

NATO STANDARTLARIYLA İLGİLİ DOKÜMAN

ATP-02.1

**DENİZ ULAŞTIRMASI İÇİN İŞBİRLİĞİ VE REHBERLİK (DUİR) -
GEMİ SAHİPLERİ, İŞLETMECİLERİ, KAPTANLARI VE ZABİTLERİ
İÇİN REHBER**

Basım A Sürüm 1

EYLÜL 2014



KUZEY ATLANTİK ANTLAŞMASI ÖRGÜTÜ

MÜTTEFİK TAKTİK YAYINI

NATO STANDARDİZASYON OFİSİ (NSO)

tarafından yayımlanmıştır

© NATO/OTAN

DEĞİŞİKLİK TALİMATLARI

1. Bu yayın, yalnızca elektronik formatta düzenlenmek üzere tasarlanmıştır. Değişiklik talimatları sunulmamaktadır çünkü bu sürüm, önceki tüm değişiklikleri bünyesinde barındırmaktadır ve ATP-2 Cilt II olarak yayımlanmış olan önceki sürümün doğrudan yerini almaktadır. Ancak, gerekli olması halinde yerel olarak basım yapılmasına izin verilmektedir, ancak ciltçiler ayarlanmamaktadır ve yerel olarak temin edilmelidir.

KUZEY ATLANTİK ANTLAŞMASI ÖRGÜTÜ (NATO)**NATO STANDARDİZASYON OFİSİ (NSO)****NATO YAYIN YAZISI**

2 Eylül 2014

1. Bu yazı ile Askeri Komite Deniz Standardizasyon Kurulundaki (MCMSB) ülkeler tarafından onaylanmış olan EK'teki Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) - GEMİ SAHİPLERİ, İŞLETMECİLERİ, KAPTANLARI VE SÜVARİLERİ İÇİN REHBER'in ATP-02.1, A Basımı, 1. Sürümü yayımlanmaktadır. Bu Standartlarla İlgili Doküman, ATP-02 Cilt II'nin (STANAG 1318) yerine geçmekte ve ATP-02'yi (STANAG 1040) desteklemektedir.
2. ATP-02.1, teslim alındığı andan itibaren geçerli olur.
3. Yayıncının ön izni olmaksızın, bu yayının hiçbir bölümü çoğaltılamaz, herhangi bir bilgi erişim sisteminde depolanamaz, ticari amaçla kullanılamaz, uyarlanamaz ya da elektronik, mekanik, fotokopi, kayıt ya da bunların dışında başka bir yolla ve hiçbir surette aktarılamaz. Ticari satışlar hariç olmak üzere söz konusu şart, üye ülkeler ve Barış için Ortaklık ülkeleri ya da NATO komutanlıkları ve kuruluşları için geçerli değildir.
4. Bu yayının, C-M(2002)60'a uygun olarak kullanılmalıdır.

Edvardas MAZEIKIS
Tümgeneral, LTUAF(Litvanya Hava Kuvvetleri)
Müdür, NATO Standardizasyon Ofisi

ULUSAL YAYIMLAMA YAZISI İÇİN AYRILMIŞTIR

İÇİNDEKİLER

Sayfa

No.

Bölüm 1 - Genel Bilgiler

0101	Giriş	1-1
0102	Bu Yayının Amacı	1-1
0103	DUIR'in Kapsamı.....	1-1

Bölüm 2 - DUIR Operasyonları ve Bildirimleri

0201	Konsept.....	2-1
0202	DUIR'in Yapısı	2-1

Bölüm 2, EK A - NATO Deniz Ulaştırması Merkezi..... 2A-1

Bölüm 2, EK B - DUIR Bilgilendirme Formatları..... 2B-1

Bölüm 3 - Denizdeki Gemiler için Prosedürel Kılavuzluk ve Geçiş Koordinasyonu

0301	Kapsam.....	3-1
0302	İletişim Yöntemleri.....	3-1
0304	Geçiş Koordinasyonunda Düzen ve Manevra.....	3-2
0305	Eşlik Etme Operasyonları.....	3-3
0306	Kaptanın Genel Sorumlulukları.....	3-3
0307	Helikopter Transferleri.....	3-3
0308	Emisyon Kontrol (EMCON) Politika ve Planları.....	3-4
0309	Hassas Doküman ve Ekipmanlar	3-4

Bölüm 4 - Ticari Gemilere Yönelik Tehditlere Karşı Koruyucu Tedbirler

0401	Giriş	4-1
0402	Durumsal Farkındalık	4-2
0403	Tehdit Uyarıları	4-1
0404	Genel Tehdit Konuları	4-2
0405	Tehdit Türleri.....	4-2
0406	Koruyucu Tedbirler ve Kendini Koruma Tedbirleri	4-3

Bölüm 4, EK A - Tavsiye Edilen Koruyucu Tedbirler 4A-1

Bölüm 4, EK B - Hava ve Suüstü Tehdidi 4B-1

Bölüm 4, EK C - Denizaltı Tehdidi 4C-1

Bölüm 4, EK D - Demirleme Yerlerinde Su Altı Sabotajı..... 4D-1

Bölüm 4, EK E - Mayın Tehdidi..... 4E-1

Bölüm 4, EK F - Nükleer Silahlardan Kaynaklanan Tehdit 4F-1

Bölüm 4, EK G - Kimyasal Silahlardan Kaynaklanan Tehdit	4G-1
Bölüm 4, EK H - Biyolojik Silahlardan Kaynaklanan Tehdit	4H-1
Bölüm 4, EK I - Deniz Haydutluğu Tehdidi	4I-1
Bölüm 4, EK J - Terörizm Tehdidi	4J-1
Sözlük	
Kısım I - Terimler ve Tanımları	Sözlük-1
Kısım II - Akronim ve Kısaltmalar.....	Sözlük-4

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Sayfa
No.

Bölüm 2, EK B - DUİR Bilgilendirme Formatları

Şekil 2B-1	Format Alfa.....	2B-1
Şekil 2B-2	Geminin Mevki Raporu.....	2B-2
Şekil 2B-3	Seyir Bilgileri	2B-2
Şekil 2B-4	Sapma Mesajı	2B-3
Şekil 2B-5	Format Alfa Geçiş Değişiklik Mesajı	2B-4

Bölüm 4, EK A - Tavsiye Edilen Koruyucu Tedbirler

Şekil 4A-1	Tavsiye Edilen Koruyucu Tedbirler Kontrol Listesi.....	4A-1
------------	--	------

TABLULARIN LİSTESİ

	Sayfa No.
Bölüm 4, EK J - Terörizm Tehdidi	
Tablo 2J-1 Hassasiyet ve Sonuç Matrisi.....	4J-2

KAYNAKLAR

1 NATO STANDARDİZASYON KAPSAM DOKÜMANLARI

- a. Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) Kılavuzu
STANAG 1040.

