



COASTAL SAFETY: FRIEND OF SEAMEN KIYI EMNİYETİ DENİZCİ DOSTUDUR

BANU SARI



Geminiz karaya oturdu... Ya da denizin ortasında yangın tehlikesiyle karşı karşıya kaldınız... Elbette ki sıkıntı verici bir tablo. Ama olmaz demeyin. Çünkü bu, her bayrak devletinin, her armatörün, her kaptanın başına gelebilir. Böyle bir durumda yardım istenecek ilk yer ise bulunduğunuz karasularının Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi.

Your ship ran aground or worse yet you were faced with a fire threat in the middle of the sea.... of course this would be distressing. But do not think that it would never happen. Because this could happen to any flag state or to any shipowner, any master. In a situation like this, the first to help you would be the Coastal Safety and Salvage Administration.



Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi Türk boğazlarında seyreden gemilerin emniyetini artırmak ve acil durumda ihtiyaçlarına cevap vermek için 24 saat çalışıyor. Kuruluşun faaliyetleri ile ilgili görüştüğümüz Genel Müdür Kaptan Salih Orakçı, "Kıyı Emniyeti denizci dostudur" diyor. Ancak, karasularımızda gerçekleşecek herhangi bir kazanın insanlara ve çevreye verebileceği zararlar düşünülürse, "Kıyı Emniyeti hepimizin dostu" demek gerekiyor.

Kıyı emniyetinin hizmetleriyle ilgili bilgi verir misiniz?

Ana görevlerimizi 5 kalemde toplayabiliriz. Kıyılarımızda bulunan toplamda 500 adet seyir yardımcısının; fenerlerimizin, şamandıralarımızın kurulması, işletilmesi ve bakımı ilk görevimiz. İkinci Türk boğazları dediğimiz bölgede kurtarma ve römorkaj hizmetleri veriyoruz. Arama ve kurtarma faaliyetleri bir diğer görevimiz. 18 adet kurtarma botu ile bu faaliyetlerimizi sürdürüyoruz. Dördüncü olarak deniz haberleşme hizmetimiz var. Bu kapsamda Türk Radyo, kendi denizlerimizde ve tüm dünya denizlerinde mesaj iletimi, arama kurtarma, radyo, telefon, telefaks, haberleşmelerinde ve navteks yayınlarında hizmet veriyor. Son olarak da VTS (Vessel Traffic System-Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri) otoritesi olarak faaliyet gösteriyoruz. Gemi trafik hizmetleri, gemi seyirlerinin organize edilmesini ve emniyetinin artırılmasını kapsıyor. Bir de Alo Kıyı Emniyet 151'i devreye soktuk. Böylece Türkiye kıyılarında yaşanan bir kazayı insanların bize en kolay şekilde bildirmesini sağlıyoruz.

Hizmetleriniz kapsamında ne tarz sıkıntılar yaşıyorsunuz?

Bir gemi ihtiyaç duyduğu anda, elinizdeki imkanları ona sunmak durumundasınız. İmkanları ona sunarken öncelikle doğru bilgiye ihtiyacınız var. Bir gemi size çağrı yaptığı zaman ilk bilmek isteyeceğiniz şey geminin mevkisi, içinde kaç insan olduğu ve taşıdığı yükün cinsi. Bizler aldığımız bilgiler kapsamında hizmet yönlendiririz. Doğru bilgiye ulaşmak ise işin en zor kısmı.

Montrö Sözleşmesi'ne göre gemilerin taşımış olduğu yükleri beyan etme mecburiyeti yok. Ancak bizler deniz emniyetinin artırılmasında her türlü bilgiye ihtiyaç duyuyoruz. Kendi gemim benim için emniyetli, ben bunu farkındayım diye düşünemezsiniz. Boğazda, son derece yüksek teknolojiyle donatılmış bir gemi hayal edin. Tüm emniyet uygulamalarına sahip olsa da karşısından gelen gemi onun için her zaman risktir. Türk boğazlarında uğraksız geçiş yapan uluslararası gemiler boğazdan serbest geçiş hakkına sahip. Ancak Türk boğazlarından geçerken zararsız geçiş yapacak, bizim insanımıza ve çevremize zarar vermeyecek. Dolayısıyla yürürlükte olan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, SOLAS ve IMO kurallarına herkes uymak mecburiyetinde.

Bu noktada kılavuz kaptanın rolünü nasıl tanımlarsınız?

Gemiler Montrö'den doğan hakkını kullanıp burada kılavuz kaptan almamışsa, römorkör kullanmamışsa büyük sıkıntılarla karşılaşabilir. Tecrübeli, boğazları iyi bilen birinin o gemiyi seyir yaptırması çok önemli. O gemide rapor edilmeyen bir eksikliği bize bildirmesi açısından da kılavuz kaptanlar hayati önem taşıyor.

