

Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İş Birliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar

Turuğsan Olgaç ¹, Ali Cemal Töz ²

¹Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, Türkiye

²Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, Türkiye

¹(sorumlu yazar), turugsan2531@gmail.com, ORCID: 0000-0001-7499-6582

²ali.toz@deu.edu.tr, 0000-0001-5348-078X

ÖZET

Arama ve kurtarma operasyonları kaza, doğal afet ya da başka herhangi bir istenmeyen sebeple tehlikeye maruz kalmış acil yardıma ihtiyaç duyan insanların hayatlarını kurtarmayı amaçlamaktadır. Özellikle denizde gerçekleşen kazalarda gerek deniz ortamının zorlayıcı koşulları gerekse denizciliğin kendisine özgü kuralları nedeniyle, uygulanacak arama ve kurtarma faaliyetleri, hukuki ve operasyonel alt yapı, kamu bünyesinde organizasyonel teşkilatlanma, kalifiye personel, etkin bir iletişim ve raporlama sistemi, uluslararası seviyede işbirliği gibi kompleks ihtiyaçları gerektirmektedir. Ülkeler bu durumu göz önünde bulundurarak insan hayatını kurtarmaya yönelik olacak şekilde kendi iç hukuk düzenlerinde denizde arama ve kurtarma organizasyonlarını tesis etmekte ve çevre denizlerinde arama ve kurtarma bölgelerini belirleyebilmektedir. Arama ve kurtarma kazazedelerin can emniyetini sağlamayı amaçlayan bir hizmet alanı olduğundan devletler sadece kendi organik kuruluşları çerçevesinde bu faaliyetleri gerçekleştirebilecekleri gibi diğer devletler ile yaptıkları anlaşmalar çerçevesinde de arama ve kurtarma hizmeti verebilmektedir. Denizde gerçekleştirilen arama ve kurtarma operasyonları önceki yıllarda gemi kazaları sonrasında kazazedelerin kurtarılması şeklinde bir algıyla gerçekleştirilmekteydi. Ancak son yıllarda Dünya çapında yaşanan ekonomik dengesizliklerden dolayı özellikle Ortadoğu ve Kuzey Afrika'dan Avrupa'ya geçmeye çalışan insanların Akdeniz Havzasında sebep olduğu yasadışı düzensiz göç olayları sebebiyle görülen toplu ölümler arama ve kurtarma faaliyetlerinin önemini daha da artırmıştır. Yaşanan bu olaylar deniz sınırını geçmeye çalışan göçmenlerin önlenmesi açısından güvenlik, bu kişilerin can emniyetlerinin sağlanması açısından ise emniyet boyutuyla ele alınmaktadır.

Bu çalışmada denizde gerçekleşen deniz kazalarına müdahale etmek için teşkil edilen Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu tanıtılmış, ulusal ve uluslararası yasal mevzuata uygun olarak belirlenmiş olan deniz arama ve kurtarma bölgelerine yönelik diğer ülkeler ve organizasyonlar ile yapılan işbirliği faaliyetleri ve yaşanan anlaşmazlıklar ortaya koyulmuştur. Makalede yer alan konulara ilişkin araştırma yöntemi olarak "Doküman İncelemesi" yöntemi kullanılmıştır.

Anahtar kelimeler: Arama ve kurtarma, emniyet, iş birliği, kazazede, anlaşma.

Makale geçmişi: Geliş 15/02/2020 – Kabul 29/05/2020

Turkish Search and Rescue Organization: International Cooperation Activities and Disputes

Turuğsan Olgaç ¹, Ali Cemal Töz ²

¹ Dokuz Eylül University, İzmir, Turkey

² Dokuz Eylül University, İzmir, Turkey

¹ (corresponding author), turugsan2531@gmail.com, ORCID: 0000-0001-7499-6582

² ali.toz@deu.edu.tr, 0000-0001-5348-078X

ABSTRACT

Search and rescue operations intend to save the lives of people in need of emergency assistance who have been endangered by natural disasters or any other unwanted cause. Especially in marine accidents, due to the challenging conditions of the marine environment and the specific rules of the maritime, search and rescue activities to be implemented require complex needs such as legal and operational infrastructure, organization within the public sector, qualified personnel, effective communication and reporting system, international level cooperation. Taking into consideration this situation, countries can establish search and rescue organizations at sea and determine search and rescue zones in the surrounding seas in their own internal legal regulations in order to save human life. As search and rescue is a service area aiming to ensure the safety of casualties, states can carry out these activities only within the framework of their organic organizations, as well as providing search and rescue services within the framework of agreements made with other states. In previous years search and rescue operations that carried out at sea were executed with the perception of rescue of survivors after ship accidents. However, due to the worldwide economic imbalances in recent years, the mass deaths caused on illegal irregular migration done by people trying to cross from Middle East and North Africa to Europe have increased the importance of search and rescue activities. These incidents are handled in terms of security in order to prevent immigrants who try to cross the maritime border, and in terms of safety in order to ensure the safety of these people.

In this study, the Turkish Search and Rescue Organization, which was established in order to prevent in marine accidents, was introduced and the cooperation activities and conflicts with other countries and organizations for marine search and rescue regions, which were determined in accordance with national and international legal regulations, were presented. Document Review Method was used while researching article subjects.

Keywords: Search and rescue, safety, cooperation, survivor, agreement.

Article history: Received 15/02/2020 – Accepted 29/05/2020

1. Giriş¹

Arama ve kurtarma (A/K), hava ve deniz vasıtalarındaki kazazedelerin karada, havada, suüstünde veya sualtında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması hizmetidir (Başeren, 2006). A/K faaliyetlerinin ana gayesi insan hayatını kurtarmaktır, tehlikeye maruz kalan deniz ve hava vasıtalarının kurtarılmasını kapsamaz. Denizcilik alanında emniyet ve özellikle can emniyeti konusunda temel alınan uluslararası mevzuata bakıldığında denizde can emniyeti konusunun 1912 yılında yaşanan Titanik faciası sonrasında kamu oyununda dikkat çektiği görülmektedir. Titanik isimli yolcu gemisinin 14 Nisan 1912 tarihinde buz dağına çarparak batması sonucu 1500 kişinin hayatını kaybetmesi tüm dünya'da büyük yankı uyandırmıştır. Bu elim deniz kazası sonrasında 1914 yılı içerisinde İngiltere'de 13 ülkenin katılımıyla uluslararası bir konferans düzenlenmiş bu konferans sonrasında da 20 Ocak 1914 tarihinde Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin (SOLAS) ilk hali hazırlanmıştır (Arasan, 2014).