2. NATO POLİTİKALARI, DİREKTİFLERİ VE REHBERLİĞİ

- a. Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR)
MC-376.

3. İLGİLİ DOKÜMANLAR

NATO STANDARDI DOKÜMANLARI

- a. Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) Kılavuzu
ATP-02.

STANDART İLGİLİ DOKÜMANLAR

- a. Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) - Gemi Sahiplerine, İşletmecilerine, Kaptanlarına ve Zabitlerine Yönelik Kılavuz

ATP-02.1.

- b. Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) - Organizasyon, Yayınlar ve Dokümanlar.

ATP-02.2.

Bölüm 1 - Genel Bilgiler

0101 Giriş

1. Deniz ticareti, çatışma alanlarında askeri operasyonlar sırasında risk altında olabilecek bölge ve ulusların ekonomik istikrarına katkıda bulunan önemli ve devam eden bir faaliyettir. Uluslar ve ticari denizcilik topluluğu, ekonomiyi desteklemek için deniz ticaretine arka çıkılmasının sağlanmasına ilişkin olarak kazanılmış bir hakka sahiptir. Meşru deniz ulaştırmasını tespit edebilmek, bu gemilere müdahaleleri en az indirebilmek ve uluslararası hukuka ve BM Güvenlik Konseyinin karar ve sözleşmelerine aykırı hareket eden gemilere odaklanabilmek, hem askeri hem de ticari deniz ulaştırmasının çıkarıdır.

2. Denizdeki askeri operasyonlar, deniz ulaştırmasını sıklıkla ilgilendirir veya belirli düzeyde etkiler ve aynı şekilde ticari deniz ulaştırması da, bu askeri operasyonları etkileyebilir. Askeri ve ticari deniz ulaştırması arasındaki işbirliği, gecikmeleri en aza indirebilir ve deniz harekât sahalarından geçiş yaparken ticari gemilerin emniyet ve güvenliğini artırabilir. Bu, NATO'da Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik (DUİR) olarak bilinmektedir.

0102 Bu Yayının Amacı

Gemi Sahipleri, İşletmecileri, Kaptanları ve Zabıtlarına deniz kuvvetleri ve ticari deniz ulaştırması arasındaki etkileşime ilişkin olarak bilgi vermektir. Bu yayın özellikle, gerilim, kriz veya çatışma zamanlarında deniz ulaştırmasının güvenliğini arttırmak için mevcut olan DUIR ilke ve prosedürlerinin dünya çapında uygulanması için bir el kitabı görevi görmektedir.

0103 DUIR'nin Kapsamı

Karşılıklı etki sebebiyle DUIR, denizde bulunan komutanının görevinin desteklenmesi amacıyla ticari deniz ulaştırması ile bağlantıyı sağlayan ara yüzdür. DUIR, öncelikli olarak aşağıdaki etkileri güçlendirir ve bunlara katkıda bulunur:

- Komutanın manevra serbestliğine.
- Komutanın karar verme sürecine.
- Askeri unsurların etkili ve verimli bir şekilde tahsisi ve kullanılmasına.
- Ülkenin ekonomik refahı ve uluslararası istikrarına.
- Harekât Sahasında (HS) deniz ticaretinin serbest bir şekilde akışına.
- Deniz ulaştırması sektörünün, askeri harekâtlara duyduğu güvene.

Bölüm 2 - DUİR Operasyonları ve Bildirimleri

KISIM I - DUİR OPERASYONLARI

0201 Konsept

1. DUİR, askeri ve sivil denizcilik kurum ve kuruluşları ile ticari denizcilik arasında işbirliğini teşvik eder.
2. Ticari gemiler, kendi Ulusal Denizcilik İdareleri, gemi sahipleri, işletmecileri veya kiracılarının rehberliğiyle gönüllü olarak DUİR faaliyetine katılabilir.
3. Ticari gemilerin emniyet ve güvenliğinin artırılmasına katkıda bulunacak olan gemiler, yük ve seyir detaylarına ilişkin bilgiler gemi sahipleri, işletmecileri ve kaptanlarından talep edilebilir. Bu bilgiler, denizcilik faaliyetine dair genel bir bakış sunmak ve ticari gemilerin her birinin savunmasızlığını değerlendirmek için kullanılacaktır. Artan gerilim veya çatışma zamanlarında ek bilgiler talep edilebilir. Ticari denizcilik topluluğu tarafından sağlanan bilgilerin ticari hassasiyetine saygı gösterilecek ve bu bilgiler korunacaktır.
4. Gerekli görüldüğü takdirde DUİR, duruma ilişkin güncel bilgileri ve seyre dair spesifik bilgileri ticari kaptana sunacaktır. Bu bilgiler, temel durum özetinden tavsiye edilen güzergâhların ve eskort bilgilerine kadar değişiklik gösterebilir.
5. Normal şartlar altında bir askeri komutan, ticari bir geminin sahibinin, işletmecisinin, kaptanının veya bayrak devletinin onayı olmadan geminin varış yerini değiştirmez. Ancak denizde bulunan komutan, bir geminin güvenliği için gerekli olduğu şekilde planlanan güzergâhından sapması konusunda tavsiye verebilir. Benzer şekilde, ticari geminin kaptanı bir geçiş değişikliği yayımlayarak gerçekleştireceği sapma (varış yeri değişikliğinden dolayı) konusunda askeri makamları bilgilendirebilir (bkz. EK 2B).
6. Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizde Can Emniyeti (*Safety of Life at Sea*, SOLAS) Sözleşmesine göre gemi kaptanı, kendi gemisinin emniyetli seyrinden her zaman sorumludur¹.
7. Askeri ve ticari denizcilik topluluğu arasındaki karşılıklı çıkar alanları, ticari denizciliğe yönelik potansiyel tehditlerin mevcut olduğu, afet yardımının deniz ulaştırması ile yapıldığı veya deniz hareketinin gerçekleştirildiği yerler olabilir.

0202 DUİR'nin Yapısı.

1. DUİR, fiili operasyonun özelliğine bağlı olarak operasyon komutanının görevinin en etkin ve verimli şekilde yürütülmesini destekleyecek şekilde hazırlanmıştır. Kalıcı bir unsur olan NATO Deniz Ulaştırması Merkezi (NSC) ve duruma/harekâtın türüne bağlı olarak konuşlandırılan DUİR birlikleri DUİR'nin yapısı oluşturmaktadır. Bu tür bir unsur, bir veya daha fazla sayıda bireyden veya sonraki paragrafta açıklananlar da dâhil olmak üzere çeşitli rollere sahip konuşlandırılmış bir ekipten oluşabilir.
2. NSC, Birleşik Krallık'ta Northwood'da bulunan NATO Deniz Komutanlığında (MARCOM) yer almaktadır ve NATO deniz kuvvetleriyle ticari denizcilik topluluğu arasındaki bağlantıdır.

