile ilişkili ve genellikle onun yerine kullanılan diğer bir kavram ise hedeftir. Hedef, başarılmak istenenin nicelik ve zaman kıstasına bağlı olmadan açık uçlu bir biçimde ifade edilmesidir. Strateji ile ilişkili diğer bir kavram olan politika ise stratejinin formüle edilmesi ile uygulanmasını ilişkilendiren karar sürecini belirleyen genel ilkeler olarak tanımlanır. (Wheelen vd., 2012, s. 17-18, 21).

Stratejide süreklilik ise statik ve durağan bir rekabet görüşünü ifade etmez. Bunun için örgüt operasyonel etkinliğini sürekli olarak iyileştirmeli, verimlilik sınırlarını genişletmeli, uyumu güçlendirmeli ve vazgeçilmez olduğunu hissettirmek için çaba

harcamalıdır. Stratejik süreklilik, örgütün sürekli gelişimini ve faaliyetlerini daha etkin devam ettirmesi ile gerçekleşir (Porter, 1996, s.78). Stratejik yönetim, örgütün tüm unsurlarını bir arada tutmayı sağlayan yapıştırıcı görevi yapar. Stratejik yönetimin amacı bir örgütü geleceğe başarılı ve güçlü olarak hazırlamaktır. Stratejik yönetim hem düşünce hem de eylem gerektirir. Stratejik yönetim ancak eylemin düşünceyi takip etmesiyle gerçekleşir (Macmillan ve Tampoe, 2001, s.13). Stratejik yönetim performans artırıcı dinamik bir özelliğe sahiptir. Stratejik yönetim için koordinasyon ve uyum diğer faktörlerden çok daha önemlidir (Teece, 2009, s.40). Stratejik yönetimin amacı, gelecek için farklı yeni fırsatlar oluşturup bunlardan yararlanmaktır (David ve David, 2017, s.33). Günümüzde ve gelecekte stratejik yönetimin görevi, yeni pazarlar yaratmanın ötesinde geleceği yaratmaktır (Moutinho ve Vargas-Sanchez, 2018, s.1).

Stratejik plan bir örgütün geleceği için bir yol haritası görevi görür (Simerson, 2011, s.207). Stratejik planlama ne kadar uygun oluşturulursa uygulanması ve sonunda ulaşılması planlanan hedeflere ulaşılması bir o kadar kolay ve sorunsuz gerçekleştirilir (Kılıç ve Erkan, 2006, s.88-89). Stratejik planlama, bir örgütün rekabetçi avantaj elde edebilmesi için gelecekteki fırsat ve tehditleri sezebilmesini sağlayan yönetsel bir araçtır (Alkhafaji, 2003, s.11).

Stratejinin iki açısı bulunmaktadır. Bunlardan birincisi örgütümüzde neler olduğu, ikincisi ise dışarıda neler olduğudur. Başarılı bir stratejisi planlaması yapılmak isteniyorsa, her iki açı da iyi anlaşılmalı ve derinlemesine tetkik edilmelidir. (Williams, 2009, s.14,16). Stratejik planlama tek bir unsuru içeren bir süreç değildir. Stratejik planlama farklı amaç ve farklı durumlar için uygulanan iç içe geçmiş olaylar zinciridir (Genç, 2009, s.202). Stratejik planlama süreci örgüt içi ve örgüt dışı tüm paydaşların katılımıyla yürütülmesi gereken bir süreçtir (Demir ve Yılmaz, 2010, s.70). Stratejik planlamanın etkili olabilmesi için örgütün sunabileceği şey ile dünyanın ihtiyaç duyduğu şey arasında tamamıyla olmasa bile belli bir oranda eşleşme sağlanması gerekmektedir (Williams, 2009, s.14, 18).

Stratejik planlama sürecinin içinde durum analizi, misyon ve ilkeler, vizyon, stratejik amaçlar ve hedefler, faaliyet ve projeler, izleme, değerlendirme ve performans ölçümü vardır. Süreç içindeki en önemli adım, durum analizidir. Çünkü durum analizinden sonraki tüm süreç durum analizinden elde edinilen verilere göre kurgulanmakta ve uygulanmaktadır (Demir ve Yılmaz, 2010, s.73-74, 84-85). Stratejinin oluşturulmasının ilk şartı, örgütün faaliyet alanını analiz etmektir. Örgütün iş

yaptığı ortamı anlamak için ihtiyaç duyulan bilgilerin detaylı olarak araştırılması gereklidir. Hangi alanda başarılı olunmak isteniyorsa o sahada zaman geçirilmeli ve detaylı ortam analizi yapılmalıdır. Durum analizi için SWOT ve PESTLE analiz yöntemleri en bilinen yöntemlerdir. (Williams, 2009, s.18).

SWOT kısaltmasının açılımı; güçlü yönler (Strengths), zayıf yönler (Weaknesses), fırsatlar (Opportunities) ve tehditlerden (Threats) oluşmaktadır. Güçlü ve zayıf yönler örgütün iç yapısı ile, fırsatlar ve tehditler ise örgütün dışındaki dünya ile ilgilidir. Dört faktör belirlendikten sonra detaylı fakat birbirini tamamlayacak şekilde tasnif yapılmalıdır (Foong, 2007, s.6-12). PESTLE analizi yeni bir strateji yaratma aşamasında ilk atılacak adımlardan biri olmalıdır. PESTLE kısaltmasının açılımı; politik (Political), ekonomik (Economic), sosyal (Social), teknolojik (Technological), yasal (Legal) ve çevreden (Environmental) oluşmaktadır. PESTLE analiz sistemi, küresel ve ekonomik faktörler, teknolojideki değişiklikler, iklim değişikliklerinin yarattığı faktörler ve sosyal eğilimler gibi örgütleri etkileyebilecek güçleri tanımlamak ve bunları anlamak için geliştirilmiştir (Williams, 2009, s.20-21).

Stratejinin formüle edilmesinin amacı, örgütün gelecekte nasıl başarılı olacağını belirleyen bir süreçtir (Macmillan ve Tampoe, 2001, s.8, 61, 158-159). Stratejinin formüle edilmesi stratejik planlama veya uzun dönemli planlama olarak tanımlanır (Wheelen vd., 2012, s.176). Stratejinin formülasyonu hem stratejik sistem aracılığıyla elde edilebilecek iyileştirmeleri hem de operasyonel iyileştirme tasarım faaliyetlerini kapsar. Başarılı bir strateji planlamasının en öncelikli aşaması strateji formülasyonunun oluşturulmasıdır (Wu, 2001, s.5-7). Stratejinin formülasyonu analiz, seçim ve uygulama aşamalarını içeren entelektüel bir karar sürecidir. Strateji formülasyonu oluşturulurken gelecek öngörüsü ve varsayımlar önemlidir (Grattan, 2002, s. 1-2).

Stratejinin uygulaması yönetimin en zor aşaması olarak görülür. (David ve David, 2017, s.34). Stratejinin uygulanma yeteneği örgütlerin geçmiş tecrübe ve bilgi birikimi ile doğru orantılıdır (Huber, 2011, s.47-48, 50). Stratejik planlar uygulanmaya başlandığı ilk günden itibaren etkilerini göstermekle beraber örgütlerin öngörülebilir geleceğini planlamak için kullanılır (Moutinho ve Vargas-Sanchez, 2018, s.261).

## **1.2. Örgütsel Yapı Kavramı ve Önemi**

Örgütü oluşturan bireyler arasındaki ilişkinin düzenlenmiş haline örgütsel yapı denilmektedir. İnsanlar yaşamlarına ilişkin ihtiyaçlarını karşılamak için mal veya

hizmet üretmek amacıyla kurulan örgütler, gereksinim duyulan mal ve hizmetleri üretebilmek çalışmalar yaparlar. Örgütün yaptığı bu çalışmalar üretilen ürün veya hizmet çeşidine göre kurulan örgütler çeşitli faktörlere göre çeşitli, yalın ve karmaşık olabilirler. Örgütlerin çalışmaları satın alma, üretim ve pazarlama olmak üzere üç ana grupta toplanmaktadır. Örgütlerin yapısı büyüdükçe yönetim kademelerinin sayısı ve iş bölümünün ihtiyaç derecesi artmaktadır. İş bölümünün ihtiyaç derecesinin artmasıyla beraber hem yönetim kademesinde hem de üretimde aşamasında amaca ulaşılması için eşgüdümleme, görev dağıtımı, sorumluluk ve yetkilerin belirlenmesi aşamalar önem kazanmıştır. Bu faaliyetlerin düzenlenmesi aşaması işletmelerin örgütlenmesi kapsamına girmektedir. Örgüt yapısı kavramı örgütlerdeki faaliyetlerin yürütülme şeklini, hiyerarşik yapısını, çalışanlar arasındaki ilişkileri ve iletişim şeklinin açıklanması konusuna odaklanmıştır (Uysal, 2019, s.3, 7).

Örgütler nadiren kendi başlarına kurulur. Örgütler amaçlara ulaşmak için yaratılmış araçlardır. Organizasyon kelimesinin kökeni Yunan “organon” kelimesine dayanmaktadır (Morgan, 1998, s.15). Örgütsel tasarım, bir kurumun etkili ve verimli bir şekilde çalışması için nasıl yapılandırılması gerektiğini öngören normatif bir bilimdir. Örgütsel teori, dünyanın nasıl işlediğine ilişkin anlayışımızı ifade eden olumlu bir bilimdir ve bu anlayışı dünyanın nasıl işleyebileceğine dair bir tezatla karşılaştırır. Örgütsel tasarım, birçok kavram ve yaklaşımı içeren genç bir alandır. Örgütsel teoride, ilgili diller, tanımlar, hipotezler, analizler ve sonuçların geniş bir organı mevcuttur. Örgütleri dizayn etmek basit bir görev değildir. Stratejik organizasyonel tasarımın temeli, organizasyonun görev düzeyinde değil organizasyon düzeyinde yaptığı şeydir. Belirli görevler organizasyon yapısına bağlıdır ve bu nedenle tasarımın bir sonucu ortaya çıkarlar. Örgütün hedefleri ve misyonu, örgütün ne yaptığının belirlenmesi için temel oluşturur. Hedeflerden, görevlerden ve çevreden bir strateji oluşturulmalıdır. Bir örgütün tasarımındaki bir sonraki adım, doğru organizasyon yapısının seçimini etkileyen faktörlerin değerlerini belirtmek ve daha sonra uygulanabilecek kararlar ile kurallarına sahip olmaktır. Genel olarak, stratejik örgütsel tasarım için çıkış noktası örgütün ana hedefleri ve misyonudur. (Burton vd., 1995, s.xi-xiv, s.4-5).

### **1.3. Örgütsel Yapının Unsurları**

Örgütlerde yöneticiler örgütsel yapıyı değiştirmeye veya geliştirmeye karar verdiklerinde öncelikle örgütsel tasarımı ele alırlar. Örgütsel yapı ve tasarım konuları

zaman içinde en çok değişime uğrayan unsurlardan biri olmuştur. Bu durum yöneticilerin hem çalışanların hem de faaliyetin sonunda meydana çıkacak hizmetin etkinliğini artırma çabalarından kaynaklanmaktadır. Örgütsel yapı ve tasarıma ilişkin ilkeler neredeyse üzerinden bir asır geçmesine rağmen Henry Fayol ve Max Weber gibi yönetimin temel ilkelerini belirleyen yazarlara dayanmaktadır. Çünkü bu ilkeler zaman içinde bazı değişikliklere uğrasalarda hala geçerliliğini korumaktadır. Örgütsel yapının ve tasarımın unsurları örgütün kendi iç yapısıyla ilgili hususları kapsamaktadır (Keskin vd., 2016, s.155-156).

Bir örgütün faaliyet gösterdiği alanda başarılı olarak iş ve işlevlerini yürütmesi için;

1. Amaç birliği ilkesi,
2. Kumanda birliği ilkesi,
3. Yeterlilik ilkesi,
4. İş birliği ve uzmanlaşma ilkesi,
5. Görevlerin tanımı ilkesi,
6. Basamaklar sırası ilkesi,
7. Yetki ve sorumluluk denkliği ilkesi,
8. İş, yetki ve sorumluluk ve karşılıkların açık bir biçimde belirlenmesi ilkesi,
9. Ayrılık ilkesi,
10. Yöneltilme birliği ilkesi,
11. Değişebilirlik ilkesi,
12. Süreklilik ilkesi,
13. Önderliğin kolaylaştırılması ilkesi,
14. Fonksiyonel benzerlik ilkesi,
15. Çapraz ilişkiler ilkesi uymasına ihtiyaç vardır (Ertürk, 2000, s.100-105).

Stratejik örgütsel tasarım, örgütsel gruplamaları ve kuruluşta tasarlanması gereken birimleri belirtir. Örgüt birimleri arasındaki ilişkiler, örgüt çapında bilgi, ölçüm, kontrol ve teşvik sistemleri stratejik örgütsel tasarımın bir parçasıdır. Stratejik örgütsel tasarım bir süreç olduğu kadar bir sonuçtur. Örgütsel teori, örgütleri anlamaya odaklanan, ayrı disiplinlerin kendi farklı sorularını, hipotezlerini, metodolojilerini ve sonuçlarını yarattıkları çok disiplinli bir bilimdir. Örgütsel tasarım, örgütün tanımı ile başlar. Kavramlar açık ve kesin, gözlemlenebilir ve ölçülebilir olmalıdır. Örgütsel tasarım işlerin nasıl olması gerektiğiyle, hedeflere ulaşmak için yapılar tasarlamakla ilgilidir.

Örgütsel tasarım örgütsel teoriye bağlıdır: kuralcı amacı pozitif teorinin tanımlayıcı işlevini tamamlar. (Burton vd., 1995, s.xi-xiv, s.5-6, 37).

### **1.3.1. Bürokratikleşme**

Bürokrasinin çöküşü, yönetim düşüncesi tarihi boyunca ve aynı zamanda modern sosyal ve politik teoride birçok kez öngörülmüş ve talep edilmiştir. Bununla birlikte, düzenli olarak üzerinde durulmasına rağmen hem örgütsel bir ideal hem de çok yönlü biçimlendirilmiş bir örgütsel araç olarak bürokrasi varlığını kanıtlamıştır. Yani bürokratikleşme her dönem varlığını devam ettirmiştir (Du Gay, 2005, s.1-2). Bürokrasi Alman sosyolog Max Weber'in görüşlerinden meydana gelmiş bir yaklaşımdır. Bürokrasi yönetim ve organizasyon alanında etkin bir yapı oluşturulmasıdır (Koçel, 2015, s.263). Makine gibi tasarlanmış ve işletilen örgütlere genellikle bürokratik örgüt denilmektedir. Bu örgütler sanki makineleşmiş gibi ele alınır ve sonuç olarak verimli, güvenilir ve öngörülebilir makineler gibi faaliyet göstermesi beklenir (Morgan, 1998, s.13).

Bürokratikleşmiş örgütlerde birincil özellik kurallara bağlılıktır. Eğer bir bürokraside yüksek vasıflı profesyoneller görev alıyorsa ve profesyonellere karar verme yetkisi vererek, standardizasyonun bir kısmı profesyonelleşme yoluyla elde edilirse buna profesyonel bürokrasi denir. Sağlık kurumları, hukuk firmaları, muhasebe ortaklıkları profesyonel bürokrasilere örnektir (Burton vd., 1995, s.67). Bürokratik yetki yasal temeli olan tanınmış kural ve yetkilerle başkalarının davranışlarını etkilemeyi ifade etmektedir (Koçel, 2015, s.263). Bürokratik örgüt modeli tamamıyla yazılı kural, yönerge ve talimatlarla kesin bir otorite ile buna uygun bir hiyerarşik yapı oluşturulmasına odaklanmıştır (Keskin vd., 2016, s.37). Hiyerarşi, süreklilik ve kişisel olmam bürokratikleşmenin ayrılmaz üç ana unsurudur (Altay, 1999, s.39).

Bürokratik örgütlerin bazı özelliklere sahip olması gerekmektedir. Bunlar; iş bölümü, iyi tanımlanmış otorite hiyerarşisi, yüksek resmileştirme, kişisel olmama, esaslara dayalı istihdam, çalışanlar için kariyer yolları, üyelerin örgütsel ve kişisel yaşamlarının ayrı ayrı ayrılmasıdır (Burton vd., 1995, s.66).

### **1.3.2. Biçimselleşme**

Örgütlerde neyin, ne zaman, nerede, nasıl ve kim tarafından yapılacağından önceden ayrıntılı olarak belirlenmesi ve bu belirlenen hususlara zorunlu olarak uyulması

şart koşulmuşsa bu biçimselleşme derecesinin yüksek olduğunu göstermektedir (Koçel, 2015, s.217). Biçimlendirme örgütün düzenine ilişkin kurallarının, prosedürlerinin, talimatlarının ve iletişimlerinin ne ölçüde yazıldığını açıklar. Biçimlendirilmiş sistemler, açık kurallar ve düzenlemelerin örgütsel yapılarda işlerin nasıl gerçekleştiğini belirleyen sistemlerdir. Biçimlendirmenin yoğun olduğu örgütlerde;

1. Örgütün tüm kademelerine yönelik olarak çok sayıda yazılı kural ve politika oluşturulmuştur.
2. Örgütün iş ve işlevlerine ilişkin olarak kurallar ve prosedürler" kılavuzu oluşturulmuştur. Bu kılavuza örgütün tüm çalışanları kolayca ulaşabilmektedir.
3. Örgütte çalışanların yazılı iş tanım formları oluşturulmuştur.
4. Örgütlerde çalışanların büyük çoğunluğunun iş performanslarına ilişkin yazılı kayıtları tutulmaktadır.
5. Örgüte yeni katılanlara resmi tanıtıcı ve oryantasyon programları mevcuttur (Schminke vd., 2002, s.885-889).

Biçimlendirme, hata önleme ve algılama otomasyonunu kolaylaştırır ve tasarım aşamasında oluşturulan bileşimin doğruluğuna temel oluşturur. Tasarım desenleri, tasarım bileşenleri olarak kabul edilir ve tasarımcıya büyük ölçüde yeniden kullanım esnekliği sağlar. Biçimselleştirme iki yönlüdür. Birincisi, belirli ve kesin oluşturulmuş kurallardan elde edilen faydalar ve belirsizliklerin azalması veya ortadan kaldırılmasıdır. İkincisi ise oluşturulan kalıplar sayesinde hataların ve tutarsızlıkların ortaya çıkmasına katkı sağlayarak daha üst düzey kaliteye ulaşılmasını sağlamasıdır (Taibi, 2007, s.9, 76). Biçimselleştirme bürokratik bir kontrol stratejisinin merkezinde yer almaktadır. Biçimselleştirme aynı zaman merkezileşme boyutu boyunca hareket etmenin bir tamamlayıcısıdır. Örgütler büyüdükçe hayatta kalmalarının bir yolu da ihtiyaç duyulan biçimselleşmenin oluşturulmasıdır (Child, 1984, s.155-156).

### **1.3.3. Hiyerarşi**

Hiyerarşiler, etrafımızdaki dünyayı anlamak için sahip olduğumuz en önemli kavramlardan biridir. Hiyerarşi yaşadığımız sosyal ve ekonomik sistemlerin doğasını belirlerler. Hiyerarşilerin çoğu neredeyse görünmezdir. İnsanlar dikkatleri kendilerine çekene hiyerarşinin varlığını hissetmezler. Hiyerarşi, birbiri üzerine yığılmış durum veya yetki düzeyleri ile üçlü bir şekilde yapılandırılmış bir organizasyon sistemidir. Hiyerarşinin klasik ve en iyi bilinen örneği muhtemelen Şirket Merdiveni olarak da

bilinen bir şirketin veya işletmenin yapısını tanımlayan tipik diyagramdır. Hiyerarşilerde taban geniş tavan dar bir yapıya sahiptir. Hiyerarşik bir organizasyon yapısı, kuruluşun tepesinden en altına doğru bir komut zinciri içerir. Üst yönetim tüm kritik kararları alır ve bu kararlar daha sonra ikincil yönetim kademelerinden geçirilir. Bu örgütsel piramidin dibindeki biri bir karar vermek isterse, talebi onay için emir komuta zincirinden geçirir ve bunun için bir karar sonunda geri döner (Pooler, 2000, s.1-2).

Hiyerarşiler bir şeyleri organize etmek için kullanılır ve bir ağaç yapısından kurumsal bir yapıya kadar hemen hemen her organize şey bir hiyerarşi biçimidir. Çevremizdeki dünyanın günden güne nasıl işlediğini anlamak, her şeyin hiyerarşik olarak nasıl organize edildiğini anlamaktır. Hiyerarşik bir organizasyon normalde herhangi bir işte birkaç çalışandan fazla olduğunda gerçekleşir. Hiyerarşiler, gerçekleştirilecek birkaç görev için çok büyük bir görev olduğunda ortaya çıkar. Görevler birkaç kişiye veya çalışana devredildiğinde, hiyerarşik bir organizasyon sistemi ortaya çıkma eğilimi gösterir (Pooler, 2000, s.3-4).

Hiyerarşinin temelinde ilgili grupları oluşturarak ikinci bir gruba bağlamak vardır. Bu işlem en alttan tepeye kadar bir yapı oluşturulana kadar tekrarlanır. Gruplar oluşturulurken birbirlerine bağımlılıkları ve en fazla birliktelikleri göz önüne alınmalıdır. Uygun bir şekilde oluşturulmuş hiyerarşik yapı örgüt içi çatışmaları önleme özelliğine sahiptir (Thompson, 1967, s.60). Hiyerarşik yapı emir komuta ilkesiyle ayrılmaz ikili gibidir. Bu duruma göre işler ve görevler hiyerarşik göre oluşturulmalı ve bu hiyerarşi içinde kimin kimden emir alacağı ya da kimin kime karşı sorumlu olacağı açıkça belli olmalıdır (Koçel, 2015, s.257).

#### **1.3.4. Merkezileşme**

Örgütlerde karar verme kademesi merkezileşmenin derecesiyle direkt olarak bağlantılıdır. Yetki örgütün tepe yöneticilerinde ise merkezileşmiş yapı, eğer yetki alt kademe de ise ademi merkezi bir yapı mevcuttur (Koçel, 2015, s.217). Merkezileşme, isteğe bağlı seçimler yapmak için resmi otoritenin bir birey, birim veya düzeye yetki tanıma derecesidir. Yerinden yönetim düşük merkezizettir. Merkezileşme üst düzey yöneticilerin karar vermede kullandıkları bilgileri toplama ve yorumlama konusundaki doğrudan katılımları ve üst yönetimin bir kararın uygulanmasını doğrudan kontrol etme derecesi ile ilgilidir. Yani merkezileşme, hangi kararları kimin alacağı ile ilgilidir.

Örgütlerde basit yapılandırma genellikle çok merkezidir ve üst yönetici tüm önemli kararları verir. Örgütlerde üst yönetici diğerlerinin operasyonel sorunlara karar vermesine izin verdiğinde, basit bir örgütteki yapı ademi merkeziyetçi olabilir. Merkezileşmenin derecesi ve yerinden yönetim örgütlerdeki bilgi işleme kapasitesi ile doğrudan ilişkilidir. Bireylerin işleyebileceği bilgi miktarı bireyin becerisine ve eğitim düzeyine bağlıdır. Bireylerde bilgi işleme talebi arttıkça, karar alma süreçlerine daha fazla kişi katılmakta ve ademi merkeziyetçilik derecesi artmaktadır (Burton vd., 1995, s.76-77).

Merkezileşme, örgütlerde iktidar yoğunluğunu veya karar verme yetkisini yansıtmaktadır. Karar verme ve otorite hiyerarşisine katılım iki alt boyuttan oluşmaktadır. Karar alma sürecine katılım, karar verme gücünün politika oluşturma, işe alma ve terfi gibi faaliyetlere katılım yoğunluğunu yansıtmaktadır. Otorite hiyerarşisi ise bir kişinin işini yaparken karar verme gücünün yoğunluğunu yansıtır. Kararlara daha az katılım ve daha fazla otorite merkezileşmenin yüksek olduğunun bir göstergesidir (Schminke vd., 2002, s.884).

Merkezileşme farklı düzeylerde gerçekleşebilmektedir. Merkezileşme kademeleri ve dereceleri örgütün yapısal organizasyonu ile direkt bağlantılıdır. Bazı durumlarda merkeziyetçilik olmasına rağmen örgüt yapısına bağlı olarak kararlar üst düzey yöneticiler yerine daha alt düzey yöneticiler tarafından verilebilmektedir. Bu nedenle örgüt yapısı oluşturulurken hangi kararların üst düzey yönetici tarafından verileceği hangi kararların ise diğer yöneticiler tarafından verileceğini açıkça belirleyen bir yapı oluşturulmalıdır (Robbins vd., 2013, s.132-135).

### **1.3.5. Uzmanlaşma**

Uzmanlaştırma ya da bölümlendirme bir ürün, pazar veya müşteri grubuna bağlı olarak örgütün alt birimlerinin düzenlenmesidir (Burton vd., 1995, s.56). En çok kullanılan bölümlendirme temel işlevler açısından bölümlere ayırma diğer bir adıyla işlevsel bölümlendirmedir. Bunun yanı sıra örgütlerde üretilen ürün ve hizmete bağlı olarak; ürün temelli bölümlendirme, müşteri temelli bölümlendirme, coğrafi temelli bölümlendirme süreç temelli bölümlendirme de yapılabilmektedir (Robbins vd., 2013, s.134). İşlevlerin belirlenmesinde esas etken iş bölümü ve uzmanlaşmadır. Bu aynı zamanda iş basitleştirmedir. Özellikle teknolojinin ve endüstrinin gelişmesiyle birlikte

örgütlerde uzmanlaşma kaçınılmaz hale gelmiştir. Uzmanlaşmanın yoğunlaşmasındaki önemli bir etkende örgütün büyüklüğüdür (Can, 2002, s.104-105).

Birimlerin tasarımındaki amaç, birimlerin birbirine bağımlılığını en aza indirmektir. Bölümler olarak adlandırılan bu alt birimlerin koordinasyonu, fonksiyonel konfigürasyondaki koordinasyondan çok farklıdır. Uygun olarak yapılmış bölümlendirmede üst yönetim operasyonel ve taktik konularda yer almaz. Eğer üst yönetim stratejik nitelikte olmayan konulara dahil oluyorsa, yapılandırmaya bozuk bölümsel yapılandırma adı verilir. Bölümlendirilmiş birimler için birkaç farklı taban vardır. Bölümler genellikle hizmetlere, ürünlere veya ürün gruplarına dayanır. Bölümlendirme de ihtiyaç halinde birkaç birim dahil edilerek karışım da yapılabilir. Bölümsel konfigürasyonun temel doğası, genel görevin nispeten özerk birimlere bölünmesidir. Her bölüm birimi kendi operasyonlarında bağımsızdır. Örgütlerde bölümsel yapılandırma esnek bir şekilde yürütülebilir. Bölümlendirme yapılmış örgüt yapılarında yeni fırsatların belirlenmesi üst yönetimin sorumluluğundadır. Bölüm yapılandırmasının en büyük avantajı, her bölümün performans hedefleri ölçülen müşterileri, pazarları, ürünleri ve teknolojisi üzerine doğrudan odaklanmasıdır (Burton vd., 1995, s.56-57, 60-61).

Uzmanlaşma örgütlerde çalışanların sahip olduğu becerileri etkin biçimde kullanmasına olanak sağlar. Bu aynı zamanda çalışanların daha becerili oldukları alanda kullanılmasını sağlar. Aksi takdirde bir konuda çok ehil olan kişiler ehil oldukları alanda kullanılmazsa belli bir zaman sonra becerilerini kaybederler. Uzmanlaşmanın diğer bir etkisi ekonomiklidir. Tüm çalışanlara aynı ücret politikası yerine daha nitelikli personele daha yüksek ücret verilmesi ve ücretlerin kademelendirilmesi beraberinde örgütte adaletle ekonomikliği sağlar. Uzmanlaşmanın tarihsel gelişimi çok eskilere dayanmamaktadır. Uzmanlaşmanın ilk uygulamaları 20 yüzyıl başlarına dayanmaktadır. Uzmanlaşmanın verimliliği artırdığının görülmesiyle birlikte örgütlerde popüler hale gelmeye başlamıştır. Günümüzde iş potansiyelini artırmaya önemli olan uzmanlaşma pek çok üst düzey yönetici tarafından örgütlenme aracı olarak kullanılmaktadır (Robbins vd., 2013, s.132-133).

Örgütlerde uzmanlaşma ya da bölümlendirmenin etkinlikle ve başarıyla icra edilmesi için;

1. Bölümlere ayırmada benzer işlerin dikkate alınması ilkesi,
2. Uzmanlaşmadan yararlanma ilkesi,

3. Denetim ilkesi,
4. Koordinasyon yardım ilkesi,
5. Giderleri azaltma ilkesinden istifade etmeye ihtiyaç vardır (Ertürk, 2000, s.106-107).

### **1.3.6. Standartlaşma**

Standardizasyon, örgütlerde çalışmanın kurallar, prosedürler ve bilimsel yöntemlerle yönetilme derecesidir (Donaldson, 2001, s.63). Standardizasyon, modern endüstriyel toplum için bir yağlayıcı görevi yapar ve işlemleri kolaylaştırır. Örgütlerde standardizasyonun temel amacı, iş sonuçlarına ve kuruluşun etkinliğine ve verimliliğine katkı sağlanmasıdır. Standardizasyon, ürün ve hizmet maliyetlerini azaltır. Oluşturulacak standartlar bilim, teknoloji ve deneyimin birleştirilmiş sonuçlarına dayanmalı ve optimum topluluk yararlarının desteklenmesini amaçlamalıdır. Örgütler kendi standartlarını belirleyebilecekleri gibi başka örgütler tarafından belirlenen standartları da kullanabilirler. Örgütlerde standartlara olan artan ihtiyaç, beraberinde standardizasyon hizmetleri sunan örgütlerin sayısının da artmasına neden olmuştur (De Vries, 2013, s.5, 13).

Standartlaşma ve standartlar üst yönetim tarafından oluşturulan ana ilkeler doğrultusunda oluşturulur. Örgütlerde yapılan faaliyetlerin değerlendirilmesi için bazı ölçütlerin bulunmasına ihtiyaç vardır. Bu ölçütler ancak standartlar çerçevesinde oluşturulabilir (Can, 2002, s.227-228). Standartların geliştirilmesi ve kullanılmasıyla ilgilenen standardizasyon süreci, paydaşlar ve standardizatörler olarak bilinen kuruluşlar arasındaki karmaşık etkileşimlerle karakterize edilir. Örgütler arasındaki standartlaştırma faaliyetleri, farklı ihtiyaçlara sahip farklı paydaş örgüt temsilcilerinin bir araya gelmesiyle geliştirilir. Standardizasyon doğası gereği farklı bölgelerde farklı değişiklik gösterebilmektedir (Thomas, 2009, s.20-21).

## BÖLÜM

### 2. AFET VE ARAMA KURTARMA

#### 2.1. Afet

Afet kelimesi Latince “disastro” kelimesinden gelmekte olup kelime anlamı olarak “yıldızlardan” manasına gelmektedir. Bu kelime afetlerin doğal ve öngörülemeyen olduğunu belirtmektedir. Afetler yıllar içinde çeşitlenerek insanlığın karşısına çıkmıştır (Christophe, 2009, s.1). Afetler sadece tarihsel kayıtlarımızı süsleyen süs veya ilginç olaylar değildir. Aksine afetlerin tarihi şekillendirme gibi bir özelliği bulunmaktadır. Tarihte afetlerin, bazen uygarlıkları tümüyle yok ettiği, çok aciz durumlara düşürdüğü veya dünya nüfusunda ciddi kayıplara yol açtığını görürüz (Coppola, 2015, s.1-2). Eski Mısır’da Nil Nehrinin düzenli aralıklarla taşması ve Nil havzasının sular altında kalması neticesinde büyük insan kaybına ve mahsullerin tümü ile yok olmasına neden olmuştur. MS 79’uncu yılda Vezüv Yanardağının patlaması ile Roma’da Pompeii ile Herculaneum şehirleri neredeyse tümü ile yok olmuş ve sayısız insan hayatını kaybetmiştir. Yani afetlerin tarihi en az insanlık tarihi kadar eskidir (Moore ve Lakha, 2006, s.xiii). İnsanlığın afet yönetimine ilişkin ilgisi ve afetlerle mücadele etmeye uğraşan ilk insanların çabaları mağaralarda tasvir edilen hiyerogliflere yansımıştır (Pinkowski, 2008, s.38). İnsanlar yerleşim yeri olarak her zaman yiyecek, su ve savunma kaygısı ile ticarete kolay erişim alanlarını tercih etmiştir. Bu tercihler yapılırken yerleşilen yerin afet riskleri genellikle görmezden gelinmiştir (Coppola, 2015, s.20).

Afetler bilinen tarih boyunca dünyadaki yaşamın doğal bir tekrarı olmuştur. Bu afetlerin bazıları o kadar etkili ve şiddetli olmuştur ki başta dinazorlar olmak üzere bazı canlıların neslinin sonunu getirmiştir. Günümüzde afetlerin etkisi tarih öncesi çağlardan çok farklıdır. Dünyada toplumların gelişmesi ile beraber az gelişmiş bölgelerin yanı sıra çok daha fazla karmaşıklığa sahip modern bölgeler meydana gelmiştir. Öyle ki bazı bölgelerdeki karmaşık modern gelişmişlik afet konusunda insanlığı daha fazla tehlikeye açık bir hale getirmiştir. Meteorolojik olaylar da doğa kaynaklı olmasına rağmen geçmişte kısmen günümüzdeki modern teknoloji ile neredeyse bütünüyle tahmin edilmesine karşın yine de doğa kaynaklı olarak tanımladığımız afetlerin ne zaman ve nerede olacağını tahmin etmek halen mümkün değildir. Bu nedenle insan yapımı felaketler hariç doğal afetlerin ortaya çıkmasından ve insan medeniyetine olan

etkilerinden kaçınılamaz ama etkileri azaltılabilir (Pinkowski, 2008, s.xix-xxi). Afetin unsurları, insan kaybı ve maddi hasar kaybına neden olan ve günlük hayatımızın parçası haline gelen deprem, kasırga, sel, kuraklık, volkanik patlama, kıtlık vb. olaylardır (Haghani ve Oh, 1996, s.231).

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak 20'nci yüzyıl boyunca doğal ve teknolojik afetler artan sıklıkla meydana gelmesine rağmen dünya çapında bu afetlerde insan kayıpları giderek azalmaktadır. Fakat insan kayıplarının azalmasının tersine ortaya çıkan finansal zararlarda yıllara bağlı olarak ciddi artışlar meydana gelmiştir. Örneğin; Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre 1900 ile 1959 yılları arasında meydana gelen doğal afetlerde 5.379.229 insan hayatını kaybederken, 1960 ile 2006 yılları arasında ise sadece 993.058 insan hayatını kaybetmiştir. Şehir hayatına geçilmesi ile beraber nüfus artışı gibi demografik değişiklikler afet durumunda ciddi riskler meydana getirmekte ve afetin felaketle sonuçlanma olasılığını artırmaktadır. Ne kadar teknolojik gelişme olursa olsun dünyamızın bir gerçeği olan doğal afetlere karşı etki derecesi değişiklik göstermekle beraber toplumların çaresizliği de devam etmektedir (Pinkowski, 2008, s.21-22, 26).

Afetleri yaratma konusunda doğa yalnız değildir. Felaketlerin birçok çeşidi doğal afet olarak adlandırılrsa da hiçbir afet ve felaket başlı başına doğal değildir. Çünkü doğal afetin gerçekleşmesi için felaketin insanlar ve insanın yaşadığı yapıları çevre ile temas kurması gerekmektedir (Coppola, 2015, s.50). İnsanoğlunun hayallerinde yarattığı ve yapmak istediği yapıların sınırı yoktur. Bunun bir sonucu olarak mühendislik alanında iddialı gelişimler olmuştur. Hava, kara ve deniz ulaşımında hızlı seyahat etme, nükleer enerji kullanımı, büyük tünel ve köprü projeleri insanların yaşam kalitesini artırmak için tasarlanmış ve geliştirilmiştir. Ancak doğa ile insan ihmalin birleşmesiyle işler bir şekilde ters gidebilir ve bu büyük mühendislikler yıkıcı felaketlere sebep olabilir. Doğal veya insan kaynaklı eski ya da modern zamanda meydana gelen afetlerin ortak özelliği ani ve ezici yıkım ile ciddi yaralanma ve ölümdür (Moore ve Lakha, 2006, s.xiii).

Deprem hastaneleri, okulları ve evleri yerle bir edebilir. Bir yanardağ, bir havalimanında kolay çözülemeyecek hasarlara yol açabilir. Su taşkınları bakımlı sokakları döküntüye çevirebilir. Doğal bir afet sonrası tetiklenen veya başka bir nedenle meydana gelen salgın bir hastalık, bir yerleşim merkezinde ya da toplumda hızlıca yayılıp hayatı felç edebilir. Afetlere ilişkin geçmiş veriler ve afetlerin etkisi göz önüne alındığında, iyi yönetilen şehirlerin dünyanın en emniyetli yerlerinden biri olduğu ancak

plansız ve iyi yönetilmeyen şehirlerin dünyanın en tehlikeli yeri haline gelebileceği gözlemlenmiştir. Sonuç olarak her şehir felakete açık değildir. Afetlerin yıkıcı etkisi şehirler için bir kader değildir. Bunun sağlanması, gelişmişlik ve ekonomik güçle doğru orantılıdır (IFRC, 2010, s.8-9, 19).

Uluslararası Acil Durum Veri Tabanı (Emergency Events Database-EM-DAT) EM-DAT'a göre bir olayın afet olarak tanımlanması ve veri tabanına dâhil edilmesi için iki kriter bulunmaktadır. Meydana gelen olaydan dolayı asgari 10 kişinin hayatını kaybetmesi ya da asgari 100 kişinin etkilenmesi durumu afet olarak tanımlanmakta ve veri tabanına dâhil edilmektedir. Aynı zamanda EM-DAT veri tabanına dâhil olma kriteri, uluslararası yardım talep etme kriteri olarak da kabul edilmektedir (Smith ve Petley, 2009, s.24) Bir afet meydana geldiğinde faaliyet alanı, afet bölgesidir. Bu bölgeye ilk müdahale itfaiye, polis, jandarma ve sağlık görevlileri tarafından önceden hazırlanmış müdahale planı kapsamında yapılır. Bir afet meydana geldikten sonra yaşanan kayıplar için birisinin sorumlu tutulması ve parmakla işaret edilmesi gelenek haline gelmiştir (Schneid ve Collins, 2001, s.95, 115). Afetlerin karmaşık yapısı ve nasıl meydana geleceği belli olmadığı için afet durumunda görev yapmasına ihtiyaç duyulacak pek çok müdahale birimine ihtiyaç vardır. Bu kadar çok fazla değişik birimden gelen müdahale timlerinin aynı anda tek bir amaç için organize edilip kullanılmasında daima sıkıntılar meydana gelir. Bunun için iş paylaşımının etkin olarak yapılması gerekmektedir. Bununla birlikte işleve göre organizasyonları belirlemek, boşlukları ve hizmet sorunlarını öngörmek gibi temel sorunlar nedeniyle iş paylaşımının bölümlendirilmesi kolay değildir. Bu nedenle afetlere müdahalede gönüllü kuruluşlar, şehir müdahale birimleri, ulusal hatta uluslararası düzeyde kamu ile özel sektör kurum ve kuruluşları arasındaki koordinasyon ile iş birliği vazgeçilmezdir. Bu koordinasyon ve iş birliğini sağlamak sürekli eğitim ile iş birliğine yatkın liderler tarafından sağlanabilir. Özellikle büyük afetlerde, afete müdahale eden kurtarma timleri arasında işbirliği ve koordinasyonda yaşanan aksaklıklar ile problemler afetlerin yıkıcı etkilerini artırabilir. Afetlerde başarılı olunması sorunuz bir koordinasyon ve iş birliğinin afet öncesi oluşturulmuş olmasına bağlıdır. Bu koordinasyon ve iş birliğinin sağlanması için afete müdahale edecek ekiplerin afet öncesi birlikte eğitim yapmış olmasına ve bu ekipler arasında hızlı kesintisiz bir iletişim ağı oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Afetlerde bazı konuların tepe yöneticiler tarafından merkezi olarak organize edilmesi faydalı olabilir. Fakat üst ve orta düzey yöneticilerin afetin bölgesinin dışında afet yönetimini sevk ve

icra etmeleri sahadaki ekiplerin daha gevşek ve karmaşık bir yapıda oluşmuş afetin temel problemlerinden uzak çalışmalarına neden olur. Doğal ve insan kaynaklı afetler nedeniyle meydana gelebilecek fiili can ve mal kaybını önlemek için acil durum planlamacıları ve yöneticilerinin yıkıcı sonuçları en aza indirmesi için afet öncesi afete hazırlık ve müdahale planlarını oluşturması, geliştirmesi şarttır (Pinkowski, 2008, s.76, 78-96). Afet müdahalesinde hayatta kalanlar ile olumsuz etkilenenlerin ihtiyaçlarına ve önceliklerine odaklanılmalıdır. Bu odaklanmada kadınlara ve çocuklara öncelik verilmesi, müdahalenin etkin yürütülmesine öncülük yapacaktır (IFRC, 2010, s.25-26).

Afetlerin ilk başlangıcından itibaren bireyler ve toplumlar için afetin yıkıcı unsurlarına maruz kalmalarını azaltmak, afetler sonrası iyileştirme faaliyetlerinde çeşitli yöntemleri uygulamak gibi çabalar, başarılı veya başarısız olsun afet yönetimi olarak adlandırılır. Tüm dünyada afet yönetimini motive eden en büyük unsurlar hayata, mâla ve çevreye etki edebilecek zararları azaltmaktır. Günümüzde modern afet yönetiminin vazgeçilmez dört ana unsuru vardır. Bunlar;

1. Zarar azaltma/hafifletme: Bir tehlikenin, olasılığının veya sonuçlarının toplumu en az derecede etkileyecek şekilde planlama yapılmasıdır.
2. Hazırlık: Afetlerdeki can ve mal kayıpların en aza indirilmesine yönelik bir faaliyettir.
3. Müdahale: Afetin meydana gelmesiyle beraber afetin yarattığı can ve mal kaybının etkilerinin ortadan kaldırılması veya azaltılması amacıyla harekete geçmeyi kapsamaktadır. Arama kurtarma faaliyetleri de bu bölüm içinde icra edilir.
4. İyileştirme: Afet sonrası afetten etkilenen insanların yaşamlarının normale döndürülmesine ilişkin yapılacak işlemleri ifade etmektedir. İyileştirme aşaması genellikle acil müdahale bittikten sonra başlar ve aylar hatta yıllar boyunca devam eden uzun bir süreçtir (Coppola, 2015, s.12-13).

Afete hazırlığın ilk adımı yaşanabilmesi muhtemel potansiyel risklerin, risklerin olasılığının ve potansiyel hasarın değerlendirilmesidir. Potansiyel riskler operasyondan operasyona, tesisten tesise, konumdan konuma göre değişiklik gösterir. Risk tanımlaması yapılırken önce risk çalışması yapılacak sahanın konumu, çevre yapısı, yapılaşma durumu ve bunlarla ilgili diğer faktörler belirlenmelidir. Tek bir eylem planının tüm sahalara uygulanması ve aynı sonuçların alınması mümkün değildir (Schneid ve Collins, 2001, s.1-2) Ülkelere tek örnek bir uygulama planı verilse bile,

ülkelerin politik, kültürel, ekonomik nedenler ile yaşanabilecek talihsizlikler dikkate alındığında, her ülkenin bu planları tekdüze uygulaması imkânsızdır. Her ne kadar afet yönetiminde insanın yanında mal ve çevreye olan yıkıcı etkiler afet olarak değerlendirilse de afetin hiçbir boyutta insana etkisi yoksa, bu genel olarak afet olarak değerlendirilmeye alınmaz. Eğer oluşturulan bir plan, afetin çağımızdaki tüm unsurlarını kapsayacak şekilde hazırlanmışsa bu oldukça yeni bir plandır. Çünkü her afet, beraberinde afet planında güncellemeyi de getirir (Coppola, 2015, s.1-2).

Etkin afet yönetiminin birinci basamağı, tehlikelerin tanımlanması ve profillenmesidir. Tüm olumsuz olaylar, afet olarak tanımlanamaz. Örneğin bir ev yangınında da can ve mal kaybı yaşanma ihtimali vardır. Fakat bu tür yangınlar kolayca yönetilip kontrol altına alınabileceği için afet olarak adlandırılmaz. Afetin büyüklüğü kaybına yol açtığı insan, mal kaybı ve çevresel deformasyonla ölçülür. Afet yöneticilerinin başarılı bir planlama yapması yaşadıkları ülkenin jeolojik, meteorolojik, hidrolik, biyolojik, ekonomik, teknolojik, politi ve sosyal yapısını iyi bilmesi ile ülkede oluşabilecek her türlü senaryoyu hayal etmesine bağlıdır. (Coppola, 2015, s.34-35). Afet yönetiminde önemli diğer bir etken ise birlikte çalışacak ekiplerin arasında kesintisiz bir dahili ve harici iletişim ağının kurulmasıdır. Afetlerde en kötü senaryolardan biri de afet çalışanlarının bir felaket yaşamasıdır. Afet sırasındaki hızlı hareket etme baskısı ile yüksek stres bir araya gelince afet müdahale çalışanlarının tehlikeye maruz kalma riski oldukça artmaktadır. Bu nedenle etkin bir komuta kontrol ile iletişim ağı kurulması çok önemlidir (Schneid ve Collins, 2001, s.93). Dünyanın neresinde olursa olsun afet müdahalesinde kamu kurumları ve özellikle de askeri birlikler rol oynarlar. Askeri birlikler disiplinli ve eğitilmiş personeli, sahip olduğu tekerlekli araç, yüzer vasıta ve hava filosu ile sağlam lojistik yapısı ve komuta kontrol sistemine yatkınlığı ile afet ve acil durumların vazgeçilmez unsurlarıdır (DoD, 2010, s.1). İletişim olmadan birleşik bir komuta yapısı oluşturmak ve ihtiyaca göre ekipleri yönlendirmek imkânsız hale gelir. Büyük ölçekli bir operasyonda bunu sağlamak çok kolay değildir. Bu nedenle bu planlamanın önceden yapıp test edilmesi gerekmektedir. Afet planlaması kadar önemli bir başka etken ise planın uygulanması için en uygun, en üst yöneticinin ya da en altta sahadaki yöneticinin seçilmesi ve görevlendirilmesidir (Schneid ve Collins, 2001, s.62-63, 67).

İyi bir afet müdahale planının etkin bir şekilde uygulanması, insanların afet sonrasına ilişkin umutlarının yeşermesini ve iyileştirme sürecinin olduğundan daha hızlı

yürütülmesini sağlar. Bunun aksi ise afet sonrası iyileştirme sürecinin beklenenden daha uzun bir zaman almasına neden olur (IFRC, 2010, s.26).

### **2.1.1. Afet ile İlgili Tanımlar ve Kavramlar**

Literatürde afet ile ilgi çok çeşitli tanımlar olmakla beraber tüm tanımlarda ortak nokta insanların hayatını kaybetmesi, yaralanması, ekonomik olarak kayıp yaşaması ve çevresel zararlarıdır. Yine literatürde afetler doğal ve teknolojik olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır. Doğal afetler doğal güçlerin etkisiyle meydana gelmektedir. Teknolojik afetlerin meydana gelmesinde ise ana faktör olarak insan vardır. Fakat bu iki afet türünü birbirinden bağımsız olarak algılamak mümkün değildir. Çünkü bazen biri diğerinin başlamasına neden olabilmektedir. Çeşitli kaynaklara göre afet, doğal afet ve teknolojik afet tanımları aşağıda belirtilmiştir.

Birleşmiş Milletler Afet Riskini Azaltma Ofisi (United Nations Office for Disaster Risk Reduction-UNISDR) UNISDR'e (2009) göre afet, toplumun insan, mal, ekonomik veya çevresel kayıplar yaşaması ve tehlike karşısında toplumun işleyişinde ciddi bozulmalar meydana getiren olaylardır (UNISDR, 2009, s.9).

Türkiye'nin afet ve acil durum müdahale, risk yönetimi ve zarar azaltma planlarını yapmak veya yaptırmaktan sorumlu (Afet ve Acil Durum Yönetim Başkanlığı-AFAD) AFAD'a (2013) göre afet, meydana geldiği topluluğun tamamını ya da bir kısmını ciddi fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplar doğuran, toplumun normal faaliyetlerini sekteye uğratan doğal, teknolojik ve insan kaynaklı olaylardır (AFAD, 2013, s.1)

Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization-WHO) WHO'ya (2008) göre afet, ekolojik bozulma, insan hayatının kaybı, maddi hasar, yaralanma ve sağlık hizmetlerinin bozulmasına neden olan olaylardır (WHO, 2008, s.22).

Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Dernekleri Federasyonu (The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies-IFRC) IFRC'ye (2010) göre afet, bir topluluğun veya toplumun işleyişini ciddi şekilde bozan ve topluluğun veya toplumun kendi kaynaklarını kullanma becerisini aşan insan, maddi ve ekonomik veya çevresel kayıplarına neden olan ani olaylardır (IFRC, 2010, s.15)

Guha-Sapir vd.'ye (2008) göre afet yerel kapasiteyi aşan ulusal veya uluslararası dış yardım talep edilmesini gerektiren sıklığı öngörülemez büyük hasara, yıkıma ve

insanların acı çekmesine neden olan ani durumlar veya olaylardır (Guha-Sapir vd., 2008, s.2).

Kapur vd.'ye (2016) göre afet, topluluğun işleyişini ciddi şekilde bozan, etkilenen toplumun kendi kaynaklarını kullanarak başa çıkma yeteneğini aşan yaygın insan, maddi, ekonomik veya çevresel kayıpları içeren olaylardır (Kapur vd, 2016, s.55).

Steinberg'e (2006) göre doğal afetler can ve mal kaybına neden olma potansiyeline sahip insanların kontrolü dışında meydana gelen jeolojik veya meteorolojik olaylardır (Steinberg, 2006, s.182).

UNISDR'e (2009) göre doğal afet can kaybına, yaralanmaya, ekonomik aksamalara, çevresel hasarlanmaya yol açan hızları ve süreçleri farklı olan doğal kaynaklı süreçlerdir (UNISDR, 2009, s.20-21).

Işık vd.'ye (2012) göre doğal afetler kaynağını yer kabuğunun derinliklerinden alan jeolojik ve atmosferdeki doğa olayları neticesinde oluşan meteorolojik etkenlerin katkısıyla meydana gelen olaylardır (Işık vd., 2012, s.84-85).

WHO'ya (2018) göre doğal afetler bir bölgenin, toplumun ekonomisini altyapısını ciddi şekilde zorlayan, insani nitelikte zorluk ve sorun getiren doğa tehlikeleridir (WHO, 2008, s.40).

Smith ve Petley'e (2009) göre doğal afetler toplumun temel işlevlerini tehdit eden insan kaybı, insan yaralanması ve maddi hasarlara yol açma potansiyeline sahip sel, tsunami, tayfun, sıcak hava dalgası, yıldırım, deprem vb. gibi yeterince büyük ölçekli olaylardır (Smith ve Petley, 2009, s.14).

WHO'ya (2018) göre teknolojik afet otomobil, demiryolu, uçak vb. ulaşım kazaları, her türlü yapıda hasar veya çökme, her türlü teknolojik arıza, patlama, kentsel yangın, sosyal çatışma, terörist saldırısı, hava, su ve toprak kirliliği ile insan sağlığına zararlı sızıntı olaylarıdır (WHO, 2008, s.40). Schlager'e (2009) göre teknolojik afetler, insan kaynaklı afet olarak tanımlanmakta olup, kaynağında insanlar tarafından yapılan ürün ve yapıların üretim yapım hatası, eğitim eksikliği, teknolojinin yanlış kullanımı kaynaklı meydana gelen olaylardır. (Schlager, 1994, s.xvii).

Evan ve Manion'a (2002) göre teknolojik afet insan kaynaklı olup, teknolojiyi kontrol etmede insan hatasından veya teknoloji sisteminin arızalanmasından kaynaklanan olaylardır (Evan ve Manion, 2002, s.3-4).

## 2.1.2. Afet Türleri

Doğal afetlerin güncel ihtiyaçlara kategorilendirilmesi ve ortak terminoloji oluşturulması amacıyla Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Programme-UNDP), Asya Afet Zararlarının Azaltılması Merkezi (Asian Disaster Reduction Center-ADRC) ve Afetlerin Epidemiyolojisi Araştırma Merkezi (The Centre for Research on the Epidemiology of Disasters-CRED) tarafından çalışma başlatılmıştır. Bu kapsamda 2007 yılında Uluslararası Acil Durum Veri Tabanı (Emergency Events Database-EM-DAT) tarafından yeni doğal afet kategorileri oluşturulmuştur. Bu kategorilendirme uluslararası standart felaket sınıflandırmasında ilk adım olmuştur. Uluslararası Acil Durum Veri Tabanı Belçika merkezli Afetlerin Epidemiyolojisi Araştırma Merkezine bağlı olarak kâr amacı gütmeyen çalışan bir kurumdur (IFRC, 2010, s.162). Bazı afetler herhangi bir kategoriye kolayca dâhil edilemez. Örneğin tsunami, su bazlı bir afettir. Ancak tsunami deprem, heyelan veya volkan patlaması gibi sismik bir hareketin sonucudur. Detaylı bir afet tanımlanma süreci, afet yöneticilerine ülkelerini hangi tür tehlikelerin tehdit ettiği hakkında detaylı bilgi verir (Coppola, 2015, s.46).

EM-DAT tarafından afetler doğal ve teknolojik olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmıştır. Doğal afetler kategorisinin altında altı afet alt grubu, 11 adet afet tipi, 33 adet afet alt tipi ve 21 adet afet alt alt tipi oluşturulmuştur (Bkz. Tablo 2.1). Teknolojik afetler kategorisinin altında bir afet alt grubu, üç adet afet tipi ve 14 adet afet alt tipi oluşturulmuştur (Bkz. Tablo 2.2) (Guha-Sapir vd., 2008, s.40-41).

1923-2016 yılları arasındaki EM-DAT veri tabanı incelendiğinde Türkiye’de toplam 313 adet afet meydana geldiği görülmektedir. Bu 313 afetin 160’ının doğal afet, 153’ünün ise teknolojik afet olduğu görülmektedir (Bkz. Tablo 2.3). Bu afetlerin tamamında 91.797 kişi hayatını kaybetmiştir. Afetlere göre can kaybı incelendiğinde doğal afetlerde yaşanan can kaybının teknolojik afetlerde yaşanan can kaybindan çok fazla olduğu tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 2.4). Türkiye’de en fazla afet 2004 yılında, en fazla can kaybı ise 26-27 Aralık 1939 tarihinde gerçekleşen ve 39.962 kişinin hayatını kaybettiği Erzincan depreminde meydana gelmiştir (Bahadır ve Uçku, 2018, s.30).

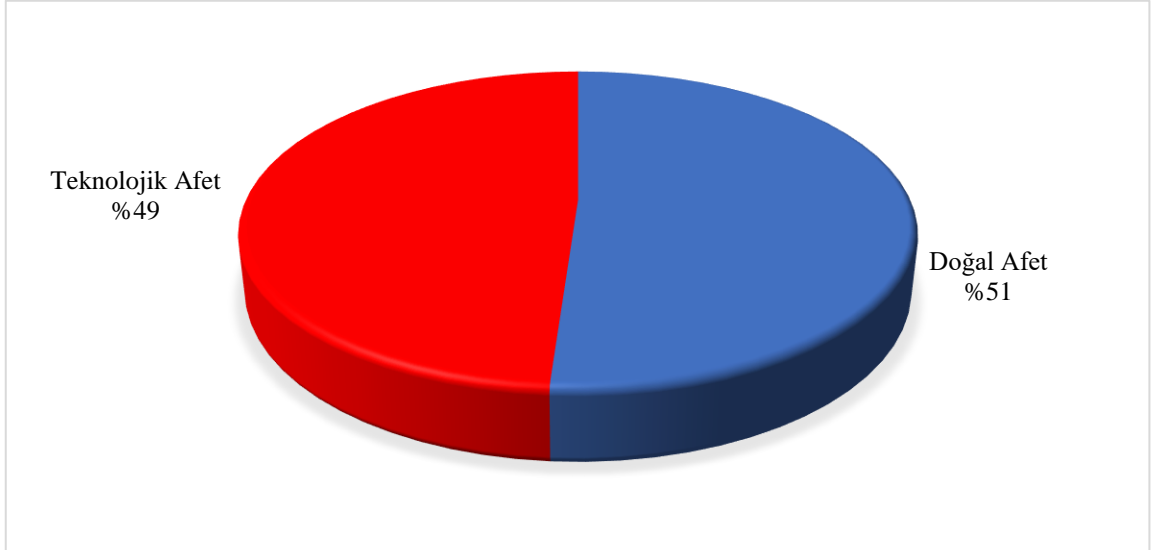
**Tablo 2.1.** Doğal Afet Kategorileri (Guha-Sapir vd., 2008)

Afet Grubu	Afet Alt Grubu	Afet Tipi	Afet Alt Tipi	Afet Alt Alt Tipi	
Doğal	Jeofiziksel	Deprem	Deprem		
			Tsunami		
		Volkanik	Volkan püskürmesi		
			Kitle Hareketi	Kaya düşmesi	
		Heyelan		Toprak kayması	
				Çamur akıntısı	
				Enkaz akışı	
		Çığ	Kar çığ		
			Enkaz çığ		
		Çökme	Ani çökme		
			Uzun süreli çökme		
		Meteorolojik	Fırtınalar	Tropikal fırtına	
	Kış fırtınası				
	Yerel fırtına			Şiddetli fırtına	
			Sağanak		
			Dolu fırtınası		
			Kum fırtınası		
			Kar fırtınası		
	Yamaç yağışları				
	Hidrolojik	Sel	Genel sel		
			Su baskını		
			Kıyı taşkınları		
		Islak kitle hareketi	Kaya düşmesi		
			Heyelan	Toprak kayması	
				Çamur akıntısı	
				Enkaz akışı	
			Çığ	Kar çığ	
				Enkaz çığ	
Çökme			Ani çökme		
	Uzun süreli çökme				
Doğal	Klimatolojik	Aşırı sıcaklık-soğukluk	Sıcak hava dalgası		
			Soğuk hava dalgası	Don	
			Zorlu kış koşulları		
		Kuraklık	Kuraklık		
			Söndürülmesi güç yangınlar	Orman yangını	
				Çalı yangınları	
				Çayır yangınları	
		Şehir yangınları			
	Biyolojik	Salgın	Viral enfeksiyon hastalıkları		
			Bakteriyel bulaşıcı hastalıklar		
			Paraziter bulaşıcı hastalıklar		
			Mantar enfeksiyon hastalıkları		
			Protein bazlı enfeksiyon hastalıkları		
		Böcek istilası	Çekirge saldırısı		
			Böcek istilası		
Hayvan saldırısı					
Dünya dışı	Meteor-astroid				

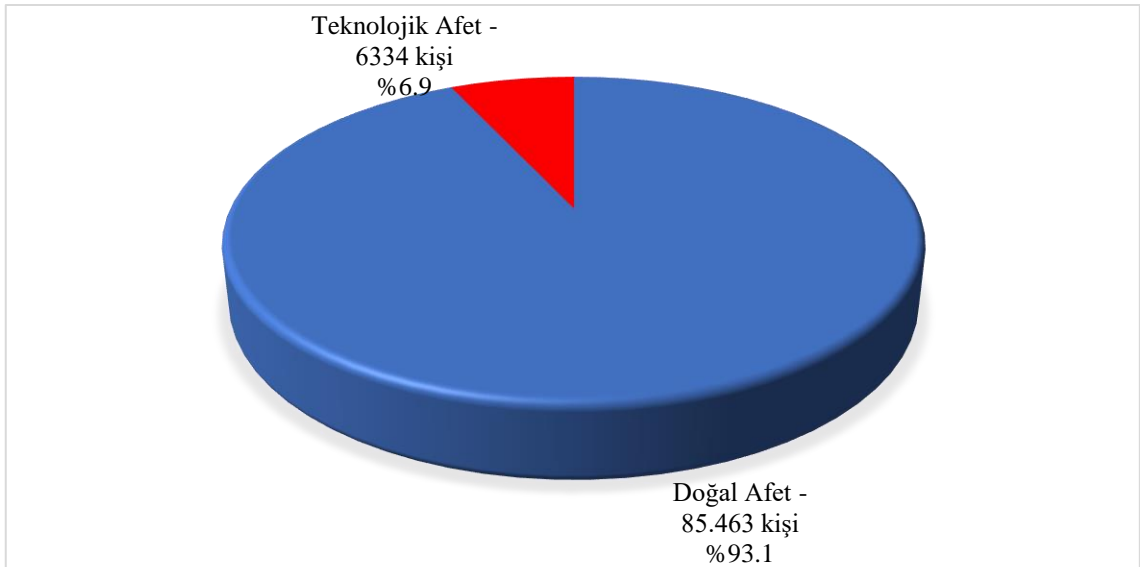
**Tablo 2.2.** Doğal Afet Kategorileri (Guha-Sapir vd., 2008)

Afet Grubu	Afet Alt Grubu	Afet Tipi	Afet Alt Tipi	Afet Alt Alt Tipi
Teknolojik	Teknolojik afet	Endüstriyel Kaza	Kimyasal sızıntı	
			Çökme	
			Patlama	
			Yangın	
			Gaz kaçağı	
			Zehirlenme	
			Radyasyon	
		Muhtelif kazalar	Çöküş	
			Patlama	
			Yangın	
		Ulaşım kazaları	Hava	
			Demiryolu	
			Kara	
			Deniz	

**Tablo 2.3.** Afet KategorilerineGgöre Dağılım Oranları (Bahadır ve Uçku, 2018)



**Tablo 2.4.** Afet Kategorilerine Can Kaybı Dağılım Oranları (Bahadır ve Uçku, 2018)



Geçmişte başta kıtalar arası olmak üzere yük taşımacılığının yanı sıra ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı için deniz yolu aracılığıyla gemiler kullanılmıştır. Hava ve kara taşımacılığının gelişim göstermesiyle beraber deniz yoluyla seyahat edenlerin sayısında keskin bir düşüş olmuştur. Deniz yoluyla kargo taşımacılığı küresel ekonominin artışıyla paralel olarak artmaya devam etmiştir. Deniz yoluyla yolcu seyahati ise gemi ve yatlarla turizm ağırlıklı olarak icra edilmeye başlamıştır. Deniz yoluyla seyahat ve kargo taşımacılığı önemli ölçüde güvenli olmakla beraber kasırga, çarpışma, terörizm vb. riskler her zaman önemli bir tehdit olmaya devam etmektedir. Özellikle turizm amaçlı 1.000 ve üzeri yolcu kapasiteli büyük seyahat gemilerinde meydana gelebilecek kaza sonrası kişilerin kurtarılmasına ilişkin yapılması gereken müdahaleler günümüzde birçok planlamacının korkulu rüyası olmaya devam etmektedir. Gelişen teknoloji ve küresel ekonomiyle hava yolculuğu lüks olmaktan çıkmış artık sıradan bir hale gelmiştir. Havayolu şirketlerinin yanı sıra birçok şirket faaliyetlerinin zamana bağlı olmaksızın hızlı yürütülmesini sağlamak amacıyla iş jeti ve helikopteri kullanmaya başlamıştır. Bu da hava trafiğinin artmasına neden ve yoğun hava trafiği uçak kazalarının yaşanma oranını artırmıştır (Schneid ve Collins, 2001, s.17-18).

## **2.2. Arama Kurtarma**

Yaşanabilecek arama kurtarma faaliyetleri öncesinde gerekli önlemleri alan ve arama kurtarma faaliyeti gerektiren bir kaza durumunda ise mevcut tüm unsurlarıyla organize olan ve tehlikedeki insanları en kısa sürede kurtaran, her yapılan faaliyetten ders çıkararak, bunu bir sonraki kaza durumuna ilişkin yapılacak planlara yansıtan, organizasyon yapısında ihtiyaç duyulan değişiklikleri yapan ve insan hayatını en öncelikli görev olarak benimseyen toplumlar, gelişmiş toplumlardır. Bunun tersi durumda her olaya günün şartlarına ve olayın akışına göre müdahalede bulunmamız durumunda, yaptığımız veya yapacağımız faaliyetlerde insan hayatının kaybına neden olacak aksaklık yaşanması kaçınılmaz hale gelecektir (Derici, kişisel iletişim, Mart 2020). Arama kurtarma faaliyetlerinin kapsamını belirleyen faktörler;

1. Tehlike içerisinde bulunan veya bulunduğu değerlendirilen şahısların olması,
2. Tehlikede olan şahısların kurtarılmasından sorumlu olan asli bir birimin bulunmaması şeklinde iki başlık altında toplanabilir.

Söz konusu iki temel faktörün bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekir. Bir yangın olayını örnek vererek konuyu açıklayabiliriz. Yangın nedeniyle yardıma ihtiyaç duyan şahıslar şüphesiz tehlike altındadır, ancak yangına müdahale için görevlendirilmiş itfaiye teşkilatı bulunmaktadır ve müdahale itfaiye ekipleri tarafından yapılacaktır. Bu nedenle yangın arama kurtarma sistemi tarafından müdahaleye ihtiyaç duyulacak bir olay değildir. Arama kurtarma faaliyetlerinin ana fonksiyonu, söz konusu iki kriterin birlikte gerçekleştiği durumda devreye girerek tehlikedeki insanları kurtarmaktır. Bununla birlikte çeşitli nedenlerle tehlike içerisindeki insanların kurtarılmasında çeşitli nedenlerle güçlüklerle karşılaşılması durumunda, arama kurtarma araçları kurtarma faaliyetine destek vermek amacıyla görev alabilirler. Örneğin; doğal afet kapsamına giren sel olayında mahsur kalan ya da kaybolan kişilerin aranması veya kurtarılması faaliyetine destek sağlanabilir. Ancak bu tür faaliyetler arama kurtarma faaliyetleri ile görevli unsurların asli görevi değildir. Hava ambulansı, doğal afetlerde icra edilen faaliyetler, kazaya uğramış kara araçlarındaki kişilerin kurtarılması, dağda kaybolan şahısların aranması, mal kurtarma vb. görevler arama kurtarma faaliyetlerinin tali görevleri arasındadır. Ekonomiklik ve birikmiş tecrübenin ihtiyaç halinde kullanılması prensibi doğrultusunda hava veya deniz arama kurtarma araçlarıyla bu tür faaliyetler asli görevleri aksatmayacak şekilde tehlikede olan insanların durumu, önceliklendirilerek mutlaka karşılanmalıdır. Özellikle hızlı ve gelişmiş teknolojik arama sistemleriyle donatılmış hava araçlarıyla bu faaliyetler desteklenmelidir.

Arama kurtarma faaliyetlerinin ana fonksiyonu hava ve deniz araçlarının kazaya uğraması durumunda tehlikede kalan kişilerin aranıp kurtarılması ve belli bir alanda mahsur kalan ve sıhhi tahliye ihtiyacı olan kişilerin kurtarılmasıdır. Arama kurtarma faaliyetleri alanına giren görevlerin etkinlikle icra edilebilmesi için arama kurtarma birimlerinin;

1. Tehlike bildirimlerini alması,
2. Arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle koordinasyonunu sağlaması,
3. Arama kurtarma faaliyetinin etkinlikle ve aksaksız olarak icrasını yerine getirebilecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir.

Bunun sağlanabilmesi için;

1. Arama kurtarma politikalarının geliştirilmesi, arama kurtarma eğitimlerinin koordinesi, mali desteğin sağlanması, personel, malzeme temini ve idaresi dâhil

arama kurtarma sisteminin kurulmasında genel sorumluluğa sahip bir yetkili organın belirlenmesi,

2. Bu organın koordinesinde arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesinden sorumlu olacak kurum ve kuruluşların tespit edilerek, ulusal mevzuatta anılan kurum ve kuruluşlara yer verilmesi,

3. İçerisinde arama kurtarma faaliyetlerinin yönetimi, kontrolü ve koordinasyonun sağlanacağı Arama Kurtarma Bölgelerinin (AKB) belirlenmesi,

4. Belirlenmiş AKB içinde arama kurtarma faaliyetlerinin başlangıcından bitimine kadar her türlü komuta kontrol ve koordinasyon faaliyetlerini yürütecek kurtarma koordinasyon merkezlerinin kurulması,

5. Arama kurtarma faaliyetlerinin icrası için özel araçlara (hava, suüstü, su altı ve kara aracı) sahip, özel teçhizatlı ve eğitimli personeli olan arama kurtarma birliklerinin oluşturulması,

6. Arama kurtarma faaliyetlerini destekleyecek diğer kamu kurum ve kuruluşlar tespit edilerek, bu birimlerin arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin görev ve sorumluluklarının belirlenmesi zorunludur.

Arama kurtarma, yaşamla ölüm arasında ince bir çizgidir. Odağında hiçbir maddi kaygı taşımayan tek bir unsur mevcuttur. Bu da insan hayatı kurtarmaktan başka bir şey değildir. Arama kurtarma görevlerini icra eden insanlar görev süresince kendi hayatlarını asla öne çıkarmazlar. Yetişme tarzlarının temelinde tüm dünyada motto haline gelen “Başkaları Yaşasın Diye” “So Others May Live” sloganı mevcuttur. Arama kurtarma faaliyetlerinde çalışanlar birbirlerine sıkı sıkıya bir kültürle bağlıdır. Çünkü arama kurtarma faaliyetinde başarı durumunda zaferi, başarısızlık durumunda büyük acıları hep beraber yaşarlar. Her arama kurtarma faaliyetinin içinde risk mevcuttur (Melady, 1997, s.4-5). Eğer icra edilmesi gereken bir arama kurtarma görevi varsa hem kurtarma rotası hem de kurtarma yapılacak alanda zorlu şartlar mevcuttur. Ortada bir deniz veya hava aracı kazası vardır ve kazanın olduğu yerde en az bir insanın hayatıyla ilgili risk vardır. Bu görevlerin başarıyla icra edilebilmesinin sırrı, iç içe geçmiş birçok faaliyetin süratle, eksiksiz ve emniyetle icra edilmesinden geçmektedir. İç içe geçmiş faaliyetlerin ilk beşi;

1. Ağır ve beklenmedik şartlarda hızlı ve doğru karar vererek görevleri icra edecek profesyonelce yetişmiş personel,

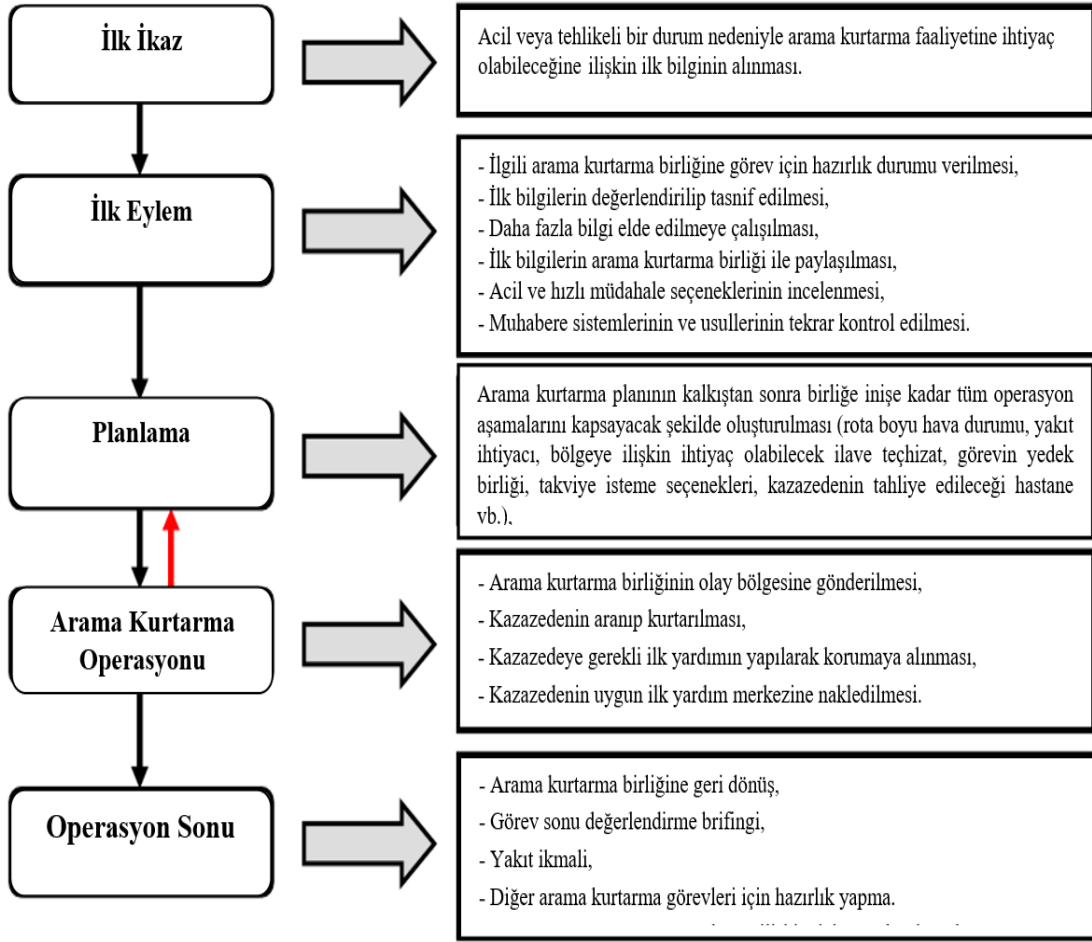
2. Kurtarma yapacak vasıtaların yetkinliği ve yeterliliği,

3. İyi bir teşkilatlanma,
4. Kusursuz bir koordinasyon,
5. 365 gün ve 24 saat her hava şartında kesintisiz görev yapmaktır.