The Coastal Safety and Salvage Administration of the Ministry of Transportation works round the clock to ensure the safety of the vessels navigating through the Turkish Straits and to respond to their calls when and if anything requiring emergency intervention occurs. The General Director Captain Salih Orakci, with whom we had an interview, says "Coastal safety is the friend of the seamen". However, when we think of the harm that an accident taking place in our territorial waters could give to the people and environment, it seems better to say "Coastal Safety is the friend of everyone".

Can you please give us some information regarding the services provided by Coastal Safety?

We can classify our main duties and responsibilities under 5 categories. Our first duty is to install, maintain and operate total of 500 lighthouses and buoys, etc., in other words navigational aides. Secondly we provide rescue and salvage towage services in the area that we call the Turkish Straits. Our other task is search and rescue. We carry out this duty by utilizing our rescue boats which are 18 in total. Marine communication services are the fourth item. Within the scope of this category, we provide services through Turkish Radio broadcasting services not only on our seas, but also on international seas across the world by message transmission, search/rescue, radio, telephone, fax communication and navtex broadcasting. Recently we act as the VTS (Vessel Traffic System) authority. Vessel Traffic Safety services include the organization of vessel navigation and enhancement of navigational safety. As an additional service, we have also launched the "Coastal Safety Emergency Line 151". With the help of this service we make it possible for the people to inform us of any accidents on the coasts of Turkey.

What are the challenges that you are faced with, within the scope of the services provided?

When a vessel requires assistance you have to be able to offer all the means available to you. When you are deciding on what to do and offer, you need correct information in the first place. When you receive a call from one of the vessels, the first thing you need to know is the location



Kaptan Salih Orakçı



BAYRAK DEVLETLERİ DENETİM YAPMALI

Bu hizmetleri tercih etmemelerinin nedeni maliyet mi?

Bizim VTS hizmetimiz ücretsiz. Ücrete tabii olan kılavuz kaptan ve römorkör kısmı. Ama bunlar çok yüksek ücretler değil. Geminin büyüklüğüne göre değişiyor; 170 dolardan başlayıp 10,000 doları bulan ücretler. Yani insana ve çevreye gelecek zararlarla ölçülemeyecek rakamlar.

Gemi kaptanı dünyanın her yerinde olduğu gibi gemisinin tek sorumlusudur. Almış olduğu tedbir ve kararla o seyrin tamamlanmasındaki en önemli kişidir. Dolayısıyla hizmetleri alma konusunda değerlendirmeyi o yapar. Ancak bu konuda iki etkenden daha söz etmek gerekiyor. Birincisi kuralların uygulanmasında taviz vermeyen, bilinçli bir armatör lazım. Gemi kaptanına 'İhtiyaç duyduğun anda kılavuz kaptan almaktan ve römorkör kullanmaktan asla taviz verme' demeli. Gemi kaptanı bunun rahatlığını yaşamalı. Bir diğer faktörde otorite denetimleri. Bayrak ülkeleri, özellikle yaşlı gemiler limanlardan kalkmadan önce denetim yapmalı ve gemiler tehlikenin içine atılmamalı. Ben bu konuda özellikle Karadeniz ülkelerinden destek bekliyorum. Gemi personelinin olaylara hakim ve eğitilmiş olması da tabii ki çok önemli. En gerekli özelliklerden biri de kaptanların İngilizce bilmesi. Biz zaman zaman boğazdan geçen gemilerle irtibat kurmakta zorlanıyoruz. Tüm bunları düşündüğünüz zaman denetimlerin artırılıp taviz verilmeden uygulanması gerekiyor.

Boğazlarımızda tedbirsizlik yüzünden yaşanan tehlikelere bir örnek verir misiniz?

İki hafta önce yaşadığımız bir olay var. Ukrayna bandralı bir gemi, boğaza 35 mil kala 'yakıtım bitti' dedi. Böyle bir şey olur mu diyeceksiniz, ama maalesef oluyor. Denizcilik tabiriyle 9 bofor bir hava var. Böyle bir havada hiçbir gemi seyir yapmaz. Gemi kaptanını önündeki havayı tahmin etmemiş, yakıtını hesaplamamış. Bu çok üzerinde düşünülmesi gereken bir konu. Bizim için büyük bir risk olmasına rağmen, ben o gemiye iki tane römorkör, bir tanede talisiye botu gönderdim. Gemide hiçbir ışık yok, 24 volt dahil olmak üzere bütün aküleri bitmiş. Yani Türkiye sahillerine sürüklenen ruh gibi bir gemi düşünün. Ama benim personelim Riva koyuna 500 m kala o gemiyi yakaladı. Personelimi olayın sonunda has-