¹ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS), 1974, Bölüm V, Düzenleme 34-I.

Kalıcı olarak NATO ekiplerinin görev yaptığı NSC, NATO'nun askeri kurumları ve uluslararası denizcilik topluluğu arasında ticari denizcilik bilgilerinin paylaşılmasına yönelik temel irtibat noktasıdır. NSC ayrıca potansiyel risklere ve deniz operasyonlarına olası müdahalelere ilişkin olarak ticari denizciliğe danışmanlık yapabilecek en öncelikli kurumdur.

3. Konuşlandırılan DUİR Unsuru (KDU). Harekâtın durumunun gerektirmesi halinde veya diğer unsurlar komutanın görevinin daha iyi bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaksa KDU'lar kullanılabilir. Tahsis ve görevlendirme, operasyon komutanı tarafından kararlaştırılacaktır. KDU'lar şu görevlere sahip olabilir.

- Ticari gemilerin yerel koordinasyonu.
- Deniz taşımacılığı/ticaret konusunda yerel/bölge düzeyinde bilgi toplama.
- Gemi kaptanlarına brifing verilmesi.
- Ticari gemilerin hareketleri sırasında kaptanlarla irtibat.

4. DUİR Brifing Subayı. Güvenli geçişi desteklemek için kaptanlara rehberlik yapar; bu, güvertede brifing şeklinde veya başka iletişim yollarıyla gerçekleştirilebilir. Brifingin bir kısmı, ilgili bilgilerin kaptandan alınması ve doğrulanması olabilir.

5. DUİR İrtibat Subayı (DUİR İS). Seçilen ticari gemilere bindirilen DUİR İS, bir geçiş sırasında ilgili donanma şartlarının/askeri şartların anlaşılmasına yardımcı olmak için bilgi verir. Bu irtibatın bir kısmı, ilgili bilgilerin kaptandan alınması ve doğrulanması olabilir.

0203 Balıkçı Teknelere Rehberlik

Balıkçı tekneleri DUİR'de yer alabilir ve askeri harekâtlarla çakışmanın önlenmesini sağlamak için balıkçılık hareketleri ve faaliyetlerine ilişkin bilgileri isteyecektir. Bu bilgiler, balıkçılık alanlarının yer bilgilerini, balıkçı teknelerinin sayısı ve türleri ve sabit balıkçılık malzemelerinin yerleri ve türleri hakkındaki bilgileri içerecektir.

KISIM II - DUİR İLETİŞİMLERİ

0204 Ticari Denizcilik DUİR'den Ne Bekleyebilir?

1. Ticari denizcilik, durum ve tehditleri içeren geniş bir yelpazede DUİR'den rehberlik almayı bekleyebilir. Ancak, tehdidi değerlendirmek ve üstesinden gelmek ve en uygun rehberlik ve danışmanlığı sağlamak için DUİR, ticari denizcilik topluluğundan bilgi alınmasına yönelik spesifik bir zorunluluğa sahiptir. Dolayısıyla DUİR, çeşitli açık kaynakları aktif bir şekilde taramakta ve deniz taşımacılığında alınan bilgilerden faydalanmaktadır. Bilgilerin toplanması ve dağıtılması, yalnızca DUİR'e ve DUİR tarafından sağlanan çeşitli iletişim araçları ve süreçlerinin tamamen kullanılması halinde başarılı olabilecek iki yönlü bir süreçtir.

2. Bilgileri dağıtma ve talep etmenin birinci yolu, NSC üzerindedir. Ticari denizcilik için bu, Format Alfa (bkz. EK 2B) olarak bilinen ilk raporun NSC'ye sunulmasından bir raporlama sistemine kaydolmaya kadar çeşitli şekillerde gerçekleştirilebilir. NSC için bu, e-postalar göndermekten telefonla brifing vermeye kadar çeşitli şekillerde gerçekleştirilebilir. Eğer durum ve çevre bir KDU'nu gerektiriyorsa bu bilgi paylaşımı bir KDU tarafından gerçekleştirilebilir. Bu tür durumlarda gemiler, güvertede yüz yüze brifinglerle veya mevcut başka iletişim araçlarıyla rehberlik ve danışmanlık alabilir. Eğer geçiş sırasında destek ve/veya yardım gerekirse bir DUİR İS'nin gemiye alınması hususu değerlendirilebilir. Bilgi paylaşımını gerçekleştirmek için Seyir Bilgileri (SB) özeti (bkz. Paragraf 0205c ve EK 2B) ve biri giriş yazısı gibi bazı doküman ve prosedürler uygulanabilir.

0205 Bilgi Paylaşım Araçları.

1. Ticari denizcilik, emniyetli ve güvenli geçişi mümkün kılmak için rehberlik sağlanmasını ve yardım edilmesini bekleyebilir. Bu, aşağıdaki araçlardan biri veya daha fazlasıyla gerçekleştirilebilir ancak bu liste çok uzun değildir:

a. **Format Alfa.** Ticari gemilerden alınan ve normalde askeri operasyon alanlarından geçmeden NSC'ye gönderilen bir ilk geçiş raporudur. Format Alfa'nın içeriği operasyondan operasyona değişiklik gösterebilir. Gerekli bilgilere dair talimatlar, WWNWS ve/veya NSC'nin internet sitesi üzerinden sağlanacaktır. EK 2B'de ve NSC'nin internet sitesinde bir şablon bulunmaktadır.

b. **Geminin Mevki Raporu.** Ticari gemilerden alınan ve askeri makamlar tarafından talep edildiğinde ve genellikle Format Alfadan (ilk geçiş raporu) sonra her 24 saatte bir gönderilmesi gereken günlük bir mevki raporudur. EK 2B'de ve NSC'nin internet sitesinde bir şablon bulunmaktadır.

c. **Seyir Bilgileri (SB).** Emniyet ve güvenlik, güzergâh, vb. konularda kaptanlara bilgi verilmesi için kullanılan başlıca araçtır. Bu araç, diğer yöntemlerle desteklenir (örneğin seyir uyarıları (NAVWARN), internet siteleri). SB özeti, belirli harekât şartları ve ticari gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli olduğu şekilde değiştirilecektir. SB'den elde edilen ayrıntılar, bir telefon brifinginin veya yüz yüze brifing temelini (ve kaydını) oluşturmalıdır. EK 2B'de ve NSC'nin internet sitesinde SB özetinin bir şablonu bulunmaktadır.

d. İnternet siteleri

(1) Bir internet sitesi, bir bilgi elde etme mekanizması olmasına karşın aynı zamanda önemli miktarda bilgi ve tavsiyenin, bilgi için arama yapabilen ve kaynak materyallere bakabilen çok sayıda alıcı kitleye yayınlanmasının etkin bir aracıdır. Varsayılan seçenek NSC'nin internet sitesi (www.shipping.nato.int) olmalıdır.