A/K kavramı uluslararası bir anlaşmada ilk defa 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi içerisinde yer almaktadır (Arasan, 2014). Sözleşmede hava araçları tehlikeye düştüğünde icra edilecek arama ve kurtarma faaliyetleri ile ilgili konular yer almaktadır. Denizde arama ve kurtarmaya ilişkin hazırlanan ilk uluslararası sözleşme ise 1979 tarihli Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesidir. 1979 tarihli bu sözleşme devletlere denizde can kurtarma ile ilgili yükümlülükler yüklemektedir. Sözleşmenin 2. Bölümünde dünya denizlerinde her ülkenin kendi A/K sahasında ve açık denizlerde A/K operasyonlarını gerçekleştirmesi gerektiği belirtilmektedir. Denizde A/K faaliyeti planlı, organize ve hukuka uygun olarak gerçekleştirilmelidir. A/K operasyonları devletlerin kendi içlerinde ve birbirleri arasında sıkı bir koordinasyonu gerektirdiğinden bu konuya yönelik Hamburg Sözleşmesi "İlgili taraflar arasında, bir A/K bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan içerisine A/K hizmetlerinin eşit ve şumullü bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir" hükmünü içermektedir (Denizde Arama ve Kurtarma Uluslar arası Sözleşmesi md.2.1.5.).

Deniz ve hava kazalarının sayısındaki büyük artış nedeniyle, 1979 yılında imzalanan Hamburg Sözleşmesinin ardından Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ile birlikte 1998 yılı içerisinde Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzunu (IAMSAR) yayınlamıştır. Bu kılavuz A/K konusunda uluslararası bir referanstır ve devletlere uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini karşılama konusunda rehberlik etmeyi amaçlar (Kara, 2013).

Türkiye Cumhuriyeti Devleti bünyesinde gerçekleştirilen A/K faaliyetleri 12 Aralık 2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğine göre yerine getirilmektedir. Yönetmelikte, A/K faaliyetlerinde görev alacak kurum ve kuruluşlar ile bu kuruluşların sorumlulukları, A/K operasyonlarının nasıl yapılacağı, A/K sorumluluk bölgelerinin coğrafi sınırları, A/K ile ilgili Türkiye'nin uluslararası sorumluluklarını karşılamak için uygulanacak hususlar yer almaktadır. Türkiye A/K sorumluluğunu insan hayatını kurtarmayı amaçlayan ve bu kapsamda yerine getirilmesi gereken bir hizmet alanı olarak gördüğü için Türk A/K sorumluluk bölgesini (Search and Rescue Region-SRR) deklare ettirerek IMO'nun Küresel Arama ve Kurtarma Planına kayıt ettirmiştir. A/K faaliyetlerinin uluslararası literatürde kazazedelerin canlarını kurtarmayı amaçlayan bir hizmet alanı olduğu kabul görmüş ve bu yönde uluslararası anlaşmalar yapılmış olsa da bazı ülkeler tarafından A/K sorumluluk bölgeleri deniz yetki alanı olarak görülebilmekte ve hatta diğer yetki alanları ile ilişkilendirilmeye çalışılarak istismar edilebilmektedir.

¹ Bu çalışma yazar (1) tarafından hazırlanan Ege Denizi Arama Kurtarma Bölgesinde Gerçekleşecek Arama Kurtarma Faaliyetleri Kapsamında Kullanılacak İnsansız Hava Araçlarının Sahil İstasyon Mevkilerinin Optimizasyonu isimli doktora tezinden türetilmiştir.

2. Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu

2.1 Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği

Türkiyenin, hava sahası, içsuları, karasuları içerisinde ve açık denizlerde, tehlike içinde bulunan kazazedelerin kurtarılmasıyla ilgili tüm faaliyetler 12.12.2001 tarihli ve 24611 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan “Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğine” göre yerine getirilir. Türk Arama ve Kurtarma Bölgesindeki çalışmalar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesindeki “Denizcilik Genel Müdürlüğü”nce tesis edilen Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) tarafından koordine edilmektedir. AAKKM ülkemizde gerçekleşen A/K faaliyetlerindeki en üst düzeyde yetkili organdır (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001).

A/K hizmetleri denizde ayrıca kara ve adalar üzerinde olmak üzere iki alanda verilmektedir. Denizde gerçekleşen A/K faaliyetleri için sorumlu makam Sahil Güvenlik Komutanlığı (Deniz-AKKM), kara ve adalarda gerçekleşen A/K faaliyetleri için ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüdür (Hava-AKKM). Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kendi sorumluluk alanlarında A/K faaliyetlerini AAKKM adına gerçekleştirirler. A/K operasyonları fiili olarak Arama ve Kurtarma Birlikleri (AKBİR) tarafından icra edilir. Deniz-AKKM ve Hava-AKKM’ye bağlı AKBİR’ler bulunmaktadır. Deniz AKBİR’leri, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü arasında yapılan bir protokol çerçevesinde bu kurumlarca, Kara AKBİR’leri ise Jandarma Genel Komutanlığı ve Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığınca tesis edilir (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001).

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği kapsamında birçok kurum/kuruluş ve bakanlıklara görevler verilmiştir. Bu kurumlar, 1979 tarihli Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ile Ulusal Arama ve Kurtarma Planı esasları doğrultusunda kendi özel mevzuatlarını hazırlamakla yükümlüdür (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001).

A/K faaliyetlerinin ana amacı insan hayatını kurtarmaktır, bu operasyonlar tehlikeye maruz kalan deniz ve hava vasıtalarının kurtarılmasını kapsamaz. Bu sorumluluk milliyet farkı gözetilmeden barış zamanında diğer görevlere göre öncelik taşıyacak şekilde yerine getirilir (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001). A/K esnasında verilen arama kurtarma hizmeti, A/K faaliyetine katılım sağlayan tüm araç ve vasıtalar dahil, kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, iletişim, koordinasyon, tıbbi danışmanlık ve ilk yardım dahil tüm arama ve kurtarma fonksiyonlarının yerine getirilmesidir (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001).