of the ship, and then the number of people on board and the type of the load it carries. We provide services in line with the information we receive. The most difficult part is to get correct information. According to the Montreaux Convention, ships are not required to declare the type of the cargo they carry. However, we require every bit of information to help us increase the safety at sea. You cannot think that a vessel is safe just because the master of that ship thinks it is so. Think of a ship equipped with the latest technological instruments navigating through a strait. Even if it has all the equipment, still the vessel approaching from the opposite direction poses risks for this ship. The international ships, if they do not stop over, has the right for free passage through the Turkish Straits. However, they must give no harm or cause no damage to our people and environment. Therefore everybody is obliged to comply with The Sea Traffic Order Statute for the Turkish Straits that is in force, as well as SOLAS and IMO Rules.

At this point how do you describe a master's role?

If a vessel exercises her right under Montreaux Convention and does not require a pilot and use a tugboat, she may face great difficulties. It is very important that a ship is piloted by an experienced knowledgeable master through the Straits. Furthermore pilots are also important due to the role they play in informing us with respect to what is deficient on board the ship.

THE FLAG COUNTRY MUST CONDUCT INSPECTIONS

Is the cost a factor in declining the provision of services mentioned above?

Our VTS service is free of charge. The part that is subject to a fee is the pilot and tugboat. However, we are not talking about very high fees here. The fee changes on the basis of the size of the ship. They start from 170 dollars and go up to 10,000 dollars. In other words they amount to a negligible amount when compared to the harm that may cause to the people and environment.

As applicable all over the world, the master of the vessel has the sole responsibility with respect to his ship. With the measures and decisions he takes, he is the most important person in completion of the voyage that the ship embarks on. For this reason he would be the person to evaluate the situation in deciding whether to obtain the services or not. However, here we should mention two other factors. Firstly, a conscious shipowner, who does not make any compromises with respect to the rules, is required. He must be the kind of person who would say, to the master of the ship, not to hesitate to acquire the services of a pilot and a tugboat if required. The master must feel comfortable in that respect. And the other factor is the inspections made by the port authorities. The related authority of the country, of which the ship flies the flag, must conduct inspections before the ship leaves the port, especially on board the old ships. In this way, potential dangers can be avoided. With respect to this issue I expect to receive support from the Black Sea countries in particular. Furthermore it is also very important that the vessel's crew are trained and knowledgeable with regard to what might happen. One of the most important requirements is for the master of the ship to know English. From time to time we experience difficulties in establishing communication with the ships passing through the Turkish



taneye kaldırdım. Bunun stresini uyumadan, 36 saat boyunca hepimiz yaşadık. O yüzden ben personelimi çok seviyorum.

Türk Boğazları'ndan geçiş yapan tehlikeli yük taşıyan gemilere emniyet açısından römorkörler eşlik ediyor. Bu konuda hangi kriterler göz önünde bulunduruluyor?

Biz römorkörlerden birkaç konuda faydalaniyoruz. Limanda gemilerin yanaşmasında, boğazdan gemiler geçerken eskort olarak ve bir de kurtarma yardım hizmetinde. Konuyu yangın olarak değerlendiresek çok önemli bir faktör var. Yaşanan yangınlarda römorkörden beklediğiniz hizmet yangının süratle söndürülmesi. Şu an elimizde 4 adet römorkör var. Bunlar FF1 klasında. Yani saatte 2,400 m³ su basabiliyor. İki tane daha römorkörümüz ise inşa halinde. 1.5 yıl sonra filomuza katılacaklarını öngörüyoruz. Yeni yapılan römorkörler FF2 klaslı olacak ve saatte 7,200 m³ su basabilecek. Yani üç römorkörün işini bir römorkör yapacak.

Maliyetin ne kadarı geçen gemilerden karşılanabiliyor?

Özel bütçeli bir kuruluşuz. Kaynaklarımız Türkiye'deki fenerler otoritesi olmamız nedeniyle topladığımız fener ücretleri ve kurtarma-yardım hizmeti sonucu aldığımız ücretler.

Boğazlardan geçiş maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle bazı gemilerin Marmara Denizi'ndeki limanlar yerine İzmir Limanı'nı tercih ettiği söyleniyor. Bu konu neler söyleyebilirsiniz?