(2) Denizdeki ticari gemilerin çoğunun sürekli internet erişimi yoktur. İnternete dayalı bilgilerin hedef kitlesi, gemi sahipleri ve karada bulunan kurum ve kuruluşlar olmalıdır.

(3) İnternet siteleri, ayrıca aşağıdaki gibi ek işlevsellikler sağlayabilirler:

(a) Şifre ile korunan bir alandaki belirli bilgilere erişimin kısıtlanması.

(b) Ticari gemilerin tescili (örneğin bir ticari geminin hareket yönetim planı ile bağlantılı olarak).

(4) İnternet sitelerinin içeriği, ana bilgisayar tarafından kontrol edilebilir ve sağlanan bilgilerin miktarı konusunda önemli bir sınırlandırma yoktur (WWNWS'de olduğu gibi); bu, internet sitelerine kapsamlı bilgilerin konulabileceği anlamına gelmektedir. Ancak ulaşılması amaçlanan hedef kitlenin, bu internet sitesine bakacağı veya baksa bile sitenin hangi sıklıkla yeniden ziyaret edileceği konusunda bir garanti yoktur. Bu nedenle internet siteleri, diğer bilgi sunma yöntemleri ile birlikte kullanılmalıdır.

e. Yüz Yüze Brifingler

- (1) Operasyon komutanı tarafından bir tanıtma yazısı hazırlanmalı ve yüz yüze brifingin başında sunulmalıdır.
- (2) Yüz yüze brifingler, ayrıntılı bilgilerin iletilmesine imkân verir ve sorular sorulması, güvence sağlanması ve daha önceki yolculuk konusunda bilgi toplanması fırsatını sağlar. Ayrıca açık bir hat üzerinden iletilmemesi gereken hassas bilgilerin iletilmesine imkân verir.
- (3) Yüz yüze brifinglerde brifing ekiplerinin kullanılmasını gerektiğinden (örneğin limanlarda) ayrı brifingler, kısa hazırlık süreleri, vb. nedeniyle limanda oldukça az sayıdaki geminin bu şekilde bilgilendirilecek olması dolayısıyla yoğun kaynak kullanımını gerektirebilir. Ancak eğer bilgilerin güvenli bir şekilde iletilmesinin yegane yolu yüz yüze brifing ise, emniyetli bir yolculuğun faydaları, maliyetlerine ağır basacaktır. Bu nedenle bilgilendirilecek gemiler, muhtemelen risklere göre önceliklendirilmelidir.
- (4) Geçiş yapan ticari gemilerin bilgilendirilmesinin mümkün olmaması halinde yüz yüze brifinglerin, her zaman hedef kitlenin mümkün olduğu kadar fazla genişletilmesini amaçlayan bir yöntemle birlikte kullanılması düşünülmelidir. Bunun yapılmaması, SOLAS yükümlülüklerinin yerine getirilmemesine neden olabilir.
- (5) SB özeti (bkz. EK 2B), brifingin hazırlanması ve gemi kaptanının yanı sıra DUİR'e ilişkin bir kayıt olarak gizlilik dereceli olmayan yazılı bir özet sunulması amacıyla kullanılmalıdır.

f. Telefon Brifingleri

- (1) Duruma ve paylaşılacak bilgilerin niteliğine bağlı olarak telefon brifingleri, saldırıya uğrayan bir kaptanın bunu bildirmesi gibi acil bilgi alışverişinin en etkin ve hızlı aracı olabilir. Brifing SB özetinin ardından verilmelidir (bkz. EK 2B).
- (2) Gerekli bilgilere ilişkin bir kontrol listesi ile birlikte kullanılan telefon brifingleri yoluyla toplanan veriler, uygun olduğu takdirde operasyon komutanına riskin değerlendirilmesi ve araştırma için kaynakların tahsisi konusunda yardımcı olmak açısından çok önemli olabilir. Ayrıca kaptanın yardım olasılığından veya yardımın zamanlamasından haberdar olması halinde gerekli işlemleri yapmasına yardımcı olur.

g. E-posta

- (1) Taşıyıcı olarak teleks kullanıyor olsalar da birçok ticari gemi e-postaya erişebilmektedir; bu durumda gemi sahiplerinin, DUİR'nin gemilerle iletişim kurabilmesi için izin tesis etmeleri gerekebilir. Gemilerin elektronik postayı sürekli olarak izlemeleri mümkün olmamasına karşın e-posta, sefer bilgilerinin gönderilmesi ve rutin bildirim ve sorulara yanıt verilmesinin iyi bir yoludur. Gemi sahipleri veya işletmecileri, özellikle e-postaların belirli saatlerde gönderilmesi durumunda elektronik postaların okunması için bağlanma sıklığının artırılması konusunda ticari gemilere talimat verebilirler.
- (2) Elektronik posta, ayrıca kayıtlı kullanıcıların dikkatlerinin bir internet sitesindeki yeni mesajlara çekilmesinin de etkin bir yolu olabilir.

(3) Şirket güvenlik zabitlerinin çoğu, işlerinin gereği olarak e-postaları düzenli olarak izlemektedir ve kendi gemilerinin hareketlerini etkileyen elektronik postaların alıcılar arasına dâhil edilmeleri gerekir.

h. **Uluslararası Sinyal Kodları (INTERCO).** Telsiz telefon (esasen IMM VHF) veya Bayrak Muhaberesi (bkz. Paragraf 0303.1) kullanılarak, bir arada bulunan donanma unsurlarıyla ticari gemiler arasında iletişim kurmak için kullanılabilir.

i. **Yeni İletişim Araçları.** Yukarıda belirtilen yöntemler, yeni iletişim aracı türleri (örneğin sohbet odaları, internet forumları ve sosyal ağlar) ile çoğaltılabilir. Bu iletişim araçlarının kullanımı, yayımlama yöntemleri planlanırken dikkate alınmalıdır.