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğince, diğer bakanlık, kurum ve kuruluşlarla koordine edildikten sonra Ulusal ve Arama Kurtarma Planının hazırlanması görevi 2011 yılına kadar Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülmüş olup sonraki dönemde yapılan mevzuat değişiklikleri sonrasında bu görev günümüzde Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir.

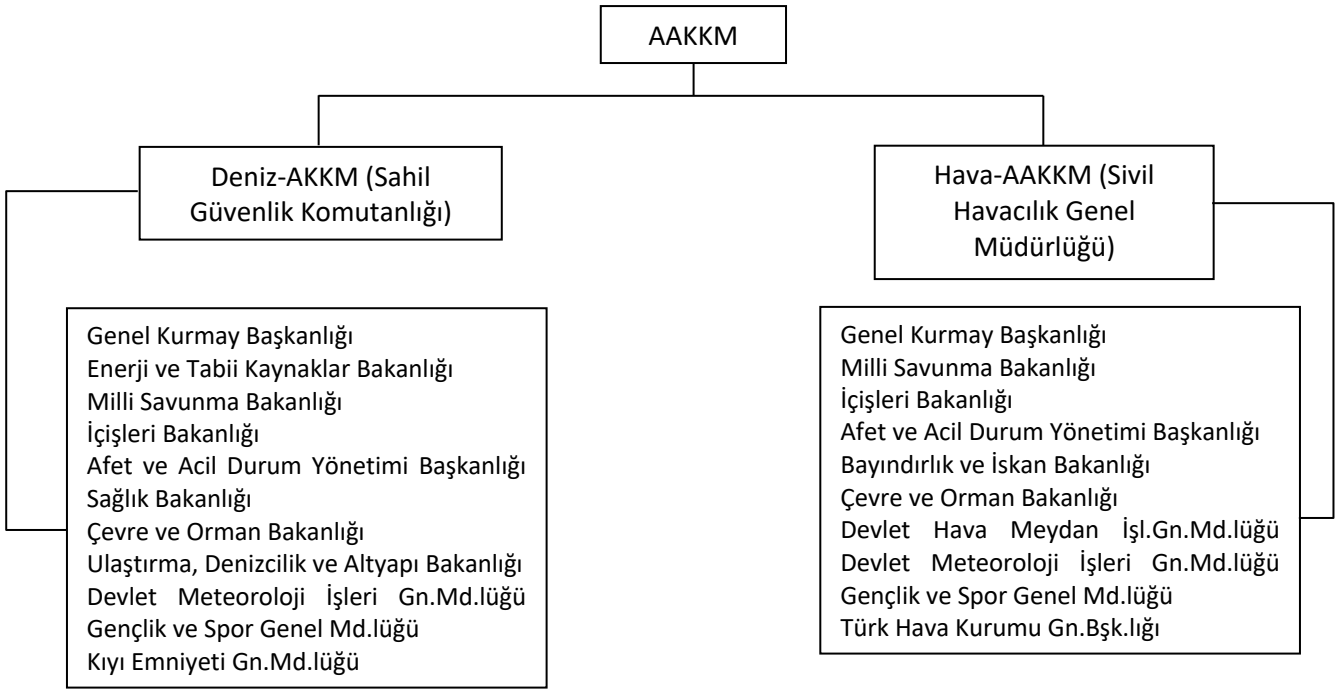
2.2 Ulusal Arama ve Kurtarma Planı

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 11 Temmuz 2002 tarihli Ulusal Arama ve Kurtarma Planına İlişkin Tebliğ (Tebliği No 2002/4) ile Ulusal Arama ve Kurtarma Planı yayınlanmıştır. Bu plan, Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ile ulusal mevzuatlar çerçevesinde, ülkemizin taraf olduğu tablo-1’de belirtilen uluslararası mevzuata uygun olarak uluslararası taahhütleri karşılamak, A/K faaliyetlerini daha süratli ve etkin gerçekleştirmek amacıyla, A/K hizmetlerini düzenleyen ve koordine eden ulusal çapta bir planı ortaya koymayı, ortaya koyulan planda belirtilen A/K görevlerinin gerçekleştirilmesinde ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşların mevcut imkanlarını en etkin/ verimli şekilde kullanmayı hedeflemektedir. (Ulusal Arama ve Kurtarma Planı, 2002).

Tablo 1. A/K ile ilgili Türkiye'nin Onayladığı Uluslararası Mevzuat.

Uluslararası Mevzuat	Kabul Tarihi
1944 Şikago Sözleşmesi	5 Haziran 1945
SOLAS-74	25 Mayıs 1980
Hamburg Denizde AK Sözleşmesi	22 Ocak 1986
IAMSAR Kılavuzu	26 Ekim 2011

AAKKM 'ye bağlı Deniz-AKKM ve Hava-AKKM'ler ve ilişkili oldukları kurumlar aşağıda belirtilmiştir.



Deniz-AAKKM'nin A/K faaliyetlerinin yürütülmesinden sorumlu olduğu deniz sınırları şekil-1'de belirtilmiştir. Deniz-AAKKM, A/K görevini, kendisine bağlı 4 ad. Yardımcı Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi (YAKKM) vasıtasıyla yerine getirmektedir. YAKKM'lere bağlı Arama ve Kurtarma Merkezleri (AKAMER) bulunmaktadır, A/K operasyonlarını gerçekleştiren vasıtalar AKAMER'lere bağlıdır.


Şekil 1. Türk Deniz Arama ve Kurtarma Sahaları (Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği.)

Ulusal ve Arama Kurtarma Planında, gerçekleşen olağanüstü ya da acil durumlar, “Şüpheli Safha”, “Alarm Safhası” ve “Tehlike Safhası” olarak sınıflandırılarak belirtilmiştir. Bu safhaların hangi durumlarda ilan edileceği ve sona erdileceği ile ilgili hususlar ve bunları ilan etmekle/sona erdirmekle yetkili kuruluşlar plan dahilinde yer almaktadır (Ulusal Arama ve Kurtarma Planı, 2002). A/K hizmeti içerisinde yer alan tüm unsurların (AAKKM, AKKM’ler, YAKKM’ler, Olay Yeri Koordinatörleri, AKBİR’ler, Yabancı A/K Kordinasyon Merkezleri) A/K hizmeti verirken uygulayacakları koordinasyon şeması planda belirtilmektedir. Ayrıca tüm arama kurtarma ve koordinasyon merkezleri ile A/K faaliyetlerinde yer alan personelin eğitimleri ile ilgili tüm konular planda anlatılmaktadır (Ulusal Arama ve Kurtarma Planı, 2002).