Arama kurtarmayla ilgili yürütülen her türlü faaliyetin temeli bir an önce kazazedenin olay bölgesinden kurtarılmasıdır. Kurtarılacak insanlar genelde ihmal edilmesi veya gecikilmesi durumunda yaşamını kaybedecek tehlikeli durumda ya da ortamda bulunan insanlardır (Authority, 2019, s.1).

Normal şartlarda insanlar günlük hayatlarını yaşarken yani herhangi bir acil duruma maruz kalmadığı sürece arama kurtarma diye bir organizasyon yapısının farkında bile olmazlar. Bununla birlikte, sadece yazılı ve görsel medya organlarında başkalarının acil durumları için icra edilen arama kurtarma faaliyetini insanlar takip eder ve genelde icra edilen faaliyetleri olumsuz şekilde eleştirebilir. Arama kurtarma daima zamana karşı yürütülen bir faaliyettir. Arama kurtarmanın geç başlatılmasında kaybedilen zaman, kazazedenin kurtulma şansını azaltır. Arama kurtarma ihtiyacı olan kazazedenin her türlü şartta kurtarılacağını bilmesi, kazazedenin zorlu şartlara dayanma gücünü artırır. Bu nedenle arama kurtarma birliklerinin her türlü şartta kendisini kurtaracağına inanması, kazazede için çok önemlidir. Arama kurtarma faaliyeti tek düze bir olay değildir. Aksine birbiri içine geçmiş ve her olaya göre değişen birçok işlemi içermektedir (Bkz. Şekil 2.1). Bu safhalardan önemlileri;

1. İlk kaza ikazının alınması ve değerlendirilmesi,
2. Kazazedenin tehlike altında bulunduğu coğrafi bölgede (deniz, dağ, uçurum, vb), meteoroloji vb. değerlendirmeler doğrultusunda uygun arama kurtarma birliğinin görevlendirilmesi,
3. Kazazedenin gözle, elektronik veya uydu vasıtasıyla yer tespitinin yapılması,
4. Kazazedenin tehlikeli ortamdaki uygun şekilde tahliye edilmesi,
5. Kazazedenin ihtiyaç duyduğu ilk yardımın yapılması,
6. Kazazedenin sağlık durumuna uygun olarak en hızlı şekilde sağlık kurumuna nakledilmesidir.



Şekil 2.1. Arama Kurtarma Aşamaları ve Yapılacak İşlemler (NSARC, 2011, s.1-37)

Bilinen ilk arama kurtarma faaliyeti 1656 yılında Hollanda bandıralı Vergulde Draeck isimli geminin 193 personeli ile Avustralya kıyılarında batması sonucu denizde icra edilmiştir (Green, 1973, s.267). Bunun yanı sıra bilinen en meşhur arama kurtarma faaliyeti ve modern arama kurtarmanın temellerini oluşturan gemi kazası ise Vergulde Draeck isimli gemiden 256 yıl sonra 1912 yılında 2208 mürettebat ve yolcusu ile İngiltere'den ABD'ye doğru yola çıkan İngiltere bandıralı Titanik transatlantiğinin Atlas Okyanusunda buzdağına çarparak batmasıdır. Bu kazada 1503 kişi hayatını kaybetmiş ve 705 kişi kurtarılmıştır. (Eaton ve Haas, 1995, s.2). Kaza tüm dünyada yankılara neden olmuştur. Titanik Transatlantiğinin kazasından sonra arama kurtarma ile ilgili düzenlemelerin temelini oluşturan ilk Uluslararası Denizde Can Güvenliği Konferansı (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS) 19 Aralık 1913 yılında Londra'da icra edilmiş ve ilk sözleşme 2 Ocak 1914 tarihinde Almanya,

ABD, Avusturya-Macaristan, Belçika, Kanada, Danimarka, Fransa, İngiltere, İtalya, Norveç, Hollanda, Rusya, İsveç ve Yeni Zelanda tarafından kabul edilmiştir (http-1).

Bilinen ilk havadan arama kurtarma servisi 1939 yılında İngiliz Kanalı, Atlas Okyanusu ve diğer deniz üzeri uçuşlarda düşen Alman savaş uçakları mürettebatının kurtarılması amacıyla Almanya tarafından kurulmuştur. Almanya tarafından arama kurtarma görevleri modifiye edilen 14 adet Heinken He-59 uçakları ile deniz üzerine inerek yapılmıştır (Bkz. Görsel 2.1) (Tilford, 1992, s.4).



**Görsel 2.1** Alman Heinken He-59 Arama Kurtarma Uçağı (Tilford, 1992, s.22).

2'inci Dünya Savaşının başlamasıyla beraber ABD ve İngiltere tarafından arama kurtarmanın altyapısı şekillendirilmeye başlanmıştır. 1943 yılında Hava Deniz Kurtarma filosu ABD tarafından kurulmuştur. Bu filo daha sonra 2'inci Dünya Savaşının ağırlığı olan bölgelerde görev yapacak şekilde intikal ettirilmiştir. Kurtarma filosu tarafından düşen hava ekibine havadan yardım paketleri ve kurtarma personeli atılmaya başlanmıştır. Kayıtlı ilk havadan askeri arama kurtarma faaliyeti ikinci Dünya Savaşı sırasında 28 Şubat 1945 tarihinde askeri kargo uçağı C-46 uçağının Burma üzerinde düşmesi üzerine icra edilmiştir. Askeri amaçlı ilk helikopterli arama kurtarma filosu ise "Emergency Rescue Squadron" adıyla 1945 yılında ABD'de kurulmuştur. İlk havadan sivil arama kurtarma faaliyeti ise 29 Kasım 1945 tarihinde Sikorsky R-5 helikopteri ile ABD Penfield Reet'te karaya oturmuş petrol mavnasından 5 kişinin

mavna batmadan önce deneysel bir vinçle kurtarılmasıdır (Bkz. Görsel 2.2) (Underbrink, 2011, s.19).



**Görsel 2.2** Sikorsky R-5 Arama Kurtarma Helikopteri (Tilford, 1992, s.24).

2'nci Dünya Savaşı süresince yaklaşık 5.000 hava aracı mürettebatı müttefik kuvvetler tarafından kurulan arama kurtarma sistemi vasıtasıyla kurtarılmıştır. 2'nci Dünya Savaşı'nın bitmesiyle beraber hava arama kurtarma faaliyetlerinin başta deniz olmak üzere uçuş yapılan tüm bölgelerde bir ihtiyaç olduğu ortaya çıkmıştır. Dünyada hava arama kurtarma faaliyetlerinin gelişmesi, ilk başlarda ülkelerin askeri hava araçlarının artmasıyla beraber ivme kazanmıştır (Tilford, 1992, s.8). Teknolojik gelişmelerle beraber hava taşımacılığı çok kullanılmaya başlamıştır. Bu nedenle oluşturulan askeri arama kurtarma faaliyetlerinin sivil arama kurtarma faaliyetlerini desteklemesine ya da sivil hava arama kurtarma organizasyonlarının kurulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Hava arama kurtarma faaliyetlerinin bakımı ve idamesi sıkı kurallara bağlı ve çok pahalı bir operasyon olması nedeniyle genellikle askeri arama kurtarma birlikleri tarafından sivil havacılığın ihtiyaç duyacağı arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesi benimsenmiştir.

Arama kurtarma faaliyetlerinin başlangıcında deniz arama kurtarma faaliyetleri temeli oluşturmuştur. Çünkü deniz ticareti ve yolcu taşımacılığının tarihi, havacılık tarihi ile kıyaslanmayacak kadar eskidir. Dünya ekonomisindeki gelişmeler devam etmekte ve ülkeler arasındaki ticaret hacimlerinde artışlar yaşanmaya devam etmektedir. Kısa zamanlı zikzaklar yaşanmasına rağmen deniz taşımacılığının diğer yöntemlere nazaran ekonomik olması nedeniyle ülkeler arasındaki deniz ticaretinin büyük

çoğunluğu gemilerle yapılmaktadır. 2006 yılı itibarıyla çeşitli büyüklükte kayıtlı toplam 145.306 adet kargo taşımacılığı yapan deniz vasıtası bulunmaktadır (Ünsan vd., 2007, s.427-428). Dünyadaki büyük tonajlı kargo taşımacılığı yapılan gemi sayısı ise 2016 yılı itibarıyla 16.892 adettir (Statistics, 2016, s.9). Bu sayılara seyahat amaçlı küçük tekneler, balıkçı tekneleri vb. dâhil değildir. Günümüzde faaliyetler kıyaslandığında deniz arama kurtarma faaliyetlerinin daha ağırlıklı olacağı değerlendirilmektedir. Teknolojinin gelişmesi ile hava arama kurtarma faaliyeti ihtiyacı başlamıştır. Daha sonra deniz arama kurtarma faaliyetlerinde hava vasıtaları, deniz üzerinde meydana gelen kazalarda ise deniz vasıtaları, hava arama kurtarma faaliyetlerinde vazgeçilmez hale gelmeye başlamıştır.

Arama kurtarma faaliyetlerinin merkezinde insan hayatını kurtarmaya yönelik bir hareket olduğundan, insanların dünyanın neresinde olursa olsunlar ihtiyaç duyduğunda arama kurtarma hizmetinden istifade edebilmeleri için uluslararası standardın ve iş birliğinin sağlanmasına son derece büyük önem verilmekte ve birbirine uyumlu evrensel bir arama kurtarma sistemi oluşturulmasına gayret gösterilmektedir. Arama kurtarma faaliyetlerinde genel esas, usûl ve prensipleri belirlemek ve yönetim, teşkilat, terminoloji, eğitim, planlama, koordinasyon ve icra konularında standardizasyonu sağlamak amacıyla BM'ye bağlı olarak faaliyet gösteren ve uluslararası ana düzenleyici hususları yayımlayan iki uluslararası örgüt bulunmaktadır.

Bunlardan birincisi resmi olarak 1948 yılında İngiltere/Londra'da kurulan ve BM'ye bağlı olarak çalışan o zamanki adı ile Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü olan 1982 yılında ise Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) adını alan örgüttür. (http-2). İkincisi 1944 yılında Kanada-Montreal'de Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini (Chicago Convention) imzalayan ülkeler tarafından kurulmuş BM'ye bağlı olarak çalışan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO)'dür (http-3).

Deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler için 171 üyesi bulunan IMO, hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerde ise 193 üyesi bulunan ICAO kuralları esas alınmaktadır (Guard, 1973, s.1,2-1,3).

IMO ve ICAO diğer sorumluluklarının yanında dünya genelinde arama kurtarma faaliyetlerini koordine eder. Bu sayede düzenlemesi bu örgütler tarafından yapılan deniz ve hava taşımacılığında meydana gelen kazalar ile beklenmedik durumlarda tehlikede olan insanların ihtiyaç halinde aranmasını ve kurtarılmasını sağlar. Dünya genelinde

hava arama kurtarma faaliyetleri ICAO tarafından yayımlanan hava arama kurtarma eki olan Annex-12'ye göre, deniz arama kurtarma faaliyetleri ise 1974 yılında hazırlanarak üye ülkelerin onayına sunulan SOLAS'a uygun olarak yürütülmesine yönelik planlama yapılmaktadır (Authority, 2019, s.33-34).

Gelişen teknoloji ile deniz ve hava taşımacılığının artması neticesinde, kazazede durumuna düşen insanların deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerinin koordineli olarak en kısa zamanda tüm imkânlar kullanılarak kurtarılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda ICAO ve IMO yetkili organları tarafından üç cilt halinde Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama Kurtarma Kılavuzu (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual-IAMSAR Manual) oluşturulmasına karar verilmiştir. Bu üç cilt oluşturulurken ICAO hava arama kurtarma eki olan Annex-12 ve SOLAS'ta belirtilen hususların eş güdümlü ve kapsayıcı olacak şekilde Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama Kurtarma Kılavuzuna yansıtılması hedeflenmiştir (Manual V-I, 2019, s.xi).

IAMSAR arama kurtarma faaliyetlerinin harmanlanmasının yanı sıra devletlerin arama kurtarma faaliyetlerini geliştirmeleri, devletlerin komşu devletler ile iş birliği yapmaları ve arama kurtarma faaliyetlerinin dünya çapında boşluk bırakılmadan icra edilmesine ilişkin hususlarda kapsanmıştır. Böylece havada veya denizde kaza olması durumunda tehlike altındaki insanlara kesintisiz olarak arama kurtarma hizmeti verilmesi sağlanması hedeflenmiştir. Anılan kılavuzun giriş bölümünde arama kurtarma birimlerinin oluşturulmasından, yönetiminden sorumlu olanlara;

1. Arama kurtarma unsurlarının görevleri ve önemi,
2. Arama kurtarmanın faaliyetlerinin bölgesel ve ulusal yönlerinin birbiriyle ilişkisi,
3. Arama kurtarma için esas olan unsurlar ve bunların desteği,
4. Arama kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonu, icrası ve personelin eğitimi,
5. Arama kurtarma faaliyetlerinde muhabere ve iletişim gerekleri,
6. Arama kurtarma faaliyetlerinin yönetimi konularında açıklamalarda bulunulmuştur (Manual V-I, 2019, 1-1, 1-3, 2-1).

Günümüzde hava arama kurtarma vasıtaları, deniz üzerinde meydana gelen gemi kazaları sonrasında icra edilen arama kurtarma faaliyetlerinde olmazsa olmaz haline gelmiştir. Bunun yanı sıra deniz üzerinde meydana gelen hava vasıtaları kazalarında özellikle büyük uçak kazalarında ise deniz vasıtaları vazgeçilmezdir.

Arama kurtarma faaliyetlerinin ana sorumluluk alanlarından biri olan uçak kazalarının meydana gelme durumları incelendiğinde kazaların büyük çoğunluğunun kalkış veya iniş sırasında ya da havaalanı yakınında olduğu tespit edilmiştir. Bu tür kazalarda kazazede veya hayatını kaybeden yolculara ilişkin yürütülen arama kurtarma faaliyetlerinde kurtarma bölümü öne çıkar. Havaalanı içi veya çevresi dışında özellikle deniz, okyanus veya dağların üzerinde meydana gelen uçak kazalarında ise öncelikle uçak enkazının aranması faaliyeti öne çıkar (Moore ve Lakha, 2006, s.607).

Kamu özel iş birliği projeleri (Public Private Partnership) günümüzde tüm dünyada yaygın bir şekilde uygulanmaktadır. Bu projelerin, özel amaçlarının başarılması neticesinde elde edilen faydalarının yanında, örgütlerin etkinlik ve verimlilikleri açısından birçok faydası bulunmaktadır (Demirci, 2019a, b, s.a:990, b:79). Kaza, acil durum ve afetlerin ne zaman, nerede ve ne kadar bir alanı kapsayacağı bilinmediğinden bazen kamunun yanı sıra toplumdaki fertlerinde desteğine ihtiyaç duyulabilir. Gönüllülük toplumun bir bölümünü veya genelini ilgilendiren problemlerin çözümü için hiçbir maddi kaygı beklemezsizin katılım sağlanmasıdır. Bu kapsamda önce afet faaliyetlerinde daha sonra arama kurtarma faaliyetlerinde görev yapmak üzere kamu özel iş birliği kapsamında bu faaliyetlere gönüllü kişilerin katılımı desteklenmiştir. Gönüllü grupları genellikle Sivil Toplum Kuruluşları (STK) altında faaliyetler göstermektedirler. STK ve gönüllülerin birçok dalı olmakla beraber acil durum ve afetlere yönelik STK'lar arama kurtarma, tıbbi destek ve insanı yardımların koordinasyonu görevlerini icra ederler. Bu destekler hayati öneme haizdir (Koçak, 2016, s.98).

Uluslararası Kızılay/Kızıllaç yardım kuruluşunun bir üyesi olan Türk Kızılay Derneğinin 2.000.000'dan fazla gönüllüsü bulunmaktadır. Ancak bu görev tutumlarının oluşturulması aynı sektördeki kamu ve özel sektör çalışanlarında farklı düzeylerde oluşmaktadır (Demirci ve Tekiner, 2019, s.2306) Türkiye'de gönüllülikle ilgili bir standart olmaması nedeniyle gönüllülük kavramı gönüncü davranmak olarak algılanmaktadır. Diğer gönüllü derneklerde dikkate alındığında gönüllü sayısının çok fazla olacağı tezinden hareketle afet ve arama kurtarma faaliyetlerine katılacak kişilere ilişkin müdahale standardı geliştirilmesine ve uygulanmasına ihtiyaç bulunmaktadır (Koçak, 2016, s.103).

Arama kurtarma faaliyetlerinde özellikle sorunlu bölgelerde yerel gönüllüler etkinlikle kullanılmaya başlanmış ve çok önemli görevler icra etmişlerdir. Görev yapan gönüllülerin sivil veya kamudan olması sebebiyle başlangıçta problemler yaşansa da belli bir görev tecrübesinden sonra kültür kaynaşması ve iletişim neticesinde bir sonraki olaya kadar aynı doğrultuda görev yaptıkları görülmüştür.

### **2.2.1. Arama Kurtarma ile İlgili Tanımlar**

Literatürde afet ile ilgi çok çeşitli tanımlar olmakla beraber tüm tanımlarda ortak olan din, dil ve ırk ayrımı olmaksızın insan hayatının kurtarılmasıdır. Yine literatürde arama kurtarma hava ve deniz olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Bu iki grubun ana sorumluluğu insan hayatını kurtarmaktır. Tek farkları sorumlu oldukları alanlardır. Çeşitli kaynaklardan alınan arama kurtarma tanımları aşağıda belirtilmiştir.

7.1.1989 Tarih ve 20042 sayılı resmi gazetede yayınlanan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği'ne göre arama kurtarma; hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması halinde bu vasitalardaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma grupları kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemine denir (CBRGA, 1997, s.4).

NATO Müşterek Hava Gücü Mükemmeliyet Merkezine göre arama kurtarma; kara ve denizde tehlikedeki şahısların aranması ve kurtarılması amacıyla hava, satih ve deniz altı vasıtaları ile birlikte özel kurtarma personeli ve özel teçhizatın kullanılmasıdır (Primer, 2019, s.11).

Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzuna göre arama kurtarma; tehlikedeki kimselerin yerini saptamak ve tehlike altındaki kimseleri kurtarma, ilk tıbbi yardım ve diğer ihtiyaçlarını karşılama ve onları güvenli bir yere ulaştırma işlemidir (Manual V-III, 2019, s.12-13).

Küresel denizde tehlike ve emniyet sistemine göre arama kurtarma; tehlikede veya yakın tehlike altında olan kişilerin aranması ve yardımının sağlanmasıdır (Admiralty, 2013, s.318).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından arama ve kurtarma ayrı ayrı tanımlanmıştır. Buna göre arama; mevcut personel ve tesisleri tehlikedeki kimselerin yerini saptamak üzere kullanarak, bir kurtarma koordinasyon merkezi ya da kurtarma alt merkezi tarafından koordine edilen faaliyettir. Kurtarma; ise tehlike altında ki kimseleri

kurtarmak, bu kimselerin ilk yardımlarını yapmak ve diğer ihtiyaçlarını karşılayarak onları güvenli bir yere ulaştırma işlemidir (Annex 12, 2004, s.1-1).

NATO Standardizasyon Ajansına bağlı Hava Kurulu Arama Kurtarma Çalışma Grubuna göre arama kurtarma taktik durum imkân verdiği takdirde bu tür görevlere ayrılmış birliklerce, karada veya denizde tehlikede olan personeli kurtarmak için uçakların, helikopterlerin, satıh vasıtalarının, denizaltıların, özel kurtarma ekiplerinin ve teçhizatın kullanılması ile icra edilen operasyondur (ATP-10, 1995, s.2-1).

Uçak Koordinatörü (Aircraft Coordinator-ACO): Arama kurtarma görevlerine birden fazla uçak katılması durumunda bu göreve katılan uçakları tek elden yönetilmesi için görevlendirilen kişidir (Manual V-II, 2019, s.xvii).

Acil Durum Safhaları (Emergencies Phases): Uluslararası kabul gören üç adet acil durum safhası vardır. Bunlar;

1. Şüpheli Safhası (Uncertainty Phase): Hava ve deniz araçları ile içinde bulunan kişilerin konumu, durumu veya emniyeti açısından sıhhatli bilgi alınamamasıyla birlikte şüpheli duyulmaya başlandığı ve ilgili arama kurtarma merkezinin ilgili otoriteyle koordineye geçtiği safhadır (Annex 12, 2004, s.5-1) (Manual V-II, 2019, s.xvii).
2. Alarm Safhası (Alert Phase): Hava ve deniz araçları ile içindeki kişilerin konumu veya durumunda ki bilgi eksikliğinin devam etmesi nedeniyle kişilerin emniyeti konusunda endişenin olduğu durumdur (Manual V-II, 2019, s.xvii).
3. Tehlikeli Durum Safhası (Distress Phase): Hava ve deniz araçlarıyla içindeki kişilerin kabul edilebilir gerekçelerle yakın bir tehlike içinde olduklarına dair kabul edilebilir bilgi alındığı ve derhal müdahale edilmesinin gerektiği aşamadır (Annex 12, 2004, s.5-1).

Mevki (Datum): Arama planlamasına esas olan, coğrafi koordinat ile belirtilen bir alan veya noktadır (Manual V-II, 2019, s.xviii).

Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Rescue Coordination Center-RCC): Tehlikeli durum safhasında ilk alarmı alan ve daha iyi bir merkez atanana kadar arama kurtarma sorumluluğunu yüklenen merkezdir (Manual V-II, 2019, s.xx).

Müşterek Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Joint Rescue Coordination Center-JRCC): Deniz ve hava aracı kazalarının arama kurtarma faaliyetlerinin müşterek olarak yürüten merkezdir (Manual V-II, 2019, s.xxi).

Hipotermi (Hypothermia): Vücut ısısının, maruz kalınan soğuk hava, rüzgar veya suya maruz kalmasıyla beraber beklenenden çok daha hızlı kaybedilmesi durumudur (Manual V-II, 2019, s.xx).

Sihhi Tahliye (Medical Evacuation-MEDEVAC): Sihhi nedenlerle kişinin bulunduğu ortamdan tahliye edilmesidir (Manual V-II, 2019, s.xxii).

Olay Yeri Koordinatörü (On-scene Coordinator-OSC): Belirli bir bölgede arama kurtarma faaliyetlerini koordine etmek üzere görevlendirilmiş kişidir (Manual V-II, 2019, s.xxii).

Arama Kurtarma Merkezi (Rescue Coordination Center-RCC): Arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle icra edilmesini planlamaktan ve arama kurtarma bölgesi içindeki arama ve kurtarma görevlerinin yapılmasını koordine etmekten sorumlu merkezdir (Manual V-II, 2019, s.xxvi).

Arama Kurtarma Aracı (Search and Rescue Facility): Arama kurtarma birimleri de dâhil olmak üzere arama kurtarma operasyonlarını yapmak için kullanılan her türlü mobil araçlardır (Manual V-II, 2019, s.xxv).

Arama Kurtarma Bölgesi (Search and Rescue Region-SRR): Boyutları tanımlanmış, kurtarma koordinasyon merkeziyle ilişkilendirilmiş, içerisinde arama kurtarma faaliyeti desteği sağlanan bölgedir (Manual V-II, 2019, s.xxv).

Arama Kurtarma Birliği (Search and Rescue Unit-SRU): Arama kurtarma operasyonlarının hızlı şekilde ve uygun şekilde yapılması amacıyla arama kurtarma için eğitilmiş ve uygun ekipmanla donatılmış birliktir (Manual V-II, 2019, s.xxv).

COSPAS-SARSAT Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi (Space System for the Search of Vessels in Distress-COSPAS/ Search And Rescue Satellite-Aided Tracking-SARSAT): Hava ve deniz araçları ile karadaki kullanıcıların 406 MHz frekansları üzerinden gönderilen tehlikeli durum sinyalleri vasıtasıyla ve mevkilerini tespit etmek amacıyla dizayn edilmiş bir uydu sistemidir. Bu sinyaller üye ülkeler tarafından kullanılan görev kontrol merkezleri ve koordinasyon merkezleri tarafından tespit edilmektedir. Kullanım amacına göre sistem tarafından yer tespiti yapılabilen üç tür acil durum cihazı bulunmaktadır (Bkz. Tablo 2.5) (Levesque, 2016, s.vii,20-24).

**Tablo 2.5.** Kullanım Amacına Göre COSPAS-SARSAT Sistemi Tarafından Yer Tespiti Yapılabilen Acil Durum Cihazı Çeşitleri (Levesque, 2016, s.xi).

Kullanım Yeri	Cihaz Adı	Uluslararası Kısaltma Kodu
Hava Araçları	Acil Durum Yer Tespiti Cihazı (Emergency Locator Transmitter)	ELT
Deniz Araçları	Acil Durum Konum Gösterici Radyo Vericisi (Emergency Position Indicating Radio Beacon),	EPIRB
Kara Kullanıcı (Kişiler)	Personel Yer Belirleme Sinyali (Personal Locator Beacon)	PLB

**Kazazede (Survivor):** Bir kaza veya felaket sonrasında buldukları bölgede yakın bir hayati tehlike içinde bulunan kimsedir (ATP-10, 1995, s.6-72).

**Paraşütlü Arama Kurtarma Timleri (Pararescue Team-PRT):** Kaza veya kazazedelerin bulunduğu bölgeye paraşütle atlayan, kazazedelere tıbbi yardım yapan, uygun yere nakleden ya da kurtarma için hazırlayan özel yetiştirilmiş timlerdir (Joint Chiefs Of Staff, 2001, s.406).

**Arama ve Kurtarma Alt Bölgesi (AKAB):** Türk arama kurtarma bölgesi içinde herhangi bir Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezinin altında bölümlere ayrılmış sahadır (CBRGA, 2001, s.2).

**Arama Kurtarma Alt Merkezi (AKAMER):** Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne bağlı olarak arama kurtarma faaliyetlerini icra etmek üzere kurulmuş, arama kurtarma birliklerinin bulunduğu merkezlerdir (CBRGA, 2001, s.3).

**Tele Sağlık Servisi (TSS):** Sağlık Bakanlığı bünyesinde ihtiyaç duyulan alanlarda sağlık ile ilgili taleplerin karşılanması amacıyla telefon veya telsiz üzerinden tavsiye veren ve ilgili sağlık kurumuna yönlendirme yapan servistir (CBRGA, 2001, s.3).

**Araştırma ve Geliştirme Komitesi (ARGEK);** Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi sorumluluğunda Türk arama kurtarma yönetmeliği ve planının uygulama aşamalarının değerlendirildiği ilgili tüm bakanlık, kurum ve kuruluşların katıldığı çalışma grubudur (CBRGA, 2001, s.3).

**İmkan Sağlama (Provision):** Arama kurtarma amacıyla tahsis edilen tüm kara kurtarma timleri, hava araçları, yüzer satır vasıtaları ve denizaltılardır. Bunlar;

1. Uçaklar (Aircraft): Kaza mahalline daha çabuk ulaşma imkânına sahip, yakıt durumuna bağlı olarak daha çok bölgeyi görerek veya elektronik arama imkânına sahip, uçabilecekleri irtifa nedeniyle daha fazla gözlem alanına sahip, kazazedeler kaza bölgesinden tahliye edilene kadar hayatlarını idame ettirmelerini

sağlayacak ikmal ve koruyucu malzemeleri havadan atma kabiliyetine sahip, ihtiyaç halinde arama kurtarma için eğitilmiş personeli kaza bölgesine atma kabiliyetine sahip, sabit kanatlı hava araçlarıdır (Bkz. Görsel 2.3). Uçaklar söz konusu özelliklerin tamamını karşılayabileceği gibi bir kısmını da karşılayabilir. Uçaklar menzillerine göre sınıflandırılmıştır (Bkz. Tablo 2.6).

2. Satih Vasıtaları (Surface Vessels): Su üzerinde meydana gelen kazalarda kullanılan yüzer araçlardır. Bunlar kurtarma gemileri ve kurtarma botları olarak ikiye ayrılır. Kurtarma gemileri uzun menzilli açık denizlerde, kurtarma botları kısa menzilli açık deniz ve kapalı sularda kullanılmaktadır.



**Görsel 2.3** *Türk Silahlı Kuvvetlerine Ait CN-235 Arama Kurtarma Uçağı*

3. Denizaltılar (Submarines): Çeşitli şartlarda açık denizlerde veya özel durumlarda kullanılan su üstü ve su altı yüzer araçlardır.

4. Helikopterler (Helicopter): Kara ve deniz üzerinde görerek veya elektronik arama kabiliyeti olan, kara üzerine inerek kazazedeyi tahliye kabiliyeti olan, kara üzerinde, su üzerinde veya gemi üzerinde durarak (hover pozisyonunda) kurtarma vinçi ile kazazedeyi tahliye kabiliyeti olan, ihtiyaç halinde kaza bölgesine arama kurtarma için eğitilmiş teçhizatlı personeli inerek veya diğer indirme metotları ile kaza bölgesine indiren döner kanatlı hava araçlarıdır (Bkz. Görsel 2.4).

Helikopterler söz konusu özelliklerin tamamını karşılayabileceği gibi bir kısmını da karşılayabilir. Helikopterler menzillerine göre sınıflandırılır. (Bkz. Tablo 2.7).

**Tablo 2.6.** *Menzillerine Göre Uçak Sınıflandırmaları (ATP-10, 1995, s.6-E-1).*

Uçak Statüsü	İmkan Kabiliyeti
Extra Uzun Menzil (Extra Long Range-ELR)	1200 hava mili hârekat yarıçapı olan ve artı 02.30 saat bölgede arama zamanı kalan uçaklar
Çok Uzun Menzil (Very Long Range-VLR)	1000 hava mili hârekat yarıçapı olan ve artı 02.30 saat bölgede arama zamanı kalan uçaklar
Uzun Menzil (Long Range-LR)	750 hava mili hârekat yarıçapı olan ve artı 02.30 saat bölgede arama zamanı kalan uçaklar
Orta Menzil (Medium Range-MR)	400 hava mili hârekat yarıçapı olan ve artı 02.30 saat bölgede arama zamanı kalan uçaklar
Kısa Menzil (Short Range-SR)	150 hava mili hârekat yarıçapı olan ve artı 00.30 saat bölgede arama zamanı kalan uçaklar

5. Kara Kurtarma Timleri (Land Rescue Teams): Dağ, çöl veya ormanda arama kurtarma kabiliyetine sahip, çeşitli arazi ve iklim şartlarında arama kurtarma yapan özel eğitilmiş ve teçhizatlı personelden oluşan timlerdir (ATP-10, 1995, s.3-3, 3-4).



**Görsel 2.4** *Türk Silahlı Kuvvetlerine Ait AS-532 Cougar Arama Kurtarma Helikopterinin Hover Pozisyonunda Vinç ile Kazazede Tahliyesi.*

**Tablo 2.7.** *Menzillerine Göre Helikopter Sınıflandırmaları (ATP-10, 1995, s.6-E-1).*

Helikopter Statüsü	İmkan Kabiliyeti
Helikopter Hafif (Helicopter Light-HL)	Normal şartlarda 50 hava mili hârekat yarıçapı olan, bir kişiyi tahliye kapasiteli, kurtarma amaçlarına uygun helikopter
Helikopter Ağır (Helicopter Heavy-HH)	Normal şartlarda 100 hava mili ve üstünde hârekat yarıçapı olan, beş kişiden fazla tahliye kapasiteli, kurtarma amaçlarına uygun helikopter

Kitle Kurtarma Operasyonları (Mass Rescue Operation-MRO): Arama kurtarma ihtiyacı olan veya tehlike içinde bulunan insan sayısının çok fazla olduğu arama kurtarma otoritelerinin sahip olduğu kurtarma kapasitelerinin yetersiz kaldığı, geniş kapsamlı kurtarma faaliyetidir (Manual V-I, 2019, s.xiii).

Arama Kurtarma Temas Noktası (Search and Rescue Point Of Contact-SPOC): Ulusal otorite tarafından tehlike sinyallerini ve tehlikeli durum bilgilerini almak ve işlem yapmakla yetkilendirilmiş arama kurtarma temas noktasıdır (Manual V-I, 2019, s.v).

Arama Kurtarma Koordinatörü (Search and Rescue Coordinator-SC): Arama kurtarma merkezinde faaliyetlerin planlanmasından, icraya ilişkin sevk ve idareden sorumlu üst düzey yöneticidir (Manual V-I, 2019, s.1-3).

Operasyon Planı (Plans Of Operation): Her bir arama kurtarma otoritesi tarafından kendi sorumluluk sahalarını ve bölgelerini kapsayacak şekilde oluşturduğu plandır (Annex 12, 2004, s.4-1).

Görerek Arama (Visual Search): Yüzer vasıtalar, hava araçları ve kara unsurları tarafından yapılan arama türüdür (ATP-10, 1995, s.2-1).

### **2.3. Arama Kurtarma, Afet ve Medya İlişkileri**

Bir afet veya arama kurtarma durumundan hemen sonra iletişim hayati öneme haizdir. İletişim kanalları etkin ve doğru kullanıldığında toplumun psikolojik ve fiziksel zararları daha kolay sarılabilir (Kapur vd, 2016, s.55). Arama kurtarma, afet ve acil durumlar zor haberlerin özünü içerir. Bu nedenle medyanın yoğun ilgisi kaçınılmazdır. Yanıltıcı, genellikle incitici söylentiler çılgınca ve aniden yayılır. Çoğu insan bu tür

durumları önce medya aracılığıyla öğrenir ve ilk izlenimlerini edinirler (Harrison, 2016, s.101)

Felaketler ve krizler hiç beklenmedik bir yerde ve zamanda aniden meydana gelebilir. Ama kesin olan bir şey varsa o da haber medyasının hemen yanınızda olacağıdır. Bir felaket durumunda acil servisler, devlet kurumları ve gönüllü kuruluşların hepsi icra edilecek faaliyete katılım sağlarlar. Medya ise iyi ya da kötü bilginin halka aktarılması için paha biçilemez bir müttefik olabilir. Krizler, felaketler ile acil durumların her zaman haber değeri olmuştur. Medya daha çok satmak için bu tür haberleri şok ve korku başlıklarıyla halka sunarlar. Bu başlıklar için yanlış bilgi potansiyeli her zamankinden çok daha fazladır. Medyanın atacağı yanlış bilgi dolu başlıklar devletin güvenilirliğini ve itibarını zedeleyebilir. İletişim, kriz ya da felaket zamanı bir zorunluluktur. Medya, iletişim için genellikle en üst tepe yöneticiye sorular sorup cevap almak ister. Ancak bu konu için iletişim konusunda uzman biri daha uygundur. Afet veya arama kurtarma faaliyetleri esnasında en meşgul kişilerden biri daima medya sorumlusudur. Çünkü yerel, ulusal ve uluslararası gazeteler, haber ajansları, televizyonlar, radyolar ile internet haber sitelerinin soracağı sorular ve bunların yaptığı her haberin bu kişinin sorumluluk alanına girmektedir. Eğer birden fazla kişi açıklama yapacaksa, konuşmacılar arasındaki koordinasyonun ve farkındalığın üst seviyede olması sağlanmalıdır. Konuşmacılar üzgün olduğunu belirtebilir ama pişmanlık ve sempati ifadeleri kullanmamalıdır. Gerçeklere sadık kalarak bilgi vermek en akıllı yöntemdir. Aynı zamanda bilgi vermek spekülasyonu azaltmanın en iyi yoludur. (Harrison, 2016, s.xi-3, 19-24).

Bir kriz, felaket veya acil durum hakkında çok acı da olsa gerçekleri cesaretle kamuoyu ile paylaşmak gerekebilir. Çünkü yaptığımız paylaşımlarda şüphe yaratıcı bir durum oluşursa veya daha sonra söylediğinizin tersi ortaya çıkarsa daha önce yapılan açıklamalar ile daha sonra yapacağınız açıklamalar şüpheli hale gelir. Yapacağınız açıklama toplumda infial ve panik yaratacaksa yanlış olmayan süzölmüş dengeli doğru bilgi paylaşılmalıdır. Örneğin bir uçak kazası sonrasında detaylı bilgiler ile yolcuların ailelerine ulaşmadan uçaktaki yolcularının adının, yaşadığı illerin, uçağın kalkış ve iniş meydanının, yolcu sayısının verilmesi geniş bir kitleyi endişeye sevk edebilir. Bu nedenle bilgileri kontrollü ve dengeli paylaşmak gereklidir ama bu bilgilerde günümüz teknolojisinde sonsuza kadar saklanamayacağı için yanlış bilgi de paylaşılmamalıdır. Medyanın ve yazarların görevi, doğru bilgileri halka duyurmak olmasına rağmen,

medya sahibinin çıkarları ve siyasi bağlantıları haberlerin çok yanlı ve yanlış olarak yayımlanmasına neden olabilir (Harrison, 2016, s.28-31).

Arama kurtarma, afet ve acil durum planlaması yapılırken en göz ardı edilen husus, bilgi ve imajın kontrolüdür. Fakat bu husus en az sahada yapılan müdahaleler kadar önemlidir. Medyanın tüm unsurları kötü bir durumu iyiye döndürmek için etkinlikle kullanılmalıdır. Medyanın sakin ve sağduyulu yayın yapması sizin bilgiyi paylaşma şeklinize bağlıdır. Bu nedenle afet öncesi doğru bilginin kim tarafından ne zaman ve nerede medya aracılığıyla paylaşılacağına kapsamlı olarak planlanması şarttır. Afet sonrasında hasarın en aza indirilmesi ve iyileştirme faaliyetlerinin hızlı olarak yürütülmesi için bilginin kontrolü şarttır. Bu durumda asla unutulmaması gereken şey, karşıdaki insanların bir felaket yaşadığı ve bununla doğru orantılı olarak insanların duygularının çok hassas ve kırılabilir olduğudur. Bilgi akışı kapı zili gibidir. Bir kez çaldınız mı, çalmamış veya zile basmamış gibi davranamazsınız (Schneid ve Collins, 2001, s.83-86). Açıklamalarda doğruluk, dürüstlük, hassasiyet ile açıklama yapacak kişinin medya ile ilişkilerinin iyi olması önemlidir. Bir şeye iyi başlanırsa genelde iyi, kötü başlanırsa genelde kötü olarak devam eder. Açıklama yapacak kişi bilmediği konularda bilmediğini açıkça belirtmeli ve cevapları kısa olmalıdır. Ama bu bilmemek genelleşirse medya haberi başka bir yerde aramaya başlar. Bu nedenle açıklama yapan kişinin bütün bilgilere ilk olarak ulaşacak şekilde bir yapının oluşturulması ve bu gayret içinde olunması şarttır. Bu konuda en önemli yöntem geçmiş olaylardan ders çıkarıp bir sonrakine hazırlıklı olmaktır (Harrison, 2016, s.38-39). Her felaket ve acil durum bir sonraki felaket ve acil durumda nasıl daha iletişim kurulabileceğine ilişkin bir öğrenme fırsatı sunar. Öğrenilen hususlar doğrultusunda medya ve kamuoyu ile ilgili iletişim planları güncellenmelidir. İletişim planlarında medya karşı taraf gibi görülmemelidir. Medyanın uygun kullanılması durumunda felaket ve acil durum öncesi koruyucu tedbirlerin alınmasında ve sonrasında ise tahliye işlemlerinde etkin rol oynayabileceği daima göz önünde bulundurulmalıdır (Kapur vd, 2016, s.3-5).

Genel olarak afet olayının yakınında bulunan kişilerden alınan gerçek bilgiler afet müdahale ile uğraşan kişilere çok yararlı olabilir. İnternet teknolojisinin gelişmesiyle beraber bilgiye ulaşmak çok kolay hale gelmiştir. Ama ne yazık ki sosyal medya gibi büyük bir denizde doğru bilgiye ulaşmak zor hatta bazen imkânsızdır. En fazla bilgiye ihtiyaç duyanlar afetten etkilenen insanlardır. İnsanlar için afet ile karşılaştıkları an çok

önemlidir. İnsanlar, birçok soruya aynı anda cevap ararlar. Öte yandan, bir afet sırasında bazı sosyal medya kullanıcıları yanlış bilgiler yayarak panik havası oluşturabilirler. Örneğin; Haiti depremi sonrası yapılan araştırma neticesinde depreme ilişkin gönderilen toplam 4636 sms mesajının %70'inin yanlış içeriklere sahip olduğu tespit edilmiştir. Yanlış bilgi bazen afet müdahale çalışması yapanları etkileyip can kaybına neden olabilmektedir. Afetler, afet türüne bağlı olarak bir zaman sonra biter. Ama tartışmaları günler, haftalar, aylar veya yıllar boyu sürebilir. Afet sonrasında verilecek bilginin doğru olması kadar dozu ve çok detay içermemesi de önemlidir. Bu nedenle doğru bilginin bilinmezlik yaratmayacak şekilde basit ve karmaşıklığa yol açmayacak şekilde kamuoyu ile paylaşılması gerekmektedir (Chu, 2014, s.225-227, 232). Bunun en uygun yolu buna ilişkin planlamaların daha önceden yapılmış olmasıdır. Felaket ve acil durumlarda medya dâhil herkesin çok büyük istekleri vardır. Medya bu durumlarda ne olursa olsun genellikle aşağıdaki sunulan başlıklar altındaki sorulara cevap ararlar.

1. Kaos ve kargaşa (Mayhem): Resmin tamamını elde etmek için olay nerede, ne zaman, neden ve nasıl oldu?
2. Kontrollü araştırma (Mastermind): Olaya ilişkin tüm arka plan bilgileri nelerdir?
3. Suçlu arama (Manhunt): Hatalı kim ya da kimlerdir? Yanlış nerede yapılmıştır?
4. Sonuçlandırma (The Epilogue): Uzun vadede yapılacak işlemler, elde edilen sonuç, soruşturma ve yeniden yapılandırmaya ilişkin bilgiler ile yapılacak işlemler nelerdir?

Bu sorulara cevap verirken doğruluk, hız ve netlik çok önemlidir. Resmi bilgiler paylaşılmadan önce sıkı kontrol edilmelidir. Devamında medya takibi yapılmalı ve yanlış bilgiler derhal düzeltilmelidir. Medyanın ve kamuoyunun en büyük hassasiyeti sonuç alınmasının uzaması durumunda en üst seviyeye çıkar. Medya ve kamuoyu olayın büyüklüğüne bağlı olarak karşılıklı olarak üst düzey yöneticileri de görmek isterler. VIP katılımlı toplantılar medya açısından önemli olmakla birlikte bünyesinde bazı risklerde barındırırlar. Örneğin; katılacaklar için yapılacak hazırlıklar afet veya acil durumun önüne geçerse toplantı başlamadan etkinliğini kaybeder. Özellikle bu durumlarda yardım için insanlar tüm varlıklarını seferber ederler. Ancak, insanlar yapılan faaliyetlere yönelik inançlarını kaybederlerse, desteklerini hızlıca çekerler (Harrison, 2016, s.101-106). Toplum verilen mesajın en tehlikeli bölümünü algılayacağı için bazı

bilgilerin detayı toplumu paniğe sürükleyebilir. Bilginin tek elden yeterli ve doğru olarak paylaşıldığına ilişkin olarak toplumda bir kanaat oluşursa insanlar yanlış bilgilerle değer vermezler. Afet ve acil durumlarla ilgili bilgiler radyo, televizyon gibi geleneksel kanallardan önce gerçek zamanlı Twitter ve Facebook gibi sosyal medya kanallarında paylaşılır. Günümüzdeki mobil teknolojisi sayesinde insanlar birbirleriyle sürekli iletişim halindedir ve her türlü bilgiye çok kısa zamanda ulaşma kapasitesine sahiptir. Amerikan Kızılhaç'ı tarafından yapılan araştırmaya göre mobil telefonlardaki uygulamaların iletişim aracı olarak kullanımının tüm iletişim araçları arasında dördüncü sırada olduğu tespit edilmiştir (Kapur vd, 2016, s.125, 177). Yoğun olarak kullanılan Youtube, Twitter, Instagram, Whatsapp vb. iletişim ve haber yayılım kaynaklarının her birinin hitap ettiği çevrenin yoğunluğu dikkate alındığında bir haberin yayılma hızı saniyelerle ifade edilmektedir. Yani toplumda yanlış bir algının yayılması ve afet müdahale planının kamuoyu baskısıyla yanlış yöne evrilmesi olasılığı ya da yapılan tüm faaliyetlerin toplum tarafından yanlış anlaşılması ihtimali çok yüksektir. Afetlerde yaratılan panik bazen toplum için afetin kendisinden daha tehlikeli olabilir. Bu nedenle afet durumunda afet ile ilgili bilgilerin ilgili ya da ilgisiz kişiler tarafından yapılmasının önüne geçilmelidir. Doğru bilgiler tek elden yetkilendirilmiş kurum veya kişi tarafından toplumun kafasında soru işareti kalmayacak şekilde açıklanmalı ve bilgi kirliliğinin önüne geçilmelidir (Chu, 2014, s.-251-252).

Medyanın güncel bilgileri takip edeceği ve ihtiyaç duyduğu bilgileri alabileceği bir ofis, merkez veya internet adresi oluşturulmalıdır. Medyada bazı görüntülerin haber değeri olmamasına rağmen paylaşılmasının önüne geçilmesi ve etik kurallara uyulması için çaba harcanması gereklidir. Bu etik kurallara uygun davranılması için gerekli tedbirler alınmalıdır. Bunların başlıcaları;

1. Ölülere ait görüntülerin,
2. Kazazedeler ile olay bölgesinin yakın çekimlerin,
3. Yaralıların kanlı görüntülerinin,
4. Şiddet ve aşağılayıcı unsurların,
5. Terörist saldırılarının reklamını yapacak unsurların,
6. İnsanlık onurunu zedeleyecek görüntülerin paylaşılmasının önüne geçilmesidir. Bu konuda en önemli örnek ABD'de gerçekleşen 11 Eylül saldırıları sonrası medyada sadece halkı birleştirecek görüntülerin paylaşılmasıdır (Harrison, 2016, s.104, 106).

Medya ve toplum ile iletişimle ilgili olarak iletişim esasları belirlenmelidir. Belirlenen esaslar afet, arama kurtarma ve acil durum öncesi programlara yansıtılmalıdır. Planlamalar yapılırken faaliyetler hakkında gerekli bilgilerin doğru olarak, doğru zamanda, en doğru şekilde, en doğru kitleye ulaşmasını sağlayacak aşağıda belirtilen usûller kapsanmalıdır (AFDD, 1999, s.11-19).

1. Doğru bilgi aktar: Medya ve halkla daima doğru bilgi verilmelidir. Çünkü bu medya ve halk ilişkilerde güven unsuru oluşturmanın vazgeçilmez şartıdır. Uzun vadede başarılı olmanın yolu verilen bilgilerin tutarlı ve inandırıcılığı ile doğru orantılıdır. Medya ve halkla ile doğru ve inandırıcı olmayan bilgilerin paylaşılması güvenilirliği onarılmayacak şekilde zedeler, bu da yapılan tüm faaliyetlere verilen desteğin kaybedilmesine neden olur.

2. Zamanında bilgi paylaş: Medya ve halkla paylaşılacak bilgiler ilgili tüm birimlerle koordine edilerek oluşturulmalı anlık gelişen değerlendirmeye alınmamış bilgiler derhal paylaşılmamalıdır. Paylaşılacak bilgiler en üst otoritenin bilgisi dâhilinde kontrollü fakat süratli bilgi akışı sağlayacak şekilde olmalıdır. Olumsuz olduğu değerlendirilecek bilgiler bile dürüstçe, açıkça ve zamanında paylaşılmalıdır. Aksi takdirde bu bilgilerin saklanması ya da zamanında açıklanmaması hiç beklenmedik spekülasyonlara neden olabilir ve olay beklendiğinden daha kontrolsüz hale gelebilir. En önemlisi bu durumdan sonra paylaşacağınız her bilginin doğruluğu sorgulanır hale gelir.

3. Medyayı kapsa: Kamu kurumları ile medyanın olaylara bakış açıları farklılık göstermesine rağmen medya karşı cepheymiş gibi görmemek gerekmektedir. Aynı dili konuşmak ya da asgari ortak noktada buluşulabilmesi için afet ve acil durum öncesi yapılan faaliyetlere medyanın katılması sağlanarak farkındalığının artırılması sağlanmalıdır. Afet ve acil durum sonrası gerekli güvenlik tedbirleri alınarak faaliyetlere katılarak yapılanları en yakından görmesi sağlanmalıdır. Bu sayede medyanın güçlü bir müttefik olarak yanınızda yer alması sağlanmalıdır.

4. Bilgiyi kontrol altına al: Afet ve acil durum faaliyetlerini sekteye uğratacak bilgilerin kontrolsüz olarak paylaşılmaması sağlanmalıdır. Bu medya veya kamuoyundan bilgi saklamaktan ziyade faaliyetlerin emniyetle ve panik havası oluşturulmadan yürütülmesi için alınan bir tedbirdir. Gerektiğinde medya üst

yöneticilerinden bu konuda destek alınmasına ihtiyaç duyulabileceği göz önünde bulundurularak iletişim kanallarının açık olması sağlanmalıdır.

5. Koordinasyonu sağla: Afet ve acil durum faaliyetlerinde en zor hususlardan biri koordinasyondur. Ama koordinasyonun sağlanması hususu olmaz ise olmaz şart koşulur. Açıklanan bilgilerin birbiriyle çelişmemesi önemlidir. İnsan cebine sığan teknolojik iletişim araçları sayesinde medya ve halk çeşitli kaynaklardan her bilgiyi sorgular. Bilgilerin birbiri ile uyumlu olmaması ya da ilk açıklanan bilginin sonrasında diğer bilgileri yalanlaması durumu en hafifi ile medyanın ve halkın güveninde tartışmasız erozyon yaratacaktır. Bu nedenle alınan her ilgi ilgili her kurum ve kuruluşla koordine edildikten sonra açıklanmalıdır.

6. Personelini eğit: Medya ve halkla iletişim konusunda tek elden bilgi açıklanması genel prensip olmak ile birlikte bu hususun uygulanması çok sıkıntılıdır. Çünkü medya ve halk bilgi almak için her kapıyı zorlayabilir. Özellikle medya tarafında kabul edilmişliği olan emekli personel ile kısıtlı da olsa bazı bilgiler mutlaka paylaşılmalıdır. Halen görevdeki personelin kısıtlı olarak medya ile temas kurulmasına izin verilebilmesine ihtiyaç duyulabileceği göz önüne alınarak gerekli planlamalar yapılmalıdır.

7. Bilginin paylaşım hızı ile doğruluğu beraber yürüt: Medya ve halk ile paylaşılan bilgilerin doğruluğu çok önemli olsa da olayın tüm detaylarını bekleyerek basın açıklaması geciktirilmemelidir. Afet ve acil durum gibi ani gelişen olaylarda doğruluğu kesin bilgiler başka kanallar tarafından bilgi kirliliği yaratılmadan derhal paylaşılmalıdır. Daha sonra gelişmeler güncellenerek paylaşılmaya devam edilmelidir.

8. Teknolojiyi takip et: Medya ve halkla ilişkiler için ihtiyaç duyulan altyapılara sahip olunmalıdır. Sadece gazete, dergi, televizyon ve radyo gibi klasik medya araçlarına değil mobil iletişim araçlarına da bilgi verecek şekilde planlama yapılmalıdır.

9. Sahadaki personeli motive et: Afet ve acil durum faaliyetlerinde medya ve halkın bilgilendirilmesi kadar yapılan açıklamalarda sahada çaba sarf eden personelin de motive edilmesi için çok önemlidir. Yani medya ve halkla ilişkiler planlamalarında sadece kurum dışı için değil aynı zamanda faaliyetlerin icrasını gerçekleştiren sahadaki personelde göz önüne alınmalıdır. Yapılan açıklamalar görev yapan personelin moral motivasyonu düşürmemeli, halkla hoş olmayan bir

şekilde karşı karşıya kalmasına neden olmamalıdır. Açıklamalarda sahada çalışan tüm unsurlar kapsanacak şekilde motive edici cümleler mutlaka kullanılmalıdır.

10. Halk desteğini sağla: Başarılı olmanın asla ihmal edilmeyecek unsuru halk desteğini sağlamaktır. Bunun birinci şartı halkın vergileriyle oluşturulan kurumların afet ve acil durumlarda devletin tüm unsurları ile halkının yanında olduğunu hissettirmektir. Bunun hissedilmesi durumunda halk desteği ile yürütülen faaliyetler daha etkin uygulanacak ve daha kısa sürede netice elde edilecektir.

11. Bilginin küreselliğini sağla: Ulaşım ve haberleşme araçlarındaki gelişme dünyanın küreselleşmesine neden olmuştur. Dünyanın bir ucunda meydana gelen bir olaya ilişkin haber dünyanın diğer bir tarafında kısa sürede ulaşmaktadır. Bu nedenle afet ve acil durumlara ilişkin bilgilerin uluslararası medya ile paylaşılmasını sağlamak önemlidir. Çünkü yanlış bilgiler devletin aciz gösterilmesine neden olabilir. Ama daha önemlisi dünyanın dört bir yanına yayılmış halen akrabalık veya gönül bağı devam eden vatandaşların ya da insanların, telaşlanmadan doğru bilgiye ulaşmasını sağlamaktır.

12. Planları daima güncel tut: Neyi nasıl söylediğiniz değil nasıl anlaşıldığı önemlidir. Medya veya halkın taleplerinin iyi analiz edilmesi ve ihtiyaçların zamana bağlı kalmaksızın güncellenmesinden kaçınılmamalıdır.

## **2.4. Türkiye’de Afet ve Arama Kurtarma Yönetimi**

### **2.4.1. Türkiye’de Afet Yönetimi**

Türkiye’nin coğrafi durumu, doğal yapısı, gelişim durumu, iklim yapısı ve ekonomisi dikkate alındığında deprem, sel, heyelan, çığ düşmesi, kuraklık ve orman yangınları gibi afetlerin yaşandığı görülmektedir (Özmen ve Özden, 2013, s.2). Afet risklerini ölçen ve sıralayan Küresel Risk Endeksi’nde Türkiye 191 ülke arasında 41’inci sırada 5.0 puan ile yüksek risk taşıyan ülkeler kategorisinde yer almaktadır. Türkiye 1900 yılından 2018 yılına kadar meydana gelen büyük deprem kategorisinde 77 deprem ile dünyada dördüncü sırada bulunmaktadır (AFAD, 2018, s.3, 6).

Türkiye Cumhuriyeti, afet yönetim yapısını Osmanlı İmparatorluğundan miras almıştır. Tarihsel kayıtlar incelendiğinde Osmanlı İmparatorluğunda merkezi bir yapı oluşturulduğu ve afetin öncesinden ziyade afet sonrası meydana gelen yıkımların ve

kayıpların telafisini kapsayan bir yöntemin esas alındığı görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde afet yönetimine ilişkin ilk düzenleme 14 Eylül 1509 tarihinde yaşanan ve 13.000 civarında insanın hayatını kaybettiği deprem sonrasında Padişah II. Beyazıt tarafından yayımlanan fermanıdır (AFAD, 2019, s.22). 29 Ekim 1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına müteakip afet yönetim yapısında reaktiften proaktif yönetime geçiş dört dönem halinde gelişerek meydana gelmiştir. Birinci dönem 1923-1942 yıllarını, ikinci dönem 1943-1952 yıllarını, üçüncü dönem 1953-Ağustos 1999 tarihleri arasını ve dördüncü dönem Ağustos 1999 ile sonraki tarihi kapsamaktadır. Birinci dönemde (1923-1942) afetlere vakaya özel olacak şekilde tepkisel bir yaklaşımla müdahale etme yöntemi benimsenmiştir. Yani afet yönetiminin temelinde afetlere karşı önlem almak yerine afet sonrası iyileştirme faaliyetleri yürütülmüştür. Bu dönemdeki ilk değişiklik 1939 yılında yaşanan Erzincan depremi sonrası 17 Ocak 1940 tarihinde kabul edilen “Erzincan’da ve Erzincan Depreminden Müteessir Olan Mıntikalarda Zarar Görenlere, Yapılacak Yapılar Hakkında” ki 3773 sayılı kanundur. Bu kanun gelecekte yaşanacak afetlere ilişkin bir önlem belirtmemesine rağmen yapılacak yapılara ilişkin standart belirlemesi amacıyla önemlidir.

İkinci dönemde (1943-1952) 1943 yılında yaşanan bir dizi sel felaketinden sonra ilk proaktif kanunlar çıkarılmaya başlanmıştır. İlk defa afet öncesi faaliyetlerin kapsandığı dönemdir. Bu kanunlar çıkarıldığında bu kapsamda kanunlar sadece Japonya ve İngiltere’de mevcuttu. Üçüncü (1953-Ağustos 1999) dönemde ilk defa afet yönetimi için organizasyon yapısı ortaya konulmuştur. Afetlere yönelik ilk resmi kurum Deprem Bürosu 1953 yılında İnşaat ve İskan İşleri Bakanlığı bünyesinde kurulmuştur. Deprem Bürosunun görevi deprem risklerinden korunmaya yönelik işlemleri yürütmek olarak belirtilmiştir. Ayrıca halen günümüzde yürürlükte olan 25 Mayıs 1959 tarihli resmi gazetede yayımlanan 7269 sayılı Umumi Hayat Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun bu dönemde yürürlüğe girmiştir. (Pinkowski, 2008, s.288-291).

Bu Kanun ile İmar ve İskan Bakanlığına Kanun maddelerinin uygulanmasına yönelik olarak İçişleri ve Maliye Bakanlığı görüşleri alarak yönetmelik çıkarılması görevi verilmiştir. Kanun ile afetin genel hayat etkili olup olmadığına karar verme yetkisi İmar ve İskan Bakanlığına, afete ilişkin gerekli acil tedbirlerin alınma yetkisi ise afet bölgesindeki il valisine verilmiştir. Kanun’da vali ve kaymakamlar afet bölgesinde,

18-65 yaş arası bütün erkeklere görev vermeye, resmi özel ayrımı olmaksızın ücreti sonra ödenmek üzere her türlü taşıta ve malzemeye el koymaya, tüm bina ve tesislere el koymaya yetkili kılınmıştır. Kanunun en önemli maddelerinden biri 1959 yılında askeri etkinliğin çok yoğun olduğu dönemde ordu komutanları, jandarmanın, kıta, birlik ve müessese komutanlarının vali ve kaymakamların taleplerini üslerinden emir beklemeksizin yerine getirilmesini zorunlu hale getiren yedinci maddesidir (CBRGA, 1959, s.21695-21696).

Mevcut durumda arama kurtarma birlik müdürlüğü adı altında İçişleri Bakanlığı Acil Durum Yönetim Başkanlığına bağlı olan Sivil Savunma Müdürlüğü 1958 yılında 7126 sayılı Sivil Müdafaa Kanunu doğrultusunda İçişleri Bakanlığı bünyesinde kurulmuştur. Görev tanımı olarak düşman taarruzları, afet ve büyük yangınlarda her türlü silahsız koruyucu ve kurtarıcı faaliyetleri icra etmek olarak belirlenmiştir. Görevlerinin alt kapsamlarında daha sonra arama kurtarma faaliyetlerinin de icra edilmesi öngörülmüştür. Bu kanunla 15-65 arası erkek ve kadınlardan askerlikle ilişkisi olmayan tüm vatandaşların mahalli sivil savunma hizmetleri içinde kendilerine verilecek görevleri yapma zorunluluğu getirilmiştir (CBRGA, 1958, s.19531-19532).

1970 ve 1980 yılları arasında tüm dünyada afetlerin yönetiminin, merkezi olarak yönetilmesi planlanmıştır. 11 Aralık 1997 tarihinde BM Genel kurulunun 1990'ları "Uluslararası Doğal Afetleri Azaltma On Yılı" ilan etmesi ve buna ilişkin prensipleri yayımlaması devamında ülkelerin yaşadığı afetlerden elde ettiği tecrübelerle beraber bazı konularda merkezîyetçi yapının yanında, birçok konuda yerel müdahale planlarının oluşturulmasına başlanmıştır (Coppola, 2015, s.6-7).

Türkiye'de afet yönetimi yapısı ülke tarihindeki en yıkıcı afet olan 17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen depremden sonra önemli ölçüde yeniden düzenlenmiştir. Bu afet dördüncü dönem başlangıcı olmuştur. Bu düzenlemeler ağırlıklı olarak örgütsel yapılanma, afete hazırlık planları ile acil müdahale ve kurtarma alanlarında proaktif yönetim ilkelerine uygun olarak yapılmıştır. 17 Ağustos 1999 yılında yaşanan deprem afetinden önce Türkiye'de afet ile ilgili konularda sadece merkezi yönetim tarafından yürütülen faaliyetlerin yerele yayılmasına ve gönüllü sivil toplum kuruluşlarının daha aktif kullanılmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır (Pinkowski, 2008, s.282, 291). Özellikle büyük afetlerde çok çeşitli alanlarda görev yapacak çok sayıda müdahale birimine ihtiyaç vardır. Örneğin 17 Ağustos 1999 depreminde devlet imkânları bazı konularda yetersiz kalmıştır. Bu nedenle afetlerde müdahalede gönüllü kuruluşlar, şehir

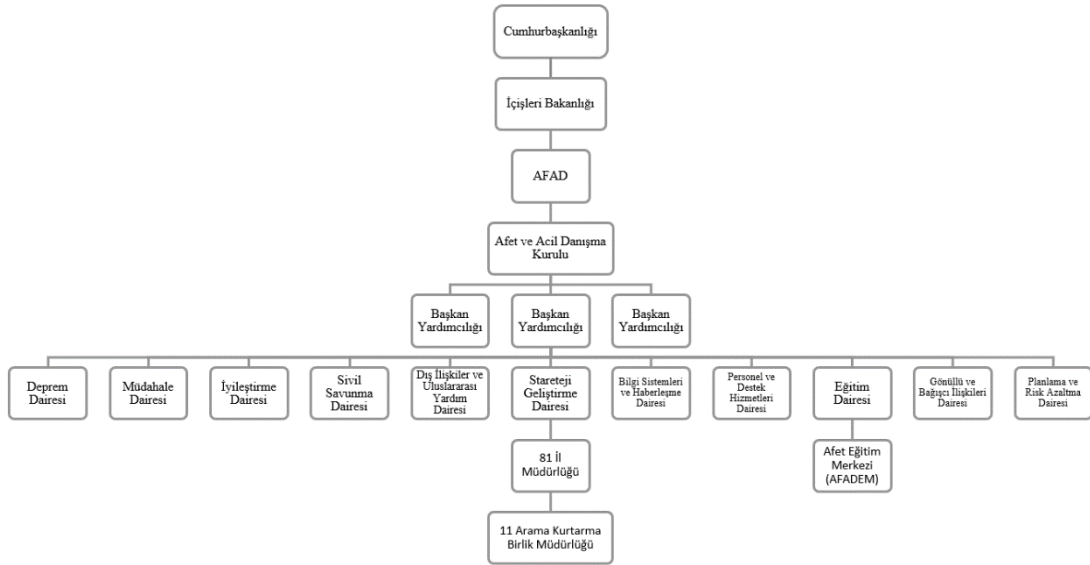
müdahale birimleri, ulusal hatta uluslararası düzeyde kamu ile özel sektör kurum ve kuruluşların çalışmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye’de ilk gönüllü kuruluşlar 1990’lı yılların başında doğa sporlarına olan ilginin artmasıyla ortaya çıkmaya başlamıştır. Özellikle üniversite öğrencilerinin dağcılık, mağaracılık, paraşüt ve dalış kulüpleri bu gönüllülerin temelini oluşturmuşlardır. Bu gönüllülerin oluşturduğu derneklerin en bilineni olan AKUT, 19 Mart 1996 tarihinde 20 kişilik bir grup tarafından kurulmuştur. Ama Türk halkının tamamı AKUT adını 17 Ocak 1999 depreminde duymuştur. Bu dernek daha sonra çeşitli alanlarda birçok gönüllü dernek kurulması konusunda ilham vermiştir (Mahruki, 2011, s.82-83)

Türkiye’de afet ile ilgili fazla kanun bulunmaktadır. Bu kadar fazla kanunun olması neticesinde bazı kanunlar yönetim ve organizasyonda birbiri ile çakışmaya ve karışıklığa neden oluştur. Türkiye’de afete ilişkin oluşturulan kanunlar genellikle her afetten sonra o afete ilişkin özel olarak çıkarılmıştır. Bu kanunlar genellikle o afetten etkilenen insanların kayıplarını gidermek, acılarını sarmak ve yeniden inşaya yönelik tedbirleri içermiştir.

Türkiye’de önce 15 Mayıs 1953 tarihli ve 7269 sayılı Umumi Hayat Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun’un dördüncü maddesi doğrultusunda Bakanlar Kurulunun 01 Nisan 1988 tarihli ve 88-12777 sayılı kararı ile merkezde ve taşrada afet ile ilgili örgütlerin nasıl teşkilatlanacağı ile afete müdahale edecek kurum ve kuruluşların yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir. Bunun yanı sıra Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bünyesinde “Afetler Merkez Koordinasyon Kurulu” oluşturulmuştur (Erkal, ve Değerliyurt, 2009, s.161).

Yıllar içinde afetler öncesi ve sonrası yaşanan tecrübeler ışığında Afet konusunda görev çakışmalarının önlenmesi ve afet yönetiminin tek bir kurum altında toplanması amacıyla 29 Mayıs 2009 tarihinde 5902 sayılı “Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” çıkarılmıştır. Bu Kanun ile Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, Afet İşleri Genel Müdürlüğü ve Türkiye Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü kapatılmış ve tüm unsurları içine alan Başbakanlığa Bağlı “Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı-AFAD” kurulmuştur. Bu Kanun ile afet öncesi yapılacak işlemler, afet esnasında yürütülecek faaliyetler ve afet sonrası yapılacak faaliyetlerin tamamını kapsayacak bir yapı oluşturulmuştur (Özmen ve Özden, 2013, s.17).

Daha sonra Türkiye'nin Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçmesiyle beraber Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı 15 Temmuz 2018 tarihinde yayımlanan 4 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile İçişleri Bakanlığına bağlanmıştır (Şekil 2.2). AFAD tarafından afetlerin meydana gelmesinden kaçınılmaz olduğu gerçeğinden hareketle afet zararları ile etkilerini azaltma ve buna yönelik tedbirleri almak amaçlanmış ve afetlere dirençli toplum oluşturmak misyon olarak benimsenmiştir. AFAD'ın merkez teşkilatı Ankara'da bulunmakta olup, bir başkan, üç başkan yardımcısı ve 11 daireden oluşmaktadır. Merkez teşkilatı dışında ise 81 ilde il afet ve acil durum müdürlüğü ve 11 arama kurtarma birlik müdürlüğü ile görev yapmaktadır. AFAD merkez teşkilatında 552, il afet ve acil durum müdürlüklerinde 4160 ve arama kurtarma birlik müdürlüklerinde 1195 olmak üzere toplam 5907 personeli bulunmaktadır. Türkiye'nin çeşitli bölgelerine yayılmış şekilde afet durumunda kullanılmak üzere 773 adet tekerlekli aracı ve 25 adet lojistik deposu bulunmaktadır (AFAD, 2018, s.28-33).



Şekil 2.2. Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı-AFAD Organizasyon Yapısı (AFAD, 2018)

Afet yönetimi bilimi ve meteorolojik tahminler konusundaki gelişmeler nedeniyle afetlerde can kayıpları engellenebilir hale gelmiştir. Bunun sağlanmasının birinci şartı öncelikli hedef olarak can kayıplarının engellenmesi olarak belirlenmesi, ikinci şartı ise sorunsuz, çözüme odaklı, tüm paydaşların katılımını sağlayacak, koordinasyon ve

iletişimin sorunsuz işlediği afet yönetim sistemi oluşturulmasıdır (Ray-Bennett, 2018, s.1).

Afetlerde kayıp ve hasarların azaltılması için bu kayıp ve hasarları öngören bir plan yapılmasına ihtiyaç vardır. Bu kapsamda afet durumunda meydana gelebilecek koordinasyon ve iş birliği aksaklıklarının ortadan kaldırılması ya da en aza indirilmesi amacıyla AFAD koordinatörlüğünde ulusal ve yerel müdahale planlarını kapsayacak şekilde “Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)” oluşturulmuştur. TAMP Afet ve Acil Durum Yüksek Kurulu tarafından onaylanmaktadır. TAMP, afet ve acil durumlarda görev alacak bakanlık, kurum ve kuruluşlar, özel kuruluşlar ile STK’ları içine alacak şekilde hazırlanmıştır. TAMP ile bir afet durumunda kimin, neyi, ne zaman, nerede ve nasıl yapacağı belirlenmiştir. TAMP kapsamında 7 gün 24 saat görev yapabilecek şekilde 12 afet türüne göre 28 hizmet grupları oluşturulmuştur (Bkz. Tablo 2.8).