0206 Askeri İrtibat Noktaları

1. **NATO Deniz Ulaştırması Merkezi (NATO Shipping Center-NSC).** Askeri operasyonlarda NSC veya ulusal bir eşdeğer kuruma serbest bağlantı sağlamak için komutanlar tarafından her türlü çaba gösterilir. NSC'nin internet sitesinde, verdiği hizmetlere ilişkin bilgiler, ulusal, çok uluslu ve NATO'nun düzenlediği hareket ve tatbikatlara dair güncel bilgiler sunulmaktadır. Burada faydalı dokümanlar ve ilgili internet sitelerinin bağlantıları da bulunabilir (bkz. EK 2A).

2. **Yerel DUİR Unsurları.** DUİR unsurlarına ilişkin irtibat bilgileri, ulusal denizcilik idareleri, NSC, bir DUİR Brifing Subayı, NAVTEX, MARLO yerel tavsiye bildirimleri gibi yerel denizcilik uyarısı tarafından dağıtılacaktır.

3. **Donanma Unsurları.** Donanma gemileri veya askeri uçaklar, bir Harekât Alanından (HA) geçen ticari gemilerin kimliğini ve amaçlarını doğrulamak için ticari gemilere selamlama sinyali gönderebilir. HS'dan geçişlerinden önce ticari gemilere genellikle bildirim talimatları ve irtibat bilgileri verilir. Normalde standart IMM VHF frekanslarında çağrı gönderilerek donanma unsurlarıyla irtibat kurulabilir.

Bölüm 2, EK A - NATO Deniz Ulaştırması Merkezi

1. Amaç.

NATO Deniz Ulaştırması Merkezinin (NSC) amacı, NATO'nun askeri makamları ile uluslararası deniz ulaştırması topluluğu arasında ticari denizcilik bilgilerinin paylaşılması için deniz ulaştırma topluluğuna yönelik olarak NATO'da irtibat noktası olarak hareket etmektir.

2. Misyon.

İttifakın Denizcilik Stratejisine destek olarak ve MARCOM kampanya planına uygun olarak NSC'nin misyonu:

İttifak, ortakları ve sivil denizcilik topluluğu arasında ilişkiler oluşturmak ve olan ilişkileri geliştirmek, deniz operasyonlarının planlanmasına ve gerçekleştirilmesine katkıda bulunmak ve İttifakın ortaya çıkan ortak tehditlere ve güvenlik risklerine yönelik toplu müdahalesine ve ticari denizciliğin güvenliğine aktif bir şekilde katkıda bulunma amacıyla İttifakın Denizde Durumsal Farkındalığının oluşturulmasını desteklemektir.

3. Kabiliyet.

- a. İngiltere'de Northwood'da yer alan Deniz Komutanlığında bulunan NSC, dünya çapındaki tüm NATO DUİR operasyonları için bilgi birleştirme merkezi olarak hizmet vermektedir. Barış ve gerilim zamanlarında NSC, NATO adına DUİR gerçekleştirir.
- b. NSC hem NATO operasyonlarını hem de dünya çapında gerçekleştirilen çok uluslu operasyonlara destek olur.
- c. NSC, ticari denizcilik ve Ulusal Denizcilik İdareleri, Ulaştırma Bakanlığı ve diğer denizcilik kuruluşları gibi kurumlar için NATO'nun irtibat noktası olarak belirlenmiştir.

4. Denizcilik Verileri.

- a. NSC'nin elinde bulundurduğu bilgiler, hem sabit verileri (örneğin boyutlar) hem de değişken verileri (örneğin sefer/seyir detayları) içerir.
- b. NSC veya DUİR tarafından elde edilen ticari açıdan hassas tüm veriler uygun bir şekilde korunacaktır.

5. Görevler.

a. NSC:

- (1) Ticari denizcilik verilerini toplar ve işler.
- (2) Askeri ve sivil makamlara ticari denizciliğe yönelik potansiyel riskleri bildirir.
- (3) Deniz operasyonları ve tatbikatlarına olası müdahaleleri tespit eder.
- (4) Güvenlikle ilgili konulara dair bilgiler içeren bir internet sitesine sahiptir.
- (5) Makamlara ve şirketlere riskleri bildirir. Deniz harekâtlarına olası müdahaleleri tespit eder ve deniz ulaştırması planının oluşturulması için onların işbirliğini talep eder.

- (6) Askeri komutanlara ve sivil makamlara ticari denizciliğe dair bilgiler sunar.
- (7) Ticari gemilere bilgi ve uyarılar verir.
- (8) Deniz ulaştırması harekâtlarına dair tavsiyeler verir.

6. İrtibat Bilgileri.

- a. **İnternet sitesi:** <http://www.shipping.nato.int>
- b. **E-posta:** info@shipping.nato.int

Bölüm 2, Ek B - DUİR Bilgilendirme Formatları

KISIM I - FORMAT ALFA

1. **Format Alfa.** Operasyonel ihtiyacın basit bir formatla karşılanması amacıyla ticari denizciliğin askeri kuvvetlere minimum veri sunması için tasarlanmış bir sefer/geçiş raporudur. Bir Format Alfada (özel şartları karşılamak için ayarlanacak olan) istenen temel bilgiler, Şekil 2B-1'de bulunabilir ve başlatıcı navigasyon uyarısına uygun olarak askeri makama iade edilmelidir.

FORMAT ALFA		
1.	Geminin Adı	
2.	Bayrak	
3.	IMO numarası	
4.	MMSI	
5.	INMARSAT Telefon Numarası	
6.	E-posta Adresi/Faks Numarası	
7.	Mevcut Mevki (UTC saatiyle), Rota ve Planlanan Geçiş Hızı	
8.	Bir Sonraki Uğranacak Liman ve Tahmini Varış Zamanı (UTC)	
9.	Gemi Sahibi ve İşletmecisi/ Kiracısı/ Şirket Güvenlik Görevlisinin Adı ve Adresi	
10.	Mürettebat Sayısı ve Uyrıkları	
11.	Yük	
12.	Gemide Uygulanan Güvenlik Önlemleri	

Not: Deniz harekâtına göre farklı bilgiler talep edilebilir.

Şekil 2B-1. Format Alfa

KISIM II - GEMİNİN MEVKİ RAPORU

2. **Geminin Mevki Raporu.** Format Alfa sunulduktan sonra her 24 saatte bir gönderilmesi gereken günlük bir mevki raporudur. Ayrıca geminin geçişine ilişkin tüm değişiklikleri bildirmek için ve askeri makamlar tarafından talep edilmesi halinde bu raporun sunulması gerekir. Format Şekil 2B-2'de bulunabilir.