A/K faaliyetleri ile ilgili en üst seviyede yetkili kurum AAKKM’dir, afet ve acil durumlar için ise en yetkili kurum İçişleri Bakanlığı bünyesinde teşkil edilmiş olan Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığıdır (AFAD). AFAD, gerçekleşen afet ya da acil durumun niteliğine göre MSB, Genelkurmay Başkanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve diğer bakanlıklar ve sivil toplum kuruluşlarıyla koordine ve işbirliği içerisinde (https://www.afad.gov.tr/ [Erişim 13.05.2020]).

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği ve Ulusal Arama ve Kurtarma Planından başka, 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun, A/K faaliyetleri ile ilgili geçerliliği olan ulusal bir mevzuattır.

Bu kanun; gemi kaptanlarının denizdeki kazazedelere karşı sorumlulukları, tehlike içerisinde bulunan gemi kaptanlarının yapmaları gereken uygulamalar, gemi kaptanlarının kazazedelerin yardımına gidemeyecekleri haller ve gemi kaptanlarının bu kanun maddesine aykırı hareket etmeleri durumunda karşılaşacakları yaptırımlar ile alakalıdır (4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun, md.14-19 ve 23-25).

A/K operasyonlarında kamu kuruluşlarının yanında Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri (UMKE), Arama Kurtarma Derneği (AKUT) gibi gönüllülük esasına göre çalışan sivil ya da yarı kamusal kuruluşlarda ülke genelinde arama ve kurtarma hizmeti vermektedir (Günaydın et al., 2017).

UMKE personeli sağlık çalışanlarından oluşmaktadır, resmi olarak Sağlık Bakanlığı tarafından desteklenmekte ve Sağlık Bakanlığının yayınlamış olduğu yönerge çerçevesinde gönüllülük esasıyla çalışmaktadır. Bu kurum özellikle doğal afetlerde medikal kurtarma alanında önemli hizmetler vermektedir. AKUT ise dağlarda, zorlu doğa koşullarında, deprem, sel gibi doğal afetlerde hem ülkemizde hem de yabancı ülkelerde arama ve kurtarma hizmeti verebilen arama ve kurtarma kurumudur. AKUT aynı zamanda, BM bünyesinde faaliyet gösteren Arama ve Kurtarma Danışma Kurulu (INSARAG) üyesidir. (https://www.akut.org.tr/ [Erişim 13.05.2020]).

3. Arama Kurtarma Bölgeleri ve Uluslararası İşbirliği Faaliyetleri/Yaşanan Anlaşmazlıklar

3.1 Karadeniz Arama ve Kurtarma Bölgesi

Karadeniz Arama ve Kurtarma Bölgesi 05.12.1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de ilan ettiğimiz 200 NM genişliğindeki Münhasır Ekonomik Bölgemiz (MEB) aynı zamanda hemen hemen bu denizdeki arama kurtarma bölgemizi oluşturmaktadır.

Türkiye’nin önderliğinde A/K konusunda ülkelerin sorumluluk bölgelerine ayrılmış olan Karadenizdeki Türk Arama ve Kurtarma Bölgesi, Karadenize kıyıdaş devletlerle yapılan üç anlaşma neticesinde belirlenmiştir.

Karadeniz A/K Bölgesiyle ilgili yapılan anlaşmalardan ilki 1998 yılında, Türkiye Cumhuriyeti, Bulgaristan Cumhuriyeti, Romanya Hükümeti, Ukrayna Hükümeti, Rusya Federasyonu ve Gürcistan Cumhuriyeti arasında imzalanan “Karadeniz’e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Sağlanması Hakkında Anlaşma’dır”. Bu anlaşmayla kıyıdaş ülkeler, Karadeniz’deki A/K hizmetlerinin koordinasyonunu ve iş birliğini sağlamak üzere ikili veya çoklu anlaşmalar yapmayı, yaptıkları anlaşma ve düzenlemeleri IMO Genel Sekreterliğine sunmayı, A/K operasyonlarında iş birliği yapmayı taahhüt etmişlerdir.

Karadeniz’e kıyıdaş ülke olan Rusya ile 25 Şubat 2004 tarihinde, Karadeniz’e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Anlaşmasının beşinci maddesi uyarınca Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu Hükümeti Arasında Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma ile iki ülkenin A/K bölgeleri sorumluluk sınırları belirlenmiştir, A/K bölgesinin sınırlarının belirlenmesi dışında anlaşmanın diğer maddeleri iki ülke arama ve kurtarma merkezleri arasında yapılacak işbirliği faaliyetleri ve ülkelerin yardım taleplerinde verilecek izinlerle ilgilidir.

Karadeniz A/K bölgesiyle ilgili yapılmış bir diğer anlaşma 24 Mayıs 2004 tarihinde Türkiye ile Bulgaristan arasında imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karadeniz’de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş Birliği Anlaşmasıdır.” Bu anlaşma da genel itibarıyla Rusya ile yapılan A/K işbirliği anlaşmasıyla benzerlik göstermektedir.

Anlaşma maddelerinde Türkiye ve Bulgaristan arasında A/K bölgeleri sorumluluk sınırları belirlenmiş, A/K faaliyetlerinde iki ülke arasındaki iş birliğinin nasıl yapılacağı kararlaştırılmıştır.

Türkiye ile kıyıdaş diğer ülkelerin yaptıkları anlaşmalara ilave olarak 2004 yılından itibaren her sene IMO şemsiyesi altında Karadeniz’e kıyıdaş bir ülkenin ev sahipliğinde Karadeniz Arama ve Kurtarma Konferansları gerçekleştirilmektedir. Bu konferansa Karadeniz’e kıyısı olan ülkelere ilave olarak ilgili diğer ülkelerde katılmaktadır. Konferanslarda bu denizdeki A/K faaliyetlerinin daha etkili şekilde gerçekleştirilebilmesine yönelik öneriler ve karşılaşılan sorunlar görüşülmektedir.