Marmara Bölgesi'nden almanız gereken bir yük varsa, bunu İzmir'den alma şansınız var mı? Bu sadece bir bahane olabilir. 'Çok pahalı, ben buradan bu yükü almayayım' diye düşünüyorlarsa şunu söylemeliyim ki, tüm hizmetlerde %50'lere varan indirimler yapıldı.

BOĞAZLAR GEMİ TRAFİĞİNE DOYDU

Boğazdaki gemi trafiğiyle ilgili değerlendirmeleriniz nedir?

VTS'nin bize sunmuş olduğu en önemli hizmetlerden biri istatistik veriler. Bu veriler ışığında 2004 yılında İstanbul Boğazı'ndan 54,564 geminin geçtiğini görüyoruz. Bunların 9,399 tanesi tehlikeli yük taşıyan gemi. 2005'e geldiğimizde bu rakam 54,794, tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı ise 10,027 oldu. Tehlikeli yük taşıyan gemilerde belki artış görünüyor, ama yük miktarlarına baktığımızda 2004 ve 2005 neredeyse birbirinin aynısı. Biri 143,448, diğeri 143,567. Bu rakamlar bize açıkça gösteriyor ki Türk boğazları gemi trafiğine doydular. Dünyanın enerji arzı devam ediyor ve

Straits. When we think all that may happen, we see the need for more inspections and their implementation without any compromises.

Can you please give us some examples of the dangerous situations experienced on the straits due to improvidence?

There is this event that happened two weeks ago. A ship flying the flag of Ukraine informed us that it ran out of fuel when it was 35 miles off the strait. One would think a situation like this would not happen but as you can see it does. As the seamen would say the weather was of 9 Beaufort Scale. Under such weather conditions, no vessels would attempt to navigate. The master of the ship could not foresee what would happen with the weather and did not calculate the effects it would have on fuel. This is an issue that needs extensive consideration. Although it posed great risks for us we sent two tugboats and a salvage boat to the ship. The ship did not have any electricity their accumulators ran out of power, even including the 24 volts power. In other words they were like a ghost ship dragged towards the coasts of Turkey. However my staff caught the ship 500 meters to the Riva Bay. I had to take my staff to the hospital when everything was taken care of. We lived through this stressful situation for 36 hours without any sleep. For this reason I appreciate my personnel very dearly.

For safety purposes, the boats carrying dangerous cargoes and navigating through the Turkish Straits are accompanied by tugboats. What are the criteria considered in such cases?

We make use of tugboats in a few situations. We use them for providing assistance vessels to approach the ports, as an escort to the ships passing through the Straits and in helping with the rescue operations. If we consider a situation of fire, then there is a very important factor to be taken into account. In fires we experience, what is expected from a tugboat would be to put out the fire in the shortest possible time. At present we have 4 tugboats. These are of FF1 class, in other words they can pump up 2,400 m³ of water per hour. We have two other boats under construction. We think that they will join our fleet 1,5 years later. The new tugboats will be of FF2 class and they will be able to pump water in a volume of 7,200 m³ per hour. That is to say one tugboat will be able to do the work of three.

How much of the costs can be met from vessels passing through?

Our administration has a special budget. Our revenue sources are from the fees we collect for the lighthouses as the Lighthouse Authority in Turkey as well as the search and rescue services we provide.

It is said that due to the high fees of passage through the straits, some ships prefer the Izmir Port instead of the ports in the Marmara Region. What can you say about this subject?

If you have to pick up cargo from Marmara Region do you think you can accomplish this by stopping over at the Izmir Port? This can only be an excuse. If they think it is too expensive and decide not to pick up the cargo from here, then it should be said that we made discounts up to 50% in all the services we provide.

TURKISH STRAITS ARE SATURATED WITH VESSELS

What are your opinions on the vessel traffic at the Turkish Straits?

One of the most important services provided to us by VTS is the statistical



bu talebi durduramazsınız. Özellikle tehlikeli yük taşınmasında Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattı gibi alternatif yolların araştırılması ve kullanılması gerekiyor.

Uluslararası kıyı emniyeti işletmeleriyle kıyaslandığında kendinizi nerede görüyorsunuz?

Biz bir numarayız. Çünkü uluslararası alanda başarılarımız var. Bir gemi kazasında göstermiş olduğumuz gayretten dolayı Bulgaristan hükümetinin vermiş olduğu takdir beratına sahibiz. Ayrıca IALA (The International Association of Lighthouse Authorities: Uluslararası Fener Otoriteleri Birliği)'nin bu yıl yapılan konsey seçimlerinde Kıyı Emniyeti olarak 22 ülkeden oluşan konseyin içine girdik. Yani dünyada kurulmuş olan bütün VTS'lerde alınacak kararlarda bizler de söz sahibiyiz. Bundan sonraki hedefimiz 2012 yılında gerçekleştirilecek Uluslararası IALA Konferansı'nı Türkiye'de yapmak. Tıpkı IMO ve MSC toplantılarının Türkiye'de yapılması gibi... Bunlar Denizcilik Müsteşarlığımızın başarılarıdır. Çünkü tarihinde MSC toplantısı başka bir ülkede yapılmamış. Bu çok önemli bir olay.