GEMİNİN MEVKİ RAPORU	
1.	Geminin Adı
2.	IMO numarası
3.	Mevcut Mevki (UTC)
4.	Seyir Programındaki Herhangi Bir Değişiklik

Şekil 2B-2. Geminin Mevki Raporu

KISIM III – SEYİR BİLGİLERİ

3. **Seyir Bilgileri (SB).** Bir SB özeti, askeri bir Harekât Sahasından (HS) geçen tüm ticari gemilere ve HS içinde özel rehberliğe ihtiyaç duyan diğer tüm gemilere sunulur. SB özetinin verilmesi, karşılıklı bir anlayışın sağlandığını gösterir; Kaptan güzergâh belirleme talimatını izlemeyi kabul etmiştir ve DUIR, geminin geçişini izleyecek ve gerektiği takdirde gemiyi başka yöne çevirecektir. SB özeti, HS'dan geçen ticari gemiye ilişkin riskin azaltılmasında Askeri Komutan için önemli bir araçtır ve planlanan rota üzerinde bir tehlikenin oluşması durumunda geçiş yapan ticari gemiye bir sapma sinyali verilebilir (bkz. Kısım IV). Şekil 2B-3, DUIR'de kullanılan bir SB özetinin olası içeriğini gösteren bir rehber olarak verilmektedir.

SEYİR BİLGİLERİ			
Geminin Detayları:			
Geminin Adı		Uluslararası Telsiz Çağrı İşareti (IRCS)	
Bayrak		Hız	
Kapsanan Alan veya Güzergâh		Nihai Varış Yeri	
<i>Not: Kapsanan alan veya rota, yolculuğun SB'nin geçerli olduğu kısmını tanımlar.</i>			
Genel Durum:			
<i>Not: Ticari gemilere yönelik tehdit riski, olaylar, askeri mevcudiyet, vb.</i>			
Güzergâh:			
Geçiş sırasında aşağıdaki mevkilerden geçmeniz gerektiği bildirilmektedir:			

Mevki Belirleyici/Ara Nokta	Enlem/Boylam	Açıklamalar
1.		
2.		
3. vb.		
Özel Tavsiye/Prosedürler:		
İletişimler		
Emisyon Kontrol Politikası (EMCON)		
Şüpheli Gözlem Prosedürleri		
Özel Bildirim Prosedürleri (örneğin Acil Durumlar)		
Güzergâh veya Varış Yeri Değişikliklerini Bildirme Prosedürleri		
Seyir Uyarıları (NAVWARNS) Özeti		
Kendi Kendini Koruma Önlemleri		
Not: Duruma göre kullanılacaktır.		

Şekil 2B-3. Seyir Bilgileri

KISIM IV - SAPMA VE GEÇİŞ DEĞİŞİKLİKLERİ

4. **Sapmanın Bildirilmesi.** Askeri makamların ticari bir gemiye planlanan rotadan sapma olduğunu bildirmek için gönderdiği bir mesajdır. Seferden sonra herhangi bir sapma, ilk uğranacak limana kadar izlenecek tüm güzergâhı açıklığa kavuşturacaktır. Sapma Mesajı, geminin geçmesinin talep edildiği yeni mevki veya mevkiyi verecektir. Kullanılacak format Şekil 2B-4'de bulunabilir.

SAPMA MESAJI	
1.	Gemi Adı/IMO Numarası/IRCS
2.	Sapma Gerekçesi
3.	Sapmanın Gerçekleşeceği Mevki veya Zaman
4.	Geçilecek Yeni Mevkiler
5.	İlk Uğranacak veya Yeni Varış Yeri ve Değiştirilen Tahmini Varış Zamanı

Şekil 2B-4. Sapma Mesajı

5. **Geçiş Değişikliğinin Bildirilmesi.** Bu mesaj, Format Alfayla askeri makamlara daha önceden bildirilmiş olan bir geçişteki değişiklikleri bildirmek için ticari bir gemi tarafından gönderilir. Geçiş değişikliklerinin bildirilmesine ilişkin talimatlar, askeri makamlarca ticari gemiye sunulan SB'de verilir ve gerçekleştirilen askeri operasyonların türü ve ölçeği için uygulanabilir olacak şekilde düzenlenir. Şekil 2B-5, bir Geçiş Değişikliği mesajının olası içeriğini gösteren bir rehber olarak verilmiştir.

FORMAT ALFA GEÇİŞ DEĞİŞİKLİK MESAJI	
1.	Gemi Adı/IMO Numarası/IRCS
2.	Sapmanın Gerçekleşeceği Mevki veya Zaman
3.	Yeni Rota ve Hız
4.	Geçilecek Yeni Mevkiler
5.	İlk Uğranacak veya Yeni Varış Yeri ve Değiştirilen Tahmini Varış Zamanı

Şekil 2B-5. Format Alfa Geçiş Değişiklik Mesajı

Bölüm 3 - Denizdeki Gemiler için Prosedürel Kılavuzluk ve Geçiş Koordinasyonu

KISIM I - GEÇİŞ KOORDİNASYONU

0301 Kapsam

Geçiş koordinasyon planı, operasyon komutanı, askeri varlıklar ve bir bölgeden geçme veya bir rota boyunca ilerleme niyetinde olan bir veya daha fazla ticari gemi arasında koordinasyon sağlanması için kullanılır. Bu planın amacı, caydırıcılık ve/veya korumadır (ticari gemiler arasında karşılıklı koruma dâhil).

0302 Konular

1. Refakat eden askeri unsurun/unsurların, uluslararası hukuk, yürürlükteki Askeri Angajman Kuralları ve ulusal mevzuata göre, saldırıya uğrayan ticari gemileri etkin bir şekilde korumak için gerekli hukuki durumda olmayabileceğinin dikkate alınması gerekmektedir. Temel haklardan olan meşru savunma hakkına ilişkin uluslararası hukuk çerçevesinde müdahale etmeleri mümkün olabilir. Askeri Angajman Kuralları, siyasi/stratejik askeri düzeyde oluşturulur ve Askeri Komutana iletilir.
2. Askeri operasyon alanındaki tüm ticari gemilere refakat edilmesi için yeterli askeri varlık bulunmayabilir. Bu nedenle Denizde Bulunan Komutanının gemiler için öncelik belirlemesi gerekecektir.
3. Geçiş koordinasyonu, Kaptanın gemisinin güvenli seyrine ilişkin sorumluluğunu askıya almaz¹. Ticari gemiler, askeri komutaya veya deniz birimlerinin denetimine tabi değildir, ancak grup geçiş döneminde seyir rehberliği ve tehdit bilgileri alırlar.
4. DUIR irtibat subaylarının ticari bir gemiye çıkarılması, geminin hukuki statüsünü ve yükümlülüklerini değiştirmez.
5. Geçiş koordinasyonu, denizcilik açısından tehlikeli bir bölgeden geçerek kendi başına veya gruplar halinde sefer yapan ticari gemiler için donanma birimlerinin mevcudiyetiyle gerçekleştirilebilir. Bu gemi veya gruplara Seyir Bilgileri verilmelidir.
6. Geçiş koordinasyonunun sonunda her bir gemi için bir sonraki geçiş planlaması dikkate alınacaktır. Bu, planlanmış olan güvenli bir güzergâhta devam edilmesi şeklinde olabilir veya gemi, güvenli seyrin izin verdiği şekilde hareket edebilir.