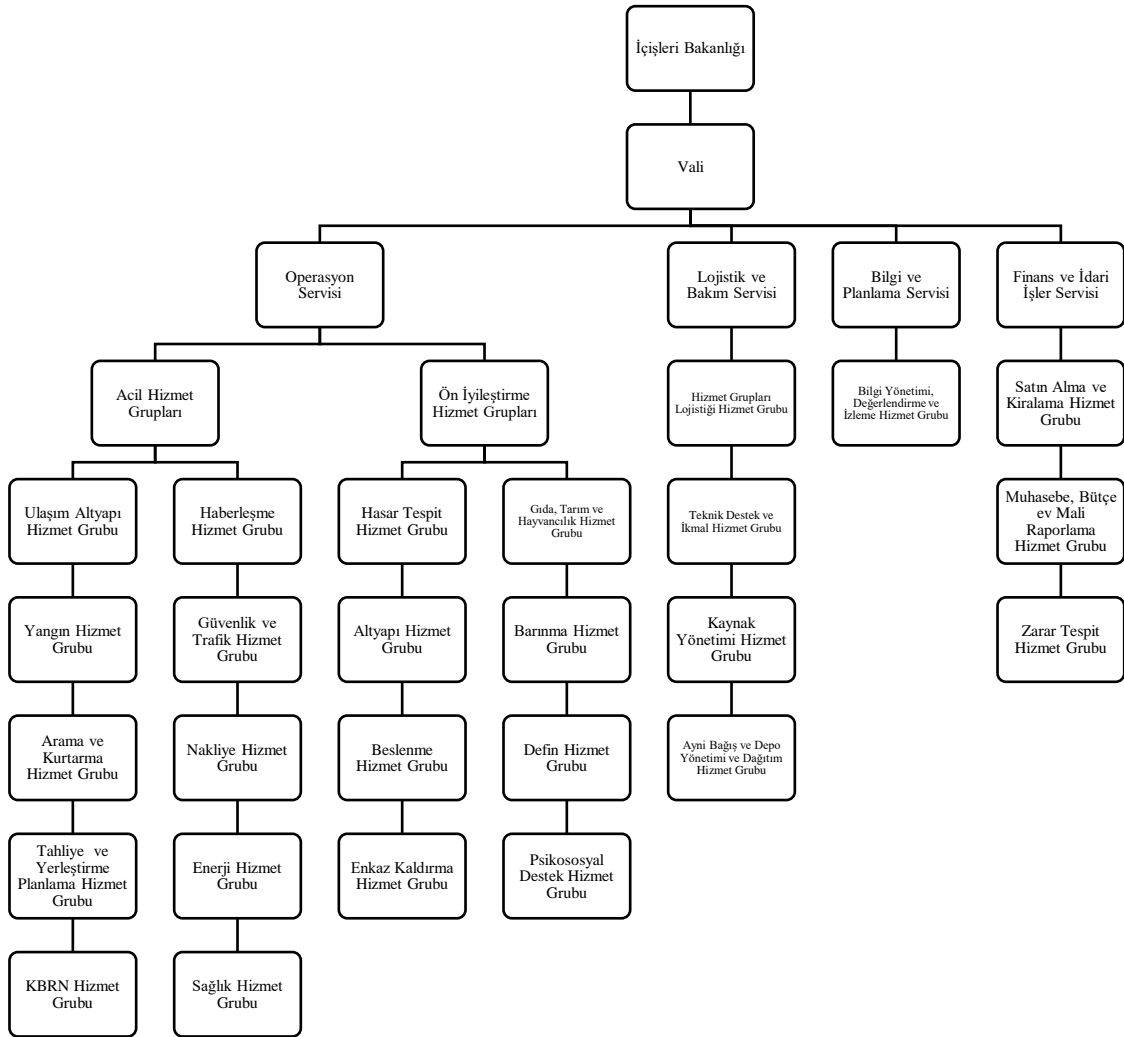
**Tablo 2.8.** Türkiye Afet Müdahale Planında Bulunan Afet Türleri (AFAD, 2013)

Afet Türleri	
1. Su baskını	7. Kimyasal
2. Baraj patlaması	8. Biyolojik afetler ve salgın hastalıklar
3. Orman yangını	9. Radyolojik ve nükleer kazalar
4. Sanayi yangınları	10. Kuraklık
5. Toplu nüfus hareketleri	11. Deprem
6. Siber saldırı	12. Ulaşım kazaları

Ulaşım kazaları kara, hava ve deniz araçlarını kapsayacak şekilde planlanmış olup, haberleşme, ulaşım alt yapı, güvenlik ve trafik, arama ve kurtarma, nakliye, sağlık, enerji, enkaz kaldırma, teknik destek ve zarar tespit hizmet grupları ile desteklenmiştir. TAMP’ın güncel kalması ve meydana gelen ihtiyaçların değişen durumlara göre belirlenmesi amacıyla düzenli olarak eğitim ve tatbikatlar yapılmaktadır (AFAD, 2013, s.2-4, 25).

Afet durumunda en üst koordinasyon birimi bakanlardan oluşan Afet ve Acil Durum Yüksek Kuruludur. Bu kurul politik direktifleri oluşturmakla, yurt içi ve yurt dışı kaynakların değerlendirilmesinden, ihtiyaç halinde kanun çıkarılması amacıyla gerekli düzenlemeleri yapmaktan sorumlu olup yılda en az iki defa toplanması planlanmıştır. Ankara’da konuşlu Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezi ise AFAD başkanının başkanlığında ve bakanlıkların üst düzey temsilcilerinin katılımıyla görev

yapmaktadır. Görevi ulusal düzeyde koordinasyon ile iş birliğini sağlamak ve kaynakların etkinlikle afet bölgesine sevk edilmesini sağlamaktır. Bakanlıklar Afet ve Acil Durum Yönetim Merkezleri ise bakanlıklar bünyesinde oluşturulmuştur. Bu merkez tarafından AFAD merkezi ile koordinasyonlu olarak ihtiyaç duyulan hizmet gruplarının afet bölgesine sevk edilmesi ve desteklenmesi sağlanır. Yerel düzeydeki en üst koordinasyon ve müdahale birimi ise İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kuruludur (İAADKK). İAADKK vali veya vali yardımcısı başkanlığında il afet ve acil durum müdürü, garnizon komutanı, belediye başkanı, il özel idaresi genel sekreteri ve hizmet grubundan sorumlu il müdürlerinin katılımıyla görev yapmaktadır (Bkz. Şekil 2.3) (AFAD, 2013, s.8-10). İAADKK afet durumunda afet planlarının uygulanmasından ve ilave tedbirlerin alınmasından sorumlu olup benzetme yapmak gerekirse ihtiyaç halinde beyin ihtiyaç halinde el, kol ve ayak olarak görev yapmaktadır.



Şekil 2.3. İl Afet ve Acil Durum Koordinasyon Kurulu Organizasyon Yapısı (AFAD, 2018)

## 2.4.2. Türkiye’de Arama Kurtarma Yönetimi

### 2.4.2.1. *Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerinin tarihsel gelişimi*

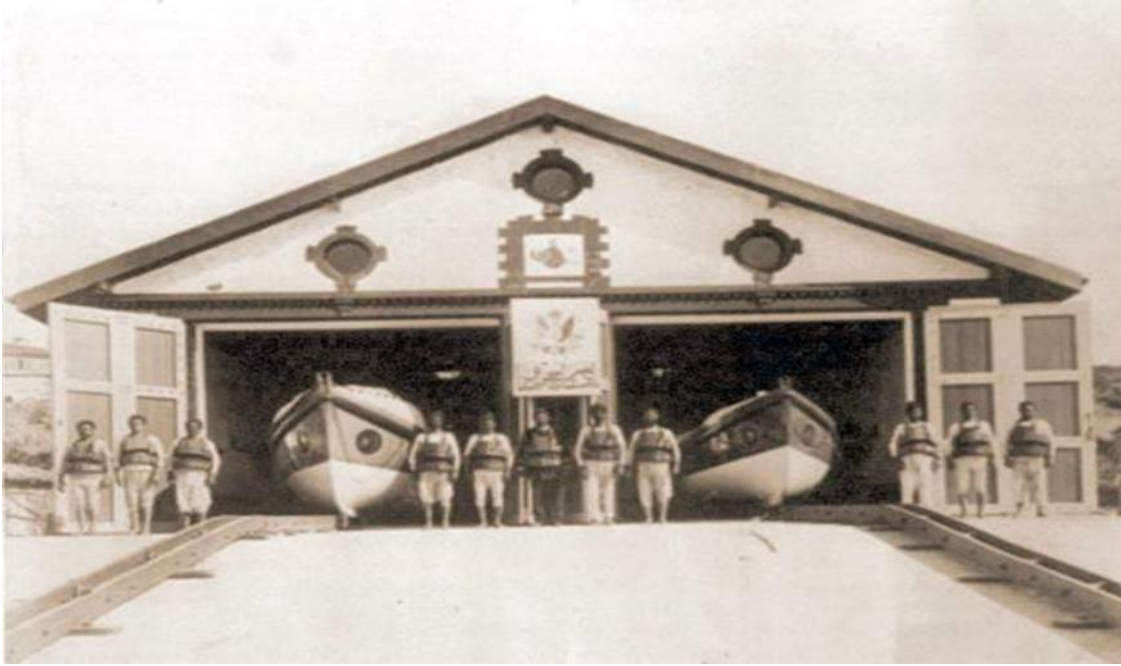
Türkiye’nin üç tarafı denizle çevrili olup toplam kıyı uzunluğu da 8272 kilometredir. Bu nedenle tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de arama kurtarma faaliyetlerinin ilk tohumları denizcilik tarafında atılmıştır.

Osmanlı imparatorluğu döneminde boğazlar ve Karadeniz’de batan gemilerin kurtarılması amacıyla 1869 yılında bahriye (Deniz Kuvvetleri) altında bugün ki adıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olan Tahlisiye İdaresi kurulmuştur. Bu teşkilat 1883 yılında Liman Risayeti (başkanlığı) altında faaliyetlerine devam etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğunun dönem limanlarının yabancı devletlerin elinde olması nedeniyle Tahlisiye Teşkilatı 1883 tarihinden 1915 tarihine kadar yabancı devletlerin elinde kalmıştır. Daha sonra 1892 yılında hazırlanan bir kanun benzeri bir tebligat ile “Organisation de Sauvetage sur terre et sur mer dans l’Empire Ottoman” adı altında yeni bir teşkilat kurulmuştur. Bunun tam karşılığı Osmanlı Devleti’nde Karada ve Denizde Kurtarma Birliği’dir. Başkanlığını Tahlisiye ve İtfaiye komutanının yaptığı birliğin merkezi Yıldız Sarayına yakın bir yere kurulmuştur. Birliğe bağlı biri sadece deniz olaylarına bakacak şekilde toplam 16 şube oluşturulmuştur. Oluşturulan birliğin görev yelpazesi yangın, deprem, fırtına, trafik kazaları, deniz kazaları, intihar edenler, silahlı yaralanma vb. olayları kapsayacak şekilde çok geniş belirlenmiştir. Araba ile hasta taşınması haricinde yapılan hiçbir hizmet için insanlardan ücret alınmamasına, yoksul olanlar ise hiçbir şekilde ücret ödememesine birlikte çalışanların eğitim seviyesinin artırılması ve teçhizat eksikliğinin giderilmesi amacıyla çalışanların yurt dışı eğitim ve fuarlara gönderilmesine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır (Kuzucu, 2016, s.140-142).

Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla beraber teşkilatın sorumluluğu 1915 yılından, 1920 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu kontrolüne geçmiştir. Birinci Dünya Savaşı’nın bitimiyle beraber tahlisiye hizmetleri 5 Kasım 1920 tarihinde İngiliz, İtalya ve Fransa devletleri tarafından oluşturulan bir heyetin sorumluluğuna verilmiştir (THŞM, 2008, I-11). Kurtuluş savaşının neticesinde 9 Haziran 1923 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde faaliyet göstermeye başlamıştır (Bkz. Görsel 2.5) (http-4).

Türkiye Cumhuriyeti tarafından tahliye hizmetlerine ilişkin olarak ilk kanun 20 Nisan 1925 tarihinde yayımlanmıştır (CBRGA, 1925, s.1-21). Daha sonra çeşitli kanunlarla sırasıyla, Denizbank, Devlet Demir Yolları ve Liman İşletmesi Umum Müdürlüğü, Türkiye Denizcilik Kurumu, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı bünyesinde görevlerine devam etmiştir. Halen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü adı altında Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı altında görev yapmaktadır (<http-4>).



**Görsel 2.5.** Türkiye Cumhuriyeti Devletinin İlk Deniz Tahliye Birliği (<http-4>).

BM'nin Kuruluş Kararnamesinin 43. Maddesi göre 4 Nisan 1947 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Birleşmiş Milletlerin havacılık ile ilgili uzman kuruluşu olarak kurulmuştur (<http-3>). Türkiye Şikago'da Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesini 7 Aralık 1944 tarihinde imzalamıştır. Türkiye tarafından Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin kabulü 12.06.1945 tarih ve 6029 sayılı resmi gazetede yayımlanan 4749 sayılı Kanun ile kabul edilmiştir. Sözleşme maddesi hava arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili olarak Türkiye'nin taraf olduğu ilk sözleşmedir Sözleşmesinin EK-1 6 Kısım B-1 maddesi hava arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili sorumluluğunu belirlemektedir. (CBRGA, 1945, s.8871).

Yer işaretlen dâhil olmak üzere, muhabere sistemleri ve seyrüsefer yardımlarıyla alâkadar standartlar ve usûller; uçuş kaideleri ve hava trafiği kontrol usûlleri; uçucu ve makinist personele ehliyetname verilmesine mutaallık standartlar, hava nakil vasıtalarının havaya elverişliğini, hava nakil vasıtalarının tescili ve hüviyetlerinin tespiti, beynelmilel sivil havacılığın meteorolojik korunması; borda jurnalları ve manifestolar; havacılık harita ve plânları, hava limanları, gümrük, muhaceret ve karantina usûlleri **arama ve kurtarma dâhil olmak üzere** kazaların tahkiki ve beynelmilel hava seyrüseferinde kullanılan numaralandırma, ebatlandırma usûlleri ebadın tasrihi meselelerini tetkik ve tefsir ederek bunlar hakkında tavsiyelerde bulunmak (CBRGA, 1945, s.8871).

Türkiye’de hava arama kurtarma ile ilgili ilk yapılanma Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde 3’üncü Hava Tümenine bağlı olarak Eğitim İrtibat Kıta Komutanlığı adı altında 1948 yılında Diyarbakır’da kurulmuştur. Daha sonra 1953 yılında 1’inci Hava Kuvveti Komutanlığı Eskişehir’de ve 1954 yılında Hava Eğitim Komutanlığı bünyesinde bulunan Hava Teknik Okullar Komutanlığı İzmir’de Eğitim İrtibat Kıta Komutanlığı adı altında iki ilave birlik kurulmuştur. Söz konusu birlikler envanterinde bulunan AT-11 ve C-47 uçaklarıyla Hava Kuvvetleri Komutanlığının diğer birlikleri ile irtibat görevlerinin yanı sıra hava arama kurtarma faaliyetlerini de icra etmişlerdir. Herhangi bir kaza durumunda havadan gözle yer tespiti yapılmakta daha sonra ise karadan personel veya denizden yüzer vasıta gönderilerek kurtarma yapılmıştır. Türkiye’nin ilk arama kurtarma helikopteri ise 1958 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı envanterine katılan H-19 helikopterleridir. Bu helikopterlerin gelmesiyle kazazedelerin içinde arama kurtarma için personel olmaksızın helikopter ile tahliye edilmesi yöntemine geçilmiştir (Tarihçe, 2009, s.489, 465).

Günümüz anlamında Türkiye’nin ilk hava arama kurtarma birliğinin oluşması 1962 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Ulaştırma Grup Komutanlığı bünyesinde 50 civarı personeli bünyesinde bulunduracak şekilde kritik düşman tesislerinin havadan paraşüt ile atılarak ele geçirilmesi amacıyla Etimesgut-Ankara’da kurulan paraşütçü birliğinin 1970 yılında kapatılması ve bu personelin arama kurtarma birliklerine arama kurtarma ihtisaslı personel statüsünde görevlendirilmesiyle başlamıştır. Kurtarma personelinin görevlendirilmesiyle birlikte arama kurtarma birlik sayıları artırılmıştır. Kara havacılığın gelişmesiyle Kara Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde helikopterli arama kurtarma birlikleri oluşturulmaya başlamıştır. 1948’li yıllarda AT-11 uçağı ile başlayan hava arama kurtarma faaliyeti yıllar içinde çeşitli tipte

uçak ve helikopterin envantere girmesiyle beraber gelişerek günümüze kadar devam etmiştir (Atak, kişisel iletişim, Mart 2020).

Hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin ilk milli düzenleme 2920 sayılı Türk Sivil Havacılığı Kanunu ile beraber yapılmıştır. Söz konusu Kanun 14.10.1983 tarih ve 18196 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin husus Kanununun 42'nci maddesinde kapsamıştır (CBRGA, 1983, s.6).

Madde 42 – Ulaştırma Bakanlığı, uçuş güvenliği ile **can ve mal emniyetinin sağlanması için ehil personelden oluşan kurtarma yardım teşkilatı kurulmasını** ve bunların emrine, yeterli sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar.

Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdürler. Kurtarma ve yardım teşkilatının kuruluşu, görev ve yetkileri ve çalışma esasları yönetmelikle belirlenir.

1990'lı yıllarda Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından hava arama kurtarma birlikleri oluşturulmuştur. Türkiye'de kamu haricinde hava arama kurtarma faaliyeti icra edecek bir kuruluş bulunmamaktadır. Sivil hava arama kurtarma faaliyetleri birçok gelişmiş ülkede olduğu gibi anılan kurumlar tarafından icra edilmektedir (M. Atak, kişisel iletişim, Mart 2020).

Türkiye tarafından deniz arama kurtarma faaliyetlerini de kapsayan 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 14.06.1946 tarih ve 6333 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (CBRGA, 1946, s.10749).

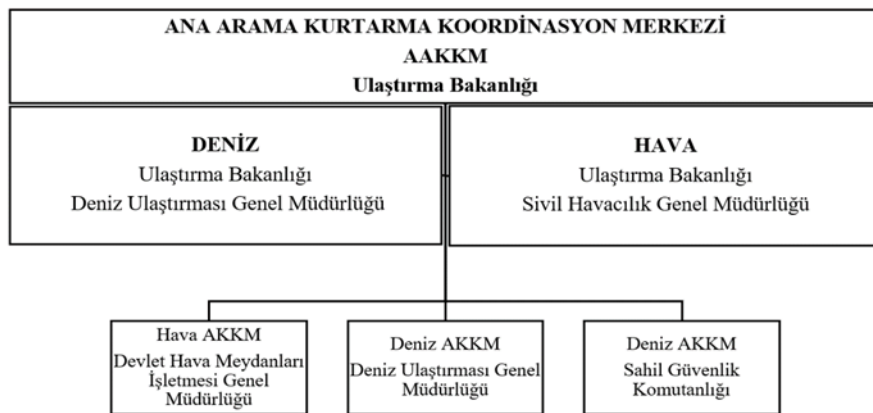
Birleşmiş Milletlerin kuruluş amacına uygun olarak oluşturulan özel ihtisas örgütleri kapsamında 1948 yılında denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi ve bu konularda uluslararası koordinasyon ve iş birliğinin artırılması amacıyla Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Teşkilatı (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization-IMCO) kurulmuştur (http-4). Türkiye 1958 yılında bugünkü adı ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) olan teşkilata 25.07.1956 tarih ve 9364 sayılı resmi gazetede yayımlanan 6812 sayılı Kanun ile üye olmuştur. Üyelik sözleşmesinin 29'uncu maddesi deniz arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili Türkiye'nin taraf olduğu ilk sözleşmedir (CBRGA, 1956, s.15175).

**Madde-29:** Deniz İşleri Emniyeti Komitesi, XII. bölüm hükümlerini göz önünde bulundurmak şartıyla, nakliye ve ulaştırma ile iştigal eden ve **bu münasebetle kurtarma ve emniyet** bakımından deniz seyrüseferi, havacılık, telekomünikasyon ve meteoroloji

sahalarındaki faaliyetlerin koordinasyonunu kolaylaştırmak ve denizdeki emniyeti kuvvetlendirmek suretiyle gagesine erişmesi hususunda teşkilâta yardım etmeye muktedir olan devletlerarası diğer teşekküllerle sıkı münasebetler tesis ve idame ettirmekle mükelleftir (CBRGA, 1956, s.15175).

Türkiye’de hem iç hukuka etki edecek hem de uluslararası bağlayıcılığı olan Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Uluslararası Denizcilik Örgütüne mensup ülkeler tarafından oluşturulan istişari denizcilik teşkilatı bünyesinde hazırlanarak 27 Nisan 1979 tarihinde Almanya’nın Hamburg şehrinde yapılan konferans sonucunda kabul edilmiştir. Kabul edilen sözleşme 1 Kasım 1979 tarihinden itibaren Londra’da üye ülkelerin imzasına açılmış ve Türkiye tarafından 24 Ekim 1980 tarihinde imzalanmıştır. Türkiye tarafından imzalanan anlaşma Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 20 Mart 1985 tarihinde 3171 sayılı kanun olarak onaylanmış ve 27 Mart 1985 tarih ve 18707 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (CBRGA,1985, 3-4).

Türkiye’nin deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin geçmişi 1923 yılına hava arama kurtarma faaliyetlerinin ise 1962 yılına dayanmasına ve buna ilişkin uluslararası anlaşmalar, kanunlar çıkarılmasına rağmen Türkiye kıyılarının tamamı ile ana kara üzerinde icra edilecek deniz ve hava arama kurtarma görevlerine ilişkin bir doküman uzun yıllar boyunca oluşturulmamıştır. Genelkurmay Başkanlığı tarafından yapılan görevlendirme neticesinde ilk hava arama kurtarma yönergesi Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından, deniz arama kurtarma yönergesi ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından 1975’li yıllarda hazırlanarak yayımlanmıştır (M. Atak, kişisel iletişim, Mart 2020).



**Şekil 2.4.** 7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1989, s.13).

Sadece arama kurtarma konusunu kapsayan, Türkiye hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları içinde ve açık deniz sahalarında yapılacak arama-kurtarma hizmetlerinin yürütülmesinde, ilgili bakanlık ve kuruluşların deniz ve hava sahasında icra edilecek arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin esasları düzenleyen ilk milli kanuni düzenleme 7.1.1989 Tarih ve 20042 sayılı resmi gazetede yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'dir. Hava (kara dâhil) ve deniz arama kurtarma faaliyetleri Ulaştırma Bakanlığı altında yapılandırılmıştır (Bkz. Şekil 2.4).

Yönetmelikte Türkiye'nin ihtiyaçlarının yanı sıra ana referans doküman olarak Şikago'da imzalan 7 Aralık 1944 tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi baz alınmıştır. Yönetmelikte arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesine yönelik olarak sekiz adet arama kurtarma merkezi oluşturulmuştur. Bu merkezler ve görevleri aşağıda sunulduğu gibidir;

1. Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM): Karada, denizde ve havada icra edilecek arama kurtarma faaliyetini koordine eden, ihtiyaç halinde kanunlar ile uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler doğrultusunda komşu ülkeler ile koordinasyon ve iş birliğini sağlayan Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulmuş en üst düzeydeki merkezdir.
2. Sivil Deniz ve Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Dz./Hv. AKKM): Kendi sorumluluk sahasında icra edilecek arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin bilgileri toplayan değerlendirmesini yapan, kendine bağlı alt merkez, kuruluş ve askeri birlikler ile arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin hususları AAKKM adına koordine eden merkezdir.
3. Sivil Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (YAKKM): Kendi sorumluluk sahası içinde deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin bilgi toplayan, değerlendiren, bu bilgileri ilgili yerle paylaşan ve kendisine verilen görevler doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerini yürüten merkezdir.
4. Sivil Tali Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (TAKKM): Yardımcı arama kurtarma merkezleri sorumluluk sahalarındaki tali bölgelerde deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin bilgi toplayan, değerlendiren, bu bilgileri ilgili yerle paylaşan ve kendisine verilen görevler doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerini yürüten merkezdir.

5. Askeri Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Askeri AKKM): Askeri arama kurtarma operasyonlarını kontrol ve koordine eden, sivil merkezler ile sivil arama kurtarma faaliyetlerini koordine eden, kendine bağlı arama kurtarma merkezlerine doğrudan emir verebilen, icra edilecek görevin sahasına ve bölgesine bağlı olarak ilgili kuvvete görev veren, arama kurtarma operasyonu tamamlanana kadar takip ve kontrol eden Genelkurmay Başkanlığı bünyesinde kurulmuş merkezdir.

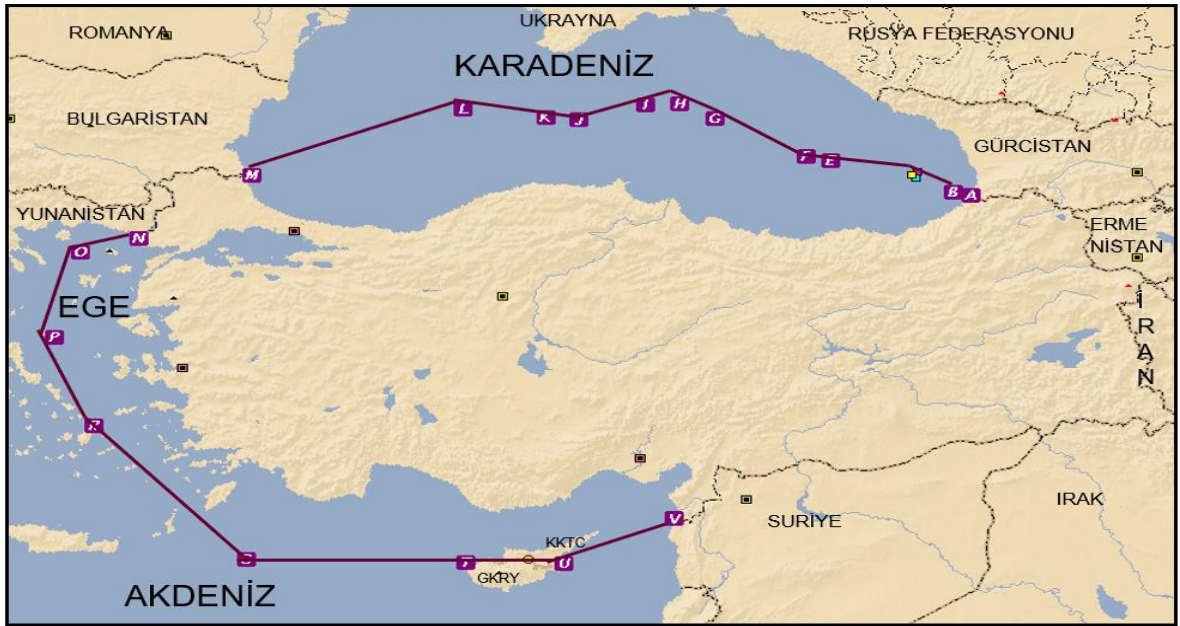
6. Askeri Arama ve Kurtarma Merkezi (Askeri AKM): Kuvvet komutanlıkları bünyesinde oluşturulan, arama kurtarma operasyonlarının koordine ve icrasından sorumlu, ihtiyaç halinde diğer kuvvet ve sivil arama kurtarma merkezlerinden talepte bulunan, icra edilen arama kurtarma operasyonunun durumuna göre yetki ve sorumluluklarını sivil ya da askeri yardımcı veya tali arama kurtarma merkezlerine aktaran merkezdir.

7. Askeri Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Askeri YAKKM): Kendi sorumluluk sahasında icra edilecek arama kurtarma operasyonlarının koordinasyonundan ve icrasından sorumlu merkezdir.

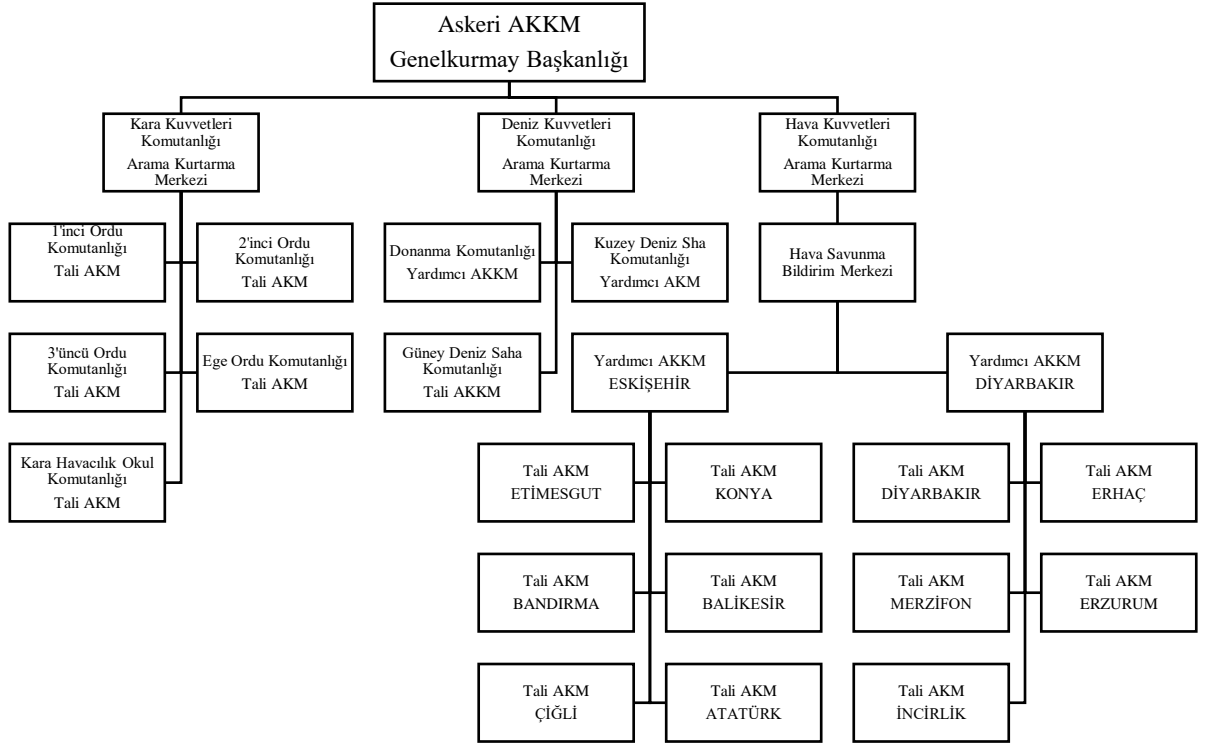
8. Askeri Tali Arama Kurtarma Merkezi (Askeri TAKM): Sorumluluk sahasında arama kurtarma operasyonlarını ilgili arama kurtarma merkezi adına kontrol ve koordine ederek yöneten, ilgili arama kurtarma merkezinin emirlerini uygulayan, arama kurtarma operasyonuna ilişkin olarak kendine yapılan talepleri değerlendiren, kendi sahasında arama kurtarma birliklerini görevlendiren, ihtiyaç halinde diğer arama kurtarma merkezlerinden yardım talep eden merkezdir.

Bu organizasyon yapısına göre Ana Arama Kurtarma Merkezi'ni (AAKKM) de bünyesinde bulunduracak şekilde Ulaştırma Bakanlığına; ulusal ve uluslararası arama kurtarma faaliyetlerinin milliyet farkı gözetilmeksizin en üst koordinasyon ve düzenleme sorumluluğu verilmiştir. AAKKM merkezi altında deniz ve hava olacak şekilde iki sorumluluk oluşturulmuştur. Deniz arama kurtarma sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğüne, hava arama kurtarma sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Deniz arama kurtarmadan sorumlu Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğüne bağlı olarak faaliyet gösterecek şekilde biri Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğüne diğeri Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde olmak üzere toplam iki adet Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AKKM), hava arama kurtarmadan sorumlu Sivil Havacılık

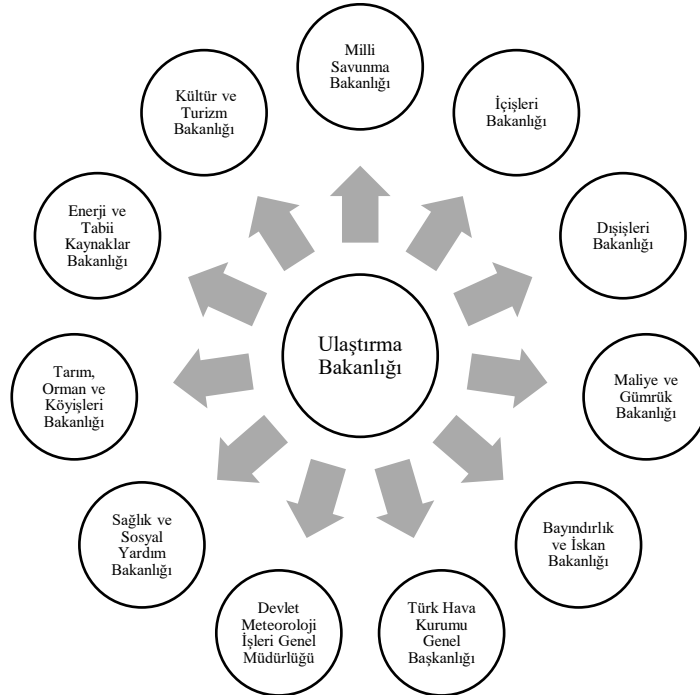
Genel Müdürlüğüne bağlı olarak faaliyet gösterecek şekilde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde Hava AKKM kurulmuştur. Söz konusu AKKM'lere bağlı olarak Yardımcı AKKM ve Tali AKKM'ler kurulmuştur. Yine yönetmelikte yatay ve dikey koordine ile faaliyetlere destek verecek bakanlık ve kurum ile kuruluşlar belirlenmiştir. Yönetmelik SOLAS'a uygun olarak Türk Arama Kurtarma Bölgesinin sınırları belirlenerek IMO'ya bildirilmiştir. Yönetmeliğin yayımlanmasına müteakip 1991 yılında bölgenin Karadeniz bölümündeki bazı noktalarda düzenlemeler yapılmıştır (Bkz. Görsel 2.6). İlk yayımlanan yönetmelikte askeri arama kurtarma organizasyon yapısı da belirlenmiştir (Bkz. Şekil 2.5). Yönetmelikte arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle yürütülmesi amacıyla ihtiyaç halinde Ulaştırma Bakanlığına ilgili diğer bakanlıklar ve kurumlar koordine yetkisi verilmiştir (Bkz. Şekil 2.6) (CBRGA, 1997, s.3-8). Arama kurtarma faaliyetinin olmazsa olmazı uçak, helikopter, su üstü yüzer vasıtalar ve radar ağları gibi işletmesi çok maliyetli araç ve gereçlerin işletilmesi için çok büyük bir finansmana ihtiyaç vardır. Yönetmeliğin yayımlandığı tarihte Türkiye'de kamu dışında arama kurtarma yapacak arama kurtarma araç ve gereçleri bulunmamaktadır. Çünkü tüm dünyada arama kurtarma faaliyeti milliyet farkı gözetilmeksizin ücretsiz verilmektedir. Bu nedenle yönetmelikte arama kurtarma faaliyetinin icra bölümünün büyük çoğunluğu askeri birliklere verilmiştir.



**Görsel 2.6** 7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Bölgesi (CBRGA, 1989, s.17).



**Şekil 2.5.** 7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Askeri Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1989, s.15).



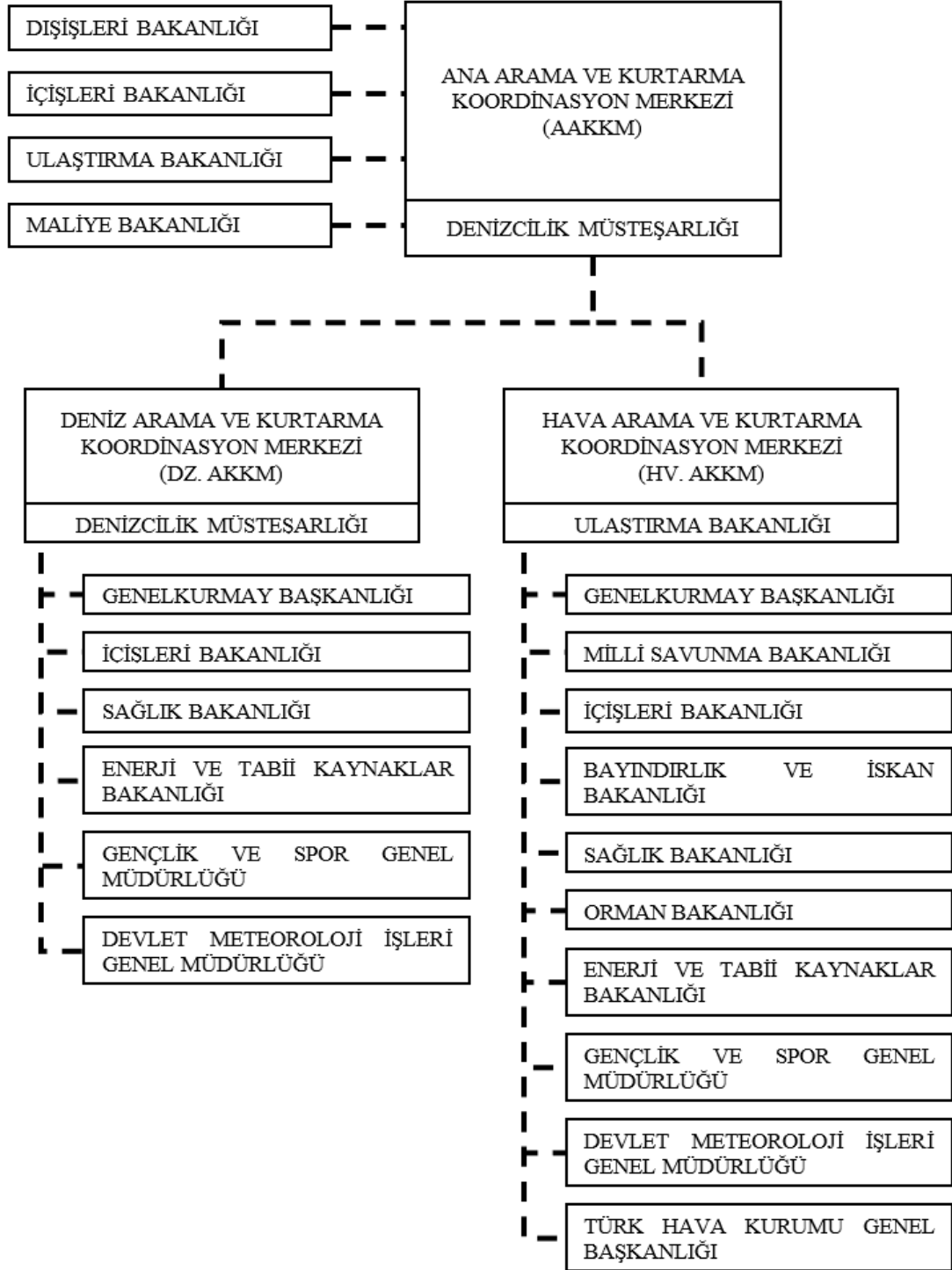
**Şekil 2.6.** 7.1.1989 Tarih ve 20042 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Ulaştırma Bakanlığına İhtiyaç Halinde Direkt Koordine Kurma Yetkisi Verilen Bakanlık ve Kurumları (CBRGA, 1989, s.16).

İlk arama kurtarma yönetmeliğinin yayımlanmasından dört yıl sonra 24.06.1993 tarihli ve 3911 sayılı Memurlar ve Diğer Kamu Görevlileri Hakkındaki Bazı Kanunlar İle Teşkilat Kanunlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Yetki Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak Bakalar Kurulu tarafından 10.08.1993 tarihinde, 491 kanun hükmündeki kararname ile, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden alınarak, “Denizcilik Müsteşarlığı” adı altında Başbakanlığa direkt bağlı olacak şekilde yeniden yapılandırılarak kurulmuştur. Arama kurtarma sorumluluğu 491 sayılı kanun hükmünde kararnamenin 2’nci madde “c” bendi doğrultusunda Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir (CBRGA, 1993, s.625).

Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak, **arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak** ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak (CBRGA, 1993, s.625).

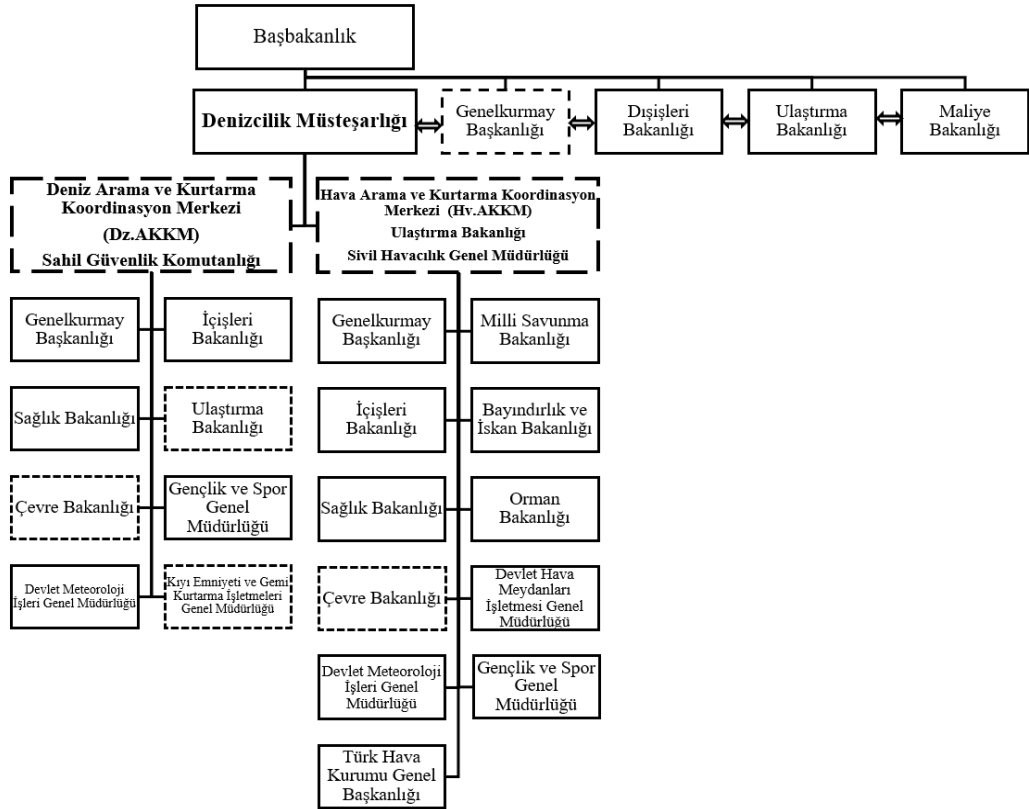
Arama kurtarma sorumluluğunun Denizcilik Müsteşarlığına verilmesiyle beraber Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde güncelleme yapılarak 11.09.1997 gün ve 23107 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır. Yönetmelik ile hava (kara dâhil) ve deniz arama kurtarma faaliyetleri Denizcilik Müsteşarlığı altında yapılandırılmıştır (Bkz. Şekil 2.7). Yeni yönetmelikte sekiz olan arama kurtarma Ana Arama Kurtarma Koordinasyon merkezi, Hava Arama Kurtarma Koordinasyon ve Deniz Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi olmak üzere üçe düşürülmüştür. Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Denizcilik Müsteşarlığı, Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde oluşturulmuştur. Bu düzenleme ile ulusal ve uluslararası her türlü arama kurtarma faaliyetinin düzenlenmesi ve koordinasyonu ile kıyılardan itibaren deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinin planlanması ve icrasına ilişkin planlama yetkisi Denizcilik Müsteşarlığına, ana kara ve adalar üzerindeki hava arama kurtarma faaliyetlerinin planlanması ve icrasına ilişkin planlama yetkisi Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. Daha önce arama kurtarma merkezleri olarak tanımlanan askeri arama kurtarma merkezleri yönetmelikten çıkarılmış ve yönetmelikte belirtilen üç merkez tarafından yapılan taleplerin Genelkurmay Başkanlığı tarafından askeri hizmetlere mani olmaması durumunda karşılanması hüküm altına alınmıştır. Yine koordinasyon

kurulacak bakanlık ve kamu kuruluşlardan bazıları iptal edilmiş bazıları ilave edilmiş ve yatay ve dikey koordinasyonlar düzenlenmiştir (CBRGA, 1997, s.48-51, 57).



Şekil 2.7. 11.09.1997 Tarih ve 23107 Sayılı Resmi Gazetede Yayınlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 1997, s.57).

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinin ikinci versiyonunun yayımlanmasından 12 yıl sonra görev ve sorumluluklarda tekrar düzenleme yapılarak, 17.12.2001 tarih ve 24611 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır. Görev sorumluluklarda ve organizasyon yapısında yeni düzenlemeler yapılmıştır. Hava (kara dâhil) ve deniz arama kurtarma faaliyetleri Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı altında yapılandırılmıştır (Bkz. Şekil 2.8). Bu organizasyon yapısı ile arama kurtarma faaliyetlerinin ülke çapında veya talebi halinde diğer ülkelerin taleplerinin de karşılanması sorumluluğu Ana Arama Kurtarma Merkezi'ni (AAKKM) de bünyesinde bulunduracak şekilde Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir. AAKKM merkezi altında deniz ve hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AKKM) oluşturulmuştur. Deniz AKKM sorumluluğu Sahil Güvenlik Komutanlığına, hava AKKM sorumluluğu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Bazı bakanlıklar, kurum ve kuruluşların sorumlulukları iptal edilmiş bazıları ise ilave edilmiştir. Yine yönetmelikte yatay ve dikey koordine ile faaliyetlere destek verecek bakanlık, kurum ve kuruluşlar ile koordinasyon yetkisi verilmiştir.



Değişiklik : - - - -

İlave edilen : - - - - - - - -

**Şekil 2.8.** 17.12.2001 Tarih ve 24611 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan 2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğine Göre Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2001).

Arama kurtarma yönetmeliğinin 1997 yılında yayımlanmasına müteakip 31.07.1998 tarihli ve 1998/11552 sayılı bakanlar kurulu kararı ve Cumhurbaşkanlığının 21.08.1998 tarihli direktifi doğrultusunda Ulaştırma Bakanlığının koordinesinde 2-4 Kasım 1998 tarihleri arasında İstanbul’da 1’inci Yüksek Havacılık Şurası icra edilmiştir. Şura sonucunda havacılık ile ilgili çok önemli kararların yanı sıra Türkiye’deki arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak aşağıdaki kararlar alınmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1999, s.1-2).

1. Arama ve kurtarma hizmetlerinin; Türk hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları ile uluslararası hava sahası ve açık deniz sahalarında 24 saat esasına göre etkinlikle yürütülebilmesi amacıyla Ulusal Arama Kurtarma Master Planının hazırlanarak, bu plan çerçevesinde Arama Kurtarma sisteminin yeniden yapılandırılması amacıyla çalışma başlatılmasına,
2. İlgili tüm kamu/özel kurum/kuruluşlar ve dernekler katılımı, üniversitelerimizin desteği ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından 1999 yılının ilk altı ayı içerisinde Arama Kurtarma Sempozyumu düzenlenmesine ve Ağustos 1999 yılına kadar Arama kurtarma Master Planı oluşturulmasına Şura’ca karar verilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1999, s.1-2).

1’inci Yüksek Havacılık Şurasında alınan iki numaralı karar doğrultusunda Arama Kurtarma Sempozyumun düzenlenmesi amacıyla Genelkurmay Başkanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, İç işleri Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Anadolu Üniversitesinin katılımıyla yürütme kurulu oluşturulmuştur. Yürütme kurulunu ilk toplantısını Ulaştırma Bakanlığı koordinesinde 19 Şubat 1999 tarihinde icra etmiş ve söz konusu sempozyumun 27-28 Nisan 1999 tarihlerinde Anadolu Üniversitesinde geniş katılımlı olacak şekilde yapılmasına karar verilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1999, s.1-2).

Anadolu Üniversitesinde Sempozyum düzenlenmiş ve katılımcıların görüşleri doğrultusunda Ulaştırma Bakanlığının koordinasyonunda “Ulusal Arama Kurtarma Master Planı” oluşturulmasına karar verilmiştir. Fakat alınan bu karar 2002 yılına kadar uygulamaya konulamamıştır.

Yönetmeliğin 2001 yılında güncellenerek yayımlanmasına müteakip yönetmelik, ulusal mevzuat, uluslararası antlaşma ve sözleşmelerde belirtilen esaslar doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerinin daha hızlı ve etkin icra edilmesi, kurum ve kuruluşların görev ve sorumluluklarının daha net ortaya konulması amacıyla yönetmelikte adı geçen tüm paydaşların katılımıyla “Ulusal Arama ve Kurtarma Planı”nın oluşturulması amacıyla bir çalışma grubu oluşturulmuştur.

Toplantılarda ağırlıklı olarak yönetmelikteki bazı hususların, arama kurtarma faaliyetinin yapılmasında karışıklığa yol açtığı, arama kurtarma kavramının çok geniş bir yelpaze olarak tanımlandığı ve koordinasyonun nasıl sağlanacağı konuları öne çıkmıştır. Yapılan çalışmanın neticesinde oluşturulan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ 11.07.2002 tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) sayılı resmî gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Planın en önemli maddelerinden biri ikinci maddedir. Bu madde ile arama kurtarma faaliyetlerini engelleyecek ya da geciktirecek bürokratik engellerin önüne geçilmesi ve arama kurtarma faaliyeti kapsamına giren olaylar açıklanmıştır. Bunun yanı sıra bu madde ile geçmişte hep tartışma konusu olan doğal afetlerde icra edilecek arama kurtarma faaliyetlerinin arama kurtarmanın ana sorumluluğunda olmadığı belirtilmiştir.

**Madde 2:** Bu plan veya bu planı destekleyen herhangi bir planın hiçbir hükmü, ne zaman veya nerede olursa olsun, bir tehlike durumunda hızlı ve etkili yardım için bir engel olarak yorumlanmayacaktır.

**2.1.** Bu planın kapsamına giren AK faaliyetleri şunlardır:

Arama ve Kurtarma faaliyetleri; Türk karasuları, iç suları ve kara hudutları içinde veya hava, kara ve deniz olmak üzere üç ayrı ortamda veya birleşik olarak kara ülkesi, iç suları, kara suları içinde veya uluslararası alanlarda kazaya uğramış veya tehlikede bulunan deniz ve/veya hava vasıtalarındaki insanları kurtarmak amacıyla icra edilecek bütün AK faaliyetlerini kapsar.

Bir tehlike durumunda, kazazedelere daha fazla yardımın sağlanabileceği güvenli yerlere tahliye etme veya tedavi merkezine götürülmesi de bu plan kapsamındadır.

**2.2.** Planın kapsamına girmeyen AK faaliyetleri şunlardır:

**2.2.1.** Bir hayat kurtarma hizmetine dayanmayan hava ambulans hizmetleri,

**2.2.2.** Yaşamı veya malı tehlikeye sokan ve devletin sivil kargaşa, terör, ayaklanma ve diğer acil durumlardaki yardım faaliyetleri,

**2.2.3.** Muharebe durumunda, askeri/sivil personeli kurtarmak için icra edilen askeri AK faaliyetleri,

**2.2.4.** Mal kurtarma faaliyetleri,

**2.2.5.** Doğal afetlerle mücadele faaliyetleri, (yıkılmış binalarda mahsur kalmış insanların yerini tespit edip kurtarma faaliyetleri vs.) (CBRGA, 2002, s.1).

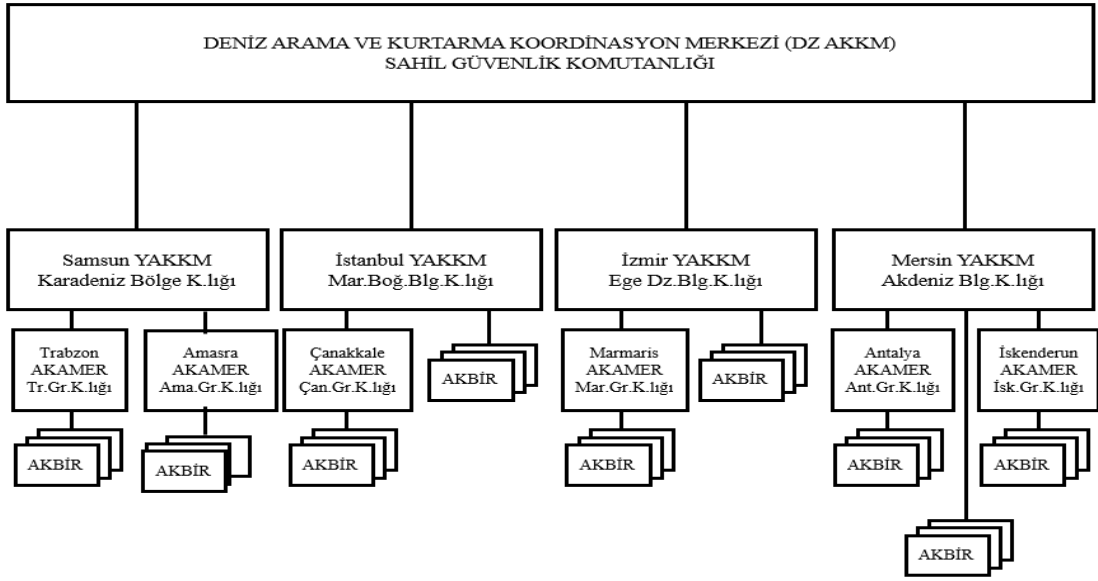
Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğde bakanlık, kamu ve kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları ile arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin esaslar detaylı olarak belirtilmiştir. Buna göre önem arz eden hususlar aşağıda belirtilmiştir (CBRGA, 2002, s.1-35).

1. Denizcilik Müsteşarlığı;
  - a. Ulusal ve uluslararası düzeyde kara, hava ve deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin en üst otorite olarak görev yapmak,
  - b. AAKKM'yi kurarak 24 saat esasına göre uluslararası standartlarda işletilmesini sağlamak,
  - c. IMO'nun arama ve kurtarma ile ilgili toplantılarına katılım esaslarını belirlemek ve ülke görüşünü oluşturmak,
  - ç. İlgili tüm arama kurtarma merkezleri ve birlikleri arasındaki iş birliğini geliştirmek amacıyla müşterek eğitim ve tatbikatlar icra edilmesini sağlamak,
  - d. Diğer ülkeler tarafından talep edilen veya Türk Arama Kurtarma Bölgesi dışında Türk bayraklı gemi veya hava araçlarına ilişkin arama kurtarma görevlerini Dışişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığı görüşünü olarak planlamak,
  - e. Her üç ayda bir ilgili tüm kurumların veya toplantıya katılımı uygun görülenlerin katılımıyla Arama Kurtarma Araştırma ve Geliştirme toplantılarını icra etmek,
  - f. COSPAS-SARSAT vb. sistemlerin işletilmesini sağlamak,
  - g. İlgili bakanlık ve kurumların görüşünü alarak uluslararası ikili veya çoklu arama kurtarma anlaşmaları oluşturmak,
  - ğ. Planda ve mevzuatta yapılmasına ihtiyaç duyulan değişiklikleri Bakanlar Kuruluna teklif etmek,
  - h. Arama kurtarma personelinin eğitim seviyesinin geliştirilmesi amacıyla gerekli tedbirleri almak,
    - ı. Arama kurtarma faaliyetinin milliyet ayrımı yapılmaksızın ücretsiz yapılmasına ilişkin planlamaları yapmak,
  - h. Tüm arama kurtarma merkezlerinin koordinasyonun üst seviyeye çıkarılması amacıyla gerekli tedbirleri almaktır.
2. Sahil Güvenlik Komutanlığı;
  - a. Kıyılardan itibaren Türk Arama Kurtarma Bölgesi (TAKB) içindeki deniz arama kurtarma faaliyetlerini AAKKM adına planlamak ve icra etmek (Bkz. Görsel 2.7),

- b. Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezini (Dz. AKKM) kurarak 24 saat esasına göre uluslararası standartlarda işletilmesini sağlamak,
- c. Dz. AKKM'ye ilave olarak dört adet Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (YAKKM) ile bunlara bağlı birlikleri oluşturarak uluslararası standartlarda 24 saat işletilmesini sağlamak (Bkz. Şekil 2.9),
- ç. Hava Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Hv.AKKM) tarafından yapılacak talepleri değerlendirerek karşılamak,
- d. TAKB içinde deniz arama kurtarma faaliyetlerinin aksaksız olarak icra edilmesine ilişkin gerekli tedbirleri (araç, gereç, personel eğitimi vb.) almak,
- e. Deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü İşletmesi ile gerekli protokolleri AAKKM vasıtasıyla yapmak,
- f. İcra edilen her türlü arama kurtarma faaliyetini AAKKM'ye rapor etmektir.



**Görsel 2.7** 11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sahil Güvenlik Komutanlığı Sorumluluğuna Verilen Deniz Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası (CBRGA, 2002, s.18).

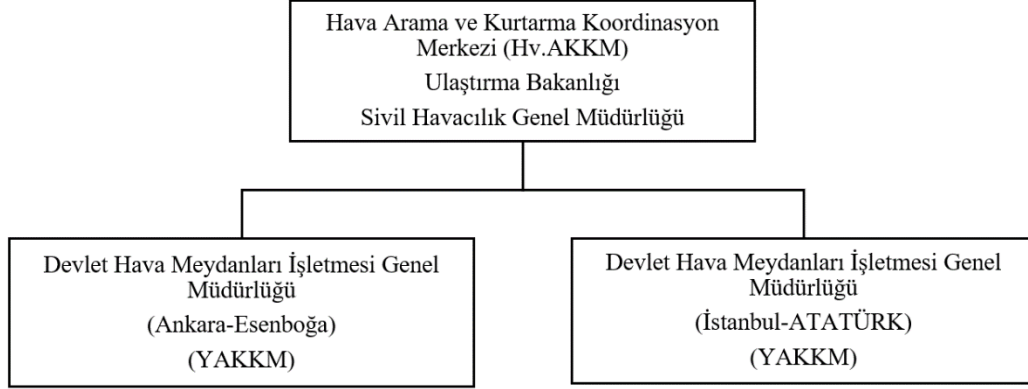


**Şekil 2.9.** 11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sahil Güvenlik Komutanlığı Deniz Arama ve Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2002, s.19).

### 3. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü;

- a. TAKB içindeki ana kara ve adalar üzerindeki arama kurtarma faaliyetlerini AAKKM adına planlamak ve icra etmek,
- b. Hv. AKKM'yi kurarak 24 saat esasına göre uluslararası standartlarda işletilmesini sağlamak,
- c. Hv. AKKM'ye ilave olarak iki adet YAKKM kurarak uluslararası standartlarda 24 saat işletilmesini sağlamak (Bkz. Şekil 2.10),
- ç. Dz.AKKM tarafından yapılacak talepleri değerlendirerek karşılamak,
- d. TAKB içinde hava arama kurtarma faaliyetlerinin aksaksız olarak icra edilmesine ilişkin gerekli tedbirleri (araç, gereç, personel eğitimi vb.) almak,
- e. Deniz üzerinde icra edilecek hava aracı kazalarına ilişkin arama kurtarma faaliyetleri Dz.AKKM koordinesinde icra edilmesine yönelik planlamaları yapmak,
- f. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün arama ve kurtarma ile ilgili toplantılarına katılım esaslarını belirlemek ve ülke görüşünü oluşturmak,

g. İcra edilen her türlü arama kurtarma faaliyetini AAKKM'ye rapor etmektir.



**Şekil 2.10.** 11.07.2002 Tarih ve 24812 (Tebliğ No: 2002/4) Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğine Göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Arama ve Kurtarma Organizasyon Yapısı (CBRGA, 2002, s.19).

4. Genelkurmay Başkanlığı;

a. AAKKM, Dz.AKKM ve Hv.AKKM merkezi tarafından yapılacak arama kurtarmaya ilişkin taleplerini askeri hizmetleri aksatmayacak şekilde bünyesinde bulunan Kara Kuvvetleri, Deniz Kuvvetleri ve Hava Kuvvetleri imkânları ile karşılayacak şekilde tedbir almak,

b. Türk Silahlı Kuvvetleri arama kurtarma yönergesini yayımlayarak yönergede belirtilen merkez ve birliklerin oluşturulmasını sağlamak,

c. Arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle icrasına yönelik sivil ve asker arama kurtarma merkezi ile birlikleri arasında koordinasyon ve iş birliğine ilişkin tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

5. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü;

a. İki adet YAKKM kurarak uluslararası standartlarda 24 saat işletilmesini sağlamak,

b. AAKKM, Dz.AKKM ve Hv.AKKM merkezleri tarafından hava araçları kazalarına ilişkin talep edilecek bilgileri karşılayacak şekilde tedbir almak,

b. TAKB içindeki hava araçlarının durumunu takip etmek ve acil durum safhalarını ilgili AKKM'ne aktarmaktır.

6. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü;
  - a. Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz’ de deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinin icrası için arama kurtarma alt merkezleri ve birlikleri oluşturmak,
  - b. AAKKM, Dz.AKKM ve Hv.AKKM merkezleri tarafından yapılan talepleri karşılayacak şekilde tedbir almak,
  - b. TAKB içindeki hava araçlarının durumunu takip etmek ve acil durum safhalarını ilgili AKKM’ye aktarmaktır.
7. Jandarma Genel Komutanlığı;
  - a. AAKKM, Dz.AKKM ve Hv.AKKM merkezi ve valilikler tarafından yapılacak arama kurtarmaya ilişkin talepleri karşılayacak şekilde tedbir almak,
  - b. Kara arama kurtarma birliklerini kurmak ve görevlere hazır halde bulundurmak,
  - c. Göller, barajlar, yapay göller ile nehirlerde meydana gelebilecek arama kurtarma faaliyetlerine imkânlar ölçüsünde destek vermek,
  - ç. Talep halinde kara üzeri arama kurtarma görevleri için bünyesindeki hava araçlarını görevlendirmesini sağlamaktır.
8. Emniyet Genel Komutanlığı;
  - a. AAKKM, Dz.AKKM ve Hv.AKKM merkezi tarafından yapılacak arama kurtarmaya ilişkin talepleri karşılayacak şekilde tedbir almak,
  - b. TAKB içindeki kıyılarda meydana gelen kazalarda kazazedelerin ve cesetlerin bünyesindeki balıkadamlarla aranmasını sağlamak,
  - c. İlgili AKKM’nin talebi veya mülki amirin görevlendirilmesi ile göller, barajlar, yapay göller ile nehirlerde meydana gelebilecek arama kurtarma faaliyetlerine imkânlar ölçüsünde destek vermektir.
9. Sağlık Bakanlığı (Hudutlar ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü);
  - a. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin gerekli ihtiyaç duyulacak ilk yardımın yapılmasına yönelik olarak teçhizat ve personel desteğini sağlamak,

b. AAKKM veya ilgili AKKM tarafından acil sağlık hizmetlerine ilişkin talepleri değerlendirilerek uygun olanlara katılım sağlayacak tedbirleri almak,

c. Arama Kurtarma birlikleri tarafından uzaktan talep edilecek tıbbi tavsiyelerin karşılanması amacıyla Tele Sağlık Servisi'ni kurup işletmek,

ç. AAKKM ilgili AKKM'ler ile valilikler tarafından yapılacak taleplere göre arama kurtarma faaliyetlerine katılım sağlamak,

d. Arama kurtarma faaliyetlerinde görev yapacak personele gerekli ilk ve acil yardım eğitimi verilmesine yönelik planlamaları yapmak,

e. Deniz ambulansı, ambulans helikopterleri ve diğer hasta nakil vasıtalarının işletilmesine yönelik gerekli tedbirleri almaktır.

10. Valilikler;

a. Kara arama kurtarma faaliyetlerinde Olay Yeri Koordinatörü olarak vali veya uygun göreceği vali yardımcısının görev yapacağı Şekilde planlamasını yapmak,

b. Kara arama kurtarma faaliyetlerinde Hv.AKKM ile koordineli çalışacak Şekilde gerekli tedbirleri almak,

c. Sorumluluk bölgesindeki gönüllü kuruluşlar ileniversiteler ile arama kurtarma faaliyetine destek verebilecek kuruluşların envanterini çıkararak AAKKM, Hv.AKKM ve Dz.AKKM'ye bildirmek,

ç. Kurum ve kuruluş ile sivil savunma teşkilatının ihtiyaç halinde arama kurtarma faaliyetlerine koordineli olarak katılmasını sağlayacak tedbirleri almaktır.

11. Diğer Katılımcılar, zel ve Gönüllü Kuruluşlar: Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve planına uygun olarak AAKKM ve ilgili AKKM ile mülki amirliklerin arama kurtarma faaliyetlerine imkân ve kabiliyetleri doğrultusunda destek verecek Şekilde planlama yapacaklardır.

Sahil Güvenlik Komutanlığı yarı askeri birlik olarak 1931 yılında Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı adı altında Gümrük ve Tekel Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığına bağlı olarak görev yapacak Şekilde kurulmuştur. Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı 1956 yılında kapatılarak görev ve sorumlulukları Jandarma Genel Komutanlığına devredilmiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili birlkede

denizlerin güvenlik, asayiş, deniz emniyeti, arama kurtarma vb. faaliyetlerin uluslararası standartlarda Jandarma Genel Komutanlığının altında yürütülmesinde sıkıntılar yaşanmıştır. (S.G.K.lığı, 2018, s.14).

Bu kapsamda 13.07.1982 tarih ve 17753 sayılı resmi gazetede yayımlanan 2692 sayılı Kanunla Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulmuştur (CBRGA, 1982, s.11). Söz konusu kanuna göre Sahil Güvenlik Komutanlığının Türk Silahlı Kuvvetleri kadro ve kuruluşu içerisinde, barış zamanında görev ve hizmet yönü İçişleri Bakanlığına bağlı olacak şekilde teşkilatlandırılmıştır. Daha sonra 27.07.2016 tarih ve 29783 sayılı resmi gazetede yayımlanan 668 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Sahil Güvenlik Komutanlığı doğrudan İçişleri Bakanlığına bağlanmıştır (CBRGA, 2016, s.7). Sahil Güvenlik Komutanlığının sorumluluk sahası Türkiye Cumhuriyetinin bütün sahillerini, limanları, kara sularını, münhasır ekonomik alanlarını, TAKB'sini ve uluslararası hukuktan doğan deniz alanlarını kapsamaktadır (S.G.K.lığı, 2013, s.26).

Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2962 sayılı Kanun ile kolluk görevlerinin yanı sıra, deniz emniyetinin sağlanması, deniz güvenliğinin sağlanması ve deniz kaynakları ile çevresinin korunması görevleri icra edilmektedir. Arama kurtarma faaliyetleri deniz emniyetinin sağlanmasına ilişkin görevler kapsamına girmektedir (S.G.K.lığı, 2018, s.16).

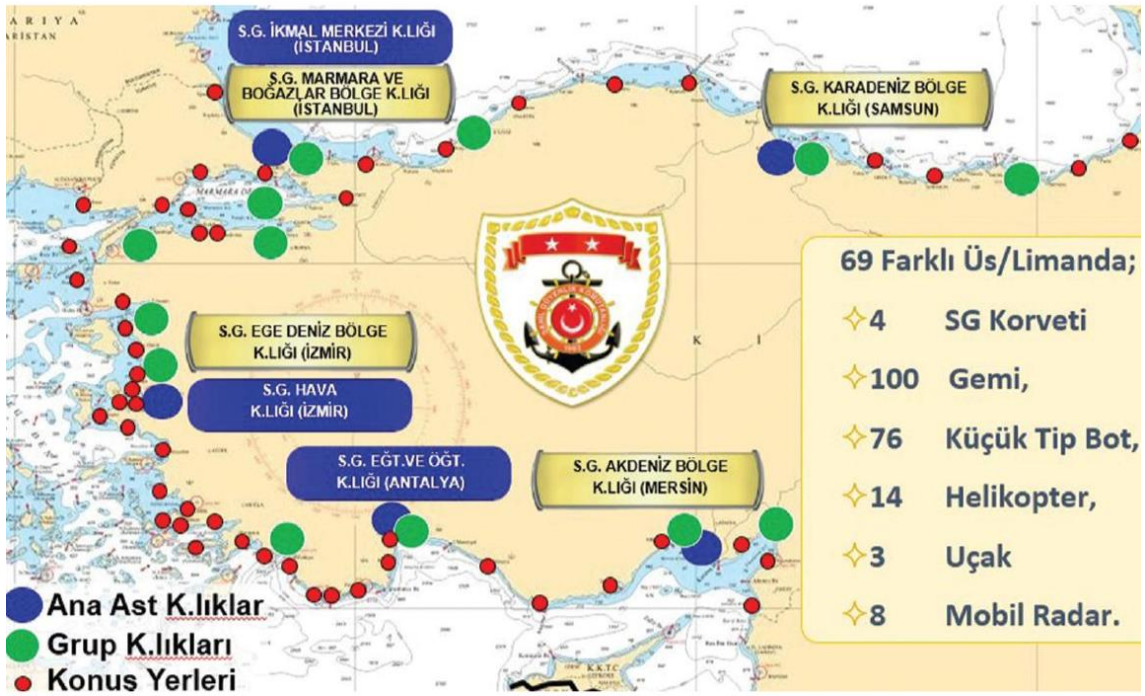
2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2002/4) ile TAKB içindeki deniz arama kurtarma sorumluluğunun Sahil Güvenlik Komutanlığına verilmesi ile beraber arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle yürütülmesi amacıyla su üstü yüzer vasıtalar ile hava araçlarında değişiklik ihtiyacı meydana gelmiştir. Bu kapsamda ciddi modernizasyon projeleri başlatılmıştır. Bu modernizasyon projeleri doğrultusunda üzerinde helikopter taşıyabilen dört adet yerli arama kurtarma gemisi, üç adet CN-235 arama uçakları ve çeşitli tip ve ebatla bot tedariki yapılmıştır (S.G.K.lığı, 2018, s.16). 158 Alo Sahil Güvenlik hattı kurularak vatandaşların ihtiyaç halinde kolay ulaşımı sağlanmıştır. Mevcut durumda Türkiye Cumhuriyeti Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterinde bulunan 1700 tonluk dört adet arama kurtarma gemisi, 100 adet çeşitli tonajda gemi ve 76 adet küçük bot olmak üzere toplam 180 adet su üstü unsuru, 14 adet helikopter, 3 adet uçak ve 8 adet mobil radarı ile bir çok ülke ile kıyaslandığında büyük bir güce sahiptir (Bkz. Görsel 2.8) (S.G.K.lığı, 2013, s.26). Sahil Güvenlik Komutanlığı 2020

yılı itibarıyla 69 üs ve liman noktasında hizmetlerine devam etmektedir (Bkz. Görsel 2.9) (S.G.K.lığı, 2020, s.11)

Tüm dünyada can kurtarma konusunda yaşanan büyük değişiklikler ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından TAKB içerisinde tehlikeli durumda bulunan kazazedelerin en kısa sürede kurtarılması ve dünya standartlarının üzerinde kesintisiz hizmet verilmesi, vizyon olarak belirlemiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede buna ilave olarak son zamanlarda ilkel deniz araçları kullanılarak artan düzensiz göç hareketleri ile beraber deniz arama kurtarma faaliyetlerinde artış yaşanmış (Bkz. Tablo 2.9) ve toplam 4233 olaya müdahale edilmiştir (S.G.K.lığı, 2020, s.21).