3.2 Ege Denizi Arama ve Kurtarma Bölgesi

Türkiye 1979 tarihli “Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesine” ve 1944 tarihli “Şikago Milletler arası Sivil Havacılık Antlaşmasına” taraftır bu sözleşmelerin hükümlerine göre A/K konusunda belirlenmiş uygulamalara bağlı kalmayı kabul etmiştir. Yunanistan’da bu iki sözleşmeye taraftır ancak 1979 Hamburg Sözleşmesinin;

“Md.2.1.4 Her arama ve kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında antlaşma yoluyla tesis edilecektir.”,

“Md.2.1.5. İlgili taraflar arasında, bir arama ve kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda antlaşmaya varılamaması halinde, taraflar bu alan içerisinde arama ve kurtarma hizmetlerinin eşit ve şümulü bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda antlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı gösterecektir.”, maddelerine rezarvasyon koymuştur.

Türkiye anlaşmanın bu maddelerine istinaden Ege Denizinde A/K sorumluluk alanlarının belirlenmesi için müzakerelere hazır olduğunu tüm ulusal ve uluslararası ortamlarda dile getirerek gayret sarf etmiştir. Yunanistan ise farklı bir tutum izleyerek Ege Denizindeki A/K Bölgesini, Arama ve Kurtarma gibi başka bir hizmet alanı olan Uçuş Bilgi Bölgesine (FIR Hattı)² dayandırmak istemektedir.

² Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR HATTI): İçinde uçuş bilgi hizmeti ve ikaz hizmeti verilen hudutları belirlenmiş hava sahasıdır. (<http://web.shgm.gov.tr/> [Erişim, 31.03.2019])

Uluslararası hukuk kurallarına göre karasularının dışında kalan alanın üzerindeki hava sahası uluslararası hava sahasıdır. Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki karasularının genişliği 6 mil olmasına karşın 1931 yılında yayımlanmış olduğu bir kararnameye dayanarak ulusal hava sahasının genişliğinin 10 mil olduğunu iddia etmektedir. Yunanistan'ın dünya'da başka hiçbir örneği bulunmayan bu iddiasını Türkiye kabul etmemektedir. Yunanistanın bu tutumu ile Ege Denizi'ni kendisine ait bir hükümrancılık alanı olarak göstermek için, bu denizdeki A/K sahasını Doğu Ege Adalarının konumundan faydalanarak FIR Hattına dayandırmak niyetinde olduğu anlaşılmaktadır.

Yunanistan'ın bu tutumuna karşın Türkiye Ege Denizinde yaşanabilecek deniz kazalarına zamanında uygun şekilde müdahale edilebilmesi için Yunanistan ile koordineli çalışılmasını amaçlayarak çaba harcamış ve 8 Eylül 1988 tarihinde iki ülke arasında "Uluslararası Sularda ve Uluslararası Hava Sahasında Kazaları ve Olayları Önlemek için İzlenecek Yöntemler" protokolü imzalanmıştır. Bu protokol'de özet olarak her iki ülke arama ve kurtarma konusunda gereken çabayı göstereceklerini ve birbirlerine yönelik askeri tacizden uzak duracaklarını ifade etmişlerdir. Protokolün içerisinde iki ülkenin arama ve kurtarma sorumluluk alanlarının belirlenmesine ya da deniz ulaştırmasının belirlenecek en emniyetli sulardan yapılmasına ilişkin herhangi bir madde bulunmamaktadır.

Türkiye sonrasında da Yunanistan'a iki ülke arasında arama ve kurtarma sorumluluk alanlarının belirlenmesi için çağrılarda bulunmuş ancak olumlu bir yanıt alınamayınca, Ege Denize kıyıdaş bir ülke olmasından dolayı uluslararası hukukun kendisine yüklediği A/K hizmeti verme sorumluluğunu yerine getirmek üzere 1979 Hamburg Sözleşmesinin genel yükümlükler başlığını taşıyan 1.maddesine dayanarak 11 Aralık 1988 tarihinde "Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğini" yayınlamıştır. A/K hizmeti verilecek deniz alanlarının koordinatları Türkiye tarafından 1992 yılında IMO'ya deklare edilmiştir. Türkiye, arama ve kurtarma hizmetinin insan hayatını kurtarmak için yapıldığının bilincinde ve uluslararası hukukun yüklemiş olduğu sorumluluğun farkında olarak Ege Denizindeki A/K Bölgelerinin belirlenmesinde her zaman anlaşmacı bir tutum izlemiştir. Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğinin bu konudaki aşağıda belirtilen 8.maddesinin g ve f fıkraları bu tutumunun bir göstergesidir.

"Md.8.g. Komşu ülkelerle müşterek icra edilecek arama ve kurtarma faaliyetlerinde komşu ülkelerin AKKM'leri ile yapılacak iş birliği esasları, uluslararası kurallarla veya söz konusu ülkeler ile aramızda yapılacak olan anlaşmalarla tespit edilir."

"Md.8.h. Açık denizler üzerindeki hava sahasında, ICAO kurallarına göre tanınan arama ve kurtarma sorumluluğu, denizdeki arama ve kurtarma faaliyetlerini kapsamaz. Türkiye'nin karasuları dışındaki denizlerde arama ve kurtarma hizmetinin yapacağı bölgeler, ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edilir."

Yunanistan 1989 Mart ayında, Ege Denizinde kendi A/K alanlarını belirleyip yayınlayarak, Atina FIR Hattını kapsayacak şekildeki tüm deniz alanlarını kendi A/K bölgesi olarak belirlemiştir. Belirlediği bu alanlar, Türk A/K Bölgesiyle iç içedir. A/K hizmeti vermek için kaza/olay mevkine yardım amaçlı ne kadar çok unsur giderse insan hayatının kurtarılması için o kadar faydalı olacağı düşüncesiyle Türkiye, iki ülkenin belirlediği alanların örtüşmesini bir problem olarak görmemektedir. Burada sıkıntı yaratan konu Yunanistan'ın A/K bölgesi kavramını bir deniz yetki alanı olarak görmesidir. A/K hizmetinde kullanılacak yetkiler uluslararası hukuk kurallarının devletlere verdiği görevlerin yerine getirilmesini sağlamaktan başka bir amaç taşımaz. A/K sorumluluğu devletlere bazı kamu hizmetleri yüklemiştir ve bu hizmetler devlet egemenliğinden değil, uluslararası hukuk kurallarından doğar. Türkiye bu nedenden ötürü, Yunanistan'ın A/K bölgesindeki egemenlik yetkisini tanımamaktadır. Ayrıca A/K hizmeti ve FIR hizmeti ayrı iki konudur, deniz trafiğinde 10-30 knots süratle intikal eden büyük kütleler, hava trafiğinde 150-500 knots süratle intikal eden küçük kütleler bulunur. Dolayısıyla denizde veya havada gerçekleşen kazalara yapılacak müdahalelerde FIR Sahalarıyla A/K Sahaları ayrı ayrı ele alınmalıdır.