0303 İletişim Yöntemleri

1. **Uluslararası Sinyal Kodları (INTERCO).** Manevra ve diğer talimatların bir arada bulunan donanma birimleri ve ticari gemiler arasında paylaşılmasına yönelik normal yöntem, telsiz telefon (esasen IMM VHF) veya Bayrak Sinyalleşmesinin (bkz. Paragraf 0205.1.h) kullanıldığı Uluslararası Sinyaller Kodudur.
2. Donanma birimleriyle bir aradayken daha karmaşık bir manevra olasılığını gösteren şartlar mevcutsa askeri komutan, ATP-1, Cilt II - İttifakın Denizde Taktiksel Sinyalleşme ve Manevra Kitabının kopyalarını ticari gemilere sunmayı değerlendirebilir. Ancak bu, yalnızca bir DUIR İS'nin tüm ticari gemilere çıkması durumunda uygulanabilir.

¹ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS), 1974, Bölüm V, Düzenleme 34-I.

0304 Geçiş Koordinasyonunda Düzen ve Manevra

1. **Amaç.** Gemiler gruplar halinde koordine edilirken geçiş koordinasyonuna ilişkin düzen ve manevra yapma talimatlarının belirlenmesi.

2. Düzen.

a. Gerekli olduğu takdirde geçiş koordinasyonuna tabi ticari gemilerden geçiş sırasında seyir emniyetinin sağlanması amacıyla belirli bir düzen içinde seyretmeleri istenebilir.

b. Ticari gemiler için tercih edilen düzen, yük, büyüklük, manevra ve diğer faktörler dikkate alınarak birbirleri arasında güvenli bir mesafe olacak şekilde tek sıra halinde bir dizilidir. Gerekli olduğu takdirde iki veya üç sıralı düzenler kullanılabilir. Donanma birimleri, taktik açıdan gerektiği şekilde faaliyet gösterirler ve düzenin bir parçasını oluşturmazlar.

c. Gemiler, düzen halinde seyretmeleri halinde de gönüllülük esasına göre katılabilirler ve düzeni güvenli bir şekilde terk etmek mümkün olduğu sürece düzeni terk edebilirler. Düzen halindeki gemilerden, düzen oluşturma ve manevra yapma konusundaki talimatları izlemeyi kabul etmeleri istenebilir.

3. Grup Düzeni.

a. Geçiş sırasında grup düzenleri olabildiğince basit tutulur. Genellikle tek sıralı düzenler uygulanır ancak gerektiği takdirde iki veya üç sıralı düzenler kullanılabilir. Asgari bir şart olarak, askeri komutanların, bir sıranın başında bulunan her gemiye bir DÜİR İrtibat Subayını çıkarması tavsiye edilmektedir.

b. Gemi dizileri arasında ve gemiler arasında korunması gereken mesafeler, kendi Geçiş Koordinasyon Bilgilerinde (GKB) kaptanlara iletilen grup düzeni planında gösterilecektir.

c. Daha büyük gemiler normalde küçük gemilerin önünde, tehlikeli yükleri bulunan gemiler arkada, kritik hızdaki veya idarelerinde güçlükler yaşanan gemiler ise yanda veya arkada konumlandırılacaktır.

4. **Gruba Kılavuzluk Edilmesi.** Düzene sokulan gemiler arasından bir gemi, Kılavuz olarak belirlenecektir. Kılavuzun görevi, rotaya ve emredilen hıza tam olarak uyulmasının sağlanmasıdır. Gemilerin tek sıra oluşturmaları halinde en önde bulunan gemi Kılavuz olacaktır. Herhangi bir nedenle en öndeki geminin sıradan çıkması halinde onun hemen kıç tarafındaki gemi dizinin Kılavuzu olur.

5. **Hat Kılavuzları.** Grupta iki sıra bulunması halinde kendi sıralarında Kılavuz olarak aynı konumda bulunan gemi(ler), kendi dizilerinin Hat Kılavuzu/Kılavuzları olacaktır. Kılavuz, rotayı ve emredilen hızı korumalıdır ve dizilerin Hat Kılavuzları da Kılavuza göre doğru konumlarını korumalıdır. Her bir dizideki gemiler, kendi dizilerinin Hat Kılavuzlarına göre konumlarını muhafaza etmelidir.

6. **Düzen Oluşturma.** Bir grup düzeni alınırken gemiler, kendilerini mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde Kılavuza veya Hat Kılavuzuna göre doğru şekilde konumlandırmalıdır.

7. **Konumlar.** Bir düzendeki konumun ilk basamağı, iskeleden sancak tarafına kadar numaralandırılan dizidir. Konumun ikinci basamağı, önden arkaya kadar numaralandırılan dizideki mevki numarasıdır (örneğin Konum 24, iskeleden sayılmaya başlandığında ikinci dizideki dördüncü mevkidir).

8. **Konumun korunması.** Konumun doğru bir şekilde korunması ve özellikle konumun gerisine düşülmemesi, grubun emniyeti açısından büyük önem taşır.

9. **Denize Adam Düşmesi.** Geçiş sırasında gemiden birinin denize düşmesi halinde gemi, mümkün olan en hızlı şekilde gruba bilgi vermelidir. Sıra halinde düzen alınmışsa gemi, düşen kişiyi geri almaya teşebbüs etmemelidir; son sıradaki gemi düşen kişiyi almaya çalışacaktır. Her türlü durumda en öndeki birim gerçekleştirilecek eylemleri koordine edecektir.

10. **Saat.** Koordine edilen geçişte bütün saatler, UTC (ZULU) olarak belirtilecektir.

0305 Eşlik Etme Operasyonları

1. Bir eşlik etme planının amacı, mayınlı olabilecek bölgelerden geçen ticari gemilere yönelik risklerin en aza indirilmesi ve güvenli seyir için bu gemilerle Askeri Komutan arasında irtibatın kolaylaştırılmasıdır.