S.NO.	SINIFI	ADEDİ	ÖZELLİKLER	SÜRAT	FOTOĞRAF
1.	SG KORVETİ	4	1700 ton 88,6 metre	22 kts.	
2.	SAR-35 SINIFI SG GEMİSİ	4	210 ton 36,6 metre	27 kts.	
3.	SAR-33 SINIFI SG GEMİSİ	5	180 ton 34,6 metre	18 kts.	
4.	80 SINIFI SG GEMİSİ	18	195 ton 40,75 metre	27 kts.	
5.	KAAN-33 SINIFI SG GEMİSİ	13	110 ton 35,69 metre	45 kts.	
6.	KAAN-29 SINIFI SG GEMİSİ	9	90 ton 31,15 metre	47 kts.	
7.	KAAN-19 SINIFI SG GEMİSİ	17	30 ton 22,55 metre	62 kts.	
8.	KAAN-15 SINIFI SG GEMİSİ	18	15 ton 15,4 metre	54 kts.	
9.	ARAMA KURTARMA BOTU	6	38 ton 19,45 metre	33kts.	
10.	YENİ TİP SAGET BOTU	10	15 ton 13 metre	35 kts.	
11.	SAGET BOTU	13	10 metre	35 kts.	
12.	DEGAK BOTU	11	5.80 metre	40 kts.	
13.	KONTROL BOT	50	5.80 metre	30 kts.	
14.	GÜVENLİK BOTU	2	10 metre	35 kts.	
15.	CN 235 SG UÇAĞI	3	Menzil: 710 Mil Harekât Yarıçapı : 320 Mil	Max: 210 kts. Seyir Sürati: 160 kts.	
16.	AB-412 EP SAR HELİKOPTERİ	14	Menzil: 240 Mil Harekât Yarıçapı : 90 Mil	Max: 140 kts. Seyir Sürati: 90 kts.	
17.	MOBİL RADAR	8	Suüstü Radarı Termal Kamera Gece Görüş	-	

Görsel 2.8 Sahil Güvenlik Komutanlığı İmkan Kabiliyetleri (S.G.K.lığı, 2018, s.25-26).



Görsel 2.9. Sahil Güvenlik Komutanlığı Konuş Durumu (S.G.K.lığı, 2020, s.10)

Tablo 2.9. Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde Sahil Güvenlik Komutanlığı Tarafından 2015-2019 Yılları Arasında İcra Edilen Arama ve Kurtarma Faaliyetlerine İlişkin Sayılar (S.G.K.lığı, 2020, s.21).

Olay Yılı	Olay Sayısı	Ölü Sayısı	Kurtarılan İnsan
2015	1906	340	59377
2016	621	250	12432
2017	483	167	2852
2018	561	229	4317
2019	662	148	4592
<b>Toplam</b>	<b>4233</b>	<b>1134</b>	<b>83570</b>

Sahil Güvenlik Komutanlığı sadece TAKB’inde değil, talep edilmesi halinde diğer ülkelerin arama kurtarma taleplerini karşılayacak duruma gelmiştir. Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2018 yılında tarafından yapılan SWOT analizi incelendiğinde bu durum daha net ve açık olarak ortaya konmuştur (Bkz. Tablo 2.10). Yapılan analiz neticesinde güçlü olarak belirlenen 13 başlığın iki adedi arama kurtarma ile ilgili olup zayıf yönlerde ise arama kurtarma ile ilgili bir husus bulunmamaktadır (S.G.K.lığı, 2018, s.31).

**Tablo 2.10.** *Sahil Güvenlik Komutanlığı 2019 Yılı SWOT Analizi Güçlü Yönler Tablosu (S.G.K.lığı, 2018, s.31).*

S.Nu.	Güçlü Yönler
1.	Kurum kültüründen kaynaklanan disiplin ve görev anlayışı
2.	<b>Müşterek ve Müstakil Arama Kurtarma Tatbikatı planlama-icra etme yeteneği</b>
3.	Ülke genelinde yaygın konuş
4.	<b>Deniz Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezinin kurum bünyesinde işletilmesi</b>
5.	7/24 görev yapabilme yeteneği
6.	Denizcilik kültürünün varlığı ve yaşatılması
7.	Genç ve dinamik personel yapısı
8.	Kurumlar ve vatandaşlar nezdinde kurumsal saygınlığının yüksek olması
9.	Uluslararası görevler icra edebilecek büyük tonajlı gemilerin, modern ve teknolojik platformların varlığı
10.	Esnek personel temin politikası
11.	Alanında profesyonel personelin sahip olduğu tecrübe ve bilgi birikimi
12.	Müstakil bütçeye sahip olunması
13.	Teknik destek birliklerinin varlığı

#### **2.4.2.2. Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerine etki eden faktörler ve icra edilen görevler**

Türkiye’nin coğrafi olarak üç tarafının denizlerle çevrili olması ile İstanbul ve Çanakkale boğazları gibi stratejik öneme sahip geçiş noktalarına sahip olması nedeniyle Türkiye, deniz yolları açısından önemli bir konuma sahiptir. Türkiye konum itibarıyla Atlantik Okyanusu’na, Arap Yarımadasına, Orta Doğu’ya ve Uzak Doğu’ya ulaşım yollarının merkezinde bulunmaktadır. Bu hali ile Türkiye deniz yolu için bölgesinde kavşak durumundadır (Kol, 2010, s.60-61). Bu nedenle deniz vasıta trafiği oldukça yoğunudur (Bkz. Tablo 2.11) (http-5). Deniz trafiğinin yoğunluğu beraberinde deniz kazalarını da beraberinde getirmektedir. TAKB içerisinde 2009-2019 yılları arasında arama kurtarma faaliyeti gerektiren toplam 1985 olay meydana gelmiş ve Türk arama kurtarma sistemi içinde bulunan yüzer ve uçar unsurlar tarafından 8.261 kişi sağ olarak kurtarılmıştır (Bkz. Tablo 2.12).

Türkiye’nin 2019 yılına ilişkin arama kurtarma faaliyetleri incelendiğinde deniz arama kurtarma faaliyetlerinin Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde belirtilen diğer görevlerden daha fazla olduğu görülmektedir (Bkz. Tablo 2.13) (AAKKM, 2019, s.5-8).

**Tablo 2.11.** Türk Limanlarına Gelen, Türk Limanlarından Diğer Ülkelere Giden ve Türk Limanlarından Türk Limanlarına Giden Gemi sayıları (http-5).

Yıllar	Türk Limanlarına Gelen Diğer Ülke Gemi Sayısı	Türk Limanlarından Diğer Ülkelere Giden Gemi Sayısı	Türk Limanlarından Türk Limanlarına Giden Gemi Sayısı
2004	30.032	22.870	10.880
2005	33.181	23.245	10.472
2006	32.810	23.564	11.828
2007	33.477	24.941	12.232
<b>Toplam</b>	<b>129.500</b>	<b>96.620</b>	<b>45.412</b>

**Tablo 2.12.** Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde 2009-2019 Yılları Arasında Meydana Gelen Deniz Kaza ve Olayların Yıllık Analizi (AAKKM, 2019, s.5).

Olay Yılı	Olay Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	Kayıp Sayısı	Kurtarılan İnsan
2009	147	18	4	4	176
2010	194	22	-	9	427
2011	132	11	25	2	268
2012	135	92	7	17	312
2013	118	27	-	6	1.035
2014	101	41	40	41	454
2015	71	13	43	11	217
2016	206	17	23	8	1.615
2017	217	121	-	-	709
2018	179	18	-	24	645
2019	485	85	-	54	2.403
<b>Toplam</b>	<b>1.985</b>	<b>465</b>	<b>142</b>	<b>176</b>	<b>8.261</b>

**Tablo 2.13.** Türk Arama Kurtarma Sahası İçerisinde 2019 Yılında Meydana Gelen Arama Kurtarma Faaliyetleri (AAKKM, 2019, s.6-8).

Arama Kurtarma Türü	Olay Sayısı	Kurtarılan	Ölü Sayısı	Kayıp
Deniz Aracı Kazası	485	2403	85	54
Hava Aracı Kazaları*	7	9	8	0
Tıbbi Tahliye	140	120	13	0
Deniz Üzeri Arama Kurtarma Gerektiren Yasa Dışı Göçmen Olayları	255	3.583	75	0
<b>Toplam</b>	<b>887</b>	<b>6.115</b>	<b>181</b>	<b>54</b>
* Türk Silahlı Kuvvetleri bünyesinde meydana gelen deniz ve hava aracı kazaları dâhil edilmemiştir.				

Türkiye sadece deniz yollarında kavşak durumunda değildir. Jeopolitik konumu nedeniyle havayolu taşımacılığında da kavşak durumundadır. Türkiye’de iç hat yolcu taşımacılığın 2003 yılından itibaren gelişmesi ile beraber iç hatlarda uçan yolcu sayısında, turizm ile yurt dışında yaşayan Türklerin hava yolu seyahatini tercih etmesi neticesinde ise yıllara sari olarak dış hat yolcu sayısında ciddi artışlar yaşanmıştır. Hava yolları müşterilerine direkt ya da bağlantılı uçuş hizmeti sunabilmektedir. Bu sayede bir başlayıp bir noktada biten uçuşlar yerine paralel hatlar oluşmuştur. Özellikle yolcular açısından sunulan hizmetler ve ekonomiklik doğrultusunda tercih hakkı meydana gelmiştir (Gerede, 2015, s.15, 20, 180, 187). Bu tercih hakkı özellikle son yıllarda Türk havacılığının altyapı olarak gelişmesiyle beraber Türkiye lehine olacak şekilde gelişmiştir. 2019 yılı itibarıyla Türkiye’nin hava taşımacılığına ilave olarak birçok havayolu şirketi tarafından yapılan uçuşlar her geçen yıl artmaya devam etmektedir. (Bkz. Tablo 2.14) ([http-5](#)).

**Tablo 2.14.** *Türkiye’de Hava Taşımacılığına İlişkin Veriler ([http-5](#)).*

Yıllar	Toplam Türk Havaalanlarına İniş ve Kalkış Yapan Uçak Sayısı	Toplam Yolcu Sayısı
2008	688.189	74.968.329
2009	715.544	78.742.075
2010	919.411	102.800.392
2011	1.042.369	117.620.469
2012	1.093.047	130.351.620
2013	1.223.795	149.430.421
2014	1.345.954	165.720.234
2015	1.456.673	181.074.531
2016	1.452.995	173.743.537
2017	1.500.457	193.045.343
2018	1.544.169	210.498.164

Türkiye 2019 yılı sonu itibarıyla, 1.005’i adedi Milli Savunma Bakanlığına ait çeşitli tipte uçak ile helikoptere, sivil havacılıkta 546 uçak, 194 hava taksi, 376 genel havacılık, 309 balon ve 62 zirai mücadele hava aracı olmak üzere toplam 2492 hava aracına sahiptir. (Bkz. Tablo 2.15) (Müdürlüğü, S.H.G., 2019, s.44), ([http-6](#)). Bu kadar yoğun uçuşa ilave olarak sadece 2019 yılında 476.790 uçak Türk Hava Sahası üzerinden üst geçiş yapmıştır (Müdürlüğü, S.H.G., 2019, s.47).

**Tablo 2.15.** 2019 Yılı İtibarıyla Türkiye'nin Hava Aracı Sayıları (Müdürlüğü, S.H.G., 2019, s.44) ([http-6](#)).

Uçak Tipi	Adet
Askeri Maksatlı Uçak ve Helikopter	1.005
Uçak (Yolcu+Kargo)	546
Hava Taksi (Helikopter+Uçak)	194
Genel Havacılık (Helikopter+Uçak)	376
Zirai Mücadele Amaçlı Uçak	62
Balon	309

Hava aracı sayısının ve hava trafiğinin yoğunluğu beraberinde insan faktörü, pist ihlalleri, hava durumu, havada çarpışma ile mekanik ve bakım kaynaklı kazaları beraberinde getirmektedir (Krause, 2003, s.xi). Uçak kaza oluş aşamalarına ilişkin olarak 2004-2013 yılları arasında ki zaman dilimine ilişkin yapılan incelemelerde kazaların %10'unun rule esnasında pist içinde, %14'ünün kalkış esnasında, %8'inin kalkışı müteakip tırmanma esnasında, %10'unun uçuş seyir rotasında, %11'inin iniş meydanına yaklaşma alçalmasında, %47'sinin ise meydana son yaklaşma alçalması ve iniş esnasında meydana geldiği tespit edilmiştir ([http-7](#)). Türk Hava Sahasında hiç arzu edilmese bile bu nedenler biri veya birkaçının bir araya gelmesiyle birlikte hava aracı kazaları meydana gelmektedir (Bkz.2.16) ([http-5](#)). Bunların bir kısmı yerleşim merkezlerine yakın ya da havaalanı içinde meydana geldiği için arama kurtarma faaliyetine ihtiyaç duyulmamıştır. Ama bazı kazalarda ise arama kurtarma sistemi içindeki tüm unsurlar bile yetersiz kalabilmektedir.

**Tablo 2.16.** Türkiye'de Yaşanan Hava Aracı Kazaları ([http-5](#)).

Yıllar	Türk Bayraklı			Yabancı Ülke		
	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
2001	9	-	5	-	-	-
2002	8	2	4	1	-	-
2003	9	76	6	1	75	-
2004	1	1	3	-	-	-
2005	7	2	-	-	-	-
2006	7	1	3	3	-	1
2007	6	58	1	5	2	2
2008	2	3	1	-	-	-
2009	5	6	8	1	1	9
2010	4	3	-	1	-	-

**Tablo 2.16.** (Devam) Türkiye’de Yaşanan Hava Aracı Kazaları (http-5).

Yıllar	Türk Bayraklı			Yabancı Ülke		
	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
2011	8	5	6	2	-	-
2012	8	8	3	1	4	-
2013	4	2	1	1	3	23
2014	10	2	-	-	1	5
2015	12	-	-	2	-	9
2016	15	4	3	-	-	3
2017	13	3	7	1	6	14
2018	12	6	1	-	-	-
2019	10	2	3	-	-	-

Not: Milli Savunma Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığına ait hava aracı kaza sayıları tabloya dâhil edilmemiştir.

#### **2.4.2.3. Türkiye’de arama kurtarma yönetimi değerlendirilmesi**

Yapılan literatür taramasında Türkiye’nin hava arama kurtarma organizasyon yapısında, deniz arama kurtarma faaliyetlerinde yaşanan pozitif gelişmelerin aksine olumsuz sonuçlara ulaşılmıştır.

Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve pilot dâhil içinde beş kişinin bulunduğu BELL 206L-4 tipi helikopter, 25 Mart 2009 tarihinde Kahramanmaraş mitinginden Yozgat-Yerköy mitingine hareket etmek için kalkış yapmış, ancak kalkışı müteakip helikopter düşmüş ve maalesef helikopter içinde bulunanlar vefat etmiştir. Kazaya ilişkin ihbar aynı zamanda kazazede durumunda olan gazeteci sayın İsmail Güneş tarafından 15.55’te, 112 Acil Çağrı merkezine yapılmıştır. Kaza haberi 16.29’da Anadolu Ajansı tarafından kamuoyuna duyurulmuştur (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.3-4).

Uzun süren arama kurtarma faaliyetlerinde birbirine sıkı sıkıya bağlı toplumlar da aile üyeleri, arkadaşları ya da toplum üyeleri hiçbir özel eğitim almadan kayıp kazazedelere ilişkin arama kurtarma faaliyetlerine katılım sağlamaktadırlar (Melady, 1999, s.17). Helikopterin enkazı ilk ihbarın yapıldığı zamandan 47 saat sonra, hiçbir arama kurtarma eğitimi ve teçhizatı olmayan bölgede yaşayan bir grup vatandaş tarafından 27 Mart 2009 tarihinde saat 14.45’te tespit edilebilmiştir. Kazanın Kahramanmaraş valisine bildirilmesine müteakip vali tarafından 2’nci Ordu Komutanlığından ve Emniyet Genel Müdürlüğünden helikopter talebinde bulunulmuş

ve vali yardımcısı başkanlığında kriz merkezi oluşturulmuştur (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.3-6).

Kamuoyu bu olayı, ilgi ile takip etmiş neredeyse tüm kamu kurumları ve pek çok vatandaş da arama kurtarma çalışmalarına destek sağlamıştır. Sayın İsmail Güneş'in 112 Acil Servis görevlisi ile yaptığı konuşma, görevlinin arama kurtarma konusunda hiçbir eğitimi olmaması nedeniyle uzatılmış ve telefonu kapatmamasını istemesi nedeniyle telefonunun şarjının bitmesine neden olmuş ve devamında yer tespiti ile kaza hakkında bilgi alınması imkânsız hale gelmiştir. Anadolu Ajansı tarafından 25 Mart 2009 tarihinde saat 17.40'ta Kayseri Valisi kaynak gösterilerek Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Sayın Muhsin Yazıcıoğlu'na ulaşıldığını ve hastaneye nakledileceği kamuoyuna açıklanmıştır. Arama kurtarma gibi dakikaların önemli olduğu bu aşamada bilgi kirliliği meydana geldiği ortaya çıkmış ve bu haberin asılsız olduğu kamuoyuna açıklanmıştır. Cumhurbaşkanı ve Başbakanımız başta olmak üzere devletimizin bütün birimleri seferber olmuş, 25 Mart 2009 tarihinde İçişleri Bakanı, 26 Mart 2009 tarihinde ise Ulaştırma Bakanı kaza bölgesine intikal etmiştir (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.5, 11).

Arama kurtarma faaliyeti süresince faaliyetlere katılım sağlayan Kamu, Kurum ve Kuruluşlar ile özel sektörler;

1. Kahramanmaraş Valiliği kriz merkezi,
2. Kahramanmaraş İl Emniyet Müdürlüğü ve merkezi,
3. Kahramanmaraş İl Jandarma Komutanlığı ve merkezi,
4. 112 Acil Çağrı Merkezi,
5. 155 Polis İmdat Çağrı Merkezi,
6. Milli İstihbarat Teşkilatı,
7. Başbakanlık Kriz Yönetim Başkanlığı
8. İçişleri Bakanlığı,
9. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı,
10. Genelkurmay Başkanlığı Silahlı Kuvvetler Komuta ve Harekât Merkezi
11. Kara Kuvvetleri Komutanlığı,
12. Hava Kuvvetleri Komutanlığı,
13. Orman Bakanlığı,
14. 2'nci Ordu Komutanlığı,
15. Jandarma Genel Komutanlığı

16. Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı,
17. Türkiye Telsiz ve Radyo Amatörleri Cemiyeti
18. Kayseri Valiliği,
19. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü,
20. Özel Kuvvetler Komutanlığı,
21. Yozgat İl Jandarma Komutanlığı,
22. Turkcell İletişim Hizmetleri AŞ,
23. Avea İletişim Hizmetleri AŞ,
24. Sivil Savunma Genel Müdürlüğü,
24. TÜRKSAT Genel Müdürlüğüdür (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.21-211).

Arama kurtarma faaliyetine Hava Kuvvetleri Komutanlığından üç adet CN-235 arama kurtarma uçağı ve iki adet AS-532 Cougar helikopteri, Genelkurmay Özel Kuvvetler Komutanlığından iki adet Sikorsky helikopteri, Kara Kuvvetleri Komutanlığından iki adet Sikorsky helikopteri ve Emniyet Genel Müdürlüğünden bir adet Sikorsky helikopterine ilave olarak 3000 civarı devlet görevlisinin karadan destek vermesine rağmen enkazın yeri bölgede yaşayan 17 kişilik bir vatandaş grubu tarafından bulunmuştur (Raporu, 2011, s.228, 223). Söz konusu Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin belirlenmesi amacıyla 18.10.2010 tarihinde TBMM tarafından Meclis Araştırma Komisyonu kurulmuştur. Komisyon süresince arama kurtarma faaliyetlerine katılan merkezlerde yerinde inceleme yapılmış, toplam 22 toplantı yapılmış ve konu ile ilgili olarak 135 kişi dinlenmiştir (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.14-18). Komisyon 22.02.2011 tarihinde incelemelerini tamamlamış ve TBMM'ye sunmuştur. Sunulan raporda;

1. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (Madde 12-h.), 2920 sayılı Türk Sivil Havacılığı Kanunu (Madde 42), 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (Madde 4-g, Madde 10) ve 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği doğrultusunda hava arama kurtarma faaliyetlerinde Hv.AKKM olarak görev yapması gereken Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hiçbir faaliyette bulunmadığı,
2. Kazaya ilişkin koordinasyonda ciddi sıkıntılar olduğu,
3. Basın açıklamalarında bilgi kirliliğinin mevcut olduğu,

4. Arama kurtarma faaliyetleri için yetkili bir merkez belirlenmediği,
5. Türk halkının böyle bir kaza durumunda nereye müracaat edileceğine ilişkin yeterli bilgiye sahip olmadığı,
6. Kriz yönetiminde ciddi sıkıntılar yaşandığı,
7. İlgili kurum, kuruluş, özel sektör ve halktan gelen bilgilerin tek bir merkez tarafından değerlendirilmediği ve bu nedenle arama kurtarma faaliyetinde gecikmeler ya da yanlış yönlendirmelere neden olacak gayret sarfiyatlarının yaşandığı,
8. 112, 155 ve 156 numaralı çağrı merkezlerindeki saatlerin farklı olmasının arama kurtarma değerlendirmelerinde aksaklığa neden olduğu,
9. Teknolojik olarak cep telefonu ile konuşma yapılmadan (açık olması şartı ile) yer tespitinin yapılması mümkün olmasına rağmen Sayın İsmail Güneş'in 112 Acil Servis görevlisi ile yaptığı konuşma neticesinde telefonun şarjının bitmesi nedeniyle yer tespiti ve iletişim imkânının kalmamış olması,
10. 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği doğrultusunda TAKB her türlü arama kurtarma faaliyetinden sorumlu AAKKM'ne (Denizcilik Müsteşarlığına) bilgilerin çok kısıtlı olarak gittiği hatta bazı bilgilerin hiç gönderilmediği,
11. Sayın İsmail Güneş'in 112 numaralı Acil Servis görevlisi yerine arama kurtarma konusunda uzman biriyle konuşması durumunda, helikopterde bulunan ELT kullanımı, hayatta kalma usûlleri konusunda bilgi alabileceği fakat bunun sağlanamadığı,
12. Arama kurtarma faaliyetlerinde merkezler ve birlikler arasında koordinasyonu sağlayacak ve buna ilişkin yetkiler verilmiş bir üst otoritenin olmadığı,
13. Mevcut arama kurtarma otoritelerinin görev ve yetki sorumluluklarının açık ve net olmadığı,
14. Türk Havacılık Kanunu ile belirlenen Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunun birbiriyle uyumsuz olduğu ve çelişkiler içerdiği,
15. 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde arama ve kurtarma faaliyetleri ile ilgili yaklaşık 40 kurum veya kuruluşun yer aldığı ve tümünün görevlerinin açık ve net bir

şekilde belirlenmesinde, koordinasyonunda ve faaliyetlerin yürütülmesinde ciddi sıkıntılar yaşandığı tespit edilmiştir (TBMM M.A.K. Raporu, 2011, s.150-180, 265-267)

Söz konusu helikopter kazasına ilişkin arama ve kurtarma faaliyetleri ile kaza nedeninin belirlenmesine dair yürütülen çalışmaların yeterliliğinin değerlendirilmesi amacıyla Cumhurbaşkanlığının görevlendirmesiyle 21.01.2011 tarihli ve 2011/1 sayılı Devlet Denetleme Kurulu raporu hazırlanmıştır. Oluşturulan rapor 782 sayfa olmasına rağmen içeriğinde adli hususları kapsayacak hususlar bulunması nedeniyle sadece 46 sayfası kamuoyuna açık olacak şekilde yayımlanmıştır. Rapor oluşturulurken kaza tüm yönleriyle incelenmiş yürütülen arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin aksaklıklar özet olarak;

1. Arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesinde ciddi koordinasyon sorunları yaşandığı,
2. Kriz Koordinasyon Merkezleri'nin çalışmalarının krizi önlemekten çok krizi büyüttüğü,
3. Yürürlükte bulunan 20.09.2001 tarih ve 2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin; arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin ihtiyaçları karşılamadığı, koordinasyon sorunları olduğu, aşırı dikey yapılanma içerdiği, yetki ve görevlerde belirsizlikler olduğu, sivil ve askeri arama kurtarma unsurlarının koordine içinde çalışmasına olanak sağlamadığı, kazaya ilişkin bilgilerin değerlendirme otoritesinin belirsiz olduğu,
4. AAKKM olarak görev yapan Denizcilik Müsteşarlığının, Hv.AKKM olarak görev yapan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün ve Hv.YAKKM olarak görev yapan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün hava arama kurtarma faaliyetlerindeki genel yönetim ve koordinasyonlarında zafiyet olduğu ve arama kurtarma unsurlarının etkin bir şekilde organize edilemediği,
5. Hava arama kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonu ile görevli birimlerde ve kriz merkezlerinde, görevlere ilişkin bir plan ve yönerge olmadığı, faaliyetlerin kayıt altına alınmadığı,
6. Hava arama kurtarma faaliyetlerine mevcut mevzuatın arama kurtarma kaynaklarının etkin bir şekilde örgütlenilip değerlendirilemediği,
7. İcra edilen arama kurtarma faaliyetlerinin ağır hava koşulları altında ve coğrafi şartlarda yapılmış olmasına rağmen arama kurtarma faaliyetlerinin

tasarımında mevcut olan problemler bireysel hata ve eksiklikler ile birleşerek kamu yönetiminde önemli bir zafiyete neden olduğu,

8. Arama-kurtarma faaliyetlerinde bilgi kirliliği yaşandığı,

9. Devletin tüm imkânları seferber edilmesine rağmen arzu edilen neticeye ulaşamadığı,

10. Arama kurtarma faaliyetinde tek bilimsel veri olan Telekomünikasyon İletişim Başkanlığından alınan bilgi ile oluşturulan haritaların dikkate alınmadığı ve bu bilgi ile haritanın İçişleri Bakanı ve İl Valisi'ne iletilmediği, bunun yerine doğruluğu değerlendirilmemiş bölgelerin arandığı,

11. Kaza mahalline ilişkin görgü tanıklarının yeterince dikkate alınmadığı ve TİB verileri ile birlikte değerlendirilmediği,

12. Arama kurtarma faaliyetlerinin yapıldığı bölgeye yapılan yoğun telefon aramaları ile ziyaretlerin arama kurtarma faaliyetlerini olumsuz etkilediğidir (DDK, 2011, 646-751).

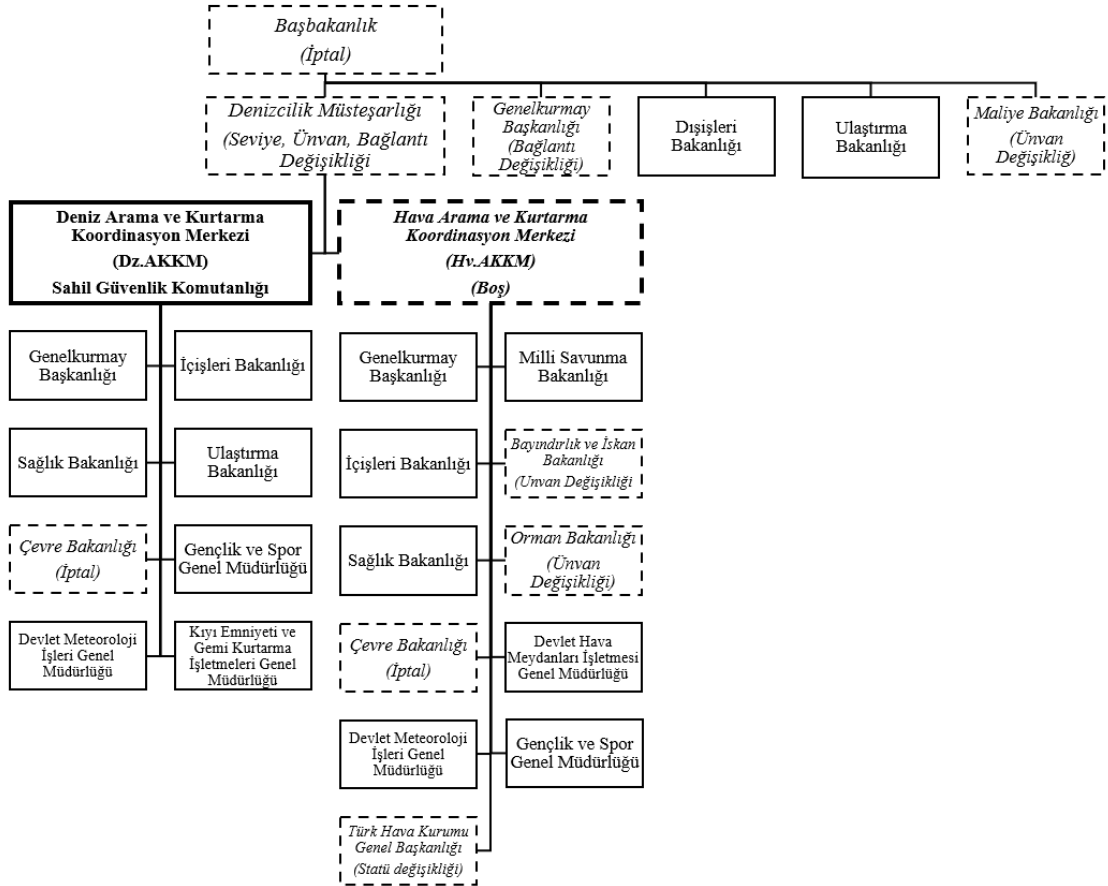
Kaza sonrası kazaya ilişkin adli süreçler hala günümüzde kamuoyu gündemine gelmektedir.

Kaza sonrası arama kurtarma organizasyon yapısında ciddi değişiklik yapılmasına ilişkin beklenti artmıştır. Buna ilişkin ilk değişiklik 2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği doğrultusunda Hv.AKKM olarak görev yapan ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun doğrultusunda hava arama kurtarma sorumluluğu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilmiştir (CBRGA, 2005, s.1). Söz konusu Kanunda yapılan değişiklikle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün arama kurtarma sorumluluğunda değişiklik yapılmıştır (Bkz. Tablo 2.17.) (CBRGA, 2018, s.436).

**Tablo 2.17.** 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun Değişikliğe Uğrayan Maddeleri (CBRGA, 2005, s.1), (CBRGA, 2018, s.436).

Kanun Tarihi/Değişiklik Tarihi	Kanunun İlgili Madde Metni
18 Kasım 2005	Madde 4-g) Türk hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin ilgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlamak.
15 Temmuz 2018	Madde 4-f) Hava arama ve kurtarma hizmetleri konusunda ilgili kurum ve kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak.

Söz konusu değişiklik sonrası yönetmelik normlar hiyerarşisinde kanunun altında yer aldığından kanun değişikliği sonrası Türkiye’de Hv.AKKM sorumluluğunu yürüten bir otorite kalmamıştır (Atay, 2019, s.587). 2001/3275 sayılı Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin yayınlandıktan 19 yıl sonra arama kurtarma sorumluluğu bulunan kurum ve kuruluşların kapatılması, organizasyon bağlantısı değişikliği ya da unvan değişikliği vb. durumlardan sonra iyice güncelliğini yitirmiştir (Bkz. Şekil 2.11).



Şekil 2.11. Mevcut Türk Arama Kurtarma Organizasyon Yapısı.

## 2.5. Seçilmiş Ülkelerin Arama Kurtarma Yapısı

Özellikle gelişmiş ülkelerin arama kurtarma yapıları incelendiğinde coğrafi ve devlet yapılarından bağımsız olarak bakıldığında bazı değişiklikler olmakla beraber;

1. Arama kurtarma faaliyetleri içinde yer alması gereken tüm unsurların arama kurtarma sistemine dâhil edildiği,
2. Ulusal arama kurtarma imkânlarının geliştirilmesine yönelik ülke genelinde tedbirler alındığı,

3. Arama kurtarma sistemine dâhil tüm kaynakların koordinasyon usûllerinin net olarak belirlendiği,
4. Arama kurtarma faaliyetlerinin etkinlikle yürütülmesi, görülen aksaklıkların hemen düzeltilmesi ve standardın sağlanması amacıyla üst düzey bir organ oluşturulduğu,
5. Afet ve arama kurtarma yönetim yapısının ayrı olmasına rağmen birbirlerini destekleyecek şekilde sıkı koordinasyon usûllerinin belirlendiği,
6. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin ulusal ve uluslararası gelişmeleri izleyecek ve iş birliği imkânlarını geliştirecek şekilde organizasyon yapısı oluşturulduğu,
7. Hârekat görevleri hariç sivil ve askeri tüm imkânların etkin kullanıldığı,
8. Sivil, asker ve gönüllü kuruluşların iş birliği ve yakın koordinasyona sahip oldukları görülmüştür.

### **2.5.1. Amerika Birleşik Devletleri**

ABD’de hükümet yönetim sistemi birbirini içine geçen ve birbirini tamamlayan yapboza benzetilmektedir. ABD başkanlık sistemiyle yönetilen ve 50 federal eyaleti bünyesinde bulunduran federal bir cumhuriyettir. Federal devlete bağlı eyaletler kendi içlerinde bağımsız olup kendi anayasa ve kanunlarını çıkarabilmektedir. Eyaletlerin altında 90.000 yerel yönetim bulunmaktadır. Bünyesinde 15 bakanlık bulunmaktadır (Kollman, 2014, s.3, 7, 231).

ABD’lerinde afet ve arama kurtarma sistemi birbirinden ayrı olarak oluşturulmuştur. Afet ile ilgili hususlardan federal devlet bünyesinde oluşturulan Federal Acil Durum Yönetimi (Federal Emergency Management Agency-FEMA) sorumludur. FEMA ulusal düzeyde etki gösteren afetlere müdahale etmektedir. Eyaletlerin kendi imkânlarıyla üstesinden gelebileceği afetlere müdahale etmemektedir FEMA ilk başta başkana bağlı olacak şekilde kurulmuştur. Daha sonra İç Güvenlik Bakanlığına bağlanmıştır. (http-8). Eğer eyalet valisi talepte bulunursa ilk reaksiyonda bulunma yetkisi FEMA başkanına aittir. FEMA başkan tarafından direkt olarak görevlendirilebilmekle beraber bu çok istisnai durumlarda kullanılan bir yetkidir. FEMA’nın görev sahası 10 alt bölgeye bölünmüştür. (DoD, 2010, s.5-7, 9). Afet ilgili planlar en küçük mahalleden federal yapıya kadar detaylı olarak oluşturulmuştur. Afetlere ilişkin koordinasyon 10 merkezde oluşturulmuş merkezler ile eyaletlerdeki

merkezler tarafından koordinasyon ile gerçekleştirilmektedir. Federal devlet ve eyaletler bünyesinde bulunan unsurlar ile gönüllüler tarafından afetlere müdahale edilmektedir. Büyük ve geniş çaplı afetlerde Silahlı Kuvvetlerden terhis olmuş Milli Muhafız Kuvvetleri kullanılmaktadır. Ülke çapında kullanım yetkisi başkana, merkezi hükümetten talepte bulunma yetkisi eyalet valisine aittir. Bu kuvvetler genellikle sel, kasırga, deprem, nükleer sızıntı vb. durumlarda kullanılmaktadır. Bunların kullanılmasının ilk kriteri yerel otorite imkânlarının yetersiz kalmasıdır (http-8).

ABD’de arama kurtarma konusunda en üst arama kurtarma dokümanı Ulusal Arama Kurtarma Planıdır. Plan yerel ve uluslararası ihtiyaçları karşılayacak şekilde oluşturulmuş olup, tüm eyaletler tarafından kullanılacak şekilde federal hükümet tarafından yayımlanmaktadır. Planın tamamında sivil arama kurtarma faaliyeti ifadeleri bulunmamaktadır. Askeri arama kurtarma faaliyetleri Milli Savunma Bakanlığı tarafından düzenlenmektedir. Bu plan altı bakanlık ve iki federal kurum tarafından hazırlanmıştır. İhtiyaç halinde güncellemeler yine bu bakanlık ve kurumlar tarafından yapılmaktadır (Bkz. Şekil 2.12) (http-9). Katılımcı bakanlıklar ve kuruluşlar bünyesinde arama kurtarma politika ofisi bulunmaktadır. Bu bölümün görevi planın uygulanmasına ilişkin gereksinimleri tespit etmek, tespit edilen aksaklıkları geliştirici önlemleri almak, koordinasyon usûllerini sürekli izlemek ve değerlendirmek ile ihtiyaç halinde plana gerekli değişikliklerin yapılmasına ilişkin teklifleri hazırlamaktır (http-10).



Şekil 2.12. ABD Ulusal Arama Kurtarma Planı Oluşturma Komitesi (http-9).

Ulusal arama kurtarma planı oluşturulurken;

1. ICAO ve IMO anlaşmaları ile IAMSAR Kılavuzunda belirtilen hususların tamamı kapsanmış,
2. Tüm kaynakların etkin kullanımına ilişkin esaslar belirlenmiş,

3. Ulusal ve uluslararası tüm kurallar doğrultusunda insan hayatının önceliği belirtilmiş,
4. Arama kurtarma faaliyetlerinin geliştirilmesi konusunda destekler açıklanmış,
5. Kazazedeler sağlanacak hizmetlerin çeşitleri (İlkyardım, gıda vb.) ve usûlleri,
6. Askeri operasyonları etkilemeyecek şekilde askeri imkânların kullanımı,
7. İlgili bakanlık ve kurumların görevleri,
8. Deniz ve hava arama kurtarma sorumlulukları,
9. ABD dışında arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülme esasları,
10. Diğer ülkelerle yapılacak arama kurtarma anlaşmalarının yapılma usûlleri,
11. Arama kurtarma çeşitleri;
  - Hava arama kurtarma,
  - Deniz arama kurtarma,
  - Kara arama kurtarma,
  - Şehir içi arama kurtarma,
  - Kitle kurtarma operasyonu.
12. Arama kurtarma kapsamına girmeyen görevler;
  - Kurtarma görevinden bağımsız hava ambulans hizmetleri,
  - Uzay kurtarma (mekik ile dönenlerin kurtarması hariç),
  - Askeri amaçlı Muharebe Arama Kurtarma görevleri,
  - Kurtarma operasyonları,
  - Sivil kargaşa, ayaklanma vb. faaliyetlerdeki kurtarmalar,
  - Felaket ve terör ile ilgili kurtarmalar.
13. Eğitimler ve standartlar,
14. Maddi hususlar (arama kurtarma ücretsiz),
15. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin hususlar (insan hayatının önceliği vb.),
16. Maliyet etkin görevlendirme usûlleri,
17. Yerel arama kurtarma unsurları ile ilişkiler,
18. Oluşturulacak merkezler ve koordinasyon usûlleri,
19. Sivil asker koordinasyon usûlleri,
20. Arama kurtarma merkezlerinin sorumlulukları,

21. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin kaynakların kullanım esasları belirtilmiştir (NSARP, 2007, s.1-19).

Bu plan doğrultusunda ABD sorumluluğunda bulunan 12 milyon kilometre karelik deniz alanında ve 20.000 kilometrelik kıyı şeridinde meydana gelen her türlü deniz ve hava aracı kazalarında arama kurtarma sorumluluğu İç Güvenlik Bakanlığına bağlı Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yerine getirilmektedir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı statüsünde olmamasına rağmen dünyanın en büyük dokuzuncu deniz gücüdür. Diğer görevlerinin yanı sıra arama kurtarma faaliyetlerini Pasifik ve Atlantik olmak üzere iki ana bölge, dokuz bölge ve 30 alt bölge teşkilat yapısıyla icra etmektedir (S.G.K.lığı, 2018, s.43). Hava arama kurtarma faaliyetlerinin sorumluluğu ise Alaska hariç Milli Savunma Bakanlığına bağlı Hava Kuvvetleri Komutanlığına verilmiştir. Hava ve deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin Müşterek Arama Kurtarma Merkezi (Joint Rescue Coordination Center-JRRC) Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde oluşturulmuştur. (NSARP, 2007, s.5). Planın yayımlanmasına müteakip ilgili bakanlık tarafından uygulama direktifi yayımlanmakta ve arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin hususlar kapsamaktadır. Örneğin Savunma Bakanlığı yayımladığı direktif ile plan kapsamında yapılması gereken hususlara ilişkin yetkilerini, sorumluluklarını ve yapılması gereken işlemleri Hava Kuvvetleri Komutanına aktarmaktadır (DoD, 2017, s.3-12). FEMA şehir dışı ve dağ kurtarmalarında talep durumunda görev yapmaktadır. Arama kurtarma unsurları da afet ile ilgili arama kurtarma faaliyetlerine destek vermektedir. Ulusal Park Servisi ana plan doğrultusunda kendi arama kurtarma planını oluşturmuştur. İç bölgelerde özellikle milli park, dağ, nehir vb. herhangi bir hava aracı kazasına dayanmayan faaliyetlerde arama kurtarma hizmeti vermektedir. Hava aracı olaylarında ise ilgili merkez tarafından görevlendirilmektedir. Eyaletlerin yerel arama kurtarma birlikleri ile yakın koordinasyon içinde görev yapmaktadır. Her eyalet federal kurallara ve bölgelere uymak ve yakın koordinasyonda olmak şartı ile kendi arama kurtarma servisini kurabilmekte, kurallar oluşturabilmekte ve gönüllü kuruluşlar oluşturabilmektedir. Deniz ve Hava arama kurtarmadan federal seviyede sorumlu olan personelin usûllere ilişkin standart eğitim almaları için Virginia'da Ulusal Arama Kurtarma okulu kurulmuştur (NSARC, 2011, s.1-18, 1-33). Ülke çapında gönüllü kuruluşların organizasyonu, bilgilendirilmesi, belirli aralıklarla toplantılar düzenlenmesi ve değerlendirmelerin yapılması 1970 yılından itibaren Ulusal Afette Aktif Gönüllü Organizasyon (National Voluntary Organizations Active in Disaster-VOAD) Örgütü

tarafından dizayn edilmektedir. Ağırlığı afet ile ilgili olmakla beraber arama kurtarma faaliyetlerinde de ortak kullanım oranı oldukça fazladır (http-11). ABD’de federal hükümet tarafından oluşturulan 911 telefon numarası her türlü acil durum için aranmaktadır. Telefondaki kişinin eğitim geçmişinde olmayan aramalar ilgili birim merkezlerine aktarılmaktadır (http-13).

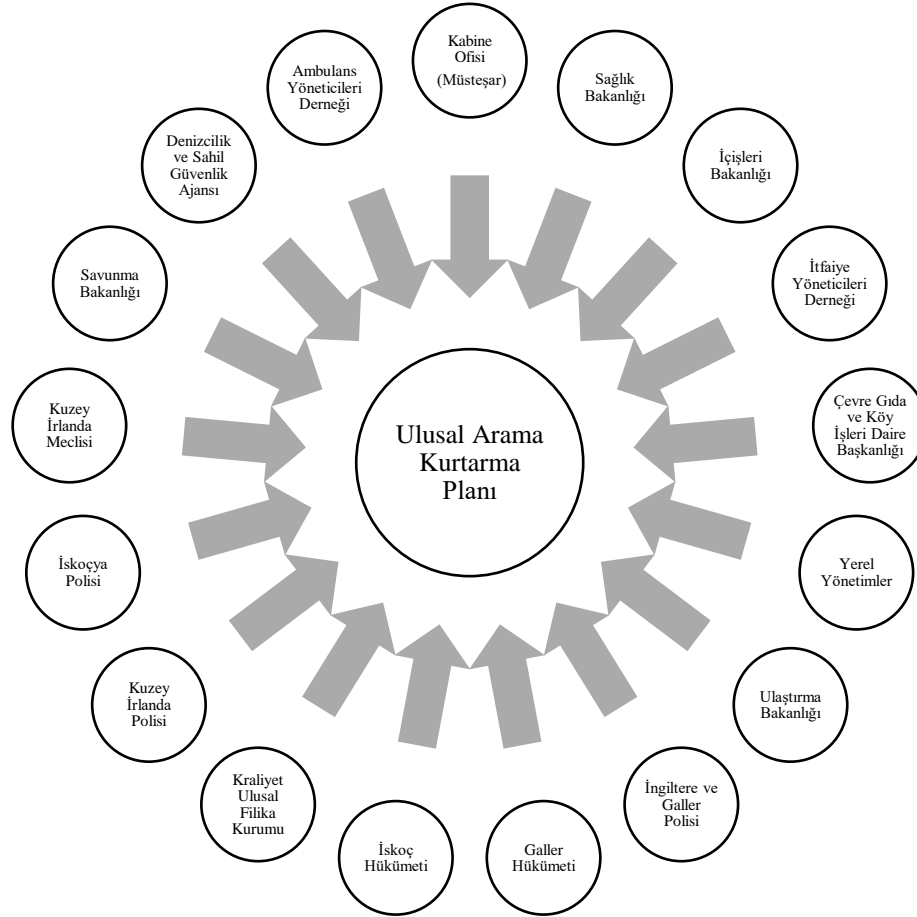
### **2.5.2. İngiltere**

İngiltere, uluslararası arenadaki adı ile Birleşik Krallık, yönetim biçimi anayasal monarşi olan bir devlettir. Literatürde ulus dört devlet olarak geçmektedir. Birleşik Krallığın bünyesinde limitli federalizme sahip İskoçya, Galler, Kuzey İrlanda ile yönetimin merkezinde olan İngiltere bulunmaktadır. Kraliyet ailesi siyasete dâhil olmayıp yürütmenin başında demokratik seçim ile seçilen başbakan bulunmaktadır (Moran, 2017, s.32-33)

İngiltere deprem kuşağında olmaması nedeniyle 1884 yılında yaşanan depremden sonra bugüne kadar büyük bir depremle hiç karşılaşmamıştır (http-13). İngiltere’de genellikle sel, şiddetli fırtına, sürekli düşük sıcaklık, şiddetli kar yağışı ve yangın gibi afetler görülmektedir. Afetlere yönelik Sivil Savunma kurumu oluşturulması İkinci Dünya Savaşı sırasında oluşturulmuş olsa da bu oluşum savaş ve etkilerine yönelik olarak kurulmuştu. Gerçek manada afetlere ilişkin yapılanma 2001 yılının temmuz ayında, Sivil Durumlar Sekreterliği kurulmuş olup, bu sekreterlik Ulusal Güvenlik Sekreterliğinin bir parçası olarak afetlere ilişkin yönetim ve organizasyon sorumluluğunu üstlenmiştir. Afet sistemi ağırlıklı olarak terörist saldırıları kapsamaktadır. Afet durumunda müdahale yerel unsurlar tarafından yapılmakta yerel imkânların kabiliyetlerini aşan durumlarda merkezi hükümet müdahale etmektedir (Kapucu, 2009, 3-6). Faaliyetler ağırlıklı olarak İçişleri Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Büyük afetlere müdahalede askeri birlikler etkin olarak kullanılmaktadır. Askeri birliklere ilişkin sorumluluk için ayrı sekiz bölge belirlenmiştir. Bu sekiz bölgede buluna merkezlerde hava, kara ve deniz kuvvetlerinden terhis olmuş askerler görev yapmaktadır. Bu merkezler bölgedeki gönüllü kuruluşlarda katkı sağlamaktadır. Bu merkezlerin bulunduğu bölgelerde asgari birer adet arama kurtarma helikopteri afetlere müdahale etmek için 24 saat göreve hazır olarak bekletilmektedir. Bu helikopter insan hayatının söz konusu olduğu afetlerde ilgili merkezin talebi doğrultusunda bağlı olduğu komutanlıktan emir almadan müdahale

etme yetkisine sahiptir. İngiltere’de afete müdahalede en etkin ekip polis ve özellikle de itfaiye teşkilatında bulunmaktadır.

Arama kurtarma yapısı Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda’yı kapsayacak şekilde tüm uluslararası arama kurtarma anlaşmalarını kapsayacak şekilde oluşturulmuştur. Arama kurtarma planı, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda’daki ayrı devlet daireleri, acil servisleri ve bir dizi arama kurtarma yardım kuruluşunu ve gönüllü organizasyonları kapsamaktadır. Plan Stratejik Komite üyeleri tarafından oluşturulmaktadır (Bkz. Şekil 2.13). Komite Birleşik Krallığın arama kurtarma yeterliliğini denetlemekten sorumludur (UKSAR, 2017, 1-2).



Şekil 2.13. Birleşik Krallık Arama Kurtarma Planı Stratejik Komite Üyeleri (UKSAR, 2017, s.22).

Kuzey Atlantik Okyanusunda 12.300 kilometre kıyı şeridinde ve 400.000 kilometrekare deniz yetki alanına sahiptir. Buna deniz aşırı yetki alanları dâhil edildiğinde bu alan 6,8 milyon kilometre kareyi bulmaktadır (SGK, 2013, s.203-204). Birleşik Krallıkta sivil havacılık ve denizcilik arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin politikalarının genel olarak sağlanmasına ilişkin sorumluluk, Ulaştırma Bakanlığına

aittir. İngiltere AKB'sinde sivil havacılık ve denizcilik arama kurtarma faaliyetlerinin icrasına ilişkin sorumluluk Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığındadır. Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı Ulaştırma Bakanlığına bağlıdır. Donanma Komutanlığına bağlı Balıkçılığı Koruma Filosu ise deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinde Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığına direkt destek vermektedir (UKSAR, 2017, 4-9).

Kara arama kurtarma (hava aracı kaynaklı şehir dışı kazalar hariç) faaliyetlerine müdahale etmekten ve koordinasyonu sağlamaktan polis sorumludur. Deniz ve hava arama kurtarma faaliyetleri ülke çapında kurulmuş dokuz merkezde Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yerine getirilmektedir. Arama kurtarma faaliyetlerinde kullanılmak üzere 22 arama kurtarma helikopteri 10 ayrı noktada konuşlandırılmıştır. Bu noktalarda ayrıca ikişer arama kurtarma uçağı bulunmaktadır. Bunlar Ulusal Deniz Arama Kurtarma Merkezi emrinde tüm arama kurtarma faaliyetlerini 24 saat kesintisiz yerine getirecek şekilde görev yapmaktadırlar. Şehir içinde meydana gelen faaliyetler itfaiye ve polis teşkilatı sorumlu olup, arama kurtarma merkezinin talebi ile diğer arama kurtarma faaliyetlerine de destek vermektedirler. Ülke genelinde hava ve kara ambulansları ilgili arama kurtarma merkezinin talebi ile faaliyetlere iştirak etmektedirler. Birleşik Krallıkta gönüllü kuruluşlar arama kurtarma faaliyetleri için ciddi şekilde desteklenmektedir. Denizde ve karada hayat kurtarmak için gönüllülere ve gönüllü kuruluşlara yönelik planlamalar yapılır. Bu gönüllü örgütlerin koordinasyonu ve görevlendirilmesi polis ve Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapılmaktadır. Gönüllülerin faaliyetlere katılmaları durumunda işveren tarafından serbest bırakılmasına ilişkin düzenlemeler mevcuttur Savunma Bakanlığı sivil hava olaylarına karşı acil frekansları 24 saat dinlemek ve Kraliyet Hava Kuvvetleri ve Donanma Komutanlığı bünyesinde bulunan tüm araç ve personel ile arama kurtarma faaliyetlerini desteklemekle sorumludur (UKSAR, 2017, 9-21). Askeri hava arama kurtarma faaliyetlerinden ise Kraliyet Hava Kuvvetleri sorumludur. Arama kurtarma faaliyetlerinde tüm devlet otoritesindeki imkânların kullanılması mümkündür (MACA, 2008, s.10-11).

Tüm devlet imkânlarından ayrı olarak Birleşik Krallık'ta arama kurtarma faaliyetleri için sivil firmalar ile anlaşma yapılarak arama kurtarma helikopteri kiralama yöntemi oldukça yaygındır. Helikopterlerin standartları Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenmektedir ([http-14](http://)).

### 2.5.3. Almanya

Almanya Federal Cumhuriyeti 16 eyaletten oluşan bir federasyondur. Federal meclis eyalet temsilcilerinden oluşmaktadır. Federal mecliste en çok sandalyeye sahip olan kişi Şansölye unvanı ile başbakanlık görevini yürütmektedir. Cumhurbaşkanlığı temsili bir makam olarak görülmektedir. Yerel Hükümetler ile merkezi hükümetler arasında belirlenmiş sınırlar vardır. Her eyaletin bir başbakanı ve meclisi bulunmaktadır. (Padgett vd., 2003, s.17-19).

Afet ve acil durum yönetimi Alman Anayasası gereğince yerel eyaletlerin sorumluluğundadır. Planlama eyalet seviyesinde yapıp uygulanmaktadır. Eyaletlerde esas sorumluluk itfaiye teşkilatındadır (Erkal ve Değerliyurt, 2009, s.157-158). Ulusal düzeydeki en büyük organizasyon Federal İçişleri Bakanlığına Bağlı Federal Teknik Yardım Ajansı (Bundesanstalt Technisches Hilfswerk-THW) görev yapmaktadır. Federal Teknik yardım ajansı federal hükümet tarafından kontrol edilen bir sivil koruma kuruluşudur. Almanya genelinde 80.000 gönüllüsü bulunmakta olup, 680 noktada konuşlanmıştır. Çalışanları gönüllülerin %1'ine denk gelmektedir (http-19).

Almanya 57.485 kilometre karelik münhasır ekonomik alan ve 3249 kilometrelik kıyı şeridine sahiptir (SGK, 2013, s.57). 1865 yılında kurulmuş olan Alman Deniz Arama Kurtarma Servisi (German Maritime Search and Rescue Service) ile 1982 yılında Federal Devlet ile imzalanan anlaşma doğrultusunda münhasır ekonomik bölge de dâhil olmak üzere Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'ndeki Alman karasularında Arama Kurtarma'dan sorumludur. Sivil bir kuruluştur. Deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinin icrası ve buna ilişkin merkezleri işletmekten sorumludur. Mevsimsel olarak değişiklik göstermekle beraber toplam 54 noktada görev yapmaktadır. Bünyesinde gönüllü personel yarı zamanlı görev yapabilmektedir (http-20).

Deniz üzeri hava arama kurtarma faaliyetleri dâhil tüm hava araçları için arama kurtarma sorumluluğu, Federal Savunma Bakanlığı ile Federal Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda yürütülmektedir. İki bakanlık arasındaki iş birliği karşılıklı mutabakat ile oluşturulmuştur. Federal Savunma Bakanlığı arama kurtarma faaliyetlerinin icrasından ve buna ilişkin merkezlerin işletilmesinden sorumludur. Federal Ulaştırma Bakanlığı ise uçuş alarm bilgisi vererek faaliyetleri desteklemektedir. Federal Savunma Bakanlığı adına sivil hava arama kurtarma faaliyetlerine Federal Ulaştırma Bakanlığı arasındaki koordinasyon faaliyetleri, Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yürütülmektedir (GSARS, 2005, s.2-4). Federal Savunma Bakanlığı

tarafından biri deniz üzeri biri kara üzeri hava arama kurtarma faaliyetlerinin icrası için iki ana arama kurtarma merkezi oluşturulmuştur. Kara üzeri hava arama kurtarma merkezi Hava Kuvvetleri, deniz üzeri hava arama kurtarma merkezi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından sevk ve idare edilmektedir. Hava aracı kazası durumuna göre kara üzeri için eyaletlerden yer arama kurtarma grubu ya da deniz üzeri faaliyetler için Alman Deniz Arama Kurtarma Servisinden destek talep edilebilmektedir. Eyaletler veya Alman Deniz Arama Kurtarma Servisi de ihtiyaç halinde bu merkezlerden destek talep edebilmektedir. Hava aracı kazası bağlantısı olmayan kara arama kurtarma görevleri eyalet kurumları tarafından yerine getirilmektedir. (SARP, 2008, 4-6).

#### **2.5.4. Kanada**

Kanada Monarşi ile yönetilmektedir. Devlet, İngiltere Kraliçesi tarafından atanan sembolik vali tarafından temsil edilmektedir. Yürütme, meşru seçimlerle seçilen başbakan tarafından yapılmaktadır. Kanada, 10 eyalet ve üç bölgeden oluşan federal bir yapıya sahiptir. Merkezi hükümetle eyaletler arasında dengeli bir yetki anlayışı mevcuttur. Yüzölçümü olarak dünyanın ikinci büyük ülkesidir (Özensel, 2012, s.63-63).

Afetlere yönelik Stratejik Acil Durum Yönetim ve Ulusal Destek Planı tüm federal hükümetleri kapsayacak şekilde merkezi hükümete bağlı Kamu Güvenliği Bölümü tarafından oluşturulmaktadır. Afetler ile ilgili ana sorumluluk merkezi hükümetin Savunma Bakanlığındadır. Ana düzenleyici hususlar merkezi hükümet tarafından belirlenmektedir. Eyaletler merkezi esasları rehber olarak kendi planlarını oluşturmaktadır. Stratejik Acil Durum Yönetim Planı doğrultusunda hazırlanan rehber her yıl veya ihtiyaç olduğunda bu zamandan önce güncelleme yapılabilmektedir. Geniş çaplı afet durumunda merkezi hükümet eyaletler ile koordineli olarak direkt müdahale edebilmektedir. Eyaleti aşan veya eyalette meydana gelip tüm ülkeyi etkileyebilecek afetlere müdahale yetkisi merkezi hükümete aittir. Her eyalet kendi bünyesindeki kamu, özel sektör ve gönüllü yardım kuruluşlarını kullanabilmekte, ihtiyaç halinde merkezi hükümetten yardım talep etmektedir. (Public Safety, 2010, s.1-3).

Kamu güvenliği bölümü sadece afete müdahale ile ilgili ulusal dokümanları oluşturmaktan sorumlu değildir. Aynı zamanda ülke genelinde afet öncesi ve sonrası her türlü faaliyetin icrasından ve bölgeler göre afet risklerinin değerlendirilmesinden sorumludur. Kamu güvenliği bölümü afet ve acil durumlara ilişkin her türlü gelişimlere maddi ve eğitim desteği sağlamaktadır. Kanada genelinde afet ve acil durumları

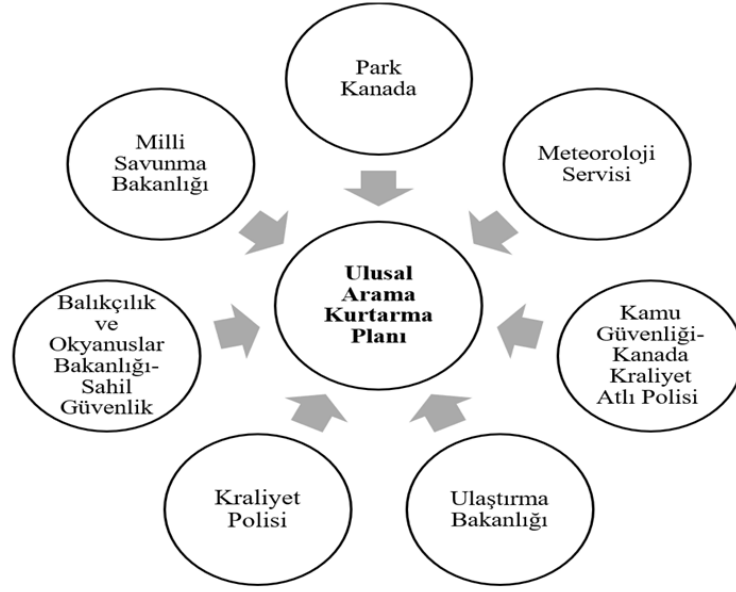
koordine etmeye merkezi hükümete bağlı Federal Acil Durum Koordinasyon Merkezi (The Government Operations Centre-GOC) görevlidir. Bu merkez, 24 saat esasına göre görev yapmaktadır. Bu merkezin görevi afet öncesi gerekli bildirimleri yapmak, afet durumunda ülkedeki tüm imkânların kullanılmasına ilişkin en üst seviyede koordinasyonları sağlamaktır. Eyalet seviyesindeki merkezler ise eyalet seviyesindeki koordinasyondan sorumludur (Public Safety, 2019, s.37-38, 40-41).

Kanada, 18 milyon kilometre karelik deniz ve kara alanları ile 243.800 kilometrelik sahil şeridi ile dünyanın en büyük arama kurtarma alanına sahiptir. Kanada devleti, “Hata Yok” sloganı ile dünyanın en iyi arama kurtarma sistemini bulduklarını belirtmektedir. Arama kurtarmanın ulusal düzeyde sorumluluğu Ulusal Savunma Bakanlığına aittir. Kanada’da arama kurtarma faaliyetlerinin icrasına ilişkin sorumluluklar hükümetin her kademesi, özel sektör ve binlerce gönüllünün desteğiyle oluşturulmuş dernekler tarafından yerine getirilmektedir. Bunun adına da Ulusal Arama Kurtarma Programı (National SAR Program-NSP) denilmektedir (MoND, 2013, s.2-4)

Ulusal Arama Kurtarma Programı ulusal ve uluslararası arama kurtarma ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde, 1986 yılında kurulan Ulusal Arama ve Kurtarma Sekreterliği (The National Search and Rescue Secretariat-NSS) tarafından oluşturulmaktadır. Sekreterliğin arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin sekreteryaya görevi Hava Kuvvetleri Sekreterliği tarafından yapılmaktadır (Guard, 2000, s.1-3, 1-6). Bu sekreterlik Kamu Güvenliği Bölümü (Public Safety Canada) bünyesinde görev yapmasına rağmen 15 kişiden oluşan bağımsız bir organizasyondur (Bkz. Şekil 2.14).

Bölüm, ilgili kurumlar tarafından yapılan görevlendirme ile görev yapmaktadır. Ülke genelinde arama kurtarma ile ilgili her türlü faaliyetin geliştirilmesinden, tavsiyelerde bulunmaktan ve koordinasyon usûllerini sağlamaktan, ihtiyaç halinde plana ilişkin değişiklikleri yapmaktan sorumlu olup, daimi bir yapıya sahiptir (http-15).

Ulusal arama ve Kurtarma Sekreterliği, arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak federal, eyalet ve bölgesel kurum ve kuruluşlar ile 18.000 eğitimli arama kurtarma gönüllüsünün uyum içinde birlikte çalışabilirliğini ve koordinasyonu teşvik etmekten birinci derecede sorumludur. Sekreteryaya, ulusal koordinasyon ve iş birliğini üst seviyeye çıkarmanın yanı sıra uluslararası koordinasyon, politika ve programları desteklemek içinde gerekli tedbirleri almaktan sorumludur (MoND, 2013, s.4-7).



Şekil 2.14. Kanada Ulusal Arama ve Kurtarma Sekreterliği Üyeleri (<http-15>).

Tüm ülke çapında arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin açıklama yapma yetkisi Başbakan tarafından Ulusal Savunma Bakanlığına verilmiştir (Guard, 2000, s.1-4). Ulusal arama kurtarma planında hava, kara ve deniz olmak üzere üç tür arama kurtarma faaliyeti tanımlanmıştır (CAMSAR, 2004, s.1-2).

Ulusal Savunma Bakanlığına bağlı Silahlı Kuvvetleri, AKB'deki tüm hava arama kurtarmasından ve ihtiyaç halinde deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerine destek vermekten sorumludur (Guard, 2000, s.1-5, 1-6). Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığına bağlı herhangi bir askeri görevi bulunmayan Kanada Sahil Güvenliği, federal sorumluluk altındaki bazı göller ve nehirler dâhil olmak üzere tüm deniz arama kurtarma faaliyetlerinden sorumludur (SGK, 2013, s.267-269). Park Kanada ise 44 milli park ve 120'den fazla tarihi alana ilişkin arama kurtarma faaliyetlerini icra etmekten sorumludur. Eyaletler ise kendi sınırları içindeki sadece kara arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak merkezi yönetim ile kendi anlaşmalarını yaparak planlama yapabilmektedir. Kanada'nın en güçlü yanlarından biri de 15.000 özel eğitilmiş hava, kara ve deniz sar gönüllüleridir (Public Safety, 2019, s.5-7). Sivil Hava Arama ve Kurtarma Derneği (Civil Air Search and Rescue Association-CASARA) hava arama kurtarma faaliyetlerine bünyesindeki 1800 gönüllü ve yüzlerce hava aracı ile desteklemektedir (<http-16>). Yine aynı şekilde kara ve hava arama kurtarma faaliyetlerine destek vermek için kurulmuş ve bünyesinde eğitilmiş 9000 üyesi bulunan arama kurtarma gönüllüleri derneği (Search and Rescue Volunteer Association of

Canada-SARVAC) bunların en bilinenleridir. Gönüllü örgütleri malzeme, teçhizat ve eğitim olarak hem merkezi hükümet hem de yerel hükümet tarafından desteklenmektedirler (http-17). Deniz arama kurtarma konusunda en büyük gönüllü derneği Kanada Sahil Güvenlik Yardımcıları (The Canadian Coast Guard Auxilary - CCGA) Derneği olup, 1130 yüzer vasıta ve 4000 sabit gönüllü ile deniz üzeri arama kurtarma faaliyetlerinde her yıl yaklaşık 200'den fazla hayat kurtarmaktadır (http-18).

Kanada'da 24 saat görev yapan üç adet Müşterek Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi bulunmaktadır. Bu merkezlerde kurtarma sistemine dâhil tüm kurumlardan personel temsilcileri görev yapmaktadır. Bu merkezin emrinde her an göreve hazır alarm durumunda bekleyen deniz ve hava vasıtaları bulunmaktadır. Merkez tarafından direkt olarak yerel ve gönüllü kuruluşlar faaliyete geçirilebilmektedir. Kanada Savunma Bakanlığına bağlı kurtarma uçak ve helikopterleri toplam beş noktada, Kanada Sahil Güvenliği ise 40 sabit, mevsimler değişikliklere göre de ilave bekleme noktaları oluşturarak arama kurtarma faaliyetleri icra etmektedirler. Yılda en az bir defa arama kurtarmadan sorumlu olan Ulusal Savunma Bakanlığının arama kurtarma yetkilileri ile Kanada Sahil Güvenlik arasında geniş kapsamlı toplantı icra edilerek yapılan operasyonların ve mevzuatların durumu değerlendirilmektedir (CAMSAR, 2004, s.1-8).

### **2.5.5. Genel Değerlendirme**

Genel olarak bakıldığında ülkelerin yönetim şekillerinde farklılık olmasına rağmen organizasyon yapısının oluşturulmasında önceliğin, insan hayatını kurtarmaya yönelik olduğu tespit edilmiştir. Ülkelerin genelinde deniz ve hava arama kurtarma olarak iki ana bölüme ayrıldığı, bazılarında ise kara arama kurtarma faaliyetlerinin ayrı veya hava arama kurtarmanın alt bölümü olarak belirlendiği, bazı ülkelerde müşterek arama kurtarma merkezi oluşturularak koordinasyonun üst seviyeye çıkarıldığı görülmüştür. Arama kurtarma faaliyetlerinde ABD ve Kanada gibi ülkelerin üst koordinasyon kurulu oluşturularak mümkün olduğunca bağımsız olarak faaliyetlere ilişkin mevzuatlar oluşturulmaktadır. Her ülkede koordinasyonun üst seviyede sağlanmasına ilişkin tedbirlerin belirlenmesine yönelik hususların önemi vurgulanmıştır. Kamu kurum ve kuruluşların yanı sıra gönüllü örgütlerin aktif olarak kullanıldığı tespit edilmiştir.

**Tablo 2.18. Seçilmiş Ülkelerdeki Arama Kurtarma Yapısı.**

Ülke	Arama Kurtarma Özellikleri	
ABD	Mevzuat Oluşturulması	Ulusal Arama Kurtarma Planı Oluşturma Komitesi
	Arama Kurtarma Konusunda Üst Otorite	Ulusal Arama Kurtarma Planı Oluşturma Komitesi
	Müşterek Arama Kurtarma Merkezi	Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu	Hava Kuvvetleri Komutanlığı
	Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu	Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Kara Arama Kurtarma Sorumluluğu (Hava aracı bağlantısı olmayan)	Federal Acil Durum Yönetimi Başkanlığı ve Eyalet Kurumları
	Devlet Destekli ve Kontrolünde Gönüllü Derneklerin Kullanımı	Çok Yaygın
İngiltere	Mevzuat Oluşturulması	Stratejik Komite
	Arama Kurtarma Konusunda Üst Otorite	Ulaştırma Bakanlığı
	Müşterek Arama Kurtarma Merkezi	Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu	Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu	Kraliyet Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Kara Arama Kurtarma Sorumluluğu (Hava aracı bağlantısı olmayan)	Polis
	Devlet Destekli ve Kontrolünde Gönüllü Derneklerin Kullanımı	Çok Yaygın
Almanya	Mevzuat Oluşturulması	Parlamento
	Arama Kurtarma Konusunda Üst Otorite	Yok
	Müşterek Arama Kurtarma Merkezi	Yok
	Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu	Hava Kuvvetleri Komutanlığı (Ana kara üzeri) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (Deniz Üzeri)
	Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu	Alman Deniz Arama Kurtarma Servisi (Özel Şirket)
	Kara Arama Kurtarma Sorumluluğu (Hava aracı bağlantısı olmayan)	Eyalet Kurumları
	Devlet Destekli ve Kontrolünde Gönüllü Derneklerin Kullanımı	Çok Yaygın
Kanada	Mevzuat Oluşturulması	Ulusal Arama ve Kurtarma Sekreterliği
	Arama Kurtarma Konusunda Üst Otorite	Ulusal Savunma Bakanlığı
	Müşterek Arama Kurtarma Merkezi	Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu	Silahlı Kuvvetler
	Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu	Sahil Güvenlik Komutanlığı
	Kara Arama Kurtarma Sorumluluğu (Hava aracı bağlantısı olmayan)	Park Kanada (Milli Park ve tarihi yerler) Eyalet Kurumları (Kara ve iç sular)
	Devlet Destekli ve Kontrolünde Gönüllü Derneklerin Kullanımı	Çok Yaygın

### **3. TÜRKİYE’DE ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ UYGULAMASI VE YENİ BİR MODEL ÖNERİSİNE İLİŞKİN ARAŞTIRMA**

#### **3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi**

Araştırmanın önemi; ilgili alan yazınındaki boşluktan, uygulamadaki problemden ya da çözüm önerisinden geçmektedir. Bir araştırmaya ilişkin yapılan değerlendirmede önem ve yapılabirlik önemli ölçülerdir. Özellikle ilk defa bir probleme yönelik olarak çalışma yapılıyorsa, kuramsal altyapı oluşturmak neredeyse mümkün olmayabilir. Nitel araştırmada alanın yakından incelenmesi isteniyorsa verilerin ilk elden toplanması gerekmektedir. Araştırmada verilerin toplanmasında araştırmacının rolü de çok önemlidir. Alanı bilen ve araştırma alanına ilişkin oluşturulacak örneklem alanındaki kişiler ile yakın ilişkisi olan ve alandaki kültürü bilen bir araştırmacı tarafından yapılacak araştırmada daha verimli sonuçlara ulaşılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.83-84).

Bu araştırmanın amacı, Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerini gerçekleştiren kuruluşların stratejik yapılanmasına ve örgütlenme biçimine ilişkin bütüncül bir model ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda da Türkiye’de bahsedilen alanda faaliyet gerçekleştiren askeri kurumlar, sivil kamu kurumları ve gönüllü örgütleri, mevzuat, görev, kaynaklar ve yapılanma biçimleri açısından incelenmektedir. Dolayısıyla, bahsedilen örgütlerin, ortak ve farklı yönlerini belirlemek, kaynak kullanım ve faaliyetlerin icrası bakımından etkinliklerini sağlayacak ideal yapılanma biçimini oluşturmaktır.