3.3 Akdeniz Arama ve Kurtarma Bölgesi

Akdeniz’de A/K sorumluluğunun etkin şekilde yerine getirilebilmesine yönelik olarak Türkiye’nin KKTC ve Suriye ile imzaladığı anlaşmalar mevcuttur. 16 Haziran 2000 tarihinde Türkiye ile KKTC arasında imzalanan “Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İş Birliği Protokolü” çerçevesinde bölgedeki A/K faaliyetlerinin iş birliği içerisinde yapılması sağlanmıştır (Başeren, 2016). Türkiye karasuları ile ada arasında, KKTC karasuları dışında kalan açık deniz alanlarındaki A/K hizmeti Türkiye tarafından yürütülmektedir. KKTC karasuları içerisinde A/K sorumluluğu KKTC Sahil Güvenlik Yasası gereğince KKTC Sahil Güvenlik Komutanlığına yerine getirilmektedir (Başeren, 2006).

Bununla birlikte Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) 1990’lı yılların başından itibaren Kıbrıs Cumhuriyeti olarak tanınmanın verdiği avantaj ile konuyu, Türkiye ve KKTC’nin bölgedeki fiili etkinliğine bir ölçüde de olsa kısıtlama getirmek için 1996 yılında Larnaka Hava Alanında kendi A/K merkezini kurarak işletmeye hazır hale getirmiş ve bu merkezi IMO’ya bildirmiştir (Başeren, 2006).

Türkiye ve KKTC arasında 19 Eylül 2002 tarihinde Hava Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşma İngilterenin, Kıbrıs Adasındaki hava arama ve kurtarma sorumluluğunu 01 Mart 2002 tarihi itibarıyla GKRY’ye devrettiğini açıklaması üzerine KKTC’nin 01 Nisan 2002 tarihinden itibaren hava arama ve kurtarma hizmetini kendi birimleriyle gerçekleştireceğini ilan etmesi sonrasında imzalanmıştır. Anlaşma genel itibarıyla A/K faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde işbirliği ve koordinasyon, personelin ve A/K birliklerinin eğitimi, KKTC’nin A/K imkan ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi ve bu hususta araç gereç temini gibi konuları kapsamaktadır.

Türkiye ile Suriye arasında 14 Ekim 2008 tarihinde “Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma” imzalanmıştır. Bu anlaşma ile her iki ülke kendi iç yasal mevzuatlarına uygun olarak yayımladıkları arama kurtarma bölgelerinde A/K faaliyetlerini gerçekleştirmekte bu bölgelerin sınırları boyunca A/K hizmetlerinin yürütülmesinde imkanlar ölçüsünde yardımlaşmaktadırlar. Bu anlaşma ile ülkelerin Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin (KKM) A/K hizmetleri için iş birliği içerisinde olması, potansiyel veya gerçek bir tehlike durumuna karşı düzenli hızlı şekilde bilgi paylaşmaları ve her iki tarafın senede en az bir defa A/K tatbikatı yapmaları yönünde irade ortaya koyulmuştur.

3.4 AB’nin Çevre Denizlerdeki Arama ve Kurtarma Uygulamalarına Etkisi

Avrupa Birliği üyesi ülkeler hem A/K faaliyetleri hemde diğer denizcilik faaliyetleri ile ilgili uygulamalarında AB’nin bu konulardaki mevzuatı ile kendi ulusal mevzuatlarını uyumlu hale getirmeye çalışmaktadırlar. Çevre denizlerimizde kıyıdaş olan AB üyesi ülkelere bakıldığında Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) gibi ülke ve oluşumlar karşımıza çıkmaktadır. Karadenizde, A/K faaliyetlerine yönelik kıyıdaş ülkeler ile anlaşmalar yapılmış olduğundan bu deniz herhangi bir sorun içermeyen bir deniz alanıdır. Bununla birlikte Ege Denizi ve Akdeniz’de A/K faaliyetlerinin yerine getirilmesi konusunda çeşitli anlaşmazlıklar bulunmaktadır.

AB üyesi olan Yunanistan ve GKRY, AB’nin deniz alanlarına ilişkin siyasasını oluştururken kendi ulusal çıkar ve önceliklerini içeren düzenlemeleri yapma fırsatına sahip oldukları için Ege ve Akdenizdeki çıkarlarını AB uluslararası kimliğinden de yararlanarak savunabilmektedir. Türkiye bu ülkeler ile yaşadığı bir anlaşmazlığı uluslararası bir ortamda dile getirdiğinde bu ülkeler uygulamalarını AB mevzuatına uygun olarak AB’nin çıkarlarını gözeterek yerine getirdiklerini ifade edip bir tür meşruiyet alanı yaratmaya çalışmaktadırlar. Türkiye’nin hukuksal argümanlarının güçlü olmasına karşın bu ülkeler ile yaşanan sorunlarda AB’nin siyasal etkisi nedeniyle ülkemiz uluslararası alanda hak ettiği sonuçlarla karşılaşmamaktadır.

AB’nin arama ve kurtarma ile ilgili olan EUROSUR (European Border Surveillance System) ve FRONTEX (Frontieres Exterieurues) uygulamaları bulunmaktadır.

EUROSUR, AB'nin "Avrupa Sınır Gözetleme Sistemidir", EUROSUR'un amacı deniz alanlarının emniyet ve güvenliğinin sağlanması, sınır denetimi, deniz çevresinin korunması, balıkçılık faaliyetlerinin denetimi ve AB'nin ticari ve ekonomik çıkarları üzerinde etkisi bulunan deniz faaliyetleri hakkında durumsal farkındalığın sağlanmasıdır. FRONTEX ise EUROSUR'un dışında bir diğer arama ve kurtarma ile ilgili olan AB kurumudur. FRONTEX, "AB Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İş Birliği Ajansıdır", AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. FRONTEX daha çok yasadışı göçmenlerin AB'ye girmesini engellemeye yönelik faaliyet göstermektedir ancak gerekli eğitimlerin verilmesiyle deniz yoluyla yasadışı göçmen trafiğindeki trajik ölüm oranlarının azaltılmasının sağlanması hedeflenmektedir. EUROSUR, bir gözetleme sistemi olarak FRONTEX ile koordineli olarak çalışmaktadır.