Kıyı Emniyeti'nin önümüzdeki dönemde planlanan yatırımları ve hizmet geliştirme projeleri nelerdir?

İlk olarak VHF ağının geliştirilmesiyle ilgili çalışmalarımız var. Gemi trafik hizmetleri teknolojik bir sistem. Teknolojik bir sistem sustuğunda haberleşmenin devam etmesi lazım. Çünkü her şey ona bağlı. O yüzden bütün Marmara'yı kapsayacak şekilde gemi trafik hizmetlerinin her yere ulaşmasını sağlayacak ikinci bir haberleşme ağı kuruyoruz. Senenin sonunda bitecek. Bu haberleşme sayesinde inşallah gerçekleşmez, ama bir deprem durumunda da haberleşmenin devamlılığı sağlanabilecek. Telefon ağları çökebilir, ama gemi üzerindeki VHF haberleşmesi radyoingle olduğu için kesilmez.

İkinci olarak İstanbul ve Çanakkale'de toplam 85 tane feneri uzaktan kumandaya geçiriyoruz. Oturduğum yerde boşazda hangi fener çalışıyor, hangisi çalışmıyor göreceğiz ve çalışmadığı zaman alarm verebileceğim. Bu proje tüm Türkiye'yi kapsayacak şekilde devam edecek. Üçüncü projede insanımızı denizle buluşturmak. Belirlediğimiz 55 noktadaki fener arazimizi, tarihi dokusuna zarar gelmemek koşuluyla insanımızın hizmetine açıyoruz. Bu projeyle hem kurumumuza gelir sağlamış olacağız hem insanımızı denizle buluşturacağız hem de istihdam sağlayacağız. &

data we obtain from it. From the data provided in this way, we see that 54,564 ships passed through the Bosphorus. From these 9,399 were carrying dangerous cargoes. When we look at the data for 2005, we see that the total number of ships was 54,794 and the number of ships carrying dangerous cargoes was 10,027. It seems as if there was an increase in the number of the ships carrying dangerous cargoes, however, when we look at the total amount of the dangerous cargo for 2004 and 2005 we see that they are almost the same. In one year it is 143,448, and in other it is 143,567. These figures show us clearly that the Turkish Straits are saturated with vessels. The energy supply of the world continues and it is not possible to stop this supply. Especially with respect to carrying dangerous loads, the alternative ways such as using Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline must be considered and utilized.

When compared with the international coastal safety authorities how do you see yourself?

We rank the number one. Because, we have accomplishments on the international arena. We have the appreciation award given by the government of Bulgaria on account of our efforts we exerted in one of the rescue operations. Furthermore we were included in the 22 countries that make up the council for coastal safety of IALA (The International Association of Lighthouse Authorities) in the elections held this year. I mean, we will have a say in all the decisions taken with respect to all the VTS installed across the world. Our next target is to organize the International IALA Conference that will be held in 2012 in Turkey. It will be exactly like having IMO and MSC meetings in Turkey. Those were accomplishments of the Undersecretariat for Maritime Affairs. In its history, MSC never had its meetings in another country. This is a very important event.

What are the investment and service development projects that Coastal Safety and has in the pipeline?

Firstly, we have ongoing work for the development of the VHF network. Vessel traffic services system is a technological mechanism. When a technological system stops performing, the communication must go on because everything depends on that. For this reason we are in the process of establishing a second communication network that will cover all of Marmara region making it possible for the vessel traffic services to be rendered everywhere in the area covered. This network will be completed by the end of the year. I hope it will never happen, but if and when an earthquake takes place the communication will be sustained. The telephone lines may crash but the VHF communication on a ship will not be effected as it is provided through radio links.

Secondly, we will install remote controls on 85 lighthouses located in Istanbul and Canakkale. From where I would be able to see the lighthouses that are malfunctioning and be able to send an alarm. This project will continue on a scale that will cover Turkey all over. Our third project is to improve the access of our people to the sea. At 55 points that we determined, we will open up the grounds on which our lighthouses are to be located without causing any harm to the historical nature of these places. With this project we will create a new revenue source for our administration and in the mean time we will provide new employment opportunities. &