Literatürde Türk arama kurtarma faaliyetlerinin stratejik yapılanmasını, örgütlenme biçimini ve söz konusu alanda faaliyet gösteren tüm paydaşları ele alarak inceleyen bir çalışma bulunmamaktadır. Bu yönüyle bakıldığında araştırmanın literatürdeki bir eksikliği gidereceği ve politika oluşturuculara katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Uygulama açısından değerlendirildiğinde, araştırma arama kurtarma faaliyetlerinin tek bir çatı altında yapılandırılmasını amaçlamaktadır. Bu yönüyle arama kurtarma faaliyetlerinde, kaynakların etkin kullanılması sağlanacaktır. Diğer bir ifadeyle, benzer faaliyetlerin bağımsız olarak farklı örgütler altında tekrarlanmasının önüne geçilip kaynakların etkin ve ekonomik olarak kullanılması sağlanacaktır. Ayrıca, faaliyetlerin tek bir merkezin kontrolünde gerçekleştirilmesi halinde etkili

koordinasyonun sağlanacağı ve acil durumlarda reaksiyon süresinin kısaltılacağı düşünülmektedir.

### **3.2. Araştırmanın Alanı ve Örneklem**

Nitel araştırmalarda hedef grubun seçiminde örnekleme yönteminden istifade edilebilir. Bu yöntem araştırmacıya, araştırma sonuçlarını karşılaştırma olanağı sağlar. Böyle bir karşılaştırmayı olabildiğince verimli hale getirmek için, örnekleme adımı grupların uygun bir şekilde oluşturulması önemlidir (Flick, 2018, s.26,31). Örneklemin olduğundan büyük kapsanması, elde edilen verilerin analizlerinde zorluklara neden olur. Nitel araştırmada genelleme kaygısına kapılmadan her türlü çeşitliliği ve kesimi kapsayacak şekilde veri elde edilmeye çalışılır (Karataş, 2015, s.70). Nitel araştırmalarda ana hedef genelleme yapmak değildir ve nicel araştırmalarda olduğu gibi toptan bir genelleme yapılmaz. Nitel araştırmada sonuçların birbirini tekrarlayıp tekrarlamadığı gözlemlenir. Elde edilen veriler birbirini tekrarlamaya başlarsa genellemeye yakın bir durum analizi yapılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.54-55). Bu araştırmanın örneklemini Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerini gerçekleştiren tüm askeri ve sivil kamu kuruluşları ile gönüllü kuruluşlar oluşturmaktadır. Bu kapsamda belirtilen kurumlarında çalışan üst düzey yöneticiler, operasyon kontrolörleri ile sahada faaliyetleri icra edenler araştırma örnekleminde görüşülecek hedef kitleyi meydana getirmektedir.

Örnekleme yöntemi seçerken, araştırmacının cevaplamakla ilgilendiği soru çok önemlidir. Soru, yöntemin dayanacağı hedeflere karar verecektir. Sorunun derinlemesine incelenmesi için örneklemin seçimi önemlidir (Tongco, 2007, s.147). Araştırmanın amacı ve sorularınız hem çalışma tasarımını hem de örnekleme yöntemi seçimlerini belirlemektedir. Evren araştırmanın sorularını ölçmek ve genellemek için kullanılan gruptur. Örneklem ise evrenden hedef kitle olarak belirlenen gruba denilmektedir. Örneklem seçiminde önemli olan evrendeki mevcut durumu ortaya koyacak örneklemin oluşturulmasıdır. Örnekleme seçiminde olasılık ve amaçlı örnekleme olmak üzere iki ana örnekleme kategorisi bulunmaktadır. Amaçlı örnekleme incelenecek konu hakkında detaylı ve çok yönlü bilgi elde edilmesi amacıyla uygulanacak bir yöntemdir. Amaçlı örnekleme, bulguların genelleştirilebilirliğini arttırmak için önemli bir tamamlayıcıdır. Amaçlı örneklemede, çalışılmak istenilen konu önceden belirlenir. Bu konuya uygun olarak ilk önce hedef kitle belirlenerek bir

havuz oluşturulur. Daha sonra o havuzun belirli üyeleri araştırmaya katılım için davet edilirler. Araştırmacılar, bir konunun farklı insanlar arasında, farklı ortamlarda ve farklı zamanlarda nasıl görüldüğünü ve anlaşıldığını anlamak ister. Bunun için en iyi yöntem maksimum çeşitlilik örnekleme yöntemidir. Maksimum çeşitlilik örnekleme farklı gruplardan oluşan örneklemin ortak görüşlerinin ortaya çıkarılması amacıyla kullanılan bir örnekleme çeşididir (Vogt vd., 2012, s.126-128, 141,149, 223,348). Örneklem olarak, Türkiye’de yaşanmış arama kurtarma faaliyetlerinde bizzat görev almış, AKKM’lerde görev yapmış, faaliyetlere destek veren kurum temsilcileri, faaliyetlerin düzenlenmesinden sorumlu kamu yöneticileri ve sivil toplum kuruluşlarında görev yapan 25 kişilik bir grup belirlenmiştir. Örneklem içine arama kurtarma ile ilgili geniş bir yelpaze oluşturulması amacıyla ilgili tüm paydaşlar dâhil edilmiştir.

### **3.3. Sınırlılıklar**

Bütün bilimsel çalışmalarda olduğu gibi, bu çalışmanın da bazı sınırlılıkları mevcuttur. Araştırmanın mülakat tekniği ile gerçekleştirilmesi, kurum çalışanlarının, kurum aidiyeti ve olumlu imaj oluşturmayı göz önünde bulundurarak kendilerine yönetilen sorulara yanıt vermelerde tamamıyla yansız olamama ihtimali, çalışma için bir sınırlılık oluşturabilir.

### **3.4. Araştırmanın Modeli ve Yöntemi**

Sosyal bilimlerde problemleri sayılarla açıklamak zordur. Sayılar sonucu gösterebilir ama bu sonucun neden böyle çıktığına ilişkin durumu açıklayamaz. Ulaşılan sonucu derinlemesine betimleme yapılarak yorumlamanın en iyi yöntemi nitel araştırma yöntemidir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.49). Nitel araştırma şimdiye kadar keşfedilmemiş derinlikleri keşfetme yeteneğine sahiptir. Nitel araştırmaların amacı araştırmaya katılan kişilerin deneyimlerini, görüşlerini ve etkileşimlerini kendi doğal ortamında kendi dinamikleri içinde inceleyen ve bu doğrultuda kavram oluşturan bir yöntemdir (Neergaard ve Ulhoi, 2007, s.4-5). Nitel araştırma vakaları tarih ve karmaşıklığı dâhil olacak şekilde kendi bağlamları ile birlikte inceler. Nitel araştırmacılar alanda görünmeden ve alana etki etmeden hareket etme serbestisine sahiptir (Flick, 2018, s.ix-x, 7). Nitel araştırma; gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi veri toplama yöntemleri ile olayların doğal ortamında, gerçekçi ve bütünsel bir yaklaşımla ortaya konduğu bir araştırma sürecidir. Görüşme, nitel araştırma yönteminde kullanılan en etkin veri toplama yöntemidir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.41). Bu

araştırma nitel paradigma çerçevesinde durum araştırması şeklinde desenlemiştir (Yıldırım ve Şimşek, 1999, s.82).

Durum çalışması nitel araştırma içerisindeki bir desen türüdür. Durum çalışmasıyla bir veya birçok durum birlikte incelenebilir. Durum çalışmasıyla sınırlı bir alan ve zaman içinde bilgi kaynakları kullanılarak detaylı ve derinlemesine veri elde edilen bir araştırma desendir. Durum çalışması araştırmalarda güncel duruma ve probleme odaklanarak zaman kaybının önüne geçerek doğru bilginin direkt olarak toplanmasına olanak sağlar. Durum çalışmasında mülakat, gözlem, doküman vb. kaynaklardan istifadeyle zengin bir veri tabanı kullanılabilir. Bu desen kullanılarak araştırma verilerine ilişkin betimleme veya temalar elde edilebilir. Belirlenen temalar ile her bir durum detaylı olarak incelenebilir. Durum çalışmasında genellemeye ulaşmak için örnek durumların seçilmesi önemlidir. Durum çalışmasında ortaya konulmak istenen problemin seçimine bağlı olarak amaçlı örnekleme kullanılması araştırmacılara avantaj sağlayabilir. Durum çalışması araştırmacının araştırma neticesinde çıkardığı model veya çıkarımlarla sonlandırılır (Creswell, 2007, s.73-75). Durum çalışmasının başlangıcında bir veya birçok durum olarak belirlediğiniz çalışmada ilk verilerin elde edilmesiyle beraber tasarımda değişiklik yapma ihtiyacı ortaya çıkabilir. Durum çalışması araştırmacının her aşamasında araştırmacılara tasarımın değiştirilmesine ilişkin esneklik sağlar. Durum çalışmasında veri toplama aşamasında sorgulayıcı olmak ve iyi soru sormak araştırmacının başarıya ulaşması için ön koşuldur (Yin, 1998, s.54-55, 59).

Görüşme yöntemi sayesinde görüşme yapılacak kişilerin tepkileri ve davranışları gözlemlenerek derinlemesine ilave veri elde edilebilme imkânı mevcuttur. Görüşme yönteminin bir avantajı da kişilerin bilgilerine aracısız doğrudan ulaşılmasıdır. Görüşme araştırmada belirlenen hedef kitlenin, araştırma konusu hakkında bilgi, duygu ve düşüncelerini ifade ettiği, detaylı bilgi sağlanması ve uygulama kolaylığı nedeniyle tercih edilen bir yöntemdir. Görüşme yönteminin en etkin yanı görüşme yapılan kişilerin yaşanmışlıkları doğrultusunda probleme bakış açılarının ortaya çıkarılmasıdır (Baltacı, 2019, s.369-370, 374). Durum araştırmasının en büyük özelliği belirlenen bir veya birkaç durumun derinlemesine araştırılmasıdır. Durum araştırması, birkaç yönden veri toplanarak ve bu veriler harmanlanarak veri çeşitliliği yaratılan bir yöntemdir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.73). Bu kapsamda “görüşme (mülakat)” ve “doküman analizi” yöntemlerinin kullanılması planlanmıştır. Görüşmenin temelinde önceden

belirlenmiş soruları yöneltme ve cevap işlemi mevcut olup çift yönlü bir iletişim mevcuttur. Oluşturulan sorular elde etmek istenilen verilerle bağlantılı olmalıdır. Çünkü dikkatlice toplanan verilerde bile yanlış varsayımlar elde edilebilir. Görüşme formu oluşturulurken soruların test edilmesi elde edilecek verilerin etkinliği açısından önemlidir. Bu test yapılırken; soruların anlaşılabilir olduğu, görüşme yapılan kişilerin kendini özgürce ifade etmesine olanak sağlandığı, yanlı yönlendirmeler yapıp yapmadığı hususları detaylı olarak irdelenmelidir. Yanlış oluşturulan soruların yanlış cevaplanacağı, yanlış cevaplanan sorularında araştırmayı yanlış yöne götüreceği göz ardı edilmemelidir. (Maxwell, 2013, s.31, 78, 87-88). Bu nedenle araştırmaya ilişkin hazırlanan görüşme soruları uygulanmadan önce konusunda uzman kişilerden görüş alınmış ve alınan geri dönüşümlere uygun olarak gerekli düzeltmeler yapılmıştır.

Görüşme yöntemi yapılandırılmış, yapılandırılmamış, yarı yapılandırılmış ve odak görüşmesi olmak üzere toplam dört ayrı şekilde icra edilebilmektedir. Görüşmelerin daha etkin analizi için görüşmeler neticesinde elde edilen verilerin doküman analizi ile desteklenmesi önemlidir. Araştırmanın tek araştırmadan ziyade bağımsız bir araştırmacı tarafından incelenmesi araştırmayı bağımsız hale getirebilir (Flick, 2018, s.61-62). Bunun yanı sıra geçerliliğin daha etkin sağlanması için araştırmacıdan başka bir uzman tarafından verilerin incelenmesi objektifliğe katkı sağlar (Baltacı, 2019, s.374).

Yarı yapılandırılmış sorular daha esnek olup görüşmenin akışına bağlı olarak değişik yan ya da alt sorularla görüşmenin akışını etkileyebilir. Görüşme yapılan kişinin yanıtlarını açması ve ayrıntılı bilgi sağlaması amaçlanıyorsa yarı yapılandırılmış sorular uygun bir yöntemdir. Yarı yapılandırılmış görüşmede amaç genellikle görüşme yapılan kişilerin verdikleri ortak noktaları ve farklılıkları görmektir. (Flick, 2018, s.10-11). Bu nedenle veri toplama ağırlıklı olarak açık uçlu, yapılandırılmış ve yarı yapılandırılmış görüşme tekniği ile gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların tecrübe birikimlerinin ve gözlemlerinin çalışmaya yansıtılması amacıyla görüşme sorularına gözlem sorusu ilave edilmiştir.

Nitel araştırma kapsamında yapılacak görüşmelerde elde edilecek verimin artırılması için görüşme yapılacak ortam önemlidir. Görüşmelerin mümkün olduğunca görüşülenlerin baskı altında hissetmeyeceği alanlarda yapılması önemlidir (Flick, 2018, s.31). Bu nedenle yapılan görüşmelerde görüşülecek kişinin talebi esas alınmıştır.

Görüşme sorularının hazırlanmasında ikili yöntem izlenmiştir. İlk olarak, arama kurtarma yönetimi ve organizasyonu, stratejik yönetim ve örgütsel tasarımla ilgili

literatür araştırılmıştır. Elde edilen bilgiler temelinde, farklı ülkelerin arama kurtarma örgütleri ve bunların yapıları detaylı olarak incelenmiştir. Bu incelemeler sorucunda, araştırma soruları hazırlanmıştır. İkinci olarak, elde edilen araştırma soruları, kapsam ve anlaşılabilirlik bakımından uygunluğu Türkiye’de arama kurtarma faaliyetlerinin yönetim, operasyon ve koordinasyon aşamalarında deneyime sahip uzman grubu tarafından değerlendirilmiştir.

Görüşme; sohbet tarzı görüşme, görüşme formu yaklaşımı ve standartlaştırılmış açık uçlu görüşme olmak üzere üç şekilde icra edilebilmektedir. Görüşme formu yaklaşımıyla forma dayalı olarak farklı kişilerden birbiriyle karşılaştırılabilir ve analiz edilebilir bulgular elde edilebilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.131-133). Bu nedenle uygulama aşaması için görüşme formu yaklaşımı benimsenerek üç kısımdan oluşan görüşme formu oluşturulmuştur. Görüşme formunun birinci ve ikinci kısmında katılan kişi ve kurum ile ilgili sorular yer almıştır. Formun üçüncü kısmında, 16 tane temel soru yer almıştır. Görüşmeye katılım tamamen gönüllülük esaslı olarak gerçekleştirilmiştir. Katılımcılar, istedikleri zaman görüşmeden vazgeçebilecekleri konusunda bilgilendirilmiş ve kendilerinden katılım konusunda olur alınmıştır. Ayrıca anket formunun birinci ve ikinci kısmında yer alan kurum ve mülakata katılan kişiyle ilgili bilgiler genel nitelikte ifadeler biçiminde yöneltilmiştir. Diğer bir ifadeyle, mülakata katılan kişinin ve kurumun tanımlanmasına neden olabilecek bilgiler anket formunda yer almamıştır. Çalışmanın bilimsel ve etik ilkelere bağlı kalınarak gerçekleştirilmesine özen gösterilmiştir. Bu kapsamda Ek-1’de sunulan Etik Kurul Kararı alınmıştır. Katılımcıların 20’siyle yüz yüze, 5’i ile iletişim araçları vasıtasıyla Ek-2’de sunulan görüşme formu üzerinden görüşme yapılmış ve veriler toplanmıştır.

Görüşmede veriler not alma ve görüşmenin kayıt altına alınması yöntemiyle kayıt altına alınır. Her iki uygulamada da esas olan görüşme yapılacak kişinin görüş ve onayının dikkate alınmasıdır (Maxwell, 2013, s.165-166, 187). Yapılan görüşmelerde görüşme yapacak personelin tüm görüşlerini özgürce ve açıkça ifade etmesi için gereken özen gösterilmiştir. Yapılan görüşmelerin tamamında etik kurul raporunda da izin alındığı gibi not alınmıştır. Görüşmelerin her biri ortalama bir ile üç saat aralığında gerçekleştirilmiştir.

Elde edilen veriler neticesinde arama kurtarma yönetimi alanında geçmişte karşılaşılan problemler, sahadaki personelin yaşadığı sıkıntılar, kamuoyunun beklentileri göz önüne alınacak, bunun devamında Türkiye’deki arama kurtarma ile

dünyadaki diğer ülkelerin modelleri incelenecek benzerlikler ve farklılıklar karşılaştırılarak geleceği kapsayacak bir model oluşturulacaktır. Çalışmada arama kurtarma ve afet yönetimi alanındaki problemler gerçek hayatta karşılaşılan ve önümüzdeki süreçte karşılaşılabilecek olaylar göz önüne alınarak bir model oluşturulması üzerinde durulacaktır. Türkiye’de daha önce yaşanmış arama kurtarma faaliyetleri ile meydana gelen afetler sonrasında yürütülen faaliyetler kapsamında büyük bir tecrübe oluşumu meydana gelmiştir. Bu nedenle yazılı literatürden ziyade sahaya ilgi gösterilmiş ve konunun uzmanları tarafından belirtilen görüşlerin üzerinde durulmuştur.

### **3.5. Geçerlilik ve Güvenirlik**

Nitel araştırmalarda araştırma yapılan örneklemin büyüklüğünü, geçerliliğini ve güvenilirliğini ortaya koymak araştırmanın kalitesini artırır (Başkale, 2016, s.27). Araştırmalarda göz önünde bulundurulması en önemli husulardan biri geçerlilik ve güvenilirliğin sağlanmasıdır. Nitel araştırmalarda geçerliliğin en önemli ögesi araştırmacının araştırdığı konuyu yansız olarak vermesidir. Bunun yanı sıra araştırmacının elde ettiği verileri çeşitleme, katılımcı teyidi ve meslektaş teyidiyle kontrol etmesi de önemlidir. Özellikle araştırma konusu hakkında yeterli bilgiye sahip uzman kişilerin araştırmayı çeşitli boyutlarıyla inceleyip değerlendirmesi inandırıcılığın artırılmasına etki eder. Toplanan verilerin tüm detaylarıyla araştırmaya yansıtılması nitel araştırmalarda geçerliliğin sağlanmasına katkı sağlar. Yapılan bir araştırmanın bilimsel olarak değer bulabilmesi için araştırma sürecinin ve elde edilen verilerin açık ve tutarlı olarak sunulması ve bu sunuların diğer araştırmacılar tarafından teyit edilebilir olmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Alanda uzun süre kalan bir araştırmacı nitel araştırmalarda araştırma sorusu bağlamında derinlemesine veri toplanmasına katkı sağlar. Nitel araştırmalarda verilerin çok fazla tekrarlanması güvenilirlik açısından önemli bir göstergedir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.273-279).

Gerçeklik araştırma neticesinde elde edilen verilerin inandırıcılığının sağlanmasıyla mümkün hale gelir. Nitel araştırmalarda her yerde ve zamanda geçerli genelleme oluşturmak için özel gayret sarf edilmez. Genelleme yerine araştırma sonuçları arasındaki benzerlikler ve ortak noktalar ile uygulanabilirliği ortaya konulmalıdır. Nitel araştırmalarda araştırmanın ölçülmesi daima tartışmalı bir konu olmakla beraber bunu giderecek kesin bir ölçütün olmadığı görülmektedir.

Araştırmacının katılımcıların aklında bulunan gerçeklerin doğru ve yansız olarak yansıtılması bununla birlikte okuyucunun ikna edilmesi geçerlik ve güvenilirlik tartışmalarının odağında yer almaktadır. Nicel araştırmalarda geçerlik, güvenilirliği sayısal verilerle kanıtlamak mümkündür. Fakat nitel araştırmalarda araştırmada elde edilen verilerin tamamını genelleyerek sayılarla vermek mümkün değildir. Bu nedenle nitel araştırmalarda geçerlilik ve güvenilirlikten ziyade inandırıcılık daha fazla önem kazanmaktadır (Arastaman vd., 2018, s.61-63).

### **3.6. Verilerin Analizi**

Araştırmalarda çalışılan konunun bir hedefi olmalıdır. Elde edilen bulgular belirli bir konuda kavram ve anlayış bütünü hakkında bilgi vermesi amacıyla düzenlenir. Araştırmanın sonunda elde edilen bulgular doğrultusunda, elde edilen parçalar çözümsel sunumlar içerebilir (Stake, 2010, s.107).

Nitel araştırmada elde edilen bulguların analizi esnek ve yaratıcı şekilde yapılabilir. Yapılan her nitel araştırma yapılan araştırmaya bağlı olarak veri analizinde bir takım yani yaklaşımları beraberinde getirir. Standart bir bulgu analizi çeşitliliğin ve nitel araştırma yönteminin derinlemesine yorumlama yapılması ilkesi önünde bir engeldir. Araştırma bulguları neticesinde öne çıkan hususların vurgulanması önemlidir. Araştırmacı elde ettiği bulgular doğrultusunda nitel araştırma yöntemlerini inceleyerek kendi analiz desenini oluşturabilir. Nitel araştırmada elde edilen bulguların bazıları güvenilirliği artırmak, yanlılığı azaltmak ve tema ile kategoriler arasında karşılaştırma yapılabilmesi amacıyla basit yüzde ve sözcük sıklıkları vasıtasıyla sayısallaştırılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.237-257).

Veri analizinde üç temel kavram bulunmaktadır. Bunlar betimleme, analiz ve yorumlamadır. Betimsel analizde elde edilen veriler belirlenen temalara göre özetlenir ve yorumlanır. Böylelikle elde edilen veriler kolayca okuyucuya aktarılabilir. Yapılan betimsel analiz içerik analiziyle desteklenerek betimsel analizle gözden kaçırılan temalar farkedilebilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.239, 242).

Elde edilen bulguların gerçek hayatta olduğu gibi önemli yönlerinin vurgulanması önemlidir. Araştırmada elde edilen ne, ne kadar gibi bulgular tek bir bakışta anlaşılacak şekilde sunulabilir. Elde edilen bulgular özet yapılarak, kodlanarak veya kümelenecek indirgenebilir. İndirgemenin aksine genişletilmiş ve görselliğe dayanmayan bulgular hantal ve zayıf bir görünüme sahiptir. Bulguların gösterimi kalıplar, grafikler, tablo

veya iletişim ağı ile yapılabilir. Bulguların gösteriminde oluşturulacak format araştırmacının hayal gücüne bağlı olarak değişik şekillerde oluşturulabilir. Bulguların gösterimi, nitel araştırmada bulguların analizinin bir parçasıdır. Bulguların görsel olarak gösterimi; araştırmacıya ve ilgililere bulguların tek bir yerde analizini, bulguların derinlemesine analizini, bulguların kıyaslanmasını ve raporun sonunda elde edilen sonucun güvenilirliğini artırılmasını sağlar (Miles ve Huberman, 1994, s.10-11, 93).

Mülakat görüşmesi sonrası yapılacak en önemli faaliyetlerden biri de görüşme formundaki bilgilerin organize edilmesidir. Bunun için kişilerin, olayların, bulgulardaki benzerlik ve farklılıkların bir örüntü dâhilinde sistematik kalıp içine alınması gerekir. Bulgulara daha kolay ulaşılabilmesi ya da daha anlaşılabilir olması amacıyla çeşitli tema ve desenler oluşturulabilir. Odaklanmanın sağlanması veya basitleştirilmesi amacıyla ham veriler formlara dönüştürülebilir. Bulguların görüntülenmesinde bilgi tabloları, tema sayfaları, akış resimleri ve veri gruplandırmaları kullanılabilir (Lune ve Berg, 2016, s.41, 96).

Araştırmanın bu bölümünde arama kurtarma ile ilgili olarak yapılan nitel araştırma yöntemi içinde yer alan görüşme yöntemi vasıtasıyla elde edilen bulgular incelenecektir. Mevcut durumda arama kurtarma faaliyetlerini gerçekleştiren örgütler, mevzuat, kullanılan kaynaklar, karşılaşılan sorunlar ve ihtiyaçlar doğrultusunda Türkiye'nin gereksinimlerini karşılayacak bir model araştırılmıştır. Bu kapsamda görüşme formu üç başlık altında oluşturularak ihtiyaç duyulan bulgular elde edilmiştir.

Bu inceleme esnasında;

1. Elde edilen bulgular derinlemesine incelenmiş,
2. Ham bulgular indirgenerek daha basit ve anlaşılabilir hale getirilmiş,
3. Bulgular konu bazında tasnif edilmiş,
4. Tasnif edilen bulgulardan, karşılaştırılabilen ya da oran yöntemi ile gösterilebilecek bulgular belirlenmiş,
5. Söz konusu bulgular mümkün olduğunca tablo veya şekillerden faydalanılarak irdelenmiş,
6. Elde edilen bulgulardan ana çıkan temalar belirlenerek ilgili literatürle beraber derinlemesine incelenmiştir.

### 3.7. Bulgular

Bulgular görüşme formunda üç ana başlık altında yer alan toplam 27 sorunun katılımcılardan tarafından yanıtlanması neticesinde elde edilmiştir.

#### 3.7.1. Katılımcı Hakkında Bilgiler

Katılımcılar hakkındaki bilgilerin değerlendirilmesi bölümü altında katılımcılara toplam altı soru sorulmuştur. Bu sorular ile katılımcıların görevli olarak çalıştıkları kurum, kuruluş, çalışma statüsü, ana görev fonksiyonu, afet ve arama kurtarma faaliyetlerindeki sorumluluğu, kaç yıldır bu görevi yaptığı ve afet ile arama kurtarma görevlerine katılım durumlarına ilişkin bulgular elde edilmiştir.

1. Katılımcılarla yapılan görüşmede Ek-2'deki Görüşme Formundaki birinci, ikinci ve üçüncü sorular sorulmuştur. Görüşme yapılan toplam 25 kişinin beş farklı kurum, kuruluş ve özel sektörde görev yaptığı, unvanlarının 17 ayrı statüde olduğu ve ana sorumluluklarının 14 ayrı başlık altında toplandığı görülmüştür (Bkz. Tablo 3.1).

2. Katılımcılara dördüncü olarak "Arama kurtarma veya afet yönetimiyle ilgili sorumluluğunuz nedir?" sorusu sorulmuştur. Elde edilen bulgular doğrultusunda araştırma konusuyla ilgileri incelenmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda katılımcıların arama kurtarma, afet veya her ikisiyle ilgilerine ilişkin sorumluluk alanlarına dair bulgular elde edilmiştir. Katılımcılardan elde edilen bulgular ışığında, katılımcıların arama kurtarma ve afet konularıyla ilişkileri arama kurtarma, afet, arama kurtarma/afet, arama kurtarma destek ve afet destek olacak şekilde tasnif edilmiştir. Katılımcıların birden fazla seçeneğe dâhil olduğu tespit edilmiş olup tekrar sayıları dikkate alındığında toplam sayı katılımcı sayısından fazla çıkmıştır (Bkz. Tablo 3.4). Araştırma kapsamına alınan tüm katılımcıların arama kurtarma ve afet faaliyetleriyle ilgili olduğu tespit edilmiştir. Katılımcılardan afet konusunda faaliyet gösterenlerin tamamının sadece afet sonrası afet müdahale aşamasında, arama kurtarma ilgili faaliyetlerde çalışanların ise hem arama kurtarma faaliyeti öncesi planlamalarda hem de sonrası faaliyetlerde görev aldıkları görülmüştür.

**Tablo 3.1. Katılımcıların Dağılımı, Görev Pozisyonları ve Ana Görev Alanları.**

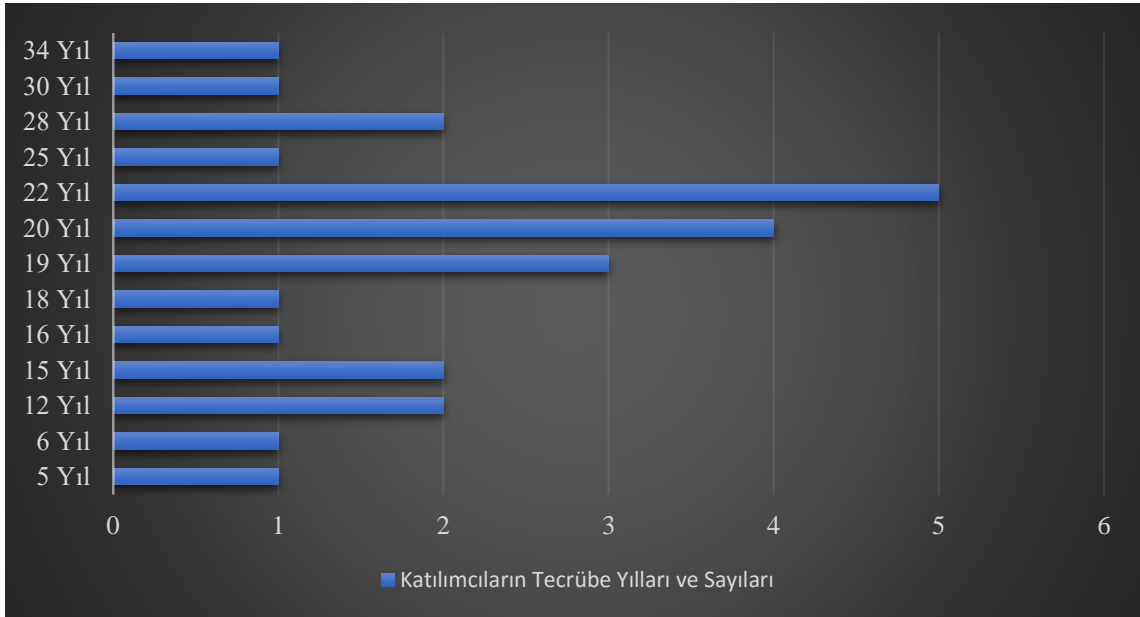
Görev Yaptığı Yer	Sayı	Unvanı	Sayı	Ana Sorumluluğu	Sayı
Kamu Kurum ve Kuruluşlar	19	Yönetici	4	Acil Durum Yönetimi Koordinatörü	2
Üniversite	1	Arama Kurtarma Koordinatörü	2	Afet Müdahale Planlama ve İcra	6
Yerel Yönetimler	1	Kısım Amiri	2	Afet Yönetim Birim Sorumlusu	1
Özel Sektör	3	Uzman	2	Hârekat Merkezi Amiri	2
Sivil Toplum Kuruluşu	1	Öğretmen	2	Afet ve UMKE Sorumlusu	1
		Arama Kurtarma Ekip Lideri	2	Arama Kurtarma Faaliyetlerini Planlama	4
		Daire Başkanı	1	Vardiya Personeli	1
		Muhasebeci	1	İzcilik ve Arama Kurtarma Eğitmeni	1
		Sivil Savunma Amiri	1	Uydu Yardımlı Arama Kurtarma Sistemi Yazılımı	1
		Doktor	1	Arama Kurtarma Faaliyetlerini Analiz Etme	1
		İstatikçi	1	Arama Kurtarma Vardiya Personeli	1
		Daimi Temsilci	1	Arama Kurtarma Operatörü	2
		Birim Amiri	1	Deniz ve Hava Aracı Kazalarına Yönelik Arama Kurtarma Koordinasyonu	1
		Öğretim Görevlisi	1	Arama Kurtarma Eğitmeni ve Kaza Araştırma Kurulu Üyesi	1
		Kurum Amiri	1		
		Baş Antrenör	1		
		Araştırmacı	1		
		Yönetici	4		

**Tablo 3.2.** Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine İlişkin Sorumlulukları.

Arama Kurtarma veya Afet Yönetimi ile İlgili Sorumluluğu	Tekrar Sayı
Arama Kurtarma	10
Afet	3
Arama Kurtarma ve Afet	2
Arama Kurtarma Destek	3
Afet Destek	7
Toplam	25

3. Katılımcılara beşinci olarak “Kaç yıldır bu işle meşgulsünüz?” sorusu sorularak tecrübe durumları incelenmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda katılımcıların tecrübe dağılımının 5 yıl ile 34 yıl arasında olduğu ve 19,64 yıl ile yüksek bir tecrübe ortalamasına ulaşıldığı görülmüştür (Bkz. Tablo 3.5).

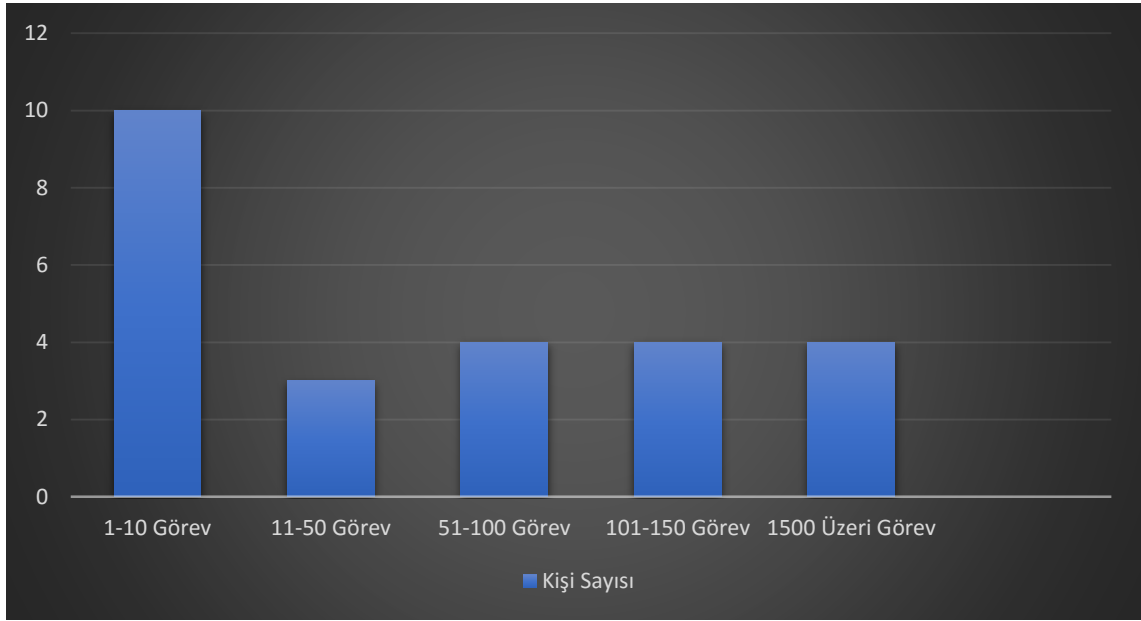
**Tablo 3.3.** Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine İlişkin Yıl Bazında Tecrübe Dağılımı.



4. Katılımcılara altıncı olarak “Görev aldığınız önemli arama kurtarma ve afet yönetimi var mıdır?” sorusu sorularak sahadaki ve yönetim kademesindeki tecrübe durumları incelenmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda katılımcıların arama kurtarma ve afet olaylarına katılım sayılarının çok yüksek olduğu ve tecrübeli bir örneklem oluşturulduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların uzun yıllardır arama kurtarma ve afet faaliyetlerinde görev yapması nedeniyle bizzat katıldıkları veya yönetim kademesinde görev yaptıkları olay sayılarını genelleyerek ve en az ifadesini kullanarak belirtmişlerdir. Örneklem sonucu katılımcıların arama

kurtarma ve afet ile ilgili olaylarda saha ve yönetim tecrübelerinin çok üst düzeyde olduğu tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 3.6). Katılımcıların tamamının olay bazında katıldıkları arama kurtarma ve afet faaliyetleri incelendiğinde en ön sırada deprem sonrası müdahale faaliyetlerine katılım sayısının diğerlerinden daha yüksek olduğu, özellikle afet bazında faaliyet gösteren katılımcıların büyük çoğunluğunun 1999 depremine katıldıkları görülmüştür (Bkz. Tablo 3.7).

**Tablo 3.4.** Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Katılım Durumları.



**Tablo 3.5.** Katılımcıların Katıldıkları Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerinin Tasnifi.

Arama Kurtarma ve Afet Türü	Katılımcı Tekrar Sayısı
Uçak Kazası	10
Sel	8
Deprem	14
Deniz Arama Kurtarma	11
Yamaç Paraşütü Kazası	5
Çığ	4
Dağ Arama Kurtarma	6
Tsunami	1
Sualtı Arama Kurtarma	5

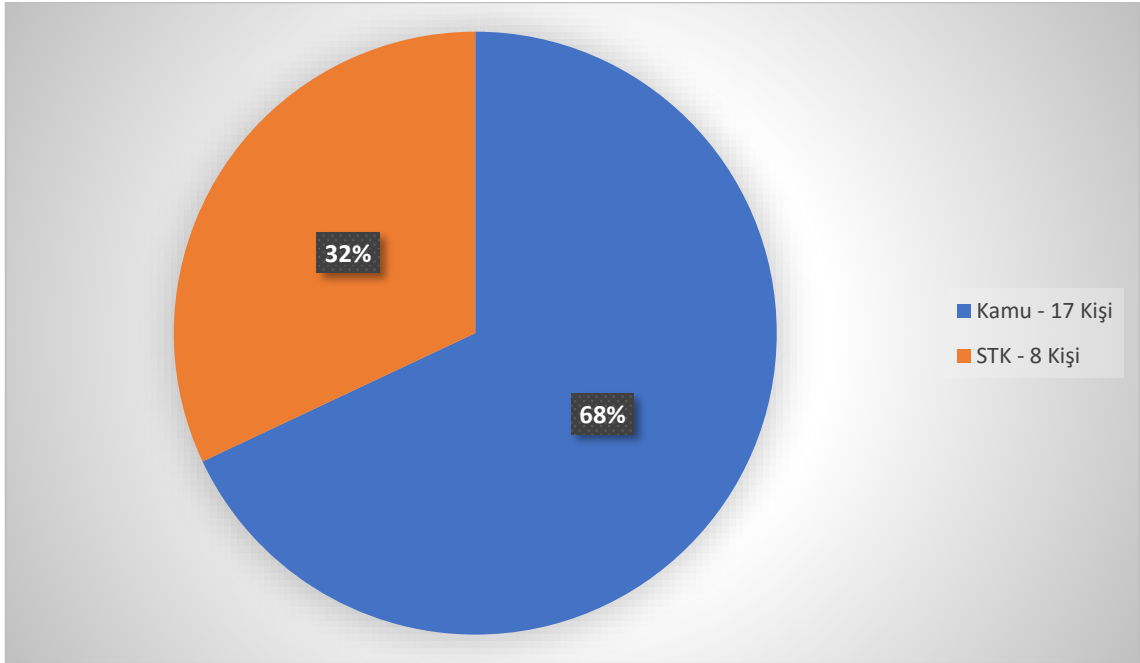
### 3.7.2. Katılımcının Kurumu/Derneği Hakkında Bilgiler

Katılımcıların kurumu/derneği hakkındaki bilgilerin değerlendirilmesi bölümü altında katılımcılara toplam beş soru sorulmuştur. Bu sorular ile katılımcıların görev

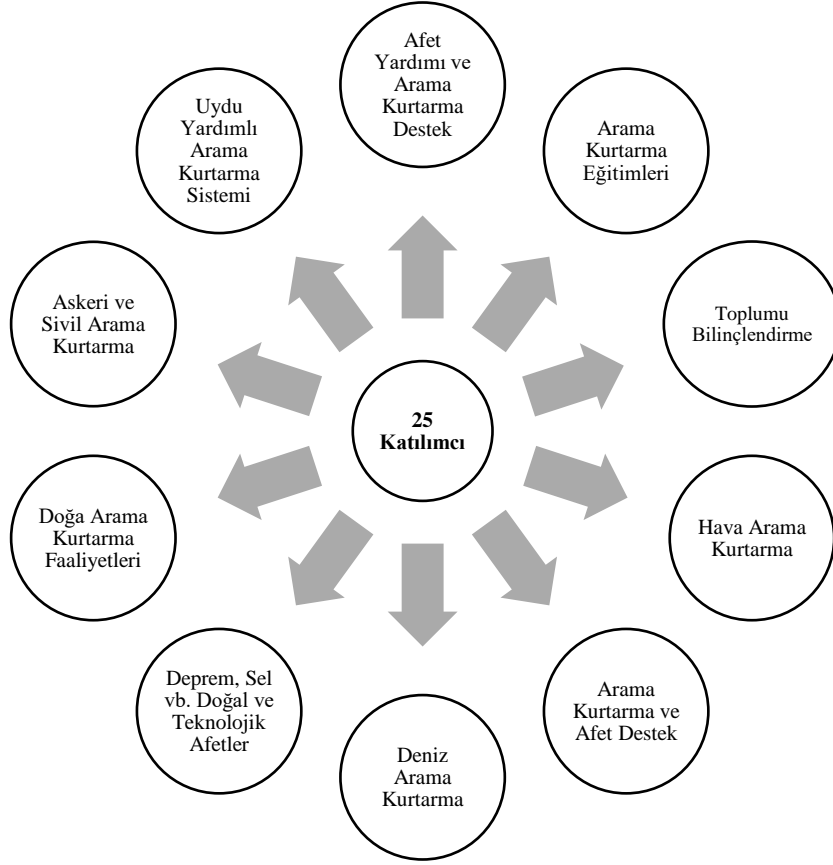
yaptığı kurum/derneğin arama kurtarma ve afet faaliyetlerine ilişkin statüleri, sorumlulukları, koordinasyon durumları, çalışan ve gönüllü sayılarına ilişkin bulgular elde edilmiştir.

1. Katılımcılara birinci olarak “Çalıştığınız kurumun niteliği nedir?” sorusu sorularak katılımcıların arama kurtarma ve afet faaliyetlerine katıldığı kurumun statüsü incelenmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda katılımcıların %68’inin kamuda, %32’sinin STK’lar altında arama kurtarma ve afet faaliyetlerine katılım sağladıkları tespit edilmiştir. (Bkz. Tablo 3.8).

**Tablo 3.6.** Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Faaliyetlerine Katılım Sağladığı Üst Çatının Statüsü.



2. Katılımcılara ikinci olarak “Görev aldığınız kurum veya derneğin arama kurtarma ve afet yönetimindeki sorumluluğu ve ağırlıklı hizmet faaliyet alanı nedir?” sorusu sorularak katılımcıların çalıştığı kurumun veya bünyesinde görev aldığı STK’nın arama kurtarma ve afet konularındaki faaliyet alanları incelenmiştir. Alınan cevapların dokuz ana sahada toplandığı tespit edilmiştir. (Bkz. Şekil 3.1).



**Şekil 3.1.** *Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK'ların Arama Kurtarma ve Afet Konusundaki Ağırlıklı Faaliyet Alanları.*

3. Katılımcılara üçüncü olarak “Görev aldığınız arama kurtarma/afetlerde kurumunuz/dernek/gönüllü kuruluş öncelik sırasına göre en fazla hangi diğer kurumlarla/dernek/gönüllü kuruluşlarla ortak çalışma yürütmektedir?” sorusu sorularak katılımcıların çalıştığı kurumun veya STK'ların arama kurtarma ve afet faaliyetleri esnasında en çok hangi kurum ve kuruluşla ortak çalıştığına veya koordine kurduğuna ilişkin bulgular elde edilmeye çalışılmıştır.

Planlar, birkaç gereksinimi karşılamadıkça etkili ve başarılı olamaz. Planların bir sistem yaklaşımı içinde çok yönlü olarak hazırlanması gerekir. Planlar hazırlanırken tüm paydaşlar, hatta beklenmedik olanlar da dikkate alınarak oluşturulmalıdır. Sistem yaklaşımı içinde hazırlanacak bir plan içinde en önemli hususlardan biri de çok yönlü koordinasyon usûllerini kapsamasıdır. Birçok acil durumun aksine afetlerde çok örgütlü ve çok disiplinli bir koordinasyona ihtiyaç vardır. Afet müdahalesine birçok kuruluşun yanı sıra bağımsız bireylerde katılım sağlayabilmektedir. Bazen bu katılım sağlayan kurum veya kişiler çeşitli pozisyonları doldurarak organizasyon yapısında değişikliklere neden olurlar. Bu

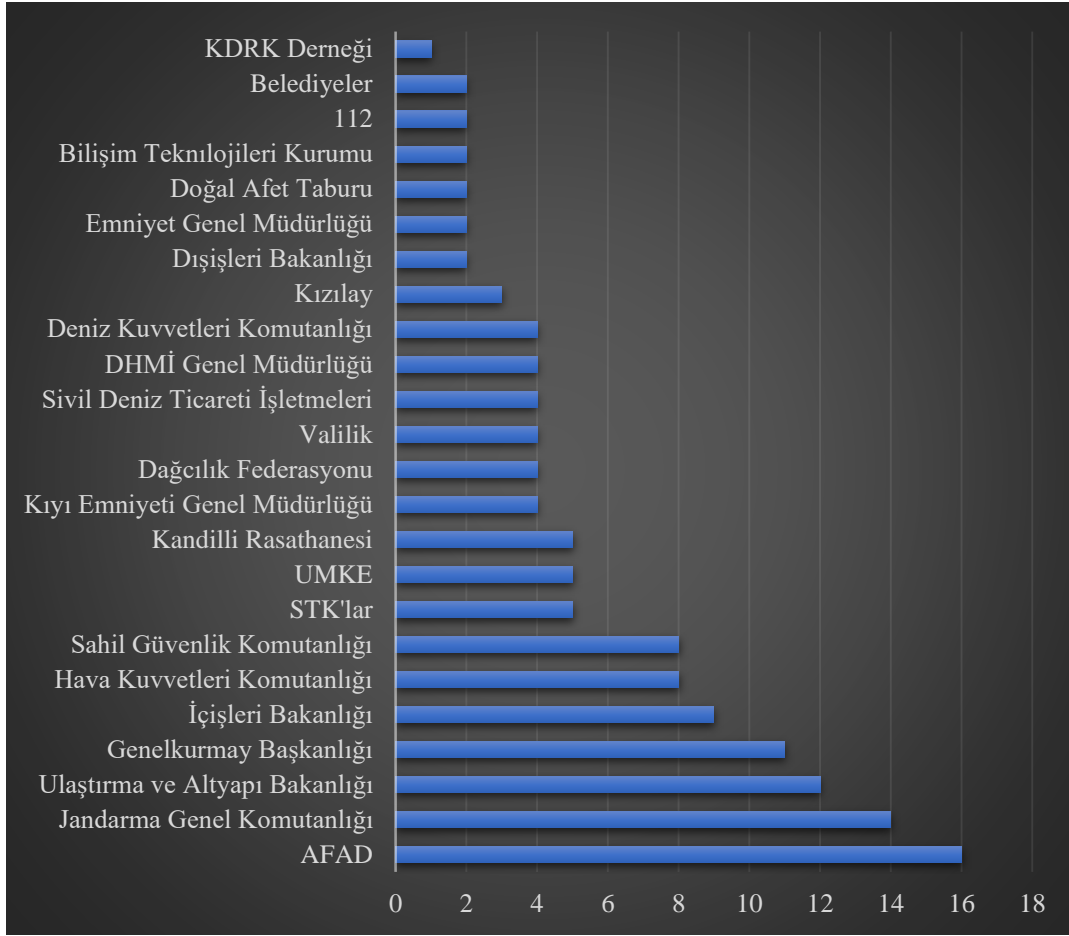
durum bazen görev ve sorumluluklarda çakışmalara neden olabilmektedir. Organizasyonlar arası koordinasyon olmadan kaynakların etkin kullanımı mümkün değildir. Bu koordinasyonu zamanın çok önemli olduğu aşırı acil koşullar altında aksaksız yürütmek gereklidir (Der Heide, 1989, s.31-32, 47, 51).

Türkiye’de mevcut mevzuatlar doğrultusunda arama kurtarma ve afet faaliyetlerine ilişkin olarak birçok kamu, kurum ve kuruluşun görevi bulunmaktadır. Bunun yanı sıra arama kurtarma ve afetin oluş biçimi öngörülemediğinden, bazen mevzuatta herhangi bir sorumluluğu bulunmayan kamu, kurum ve kuruluşlar ile STK’larında faaliyetlere katılmasına ihtiyaç duyulabildiği ya da resen katılım sağladıkları görülmektedir. Bu kapsamda faaliyetlerde çıkan paydaşlar tespit edilmiştir. Koordinasyona ilişkin olarak katılımcılar tarafından belirtilen paydaşların tekrarlanma durumları dikkate alındığında en öne çıkan kurumun AFAD olduğu görülmüştür. (Bkz. Tablo 3.9). Burada dikkat çeken husus ise yaşanmış birçok arama kurtarma ve afet faaliyetinde koordinasyonun çok geniş bir yelpazeyi kapsamasıdır. Yani tek bir kamu kurum, kuruluş veya STK tarafından arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin yürütülmesinin mümkün olmadığı görülmektedir.

Diğer dikkat çeken bir husus ise katılımcıların arama kurtarma veya afet durumunda koordine kurmak için karşılarında konusunda uzman ve yetkili bir personel bulamamaktan ya da koordine kuracak kurum sayısının çok fazla olması nedeniyle aşırı zaman kaybından yakınmasıdır. Katılımcılardan yönetim kademesinde ve sahada lider olarak görev yapanlar bu soruyu cevap olarak ilk önce “koordinasyon mu o da ne?”, “bizde eksik olan en büyük problem”, “koordinasyonu mu yoksa koordinasyon karışıklığını mı sıralayayım?”, “Ortak çalışma ve koordinasyon değil de bazen yarıştığımız kurumları sıralasam daha kolay olabilir” cümlelerini kullanmışlardır.

Elde edilen bulguların geneli değerlendirildiğinde dünyada olduğu gibi Türkiye’de de arama kurtarma ve afet faaliyetlerine mevzuatta yer alan veya yer alamayan birçok kamu, kurum, kuruluş veya STK’ların katıldığı ve ortak çalışmanın zorunluluk haline geldiği tespit edilmiştir. Fakat Türkiye’de özellikle koordinasyon ve ortak çalışma konusunda sıkıntılar olduğu görülmüştür.

**Tablo 3.7.** Katılımcıların Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerinde En Fazla Ortak Çalışma Yaptığı veya Koordine Kurduğu Kurum ve Kuruluşlar.



4. Katılımcılara dördüncü olarak “Kurumunuzda Arama Kurtarma ve Afet faaliyetlerine yönelik ilgili toplam çalışan sayısı nedir?” sorusu sorularak katılımcıların görev yaptığı kurum veya STK’larda arama kurtarma ve afet faaliyetlerine yönelik çalışan sayılarının belirlenmesi hedeflenmiştir. Sınıflandırma açısından çalışan sayısı beş kategoride sınıflandırılmıştır. (Bkz. Tablo 3.10).

**Tablo 3.8.** Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK’larda Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Yönelik Çalışan Sayısı.

Kişi Aralığı	Katılımcı Tekrarı
1-100	17
101-200	1
201-300	1
301-400	1
400 ve Üzeri	5

5. Katılımcılara beşinci olarak “Kurumunuzdaki arama kurtarma ve afet faaliyetleri ile ilgili toplam gönüllü sayısı nedir?” sorusu sorularak katılımcıların çalıştığı kurumda veya STK bünyesinde çalışan gönüllü sayılarının belirlenmesi hedeflenmiştir. Oluşturulan görüşme formunda beş kategori oluşturulmasına rağmen yapılan görüşmelerde “yoktur” seçeneğinin ilave edilmesine ihtiyaç olmuştur. Bu nedenle sınıflandırma açısından çalışan sayısı altı kategoride sınıflandırılmıştır (Bkz. Tablo 3.11). Bulgular değerlendirildiğinde özellikle kamu kurum ve kuruluşların STK’lar altında faaliyet gösteren gönüllülere yönelik bir planının, organik ya da yarı organik bir iş birliğinin olmadığı görülmektedir. Fakat geçmişte özellikle meydana gelen büyük çapta arama kurtarma ve afet faaliyetlerine yönelik çalışmalar esnasında STK’lar bölgedeki çalışmalara katılım sağlamıştır. Örneklem alanı dışında kalan kurum ve STK’lar olduğundan kesin bir hükme varmak mümkün olmasa da tekrar sayıları değerlendirildiğinde STK’ların kendi inisiyatifleriyle arama kurtarma ve afet faaliyetlerine katılım sağladıkları değerlendirmiştir.

**Tablo 3.9.** Katılımcıların Görev Yaptığı Kurum ve STK’larda Gönüllü Olarak Arama Kurtarma veya Afet Faaliyetlerine Yönelik Çalışan Sayısı.

Kişi Aralığı	Katılımcı Tekrarı
1-25	1
26-50	3
51-100	3
101-150	-
150 ve Üzeri	3
Yoktur	15

### 3.7.3. Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Yönetimi ile Organizasyon Yapısına İlişkin Görüşleri

Katılımcılara arama kurtarma ve afet yönetimi ile organizasyon yapısına ilişkin görüşlerini belirtmesi amacıyla toplam 16 soru sorulmuştur. Bu sorular araştırmada tespit edilmek istenen Türkiye’nin arama kurtarma ve afet yönetimi ile organizasyon yapısına ilişkin görüşlerinin elde edilmesine yönelik olarak hazırlanmıştır. Bu sorular

katılımcılara sorulmadan önce, sorulara önce kendi görev rollerinde daha sonra ise en üst seviyede yetkilendirilmiş bir devlet yetkilisi olarak cevap vermesi istenmiştir.

1. Katılımcılara birinci olarak “Arama kurtarmayla ilgili müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz?” sorusu sorulmuştur. Bu soruyla katılımcıların organizasyon yapısından memnuniyetine, eğer yetkilendirilmiş olsalar arama kurtarmayı en üst seviyede hangi kuruma dâhil edeceklerine ve sistemdeki sıkıntılara ilişkin bulgular elde edilmiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda mevcut organizasyon kapsamında sıkıntılar olduğu ve arama kurtarma konusunda en üst otorite olarak tekliflerin dokuz noktada toplandığı tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 3.12).

**Tablo 3.10.** Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Arama Kurtarma İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.

En Üst Otorite	Tekrar Sayısı	Yüzde
Cumhurbaşkanlığına	3	% 12
Cumhurbaşkanı Yardımcısına	1	% 4
Cumhurbaşkanlığı Ofislerine	1	% 4
Milli Savunma Bakanlığına	1	% 4
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına	8	% 32
İçişleri Bakanlığına	3	% 12
Sağlık Bakanlığına	1	% 4
Genelkurmay Başkanlığına	2	% 8
AFAD	5	% 20
Toplam	25	% 100

Katılımcılar tarafından dokuz en üst otorite teklifleri belirtilirken öne sürülen gerekçeler tekrarlanma durumuna göre 37 adet alt gerekçe belirlenerek tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.13). Bu soruya katılımcılar tarafından verilen cevapların tamamı için sözcük sayma işlemi ile sayılmış ve toplam görüşlerin 1956 sözcük olduğu ve tekrar sayısına bakıldığında “koordinasyon” kelimesinin 93 defa, “tek elden” kelimesinin 62 defa, “ek merkez” kelimesinin 56 defa, “karışıklık kelimesinin 49 defa tekrarlandığı tespit edilmiştir. Bu bulgular

doğrultusunda tekliflerin ana kaynağının karışıklığın ortadan kaldırılması, koordinasyonun üst seviyeye çıkarılması ve faaliyetlerin tek elden icrasına yönelik isteklerin öne çıktığı görülmüştür.

**Tablo 3.11. Katılımcıların Arama Kurtarma İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.**

Teklif Edilen En Üst Otorite	Gerekçe
Cumhurbaşkanlığı	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En üst seviyede bir koordinasyon ihtiyacı,</li> <li>- Çok fazla bakanlık ve kurumu ilgilendirdiği için hepsine hükmeden bir otorite ihtiyacı,</li> <li>- Mevcut yapıda müşterekliğin ancak Cumhurbaşkanlığı bünyesinde sağlanacak olması,</li> <li>- Sivil ve askeri tüm kurumlara emir ve talimat verilebilmesi,</li> </ul>
Cumhurbaşkanı Yardımcısı	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arama kurtarma ve afetin çok parçalı olması,</li> <li>- Tek elden sevk ve idare ihtiyacı,</li> <li>- Birden fazla bakanlığı içeren faaliyetleri kapsaması</li> </ul>
Cumhurbaşkanlığı Ofislerine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arama kurtarma konusunda mevzuatın en üst seviyede hazırlanması,</li> <li>- Arama kurtarmanın tek elden ve üst seviyede sevk edilmesi.</li> </ul>
Milli Savunma Bakanlığına	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Askeri otoritelerin bu bakanlığa bağlı olması,</li> <li>- Faaliyetlerin daha disiplinli yapılması,</li> <li>- Arama kurtarma ve afet kaynaklarının fazla olması,</li> </ul>
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deniz ve hava araçları için her türlü düzenleme ve yaptırım yetkisine sahip bir bakanlık bünyesinde olması ihtiyacı,</li> <li>- Deniz ve hava araçlarına ilişkin kurtarmada aynı kültüre sahip, aynı dili konuşan bir bakanlık altında olması,</li> <li>- Hava ve deniz araçları hatta kara araçlarına ilişkin tüm düzenlemelerin bu bakanlık bünyesinde olması,</li> <li>- Bakanlık bünyesinde arama kurtarma konusunda çok fazla bilgi birim ve tecrübe olması,</li> <li>- Deniz ve hava araçlarına ilişkin düzenlemeleri yapması nedeniyle deniz ve hava arama kurtarma konusunda Müşterek Hârekat Merkezinin oluşturulmasının sağlanabilmesi,</li> <li>- Arama kurtarma konusunda düzenleyici uluslararası IMO, ICAO vb. örgütlerin karşılığının bu bakanlıkta olması,</li> <li>- Arama kurtarma yönetiminin sivil otorite tarafından yapılması gerekliliği,</li> <li>- Gelişmiş ülkelerde arama kurtarma Ulaştırma bakanlığı bünyesinde bizde muadilin bu bakanlık olması,</li> </ul>

**Tablo 3.11.** (Devam) Katılımcıların Arama Kurtarma İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.

<b>Teklif Edilen En Üst Otorite</b>	<b>Gerekçe</b>
İçişleri Bakanlığına	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin aynı zamanda toplum asayişine ilgili olması,</li><li>- Sahil Güvenlik Komutanlığı ve AFAD'ın İçişleri Bakanlığına bağlı olması nedeniyle arama kurtarma kaynaklarının da buraya dâhil olma ihtiyacı,</li><li>- Tek bir merkez oluşturulabilmesi amacıyla,</li><li>- Arama kurtarma ve afet durumunda halkın ilk önce kolluk kuvvetlerine başvurması,</li><li>- Arama kurtarma ve afet durumunda görev yapacak kaynakların büyük çoğunluğunu bünyesinde bulundurması,</li><li>- Türkiye çapında en fazla yaygın olarak görev yapması,</li></ul>
Sağlık Bakanlığına	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arama kurtarma ve afet faaliyetlerinde ilk yardımın en önemli faaliyet olması,</li><li>- Sağlık teşkillerinin yaygın olması,</li></ul>
Genelkurmay Başkanlığına	<ul style="list-style-type: none"><li>- İmkân ve kabiliyetlerinin tüm kurumlardan fazla olması,</li><li>- Arama kurtarma ve afet işi disiplinli bir iştir, bu nedenle disiplinin en fazla olduğu yerde olması gerekliliği,</li><li>- Personel, malzeme ve teçhizat sayısının fazlalığı,</li></ul>
AFAD	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afet ve arama kurtarma konusunda çok başlılık olmaması gerekliliği,</li><li>- Koordinasyon, sevk ve idarenin tek elden yapılması,</li><li>- Ülkeye ait tüm kaynakların tek elden kullanılması,</li><li>- Arama kurtarma ve afet ayrımındaki karışıklığın ortadan kalkması ihtiyacı,</li><li>- Sahil Güvenlik Komutanlığı ve AFAD İçişleri Bakanlığına bağlı bu nedenle diğer ilgili kurumlarda bu bakanlığa bağlı olması gerekliliği,</li><li>- Geçmiş bilgi, tecrübe, kaynaklarının fazlalığı,</li></ul>

2. Katılımcılara ikinci olarak “Arama kurtarma ile ilgili deniz ve hava boyutunda müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.” sorusu sorulmuştur. Bu soruyla katılımcıların organizasyon yapısından memnuniyeti, eğer yetkilendirilmiş olsa deniz ve hava arama kurtarmayı en üst seviyede hangi kuruma dâhil edeceği ve sistemdeki sıkıntılara ilişkin düşünceleri elde edilmiştir. Ayrıca arama kurtarma faaliyetinin görev kapsamı ve tanımları konusunda çok farklılıklar olduğuna ilişkin bulgular elde edilmiştir. Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği'ne göre arama kurtarma,

hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve sualtında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması halinde bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma grupları kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemi olarak tanımlanmakta olup doğal afetlerde yürütülen arama kurtarma faaliyetleri kapsam dışı bırakılmıştır. (CBRGA, 1997, s.4). Türkiye Afet Müdahale Planına göre arama kurtarma sistemine dâhil olan unsurlar destek unsuru olarak belirtilmiştir (AFAD, 2018, s.34). Katılımcıların genellikle afet sonrası yapılan arama kurtarma faaliyeti ile hava veya deniz kazası sonrası icra edilen faaliyetleri aynı gördükleri tespit edilmiştir. Bu karışıklıkta en büyük payın mevzuatlardaki tanımların net olmamasından kaynaklandığı görülmüştür. Katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda arama kurtarma faaliyetleri, iki başlık altında sınıflandırılmıştır. Deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak katılımcılar tarafından altı kurum teklif edilmiş olup %80 oranında deniz arama kurtarma sorumluluğunun Sahil Güvenlik Komutanlığında olması gerektiği benimsenmiştir (Bkz. Tablo 3.14). Hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak ise beş kurum teklif edilmiş olup %68 oranında hava arama kurtarma sorumluluğunun Hava Kuvvetleri Komutanlığında olması gerektiğini belirtmiştir (Bkz. Tablo 3.15). Katılımcılardan alınan cevaplar doğrultusunda deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin en üst otorite tekliflerinin detayları incelenmiş ve teklif gerekçeleri hava ve deniz boyutu bazında tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.16 ve 3.17).

**Tablo 3.12.** Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Deniz Arama Kurtarma Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.

Teklif Edilen Sorumlu Üst Otorite	Tekrar Sayısı	Oran
Cumhurbaşkanlığı	1	%4
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	1	%4
Sahil Güvenlik Komutanlığı	22	%88
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	1	%4
Toplam	25	%100

**Tablo 3.13.** Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Hava Arama Kurtarma Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.

Teklif Edilen Sorumlu Üst Otorite	Tekrar Sayısı	Oran
Cumhurbaşkanlığı	1	%4
Milli Savunma Bakanlığı	1	%4
Ulaştırma Bakanlığı	1	%4
Hava Kuvvetleri Komutanlığı	18	%68
AFAD	5	%16
Toplam	25	%100

**Tablo 3.14.** Katılımcıların Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.

Teklif Edilen En Üst Otorite	Gerekçe
Cumhurbaşkanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- En üst seviyede bir koordinasyon ihtiyacı,</li><li>- Mevcut yapıda müşterekliğin ancak Cumhurbaşkanlığı bünyesinde sağlanacak olması,</li><li>- Sivil ve askeri tüm kurumlara emir ve talimat verilebilmesi,</li><li>- Faaliyetin birden fazla kamu kurum ve kuruluşlarını ilgilendirmesi.</li></ul>
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- Denizde en fazla imkân ve kabiliyete sahip kurum olması,</li><li>- Çok köklü bir kurum olması.</li></ul>
Sahil Güvenlik Komutanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- İmkân ve kabiliyetlerinin çok fazla olması,</li><li>- Deniz arama kurtarma ile ilgili çok fazla tecrübesinin olması,</li><li>- Çalışanlarının farkındalığının fazla olması,</li><li>- Kolluk görevinin olması,</li><li>- Faaliyetlerin daha disiplinli yapılması,</li><li>- Yaygın konuş durumu,</li><li>- Yüzer ve uçar birlik kalitesinin üst seviyede olması,</li><li>- Denizde herhangi bir sıkıntılı durumda insanların ilk müracaat noktasının olması,</li><li>- Son dönemde arama kurtarma ile ilgili çok mesafe kat etmiş olması,</li><li>- Hem merkezi hem de yerel görevleri yerine getirecek yapıda olması,</li><li>- Arama kurtarma ile ilgili olarak bir ana dört yardımcı merkezinin 24 saat görev veriyor olması,</li><li>- Tüm sahil şeridinde birliklerinin olması,</li><li>- Bugüne kadar arama kurtarma faaliyetlerinin başarılı olarak icra edilmesi,</li></ul>

**Tablo 3.14.** (Devam) Katılımcıların Deniz Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.

Teklif Edilen En Üst Otorite	Gerekçe
AFAD	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afet ve arama kurtarma faaliyetlerinin tek elden icra edilmesi,</li><li>- Tüm imkânları kullanabilecek ve koordine edebilecek seviyede olması.</li></ul>
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	<ul style="list-style-type: none"><li>- Maliyet etkin olması,</li><li>- Geçmiş tecrübe birikiminin çok fazla olması,</li><li>- Deniz üzeri sivil arama kurtarma faaliyetinin sivil bir kurum tarafından yapılması.</li></ul>

**Tablo 3.15.** Katılımcıların Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.

Teklif Edilen En Üst Otorite	Gerekçe
Cumhurbaşkanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- En üst seviyede bir koordinasyon ihtiyacı,</li><li>- Mevcut yapıda müşterekliğin ancak Cumhurbaşkanlığı bünyesinde sağlanacak olması,</li><li>- Sivil ve askeri tüm kurumlara emir ve talimat verilebilmesi,</li><li>- Faaliyetin birden fazla kamu kurum ve kuruluşlarını ilgilendirmesi.</li></ul>
Milli Savunma Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- TSK'yı bünyesinde bulundurması nedeniyle denizde en fazla imkân ve kabiliyete sahip kurum olması,</li><li>- Çok köklü bir kurum olması.</li></ul>
Ulaştırma Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- Hava araçları konusunda her türlü düzenleme yetkisine sahip olması,</li><li>- Bünyesinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi iki uzman kuruluşun olması.</li></ul>
Hava Kuvvetleri Komutanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- İmkân ve kabiliyetleri en geniş kurum olması,</li><li>- Geçmiş hava aracı kazaları göz önüne alındığında tecrübe birikimin fazla olması,</li><li>- Hava sahasının kontrol ve yönetiminin sorumluluğunun Hava Kuvvetleri Komutanlığında olması,</li><li>- Tüm hava sahasını kontrol edecek (Radar ağı ve Havadan İhbar Kontrol Uçakları vb.) imkânlarının olması,</li><li>- Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak kullanılabilir en fazla uçak, helikopter ve personel sayısına sahip olması,</li><li>- Arama kurtarma hava araçlarının yanı sıra ihtiyaç halinde diğer hava araçlarını da kullanma imkânının olması,</li></ul>

**Tablo 3.15.** (Devam) Katılımcıların Hava Arama Kurtarma Sorumluluğu İçin Önerdikleri En Üst Otorite Gerekçeleri.

Teklif Edilen En Üst Otorite	Gerekçe
Hava Kuvvetleri Komutanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sorumluluk verilmesi durumunda bütün hava kuvvetini bünyesinde bulunduran bir komutanlığın arama kurtarma faaliyetlerine kayıtsız kalmasının imkânsız olması,</li><li>- Hava arama kurtarma sorumlusu olacak kurumun havacılık literatürüne sahip olması gerekliliği,</li><li>- Hava aracı sevk, idare ve planlama konusunda en yetkin kurum olması,</li><li>- Tek görevi sadece hava arama kurtarma olan birlik ve personelin bu kurum içinde bulunması,</li><li>- Hava arama kurtarma faaliyetinde müdahale öncesinde ve sırasında ihtiyaç duyulacak analizleri yapabilecek insan altyapısına sahip olması,</li><li>- En hızlı reaksiyonun bu kurum tarafından verilecek olması,</li><li>- Hava sahasını 24 saat takip eden merkezi bünyesinde bulundurması.</li></ul>
AFAD	<ul style="list-style-type: none"><li>- Afet ve arama kurtarma faaliyetlerinin tek elden icra edilmesi,</li><li>- Tüm imkânları kullanabilecek ve koordine edebilecek seviyede olması,</li><li>- Kara üzerinde meydana gelen arama kurtarma faaliyetlerinde yetkili olan mülki amirler ile koordinasyon konusunda tecrübeli olması,</li><li>- Hava aracı havada kalmayacak ve arama yerde yapılacak bu nedenle kara arama kurtarma konusunda en fazla imkân ve kabiliyete sahip olması.</li></ul>

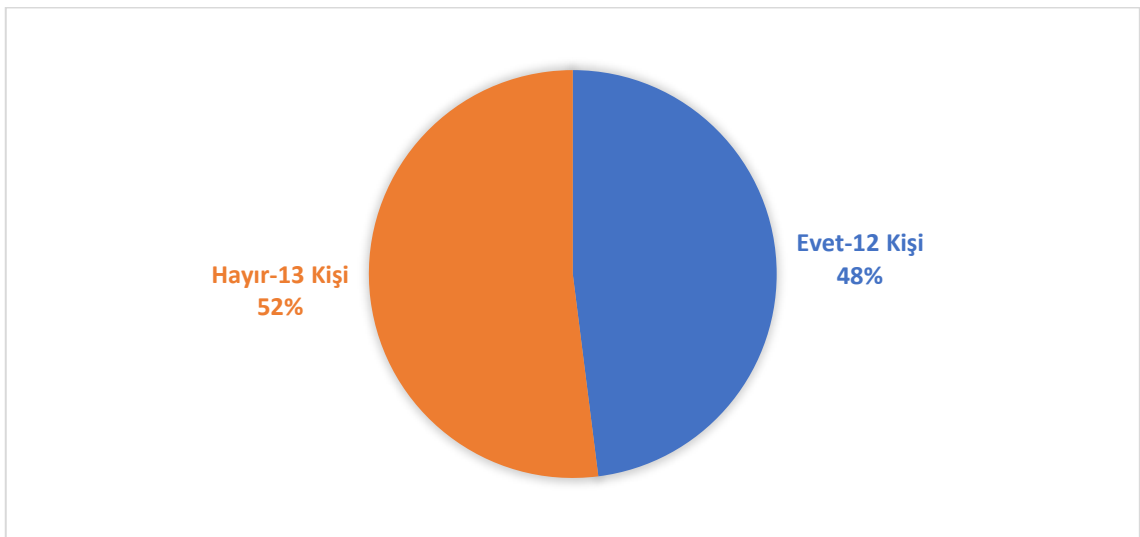
3. Katılımcılara üçüncü olarak “Afet faaliyetleri ile ilgili müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.” sorusu sorulmuştur. Bu soru ile katılımcıların organizasyon yapısından memnuniyetine, eğer yetkilendirilmiş olsa afet faaliyetlerini en üst seviyede hangi kuruma dâhil edeceğine ve sistemdeki sıkıntılara ilişkin bulguların elde edilmesi sağlanmıştır. Alınan cevaplar doğrultusunda AFAD, katılımcıların tamamı tarafından “en üst organizasyon” olmalıdır fikrinde tam bir mutabakat sağlanmıştır. Sadece AFAD’ın bağlı olacağı nokta konusunda dört farklı görüş oluşmuştur (Bkz. Tablo 3.18). Katılımcıların AFAD’ın bağlı olacağı otoriteye ilişkin olarak %16’sı Cumhurbaşkanlığına, %76’sı İçişleri Bakanlığına, %4’ü Sağlık Bakanlığına ve %4’ü ise Kızılay’a bağlı olması yönünde tercihlerini ifade etmiştir. Cumhurbaşkanlığına ilişkin tercihlerde öne sürülen argümanların

çoğunda afetlerin üst seviyede koordinasyon ihtiyacı, iş birliği ve tek elden yönetim kaynaklı olduğu görülmüştür. Bazı katılımcılar bunu geçmişte yaşanan afetlerde aynı anda birçok bakanlığın veya kamu kurumunun aynı işi yapmak için sahada olması ve yaşanan karışıklıkları örnek vererek desteklemiştir. Cumhurbaşkanlığında küçük bir çekirdek ekip ile oluşturulacak bir planlama ve yönetim grubu ile tüm problemlerin ortadan kaldırılabileceği belirtilmiştir. Sağlık Bakanlığında olması gerektiğini belirten katılımcı ise afet ile ilgili her planlamada en öncelikli konunun insan sağlığı olduğunu, bu nedenle yurt çapında çok geniş bir organizasyona sahip olan Sağlık Bakanlığının en üst otorite olması gerektiğini belirtmiştir. Kızılay'ı en üst otorite olarak teklif eden katılımcı ise Kızılay'ın sadece yurt içinde değil yurt dışında da çok fazla faaliyetlerinin olduğunu, yardım organizasyonlarında çok geniş bir ağa ve iş birliğine sahip olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu ise en önemli konunun gerek afet öncesi gerekse sonrasında yürütülen faaliyetlerin mevcut devlet düzeninin bozulmamasına ya da bozulan işleyişin bir an önce tesis edilmesine yönelik işlemleri içerdiği, bu nedenle tüm kolluk kuvvetleri ile mülki amirleri bünyesinde bulunduran İçişleri Bakanlığının AFAD'ı bünyesinde bulundurmasının organizasyon yapısı açısından uygun olduğunu belirtmiştir. Katılımcılar tarafından AFAD'ın İçişleri Bakanlığına bağlandıktan sonra etkinliğinin arttığı ve diğer bakanlık, kamu kurumları ve STK'larla daha kolay koordinasyon kurulabildiği ifade edilmiştir. Genel olarak tüm katılımcılardan elde edilen bulgular neticesinde afet yönetimine ilişkin olarak AFAD'ın Türkiye için kabul edilmiş ve vazgeçilmez bir kurum olarak kabul edildiği görülmüştür. Bu nedenle afet faaliyetlerinin İçişleri Bakanlığı bünyesinde devam ettirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.16.** Katılımcıların Görüşleri Doğrultusunda Afet Faaliyetleri İçin Uygun Görülen En Üst Otorite.