Türkiye ile AB arasında, FRONTEX ile düzensiz göçün önlenmesi ve can kayıplarının azaltılması için yapılacak işbirliğinin ana hatlarını düzenleyen mütabakat zaptı 2012 yılı içerisinde imzalanmıştır. Bu anlaşmada Türkiye ve FRONTEX arasında tecrübe ve bilgi paylaşımı gerçekleştirilmesi, karışık göç akımlarına ilişkin ortak değerlendirmeler yapılması ele alınmıştır. Ege Denizinde son yıllarda artan düzensiz göç faaliyetleri ve yaşanan can kayıpları sonrasında; NATO'ya ait deniz unsurlarının Ege Denizindeki düzensiz göç ile mücadeleye destek sağlaması amacıyla 11 Şubat 2016 tarihinde Türkiye, Almanya ve Yunanistan'ın katılımıyla gerçekleşen NATO Savunma Bakanları Toplantısı'nda öneride bulunulmuş ve 24 Şubat 2016 tarihinde de bu öneri NATO Daimi Konseyi tarafından kabul edilmiştir. Bunun üzerine FRONTEX birimlerine destek olmak amacıyla NATO Daimi Deniz Görev Gücü (SNMG2) Ege Denizinde faaliyetlerine başlamıştır.

Libya'dan Avrupa'ya yönelen göçmen yüklü bir geminin Nisan 2015 ayı içerisinde Akdeniz'de batarak 400 kişinin hayatını kaybetmesi sonrasında düzensiz göçün önlenmesi ve tehlikedeki insanların kurtarılması amacıyla AB tarafından, askeri gemilerden oluşan Avrupa Akdeniz Deniz Kuvvetleri (EUNAVFOR Med) kurulmuş ve Haziran 2015 ayında görevine başlamıştır.

AB'ye yönelik yasadışı göç trafiğinde Türkiye'nin karasal ve denizsel anlamda transit ülke durumunda oluşu sınır ötesi komşuluk ilişkileri bağlamında Yunanistan ve diğer AB ülkeleriyle olan ilişkilerini etkilemektedir. Buralarda yaşanacak ölümler ile arama ve kurtarma faaliyetlerindeki bir zafiyet, Yunanistan ve GKRY tarafından uluslararası platformlarda istismar edilmektedir. Bununla birlikte Türkiye'nin IMO'ya kaydettirmiş olduğu A/K bölgesi, Yunanistan'ın itirazlarına rağmen uluslararası arama ve kurtarma sistemi olan COSPAS-SARSAT sistemine de deklare edilmiştir. COSPAS-SARSAT sistemi birçok AB üyesinin de yer aldığı ve tamamıyla seyir emniyetinin sağlanmasının hedeflendiği 1982 yılından itibaren hizmet veren uluslararası çapta seyir emniyeti açısından en geçerli sistemdir.

4. Sonuçlar ve Değerlendirmeler

İçinde bulunduğumuz yüzyılda denizler gerek ulaştırma gerekse enerji ve gıda ortamı olarak insanlığa hizmet etmektedir. Gelişen teknolojinin de etkisiyle su yolları tarihte olmadığı kadar çok yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Dolayısıyla denizlerin bu kadar yoğun kullanıldığı bir ortamda deniz kazalarının da sıklıkla yaşandığı görülmektedir. A/K faaliyetleri devletler tarafından gerçekleştirilen insan hayatını kurtarma hizmetleridir, A/K'ya yönelik olarak belirlenen A/K bölgeleri de egemenlik sahaları değil bu hizmetin verildiği hizmet sahalarıdır.

Türkiye'nin çevre denizleri ele aldığı anda, Karadeniz, gerek coğrafi yapısı gerekse gemi trafiğinin diğer denizlere nazaran bu denizde daha düşük seviyede olması nedeniyle A/K faaliyetlerinin koordinasyonu açısından uygun koşullar sunmaktadır. Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerle yapılan anlaşmalar sayesinde A/K faaliyetlerinin farklı ülkeler tarafından uyum içerisinde yapılabilirdiği görülmektedir ve bu durumun Ege ve Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerle yapılacak anlaşmalar için uygun bir zemin yarattığı değerlendirilmektedir.

Son yıllarda artan düzensiz göç faaliyetlerine bağlı yaşanan can kayıpları sebebiyle Ege Denizi ve Akdenizde yabancı askeri unsurların da katıldığı çok uluslu işbirliği faaliyetleri yürütülmektedir. Bu durumun uluslararası çeşitli aktörler tarafından Ege Denizini deniz ulaştırmasının emniyeti ve güvenliği açısından istikrarsız bir denizmiş gibi gösterilmesi yönünde istismar edilmesine yol açabileceği değerlendirilmektedir. Türkiye'nin A/K konusunda işbirliğine yönelik tezlerinin Yunanistan tarafından kabul edilmesi, bu denizin kıyıdaşlar tarafından emniyetinin sağlandığının görülmesi açısından Türkiye'ye olduğu kadar Yunanistan'a da fayda sağlayacaktır. Yunanistan'ın A/K bölgesi kavramının ne deniz yetki alanı kavramı ile ne de FIR hizmeti ile de bir ilgisi olmadığını kavrayamamış olması, iki ülke arasında A/K işbirliği yapılması konusundaki en önemli engeldir. Türkiye çevre denizlerdeki deniz alanlarına yönelik hem karasuları içerisinde hem de açık denizlerde gerçekleştirdiği A/K faaliyetlerini uluslararası mevzuatın kendisine yüklediği sorumluluk ruhuna uygun şekilde gerçekleştirmek için gerekli organizasyonunu kurmuştur ve bu alanda tüm deniz komşusu ülkeler ile işbirliği yapmaya hazır olduğunu tüm çok uluslu ortamlarda ifade etmektedir.

A/K operasyonlarında ve afet yönetiminde, uydu takibi ve insansız hava aracı sistemlerinin (İHS) kullanımı son dönemde yaygın şekilde artmaktadır. Yaşanan kaza/olaylara ilişkin güncel veriler İHS'ler ve uydu sistemleri sayesinde hızlı bir şekilde ve yüksek doğrulukla elde edilebilmektedir. A/K operasyonlarına yönelik kıyıdaş ülkeler ile yapılan işbirliği faaliyetlerinde arama ve kurtarma merkezleri arasında İHS ve uydu sistemlerinin kullanımı ve bilgi paylaşımıyla ilgili işbirliği faaliyetlerinin yapılmasının icra edilen A/K faaliyetlerinin etkinliğini artırması açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Afetlere karşı bilincin ve duyarlılığın oluşturulması, afet risklerinin azaltılması, A/K operasyonlarına yönelik mekanizmaların ya da kapasitelerin geliştirilmesi gibi amaçlarla BM veya diğer kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen çok uluslu konferanslara katılım sağlanarak alınan kararlarda rol sahibi olunması ve konferanslarda alınan kararların dikkatlice takip edilerek analiz edilmesi arama ve kurtarma bölgelerimizde gerçekleştireceğimiz operasyonların etkinliği ve etkililiği açısından büyük önem arz etmektedir.

A/K operasyonlarına yönelik olarak oluşturulan kamu teşkilatıyla birlikte arama ve kurtarma hizmeti veren UMKE, AKUT gibi kuruluşların faaliyetlerinin destek ve teşvik edilmesi sayesinde gönüllülük esasıyla çalışan bu kurumların gerçek bir afet durumunda organize ve profesyonel bir şekilde görev yapmaları sağlanacaktır.

5. Kaynaklar

AKSU, F. (2013). "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sorunu ve Türkiye-AB İlişkileri, Doğu Akdenizde Hukuk ve Siyaset". A.Ü.SBF Yayınları.

Arasan, İ. (2014). "Türkiye'nin AB'ye Üyelik Sürecinde Arama-Kurtarma Bölgesi Düzenlemeleri: Kuvvetler Arası Koordinasyon ve Hava Kuvvetlerinin Rolü". Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul.

Aydın, G. (2016). Deniz Yoluyla Gerçekleşen Düzensiz Göç ile Mücadelede Devletlerin Yetki ve Uygulamaları. Göç Araştırmaları Dergisi. Cilt.2, Sayı.2.

Ayyıldız, E.T. (2007). "Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi Ege Denizi Uygulaması". Dokuz Eylül Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi. İzmir.

Başeren, Sertaç.H. (2006). "Ege Sorunları". Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayınları No.25, Ankara.

Bernard, M., Kondak, K., Maza, I, Ollero, A. (2011). Autonomous Transportation and Deployment with Aerial Robots for Search and Rescue Missions. Journal of Field Robotics, 28 (6).

Bostancı, M. (2018). "Göçle Mücadele Stratejisi Kapsamında AB Sınır Güvenliği Ajansı Frontex ve Avrupa Sınır Gözetim Sistemi Eurosur'un Analizi". Sosyal Araştırmalar ve Davranış Bilimleri Dergisi. Cilt.4, Sayı 7.

Ceyhun, G.Ç., Oral,E.Z. (2011). Türkiye'nin Deniz Alanlarındaki Sınır Anlaşmaları ve Güncel Durum. Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumunda sunulmuştur. Trabzon, 24-25 Mart 2011.

Günaydın, M., Tatlı, Ö., Genç, E.E. (2017). "Arama Kurtarma Örgütleri ve Ulusal Medikal Kurtarma Ekipleri (UMKE)". Doğal Afetler ve Çevre Dergisi. Cilt.3, Sayı.1.

KARA, A. (2013). "Arama Kurtarma Operasyonlarında Risk Analizi ve Türkiye İçin Arama Kurtarma Model Araştırması". Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Mutlu, Resul (2016). "Sahil Güvenlik Komutanlığı Arama ve Kurtarma Merkezlerine Yönelik Etkinlik Analizi". İstanbul Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Narayanan, R.G.L., Ibe, O.C. (2012). A Joint Network for Disaster Recovery and Search and Rescue Operations. Computer Networks, 56 (14).

Uysal, M., Yılmaz, M., Tiryakioğlu, İ., Polat, N. (2017). İnsansız Hava Araçlarının Afet Yönetiminde Kullanımı. 4. Uluslararası Deprem Mühendisliği ve Sismoloji Konferansında sunulmuştur. Eskişehir, 11-13 Ekim 2017.

Waharte, S., Trigoni, N. (2010). Supporting Search and Rescue Operations with UAVs. Paper presented at the International Conference on Emerging Security Technologies, Canterbury, UK., September, 10-11, 2010.

Yenigün, C. (2010). "Ege'de Barış Yolunda Donmuş Sorunlar". Dünya Çatışmaları Dergisi. Cilt.1, Sayı.3.

1944 Şikago Milletler arası Sivil Havacılık Antlaşması.

1979 Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi.

Türkiye Cumhuriyeti, Bulgaristan Cumhuriyeti, Romanya Hükümeti, Ukrayna Hükümeti, Rusya Federasyonu ve Gürcistan Cumhuriyeti arasında imzalanan 1998 tarihli Karadeniz'e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Sağlanması Hakkında Anlaşma.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti Hükümeti arasında imzalanan 24 Mayıs 2004 tarihli Karadeniz'de Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş Birliği Anlaşması.

Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan, 8 Eylül 1988 tarihli, Uluslararası Sularda ve Uluslararası Hava Sahasında Kazaları ve Olayları Önlemek için İzlenecek Yöntemler Protokolü.

Türkiye ile KKTC arasında imzalanan 16 Haziran 2000 tarihli, Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İş Birliği Protokolü.

Türkiye ile Suriye arasında imzalanan, 14 Ekim 2008 tarihli, Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma.

4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun, md.14-19 ve 23-25.

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001.

Ulusal Arama ve Kurtarma Planı, 2002.

<http://web.shgm.gov.tr/> [Online] [Erişim 31.03.2019]

<https://www.afad.gov.tr/> [Online][Erişim 13.05.2020]

<https://www.akut.org.tr/> [Online][Erişim 13.05.2020]