En Üs Otorite	Tekrar Sayısı	En Üst Otorite Olarak Kabul Edilen Kurumun Bağlı Olacağı Makam	Tekrar Sayısı
AFAD	25	Cumhurbaşkanlığı	4
		İçişleri Bakanlığı	19
		Sağlık Bakanlığı	1
		Kızılay	1

4. Katılımcılara dördüncü olarak “Arama kurtarma ve afet yönetiminin aynı çatı altında yürütülmesine ilişkin görüşleriniz nelerdir? Açıklar mısınız?” sorusu sorulmuştur. Bu soru neticesinde elde edilen bulgular ışığında katılımcılarda bu konuda mevcut değişmez bir fikrin daha önceden oluştuğu ve bu sorunun katılımcılarda proaktif bir etki yarattığı gözlemlenmiştir. Soruya verilen cevaplara genellikle; kesinlikle evet, kesinlikle hayır, hiç alakası yok, böyle olmalı, düşünmeye bile gerek yok, ikisi birbirinden çok farklı, mümkün değil ifadeleri kullanılarak başlanmıştır. Katılımcıların afet ve arama kurtarma faaliyetlerinin aynı çatı altında olmasını %48’lik bir oranla uygun bulduğu, %52’lik bir bölümünün ise uygun bulmadığı tespit edilmiştir (Bkz. Şekil 3.2). Katılımcıların daha önce meydana gelen afet ve arama kurtarma faaliyetlerinde birbiriyle veya mensup oldukları kurumun diğer kurumlarla ortak görevler icra etmesi nedeniyle görüşmelerin birey bazında yapılmasına rağmen verilen cevaplarda tekrar sayılarının birbirine çok benzer olduğu görülmüştür. Yapılan tasnif doğrultusunda aynı çatı altında olmalı ya da olmamalı cevapları 19 ayrı ifade altında, bu cevaplara ilaveten çekince konarak ifade edilen cevaplar ise iki ayrı ifade altında toplanmıştır (Bkz. Tablo 3.19). Elde edilen bulgular ışığında arama kurtarma ve afet faaliyetlerini icra eden katılımcıların bu konuda bir görüş birliğinde olmadığı, bu nedenle bulgular bazında elde edilen oran doğrultusunda arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin ayrı ayrı olacak şekilde devam ettirmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir.



**Şekil 3.2.** Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesine İlişkin Görüşleri.

**Tablo 3.17.** Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesine İlişkin Görüşlerin Tasnifi.

Aynı Çatı Altında Olmalı Çünkü;	Aynı Çatı Altında Olmamalı Çünkü;
- Kafa karışıklığı ortadan kalkmalıdır.	- İkisinin görev alanları farklı.
- Ülkenin imkânları tek elden kullanılmalıdır.	- Arama kurtarmanın afet öncesi hiçbir sorumluluğu yok ve afet sonrası ise kısıtlı görevleri var.
- Benzer işler yapıyorlar.	- Afet oluşma saykılı ile arama kurtarma faaliyet saykılı birbirinden çok farklı bunlar göz önüne alındığında arama kurtarma faaliyeti daha fazla icra ediliyor.
- Mevzuat birliği sağlanır.	- Her iki faaliyet içeriği açısından birbirinden çok farklı bir potansiyele sahiptir.
- Olay yeri keşfi ve tanımı daha hızlı yapılır.	- Hem Türkiye'deki hem de dünyadaki arama kurtarma ve afet tanımlarına bakıldığında bunun uygulanması mümkün değildir.
- Reaksiyon süresi çok kısaldır.	- İki faaliyet sürekli olarak birbiriyle karıştırılıyor.
- Görevlendirmeler tek elden yapılır.	- Asli görevleri ve amaçları açısından birbirinden çok farklılıkları var.
- Arama Kurtarma ve afet ile ilgili tüm unsurların eş güdüm içinde çalışması sağlanır.	- Çok verimli bir yöntem olmaz.
- Görev ve sorumluluklardaki çakışmaların önüne geçilir.	- Özellikle hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin kaynakların birçoğu Milli Savunma Bakanlığı altında olduğu için bu kaynakların tahsisi mümkün değildir.
- Planlamalar tek elden yapılır.	- Dünyada böyle bir örnek yok bu nedenle uzayı yeniden keşfetmemek lazım.
- Yetki dağılımı tek merkezden yapılarak, sevk idare ve yönetim kolaylığı sağlanarak sahada yetki karmaşasının önüne geçilir.	- Hava ve deniz araçlarına ilişkin düzenleme otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında AFAD ise İçişleri Bakanlığı altında iyi işler yapıyor.
- Mevcut koordinasyon sıkıntıları ortadan kalkar ve her türlü müdahalede avantaj sağlanır.	- AFAD'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı çatısı altında bulunması uygun değil, aynı şekilde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının havacılık ve denizcilik ile ilgili bölümlerinin İçişleri Bakanlığı çatısı altında bulunması mümkün ve uygun değil.
- Zaman verimli ve etkin olarak kullanılır.	- Aynı çatı altında olmak ayrı bir karışıklık yaratır.
- Olaya ilişkin tüm bilgiler tek elden analiz edilir.	- İki birbirinden çok farklı disiplin gerektiriyor.
- Ortak kültür oluşturularak birbirlerini tanımaları sağlanır.	- Görev alanları siyah ile beyaz gibi olduğundan gri bir renk yaratmak sistemi zayıflatır.
- Başarı ve başarısızlığı tek elden değerlendirip kurum dışına bakma olayı bitirilir.	- İki de çok teknik konular içeriyor. Birleşme özellikle arama kurtarma faaliyetlerinin sektöre uğramasına neden olur.
- Arama kurtarma ve afet konusunda ortak strateji oluşturulması sağlanır.	- Bazen birliktelik fayda değil zarar getirir ve birçok karışıklığa neden olur.

**Tablo 3.17.** (Devam) Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesine İlişkin Görüşlerin Tasnifi.

<b>Aynı Çatı Altında Olmalı Çünkü;</b>	<b>Aynı Çatı Altında Olmamalı Çünkü;</b>
- İnsan canı tek tek olan şeyleri tek elden kurtarmak gerekir.	- Tüm bakanlıkları kapatıp tek bakanlık yapmanın faydası olmaz; aksine yöneticilerin algısına bağlı olarak bazı bölümler göz ardı edilir. Arama kurtarma da arada kaybolup gidebilir.
- Bürokratik engeller aşılarak daha hızlı karar verilebilir.	- Afetten farklı olarak arama kurtarma faaliyetinin ana fonksiyonu kaza geçiren hava ve deniz araçlarındaki insanların aranıp kurtarılmasıdır.
<b>Aynı Çatı Altında Olmalı Fakat;</b>	<b>Aynı Çatı Altında Olmamalı Fakat;</b>
Arama kurtarma ve afet bölümleri eş düzeyde olacak şekilde teşkilatlandırılmalıdır.	Yatay koordinasyonu artırıcı tedbirler alınmalıdır.
Arama kurtarma ekibinin kültürü yok edilmemelidir.	Her iki faaliyette de eldeki mevcut imkânlar karşılıklı kullanılabilir.

5. Katılımcılara beşinci olarak “Arama Kurtarma ve Afet yönetiminin aynı çatı altında yürütülmesi durumunda müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.” sorusu sorulmuştur. Bu soru bir önceki soru ile bağlantılı olması nedeniyle katılımcılardan arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin aynı çatı altında yürütülmesinin uygun olmadığını değerlendirilen katılımcılar genellikle aynı fikirlerini beyan etmişlerdir. Bu konuda sonda soru olarak “Karar verildi tek çatı altında olacak ve neresi olacağına siz karar vereceksiniz. Nereye bağlanması konusunda talimat verirsiniz ve neden?” sorusu sorulmuş ve katılımcıların bu soruya ilişkin görüşlerini beyan etmeleri sağlanmıştır. Tüm katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda dört kurumun adı tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 3.20). Bulgular ışığında yapılan değerlendirmede bir önceki soruda aynı çatı altında olmalı tercihini yapan katılımcılar ile buna karşı çıkanların büyük bölümünün arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin bağlı olacağı en üst otorite olarak %64 oranıyla Cumhurbaşkanlığı görüşünde birleşmeleri olmuştur. Bu tercihlerinin ortak paydasında ise üst seviyede koordinasyon, müşterekliğin sadece en üst seviyede oluşturulabileceği, son söz en üstten söylenmez ise uyumlu ve ahenkli çalışılmayacağı olduğu görülmüştür.

**Tablo 3.18.** Arama Kurtarma ve Afet Yönetiminin Aynı Çatı Altında Yürütülmesi Durumunda En Üst Otorite.

En Üst Otorite	Tekrar Sayısı	Oran
Cumhurbaşkanlığı	16	%64
AFAD	5	%20
Ulaştırma Bakanlığı	2	%8
İçişleri Bakanlığı	2	%8

6. Katılımcılara altıncı olarak “Türk Arama kurtarma faaliyetlerinin icrasını ve organizasyon yapısını değerlendirir misiniz?” sorusu sorulmuştur. Araştırma formunun en önemli sorularından biri olarak oluşturulan ve araştırma sonucunda oluşturulacak örnek modele ilişkin en hassas sorulardan biri olduğu için katılımcıların tüm görüşlerini sonuna kadar belirtmelerine özellikle imkân sağlanmıştır. Araştırma notlarının en uzun bölümünü oluşturan birkaç sorudan biri olmuştur. Tüm bulgular satır satır alt alta yazılmış benzer olanların tekrar sayıları belirlenmiştir. Benzer sonuç ve manayı çıkaranlar için en üstteki bulgu kabul edilmiş ve ilk başta alfabetik olarak sıralanan 47 bulgu, tekrarlanma sırasına göre tekrar sıralanmıştır (Bkz. Tablo 3.21). Böylelikle katılımcıların mevcut icra ve organizasyon yapısına ilişkin görüşleri indirgenerek basit ve anlaşılabilir hale getirilmiştir. Katılımcılardan bazılarının aynı sorulara bire bir benzetmeler ile cevap verdiği gözlemlenmiştir. Bu da soruları daha önce görmeyen katılımcıların bu problemleri daha önce kendi aralarında değerlendirdikleri düşüncesini oluşturmuştur. Katılımcılardan elde edilen bulgular ışığında; %96 oranında deniz arama kurtarma faaliyetleri konusunda çok olumlu düşündükleri, %64 ile %96 oranları arasında değişiklik göstermekle beraber arama kurtarma imkân ve kabiliyetinde çok iyi seviyede olmamıza rağmen organizasyon, görev ve sorumluluk ile koordinasyon konularında sıkıntılar olduğunu, %64’ünün hava arama kurtarma konusunda yetkili bir makam olmadığını, %56’sı ana kara ve adalar üzerindeki arama kurtarma faaliyetlerinde boşluk olduğunu, çeşitli oranlarda ise diğer görüşlerini ifade etmişlerdir. Bu bulgular ışığında Türkiye’de deniz arama kurtarma konusunda yatay koordinasyon ve raporlaşma sıkıntıları konusunda belirtilen hususlar göz ardı edildiğinde genel oranda bir memnuniyet olduğu, fakat

AAKKM'nin mevcut statüsü, organizasyon yapısı, hava arama kurtarma otoritesinin olmaması, çok başlılık, sistemdeki karışıklık, dikey hiyerarşi fazlalığı, geçmişten ders alınmaması, yetki ve sorumluluklar ile en önemlisi koordinasyonda ciddi sıkıntılar yaşandığı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra katılımcılar çeşitli kelimelerle insan hayatı ile ilgili bir faaliyet olduğunda her türlü inisiyatifi aldıklarını, her kurumdan destek aldıklarını veya sahadaki insanların tüm problemlere rağmen çok özverili görevler icra ettiklerini belirtmişlerdir.

**Tablo 3.19.** Katılımcıların Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerinin İcrasına ve Organizasyon Yapısına İlişkin Değerlendirmeleri

Değerlendirmeler	Benzer Tekrar Sayıları/Oran	
	Deniz arama kurtarma faaliyetlerinde sıkıntı yok.	24
Aşırı derecede koordinasyon sıkıntısı mevcut.	23	%92
Yetki ve sorumluluklarda karışıklık mevcut.	23	%92
Organizasyon yapısında sıkıntılar mevcut.	22	%88
Ülke kaynaklarının etkin kullanımı için organizasyon yapısında düzenlemeye ihtiyaç var.	22	%88
Çok fazla kurum var ama bunların arasında iletişim sıkıntısı mevcut.	22	%88
Başarılı bölümleri olmakla beraber bir reorganizasyona ihtiyaç var.	22	%88
Çok başlılık mevcut.	19	%76
İmkan ve kabiliyetler fazla ama bunların sevk ve idaresinde sıkıntılar mevcut.	17	%68
Bu kadar çok başlı bir sistem olmamalı.	16	%64
Dünyanın belki de en iyi ve fazla kaynağına sahip bir ülkeyiz ama bunların birbiriyle eşgüdümlü olarak kullanılmasında sıkıntılar var.	16	%64
Hava arama kurtarma boyutunda ciddi bir boşluk mevcut işi yapan var ama ana sorumlu belli değil.	16	%64
Hava arama kurtarmadan sorumlu kurum yok.	16	%64
Ana kara ve adalar üzerindeki faaliyetlere ilişkin bir belirsizlik mevcut.	14	%56
Geçmiş olaylardan hiç ders çıkarılmıyor.	12	%48
Arama kurtarma faaliyetini yürüten kurumların birçoğu bu faaliyeti ikinci veya üçüncü görevi olarak görüyor.	11	%44
Hava ve deniz arama kurtarma faaliyetlerini içerecek şekilde müşterek bir merkez olmaması büyük eksiklik.	11	%44
İcra konusunda ne kadar başarılı isek koordinasyonda o kadar sıkıntılıyız.	9	%36
Sahada icrada çalışanlar insan üstü gayret gösteriyor.	9	%36
Bürokrasi izin verirse çok iyi .	8	%32
Kim hangi konuda yetkili daha net olarak belli olsa hiç aksaklık yaşamayız.	8	%32

**Tablo 2.19.** (Devam) Katılımcıların Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerinin İcrasına ve Organizasyon Yapısına İlişkin Değerlendirmeleri

Değerlendirmeler	Benzer Tekrar Sayıları/Oran	Değerlendirmeler
Bu kadar imkân ve kabiliyet içinde çok daha iyi olmalıyız.	7	%28
Çok karışık ve iç içe geçmiş bir yapısı var.	7	%28
Dikey hiyerarşi çok fazla.	7	%28
Görevler çok dağınık.	6	%24
Otorite boşluğu mevcut.	6	%24
Otorite boşluğu var ama sahadaki personelin özverili çalışması bu açığı kapatıyor.	6	%24
Ana sorumlu merkezlerin faaliyeti sevk ve idare yetkisi yok.	5	%20
Bazen gayretler boşuna hiç ihtiyaç olmayacak şekilde heba ediliyor.	5	%20
Bazen herkes yetkili, bazen yetkili kimse yok.	5	%20
Bilgi akışında problemler mevcut.	4	%16
Disipline olmamış bir sisteme sahibiz.	4	%16
Günümüzdeki ihtiyaçları tam anlamıyla karşılamaktan uzak.	4	%16
Hava ve kara arama kurtarma görevlerinde görevlendirme süreçleri çok uzun.	4	%16
Yönetilememe durumu mevcut.	4	%16
Sorumluluk paylaşımından ziyade sorumluluğun başka kurum üzerine yıkılmasına ilişkin bir alışkanlık var.	3	%12
Türkiye’de insan hayatına verilen hassasiyet çok fazla olduğu için böyle bir olay meydana geldiğinde her kurum arama kurtarmaya katkı sağlıyor.	3	%12
Kararsız birimler mevcut.	2	%8
Kurumlar arasında raporlaşma olmadığı için verilerde sıkıntı mevcut.	2	%8
Sistemde liyakat sıkıntısı var.	2	%8
Deniz boyutunda biraz daha yatay koordinasyon artırılmalı ama hava arama kurtarma boyutu tümü ile arada kalmış bir durumda.	2	%8
Deniz arama kurtarma tek bir kurumda ve adı belli hiçbir aksaklık olmuyor olsa da çok minimum seviyede ama kara ve havada davul kimde tokmak kimde sorumlu kim daha çözemedim.	2	%8

7. Katılımcılara yedinci olarak “Arama Kurtarma ile ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılamasını değerlendirir misiniz?” sorusu sorulmuştur. Katılımcıların tamamı çeşitli ifadeler ile arama kurtarma ile ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılamadığı konusunda %100 oranında mutabık kalmıştır. Katılımcılar tarafından Türkiye’de arama kurtarma ile ilgili bir kanunun olmamasının en büyük problem olduğu, arama kurtarma gibi önemli bir faaliyetin yönetmelik ile idare edilmesinin uygun olmadığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra mevzuatın; az, eksik, güncelliğini yitirmiş, koordinasyon usûllerinin net olmadığı, sorumlu kurum isim ve unvanlarının güncel olmadığı gibi konular sık tekrarlanmıştır (Bkz. Tablo 3.22). Katılımcılardan elde edilen bulgular doğrultusunda arama kurtarma ile ilgili olarak arama kurtarma faaliyetlerine katılan tüm paydaşların iştirak edeceği bir çalışma grubu oluşturularak katılımcıların belirttiği problemleri de giderecek şekilde kanuni düzenleme yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.20.** *Katılımcıların Arama Kurtarma ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılamasına İlişkin Değerlendirmeleri.*

Değerlendirmeler
AFAD ile görev çakışması çok fazla.
Afet ile ilgili mevzuatla çok karışıyor.
Arama kurtarma faaliyeti nasıl başlar?, Nasıl bitirilir?, Nasıl değerlendirilir?, Bir sonraki görevde bunlardan nasıl ders çıkarılır? Bu işi kim yapar? Hiç belli değil.
Arama kurtarma mevzuatı diğer mevzuatın altında eziliyor.
Aslında bir adet mevzuat var ama, var mı yok mu belli değil.
Bazen çok başlılık mevcut bazen de sorumlu hiç kimse yok.
Bir kanunu bile yok.
Cep telefonu ile yer tespiti yetkisi bile vermiyor.
Çok dar işlevi kapsıyor uluslararası örneklerindeki gibi genişletilmeli.
Çok eski, günümüz ihtiyaçlarını karşılamıyor.
Eğitim ve ekipman konularına ilişkin hiçbir şey yok.
Gönüllü kuruluşlar nasıl sisteme entegre edilecek nasıl akredite edilecek belli değil.
Görev ve sorumluluklarda çakışma mevcut.
Görev verilmiş kurumların neredeyse görevlerinden haberleri bile yok.
Görevlerin icrasında bir standart ve düzenleme yok.
Güncelliği kaybetmiş durumda.

**Tablo 3.20.** (Devam) Katılımcıların Arama Kurtarma ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılmasına İlişkin Değerlendirmeleri.

Değerlendirmeler
Hava arama kurtarma sorumluluğu SHGM'ye verilerek ilk düğme yanlış iliklendiği için mevzuattaki problemler hala devam ediyor.
İşlerin iyi yürütmesine yetecek kadar iyi değil.
Kanun yerine en üst dokümanı yönetmelik olan bir faaliyet.
Kavram karmaşası mevcut.
Kesinlikle karşılamıyor.
Kimin hangi yetkiye sahip olduğu belli değil.
Koordinasyon usûllerinde eksiklik var.
Koordinasyon ve sorumluluklarda karışıklık mevcut.
Kurumların görev ve sorumluluklarının nerede başlayıp bittiği belli değil.
Kurumların sorumlulukları net değil.
Kurumların yapısı değişti ama yönetmelik güncellenmedi.
Mevzuata kim uyuyor ki?
Mevzuatta adı bulunan kurumların yarısından fazlası artık Türkiye'de mevcut değil.
Mevzuatta yer alan kurumlar güncel değil.
Mülki amirlere yönetmelikle ulaşamazsınız; ulaştınız da zor olur.
Müşterek merkez yapısı yerine tekil yönetimi baz alıyor.
Neredeyse hiç mevzuat yok.
Organizasyon yapısında da ciddi sorumluluklar içerecek şekilde güncellenmelidir.
Sıkıntılı karışık ve ihtiyacı karşılamaktan uzak.
Sorumluluklar açık ve net değil.
Sorumluluklar net değil.
STK'lar ile ilgi neredeyse hiçbir düzenleme yok.
Tanımlar eksik ve yanlış.
Taraf olunan uluslararası anlaşmalara ilişkin yenilik ve güncelliklerin gerisinde.
Ticari unsurlar kullanıldığında bunların masrafları nasıl ödenecek belli değil.
Tüm kurumları kapsayacak şekilde güncellenmeli.
Tüm problemlerin ana kaynağı.
Türk AKB dışında bizim unsurların görev yapmasına ilişkin esaslar var ama biz yardım istersek nasıl olacağı belli değil.
Türkiye'de son 20 yılda arama kurtarma yönetmeliği hariç her şey değişti.
Yetersiz; bu da arama kurtarmaya verilen değeri gösteriyor.
Yetki karmaşası var.

8. Katılımcılara sekizinci olarak “Afet faaliyetleri ve yönetimi ile ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılama durumunu değerlendirir misiniz?” sorusu sorulmuştur. Arama kurtarma mevzuatının eksikliğini belirten katılımcıların tamamı afet mevzuatının fazlalığının yarattığı problemleri dile getirmiştir. Katılımcılar tarafından genel olarak 1999 öncesi duruma kıyasla mevzuat ve organizasyon olarak çok ileride bir durumda olduğumuz ifade edilmiştir. Katılımcıların mevzuattan memnuniyet oranının %68 olduğu görülmüştür. Sorunların ana kaynağına ilişkin katılımcı cevapları tarandığında afet ile ilgili mevzuatın çok fazla olduğu, afetler sonrası aniden çıkarıldığı, destekleyici alt mevzuatlarda sıkıntılarının olduğu, bazı hususların net olmadığı tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 3.23). Katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda afet ile ilgili mevzuatın daha sade hale getirilmesi ve sorumluluk ile yetkilerin daha net şekilde çizilmesi amacıyla afet faaliyetlerine katılan tüm paydaşların iştirak edeceği bir çalışma grubu oluşturularak katılımcıların belirttiği problemleri de giderecek şekilde kanuni düzenleme yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.21.** Katılımcıların Afet Faaliyetleri ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılama İlişkin Değerlendirmeleri

Değerlendirmeler
Çok fazla mevzuat var, çakışan mevzuatlar iptal edilmeli.
Bazı muğlak görevler var bunlar netleştirilmeli.
Üst mevzuat yeterli ama yardımcı dokümanlarda eksiklikler var.
Sel, çığ, toprak kaymaları vb. afetlere ilişkin harita eksiklikleri var.
Mevzuat güncellemeleri merkezi olarak değil tüm paydaşların görüşü alındıktan sonra yapılmalı.
Mevzuatlar genellikle bir afet sonrası çıkarılıyor ve sadece o bölümü kapatıyor.
Tanımlarda çok muğlaklık mevcut.
Çok başlılık mevcut.
Mevzuat çok fazla organizasyon ve yönetsel karmaşıklığa neden oluyor.
Mevzuatlar anlık kararlarla çıkarılıyor.
Afet mevzuatını sadece deprem gibi görüyoruz.

**Tablo 3.21.** (Devam) Katılımcıların Afet Faaliyetleri ile İlgili Mevzuatın Günümüz İhtiyaçlarını Karşılmasına İlişkin Değerlendirmeleri

Değerlendirmeler
Mevzuatlar tüm kamu kurum ve kuruluşlarını kapsayacak kadar geniş.
Birçok kanun ile uyumsuz.
Uygulamada sıkıntılar mevcut.
Mevzuatın kapsamına itfaiye teşkilatı da dâhil edilmeli.

9. Katılımcılara dokuzuncu olarak “Arama Kurtarma ile ilgili bir faaliyete ihtiyacı olan sivil vatandaşlar için başvurulacak makam neresi olmalıdır? Neden?” sorusu sorulmuştur. Alınan bulgular doğrultusunda altı nokta öne çıkmıştır (Bkz. Tablo 3.24).

Katılımcıların 15’i tarafından Türkiye çapında tüm acil yardım hatlarının (112, 155, 156, 158 vb.) 112 numaralı çağrı merkezi altında birleştirilmesi projesi kapsamında yeni bir numara oluşturulmasının uygun olmadığı, bu nedenle bilinirliği en fazla olan 112 numaralı acil çağrı numarasının arama kurtarma faaliyetleri için aranmasının uygun olduğu belirtilmiştir. Fakat bu görüşü belirten katılımcılar tarafından;

- a. 24 saat esasına göre görev yapacak şekilde uzman kişilerden Müşterek Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (MAKKM) oluşturulması,
- b. Arama kurtarma faaliyeti için arayan vatandaşın çağrısının MAKKM’ye aktarılması,
- c. Aramaların tamamının kayıt altına alınması gerektiği,
- ç. Alınan bilginin analiz edildikten sonra ilgili arama kurtarma merkezine aktarması gerektiği yoksa nereyi ararsa arasın sonucun değişmeyeceği ve halk tarafından yine tereddütler yaşanacağı belirtilmiştir.

Diğer katılımcılar ise il valiliği, belediye ve jandarma tekliflerini ifade ederken kazazedeye en yakın yetkili kurumun daha etkin olacağını, AFAD tekliflerinin kaynağında ise AFAD’ın her türlü faaliyette koordinasyon gücünün yüksek olması ve Türkiye genelinde yaygın bir yapı ile hizmet vermesinin faydalarını dile getirmiştir.

Katılımcılardan alınan bulguların değerlendirilmesinde arama kurtarma talepleri için 112 numaralı acil çağrı numarasının kullanılmasının, bu numara kapsamına arama

kurtarma faaliyetlerinin de dâhil edildiğine ilişkin kamu spotları oluşturulmasının ve aramaların MAKKM'ye aktarılmasına yönelik bir yapı oluşturulmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.22.** *Katılımcıların Arama Kurtarma Faaliyetine İhtiyaç Duyan Sivil Vatandaşlar İçin Başvurulacak Makama İlişkin Görüşleri.*

Aranacak Makam	Tekrar Sayısı	Oran
112	15	%60
AFAD	4	%16
Deniz boyutu için Sahil Güvenlik Komutanlığı Hava boyutu için AAKKM veya Hava Kuvvetleri Komutanlığı	2	%8
Belediye	1	%4
İl Valiliğine	1	%4
Jandarma	1	%4
Toplam	25	%100

10. Katılımcılara onuncu olarak “Gönüllü kuruluşların afet faaliyetlerine etkisi ve katılımını değerlendirir misiniz?” sorusu sorulmuştur. Katılımcılardan dördü bu konuda herhangi bir görüşlerinin olmadığını ve araştırmayı yanlış yönlendirmemek için cevap vermeyeceklerini belirtmişlerdir. Katılımcılardan alınan bulgular katılımcılar bazında tasnif edilmiş ve özellikle üzerinde durulan konular her bir katılımcının belirttiklerinin ana fikrini kapsayacak şekilde indirgenerek tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.25). Bu bulgular ışığında STK’lar altında faaliyet gösteren gönüllülerin afet faaliyetlerine katkısının olumlu olduğu ve özellikle geniş kitleleri ilgilendiren deprem, sel, çığ vb. afetlerde gönüllülerin katkılarının azımsanmayacak kadar önemli olduğu, ancak bu gönüllülerin bir disiplin içinde sertifikalandırılıp, kanuni altyapıdaki eksiklikler giderilerek devlet otoritesi altında görev yapmaları gerektiği tespit edilmiştir. Bu kapsamda gerekli eğitim, sertifikasyon, koordinasyon ve kullanım esaslarını kapsayacak şekilde bir kanuni düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.23.** *Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Afet Faaliyetlerine Etkisine ve Katılımına İlişkin Görüşleri.*

1.	21'inci yüzyılda tüm dünyada yaygın olarak kullanılan STK'ların katılımı göz ardı edilmemelidir.
2.	Ana sahada kimin yetkili olacağı ve koordinasyon usûlleri açık ve net olmalıdır.
3.	Bilgi ve becerisi gelişmiş gönüllüler katkı sağlayabilir ama yardıma giderken kazazede durumuna düşülmesinin önüne geçilmelidir.
4.	Bu konuda mevzuatta çok boşluk var bazı durumlarda STK ve gönüllüler çok mağdur oluyorlar.
5.	Çok aktif ve istekliler, otoritenin direktiflerine uymada hiçbir sıkıntıları yok, katılımları mutlaka sağlanmalıdır.
6.	Çok faydalı katkıları var, birçok durumda yetkili devlet otoritesinden önce olay yerinde oluyorlar.
7.	Devlet otoritesinin altında ve belli bir standartta olmak kaydıyla katılımları sağlanmalıdır.
8.	Gönüllü kuruluşlar ile koordinasyonda ve anlayışta sıkıntılar var.
9.	Gönüllü kuruluşlar kamunun bir parçası olacak şekilde planlara dâhil edilmeli ve afet öncesi tatbikatlarda ortak kültür oluşması sağlanmalıdır.
10.	Gönüllü kuruluşlar olmalı ama mutlaka disiplin altına alınmalı ve sadece yetkilendirilmiş ve akredite edilmiş gönüllüler katılımı sağlanmalıdır.
11.	Gönüllülerin daha önce katkısı çok önemliydi ama günümüzde ihtiyaç yok, çünkü kamunun gücü yeterli durumdadır.
12.	Her faaliyete her gönüllü olan katılmamalı, faaliyet bazında geçmiş tecrübelerine göre görevlendirmeler yapılmalıdır
13.	Katılım sağlamalı ama önceden belirlenmiş bir standart kapsamında onaylanmamış gönüllülerin katılımı farklı bir tehlike meydana getirebilir.
14.	Katkıları çok çok önemli ama gönüllülerden yeterince faydalanılmıyor, buna ilişkin bir gayrette görmüyorum.
15.	Kesinlikle katılımı sağlanmalı ama STK'ların kendini devlet yerine koymasının önüne geçilmelidir.
16.	Özellikle çok donanımlı gönüllüler yetkili otorite tarafından rakip kabul edilerek tercih edilmiyor.
17.	Sahada yarış olmasına müsaade edilmeden uygun bir görev paylaşımı ile katkıları sağlanmalıdır.
18.	STK'lar afet konusunda halkı bütünleştirme ve bilinçlendirme konusunda çok faydalı, ama her STK aynı statüde görülmemelidir.
19.	Yararlı ama faaliyetler bazen çok şov kısmına kaçıyor. Bunun önüne geçilmelidir.
20.	Yetişmiş insan gücünün kesinlikle uygun şekilde katkı sağlamasının önü açılmalı destek sağlanmalıdır.
21.	STK veya gönüllüler için şemsiye bir üst örgüt oluşturulmalı ve bu gönüllülerin standartları belirlenmelidir.

11. Katılımcılara on birinci olarak “Gönüllü kuruluşların arama kurtarma faaliyetlerine etkisi ve katılımını değerlendirir misiniz?” sorusu sorulmuştur. Katılımcılardan üçü bu konuda herhangi bir görüşlerinin olmadığını ve

araştırmayı yanlış yönlendirmemek için cevap vermeyeceklerini belirtmişlerdir. Katılımcılardan alınan bulgular katılımcılar bazında tasnif edilmiş ve özellikle üzerinde durulan konular her bir katılımcı bazında indirgenerek tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.26). Bu bulgular ışığında STK'ların afet faaliyetlerinde olduğu gibi arama kurtarma faaliyetlerinde yoğunlukla kullanılmadığı tespit edilmiştir. Deniz arama kurtarma faaliyetlerinde Sahil Güvenlik Komutanlığı kontrolünde kısmen kullanılmasına rağmen özellikle hava arama kurtarma faaliyetlerinde belirli organizasyon altında olmaktan ziyade gelişen durumlara göre tanımlanmamış görevde kullanıldığı tespit edilmiştir. Katılımcıların büyük bir çoğunluğu tarafından özellikle bölgeye mahsus oluşturulmuş STK'ların kullanılmasının bölge hakimiyeti nedeniyle kullanılmasının faaliyetlere olumlu katkı sağlayacağını belirtmiştir. Fakat kanuni altyapıdan kaynaklanan problemler nedeniyle STK'ların kullanımı neticesinde meydana gelebilecek kazalarda oluşabilecek sorumluluklar konusunda çekinceleri bulunmaktadır. Tüm elde edilen olgular ışığında gönüllülerin arama kurtarma faaliyetlerine katkılarının sağlanması amacıyla STK'ların veya gönüllülerin kullanımına ilişkin kanuni altyapıdaki eksiklikler giderilerek devlet otoritesi altında görev yapmalarına ilişkin düzenleme yapılması konusunda gereklilik olduğu tespit edilmiştir. Bu kapsamda gerekli eğitim, sertifikasyon, koordinasyon ve kullanım esaslarını kapsayacak şekilde bir kanuni düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.24.** *Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Arama Kurtarma Faaliyetlerine Etkisine ve Katılımına İlişkin Görüşleri*

Görüşler	
1.	ABD ve Kanada'da olduğu gibi gönüllü kuruluşlar ilgili arama kurtarma merkezinin alt birimi gibi çalışacak şekilde yapılandırılıp faaliyetlere mutlaka katılımı sağlanmalıdır
2.	Afet faaliyetlerinin aksine arama kurtarma faaliyetlerinde STK'ların kullanımına ilişkin kanuni altyapı neredeyse yok denecek kadar az.
3.	Arama kurtarma faaliyetleri tehlikeli bir oluşum neticesinde ya da devam eden tehlikenin içinde icra edilmektedir. Bu nedenle her STK her olaya planlanmamalıdır.
4.	Arama kurtarma faaliyetlerinde çok yaygın değil ama yine de bazı STK'lar yetkinliğine göre özellikle deniz safhasında kullanılıyor. Daha yaygın kullanımı için gerekli planlamalar yapılmalıdır.
5.	Arama kurtarma konusunda çok yaygın kullanılmıyor. Kullanılması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

**Tablo 3.24.** (Devam) Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Arama Kurtarma Faaliyetlerine Etkisine ve Katılımına İlişkin Görüşleri

Görüşler
6. Bir plan dâhilinde arama kurtarma faaliyetlerine katılımları çok faydalı olur.
7. Devlet otoritesine bağlı, yüksek istek ve azimle görev yapıyorlar.
8. Eğitim ve malzeme standartları belirlenip akredite edilerek katılımları sağlanmalıdır.
9. Gelişen teknoloji ile birlikte STK'larda yeni teknoloji cihazlar ve bunları kullanan eğitimli bir nesil mevcut bunların sisteme dâhil edilmesi sağlanmalıdır.
10. Gönüllülerin genellikle yerel olması ve o bölgedeki coğrafi yapıya çok fazla aşına olmaları nedeniyle arama kurtarma faaliyetlerinin özellikle arama safhasında kullanılmasının sayısız faydaları var.
11. Gönüllülerin gönüllüğünden kaynaklanan isteklilik ve enerji törpülenmeden uygun şekilde yönlendirilmelidir.
12. Katılımları mutlaka devlet otoritesi altında standardize edilerek sağlanmalıdır.
13. Kontrol altına alınmamış ve bir otoriteye bağlı olarak görev yapmayan STK'lar bazen kendilerini ön plana çıkarmak için operasyonu riske atabiliyorlar bu nedenle kontrol altına alınmadan katılımına müsaade edilmemelidir.
14. Müşterek tatbikat yapılmadan ve yerinde inceleme olmadan katılım sağlamaları yeni tehlikeler neden olabilir.
15. Önceden belirlenmiş şartlara uygun olarak STK'ların katılımının sağlanması gerekir.
16. Önleri asla tıkanmamalı; aksine bu tür görevlerde geri bölgelerde bile olsa katılımlarına destek sağlanmalıdır.
17. Sadece arama kurtarma zamanı gönüllüler akla gelmemeli ve çok önceden bunlarla koordine kurup ön hazırlıklar sağlanmalıdır.
18. Sınırları ve çerçevesi belirli olacak şekilde katılımları mutlaka sağlanmalıdır.
19. STK'lar ya da gönüllüler görev bazında hava, kara, deniz vb. bazda sınıflandırılarak buna göre katılımları sağlanmalıdır.
20. STK'ların kamu kurumlarını geliştirici faktörü asla küçümsenmemelidir.
21. Şu anda kontrolsüz ve arama kurtarma yönü ile disipline edilmemiş durumdadır. Bu hali ile katılımları uygun değil.
22. Yetkili üst otoriteden izin alınmadan ya da davet gelmeden faaliyete katılım sağlanmamalıdır.

12. Katılımcılara on ikinci olarak “Gönüllü kuruluşların Afet ve Arama Kurtarma faaliyetlerine katılımının artırılması için neler yapılmalıdır?” sorusu sorulmuştur. Katılımcılardan üçü bu konuda herhangi bir görüşünün olmadığını

belirtmiştir. Elde edilen bulguların tamamı tasnif edilerek satır satır yazılmıştır. Daha sonra alfabetik düzende sıralanmıştır. Benzer anlama gelen ifadeler en üstteki katılımcının ifadesine dâhil edilmiş ve tekrar sayıları belirlenerek, bu sayılara göre sıralanmıştır (Bkz. Tablo 3.27). Özellikle STK altında görev yapan katılımcıların “hiçbir şeye gerek yok biz gönüllüüz zaten her türlü zorluğu aşarız yeter ki biz sistemin bir unsuru olarak kabul edilelim” mealinde ifadeler öne çıkarılmıştır. Bu da Türkiye’deki gönüllülerin profili ve istekliliği hakkında bilgi vermektedir. Katılımcılardan elde edilen bulgular ışığında tasnif edilen 16 alt başlık doğrultusunda STK’ları sisteme dâhil edecek motive edici unsurları, eğitim, sertifikasyon, vergi düzenlemesi, sigorta konularını kapsayacak şekilde kanuni düzenlemeye ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.25.** *Katılımcıların Gönüllü Kuruluşların Afet Arama Kurtarma Faaliyetlerine Katılımın Artırılmasına İlişkin Görüşleri.*

Tasnif Edilen Görüşler	Tekrar Sayıları
Kamu tarafından eğitim, malzeme ve teçhizat desteği sağlanmalı ve tatbikatlara katılımları teşvik edilmeli,	16
STK’ların katılımıyla kanuni mevzuat oluşturulmalı,	16
STK’ların envanterinin çıkarılarak faaliyetlere etkin katılımının sağlanması,	13
Araç, gereç ve malzeme tedarikinde vergi muafiyeti,	11
STK’lar ve gönüllülere kamu spotlarında yer verilmeli,	8
Prestijli sertifika programları düzenlenmeli,	7
Tanıttıcı toplantı ve seminerler icra edilmeli,	7
Gönüllüler bireysel olarak değil grup halinde sisteme dâhil edilmeli,	5
Gönüllülük süreklilik ister bu nedenle özellikle afet ve arama kurtarma faaliyetlerine katılan aynı zamanda çalışanlara ilişkin düzenleme yapılmalı,	4
STK’lara kamu yararına çalışan dernek statüsü verilmesi,	4
Mevcut federasyonların bu yönde teşvik edilmesi,	4
STK’ların ve gönüllerin bir makine değil birey olduğu unutulmamalı ve değerli oldukları hissettirilmeli,	4
Üniversitelerin buna ilişkin olarak kurduğu dernekler desteklenmeli,	3
Hiçbir şey yapmaya gerek yok fırsat verilmesi yeterli,	2
STK’lar tanınmak ve statü kazanmak isterler buna ilişkin önlemler alınmalı,	2
Gönüllülere ilişkin sigorta sistemi oluşturulmalı ve faaliyetler içinde kaza geçirenlerin mağduriyeti giderilmeli.	2

13. Katılımcılara on üçüncü olarak “Afet faaliyetleri ile ilgili faaliyetlerde basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri hakkındaki değerlendirmeniz nasıldır? sorusu

sorulmuştur. Elde edilen 1842 kelimelik bulgularda öne çıkan kelimeler sıra ile taranarak tekrarlanma sayıları incelenmiştir. Daha sonra daha çok tekrar edilen kelimelerin içinde bulunduğu cümleler 12 alt cümle ile ortak hale getirilerek tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.28). Katılımcılardan elde edinilen bulgular ışığında afet faaliyetleri sonrası yürütülen basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinin her geçen gün geliştiğine ilişkin bir görüş birliği olduğu gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra özellikle tecrübeli bir örneklem ile görüşme yapıldığı için geçmişten gelen tecrübeleri ile katılımcılar tarafından;

- a. Basına doğru bilginin tek elden ve zamanında verilmesinin,
- b. Hiçbir bilgisi olmayan yöneticilerin açıklama yapmasının önüne geçilmesinin ve sahada çalışanları motive edecek hususların kapsanmasının,
- c. Çok başlı tutarsız bilgilerin yürütülen tüm faaliyetleri olumsuz etkileceğinin,
- ç Basın ile iletişimin tümüyle koparılması durumunda devletin aciz ve güçsüz durumda gösterilmesini sağlayacak başka kaynaklara yönelebileceğinin,
- d. Halkla ilişkilerin en kolay yönteminin yazılı ve görsel basın olduğunun unutulmamasının önemi özellikle vurgulanmıştır.

Bu nedenle basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinin afet ile ilgili yürütülen faaliyetlerin bir parçası olduğu ve ciddi düzenlemeler yapılmasına ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir.

14. Katılımcılara on dördüncü olarak “Arama Kurtarmayla ilgili faaliyetlerde basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri hakkındaki değerlendirmeniz nasıldır? sorusu sorulmuştur. Katılımcılar tarafından bir önceki soruda olduğu gibi detaylı bilgiler alınamamıştır. Özellikle asli görevi arama kurtarma faaliyetlerinde görev yapan katılımcılar basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerine ilişkin olarak kısa, net ve olumsuz kelimeler kullanmıştır. Afet ile ilgili aksaklıklar olabileceğini bunların ilgili kurumun yapacağı düzenlemeler ile ortadan kaldırılabileceği fakat arama kurtarmayla ilgili tek bir mevzuat varken bunun düzenlenmesinin ya da düzeltilmesinin mümkün olmadığı ağırlıklı olarak ifade edilmiştir. Basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri iyi niyetli olarak kamu görevlileri ya da STK’lar tarafından yapılsa da bunun geçmiş örneğinde olduğu gibi arama kurtarma faaliyetlerine

zarar verdiği ayrıca vurgulanan önemli bir konu olmuştur. Bu konuda çok fazla problem var ve yetki mercii net değil diyen katılımcı oranı %88 olarak tespit edilmiştir. Belirtilen diğer hususlar ise 13'üncü soru da verilen cevapların büyük çoğunluğuyla örtüştüğü için ayrıca bir tasnif yapılmamıştır. Sonuç olarak arama kurtarma faaliyetlerinde basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinde bir boşluk olduğu, bu nedenle de aksaklıklar yaşandığı, bu aksaklıkların giderilmesi amacıyla basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerini açık ve net bir şekilde ifade edecek hukuki mevzuat düzenlemesine ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

**Tablo 3.26.** *Katılımcıların Afet Faaliyetleri ile İlgili Basın ve Halkla İlişkiler Faaliyetlerine İlişkin Görüşleri.*

<b>Tasnif Edilen Görüşler</b>	
1.	Basına yeterli ve zamanında bilgi verilmediği için basın başka yönlere kayıyor bu da bilgi kirliliğine neden oluyor.
2.	Uygun ve yeterli bir faaliyet icra edilmiyor.
3.	En üst yönetici hariç kimse açıklama yapmamalıdır.
4.	Yöneticilerin, STK'ların ve sahada çalışanların medyada görünme isteği faaliyetlerin önüne geçmemelidir.
5.	Halkla ilişkiler faaliyeti hep ikinci planda bırakılıyor.
6.	Basına yeterli ve doğru bilgilerle bilgilendirilme zamanında yapılmalıdır.
7.	Geçmiş uygulamalardan ders çıkarılmalıdır.
8.	Şov amaçlı girdilerin önüne geçilmelidir.
9.	Her kafadan bir ses çıkmasının ve çok başlılığın önüne geçilmelidir.
10.	Devleti güçsüz ve aciz duruma düşürecek bir görüntü verilmemelidir.
11.	Bu konuda ciddi ilerlemeler yapıldı.
12.	Yöneticilerin acele açıklama yapmalarının önüne geçilmelidir.

15. Katılımcılara on beşinci olarak “Şu ana kadar katıldığınız/yönettiğiniz Arama Kurtarma ve Afet faaliyetlerinde gözlemlediğiniz eksiklikler nelerdir? sorusu sorulmuştur. Bu soru katılımcıların gözlemlerinden elde ettiği izlenimler hakkında bulgu elde edilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Katılımcılar tarafından genellikle daha önce verdikleri cevaplar kısaltılarak, tasnif edilerek ve önceliklendirilerek cevaplanmıştır. Elde edilen bulguların birbirini tekrarladığı gözlemlenmiştir. Asgari iki katılımcı tarafından tekrarlanan cevaplar kendi içinde tasnif edilmiştir (Bkz. Tablo 3.29). Bulgular neticesinde; koordinasyon, yetki ve sorumluluklar, organizasyon yapısı, çok başlılık, bilgi kirliliği, basın ve halkla

ilişkiler, STK/gönüllülerin statüleri gibi problemlerin ana kaynağının hukuki alt yapı eksikliği ve karışıklığından kaynaklı olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle katılımcılar tarafından belirtilen aksaklığın giderilmesi amacıyla çok paydaşlı bir çalışma grubu oluşturularak mevzuat düzenlemesi yapılmasına ihtiyaç duyulduğu değerlendirilmiştir.

**Tablo 3.27.** Katılımcıların Arama Kurtarma ve Afet faaliyetlerinde Gözlemlediği Eksiklikler.

Problem Sahası ve Eksiklikler	Tekrar Sayısı	Oran
Koordinasyon	23	%92
Yetki ve sorumlulukların net olmaması	22	%88
Kanuni düzenlemelerin yetersizliği	21	%84
Bilgi kirliliği	19	%76
Yetkili yetkisiz herkesin müdahalede bulunması ve çok başlılık	18	%72
Arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin çok iç içe geçmiş olması	17	%68
Organizasyon yapısındaki sıkıntılar	17	%68
İş birliği ve ortak çalışma kültüründe sıkıntılar	15	%60
Bilgilerin tek merkezde toplanmaması	14	%56
Mevzuat kaynaklı yetki karmaşası	14	%56
Farklı kurum kültürünün sahada yaşattığı problemler	12	%48
Hiyerarşik sıkıntılar	11	%44
STK ve gönüllülerin statüsünün belli olmaması	10	%40
Basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinin düzensizliği	9	%36
İletişim problemleri	9	%36
Müşterek Arama Kurtarma Merkezinin olmaması	9	%36
Yetersiz eğitilmiş personel	5	%20
Kurumsal tutuculukla bilginin paylaşılmaması	4	%16
Acelecilik	3	%12
İşi kabullenmeme	2	%8
Malzeme ve teçhizat yetersizlikleri	2	%8

16. Katılımcılara on altıncı olarak “Ekleme veya ilave etmek istediğiniz ya da kapsanmasında fayda gördüğünüz başka bir husus var mı?” sorusu sorulmuştur. Bu soruya sadece iki katılımcı tarafından arama kurtarma ve afet faaliyetlerinde teknolojik gelişmelerin takip edilmesinin, faaliyetlerin etkinlikle icra edilmesine sağlayacağı katkılar üzerinde durulmuştur. Diğer katılımcılar ise ilave edeceği bir hususun olmadığını belirtmiştir. Katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda

oluşturulan görüşme formundaki soruların afet ve arama kurtarma gibi çok geniş kapsamlı faaliyete ilişkin bulguların elde edilmesi için yeterli olduğu tespit edilmiştir.

### **3.8. Elde Edilen Bulgular Doğrultusunda Problem Sahaları**

Katılımcılarla yapılan görüşmelerde elde edilen bulgular doğrultusunda tüm görüşme sorularında en sık tekrarlar baz alınarak arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili olarak problem sahaları tespit edilmiştir. Bu bulgular altı ana başlık altında detaylı olarak incelenmiştir.

#### **3.8.1. Organizasyon yapısı**

Tüm kurum ve kuruluşların bir organizasyon yapısı vardır. Organizasyon yapısı, organizasyonun faaliyet gösterdiği alanda ana hatlarını belirlediği anatomik yapısıdır. Organizasyon yapısının çalışanların davranışlarını da etkilediğine ilişkin bir inanç mevcuttur. Binalarda salonlar, merdivenler, girişler, çıkışlar, duvarlar ve çatılar vardır. Bir binanın spesifik yapısı, içindeki insanların faaliyetlerinin önemli bir belirleyicisidir. Benzer şekilde, örgütlerdeki davranışlar da örgütlenme yapısından etkilenir. Yapı performans ilişkileri literatürü, yönetim ve örgütsel davranış alanında en can sıkıcı ve belirsiz konulardan biridir. Fakat yapı, çalışanların yanı sıra örgütün performansını da olumlu veya olumsuz olarak etkiler (Dalton vd., 1980, s.49-50). Modern organizasyonların çevresi her zaman gelişmektedir. Yıllar içinde bu değişiklikler kuruluşların çalışma şeklinin yeniden tanımlamasını zorunlu kılar. Bu durumda, bu değişikliklerin örgütün işleyiş modelleri ve organizasyon yapısında çok geniş bir etkiye sahip olması şaşırtıcı değildir (Mrowka ve Pindelski, 2014, s.478).

İşletmelerin organizasyon yapısı oluşturulurken ortaya çıkan teşkilat yapısı sadece bir şekil olarak görülmemelidir. Bu yapı yaşayan bir organizma gibidir. Oluşturulan teşkilat şeması çevrede, doğada, teknolojide ve toplumda meydana gelen değişimlerle eşgüdümlü olarak gözden geçirilip, ihtiyaç duyulan değişiklikler yapılmalıdır (Çubukcu, 2018, s.187). Organizasyon yapısında yatay tasarım, kurum içi ve dışı koordinasyonu geliştirerek daha iyi hizmet değeri yaratılmasını sağlar. Yatay tasarımda farklı fonksiyonel geçmişe sahip ekip üyeleri arasında hızlı iletişim vardır. Bu hız, iş akışlarının tamamlanma sürecine de olumlu olarak yansır (Anand ve Daft, 2007, s.333).

Koordinasyonu sağlamak için davranışların resmileştirilmesine dayanan örgütlere bürokratik örgütler denir. Bürokrasi katı kurallar ve düzenlemeler önerir. Bürokratik yapıda katı bir hiyerarşik yapının yanında öne çıkan önemli bir unsurda standardizasyon getirmesidir (Mintzberg, 1979, s.83-84) Merkezileşme, örgütlerde karar verme yetkisini içerir. Örneğin, karar verme yetkisi bir veya nispeten az sayıda kişi tarafından kullanılırsa, yapının merkezileştirildiği kabul edilir. Hiyerarşi ne kadar dik ise merkezileşme o kadar fazladır. Merkezileşme ihtiyacı olan organizasyon yapılarında basit ve belirgin bir hiyerarşi oluşturularak karışıklığa meydan verilmemelidir (Dalton vd., 1980, s.80).

Stratejik yönetimin birinci aşamasında organizasyon yapısı oluşturulur. Oluşturulacak yapı örgütün hedeflediği stratejik hedeflerle uyumlu olmalıdır. Bu nedenle ne hedeflerin altında ne de hedeflerin çok üstünde bir organizasyon yapısı oluşturulmamalıdır. Organizasyon yapısında aşırı merkeziyetçilik, planlama ve kaynak kullanımı esnasında alt kademe çalışanlarına inisiyatif tanımada sıkıntılar yaratabilir (Söyler, 2007, s.108, 112).

Katılımcılarla yapılan görüşme neticesinde arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak oluşturulan organizasyon yapısının yetersiz olduğu ve günümüz ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak olduğuna yönünde bulgular elde edilmiştir. Sorunun temeline ilişkin olarak yapılan görüşmelerin detaylarıyla eşgüdümlü olarak yapılan literatür taramasında 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'nde bulunan mevcut organizasyon yapısına ilişkin olarak yapılan değerlendirmede organizasyon yapısının;

1. Çevre, teknoloji ve toplumda meydana gelen değişikliklerin gerisinde kaldığı,
2. Tasarımında oluşan aksaklıkların çalışanların davranışlarına olumsuz yönde etki ettiği,
3. Görev performansını zaman zaman olumsuz etkilediği,
4. Yatay ve dikey tasarımları kapsayacak şekilde oluşturulmasına rağmen yatay tasarım kullanımında sıkıntıların mevcut olduğu,
5. Tasarımında bürokratik yapının sağlanmış olmasına rağmen bürokratik yapının özünden gelen standardizasyonun sağlanamadığı,
6. Arama kurtarma faaliyetlerinin tek elden ve hızlı yönetimi kapsamında merkezileşmeyi öngörmesine rağmen zaman içinde oluşan birden fazla merkez

sonucunda merkezler arasında yatay koordinasyonun ya da müşterekliğin sağlanamadığı,

7. Stratejik hedefler ve planlarla uyumlu olmadığı,

8. İçinde oluşturulan dikey hiyerarşinin arama kurtarma faaliyetlerini yönetenlere vermiş olduğu inisiyatifin çerçevesinin belirgin olmadığı tespit edilmiştir.

Yapılan analiz doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerine yönelik olarak değişen çevre, teknoloji ve toplum ihtiyaçları doğrultusunda stratejik hedefler ile planların güncellenmesine, yapılan güncellemelere uygun olarak organizasyon yapısının yeniden oluşturulmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir.

### **3.8.2. Koordinasyon**

Belirli bir hareket serbestine sahip olan unsurlarda bağımsız değişken sayısının azaltılmasına ilişkin yapılan işlemlerin tümü koordinasyon olarak adlandırılır (Hanfling, 2013, s.1). Koordinasyonla tüm aktörlerin uyumlu bir şekilde çalışma eylemi gerçekleştirmesi sağlanır. Çok iyi tasarlanmış bir koordinasyon, adeta görünmezdir. Fakat koordinasyon eksikliği çok görünürdür ve hemen fark edilir. Koordinasyonun sağlayacağı yararların bilinmesi iş birliğinin araçlarının oluşturulmasına olumlu katkı sağlamasının yanı sıra farklı disiplinlerin iş birliği geliştirmelerinin garantisi olur. Koordinasyon kurumlar arasında kavramsal konularda aktarım sağlayarak farklı kültürlere mensup kurumların eşgüdüm içinde, iletişim sıkıntısı olmadan aynı amaç için çalışmasına olanak sağlar (Malone ve Crowston, 1990, s.357-360). Koordinasyonda esas olan sınırlı kaynakların etkinlikle en üst düzeyde fayda sağlanarak kullanılmasıdır. Kararların koordinasyonu, sosyal sistemin temel görevidir. Kamuda problemleri çözmek için bakanlıklar arası iş birliğinin geliştirilerek koordinasyonun üst seviye çıkarılması gereklidir. Kamuda koordinasyon ve iş birliğinin etkinlikle yürütülmesinin ilk adımı oluşturulan stratejik planlardır. Koordinasyon usûlleri net olmayan ve birlikteliğin nasıl oluşturulacağını kapsamayan kamu stratejik planının başarıya ulaşması zordur. Koordinasyon;

1. Tekrarlama veya tekrardan kaçınmak veya en aza indirmek,
2. Tutarsızlığı önlemek,
3. Bürokratik çatışmayı en aza indirmek,
4. Kaynaklar ve davranışlarda tutarlılık, uyum ve önceliklendirme yapmak,

5. Bir bütün olarak hükümetin kapsamlı bir bakış açısını desteklemek için yapılır (Matei ve Dogaru, 2012, s.1).

Parçalı kamu yapılarında uzlaşmanın sağlanması ve problemlerin giderilmesi birden fazla kurumun birbiriyle ilişki kurulmasıyla azaltılabilir. Bu ilişkinin kurulması çok fazla parçalıdır ve sorumlulukları iç içe geçmiş kurumlarda çok daha zordur (Gregory, 2003, s.41-42). Genel olarak koordinasyonun amacı yönetimi geliştirmek, amaçlanan politika, program ve projelerin yönetimini mümkün kılmaktır. Özel veya kamu sektöründe koordinasyon aynı zamanda bir yönetim işlevi olup bu husus yöneticinin kabiliyetini de ortaya koyar. Bir faaliyete ilişkin hangi seviyede olursa olsun her zaman koordinasyona ihtiyaç vardır. Aksi takdirde atılan adımlar ya da yapılan eylemler koordine edilmezse faaliyetin aksaksız yürümesi imkânsız hale gelir. Birim içi veya kurumlar arası iyi tasarlanmış bir koordinasyon işlem maliyetlerinin minimize edilmesine de önemli katkılar sağlar. Problemlerin açık ve şeffaf bir şekilde ortaya konulması koordinasyonu, iş birliğini ve destek için kapasite oluşturulmasını kolaylaştırır. Bu sayede planlar ve stratejiler kavramsallaştırılabilir ve ilgili paydaşlarla doğrudan bağlantı kurulabilir. Operasyonel anlamda yapılacak koordinasyon bilgi alışverişini de içerir. Bu bilgi paylaşımı planlama ve geliştirme aşamalarında yapılarak resmi bir iş birliğine dayanak oluşturur (Sumpor, 2006, s. 4-5, 7-9).

Stratejik yönetim sürecinde belirlenen görevlerin çoğu şu anda karmaşık bir organizasyonda çeşitli sektörler tarafından yürütülmektedir. Örgütsel operasyonların karmaşıklığının artmasıyla beraber, karmaşıklıkla başa çıkmak için oluşturulan iş bölümü, etkili stratejik yönetimin ana engeli haline gelebilir. Kılavuzluk ve koordinasyon sağlamak için daha kapsamlı bir çerçeve oluşturulmadıkça, bileşen parçalarının toplamı bir bütün oluşturma yerine bir bütünün sahip olduğu olanaklardan daha azını yerine getirebilir. Bu nedenle yönetime daha sistematik ve duyarlı yaklaşımla bakılmalıdır. Bu yaklaşım sayesinde daha rasyonel kararlar verebilecek koordineli süreçler oluşturulabilir. Yöneticiler, kuruluşun tüm paydaşları arasındaki etkileşimleri dikkate almalı ve koordine etmelidir. İdeal durumda, bu etkileşimlerdeki küçük adımlar bile faaliyetleri doğru yönde güçlendiren bir döngü oluşturur (Steiss, 2003, s.iv, 255). Beş koordinasyon mekanizması, kuruluşların çalışmalarını koordine etmelerinin temel yollarını açıklamaktadır. Bunlar, kurumları bir arada tutan, tutkal olan, yapının en temel unsurları olarak düşünülen; karşılıklı uyum, doğrudan denetim, iş süreçlerinin

standartlaştırılması, iş çıktılarının standartlaştırılması ve işçi becerilerinin standartlaştırılmasıdır (Mintzberg, 1979, s.3).

Koordinasyon dikey hiyerarşilerden ziyade yatay hiyerarşilerde daha kolay ve başarılı olarak uygulanabilir. Kamuda koordinasyonun sağlanması için ilgili kurumun tek başına karar almak yerine diğer kurumlarla iş birliği yapması gerekmektedir. Koordinasyonun sağlanmasının en kolay yöntemi ilgili tüm paydaşlar arasında ikili anlaşma yapılmasıdır (Gençkaya ve Gündoğdu, 2017, s.128-129).

Katılımcılardan elde edilen bulgular doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin imkân ve kabiliyetlerin birçok ülkeden fazla olmasına rağmen koordinasyon sıkıntıları mevcut olduğu, bu nedenle faaliyetlerin hızlı, etkin ve ekonomik olarak icra edilemediği bulgusuna ulaşılmıştır. Koordinasyon eksikliğinin nedeni olarak aşırı dikey hiyerarşi, kurumlar arası iş birliği eksiklikleri ve iş birliğini sağlayacak hukuki altyapı eksiklikleri tespit edilmiştir. 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde arama ve kurtarma faaliyetleriyle ilgili olarak yaklaşık 40 kurum veya kuruluş yer almaktadır. Yönetmelikte bu kurum ve kuruluşların kendi arasındaki koordinasyonuna ilişkin genel ifadeler yer almaktadır. Bazı kurumların yönetmelikte yer alan sorumluluklarının daha sonra çıkan hukuki mevzuatla değişikliğe uğraması koordinasyonu imkânsız hale getirmiştir. Bu kapsamda arama kurtarma faaliyetlerinin ülkenin tüm kaynaklarını kullanarak hızlı, etkin ve ekonomik olarak icra edilebilmesi için,

1. Organizasyon yapısında yer alan tüm paydaşların stratejik planlama aşamasında yapılacak çalışmalara dâhil edilmesinin,
2. Organizasyon yapısının dikey yapılanmadan ziyade yapay yapılanma şeklinde oluşturulmasının,
3. Yönetim kademesinde görev yapan kişilerin koordinasyonun artırılmasına ilişkin planlamalara destek vermesinin,
4. Şeffaf ve gerçekçi olarak durumun analizinin yapılarak ihtiyaç halinde diğer paydaşlarla bilgi ve görev paylaşımının yapılmasının,
5. Yapılacak operasyonlara sistematik şekilde yaklaşım sağlanarak tüm seçeneklerin göz önüne alınmasının,
6. Bilgi paylaşımının zamanında ve etkinlikle yapılmasının,
7. Problemlerin ve karmaşıklığın giderilmesi amacıyla düzenli olarak koordinasyon toplantılarının icra edilmesinin,

8. Bürokratik çatışma ve görevlerdeki tekrarların önlenmesi amacıyla tüm paydaşların katılımıyla mevzuatta düzenleme yapılmasının,
9. Kamu özel ayrımı yapılmaksızın görevlere ilişkin tüm ülke kaynaklarının envanterinin çıkarılmasının,
10. İcra edilecek görevlere ilişkin görev öncesinde tüm paydaşlarla ikili anlaşmalar yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Direkt olarak insan hayatı ile ilgili bir konuda Türkiye’de hiçbir kurumun koordinasyondan ve destek sağlamaktan kaçınmayacağı, katılımcılardan alınan bulgularda net bir şekilde gözlemlenmiştir. Bu nedenle koordinasyona ilişkin olarak yukarıda belirtilen hususları kapsayacak şekilde Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği’nin güncellenmesinin, problemleri gidereceği düşünülmektedir.

### **3.8.3. Mevzuat karışıklığı**

Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin kurallarına göre kanun, kanun hükmünde kararname, tüzük, yönetmelik Bakanlar Kurulu kararı eki ve diğer düzenleyici işlemler mevzuat olarak adlandırılmaktadır. Oluşturulacak mevzuatlar üst hukuk normlarına aykırı olarak hazırlanamazlar (CBRGA, 2006, s.1-2). Kanun yasama organı tarafından yapılan anayasanın altında tüzüklerin üstünde yer alan hukuki metinlerdir. Usûlüne göre onaylanmış ve resmi gazetede yayımlanmış uluslararası antlaşmalar ise kanun ile aynı düzeyde hukuki niteliğe sahiptir (Gözler, 1998, s.146, 152). Yönetmelikler bakanlıklar ve kamu tüzel kişiler tarafından kendi görev alanlarına yönelik olarak ilgili kanun veya tüzükler doğrultusunda yayımlanan hukuki belgelerdir (Bezirci, 2010, s.207). Bir kanundan bağımsız olarak yönetmelik çıkarılması mümkün değildir. Yani yönetmeliğin dayanağının bir kanun olması gerekmektedir (Gözler, 1998, s.157).

Hukukta normlar hiyerarşisi, hukuki belgelerin sırasını yani üstünlüklerini belirlemek için kullanılan bir tanımlamadır. Türkiye’de hukuki belgeler üstünlük sıralamasında ilk dörtte anayasa, kanun, tüzük ve yönetmelik yer almaktadır. Eş değerdeki hukuki düzenlemelerde meydana gelen çelişkilerde ise birçok kriter baz alınarak hangisinin uygulanacağına ilişkin karar verilmektedir (Kuluçlu, 2008, s.3-4).

Kriz ve acil durum kategorisine giren olaylarda ilgi tüm paydaşların bir arada bütünleşik olarak üzerine düşen görevi eksiksiz yapması esastır. Bu faaliyete yönelik yapılacak işlemlerin mevzuatta açıkça yer alması gerekir. Kriz ve acil durum ile ilgili mevzuat çalışmasına en alt kademededen en üst kademeye kadar tüm paydaşların katılım

sağlaması önemlidir. Görev çakışması ve yetki karmaşasının önüne geçilmesi amacıyla oluşturulacak mevzuatta görev ve sorumluluklar ile yetkilerin nerede başlayıp bittiği açıkça belirtilmelidir (Çapar, 2018, s.150).

Yapılan görüşmeler neticesinde katılımcıların tamamı tarafından arama kurtarmayla ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılamadığı konusunda mutabık kalmıştır. Özellikle deniz ve hava trafiğinin yoğun olduğu Türkiye gibi güçlü bir ülkenin arama kurtarma faaliyetlerine yönelik müstakil bir kanun yerine sadece yönetmelikle idare edilmesinde yaşanan sıkıntılardan bahsedilmiştir. Hukuki açıdan halen kullanılmakta olan 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği incelendiğinde yayımlandığı tarih itibarıyla;

1. Dayanak olarak;
  - a. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
  - b. 4749 sayılı Şikago`da 7/12/1944 de Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (ICAO) ile Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun,
  - c. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
  - ç. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun,
  - d. 6812 sayılı İstisari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikine Dair Kanun,
  - e. 3169 sayılı Hükümetlerarası Deniz İstisari Teşkilat Sözleşmesinde Yapılan Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun,
  - f. 3171 sayılı Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile Ekinin ve Konferans Kararlarının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun,
  - g. 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu,
  - ğ. 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,
  - h. 2803 sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Hakkında Kanun, 2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanunu,
  - ı. 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı Kanunu,

- i. 7126 sayılı Sivil Savunma Kanunu,
  - j. 4458 sayılı Gümrük Kanunu,
  - k. 485 sayılı Gümrük Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunların esas alındığı (CBRGA, 2001, s.1),
2. Arama kurtarma faaliyetleri için en üst düzeyde yetkili kurum olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının görevlendirildiği,
  3. Dayanak kanunların içeriğinde deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin sorumlulukların Ulaştırma Bakanlığına, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına ve Sahil Güvenlik Komutanlığına verildiği,
    - a. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun;  
**Madde 11-g:** Seyahat, can, mal güvenliğinin sağlanması bakımından, tersane, liman, iskele, fener, radyo far, deniz işaretleri, cankurtaran istasyonları diğer tesisleri, kuruluşları inceleyip bunlar hakkında teklifler yapmak, bunlardan gerekli olanların yaptırılmasını sağlamak ve kamu kuruluşlarının bu işlerde yapacakları teklifler hakkında görüş bildirmek.
    - b. 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükümünde Kararname;  
**Madde 2- c:** Denizlerde can ve mal güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak (CBRGA, 1993, s.3).
    - c. 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu;  
**Madde 4-f:** Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesinin öngördüğü düzeyde arama ve kurtarma görevlerini icra etmek (CBRGA,1982, s.12).
  4. Hava arama kurtarma faaliyetlerinin Ulaştırma Bakanlığına verildiği,
    - a. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu;  
**Madde 42:** Ulaştırma Bakanlığı, uçuş güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanması için ehil personelden oluşan kurtarma yardım teşkilatı kurulmasını ve bunların emrine, yeterli sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar. Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdürler. Kurtarma ve yardım teşkilatının kuruluşu, görev ve yetkileri ve çalışma esasları yönetmelikle belirlenir (CBRGA, 1983, s.6).
    - b. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun;  
**Madde 11-g:** Türkiye hava sahasında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin yapılması hususunda ilgili kuruluşlarla iş birliği sağlamak ve sivil havacılık kazalarını tahkik etmek, tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri almak (CBRGA, 1987, s.6).
  5. Uluslararası antlaşmalara ilişkin kanunların yürütülmesinin sorumluluğunun Bakanlar Kuruluna verildiği,

6. Diğer kanunların ise arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin destekleri kapsadığı tespit edilmiştir.

Yönetmelikte belirtilen hususların kanuni eksikliğinin giderilmesi amacıyla 2005 yılında 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de değişiklik yapılarak yönetmelikte belirtilen arama kurtarma ile ilgili en üst otorite sorumluluğunun kanunlaşması sağlanmıştır.

491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname;

**Madde 2-c** (Değişik: 2/3/2005-5310/1 md.): Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak, arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak (CBRGA, 1993, s.3).

Denizcilik Müsteşarlığı, 01 Kasım 2011 tarihinde yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile kapatılmıştır. Yeni kurulan bakanlığın görev ve sorumluluklarında arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin kesin bir ifade kullanılmamıştır.

655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname;

**Madde 9-1:** Türk kıyılarında meydana gelen ve her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının karıştığı kazalarla ilgili tahlisiye, kurtarma ve yardım ile acil durum müdahalesi faaliyetlerine ilişkin usûl ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek (CBRGA, 2011, s.6).

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu doğrultusunda hava arama kurtarma sorumluluğu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün bu sorumluluğu 5 Temmuz 2018 tarihinde 5431 sayılı kanunda yapılan değişiklik ile ayrı bir boyuta taşınmıştır. Sorumluluk tartışmalı hale gelmiştir. Hangi mevzuatın geçerli olduğuna ilişkin bir karışıklık meydana gelmiştir.

Katılımcılardan alınan bulgularda arama kurtarma tanımının birbiriyle bazı noktalarda çakıştığı belirtilmiştir. Arama kurtarma ve afet ile ilgili arama kurtarma tanımını aşağıda belirtilmiştir.

**Afet Kapsamında Arama Kurtarma:** Afet nedeniyle güç durumda kalmış insanların, özel olarak eğitilmiş ve donatılmış resmî veya özel ekipler tarafından aranması, bulunması ve

kurtarılmasına yönelik çalışma. Aynı zamanda bu afetzedelere acil müdahale yapılarak, zarar görmeden en yakın sağlık merkezine nakledilmesi de bu kapsamdadır (http-21).

**Arama Kurtarma Yönetmeliği Kapsamında Arama Kurtarma:** Hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde bu vasıtadaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir (CBRGA, 2001, s.1).

Katılımcılardan alınan bulgular ve buna yönelik yapılan literatür taramasında;

1. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin tek bir kanun olmadığı,
2. Mevcut kanunların bazı maddelerinin diğer maddelerle çakıştığı ve bununda mevzuat hazırlama usûllerini içeren yönetmeliğe aykırı olduğu,
3. Kanun değişiklikleri yapılırken diğer kanunlara ve yönetmeliklerine olan etkileri açısından olumsuz sonuçlar yarattığı,
4. Sorumluluk ve yetkiler ile kurum bazında yapılacak işlemlerin kontrolüne ilişkin bir mekanizma olmadığı,
5. Afet sonrası yapılacak arama kurtarma ile hava ve kaza aracı kazalarına ilişkin yapılacak arama kurtarmanın tanımlarının birbirinden farklı olmasına rağmen uygulamada birbiriyle eş anlamlı olarak kullanıldığı,
6. Deniz arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak mevzuatta bazı çakışmalar olmasına rağmen kurumlar arası yakın koordinasyon ile Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından aksaksız olarak icra edildiği,
7. Hava arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin mevzuatta boşluklar olduğu ve faaliyetin ana sahibinin belli olmadığı,
8. Kara arama kurtarma faaliyetlerinde ise tam bir kaos durumu olduğu ve faaliyetlerin ağırlıklı olarak kolluk kuvvetleri ve AFAD tarafından yürütüldüğü,
9. Görev ve sorumluluklar ile yetkilerin nerede başlayıp bittiğinin tam olarak belli olmadığı,
10. Yönetmelikte belirtilen bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarının güncel olmadığı tespit edilmiştir.

Tespit edilen tüm bu hususlar doğrultusunda tüm paydaşların katılımıyla mevzuatta güncelleme yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

### 3.8.4. Müştereklik ve ortak çalışma kültürü

Çeşitli grupların katılımıyla oluşturulan ve aralarında etkileşim olan bir yapı hizmetin gelişimine ve sürdürülebilirliğine katkı sağlar (Ataseven ve Yılmaz, 2013, s.420). İnsanlar medeniyetin başlangıcından beri belli bir hedefe ulaşmak için birlikte çalışmışlardır. Bu iş birliği biçimleri o zamandan beri neredeyse hiç değişmemiştir. Çalışanlar benzer sadakatlere ve ilgi alanlarına sahip, göreceli olarak performans göstermek için yüz yüze etkileşimde bulunan benzer geçmişlere sahip insanlardan oluşur. İş birliğinde ülkelerin ve organizasyonların sınırları neredeyse anlamsız hale gelmiştir. Başka bir deyişle, günümüzde etkin bir şekilde rekabet etmenin; zaman, mesafe, organizasyon ve kültür boyunca iş birliği yapmak anlamına geldiği, sınırları olmayan bir iş döneminde yaşanmaya başlanmıştır. Organizasyonlar artık doğru parçaları bulmak için daha ileri gitmeli ve amaçlarına en uygun olanı oluşturmak için bunları hızla bir araya getirmelidir. Organizasyonların daha karmaşık bir dünyanın zorluklarına çözüm bulmak için daha karmaşık iş birliklerine ihtiyacı vardır. Bu iş birlikleri, dâhil olan insan sayısı, içinde çalışması gereken çoklu örgütsel bağlamlar ve aşılması gereken potansiyel psikolojik, kültürel ve coğrafi mesafeler kadar karmaşıktır. Herhangi bir iş birliğinin başarısı, her şeyden önce, onunla ilgilenen insanların bu konuya yatkınlıklarına bağlıdır. Ortak çalışma kültüründe karşılıklı saygı bu kültürün özüdür. Bunun en uygun yöntemi tüm bireylerin ve grupların diğerinin uzmanlığı, girdisi ve iş sınırlarına saygı duymasıyla oluşur (Mankin ve Cohen, 2004, s.1-2, 5, 80).

Ortak çalışma kültürünün oluşması için oluşturulacak yapıda çalışacakların özellikleri çok önemlidir. Bazı faktörler, bir grubun karşılaştığı zorluklarla başa çıkıp çıkmayacağını belirler. Bu faktörler, ekip büyüklüğü, organizasyon yapısındaki karmaşıklık, coğrafi dağılım, liderlik yapısı, bürokratik yapı, kişiler arası ilişkiler gibi özellikleri içerir. Mentörlük, başarılı iş birliğinin vazgeçilmez bir yönüdür. İlk kez iş birliğine dayalı bir çabaya girişirken veya iş birliği son derece bütünleşmiş ve çeşitli bir ekibe dönüşürken, iyi bir akıl hocasına sahip olmak önemlidir (Bennett vd., 2018, s.3, 8).

MAKKM denizdeki ve havadaki arama kurtarma olaylarından sorumlu arama koordinasyon merkezi olarak tanımlanmaktadır. Hava arama kurtarma olaylarından sorumlu merkez Kurtarma Koordinasyon Merkezi (KKM) olarak, deniz arama kurtarma faaliyetlerinden sorumlu merkez ise Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi (DZKKM) olarak adlandırılmaktadır (Manual V-II, 2019, s.22).

Uygulanabildiğinde, devletler, arama kurtarma kaynaklarını hem hava hem de deniz arama kurtarma olaylarından sorumlu olacak birleştirmeyi düşünmelidirler. Arama kurtarma faaliyetinin tamamında kullanılan zaman birimi, dakikadır. Yaşayanlar hakkındaki verilerden ve ölümlerin söz konusu olduğu olaylardan elde edilen bilgiler, tehlikeli bir durumdaki kimsenin yaşamının kurtarılması için ortalama kritik sürenin genellikle iki saat olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle ilk eylemin, tehlikeli bir durumun haber alınmasını takip eden beş dakika içinde başlaması gereklidir. Arama kurtarma hizmetlerinin iyileştirilmesi, iletişim prosedürlerinin geliştirilmesi ve özellikle hızlı müdahale için müşterekliğin sağlanması en iyi yöntemdir. Müştereklik;

1. Kaynakların tek elden maliyet etkin olarak ve istenilen düzeyde kullanılmasını,
2. Kurumlar arasında açık iletişim kanalları oluşturmasını ve geliştirilmesini,
3. Hizmetlerin iyileştirilmesini,
4. Müdahalede sürati,
5. Ortak kültür oluşturulmasını,
6. Elde edilmiş uzmanlığın ortak kullanılabilir hale getirilmesini,
7. Bilgi kirliliğinin en alt seviyeye indirilmesini,
8. Organizasyon yapısındaki karışıklıkların asgariye indirilmesini,
9. Koordinasyonun en üst seviyeye çıkarılmasını,
10. Eğitim ve tatbikatlarda müşterekliği,
11. Muharebe sıkıntılarını ortadan kaldırmayı sağlar (Manual V-I, 2019, s.30-32, 52, 82, 103-104).

Katılımcılardan elde edilen verilerde arama kurtarma faaliyetlerinde tüm paydaşların katılımını sağlayacak bir müşterekliğin olmadığı ve ortak çalışma kültürünün oluşturulamadığı gözlemlenmiştir. Bulgular ve bulgular doğrultusunda yapılan literatür incelemesinde müşterekliğin ve ortak kültürün oluşturulmasının arama kurtarma faaliyetlerinin istenilen seviyeye getirilmesi için önemli olduğu ve bunun ancak yeni bir mevzuat hazırlanmasıyla sağlanabileceği değerlendirilmiştir.

### **3.8.5.Sivil toplum kuruluşlarının statüsü ve durumları**

Günümüzde STK'lar toplumun tüm alanlarında yayılmaya ve etkinliğini artırmaya başlamıştır. STK'ların oluşum temelinde dostluk, arkadaşlık, yardımlaşma ve bir araya gelerek başarıya ulaşma olgusu bulunmaktadır. STK'larda insanların tek başına

yapamayacakları şeyleri iş birliği yaparak yapma duygusu hakimdir (Talas, 2011, s.388-389). STK'lar herhangi bir kar amacı gütmeyen, gönüllü kişilerden oluşmaktadır. STK'lar elde ettikleri geliri kuruluş amacına uygun kullanırlar. STK'lar içinde bulunan insan grubuna göre;

1. Belirli mesleki uzmanlığa, bilgiye ve konuya ilişkin tecrübesi olan kişilerden oluşan profesyonel STK'lar (Sağlık çalışanları, pilotlar vb.),
2. Sosyal ve insani faaliyetlerle daha ilgili olan sosyal STK'lar olmak üzere iki ana guruba ayrılırlar.

Sosyal STK'lar bünyesinde aynı zamanda profesyonel insanlarda görev yapabilmektedir. Oluşturulan bu STK'lar operasyon alanlarına göre; topluluk temelli organizasyonlar, şehir çapında veya ilçe çapında organizasyonlar ve ulusal/uluslararası organizasyonlar olmak üzere üçe ayrılırlar (Shaw ve Izumi, 2016, s.4-6).

Devletler, belirli araçları arama kurtarma birimi (Search and Rescue Unit-SRU) olarak atayabilir. Bu atanmış SRU'lar, kamuya veya gönüllü organizasyonlara ait olabilir. Arama kurtarma ilgili devlet otoritesiyle bu gönüllü organizasyonlar arasındaki anlaşmalar yapılarak iş birliği geliştirilebilir. Devletler arama kurtarma hizmeti verirken, mevcut olanakları mümkün olabildiğince kullanmalıdırlar. Başarılı bir arama kurtarma organizasyonu, tam zamanlı SRU'ların yanı sıra gönüllü organizasyonları eğiterek ve tüm olanakları bütünleştirerek etkin bir arama kurtarma hizmeti sunulabilir. Arama kurtarma planlamacıları hem deniz hem de hava arama kurtarma faaliyetlerinde gönüllü kaynaklarla nasıl irtibat kurulacağına dair güncel bilgileri korumalı ve yeterlilikleri ile kısıtlamalarını iyi bilmelidir (Manual V-I, 2019, s.C-3, H-9).

Arama Kurtarma hizmetlerine ilişkin yapı oluştururken, devletler, arama kurtarma ile ilgisi olmayan görevler için kurulmuş gönüllü organizasyonları ve bunların mevcut araçlarını kullanabilirler. Mevcut araçlar, minimum değişiklikler, ilave ekipmanlar veya ilave mürettebat eğitimleri ile arama kurtarma operasyonları için uygun hale getirilebilir. Gönüllü organizasyonların arama kurtarma kaynakları, özel olarak sahip olunan uçak, helikopter, tekneler, yatlar, balıkçı tekneleri vb. içermektedir. Bu kaynakların ve bu kaynakları kullanacak insan gücünün hangi kapsama kadar kullanılabileceğinin bilinmesi faaliyetlerin emniyetli olarak icrası için önemlidir. Arama kurtarma sisteminin etkinliğini en üst düzeye çıkarmak için arama kurtarma faaliyetini meydana getiren faktörlerin önlenmesi veya azaltılması da önemlidir. Bu nedenle buna ilişkin planlar oluşturulmalıdır. Gönüllü örgütler, arama kurtarma otoritelerine hiç mâli

külfet yaratmaksızın ya da cüzi maliyetlerle bu faaliyetlere yardım edebilirler (Manual V-I, 2019, s. 2-10, 5-7).

Arama kurtarma faaliyetleri için eğitimli ve deneyimli arama kurtarma personeli normal olarak arama işlemleriyle ilgili ayrıntılara gerek duymazken eğitimsiz veya gönüllü organizasyonların faaliyetin emniyetle ve etkin olarak icrasını sağlamaları için ilave bilgiye ihtiyaçları vardır (Manual V-II, 2019, s.5-31).

Kara arama kurtarma faaliyetleri yaygın olarak kendi bölgelerindeki arazilerde çalışmak için özel niteliklere sahip olan gruplar tarafından yapılır. Eğer kara arama kurtarma faaliyetini yürütecek grup sadece fiziksel kabiliyeti olan gönüllülerden oluşuyorsa, bu gönüllülere;

1. Arama kurtarma metotları,
2. Harita okuma ve pusula kullanımı,
3. İniş pistinin oluşturulması,
4. Hava araçları koordinasyonu,
5. Hava aracı kazalarındaki yangını önleme ve yangınla mücadele,
6. İşaretleşme,
7. Özel teçhizat kullanımı,
8. Kazazedelerin tahliyesi,
9. İlk yardım,
10. Hava aracı enkazından kazazede çıkarma konusunda gerekli bilgi ve eğitim verilmelidir (Manual V-III, 2008, 2-61).

Bir STK'nın resmi hüviyet kazanması için dernek statüsünü kazanması gerekmektedir. Dernek statüsü altında görev yapacak STK'ların 5253 sayılı Denekler Kanunda belirtilen şartları taşıması gerekmektedir. Kanunun kapsamı, tanımı ve kamu ile müşterek çalışma yapmasına ilişkin maddeler aşağıda belirtildiği şekildedir (CBRGA, 2004, s.3, 5).

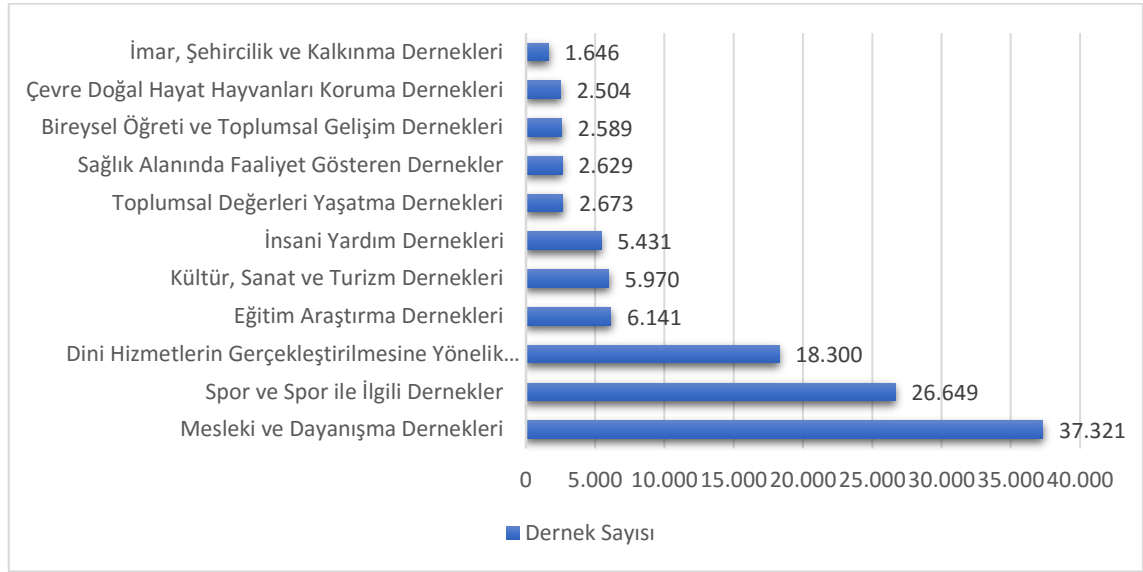
**Madde 1:** Bu Kanunun amacı; dernekler, dernek şube veya temsilcilikleri, federasyonlar, konfederasyonlar ve yabancı dernekler ile merkezleri yurt dışında bulunan dernek ve vakıf dışındaki kâr amacı gütmeyen kuruluşların Türkiye'deki şube veya temsilciliklerinin yasak ve izne tâbi faaliyetlerini, yükümlülüklerini, denetimlerini ve uygulanacak cezalar ile derneklere ilişkin diğer hususları düzenlemektir.

**Madde 2- a):** Dernek: Kazanç paylaşma dışında, kanunlarla yasaklanmamış belirli ve ortak bir amacı gerçekleştirmek üzere, en az yedi gerçek veya tüzel kişinin, bilgi ve çalışmalarını sürekli olarak birleştirmek suretiyle oluşturdukları tüzel kişiliğe sahip kişi topluluklarıdır.

**Madde 10:** .....dernekler kamu kurum ve kuruluşları ile görev alanlarına giren konularda ortak projeler yürütebilirler (CBRGA, 2004, s.3, 5).

Türkiye’de kanun kapsamında kayıtlı yaklaşık 111.000 dernek bulunmaktadır. Bu derneklerin bir kısmının arama kurtarma faaliyetlerinde kullanılabileceği değerlendirilmekle birlikte faaliyet alanlarının genişliği ve bazı derneklerin alt bağlantısının olması nedeniyle kesin bir bilgi bulunmamaktadır (Bkz. Tablo 3.30) ([http-22](http://22)).

**Tablo 3.28.** 5253 Sayılı Kanun Kapsamında Bulunan 1500 ve Üzeri Dernek/Sivil Toplum Örgütleri ([http-22](http://22)).



Türkiye’de arama kurtarma ile ilgili STK’ların kurulması 1999 ve 2001 yıllarında meydana gelen depremlerin ardından artarak devam etmiştir. İnternet üzerinden yapılan araştırmada arama kurtarma faaliyetlerine yönelik olarak STK’ların genellikle vakıf, dernek, belediye gönüllü kuruluşu, federasyon, spor kulübü vb. olarak faaliyet gösterdiği ve sayılarının hiç azımsanmayacak kadar fazla olduğu görülmektedir. Fakat net olarak arama kurtarma imkân ve kabiliyeti bulunan ve bu konuda akredite edilmiş kaç STK bulunduğuna ilişkin bir envanter dökümü bulunmamaktadır. Türkiye’de afet yanında arama kurtarma faaliyetlerine destek veren STK’ların bazılarının bir federasyon altında toplanması amacıyla çalışmalar yapılmış olmasına rağmen hepsini ya da büyük bir kısmını tek çatı altında bulunduran bir oluşum bulunmamaktadır.

STK’ların afet ile ilgili faaliyetlere katılımları Gönüllülerin Sivil Savunma Hizmetlerine Katılma Esasları Yönergesi kapsamında olmaktadır ([http-23](http://23)). Fakat STK’ların arama kurtarma faaliyetlerini düzenleyen bir doküman bulunmamaktadır.

Deniz arama kurtarma faaliyetleri kapsamında Sahil Güvenlik Komutanlığı ile bazı STK'lar arasında bir iş birliği olmasına rağmen hava boyutunda herhangi bir iş birliği bulunmamaktadır. Türkiye'de geçmiş yıllarda yaşanan arama kurtarma faaliyetleri göz önüne alındığında ve bunun yanı sıra katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda gönüllünün birçok faaliyette görev aldığı görülmüştür.

Katılımcılardan elde edilen bulgular ve bu doğrultuda yapılan literatür taraması neticesinde Türkiye'de arama kurtarmayla ilgi çok fazla STK ve gönüllü kuruluş olmasına rağmen;

1. Faaliyetlere katılım konusunda muhatap bulamadıkları,
2. Koordine kurulacak makamın net olmadığı,
3. Gönüllülerin eğitim ve teçhizatına ilişkin bir standart olmadığı,
4. Her gönüllü grubunun her faaliyete katılmasının uygun olmadığı,
5. Bazen sahada gönüllülere karşı yapılan muamelenin motivasyonu olumsuz etkilediği,
6. Gönüllülere ait tecrübe ve kaynakların sisteme aktarılamadığı,
7. Arama kurtarma mevzuatlarında yetersizlikler olduğu tespit edilmiştir.

Türkiye'deki insan profili göz önüne alındığında tehlikede bir insanın olduğu durumlarda her grup potansiyel gönüllü halini almaktadır. Bu nedenle STK'ların ya da gönüllü gruplarının envanterinin çıkarılmasının, ilgili arama kurtarma otoritesiyle karşılıklı anlaşmalar yapılmasının, akredite edilerek var olan güç ve dinamiklerin sisteme kazandırılması amacıyla çalışma başlatılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### **3.8.6. Basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri**

Başlangıçta dünya çapında sadece birkaç uydu televizyonu, ülke bazında ise birkaç gazete bulunuyordu (Keane, 2013, s.1). Radyo, televizyon, gazete vb. kitlesel iletişim araçlarının artmasıyla beraber tüm dünyada çoğulcu demokrasilerde kitlesel iletişim araçları Dördüncü Güç olarak adlandırılmıştır. (Erdoğan, 2013, s.176). 21. yüzyılda, internet ve bununla ilgili iletişim teknolojilerinin gelişimiyle beraber Beşinci Güç ortaya çıkmıştır. Beşinci güç ile beraber insanlar için iletişimde neredeyse sınır kalmamıştır (Dutton, 2009, s.2-3). Günümüzde teknolojinin gelişmesiyle ve okur yazar oranının artmasıyla özellikle de akıllı telefonlar ve sosyal medyadaki gelişmelerle beraber iletişim bolluğu yaşanmaya başlamıştır. Bazen dünyadaki her şeyi dümdüz eden

büyük bir buldozer gibi görülen iletişim bolluğu, dünyadaki tüm otoritelere meydan okumaktadır (Keane, 2013, s.1, 21).

Küresel olarak ölçüldüğünde, günlük olarak tahminen 2.5 kentilyon (bir kentilyon=bin katrilyon) byte yeni veri üretilmekte olup her yıl bu rakamın iki kat artacağı tahmin edilmektedir. Günlük iletişimin yüksek yoğunluğu, ana akım medyanın yanı sıra melez medyanın oluşmasına neden olmuştur. Bu yeni iletişim tarzının şaşırtıcı ve baş dönüştürücü potansiyeli olumlu etkilerinin yanı sıra yıkıcı gücünü de beraberinde getirmiştir. Bilgi artık yerel olmaktan çok küresel hale gelmiştir. Vatandaşlar, kamusal öneme sahip konularla ilgili özel kararları, kamuoyunda paylaşılan ve gerçekte var olan arasındaki farkları daha hızlı öğrenmeye ve istediği bilgiye ulaşmaya başlamıştır (Keane, 2013, s.2, 14, 18, 34).

Günümüzde halkla ilişkiler faaliyetlerinde radyo, televizyon gazete vb. klasik yöntemlerin yanı sıra internet de etkinlikle kullanılmaktadır. Sosyal medya sadece kişilere değil aynı zamanda kamu kurumlarına da kendilerini topluma tanıtmaya ve anlatmaya imkânı vermiştir. Birçok kamu kurumu hatta neredeyse tamamı halkla ilişkiler faaliyetlerinin büyük kısmını kurdukları internet siteleri üzerinden yürütmeye başlamışlardır. Kamu kurumları yaptıkları faaliyetleri halka sunarken halktan gelen geri dönüşlerle kurumun gelişimi sağlarken bunun yanında halkla ilişkiler faaliyetlerini de geliştirme imkânı bulmuşlardır. Kamu yönetiminin medya aracılığıyla yaptığı halkla ilişkiler faaliyetlerinde gerçeklik ve samimiyet oranı ne kadar yüksek derecede sağlanırsa, bu durum halkın kamu kurumlarına olumlu bakışına ve inancına katkı sağlayacaktır (Yağmurlu, 2011, s.1-2, 13-14).

Dünyada acil durum iletişimi son yıllarda tamamen değişime uğramıştır. İletişim teknolojilerindeki gelişim ile birlikte halkın anında bilgiye erişimine ilişkin standartlar tümüyle değişmiştir. Bir zamanlar devlet kurumları tarafından bilginin ne zaman ve nasıl paylaşılacağını belirleyen yukarıdan aşağıya komuta ve kontrol yapısı artık neredeyse ortadan kalkmıştır. Günümüzde bilgi insandan insana iletilir hale gelmiş, kişiler haber üreticisi ve tüketicisi olmuştur. Bu hıza yetişmek için kamu kurumları haberlerini direkt olarak halka sunma yolunu seçmeye başlamıştır (Haddow ve Haddow, 2013, s-xvii-xviii).

İletişim, günümüzde acil durum yönetiminde kritik bir işlev olarak kabul edilmektedir. Kamuoyuna ve medyaya zamanında ve doğru bilgi verilmesi kurtarma faaliyetlerinin etkin yönetiminde önemli bir rol oynamaktadır. Zamanında ve doğru

bilgi paylaşımı, etkili bir kurtarmanın anahtarı olan iş birliğini ve eşgüdümü getirir. Acil duruma ilişkin politikaları, hedefleri ve öncelikleri kamuoyu ve medyaya iletmek yapılacak faaliyetlere desteği artırır ve daha verimli bir operasyonunun gerçekleştirilmesini sağlar. Halkla iletişimde, medyayla ortaklık kurmak ve sosyal medyada aktif olarak yer almak, başarılı bir strateji uygulamanın anahtarlarından biridir. Etkili bir acil durum iletişim stratejisinin misyonu, acil durum yönetiminin her aşamasında kamuoyuna zamanında ve doğru bilgi sağlamaktır (Haddow ve Haddow, 2013, s-1-4).

Başarılı bir acil durum iletişim stratejisi, acil durum yöneticilerinin kurtarma sürecinde etkili bir şekilde iletişim kurmasını sağlayan bir dizi temel ilke üzerine kurulmuştur. Bu ilkeler, acil durum yöneticileri ve acil durum operasyonlarında yer alan diğer yetkililerle nasıl konuşulacağını, ne zaman konuşulacağını, ne söylenecekleri ve ne söylemeyecekleriyle ilgilidir. Bu ilkeler aşağıdaki dokuz genel kategoriye ayrılır: Bunlar;

1. Müşterilerin (toplum, kurumlar, medya, uluslararası kuruluşlar vb.) ihtiyaçlarına odaklanması,
2. Etkili iletişim için bir taahhütte bulunulması,
3. İletişimin, tüm planlama ve operasyonların ayrılmaz bir parçası haline getirilmesi,
4. İletişimde şeffaf olunması,
5. Bilgilerin doğru olduğundan emin olunması,
6. Bilgilerin zamanında paylaşılması,
7. Yöneticilerin, personelin ve teknik uzmanların erişilebilir olmasının sağlanması,
8. Kitlelerle duygusal bir bağlantı kurulması,
9. Tüm iletişim araçları (Televizyon, radyo, gazete, sosyal medya vb.) ve halkla ortaklık kurulmasıdır (Haddow ve Haddow, 2013, s-71-72).

Başarıyla icra edilen bir arama kurtarma operasyonu halkla ilişkiler konusunda olumlu bir tanıtım sağlayabilir. Bununla birlikte, büyük bir kazaya zayıf veya efektif olmayan bir yanıtın verilmesi, tüm ülkenin ve dünyanın dikkatini çekerek turizm, taşımacılık vb. önemli endüstrilerin kötü yönde etkilenmesiyle sonuçlanacaktır. Arama kurtarma tartışmasız insani bir görev olması nedeniyle ulusal ve uluslararası alanda iş birliği ve iletişimi sağlama konusunda mükemmel bir araçtır. Arama kurtarma

alanındaki iş birliği diğer alanlarda da iş birliği yapılmasına öncülük yapılmasını sağlar (Manuel V-II, 2019, s.1-2).

Halkla ilişkiler arama kurtarma faaliyetinin ayrılmaz bir parçasıdır. Arama kurtarma operasyonları esnasında gizlilik sınırları içerisinde kalmak şartı ile kamuoyu ve medyaya bilgi paylaşılmalıdır. Arama kurtarma operasyonlarında bilginin paylaşılmasının bilgi verme ve bilgi alma gibi çift yönlü bir etkisi bulunmaktadır. Mümkün olan en kısa sürede bilgi paylaşımı;

1. Arama kurtarma kaynaklarının daha efektif bir şekilde kullanılmasını sağlayacak ilave bilginin alınmasını,
2. Yoğun kamuoyu ve medya taleplerine daha az zaman harcanmasını,
3. Arama kurtarma görevi hakkında doğru olmayan ve spekülasyon yaratacak bilgi kirliliğinin önüne geçilmesini sağlar (Manuel II, 2019, s.1-14).

Arama kurtarma faaliyetleri genellikle halkta ve medyada büyük bir ilgi uyandırır. Medyaya temas halinde olma, genelde yöneticilerin veya halkla ilişkiler uzmanlarının sorumluluğundadır. Fakat bu yetki KKM'ye de devredilebilir. Bilgilerin kamuoyuna ve medyaya doğru ve tam olarak ulaşmasını sağlamak için KKM ile medya arasında iyi ilişkilerin oluşturulması çok önemlidir. Bu ilişki, herhangi bir büyük olaydan önce oluşturulmalıdır. KKM medyayı aynı zamanda verdiği hizmetleri ve toplum üzerindeki etkisini bildirmek için de kullanılmalıdır. Bunun için KKM tarafından;

1. Faaliyetlerine ilişkin belirli aralıklarla bilgilendirmesi,
2. Medya ile sürekli iletişim halinde ulaşılabilir olması,
3. Arama kurtarma faaliyetlerinde zamanında, yeterince haber alma ve yayında kullanması için video ve fotoğraf elde etme fırsatının verilmesine yönelik tedbirlerin alınması gerekmektedir (Manuel II, 2019, s.1-15).

Arama kurtarma operasyonuna ilişkin bilgiler “kim, ne, nerede, ne zaman, niçin ve nasıl” biçimindeki bilgileri içermelidir. Medya ile röportaj yaparken, KKM sözcüsü iyi düşünceler kullanılmalı ve ;

1. Mürettebat veya kayıp kişiler için kişisel kararlar ve küçültücü ifadeleri,
2. Pilot, kaptan veya mürettebatın deneyimi ve eğitimini,
3. Kazanın niçin olduğu veya nasıl sakınılabileceği hakkındaki kişisel fikir ve yorumları,
4. Kazazedelerin kurtulma şansları hakkında aşırı derecede iyimser veya kötümser yorumları,

5. Yakınları bilgi verilmeden kayıp veya tehlikede olan kişilerin isimlerini,
6. Bilgi tam teyit edilene kadar uçak, gemi veya diğer araçların sahibinin ve kullanıcılarının isimlerini,
7. Olay ile ilgili bilgiyi vermiş kişilerin isimlerini açıklamamalı ve kullanmamalıdır (Manuel II, 2019, s.1-15).

Özellikle kazazedelerin isimlerinin açıklanması hassas bir konudur. Sivil kazazedelerin isimleri aileleriyle temasa geçmek için her türlü çaba harcanana kadar yayınlanmamalıdır. Akrabalara bilgi verilinceye kadar, ölenlerin, hayatta kalanların ve yaralıların sadece sayıları bildirilmelidir. Hayatta kalanların isimleri ise tam teyit edilmeden açıklanmamalıdır. Genel bir listenin açıklanma durumu varsa öncelikle hayatta kalanların bilgisi paylaşılmalıdır. Büyük bir uçak ya da yolcu gemisi ile büyük bir olay meydana geldiğinde, değişik milliyetlerden olan yüzlerce kişi tehlikede olabilir. Bu durumda bilginin paylaşılmasında hassasiyet daha yüksek olur. Bu durumda bilgiler daha kısa ve net olmalıdır. Bir veya birden fazla tercüman ihtiyacı olabilir. Arama kurtarma operasyonu esnasında bekleme ve bilgi eksikliği tehlikede olan kişilerin aileleri için stresli bir süreçtir (Manuel II, 2019, s.1-16, 1-17).

Katılımcılardan alınan bulgular ve bu yönde yapılan literatür taramasında arama kurtarma faaliyetlerinde etkin ve bilimsel bir basın ve halkla ilişkiler faaliyeti gerçekleştirilmesinde sıkıntılar yaşandığı özellikle yetki ve sorumluluklarda karışıklıklar olduğu tespit edilmiştir. Arama kurtarma direkt olarak insan hayatını kurtarmakla ilgilidir. Bu nedenle halkın ve medyanın yoğun ilgi göstermesi beklenen bir sonuçtur. Etkin bir arama kurtarma faaliyetinin bir parçası olan basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinin aksaksız yürütülebilmesi amacıyla mevzuat düzenlemesi yapılmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. ARAMA KURTARMA YÖNETİMİ İÇİN YENİ BİR MODEL ÖNERİSİ

Araştırmanın bu bölümünde daha önceki bölümlerde yapılan literatür taraması, doküman analizi ve görüşmeler neticesinde elde edilen bilgiler ve bulgular doğrultusunda stratejik bir yaklaşımla arama kurtarma faaliyetlerinin daha etkin yürütülmesine ilişkin bütünleşik bir arama kurtarma modeli önerilecektir. Ortaya konulacak modelin stratejik seviyede örgüt yapısını oluşturan politika yapıcılar ile taktik ve operatif seviyede uygulayıcılara katkı sağlaması ve yön göstermesi hedeflenmiştir.

#### 4.1. Örgüt Yapısına İlişkin Stratejik Çerçeve

Örgütler bir amaca ulaşmak için kurulmuş yerleşik mekanizmalardır. Örgütler amaçlarını sorgulamak, doğrulamak ve çevreleriyle etkileşime girme şeklini yeniden tanımlamak için bir süreç içindedirler. Örgütsel strateji kavramına ve bunun yapı ile yönetim süreçlerine ilişkin ilgi giderek artan bir süreçte devam etmektedir. Çünkü strateji, yapı ve süreç birbirinden ayrılmayacak şekilde iç içe geçmiş durumdadır. Yönetim teorisi ile örgütsel stratejinin gelişim evrelerinde birçok benzerlik bulunmaktadır. Örgütlerin her türlü faaliyeti üst düzey yöneticiler tarafından verilen stratejik karar ve tercihlere göre yürütülmektedir (Miles ve Snow, 2003, s.xxvi, 3-4).

Her örgüt, işinin ne olduğu, hedeflerinin ne olduğu, sonuçları nasıl tanımladığı, hedef kitlenin kim olduğu ve hedef kitlenin neye değer verdiği konularını içeren bir işletme teorisi üzerinde çalışır. Amacı, bir örgütün öngörülemeyen bir ortamda istenen sonuçlara ulaşmasını sağlamaktır. Strateji aynı zamanda örgüt teorisinin testidir. Stratejide beklenen sonuçların elde edilememesi örgüt teorisinin tekrar gözden geçirilmesinin gerekliliğini ortaya koyan ilk ciddi göstergedir. Bu durumda;

1. Göreviniz nedir?
2. Ne olmalı?
3. Neye katkıda bulunmanız bekleniyor?
4. Görevinizi yaparken sizi ne engeller? soruları sorulmalıdır.

Bu sorular neticesinde kurumun görevini yapmasını engelleyen durumlar tespit edilmeli ve ortadan kaldırılmalıdır (Drucker, 2007, s.43, 145). Bir kuruluşun hedeflerine tüm organizasyon seviyelerinde ulaşabilmesi için stratejik, taktik ve operasyonel görev tabanlı plan geliştirmesi gerekir. Kuruluşun misyonu ve uzun vadeli hedefleri gerçeğe

dönüşecekse, her biri diğerleriyle uyumlu çalışmalıdır. Stratejik plan; örgüt çapında stratejik hedeflere ulaşmak için kimin, neyin, ne zaman, nerede, nasıl ve ne kadar yapacağını üst yönetim tarafından belirlendiği uzun vadeli hedefleri içeren plandır. Stratejik hedefler verimlilik, ürün geliştirme ve paydaşlara karşı sorumluluklar gibi alanlarda istenen değişikliklere odaklı olarak belirlenir. Oluşturulacak stratejik planlama büyük ölçüde yöneticilerin liderlik yetenekleri ile doğru orantılıdır. Liderlerin büyük ya da küçük olmasına bakılmaksızın, kurumu nerede ve nasıl bir vizyona sahip olduğunu görmek istediği önemlidir. Bir stratejik planın geleceğe ne kadar uzanacağı, yöneticilerin dış çevre koşulları ve ihtiyaç duyulan kaynakların mevcudiyeti hakkında sahip oldukları, bilginin kesinlik derecesiyle belirlenir. Her stratejik plan, dış ortamlarında tahmin edilmesi zor, ancak gelecekteki önemli olaylarla ilgilidir. Bu nedenle stratejik planlar, zaman dilimlerinde meydana gelen değişiklikler için düzenli olarak gözden geçirilmeli ve gerekli değişiklikler yapılmalıdır (Plunkett, vd., 2007, s.157-158).

Strateji ile taktik arasında birbirinden ayrılmayacak şekilde yakın bir ilişki vardır. Strateji yol gösterici olarak nereye ve neden gitmek istediğimizi belirlerken taktikler ise amaçlara nasıl ulaşabileceği belirlerler (Ertürk, 2000, s.79). Taktik plan orta seviye yöneticiler tarafından oluşturulan plandır. Taktik planda; alt sistemlerin her birinin ne yapması gerektiği, işlerin nasıl ve ne zaman yapılması gerektiği, faaliyetlerin nerede gerçekleştirileceği, hangi kaynakların kullanılacağı ve her bir görevi yerine getirme yetkisinin kimlere ait olacağı belirtilir. Taktik planların stratejik planlardan daha fazla detayı, daha kısa zaman dilimleri ve daha dar kapsamları vardır. Taktik planlar içerik olarak stratejik planlardan farklı olabilir. Fakat oluşturulan taktik planlarda ulaşılması hedeflenen kısa dönemli sonuçların tümü kurumun uzun dönemli stratejik hedeflerine ulaşmasını sağlar. Operasyonel planlar taktiksel planları destekleyen ve operasyon yöneticileri tarafından hazırlanan planlardır. Bu planlar günlük, haftalık ve aylık süreçleri kapsayacak şekilde oluşturulur. Operasyonel planlar tek defalık uygulanan ve devam eden olmak üzere iki ana kategoriye ayrılır. İnceleme veya bütçeye yönelik programlar tek defalık programlardır. Devam eden süreçler ise genellikle işe alma, ekipman bakımı ile stratejik seviyede oluşturulan politikaların, prosedürlerin ve kuralların gözden geçirilmesidir. Planlamanın sonucu, kuruluşun amaçlarına ulaşmak için birleşik bir çerçeve oluşturmalıdır. Geleneksel yönetim piramidinin planlama süreci için bir model olarak kullanılması, her bir alt sistemin çalışmasının bir sonrakinin

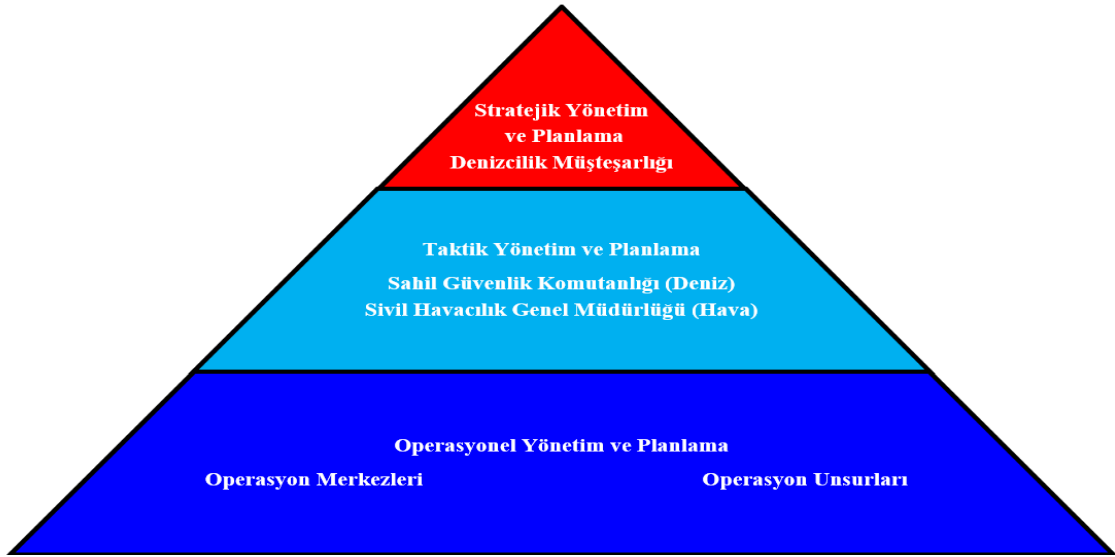
çalışmasını tamamladığı bir hedefler hiyerarşisi ile sonuçlanır (Plunkett, vd., 2007, s.158, 160-161).

Herhangi bir kuruluşun birden fazla yönetim düzeyi vardır. Organizasyonlardaki yönetim stratejik, taktik ve operasyonel olmak üzere üç seviyede icra edilir (http-24). Her seviye kendi sorumluluklarını taşır ve hepsi örgütsel amaç ve hedeflere kendi yollarıyla ulaşmak için çalışır. Stratejik yönetim, üç katmanlı yönetim hiyerarşisinin en üst seviyesidir. Stratejik yönetim kademesinde bulunan yöneticiler, taktik ve operasyon yönetim seviyesindeki yöneticilerine yol gösterecek kararlar vererek kuruluştan geleceğine yön verirler. Stratejik yöneticiler örgütü bir bütün olarak görürler ve bu doğrultuda organizasyonun hedeflerine ulaşması için strateji ve politikaları oluştururlar. Bu nedenle stratejik yöneticilerin bilgi ihtiyacı hem orta hem de operasyon yöneticilerinden farklıdır (http-25). Taktik yönetim ya da diğer adıyla orta düzey yönetim kademesinde bulunan orta düzey yöneticilerin hem kısa hem de uzun vadeli bilgilere ihtiyacı vardır. Orta düzey yöneticiler, kaynakların kurumsal hedeflere ulaşmak için en iyi nasıl tahsis edilebileceğine ilişkin kısa vadeli planlama ve kontrol kararları alırlar. Orta düzey yöneticilerin karar verme alanı, sürekli olarak dalgalanma yaşadığı için kısmen operasyonel, kısmen stratejik bir durum alır (http-25).

Operasyonel yönetim, üç katmanlı yönetimin alt katmanını oluşturur. Operasyonel yönetim kademesinde bulunan yöneticiler, doğru uygulandığında öngörülebilir sonuçları olan önceden belirlenmiş kurallar çerçevesinde kararlar alırlar. Operasyon yöneticileri kuruluşun ürettiği hizmeti yerine getirir ve çalışma detaylarını denetler. Stratejik yöneticilerin çoklu karar hedefleri varken, operasyon yöneticilerinin tek hedefleri vardır. Operasyon yöneticileri, tekrarlayan, düşük seviyeli bir iç bilgiye ihtiyaç duyarlar. Mevcut performansı yakalayan bilgilere oldukça bağımlıdırlar ve çevrimiçi, gerçek zamanlı bilgi kaynaklarının büyük kullanıcılarıdır (http-25).

Üst düzey yöneticilerin sorunları tanımlaması genellikle zordur, ancak operasyon yöneticilerinin bunu yapması kolaydır. Stratejik yöneticiler yarı yapılandırılmış sorunlarla karşı karşıyayken, alt düzey yöneticiler çoğunlukla yapılandırılmış sorunlarla ilgilenmektedir. Stratejik yöneticilerin karşılaştığı bir soruna alternatif çözümlerin ifade edilmesi genellikle zordur, ancak operasyon yöneticilerinin birlikte çalıştığı alternatiflerin sıralanması genellikle kolaydır. Stratejik yöneticiler çoğunlukla bir defalık kararlar alırken, operasyon yöneticileri tarafından alınan kararlar tekrarlayıcı olma eğilimindedir (http-25).

Katılımcılardan alınan bulgular değerlendirildiğinde arama kurtarma faaliyetlerinin yürütülmesine ilişkin yönetim ve planlama hiyerarşisinde literatüre uygun bir yapılanma ve plan aşamalarının oluşturulmasında sıkıntılar olduğu tespit edilmiştir. 12 Aralık 2001 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği doğrultusunda yönetim ve planlama kademeleri net olarak belirlenmemiştir. Stratejik seviyede oluşturulan iki doküman bulunmaktadır. Bunlar; Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ve Ulusal Arama Kurtarma Planıdır. Bu iki dokümanda yer alan görev içerikleri ve geçmişe yönelik uygulamalar incelendiğinde ortaya çıkan üç kademeli yönetim ve planlama kademesi Şekil 4.1’de olduğu gibidir.



Şekil 4.1. 12 Aralık 2001 tarihli Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'ne Göre Yönetim ve Planlama Hiyerarşisi (CBRGA, 2001).

#### 4.2. Arama Kurtarma Faaliyetlerine Yönelik Durum Analizi

Stratejik planlamanın en önemli aşamalarından biri durum analizidir. SWOT organizasyonlarda yer alan Güçlü Yönleri, Zayıf Yönleri, Fırsatları, Tehditleri değerlendirmek için kullanılan ve stratejik planlamaya yön gösteren bir durum analiz yöntemidir. SWOT analizi şirketlerden devlet dairelerine kadar geniş bir yelpazede kullanılan bir yöntemdir. SWOT analizi her aşamada ve her zaman gerçekleştirilebilir. Bu yöntem sayesinde organizasyonlar güçlü yönlerine odaklanma, zayıf yönlerini ve tehditleri en aza indirme, fırsatlardan mümkün olan en büyük faydayı elde etme avantajını yakalar (Quincy ve Huang, 2012, s.2-5).

Başarı için bir faktör tek başına yeterli değildir. Başarı organizasyon yapısı içinde birbirini etkileyen karşılıklı bağımlılıklarının da kapsanmasıyla elde edilir. Karşılıklı

bağımlılıkların etkilerini görmek için SWOT analiz yöntemi kullanılabilir. Bu analiz karar verme sürecine rehberlik etmesi açısından çok önemlidir (Mariani, 2017, s.40-41).

Araştırma kapsamında arama kurtarma faaliyetlerinin her kademesinde görev yapan kişilerle derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Katılımcılarla yapılan görüşmeler neticesinde SWOT analizi yapılmasına yönelik çok detaylı ve zengin bir bulgu havuzu elde edilmiştir. Bu bulgu havuzunda bulunan veriler kullanılarak yapılan SWOT analiziyle oluşturulan yeni model önerisine katkı sağlanması hedeflenmiştir. Stratejik yapı oluşturulurken SWOT analizinde elde edilen zayıf yönler ile tehditler göz önünde bulundurulmuş ve bunları giderici önlemler alınmıştır (Bkz. Tablo 4.1).

**Tablo 4.1.** *Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerine İlişkin SWOT Analizi.*

<b>Güçlü Yönler</b>	<b>Zayıf Yönler</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin önemli bir tecrübe birikimine sahip olunması</li> <li>2. İhtiyaca cevap verebilecek sayıda kalifiye personelin varlığı</li> <li>3. Yeterli sayıda iş birliği yapılabilecek STK'ların varlığı</li> <li>4. Türkiye'nin toplulukçu ülkeler sınıfında yer almasından dolayı yardımlaşma kültürünün gelişmiş olması</li> <li>5. Türk Arama kurtarma bölgesinde hava ve deniz araçlarını teknolojik olarak izleme altyapısının kurulmuş olması</li> <li>6. Dünya çapında faaliyet gösteren uydu yardımcı arama kurtarma sisteminin (COSPAS-SARSAT) Türkiye'de kurulmuş olması</li> <li>7. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin bina tesis ve altyapının eksiksiz olması</li> <li>8. Arama kurtarma vasıtalarının nicelik ve nitelik olarak yeterliliği</li> <li>9. 24 saat görev yapma kabiliyetinin olması</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bütüncül stratejik yapılanma eksikliği</li> <li>2. Kurumlar arasında etkin koordinasyon ihtiyacının varlığı</li> <li>3. STK'ların arama kurtarma faaliyetlerine entegrasyon eksikliği</li> <li>4. Mevzuatın ihtiyacı karşılayacak nitelikte güncel olmaması</li> <li>5. Müşterek koordinasyon merkezi eksikliği</li> <li>6. Kamuoyunu bilgilendirmeye yönelik iletişimde kurumsallaşmanın sağlanmamış olması</li> <li>7. Görev, yetki ve sorumluluklarda netlik olmaması</li> </ol>
<b>Fırsatlar</b>	<b>Tehditler</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. İletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmişliğin bilgiye ulaşımını kolaylaştırması</li> <li>2. Ülke geneline yayılmış STK'ların sisteme entegrasyonu ile beraber arama kurtarma faaliyetlerinin daha maliyet etkin olarak yürütülmesinin sağlanacak olması</li> <li>3. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak farklı taşıma modellerindeki emniyet düzeyinin artması nedeniyle arama kurtarma faaliyetlerinin nicelik olarak azalması</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arama kurtarma faaliyetlerinde destek sağlayacak diğer otoritelerin kurumsal tutuculuğu</li> <li>2. Türkiye'nin 3 tarafının denizlerle çevrili olması, Ege Denizi ile Akdeniz'deki siyasi gelişmeler doğrultusunda arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin duyulacak ihtiyacı artırması</li> <li>3. Deniz ve hava trafiği yoğunluğu</li> </ol>

### 4.3. Model Önerisine İlişkin Arama Kurtarmanın Kavramsal Çerçevesi

Arama kurtarmanın ana fonksiyonu hayat kurtarmaktır. Arama kurtarma şartlar uygun olduğunda bu tür görevlere ayrılmış unsurlarca verilen bir hizmettir. Karada veya denizde tehlikede olan kişileri kurtarma için uçakların, helikopterlerin, satih vasıtalarının, denizaltıların, özel kurtarma ekiplerinin ve teçhizatın kullanımını kapsar. Bir arama kurtarma görevindeki faktörlerin tümünün en etkin şekilde uygulanması, planlama, mevcut kaynakları koordine etme ve operasyonu başarıyla sonuçlandıracak şekilde sevk ve idare etme kabiliyetine sahip eğitilmiş bir teşkilat vasıtasıyla gerçekleştirilebilir (ATP-10, 1995, s.2-1).

Hiçbir arama kurtarma sistemi bir gecede inşa edilemez. Her arama kurtarma faaliyetine başarılı müdahaleyi sağlamaya yeterli arama kurtarma kaynakları ne şu anda ne de gelecekte var olacaktır. Bu nedenle önemli olan mevcut kaynakların tam kapasite kullandığından emin olunacak tedbirlerin alınmasıdır. Her operasyon sonrası bu kaynakların kullanımı, yeterliliği, niteliği gibi konular değerlendirilmeli ve ihtiyaç duyulan iyileştirme süreçleri devreye sokulmalıdır (Manual V-II, 2019, s.6-1).

Devletlerin arama kurtarma organizasyonunu, kaynaklarını, politikalarını ve prosedürlerini oluşturması için yasal bir zemin oluşturması gerekmektedir. Hazırlanacak yasal mevzuat arama kurtarma sorumluluğunu bir devlet sorumluluğu olarak tanımlamalı ve uluslararası hukuk ile uyumlu olmalıdır. Her devlet arama kurtarma faaliyetine ilişkin sorumluluklarını ve gerekliliklerini değerlendirmelidir. Periyodik olarak yapılan bu değerlendirmeler mevcut arama kurtarma sisteminin ihtiyaç duyduğu iyileştirmeleri yapmak için gerekçelere dayanan bir altyapı oluşturur (Manual V-II, 2019, s.5-11, 5-12).

Arama kurtarma planı; arama kurtarma hizmetlerinin sağlanmasını destekleyen hedefleri, düzenlemeleri ve prosedürleri, ulusal ve uluslararası arama ve kurtarma yapısının tüm seviyelerinde bulunan belgeleri tanımlamak için kullanılan genel bir terimdir (Authority, 2019, s.30). Arama kurtarma sisteminin her düzeyinde planlama süreçleri vardır. Bunların en önemlisi arama kurtarma komiteleri tarafından geliştirilen stratejik planlardır. Bu plan üst düzeydeki mevzuatın ve planların yürürlüğe konması için kullanılır. Arama kurtarma faaliyetlerine yönelik herhangi bir sorunu çözmek için bir plan geliştirildiğinde, geliştirilen planın uygulama aşaması ve sonuçları detaylı incelenmelidir. Planlarda gelişmelere engel olan problemler tespit edilerek çözümlenmelidir. Bir problemin kaynağını bulmanın en etkin yöntemi, problemin neden kaynaklandığını

sormaktır. Bu süreçte elde edilen her sonuca birkaç defa “niçin?” sorusu sorulduğunda ana kaynağa ulaşılabacaktır. Buradan alınan verilerle gecikme olmadan düzenlemeler yapılmalıdır. Uygun bir plan ve buna ilişkin etkin süreçler arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin sorunları azaltır ve faaliyetlerin etkinliğini artırır. Arama kurtarma yönetimi planlama süreçleri asgari;

1. Yeni çıkan teknolojilerin ve diğer çevresel değişimlerin ve fırsatların değerlendirilmesini,
2. Daha önce icra edilen arama kurtarma istatistiklerinin kullanılarak tekrar eden tehlikeli durumların nedenlerinin tanımlanmasını,
3. Meydana gelen deniz ve hava aracı kazaları sonrası yapılan inceleme neticesinde arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin bulgu ve tavsiyelerin analizinin yapılarak bunlara ilişkin alınacak tedbirlerin belirlenmesini,
4. Ulusal sorumluluklar ve uluslararası antlaşmalar doğrultusunda arama kurtarma mevzuatının geliştirilmesini,
5. Arama kurtarma programlarının ve paydaşlar arasındaki bilgi paylaşımının sağlanmasını,
6. Uluslararası arama kurtarma birlikleri ile iş birliğini ve koordinasyonunu kapsamalıdır (Manual V-II, 2019, s.5-2, 6-2).

Arama kurtarma yöneticileri periyodik olarak programlarını değerlendirmeli ve uzun vadeli planlarını güncellemelidir. Bu planlamanın yılda bir gözden geçirilmesi uygun bir yöntemdir. Arama kurtarma faaliyetleri için yöneticiler genellikle beş yıllık bir süreci kapsayan uzun vadeli planlar geliştirmelidir. Bu planlar arama kurtarma gereksinimlerine göre ve daha sonra üst düzeyde oluşturulacak mevzuata temel olacak şekilde hazırlanmalıdır. Planların uygun hazırlanması kurtarılabacak insan sayısını artıracaktır. Etkin bir arama kurtarma sistemi devletlerin prestijine ve ekonomik faaliyetlerine de katkı sağlar. Arama kurtarma faaliyetlerinde meydana gelen önemli aksaklıklar turizm ve ulaşım faaliyetlerini olumsuz etkileyebilir. Arama kurtarma planları, arama kurtarma hizmetlerinin nasıl sağlanacağını, organize edileceğini ve destekleneceğini anlatmaktadır. Arama kurtarma planları arama kurtarma hizmetlerini sağlayan ve destekleyen tüm kamu kurumlarının onayından geçmelidir. Sivil havacılık ve deniz güvenliği sorumlulukları genellikle ulaştırma bakanlıkları sorumluluğunda olduğu için arama kurtarma planının hazırlanması için uygun bir makamdır.

Katılımcıların tamamı arama kurtarma komitesinde temsil edilmelidir (Manual V-II, 2019, s.5-3, 5-4).

Ulusal arama kurtarma planları kurumlar arası anlaşma, ülkelerin insani, ulusal, uluslararası taahhütlerini ve yükümlülüklerini yerine getirmesini sağlamak için tüm arama kurtarma operasyonlarında mevcut tüm kaynakların etkin kullanımını sağlamak amacıyla oluşturulur. Ulusal arama kurtarma planı tüm arama kurtarma sistemini kapsayacak şekilde tek bir doküman olmalıdır. Ulusal arama kurtarma planı;

1. Sorumlu olunan arama kurtarma bölgesini,
2. Mevcut kaynak, personel, malzeme, teçhizat ve araçların tanımını,
3. Arama kurtarma personel eğitimlerini, yeterlilik standartlarını ve sertifikalandırma usûllerini,
4. Arama kurtarma faaliyetlerinden ana sorumlu otorite ile bu faaliyetleri destekleyecek olanların görev ve sorumluluklarını,
5. Arama kurtarma faaliyetlerini destekleyecek otoritelerle yapılmış anlaşmaları ve özetlerini,
6. Komşu ülke arama kurtarma merkezleriyle karşılıklı iş birliğine yönelik yapılmış anlaşmaları ve özetlerini içermelidir (Manual V-II, 2019, s.5-4).

Arama kurtarma sistemini geliştirmek için belirlenecek hedefler çok önemlidir. Genel olarak, her hedefin birkaç ilintili hedefi olmalıdır. İyi tanımlanmış ve gerçekçi olarak belirlenmiş hedefleri tespit etmek, arama kurtarma sistemindeki sürekli iyileştirmeyi sağlamanın en mükemmel yoludur. Oluşturulacak hedefler arama kurtarma faaliyetinin görev ve amacıyla tutarlı, uygulanabilir ve ölçülebilen sonuçlar içermelidir. Bu hedefler;

1. Can kayıplarının ve kişisel yaralanmaların en aza indirgenmesini,
2. Araştırma ve geliştirme, teknoloji ve eğitim tecrübesini kullanarak tehlike altındaki kazazedeleri aramak için harcanan zamanın en aza indirgenmesi,
3. Kazaları azaltmaya yönelik olarak diğer havacılık ve denizcilik otoriteleri ile yakın iş birliği gibi konuları içerebilir (Manual V-II, 2019, s.5-2).

Arama kurtarma sistemlerinin organizasyon yapısında yönetim ve operasyon olmak üzere iki temel yönetim şekli vardır. Yönetim; planlamayı, koordinasyonu, organizasyon yapısını oluşturmayı, fon sağlamayı ve arama kurtarma sisteminin değerlendirmesini içerir. Yönetim idari bir mevki olup en üst otoriteyi temsil etmektedir. Operasyon yönetimi, arama kurtarma faaliyetlerine müdahale dâhil tüm acil

ve rutin durumları kapsar. Arama kurtarma yöneticileri arama kurtarma sistemini kurmada, koordine etmede, teşkilatlandırmada, donatmada ve kontrol etmede tam sorumluluğa sahiptir. Arama kurtarma yöneticileri genel olarak;

1. Arama kurtarma iş birliği ve koordinasyonu için planları, politikaları, prosedürleri, standartları ve eğitim gerekliliklerini geliştirmekten, gözden geçirmekten ve değerlendirmekten,
2. Arama kurtarma merkezleri ve alt merkezlerini kurup desteklemekten,
3. Arama kurtarma komitesini desteklemekten veya duruma göre başkanlık etmekten,
4. Arama kurtarma sisteminin etkinliğini artırıcı ve hedeflerine ulaşmasını sağlayacak tedbirleri geliştirmekten,
5. Uluslararası alanda yakın ve iş birliği içinde çalışmayı sağlamaktan,
7. Yakın ve etkili çalışma yapılmasına ilişkin tedbirleri almaktan,
8. Arama kurtarma operasyonları için kaynakları destekleyen, onlara katılan ve kaynakları sağlayan diğer otoritelerin yöneticileriyle planları ve prosedürleri koordine etmekten,
9. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin tahsis edilen bütçeleri idare etmekten,
10. Arama kurtarma verilerinin muhafaza edilmesini sağlamaktan,
11. Arama kurtarma anlaşmaları yapmaktan ve uluslararası arama kurtarma kabiliyet ve usûllerini geliştirmekten,
12. Tüm arama kurtarma kaynaklarının verimli ve etkili biçimde kullanılmasını sağlamaktan,
13. Arama kurtarma faaliyetlerinde kesintisiz muharebe iletişimi sağlanmasına ilişkin tedbirlerin alınmasını sağlamaktan,
14. Arama kurtarma sisteminin prosedürlerini ve teknolojisini geliştirmesine yardımcı olacak eğitim ve tatbikatları teşvik etmekten,
15. Güvenlik programları geliştirmekten sorumludur (Manual V-II, 2019, s.5-5, 5-6).

Bir arama kurtarma organizasyonunun öncelikli kaynakları, sistemde bulunan ana otoritelerin kendi kaynaklarıdır. Fakat genellikle, etkin arama kurtarma müdahalelerini sağlamak için diğer organizasyonlara bağımlıdırlar. Devletler arama kurtarma hizmetine ilişkin olarak mümkün olan eldeki tüm kaynakları kullanmalıdır (Manual V-II, 2019, s.1-4). Arama kurtarma faaliyetlerinde etkinliğin en önemli göstergesi kazanın oluşması

ile kazazedenin kurtarılması arasında geçen süredir. Bu sürenin kısalığı, başarı göstergesiyle doğru orantılıdır. Bunun için gerektiğinde müşterek faaliyet icra etmek önemlidir. Arama kurtarma sistemini desteklemek üzere başkalarının da katılımının sağlanması ve buna yönelik ilişkilerin geliştirilmesi çok önemlidir. Bunun aksi sistemin en büyük düşmanıdır. Arama kurtarmanın insan hayatını kurtarmaya yönelik olması ve siyasi yanının olmaması, diğer tüm otoritelerle iş birliğinin sağlanması açısından avantaj sağlar. Arama kurtarma faaliyetlerinde bencillik, iletişim eksikliği, suçlama, kısa vadeli planlama ve maliyetleri azaltmanın ön plana çıkarılması, iş birliğinin önündeki en büyük engellerdir (Manual V-II, 2019, s.6-6).

Genel koordinasyon yetkisine sahip olan arama kurtarma otoritesi mevcut tüm bilgileri ve istihbaratları değerlendirmeli ve olası arama alanı hakkında ilk değerlendirmeyi yapmalıdır. Eğer gerekli cevap otoritenin kapasitesinin ötesinde olarak değerlendirilirse, o zaman otorite erken aşamada yardım talep etmelidir. Yardım taleplerinin ertelenmesi, hayatta kalma şansının azalmasına veya arama alanının büyüklüğünde önemli bir artışa neden olabilir (Authority, 2019, s.41). Arama kurtarma kaynaklarını ve bilgiyi paylaşmak, genellikle sistem başarımını maksimize etmek için en etkili yoldur. Etkili bir koordinasyon arama kurtarma operasyonlarını basitleştirilebilir ve hızlandırılabilir. Tam zamanlı kamu arama kurtarma otoritelerin yanı sıra arama kurtarma faaliyetlerine;

1. İl ve yerel yönetimlerin,
2. İtfaiye, polis ve askeri kurumların,
3. Muhabere olanağı sağlayan kurum ve özel kuruluşların,
4. Ticari uçak işletmelerinin,
5. Ticari gemilerin,
6. Balıkçı tekneleri, yatlar ve ufak teknelerin;
7. Gemi takip sistemlerinin,
8. Gönüllü arama kurtarma organizasyonlarının;
9. Spor kulüpleri vb. organizasyonların,
10. Arama kurtarma faaliyetine destek verebilecek ticari kurumların katılmasını sağlayacak tedbirler de alınmalı ve planda kapsanmalıdır (Manual V-II, 2019, s.5-9).

Arama kurtarma faaliyetlerinde hayati husus; arama faaliyetinin mümkün olan en kısa zamanda başlatılması, kazazedenin yerinin süratle tespit edilmesi ve bulunduğu

noktaya ulaşılmasıdır. Bu kapsamda; arazide ve denizde (düşen bir uçak, kaybolan bir sörfçü, dağda kaybolan sporcular vb.) yürütölen arama kurtarma faaliyeti ile belirli bir sahada (deprem, çığ vb. olaylar) yürütölen arama kurtarma faaliyetleri özellikle “arama” safhası yönüyle birbirinden tamamen farklıdır. Belirli bir sahada (deprem, çığ vb. olaylar) yürütölen arama kurtarma faaliyetlerinde kazazedenin muhtemel yeri göreceli olarak sınırlı bir sahadır. Diğeri bir ifadeyle, arama faaliyeti yürütölecek saha (yıkık bir bina, çığın düşmüş olduğu bir alan vb.) bellidir. Dolayısıyla burada yürütölen faaliyet esasen bir arama faaliyeti değıl orada olduğu bilinen kazazedenin net yerinin belirlenip kurtarılmasıdır. Buna karşılık arazide ve/veya denizde yürütölen bir arama kurtarma faaliyetinde kazazedenin muhtemel yeri bilinemediğinden arama sahası; onlarca, bazen yüzlerce kilometre karelik sahalardır. Belirli bir sahada (deprem, çığ vb. olaylar) yürütölen arama kurtarma faaliyetlerinde ise karşılaşacağınız tablo aşağı yukarı bellidir. Bir deprem söz konusu ise ne tip teçhizatın olması ve kurtarma personelinin eğitim seviyesinin ne olması gerektiğı kolaylıkla tanımlanabilir. Bu tip arama kurtarma faaliyetlerinde sadece belirli dallarda uzmanlaşmış personel ve uygun teçhizat ile görev başarılabilir; ancak aynı başarıyı arazide ve/veya denizde yürütölen bir arama kurtarma faaliyetinde yakalamak için ilave uzmanlıklar ve teçhizat gereklidir. O halde arama kurtarma teşkilat planlaması yapılmadan önce bu hususlar dikkate alınmalıdır. Bu çerçevede ilk başta yapılması gereken arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin politika, plan, hedef ve amaçların net olarak ortaya konulmasıdır. Kurulacak teşkilat hangi görevleri, nasıl icra edecektir? Bu iki sorunun cevabı net olarak bilinmelidir (Derici, kişisel iletişim, Mart 2020).

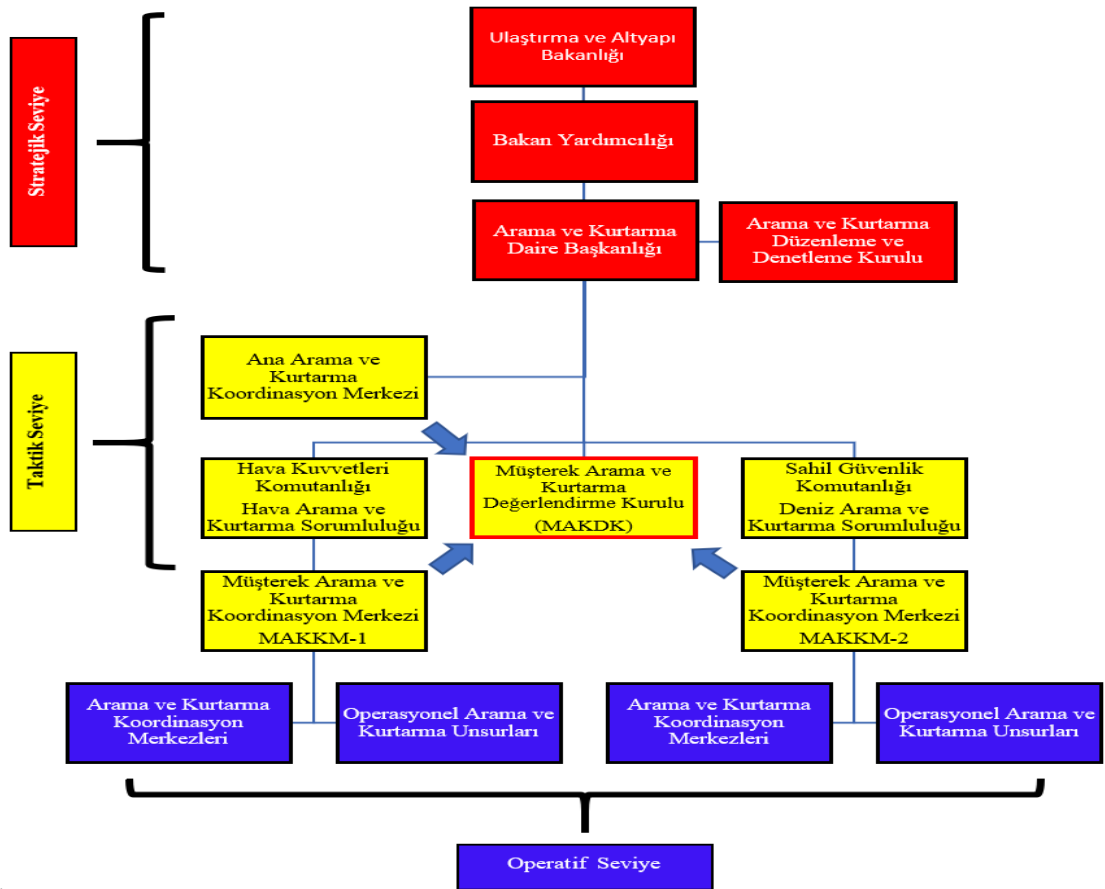
#### **4.4. Türk Arama Kurtarma Faaliyetlerinin Yürütölmüne Yönelik Yeni Bir Model Önerisi**

Araştırmada strateji, stratejik yönetim, stratejik plan, arama kurtarmanın tarihi, arama kurtarmaya ilişkin ulusal ve uluslararası düzenlemeler, afet, afet faaliyetleriyle arama kurtarma faaliyetlerinin farklılıkları ve benzerliklerine ilişkin literatür detaylı olarak incelenmiştir. Literatür taramasına müteakip nitel araştırma yöntemlerinden görüşme metoduyla, arama kurtarma ve afet faaliyetlerinin her kademesinde görev yapan 25 kişi ile görüşme yapılarak bulgu toplanmıştır. Bulgular nitel araştırma yöntemine göre incelenmiştir. İnceleme neticesinde ihtiyaç duyulan ilave doküman

analizi yapılarak bulgular detaylı olarak tekrar ele alınmıştır. Doküman analizi ve görüşmelerden alınan bulgular doğrultusunda öne çıkan;

1. Organizasyon (teşkilat) yapısı,
2. Koordinasyon,
3. Mevzuat karışıklığı,
4. Müştereklik ve ortak çalışma kültürü,
5. Sivil toplum kuruluşlarının statüsü,
6. Basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerinde yaşanan sıkıntıların, Türk arama kurtarma organizasyon yapısının bütünleşik bir bakış açısıyla yeniden organize edilmesiyle çözüme ulaştırılabileceği değerlendirilmiştir.

“Bir kuruluşun hedeflerine tüm organizasyon seviyelerinde ulaşabilmesi için stratejik, taktik ve operasyonel görev tabanlı plan geliştirmesi gerekir” prensibinden yola çıkarak arama kurtarmaya ilişkin problemlerin stratejik, taktik ve operatif seviyede yeniden yapılanmayla giderilebilecek bir model üzerinde çalışılmıştır. Yapılan çalışma neticesinde Türkiye için üç seviyeli bir model önerisi oluşturulmuştur (Bkz. Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Önerilen Arama Kurtarma Yönetim Modeli

#### 4.4.1.Stratejik seviye model önerisi

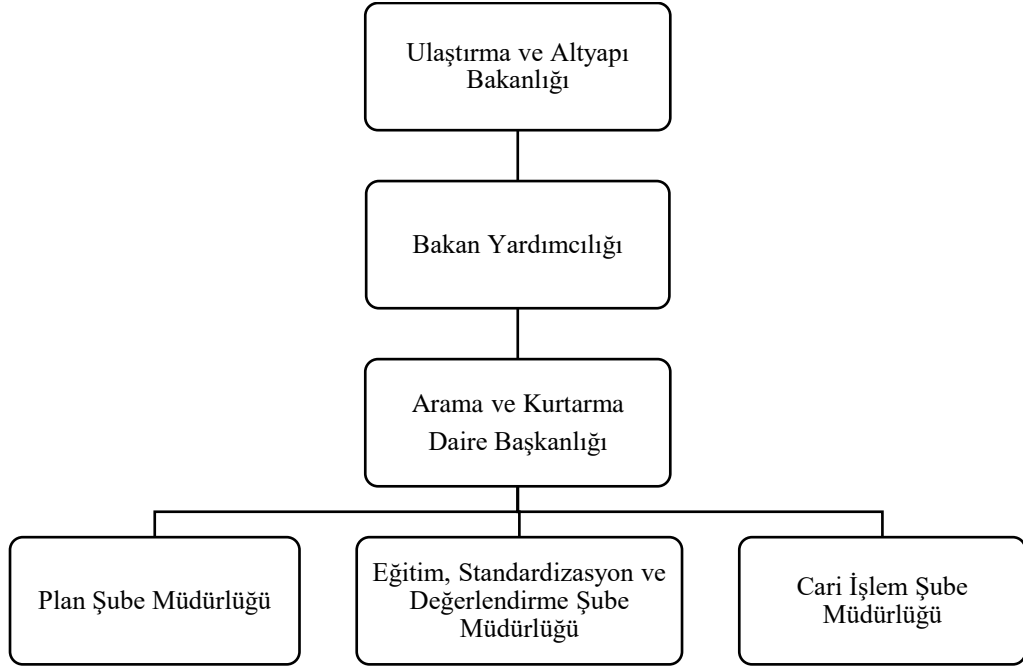
Araştırma neticesinde alınan bulgular, örnek ülke incelemeleri, ulusal ve uluslararası doküman analizi neticesinde arama kurtarmanın ana hizmet sahasının deniz ve hava araçlarının kazaya uğraması neticesinde tehlikede olan kişilerin aranıp kurtarılması olduğu, bunun yanı sıra herhangi bir sebeple tehlikede olan kişilerin aranıp kurtarılmasını destekleyecek görevleri de icra ettiği görülmüştür.

Türkiye’de hava ve deniz araçlarına düzenleme yapma yetkisi 703 Sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamında diğer ülkelerin birçoğunda olduğu gibi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumluluğundadır. Bunun yanı sıra Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Uluslararası Havacılık Örgütüyle ilgili en üst koordinasyon otoritesi görevi de aynı bakanlık tarafından yürütülmektedir.

Katılımcılarla yapılan görüşmelerde de katılımcıların büyük çoğunluğu bu konuyu vurgulamış ve bu nedenle arama kurtarma faaliyetleri için en üst otoritenin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında oluşturulması gerektiğini belirtmiştir.

Bu kapsamda model önerisinde stratejik yönetim seviyesinin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında oluşturulması uygun bulunmuştur. Öncelikle arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin kurumsal faaliyetlerin stratejik seviyede takibi ve kontrolü amacıyla ilgili mevzuatta değişiklik yapılarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanının uygun göreceği bir bakan yardımcısına direkt bağlı olacak şekilde “Arama ve Kurtarma Daire Başkanlığı” kurulmalıdır. Kurulacak daire başkanlığı stratejik seviyedeki ulusal ve uluslararası konuları takip edecek ve işlemleri yapacak;

1. Plan Şube Müdürlüğü,
2. Eğitim, Standardizasyon ve Değerlendirme Şube Müdürlüğü,
3. Cari İşlem Şube Müdürlüğünü bünyesinde bulunduracak şekilde teşkilatlandırılmalıdır (Bkz. Şekil 4.3).



Şekil 4.3. Önerilen Ulaştırma Bakanlığı Arama Kurtarma Daire Başkanlığı Teşkilat Yapısı.

Stratejik yönetim kademesinde arama kurtarma faaliyetlerinin en üst seviyede yürütülmesi amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'da değişiklik yapılarak, Arama ve Kurtarma Düzenleme ve Denetleme Kurulu (AKDDK) (Search and Rescue Regulation and Supervisory Board-SARRSB) oluşturulmalıdır. Katılımcılardan alınan bulgular ve doküman analizi doğrultusunda söz konusu kurul;

1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Arama ve Kurtarma Daire Başkanlığı (Kurul Genel Sekreteri),
2. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı,
3. İçişleri Bakanlığı AFAD Başkanlığı,
4. İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü,
5. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü,
6. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü,
7. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü,
8. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü,
9. İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü,
10. İçişleri Bakanlığı Jandarma Genel Komutanlığı,
11. Milli Savunma Bakanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı,

12. Milli Savunma Bakanlığı Kara Kuvvetleri Komutanlığı,
13. Milli Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
14. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurulu,
15. Sağlık Bakanlığı Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü,
16. İçişleri Bakanlığı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü,
17. Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Genel Müdürlüğü (Denizcilik, Havacılık ve Hudut) temsilcilerinden oluşturulmalıdır.

Oluşturulan kurula katılım, asgari daire başkanı düzeyinde olmalıdır. Kurul, bir önceki yılın analizi yapılacak ve ihtiyaçlar değerlendirilecek şekilde her yıl ocak ayında toplanmalıdır. Toplantının gündem maddeleri kurul üyelerinin görüşü alınarak Genel Sekreter tarafından önceden belirlenmeli ve kurul üyelerine yayımlanmalıdır. Yıllık yapılan toplantılara ihtiyaç halinde kurulda bulunmayan sivil veya kamu kurum temsilcileri sadece ilgili bölüme katılacak şekilde davet edilebilmelidir. Beş yılda bir yapılacak ve uzun vadeli planların oluşturulacağı toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanı başkanlık yapmalıdır. Kurulda alınacak kararlar asgari 10 kurul üyesi tarafından kabul edilmelidir. Kurulda alınan kararlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanı imzasıyla yayımlanmalıdır. Kurulda alınan kararlara Arama ve Kurtarma Daire Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı arasında tam görüş birliği oluşması durumunda itiraz edilebilir. Bu itiraz 60 gün içinde;

1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı,
2. İçişleri Bakanı,
3. Milli Savunma Bakanı,
4. Dışişleri Bakanı,
5. Sağlık Bakanı tarafından karara bağlanır.

Kurulun sekretarya işleri Arama ve Kurtarma Daire Başkanlığı tarafından yürütülmelidir. Oluşturulacak kurul asgari;

1. Planları, politikaları, prosedürleri ve standartları belirleyip yayımlanmasını sağlamaktan,
2. Mevzuat oluşturmaktan,
3. İş birliği ve koordinasyon usûllerini geliştirmekten,
4. Arama kurtarma merkezlerinin kurulmasını ve etkinliğinin sağlanmasından,
5. Arama kurtarma sisteminin etkinliğini artırıcı ve hedeflerine ulaşmasını sağlayıcı tedbirleri almaktan,

6. Uluslararası alanda yakın ve iş birliği içinde çalışılma yapılmasını sağlamaktan,
7. Tüm kaynakların etkin ve verimli kullanılmasını sağlayıcı yöntemler belirlemekten,
8. Arama kurtarma anlaşmalarının yapılmasına ilişkin hedefler belirlenmesinden,
9. Uluslararası arama kurtarma kabiliyet ve usûllerinin geliştirilmesinden,
10. Kesintisiz ve aksaksız muharebe iletişimi sağlanmasını sağlamaktan,
11. Sistemin işlerliği, prosedürleri ve teknolojisini test etmek amacıyla icra edilecek eğitim ve tatbikatların çerçevesini belirlemekten,
12. Can kaybının minimuma indirilmesi amacıyla güvenlik programları oluşturmaktan,
13. Diğer problem ve aksaklıkları giderici tedbirleri almaktan,
14. Eğitimlerde standardizasyonun sağlanmasına ilişkin tedbirleri almaktan,
15. İhtiyaç halinde sorun sahalarının tespiti amacıyla inceleme ve değerlendirme ziyareti icra etmekten sorumlu olmalıdır.

#### Oluşturulan Arama ve Kurtarma Daire Başkanlığı;

1. AKDDK'nın sekretarya faaliyetlerini yürütmenin yanı sıra alınan kararların takip ve kontrolünden,
2. AKDDK üyeleriyle koordineli olarak, AKDDK toplantısının gündem maddelerini ve tarihini belirlemekten,
3. Mevzuat, politika ve planların takibini yapmaktan,
4. Basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri yürütmekten veya taktik seviyeye devretmekten,
5. Arama kurtarmayla ilgili tüm uluslararası mevzuat, toplantı ve gelişmeleri takip etmekten ve ilgili kurumları bilgilendirmekten,
6. AKDDK üyeleri tarafından belirtilen arama kurtarma anlaşmalarına ilişkin işlemleri yapmaktan,
7. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin analizleri yapmaktan,
8. Uluslararası uydu yardımcı arama kurtarma sistemine (COSPAS-SARSAT) ilişkin tüm faaliyetleri kontrol ve koordine etmekten,
9. Asgari altı ayda bir hava ve deniz arama kurtarma faaliyetlerinden sorumlu otoritelerle koordinasyon ve değerlendirme toplantısı yapmaktan,

10. Acil yer durum belirleme cihazlarının kullanımına ilişkin esasları belirleyerek ilgili kurumlara göndermekten,
11. Acil yer durum belirleme cihazlarının Türkiye kodlarını tahsis etmekten,
12. AKDDK tarafından yapılması uygun bulunan tatbikat ve eğitimlerin icrasına yönelik işlemleri takip etmekten,
13. Arama kurtarma faaliyetlerinde kullanılacak malzeme teçhizatın ithalinde gümrük muafiyeti sağlanmasına ilişkin olarak ilgili bakanlıkla koordine kurmaktan,
14. Deniz veya hava aracı kazalarında problem yaşanması durumunda ilgili inceleme kuruluna gözetmen görevlendirmekten,
15. İhtiyaç halinde komşu ülkelerle veya diğerleriyle arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin koordine kurmaktan,
16. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin tüm çağrıların 112 numaralı acil çağrı merkezine yapılmasına (yapılan çağrı deniz veya hava boyutuna bağlı olarak ilgili merkeze aktarılacak şekilde) yönelik faaliyetleri icra etmekten,
17. Cari İşlem Şube Müdürlüğü altında AAKKM'yi kurup 24 saat işletmekten,
18. Ulusal ve uluslararası dokümanları güncel olarak bulundurmaktan sorumlu olmalıdır.

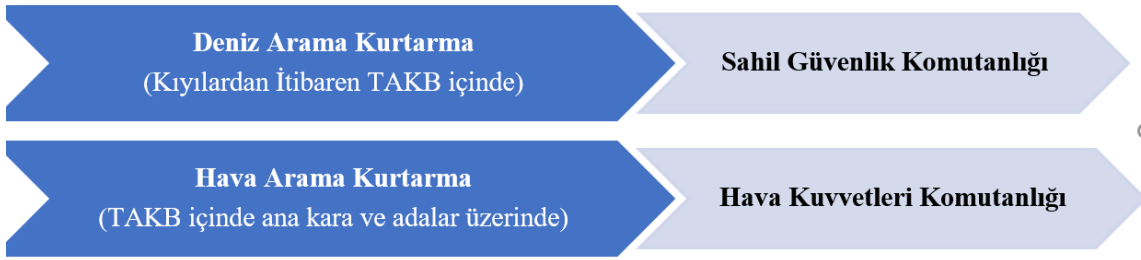
#### **4.4.2. Taktik (orta) seviye model önerisi**

Taktik seviyede, stratejik seviye tarafından oluşturulan direktifler (politika, plan vb.) doğrultusunda;

1. Faaliyetlerin icra alanına göre alt sistemler oluşturulması,
2. Hangi kaynakların kullanılacağı,
3. Her bir görevi yerine getirme yetkisinin kimlere ait olacağını ve bunlara ilişkin diğer alt amaçların belirlenmesi hedeflenmiştir.

Araştırma kapsamında alınan bulgular ve örnek ülke incelemeleri neticesinde arama kurtarma sorumluluğunun hava ve deniz olarak iki ayrı boyutta ele alındığı ve hem deniz hem de hava arama kurtarma faaliyetlerin müşterek merkezlerde icra edilmesi durumunda etkinlik, ekonomiklik ve hızın daha üst seviyeler çıkarıldığı tespit edilmiştir. Katılımcılardan kurumların imkân ve kabiliyetlerine ilişkin derinlemesine alınan bulgular ve bugüne kadar icra edilen faaliyetler kapsamında;

1. Kıyılardan itibaren deniz arama kurtarma sorumluluğunun katılımcıların %88'i tarafından teklif edilen ve mevcut durumda da bu görevi icra eden Sahil Güvenlik Komutanlığı,
2. Ana kara ve adalar üzerindeki hava arama kurtarma sorumluluğunun katılımcıların %68'i tarafından teklif edilen Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yürütülmesi uygun bulunmuştur (Bkz. Şekil 4.4).



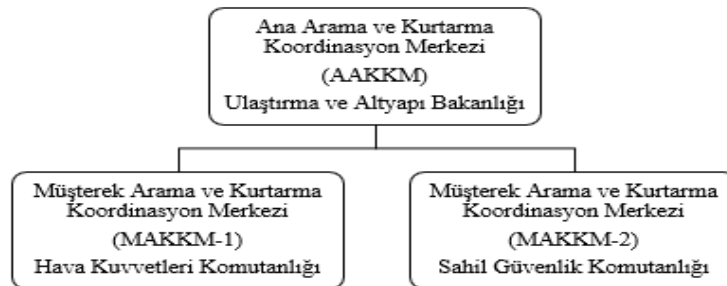
**Şekil 4.4.** Önerilen Deniz ve Hava Arama Kurtarma Sorumluluk Durumları.

Deniz arama kurtarmadan sorumlu olan Sahil Güvenlik Komutanlığı ve hava arama kurtarmadan sorumlu Hava Kuvvetleri Komutanlığı;

1. Stratejik seviyede verilen direktifler doğrultusunda kendi program ve planlarını yapmaktan,
2. Diğer kaynaklardan istifade edilmesine yönelik olarak ihtiyaç duyulan kamu kurumları, özel şirketler ve STK'lar ile protokoller yapmaktan,
3. Yetki verilmesi durumunda basın ve halkla ilişkiler faaliyetlerini yürütmekten,
4. İhtiyaç duyulan araç, gereç ve malzeme teminlerine yönelik planlama yapmaktan,
5. Arama kurtarma faaliyetlerine yönelik STK'ları sertifikalandırmaktan,
6. Planda yer alan kamu veya özel tüm kaynakları bölge bazında tasnif etmekten,
7. Her bir arama kurtarma faaliyetini kayıt altına almaktan ve stratejik seviyeye raporlamaktan,
8. Uygun miktarda 24 saat görev yapacak arama kurtarma merkezi ve birlik kurmaktan,
9. İlgili paydaşlarla koordinasyon toplantıları yapmaktan,

10. Ulusal ve uluslararası yükümlülükler doğrultusunda arama kurtarma faaliyetinin icra edilmesini sağlamaktan,
11. Esas olarak arama kurtarma faaliyetleri kapsamına girmeyen fakat arama kurtarma unsurları tarafından desteklenmesinde fayda olan faaliyetlere talep halinde katkı sağlamaktan,
12. Birer adet MAKKM kurmaktan ve karşılıklı personel görevlendirmesi yapmaktan (Bkz. Şekil 4.5),
13. Deniz ve hava boyutunda talep olması halinde birbirini desteklemekten,
14. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin olarak 112 çağrı merkezine yapılan ve bu merkez tarafından MAKKM'ye yönlendirilen çağrılara 24 saat cevap verilmesine yönelik tedbirleri almaktan,
14. Ulusal ve uluslararası dokümanları güncel olarak bulundurmaktan,
15. Eğitimlerin standartlaştırılmasına ilişkin tedbirleri almaktan,
16. COSPAS-SARSAT sistemini işletmekten,
17. Arama kurtarma organizasyonu içerisinde yer alan kurumların muhabere ve bilgi sistemlerine yönelik imkân ve kabiliyetlerine ilişkin entegre bir dijital arama kurtarma ağı oluşturmaktan,
18. Arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin gelen ihbarları incelemekten, ihbara ilişkin detayları toplamaktan, bilgileri analiz etmekten ve analizi yapılmış bilgileri operasyon unsurlarına iletmekten sorumlu olmalıdır.

Kısa dönemli stratejik planların, icra edilen arama kurtarma faaliyetlerinin, koordinasyon usullerinin, kaynakların, yapılan/yapılacak protokollerin değerlendirilmesi ve AKDDK'ya teklif edilecek hususların belirlenmesi amacıyla asgari altı ayda bir Müşterek Arama Kurtarma Değerlendirme Kurulu (MAKDK) toplantısı icra edilmelidir. AAKKM, MAKKM-1/2 Başkanları bu kurulun üç daimi üyesi olmalıdır. Toplantılar her altı ayda bir dönüşümlü olarak ilgili merkezde icra edilmeli ve ev sahibi merkezin başkanı, toplantı başkanlığıyla sekreteryaya görevlerini yürütmelidir.



Şekil 4.5. Önerilen Müşterek Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri.

#### 4.4.3. Operasyonel seviye model önerisi

Tüm kurum ve kuruluşların faaliyet gösterdiği alandaki organizasyon yapısı anatomik yapıyla benzerlik göstermektedir (Dalton vd., 1980, s.49). Operasyonel seviye bu anatomik yapıda tüm işi icra eden eller ve ayaklar gibidir. Operasyonel seviyede çok güçlü bir el ve ayak yapısına sahip olup beyin görevi stratejik seviyede problem varsa hiçbir anlam ifade etmeyeceği gibi bunun tam tersiyle de organizasyonun hedeflerine ulaşması mümkün değildir.

Arama kurtarma faaliyetlerinde problemlerin çoğunun yaşandığı, başarı ya da başarısızlığın ölçüldüğü, insan hayatının kurtarıldığı ve en riskli sürecin işletildiği seviye operasyonel seviyedir. Bu seviyedeki faaliyetler rüzgar gülü gibidir. En küçük bir hareketten veya bilgiden dolayı hemen reaksiyon gösterir ve girdilerin durumu faaliyetin neticesine direkt olarak etki eder. Örneğin bir meydandan kaldıracağınız uçak ya da helikopter hava muhalefeti nedeniyle kalkış yapamayabilir, Aynı şekilde deniz durumu hem hava hem deniz vasıtası görevlendirmeye uygun olmayabilir. Yine aynı şekilde kazazedeyi tahliye ederken helikopterin vinci arıza yapar ve yedek ekipman planlamadıysanız kazazedeyi bırakıp dönmek zorunda kalabilirsiniz. Bunların en acısı saatlerce aradığınız kazazedeyi bulmanıza 10 saniye kalmışken son anda gelen bilgiyle onu bırakıp başka bir bölgeye yönlendirilmenizdir. Bu örnekler katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda daha da çeşitlendirilebilir.

Bu nedenle diğer kurumlardaki operasyonel seviyedeki aksaklıklar bir şekilde telafi edilebilirken arama kurtarma görevinde operasyonel seviyede meydana gelebilecek aksaklıklar insanların hayatını kaybetmesine mal olur. Bu problem sadece kazazedenin can kaybına değil aynı zamanda arama kurtarma görevini icra eden insanların da kaybına neden olabilir.

Bu nedenle operasyonel seviyede oluşturulacak merkez sayısı harekât icra edilecek alanın büyüklüğüne, muhabere imkânlarına, arama kurtarma olay sıklığına göre deniz ve hava arama kurtarma faaliyetlerinden sorumlu otoriteler tarafından belirlenmelidir. Arama kurtarma görevini icra edecek operasyonel unsurlar ise sorumluluk alanlarının büyüklüğüne, hizmet vereceği coğrafyaya, personelin eğitim durumuna, hava ve deniz vasıtalarının imkân ve kâbiliyetine göre yapılacak çalışmaya istinaden ihtiyaç duyulacak bölgelere konuşlandırılmalıdır. Türkiye'nin geniş coğrafyası göz önüne alındığında bazen dört mevsim bir arada yaşanabilmektedir. Bu nedenle

arama kurtarma unsurlarına ilişkin konuşlanma boşluk bırakılmadan tüm alanı kapsayacak ve 24 saat görev yapacak şekilde planlanmalıdır.

Dakikaların çok önemli olduğu operasyonel seviyede arama kurtarma unsurları protokol yapılan tüm özel, kamu kurumları ve STK'larla sürekli iş birliği halinde olmalıdır. Bu iş birliklerinde ortak kültür oluşturulması ve iletişim engellerinin en aza indirilmesi amacıyla mümkün olduğunca koordinasyon toplantıları yapılmalı ve ortak eğitimler icra edilmelidir.

Operasyonel unsur liderleri, karşılaşılan problemleri, operasyonlardan alınan dersleri, emniyete ilişkin hususları ve operasyonel ihtiyaçları en hızlı şekilde bir üst seviyeye bildirmelidir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### 5. SONUÇ VE TARTIŞMA

Bu araştırma, Türkiye’deki mevcut arama kurtarma yönetimi uygulamasının tüm yönleriyle incelenerek yeni bir model önerisi sunulması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Yapılan alan yazın taramasında Türk Arama Kurtarma Sistemi’ne yönelik herhangi bir model önerisi çalışmasına rastlanmamıştır. Çalışmada arama kurtarma organizasyon yapısının vizyon, misyon ve amaçlara göre bütünlük bir yaklaşımla oluşturulmasının önemi ortaya konulmuştur.

Arama kurtarma faaliyetlerinin etkin, ekonomik ve süratli olarak yürütülmesi amacıyla bir yönetim modeli oluşturulmasını hedefleyen çalışmada öncelikle kavramsal çerçeve incelenmiş ve arama kurtarma faaliyetlerinin teorik altyapısı oluşturulmuştur.

Bu kapsamda çalışma beş ana bölüm altında yapılmıştır. Birinci bölümde strateji kavramı örgütler ve organizasyon yapısı açısından incelenmiştir. İkinci bölümde afet ve arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin; tarihi gelişimleri, organizasyon yapıları, farklılıklar, kavramlar ve örnek ülke uygulamaları detaylı olarak ele alınmıştır. Ayrıca bu bölümde ABD, İngiltere, Almanya ve Kanada’nın arama kurtarma sistemleri detaylı olarak incelenmiştir. Üçüncü bölümde nitel araştırma kapsamında oluşturulan örneklem ile görüşme yöntemiyle arama kurtarma ve afet faaliyetlerine ilişkin derinlemesine bulgu elde edilmiştir. Elde edilen ana temalar gruplandırılarak konuya ilişkin literatürle birlikte derinlemesine irdelenmiştir. Dördüncü bölümde elde edilen bulgular ve doküman analizi doğrultusunda stratejik bir yaklaşımla yeni bir model önerisinde bulunulmuştur. Beşinci bölümdeki sonuç ve tartışma ile çalışma tamamlanmıştır.

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği’ne göre arama kurtarma; hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması halinde bu vasıtadaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma grupları kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemine denilmektedir (CBRGA, 2001, s.1).

Yaşama hakkı, en temel hak olup, diğer haklara göre birincil durumdadır. İnsan hakları içinde sıralama açısından ilk ve öncelikli değer olan yaşama hakkı tehlike ve risklere karşı yine kamu otoritesi tarafından korunma tedbirlerini içerir (Çiftçioğlu, 2012, s.138, 140). Dünyada yürütülen arama kurtarma faaliyetlerinin merkezinde insan hayatını kurtarmaya yönelik bir çaba vardır. Dünyanın neresinde olursa olsun insanların

ihtiyaç duyduğunda arama kurtarma hizmetinden istifade edebilmeleri için uluslararası standart ve iş birliğinin sağlanması son derece önemlidir. Bu nedenle ülkeler mümkün olduğunca birbirine uyumlu evrensel bir arama kurtarma sistemi oluşturulmasına ilişkin çaba harcamaktadır. Türkiye dâhil birçok ülke bunu uluslararası anlaşmalara imza atarak taahhüt etmiştir.

Deniz ve hava araçlarındaki teknolojik gelişim insanların seyahat ve kargo taşımacılığına ilişkin tercihlerinde değişikliğe neden olmuştur. Türkiye'nin coğrafi konumu doğrultusunda her geçen gün deniz ve hava trafiğinde artış yaşanmaktadır. Bu trafiklerdeki artış hiç arzu edilmemesine rağmen beraberinde hava ve deniz araçlarına ilişkin kazaları da beraberinde getirmiştir. Bu nedenle geniş bir AKB'ye sahip olan Türkiye'de arama kurtarma kurumlarının, yönetiminin, organizasyon yapısının, imkân ve kabiliyetlerinin önemini artmıştır.

Arama kurtarmayla ilgili yürütülen gayretlerin tümünün en öncelikli hedefi kazazedenin tehlikeli bölgeden bir an önce kurtarılmasıdır. Yani arama kurtarmanın işlem sürecinde zamana karşı bir yarış vardır, çünkü tüm arama kurtarma sisteminin başarı ölçüsü tehlike altında bulunan kişinin kurtarılmasıdır. Tüm kaynaklar kullanılarak kazazede zamanında hızlı olarak kurtarılırsa sistem başarılı, eğer kurtarılamazsa başarısız kabul edilmektedir. Çok başarılı bir arama kurtarma sisteminin varlığı asla hissedilmez ve rutin bir faaliyet gibi devam eder. Fakat insanların can kaybıyla sonuçlanan arama kurtarma faaliyeti hem ulusal hem de uluslararası alanda çok fazla eleştiri alır.

Bu itibarla yapılan işin tabiatı gereği arama kurtarma organizasyonları esnek ve hızlı çalışan bir yapıya, arama kurtarma imkân kabiliyetlerini en iyi şekilde koordine ve yönetme kabiliyetine, arama kurtarma birlikleri ise bu özelliklerinin yanı sıra çevik ve en zor şartlarda görev yapacak yeteneklere haiz olmalıdırlar.

Araştırmada Türkiye'de genellikle birbirine çok karıştırılan arama kurtarma faaliyetleriyle afet sonrası yürütülen arama kurtarma faaliyetlerinin tüm aşamaları incelenmiş ve farklılıklarıyla benzerlikleri ortaya konulmuştur. Yapılan inceleme neticesinde arama kurtarma ile afet sonrası yürütülen arama kurtarma faaliyetlerinin önleyici tedbirleri, oluş biçimi, müdahale aşaması ve sonrasında yapılacak işlemler bakımından tümüyle birbirinden farklı, fakat eldeki mevcut temel kaynaklar açısından birbirini destekleyici unsurlar olduğu görüşüne ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra mevcut mevzuatta açık ve net düzenlemeler yapılmadığı sürece bu karışıklığın ortadan

kaldırılmasının mümkün olmadığı değerlendirilmiştir. Bu nedenle araştırmada arama kurtarma ile afet faaliyetlerinin bütünleştirilmesine yönelik bir model çalışması yapılmamıştır.

Türkiye'nin mevcut arama kurtarma yönetim yapısı ve işlem basamakları yasal mevzuat kapsamında analiz edilmiştir. Geçmişte meydana gelen arama kurtarma faaliyetlerinde yaşanan büyük aksaklıklar resmi raporlar baz alınarak incelenmiş ve devam eden aksaklıklar detaylı olarak ele alınmıştır. Doküman analizi ile arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler ve farklı ülkelerin arama kurtarma sistemleri bütünlük olarak gözden geçirilmiştir.

Katılımcılarla yapılan görüşmelerde; mevcut organizasyon yapısının değerlendirilmesi, sistemin işleyişi, sistemin aksayan yönleri, yasal dayanakların yeterliliği, STK'ların durumu ve düzeltici tedbirlere ilişkin detaylı bulgular elde edilmiştir. Elde edilen bulgular ve doküman analizi doğrultusunda Türk arama kurtarma faaliyetlerinin icrasına yönelik sahip olunan imkân ve kabiliyetlerin (hava vasıtası, deniz vasıtası, teçhizat, ekipman, personel vb.) tartışmasız bir şekilde çok güçlü olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra Türkiye'de yaşanan yapısal değişiklikler doğrultusunda acil durum yönetimine ilişkin bütünleştirici düzenlemelerin yapılmadığı görülmüştür. Mevcut Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'nin yayımlandığı 2001 yılından bugüne kadar dokümanın güncelliğini kaybetmesine ve icra edilen arama kurtarma faaliyetlerinde büyük aksaklıklar yaşanmasına rağmen günümüze kadar aksaklık ve eksikliklerin giderilmesine yönelik herhangi bir çalışma yapılmadığı tespit edilmiştir. Bu amaçla incelenen alanyazın neticesinde elde edilen bulgular ile gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda ulaşılan bilgiler doğrultusunda Türkiye'deki arama kurtarma faaliyetlerine yönelik şu anahtar konular ve problem sahaları ortaya konulmuştur;

1. Organizasyon yapısı,
2. Koordinasyon,
3. Mevzuat karışıklığı,
4. Ortak çalışma kültürü,
5. STK'ların statüsü ve durumları,
6. Basın ve Halkla ilişkiler.

Bu sorunlu alanların oluşturduğu problemlerin ortadan kaldırılabilmesi amacıyla bir model önerisi ortaya konmuştur. Arama kurtarma gibi her türlü çevresel etkiye

hassas bir reaksiyon veren sistemde planlama ve uygulama aşamalarının tümü çok önemlidir. Bu nedenle sistemin en üstünden en altına ve en altından en üstüne bilgi akışını sağlayan bütünlük bir yapı oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Arama kurtarma faaliyetlerinde stratejik ve taktik seviyede çok yatay bir sistem oluşturulması kaynakların tek elden ve etkin kullanımına olumsuz etki sağlayabilir. Bunun yanı sıra operasyonel alanda yatay yapılanma ise faaliyetlerin daha etkin ve hızlı yürütülmesini sağlar. Bu model önerisinde; arama kurtarma yönetimi için birbirini tamamlayacak şekilde stratejik, taktik ve operasyonel olmak üzere üç seviyeli bir yapı oluşturulmuştur.

Model önerisi oluşturulurken sistemin bürokratik engellere takılmaması amacıyla stratejik ve taktik seviyede karar mekanizmaları oluşturulmuştur. Bu karar mekanizmaları katılımcılardan alınan bulgular doğrultusunda oluşturulmuştur.

Stratejik seviyenin, hava ve deniz araçları konusunda düzenleme yapma yetkisine sahip Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde oluşturulması önerilmiştir. Bu seviyede arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin her türlü plan ve mevzuatı oluşturmaya yetkili olacak şekilde 17 kamu kurum ve kuruluşunun temsil edildiği Arama Kurtarma Düzenleme ve Denetleme Kurulu ve kurul tarafından oluşturulacak kuralları ve işlemleri takip edecek Arama Kurtarma Daire Başkanlığı oluşturulması planlanmıştır. Türkiye'deki tüm paydaşları bir araya getiren stratejik yapılanmanın altında taktik seviye hava ve deniz arama kurtarma sorumluluğu Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde oluşturulmuştur. Operasyonel seviyede teşkil edilen harekât merkezlerinin üstünde taktik seviyede her türlü koordinasyon, bilgi alışverişi vb. yetkiye sahip olacak ve stratejik seviye ile operasyonel seviye arasında köprü görevi yapacak şekilde iki MAKKM oluşturulması planlanmıştır.

Operasyonel seviyede oluşturulacak merkez ve unsurların sayısının ve konuş yerinin ise harekât icra edilecek alanın büyüklüğüne, muhabere imkânlarına, arama kurtarma olay sıklığına, hizmet vereceği coğrafyaya, personelin eğitim durumuna, hava ve deniz vasıtalarının imkân ve kâbiliyetine göre sorumlu otoriteler tarafından belirlenmesi benimsenmiştir.

Bu araştırma politika yapıcılara arama kurtarma organizasyon yapısı oluşumunda rehber olabilecektir. Modelin uygulanması durumunda mevcut yapıda yaşanan sorunların yaşanmayacağı, sistemin daha maliyet etkin, süratli ve aksaksız olarak işleyeceği değerlendirilmektedir. Sahadaki personele ise arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin prensipler ve usûller konusunda yol gösterici olabilecektir.

Arama kurtarma konusunda araştırma yapacak araştırmacıların; arama kurtarma görev türlerinin sınıflandırılması, teknolojik ihtiyaçlar, eğitim, insan kaynağı, malzeme ve teçhizat gereklilikleri konusunda çalışma yapmalarında fayda olduğu düşünölmektedir.

Sonuç olarak araştırmada ilgili doküman analizi, görüşme yoluyla elde edilen bulgular ve bulgular doğrultusunda yapılan SWOT analiziyle Türkiye'nin arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin durumu tüm yönleriyle ortaya konulmaya çalışılmıştır. Araştırma sonucunda;

1. Diğer unsurların yanı sıra koordinasyon, iş birliği ve bilgi akışının arama kurtarma faaliyetlerinde başarı ve başarısızlığı önemli ölçüde etkilediği,
2. Türkiye'de arama kurtarma faaliyetlerinin stratejik bir yaklaşımla, tüm paydaşları kapsayacak şekilde yeni bir organizasyon yapısına ulaştırılması gerektiği,
3. Yaşanan problemlerin giderilmesi amacıyla stratejik seviyede tüm paydaşları kapsayacak şekilde bir üst kurul oluşturulmasına ihtiyaç olduğu,
4. Kanuni mevzuatın güncel ve ihtiyaçı karşılamaktan uzak olduğu tespit edilmiş ve tüm bunları gidereceği değerlendirilen stratejik bakış açısıyla yeni bir model önerilmiştir.

## KAYNAKÇA

- AAKKM (2019). Merkezi Birim Faaliyet Raporu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi.
- Admiralty (2013). Admiralty List of Radio Signals, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). İngiltere, Londra: British Crown Copyright.
- AFAD (2013). Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP). Ankara: T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Yayınları.
- AFAD (2018). Türkiye’de Afet Yönetimi ve Doğa Kaynaklı Afet İstatistikleri. Ankara: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Yayınları.
- AFAD (2019). Stratejik Plan 2019-2023. Ankara: T.C. İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Yayınları.
- AFDD (1999). Public Affairs Operations, Air Force Doctrine Document 2-5.4. ABD: HQ AFDC.
- Alkhafaji, A, F. (2003). Strategic management formulation, implementation, and control in a dynamic environment. ABD, Newyork: The Haworth Press, Inc.
- Altay, A. (1999). The efficiency of bureaucracy on the public sector. Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi (1999-Cilt 14-Sayı-2).
- Anand, N., ve Daft, R. L. (2007). What is the right organization design? 329-344.
- Annex 12 (2004). Search and Rescue Annex 12, to the Convention on International Civil Aviation (Eighth edition). Printed in ICAO.
- Arastaman, G., Fidan, İ. Ö., ve Fidan, T. (2018). Nitel araştırmada geçerlik ve güvenilirlik: Kuramsal bir inceleme. Yüzüncü Yıl Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 15(1), 37-75.

- Atak, M. (Mart 2020) Hava Arama Kurtarma Tarihi, Kişisel İletişim (Emekli Hava Albay Muharrem Atak, 1988-1997 tarihleri arası Hava Kuvvetleri Komutanlığı Arama Kurtarma Şube Müdürü).
- Ataseven, L., ve Yılmaz, R. (2013). Ortak çalışma ve ekip bilimi: Teoriden pratiğe. *Bilgi Dünyası*, 14(2), 421-440.
- Atay, Y. Ş. (2019) Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin Normlar Hiyerarşisindeki Yeri. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10(2), 579-593.
- ATP-10, SAR. (1995). Search and Rescue Manual, NATO Standardization Office (NSO), Air Standardization Board Search And Rescue Working Group. Belçika, Brüksel.
- Authority, A. M. S. (2019). National search and rescue manual: Australian Maritime Safety Authority (Version one). AU: Canberra ACT 2601.
- Bahadır, H., ve Uçku, R. (2018). Uluslararası acil durum veri tabanına göre Türkiye Cumhuriyeti tarihindeki afetler. *Doğal Afetler ve Çevre Dergisi*, 4(1), 28-33.
- Bakanlığı, U. (1999). Arama Kurtarma Sempozyumu, T.C. Ulaştırma Bakanlığı. Sayı:B11 SHG.0.10.00.00/977.5793. Ankara.
- Baltacı, A. (2019) Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır?.*Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 368-388.
- Başkale, H. (2016). Nitel araştırmalarda geçerlik, güvenilirlik ve örneklem büyüklüğünün belirlenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi*, 9(1).
- Bennett, L. M., Gadlin, H., ve Marchand, C. (2018). Collaboration Team Science: Field Guide. ABD: US Department of Health & Human Services, National Institutes of Health, National Cancer Institute.
- Bezirci, P. D. (2010). Türkiye’de hukuk bilgisine erişim. *Bilgi Dünyası*, 11(1), 192-218.
- Brown, S., Bessant, J. R., ve Lamming, R. (2013). Strategic operations management. Routledge (Second edition). İngiltere: Elsevier.

- Burton, R. M., Obel, B., ve Keeshan N. (1995). Strategic organizational diagnosis and design: Developing theory for application. ABD: Kluwer Academic Publishers.
- Can, H. (2002). Organizasyon ve Yönetim. Baskı, Ankara: Siyasal Kitabevi.
- CAMSAR (2004) Canadian Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual Combined Edition – Volumes I, II and III (ENGLISH) Supplement to the IAMSAR Manual.
- Cartwright, R. (2003). Implementing a Training and Development Strategy: Training and Development 11.8. İngiltere: John Wiley & Sons.
- Child, J. (1984). Organization: A guide to problems and practice. İngiltere: Sage.
- Christophe, A. S. (2009). Managing natural disasters: performance of two national disaster management agencies and one major non-profit organization. ABD, Louisiana: Southern University and Agricultural and Mechanical College.
- Chu, W. W. (2014). Data mining and knowledge discovery for Big Data. ABD, Newyork: Springer.
- Coppola, D. P. (2015). Introduction to international disaster management (Third edition). ABD: Waltham, Elsevier.
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. ABD: Sage publications.
- Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (01.11.2011) 2011/28102 (Mükerrer) (655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname)
- Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (04.11.2004) 2004/25649 (5253 sayılı Dernekler Kanunu).
- Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (10.06.1948) 1948/6333 (4922 Sayılı Kanun).
- Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (11.07.2002) 2002/24812 (Tebliğ-2002-4).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (11.09.1997) 1997/23107.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (12.06.1945) 1945/6029 (4749 Sayılı Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (13.06.1958) 1958/7126.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (13.07.1982) 1982/17753 (2692 Sayılı Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (14.10.1983) 1983/18196 (2920 Sayılı Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (15.05.1959) 1959/7269.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (15.07.2018) 2018/30479 (4 Nolu CB Kararnamesi).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (17.02.2006) 2006/26083)

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (17.04.1987) 1987/19434 (3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (18.11.2005) 2005/25977 (5431 sayılı Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (19.08.1993) 1993/21673. (491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname)

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (20.04.1925) 1925/95.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (20.09.2001) 2001/3275.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (25.03.1985) 1985/18707.

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (25.07.1956) 1956/9364 (6812 Sayılı Kanun).

Cumhurbaşkanlığı Resmi Gazete Arşivi (CBRGA). (27.07.2016) 2016/29783 (668 Sayılı KHK).

- Çapar, S. (Ed.). (2018). *Kriz ve Acil Durum Yönetimi*. Ankara: Türk İdari Araştırmalar Vakfı İktisadi İşletmesi (Pozitif Matbaa).
- Çiftçioğlu, C. T. (2012) Yaşama Hakkı. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 103. Sayı, 137-168.
- Dalton, D. R., Todor, W. D., Spendolini, M. J., Fielding, G. J., ve Porter, L. W. (1980). Organization structure and performance: A critical review. *Academy of management review*, 5(1), 49-64.
- David, F. R. ve David, F. R. (2017). *Strategic management a competitive advantage approach, concepts and cases (Sixteen Edition)*. İngiltere, Londra: Pearson.
- DDK (2011). Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Sayın Muhsin YAZICIOĞLU ve Beraberinde Seyahat Eden Kişilerin Hayatlarını Kaybetmesine Yol Açan 25.03.2009 Tarihli Helikopter Kazasına İlişkin Arama ve Kurtarma Faaliyetleri ile Kaza Nedeninin Belirlenmesine Dair Yürütülen Çalışmaların Yeterliliğinin Değerlendirilmesi Konulu 21.01.2011 Tarihli Raporu. T.C. Devlet Denetleme Kurulu.
- Demir, C., ve Yılmaz, M. K. (2010). Stratejik planlama süreci ve örgütler açısından önemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 25(1), 69-88.
- Demirci, U. (2019a). The effect of private security police cooperation on the relationship between job satisfaction and occupational commitment. *Business & Management Studies: An International Journal*, 7(2), 969-997. DOI: 10.15295/BMIJ.V7I2.1097.
- Demirci, U. (2019b). The effect of private security police cooperation perception on private security officers' Professional commitment level. *The International Journal of Business & Management*, 7 (4), 71-81. DOI: 10.24940/theijbm/2019/v7/i4/143814-348936-1-SM.
- Demirci, U. ve Tekiner, M.A. (2019). Örgütsel sinizm ile işten ayrılma niyeti ilişkisi: Kamu ve özel sektör farkı. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 11(3), 2306-2321. DOI:10.20491/isarder.2019.741.

- Der Heide, E. A. (1989). Disaster response: principles of preparation and coordination, (Online handbook). St. Louis, Mosby.
- Derici, A.Ö. (Mart 2020) Arama Kurtarma Faaliyetleri, Kişisel İletişim (Emekli Hava Albay Adnan Önder Derici, 1992-2014 tarihleri arasında Genelkurmay Başkanlığı ve Hava Kuvvetleri Komutanlığında Arama Kurtarma Plan Subaylığı ile Şube Müdürlüğü Görevlerini Yapmış Personel).
- De Vries, H. J. (2013). Standardization: A business approach to the role of national standardization organizations. ABD: Springer Science+Business.
- Donaldson, L. (2001). The contingency theory of organizations. ABD: Sage Publications, Inc.
- Drucker, P. F. (2007). *Management challenges for the 21st century*. İngiltere: HarperCollins.
- Du Gay, P. (Ed.). (2005). The values of bureaucracy. ABD: Oxford University Press.
- Dutton, W. H. (2009). The fifth estate emerging through the network of networks. Prometheus, 27(1), 1-15.
- Eaton, J. P., ve Haas, C. A. (1995). Titanic, triumph and tragedy. ABD: WW Norton & Company.
- Erdoğan, İ. (2013). Dördüncü Güç Medyadan Beşinci Güç İnternete: Demokratik Bir Dönüşüm Mü Yaşanıyor?. Selçuk İletişim, 8 (1), 176-191. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/josc/issue/19026/200538>.
- Eriksen, B., Burton, R. M., Snow, C., Dorthe, H., ve Knudsen, T. (2008). Designing Organizations: 21st Century Approaches. ABD: Springer Science.
- Erkal, T., ve Değerliyurt, M. (2009). Türkiye’de afet yönetimi. Doğu Coğrafya Dergisi, 14(22), 147-164.
- Ertürk, M. (2000). İşletmelerde yönetim ve organizasyon (7. Baskı). İstanbul: Beta Yayınevi.

- Evan, W. M., ve Manion, M. (2002). *Minding the machines: Preventing technological disasters* (Birinci baskı). ABD, New Jersey: Prentice Hall Professional.
- Flick, U. (2018). *Designing qualitative research*. Sage Publications.
- Foong, L. M. (2007). *Understanding of SWOT analysis*. Available online from <http://article.tqmcasestudies.com/free-tqm-ebook/swot-analysis.pdf>. [Access on 29 November 2011].
- Genç, F. N. (2009). Türk kamu yönetiminde stratejik planlama. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (23).
- Gençkaya, Ö. F., ve Gündoğdu, H. G. (2017). Küresel yönetim ekseninde stratejik planlarda koordinasyonun önemi. *Siyasal Bilimler Dergisi*, 5(Özel Sayı Nisan 2017), 141-153.
- Gerede, E. (2015). *Havayolu taşımacılığı ve ekonomik düzenlemeler teori ve Türkiye uygulaması*. Gerede (Ed.). Ankara: Art Ofset Matbaacılık.
- Gözler, K. (1998). *Hukuka giriş*. Ekin Kitabevi.
- Grattan, R. F. (2002). *The strategy formulation process: a military-business comparison* (Doctoral dissertation, University of the West of England at Bristol).
- Green, J. N. (1973). The wreck of the Dutch East Indiaman the Vergulde Draeck, 1656. *International Journal of Nautical Archaeology*, 267-289.
- Gregory, R. (2003). All the king's horses and all the king's men: Putting New Zealand's public sector back together again. *International Public Management Review*, 4(2), 41-58.
- GSARS (2005) German Search and Rescue Service Main Task of SAR.
- Guard, C. C. (2000). *National Search and rescue manual (National Sar Manual) B-GA-209-001/FP-001 DFO 5449 CG-308, (2000 revised)* Department of National Defence/ Canadian Coast Guard.

- Guard, U. C. (1973). National Search and rescue manual. CG-308, Superintendent of Documents, US Government Printing Office, Washington, DC (July 1973), with amendments, 1-2.
- Guha-Sapir, D., Hoyois, P., Vos, F., Ponserre, S., ve Below, R. (2008). Annual Disaster Statistical Review: The numbers and trends 2007. Belçika, Melin: Jacoffset Printers.
- Gürbüz, S. ve Şeşen, H. (Ed). (2016) Yönetimde güncel konular. İstanbul: Beta Basım A.Ş.
- Haddow, G. D., ve Haddow, K. S. (2013). *Disaster communications in a changing media world*. Butterworth-Heinemann (Second edition). ABD: Elsevier
- Haghani, A., ve Oh, S. C. (1996). Formulation and solution of a multi-commodity, multi-modal network flow model for disaster relief operations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 30 (3), 231-250.
- Hanfling MD, D. (2013). Role of regional healthcare coalitions in managing and coordinating disaster response.
- Harrison, S. (2016). *Disasters and the media: Managing crisis communications*. Springer. ABD, Newyork: Palgrave Macmillan.
- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (Erişim tarihi: 12.02.2020) (http-1).
- <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (Erişim tarihi: 18.02.2020) (http-2).
- <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (Erişim tarihi: 18.02.2020) (http-3).
- [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPSstratejikPlan/files/femMS+KEGM\\_SP\\_2011-2015.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPSstratejikPlan/files/femMS+KEGM_SP_2011-2015.pdf) (Erişim Tarihi:21.03.2020) (http-4).
- [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) (Erişim Tarihi: 04.04.2020) (http-5).

<https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.asp?Countryid=turkey> (Erişim Tarihi: 09.04.2020) (http-6).

<https://www.1001crash.com/index-page-statistique-lg-2-numpage-3.html> (Erişim Tarihi: 11.04.2020) (http-7).

<https://www.fema.gov/about-agency#> (Erişim Tarihi: 11.03.2020) (http-8).

<https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Response-Policy-CG-5R/Office-of-Incident-Management-Preparedness-CG-5RI/US-Coast-Guard-Office-of-Search-and-Rescue-CG-SAR/NSARC/> (Erişim Tarihi: 15.02.2020) (http-9).

<https://www.hSDL.org/?search=&searchfield=&all=search+and+rescue&collection=public&submitted=Search> (Erişim Tarihi: 11.01.2020) (http-10).

<https://www.nvoad.org/about-us/strategic-plan/> (Erişim Tarihi: 16.02.2020) (http-11).

<https://www.911.gov/> (Erişim Tarihi: 16.03.2020) (http-12).

<https://www.bgs.ac.uk/discoveringGeology/hazards/earthquakes/UK.html> (Erişim Tarihi: 19.04.2020) (http-13).

<http://bristowgroup.com/uk-sar/> (Erişim Tarihi: 16.03.2020) (http-14).

<https://www.publicsafety.gc.ca/cnt/mrgnc-mngmnt/rspndng-mrgnc-vnts/nss/index-en.aspx> (Erişim Tarihi: 08.03.2020) (http-15).

<https://www.casara.ca/en/about> (Erişim Tarihi: 15.02.2020) (http-16).

<https://sarvac.ca/about/> (Erişim Tarihi: 15.02.2020) (http-17).

<https://ccga-gcac.ca/about-us/index.php> (Erişim Tarihi: 15.02.2020) (http-18).

[https://www.thw.de/EN/THW/Overview/Identity/identity\\_node.html](https://www.thw.de/EN/THW/Overview/Identity/identity_node.html) (Erişim Tarihi: 12.03.2020) (http-19).

[https://www.zvab.com/buch-suchen/textsuche/dgzrs/?cm\\_mmc=ggl-\\_-ZVAB\\_ETA\\_DSA-\\_-naa-\\_-naa&gclid=CjwKCAjw7e\\_0BRB7EiwAlH-goDKZAxwAbi](https://www.zvab.com/buch-suchen/textsuche/dgzrs/?cm_mmc=ggl-_-ZVAB_ETA_DSA-_-naa-_-naa&gclid=CjwKCAjw7e_0BRB7EiwAlH-goDKZAxwAbi)

RugX-L6bMIgt0mTm0v2F8aJC5TPzH3w8YFHE6KC90jchoCQc0QAvD\_  
BwE (Erişim Tarihi: 19.03.2020) (http-20).

<https://www.afad.gov.tr/aciklamali-afet-yonetimi-terimleri-sozlugu> (Erişim Tarihi:  
27.04.2020) (http-21).

<https://siviltoplum.gov.tr/derneklerin-faaliyet-alanlarına-gore-dagilimi> (Erişim Tarihi:  
28.04.2020) (http-22).

<https://www.afad.gov.tr/afadem/sivil-savunma-mevzuati> (Erişim Tarihi: 29.04.2020)  
(http-23).

<https://gertjcoetsee.wordpress.com/2012/08/06/management-levels/> (Erişim Tarihi:  
01.05.2020) (http-24).

<https://www.w3computing.com/systemsanalysis/levels-management/> (Erişim Tarihi:  
01.05.2020) (http-25).

Huber, A. J. (2011). Effective strategy implementation: Conceptualizing firms' strategy implementation capabilities and assessing their impact on firm performance. Almanya: Springer Science & Business Media.

IFRC. (2010). World Disaster Report 2010: Focus on Urban Risk. İsviçre, Cenova: International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies.

Işık, Ö., Aydınlioğlu, H. M., Koç, S., Gündoğdu, O., Korkmaz, G., ve Ay, A. (2012). Afet yönetimi ve afet odaklı sağlık hizmetleri. Okmeydanı Tıp Dergisi, 28(2), 82-123.

Joint Chiefs Of Staff (2001). Department of Defense dictionary of military and associated terms. ABD, Washington DC.

Kapucu, N. (2009). Emergency and crisis management in the United Kingdom: disasters experienced, lessons learned, and recommendations for the future (1-15).

Kapur, G. B., Bezek, S., ve Dyal, J. (Eds.). (2016). Effective Communication During Disasters: Making Use of Technology, Media, and Human Resources. ABD, Waretown: CRC Press.

- Karataş, Z. (2015). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. Manevi temelli sosyal hizmet araştırmaları dergisi, 1(1), 62-80.
- Keane, J. (2013). *Democracy and media decadence*. ABD: Cambridge University Press.
- Keskin, H., Akgün, A. E., ve Koçoğlu, İ. (2016). Örgüt teorisi. Ankara: Nobel Dağıtım.
- Kılıç, M., ve Erkan, V. (2006). Stratejik Planlama ve Dengeli Performans Yönetimi Yaklaşımları Bir Arada Olabilir mi?. Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi, (2), 77-93.
- Koçak, H., Demirezen, İ., ve Keskin, T. (2016) Arama kurtarma ve acil yardım alanındaki gönüllü katılımcı sisteminin Almanya'daki uygulamaları ve Türkiye karşılaştırması. Gümüşhane Üniversitesi Sağlık Bilimleri Dergisi, 5(3), 97-104.
- Koçel, T. (2015). İşletme Yöneticiliği (16. Baskı). İstanbul: Beta Yayınları.
- Kol, B. (2010). Türkiye'nin dış ticaretinde deniz taşımacılığının önemi ve sorunları (Doctoral dissertation, DEÜ Sosyal Bilimleri Enstitüsü).
- Kollman, K. (2014). The American political system. ABD: WW Norton.
- Krause, S. S. (2003). Aircraft safety: accident investigations, analyses, & applications (Second edition). ABD: McGraw Hill Professional.
- Kuluçlu, E. (2008). Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri.
- Kuzucu, K., (2016). Osmanlı Döneminde Afet Yönetimine Dönük Bir Girişim 1892 Tarihli Arama Kurtarma Örgütü Heyet i Tahlisiye. Uluslararası Türk Dünyası Eğitim Bilimleri ve Sosyal Bilimler Kongresi (s.139-153). Antalya, Türkiye.
- Levesque, D. (2016). The History and Experience of the International Cospas-Sarsat Programme for Search and Rescue.Fransa, Paris: International Astronautical Federation.
- Lune, H., ve Berg, B. L. (2016). Qualitative research methods for the social sciences (Ninth edition). İngiltere: Pearson Higher Ed.

- Macmillan, H., ve Tampoe, M. (2001). Strategic management: process, content, and implementation.
- Mahruki, N. (2007). Vatan lafla değil eylemle sevilir (Dördüncü basım) AKUT yayınları. İstanbul: Medya Ltd.
- Malone, T. W., ve Crowston, K. (1990). What is coordination theory and how can it help design cooperative work systems?. In Proceedings of the 1990 ACM conference on Computer-supported cooperative work (pp. 357-370).
- Mankin, D., ve Cohen, S. G. (2004). Business without boundaries: An action framework for collaborating across time, distance, organization, and culture. ABD, Kaliforniya: John Wiley & Sons.
- Manual V-I, IAMSAR. (2019). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Organization and Management, Volume I (2019 edition). Kanada, Montreal: ICAO Publication.
- Manual V-II, IAMSAR. (2019). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mission Co-ordination, Volume II (2019 edition). Kanada, Montreal: ICAO Publication.
- Manual V-III, IAMSAR. (2008). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mobile Facilities, Volume III (2019 edition). Kanada, Montreal: ICAO Publication.
- Manual V-III, IAMSAR. (2019). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Mobile Facilities, Volume III (2019 edition). Kanada, Montreal: ICAO Publication.
- Mariani, G. (2017). *M&A and Value Creation: A SWOT analysis*. İtalya: G Giappichelli Editore.
- Maritime and Coastguard Agency-MACA (2008). Search and Rescue Framework for the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

- Matei, A. I., ve Dogaru, T. C. (2012). Coordination of Public Policies Through Strategic Planning Instruments Romania Case Study. In NISPAcee Annual Conference, Ohrid.
- Maxwell, J. A. (2013). Qualitative research design: An interactive approach (3. edition). ABD: Sage publications.
- Melady, J. (1997) Heartbreak end Heroism, Canadian Search and Rescue Stories. Kanada: Department of Canadian Heritage.
- Melady, J. (1999) Search and Rescue: When Disaster Strikes. Kanada: Scholastic.
- Miles, M. B., ve Huberman, A. M. (1994). Qualitative data analysis: An expanded sourcebook (Second edition). ABD: Sage Publications, Inc.
- Miles, R. E., ve Snow, C. C. (2003). Organizational Strategy, Structure, and Process. ABD: Stanford University Press.
- Minister of National Defence-MoND (2013) Quadrennial Search And Rescue Review. Minister of National Defence-Canada.
- Mintzberg, H. (1979). The Structuring of Organizations.
- Mintzberg, H. (1987). The strategy concept I: Five Ps for strategy. California management review, 30(1), 11-24.
- Moore, T., ve Lakha, R. (Eds.). (2007). Tolley's handbook of disaster and emergency management (Üçüncü baskı). ABD, Burlington: Routledge.
- Moran, M. (2017). Politics and Governance in the UK (Third edition). İngiltere, Londra: Red Golobe Press.
- Morgan, G. (1998). Images of organization: The executive edition. ABD: Sage Publications, Inc. Thousand Oaks.
- Moutinho, L., ve Vargas-Sanchez, A. (Eds.). (2018). Strategic Management in Tourism, CABI Tourism Texts. İngiltere: CABI Publishing.
- Mrowka, R., ve Pindelski, M. (2014). Dispersion of leadership in global organizations applying new types of organizational structures.

- Mütercimler, E. (2011). Stratejik Düşünme (Altıncı baskı). İstanbul: Alfa Basım.
- Neergaard, H., ve Ulhoi, J. P. (Eds.). (2007). Handbook of qualitative research methods in entrepreneurship. ABD: Edward Elgar Publishing.
- NSARC. (2011) Land Search and Rescue Addendum to the National Search and Rescue Supplement to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual Versiyon 1.0. National Search and Rescue Committee (NSARC): ABD, Washington.
- NSARP. (2007) National Search and Rescue Plan of the United States. National Search and Rescue Committee (NSARC): ABD, Washington.
- Özensel, E. (2012). Çok kültürlülük uygulaması olarak Kanada çok kültürlülüğü. Akademik İncelemeler Dergisi (AID), 7(1), 55-70.
- Özmen, B., ve Özden, T. (2013). Türkiye'nin afet yönetim sistemine ilişkin eleştirel bir değerlendirme. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, (49).
- Padgett, S., Paterson, W. E., ve Smith, G. (Eds.). (2003). Developments in German Politics 3. İngiltere: Macmillan International Higher Education.
- Pinkowski, J. (Ed.). (2008). Disaster management handbook. ABD, Florida: CRC press.
- Pfeffer, J., ve Salancik, G. R. (2003). The external control of organizations: A resource dependence perspective. ABD: Stanford University Press.
- Plunkett, W. R., Attner, R. ve Allen, G. (2007). *Management: Meeting and Exceeding Customer Expectations* (9. edition). ABD: South-Western College Pub.
- Pooler, J. A. (2000). Hierarchical organization in society: a Canadian perspective. Canadian Journal of Urban Research: ABD: Routledge.
- Porter, M. E. (1996). What is strategy?. Harvard business review, 74(6), 61-78.
- Primer, A. (2019). Personnel Recovery, Joint Air Power Competence Centre. Almanya, Kalkar: A Primer.
- Public Safety (2010) Emergency Management Planning Guide 2010–2011. Public Safety Canada.

Public Safety (2019) Departmental Results Report 2018 – 19. Public Safety Canada.

Quincy, R., Lu, S., ve Huang, C. C. (2012). SWOT analysis: Raising capacity of your organization, *Huamin Philanthropy Brochure Series – 2*. Çin: Rutgers School of Social Work.

Ray-Bennett, N. S. (2018). *Avoidable Deaths: A Systems Failure Approach to Disaster Risk Management*. İsviçre, Cham: Springer International Publishing.

Robbins, S. P. (1990). *Organization Theory: Structures, Designs, And Applications*. ABD: Prentice Hall, Englewood Cliffs.

Robbins, S. P., Decenzo, D. A., ve Coulter, M. (2013). *Yönetimin Esasları: Temel Kavramlar ve Uygulamalar (Fundamentals of Management, 8. Basımdan Çeviri)*. Çeviri Editörü: Adem Öğüt. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

S.G.K.lığı (2013) *Dünya Sahil Güvenlik Teşkilatları*. T.C. Sahil Güvenlik Komutanlığı. İstanbul, Pendik: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

S.G.K.lığı (2018) *Stratejik Plan 2019-2023*. T.C. İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı. Ankara, Çankaya.

S.G.K.lığı (2020) *İdare Faaliyet Raporu 2019*. T.C. İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı. Ankara, Çankaya.

SARP (2008) *Search and Rescue Panel, Exchange of Information of SAR Organization*. Almanya: Goch

Schlager, N. (1994). *When technology fails: Significant technological disasters, accidents, and failures of the twentieth century*. ABD, Michigan: Gale Research

Schminke, M., Cropanzano, R., ve Rupp, D. E. (2002). *Organization structure and fairness perceptions: The moderating effects of organizational level*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*,89(1), 881-905.

Schneid, T. D. ve Collins, L. R. (2001). *Disaster management and preparedness*. ABD, Florida: CRC Press LLC.

- Shaw, R., ve Izumi, T. (Ed) (2016). Civil society organization and disaster risk reduction. Japonya: Springer.
- Simerson, B. K. (2011). Strategic planning: A practical guide to strategy formulation and execution. ABD, California: Preager Abc-clio.
- Smith, K., ve Petley, D. N. (2009). Environmental hazards: assessing risk and reducing disaster (Beşinci baskı) ABD, New York: Routledge.
- Söyler, İ. (2007). Kamu Sektöründe Stratejik Yönetim Uygulanabilir mi? (Engeller/Güçlükler). Maliye Dergisi, 152, 103-115.
- Stake, R. E. (2010). Qualitative research: Studying how things work. ABD, Newyork: The Guilford Press.
- Statistics, S. Market Review 2016, Volume 60-No. 9/10 (2016). Retrieved 2017.
- Steinberg, T. (2006). Acts of God: The unnatural history of natural disaster in America.ABD, Newyork: Oxford University Press.
- Steiss, A. W. (2003). Strategic management for public and nonprofit organizations. ABD: Marcel Dekker Inc, CRC Press.
- Sumpor, M. (2006). Creating collaborative advantages through coordination of regional development activities.
- Tahlisiye Hizmetleri Şube Müdürlüğü-THŞM (2008). Tahlisiye El Kitabı. İstanbul: K1Y1 Emniyeti Genel Müdürlüğü, Gemi Kurtarma ve Tahlisiye Hizmetleri Daire Başkanlığı.
- Taibi, T. (Ed.). (2007). Design pattern formalization techniques. ABD: IGI Publishing.
- Talas, M. (2011). Sivil Toplum Kuruluşları ve Türkiye Perspektifi. Türklük Bilimi Araştırmaları, (29), 387-401.
- Tarihçe Şube (2009) Hava Kuvvetleri Komutanlığı Filo Tarihçeleri. Ankara: Hava Basımevi ve Neşriyat Müdürlüğü.
- Taşçı, D., ve Erdemir, E. (2013). Örgüt Kuramı, Anadolu Üniversitesi Yayınları.


- Teece, D. J. (2009). *Dynamic capabilities and strategic management: Organizing for innovation and growth*. İngiltere: Oxford University Press on Demand.
- Thomas, J. W. (Ed.). (2009). *Data-Exchange Standards and International Organizations: Adoption and Diffusion: Adoption and Diffusion*. ABD: IGI Publishing.
- Thompson, J. D. (1967). *Organizations in action: Social science bases of administrative theory*. ABD: Mc graw-hill book company.
- Tilford, E. H. (1992). *Search and Rescue in Southeast Asia*. ABD: Center for Air Force History.
- Tongco, M. D. C. (2007). Purposive sampling as a tool for informant selection. *Ethnobotany Research and applications*, 5, 147-158.
- U.S. Department of Defence (DoD) (2010) *Disaster Response Staff Officer's Handbook: Observations, Insights, and Lessons*.
- U.S. Department of Defence-DoD (2017) *DoD Support to Civil Search and Rescue*. ABD, Washington.
- UKSAR (2017) *Strategic Overview Of Search And Rescue In The United Kingdom Of Great Britain and Northern Ireland January 2017*.
- Underbrink, R. (2011). *Somewhere We Will Find You: Search and Rescue Operations in the CBI, 1942-1945 (Second edition)*. ABD, Bennington: Merriam Press.
- UNISDR (2009). *Terminology on disaster risk reduction*. İsviçre, Cenova: United Nations Office for Disaster Risk Reduction-UNISDR.
- Uysal, M.İ. (2019). *Örgütsel yapı değişikliklerinin bireylerin performans, motivasyon ve verimlilikleri üzerindeki etkisi (Yüksek lisans tezi, Ege Üniversitesi)*.
- Ünsan, Y., İnel, M., ve Helvacıoğlu, İ. H. (2007). *Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi*.
- Ülgen, H., ve Mirze, S. K. (2010). *İşletmelerde stratejik yönetim (5. Baskı)*. İstanbul: Beta Yayınları.


- Vogt, W. P., Gardner, D. C., ve Haeffele, L. M. (2012). When to use what research design. Guilford Press.
- Wheelen, T. L., Hunger, J. D., Wheelen, K, E. ve Hoffman, A. N. (2012) Strategic Management and Business Policy Toward Global Sustainability (13.basım): ABD: Pearson
- Williams, K. (2009) Strategic Management (Birinci baskı). ABD, Newyork: DK Publishing Special Markets.
- World Health Organization-WHO. (2018). Glossary of humanitarian terms (Draft version).
- Wu, B. (2001). Handbook of manufacturing and supply systems design: from Strategy formulations to system operation. CRC Press.
- Yağmurlu, A. (2011). Kamu yönetiminde halkla ilişkiler ve sosyal medya. SÜ Dijital Arşiv.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H. (2016). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri (Onuncu baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yin, R. K. (1998). The abridged version of case study research: Design and method. ABD: Sage publications.

## EKLER

### EK-1: ETİK KURUL KARARI

Ana. Üni. Evrak Tarih ve Sayısı: 12/06/2019-E.43960

 T.C.  
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Sayı : 20621625-050.99  
Konu : Etik Kurulu Kararı hk.

Sayın Ramazan TOPER

Dilekçeniz ile istenilen "Türkiye'de Arama Kurtarma Yönetimi Uygulaması ve Yeni Bir Model Önerisi" başlıklı doktora tez çalışmasına ilişkin talebiniz Etik Kurulu tarafından değerlendirilmiş olup konuya ilişkin karar yazımız ekinde gönderilmektedir.  
Bilgilerinizi rica ederim.


**e-İmzadır**  
Prof. Dr. Hasan TUTAR  
Müdür

Ek: Etik Kurulu Kararı

11/06/2019 Büro Personeli : Merve DOĞU  
12/06/2019 Enstitü Sekreteri : Talat DEMİR

Evrakı Doğrulamak İçin: <http://belgedogrulama.anadolu.edu.tr/en/Vislon-Sorgula/BelgeDogrulama.aspx?V=BEASKV45Y> Pin Kodu: 02112  
Yunan Emniyet Kampüsü, Tepebaşı-Eskişehir  
Telefon No: +90 222 335 08 95/1265/1266-1271 Faks No: +90 222 335 05 95  
E-Posta: [enstitus@anadolu.edu.tr](mailto:enstitus@anadolu.edu.tr) İnternet Adresi: [www.sosbilim.anadolu.edu.tr](http://www.sosbilim.anadolu.edu.tr)

Bilgi İçin: Merve DOĞU  
Uyvan: Büro Personeli  
Telefon No: 1265



Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanununa göre Güvenli Elektronik İmza ile imzalanmıştır.

Evrak Kayıt Tarihi: 03.05.2019

Protokol No: 37512

Tarih: 31.05.2019



ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU  
KARAR BELGESİ

<b>ÇALIŞMANIN TÜRÜ:</b>	Doktora Tez Çalışması
<b>KONU:</b>	Sosyal Bilimler
<b>BAŞLIK:</b>	Türkiye'de Arama Kurtarma Yönetimi Uygulaması ve Yeni Bir Model Önerisi
<b>PROJE/TEZ YÜRÜTÜCÜSÜ:</b>	Prof. Dr. Deniz TAŞÇI
<b>TEZ YAZARI:</b>	Ramazan TOPER
<b>ALT KOMİSYON GÖRÜŞÜ:</b>	-
<b>KARAR:</b>	Olumlu
<b>Prof.Dr. Emel ŞIKLAR</b> (Başkan-İkt. ve İdari Bil. Fak.)	
<b>Prof.Dr. Volkan YÜZER</b> (Başkan Yardımcısı-Açıköğretim Fak.)	<b>Prof.Dr. Esra CEYHAN</b> (Eğitim Fak.)
<b>Prof.Dr. Münevver ÇAKI</b> (Güzel Sanatlar Fak.)	<b>Prof.Dr. M. Erkan ÜYÜMEZ</b> (İkt. ve İdari Bil. Fak.)
<b>Prof.Dr. M. İnan DEVECİ</b> (Eğitim Fak.)	<b>Prof.Dr. Hasan TUTAR</b> (İkt. ve İdari Bil. Fak.)

## **EK-2: GÖRÜŞME FORMU**

### **GÖRÜŞME FORMU**

#### **A. KATILIMCI HAKKINDA BİLGİLER**

1. Görevli olduğunuz kurum?
2. Kurumunuzdaki unvanınız nedir?
3. Kurumunuzdaki ana sorumluluğunuzu belirtiniz.
4. Arama kurtarma veya afetlerde afet yönetimiyle ilgili sorumluluğunuz nedir?
5. Kaç yıldır bu işle meşgulsünüz?
6. Görev aldığınız önemli Arama Kurtarma ve Afet yönetimi var mıdır? (Varsa isimleri ile beraber belirtiniz)

#### **B. KATILIMCININ KURUMU/DERNEĞİ HAKKINDA BİLGİLER**

1. Çalıştığınız kurumun niteliği nedir?
  - a) Kamu
  - b) Özel
  - c) STK
2. Görev aldığınız kurum veya derneğin Arama Kurtarma ve Afet Yönetimi'ndeki sorumluluğu ve ağırlıklı hizmet faaliyet alanı nedir?
3. Görev aldığınız Arama Kurtarma/Afetlerde kurumunuz/derneğiniz/gönüllü kuruluşunuz en fazla hangi diğer kurumlarla/derneklerle/gönüllü kuruluşlarla ortak çalışma yürütmektedir. (Öncelik sırasına göre belirtiniz)
4. Kurumunuzda Arama Kurtarma ve Afet faaliyetlerine yönelik ilgili toplam çalışan sayısı nedir?
  - a) 1-100
  - b) 101-200

- c) 201-300
- ç) 301-400
- d) 401 ve üzeri

5. Kurumunuzdaki Arama Kurtarma ve Afet faaliyetleri ile ilgili toplam gönüllü sayısı nedir?

- a) 1-25
- b) 26-50
- c) 51-100
- ç) 101-150
- e) 150 ve üzeri
- f) Yoktur

### **C. KATILIMCININ ARAMA KURTARMA VE AFET YÖNETİMİ İLE ORGANİZASYON YAPISINA İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ**

1. Arama kurtarma faaliyetleriyle ilgili müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.

2. Arama kurtarmayla ilgili deniz ve hava boyutunda müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.

3. Afet faaliyetleriyle ilgili müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.

4. Arama Kurtarma ile Afet Yönetimi'nin aynı çatı altında yürütülmesine ilişkin görüşleriniz nelerdir? Açıklar mısınız?

5. Arama Kurtarma ile Afet Yönetimi'nin aynı çatı altında yürütülmesi durumunda müdahalede en üst otorite hangi kurum sorumluluğunda olmalıdır? Nedeni ile birlikte belirtiniz.

6. Türk Arama Kurtarma faaliyetlerinin icrasını ve organizasyon yapısını değerlendiriniz.
7. Arama kurtarmayla ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılamasını değerlendirir misiniz?
8. Afet faaliyetleri ve yönetimiyle ilgili mevzuatın günümüz ihtiyaçlarını karşılamasını değerlendirir misiniz?
9. Arama kurtarma ile ilgili bir faaliyete ihtiyacı olan sivil vatandaşlar için başvurulacak makam neresi olmalıdır? Neden?
10. Gönüllü kuruluşların afet faaliyetlerine etkisi ve katılımını değerlendirir misiniz?
11. Gönüllü kuruluşların arama kurtarma faaliyetlerine etkisi ve katılımını açıklar mısınız?
12. Gönüllü kuruluşların afet ve arama kurtarma faaliyetlerine katılımının artırılması için neler yapılmalıdır?
13. Afetle ilgili faaliyetlerde basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri hakkındaki değerlendirmeniz nasıldır?
14. Arama kurtarma ile ilgili faaliyetlerde basın ve halkla ilişkiler faaliyetleri hakkındaki değerlendirmeniz nasıldır?
15. Şu ana kadar katıldığınız/yönettiğiniz arama kurtarma ve afet faaliyetlerinde gözlemediğiniz eksiklikler nelerdir?
16. Ekleme veya ilave etmek istediğiniz ya da kapsammasında fayda gördüğünüz başka bir husus var mı?