2. Belirli bir alanda mayınlara karşı önlem operasyonları devam ediyorsa ticari gemiler deniz kuvvetlerinin kılavuzluğuyla alandan geçebilir. Alana varmadan önce, buluşma noktası ve bu tür bir yönlendirmeye ilişkin prosedürlere dair bilgiler DUİR tarafından sağlanacaktır.

KISIM II - PROSEDÜREL KILAVUZLUK

0306 Kaptanın Genel Sorumlulukları

1 . Kaptan her zaman kendi gemisinin güvenli seyrinden ve yönetiminden sorumludur. Bir DUİR İS de dâhil olmak üzere bir donanma makamının verdiği tavsiye ve talimatlar, hiçbir şekilde kaptanın bu sorumluluklarını askıya almaz².

2. Kriz Müdahale Denizciliği için gerekli kaynak genellikle ticari sözleşmeyle sağlanır ve bu gemilerin kaptanları, Gemi Kira Sözleşmesini tamamen biliyor olmalıdır. Bu sözleşme, geminin askeri bir ortamda kullanılmasıyla ilgili özel şartlar içeriyor olabilir.

3. İlgili tüm mürettebat üyelerinin, Emisyon Kontrol (EMCON) politikasına (bkz. aşağıdaki Paragraf 0307) bağlılık da dâhil olmak üzere tüm iletişim görevlerinin etkin bir şekilde ifası için gerekli talimatlardan tamamen haberdar olmasını sağlamak kaptanın sorumluluğundadır.

0307 Helikopter Transferleri

1. **Helikopter transferlerinin gerçekleştirilmesi.** Helikopter transferi, personel veya malzeme aktarmak için kullanılabilir. Kaptan, helikopter transferlerine ilişkin doğru hazırlıkların, transfer operasyonunun başlaması için onay verilmeden önce yapılmasını sağlar.

2. Hazırlıklar ve Prosedürler.

a. SOLAS'ta 'Seyir Güvenliği' adlı Bölüm V'e göre gemiler, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma (IAMSAR) Kılavuzunun 3. Cildinin³ güncel bir kopyasını taşımalıdır.

² Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS), 1974, Bölüm V, Düzenleme 34-I.

³ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS), 1974, Bölüm V, Düzenleme 21.

- b. IMO IAMSAR Kılavuzu, Cilt III, helikopter vincinin kullanılmasına ilişkin olarak geminin nasıl hazırlanacağına dair gerekli tüm bilgileri ve tüm haberleşme talimatları ve prosedürlerini içermektedir.
- c. Bu yüzden, bir ticari gemiye veya bir ticari gemiden personel/malzemenin transferi için helikopter kullanılması gerektiğinde IMO IAMSAR Kılavuzu, Cilt III 2013, Kısım 2 kullanılır.
- d. IMO IAMSAR Kılavuzu, Cilt III'ün yeni bir basımı her üç yılda bir basılmaktadır.

Not: *Helikopter operasyonlarına ilişkin ek tavsiyeler Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Komutanlığının Denizcilere Bildirimi No. 4 veya her yıl basılan ABD Sahil Güvenlik Bülteni No. 3 ve Uluslararası Deniz Ticaret Odasının Helikopter/Gemi Operasyonları Kılavuzunda bulunabilir.*

0308 Emisyon Kontrol (EMCON) Politika ve Planları

1. Gerilim zamanlarında veya askeri kuvvetlerle birlikte çalışırken geminin vericileri, seyir donanımı ve diğer haberleşme sistemlerinin normal kullanımının kısıtlanması veya durdurulması gerekebilir.
2. EMCON politikası yerel tehdit değerlendirmesine bağlıdır ve belirli durumlarda geçişi etkileyebilir. Gerekirse askeri makamlar resmi tavsiye ve rehberlik sağlar. Bu, eşlik edilirken, mayınlı alanlardan geçirilirken veya bir refakat işleminin bir parçasıyken özellikle önemlidir.
3. EMCON yayılan elektromanyetik veya akustik enerjinin seçmeli kontrolüdür. Yürürlükteki EMCON politikasının iki amacı vardır:
 - a. Düşmanın emisyonları tespit etme ve bu şekilde elde edilen bilgileri kullanma imkanını en aza indirmek;
 - b. Elektromanyetik girişimi azaltarak dost algılayıcı performansını arttırmak.
4. Askeri komutan, gemideki tüm elektronik vericilerin tabi olduğu bir EMCON planı hazırlar. Otomatik Tanımlama Sistemlerinin (OTS) yayılımları, test ve ayarlama emisyonları da dâhil olmak üzere elektronik transmisyonlar kısıtlanabilir. Katılımda bulunan ve belirlenen gemilerin EMCON planına bağlı kalması gerekir.

0309 Hassas Doküman ve Ekipmanlar

1. Bazen ticari bir gemi silahlı kuvvetlerle çalışırken bünyesinde gizli materyaller taşınabilir. Bu hassas materyaller, gemide olan DUİR İS'nin sorumluluğundadır ve bunların özel tedbirlerle özel bir şekilde taşınması gerekir.
2. SB veya kaptana verilen diğer dokümanlar tasnif dışı olabilir, ancak bunların içeriğinin potansiyel olarak hassas niteliği sebebiyle bilgiler yalnızca bilinmesi gerektiğinde mürettebata açıklanmalıdır. Bir seferin tamamlanması üzerine bu dokümanlar DUİR personeli tarafından teslim alınmazsa kaptan bu dokümanları imha etmelidir.

Bölüm 4 – Ticari Gemilere Yönelik Tehditlere Karşı Koruyucu Tedbirler

0401 Giriş

1. Bu bölümün amacı, çeşitli tehdit türlerini belirlemek, bir tehditten nasıl kaçınılacağına dair genel tavsiyeler vermek, bir saldırının sonuçlarına karşı koymanın yollarını ve koruyucu tedbirleri özetlemektir. Belirli tehditlere ilişkin detaylı bilgiler askeri makamlar tarafından sağlanabilir.

2. Normalde silahsız olan, küçük bir mürettebat taşıyan ve sivil düzenlemelerle kısıtlanmış ticari gemiler için mevcut hafif savunma tedbirleri vardır. Bir kaptan bir tehdide karşı koyacaksa veya tehditten kaçınacaksa veya sonuçlarını hafifletecekse durumsal farkındalık gereklidir. Bu, tehdide ve destek sağlanması için irtibata geçilebilecek dost kuvvetler veya makamların varlığına ilişkin bilgileri içerir. Ayrıca, bir tehdit alanına girmeden önce uygulanabilecek bireysel hazırlıkların bilgisini de içerir.

0402 Durumsal Farkındalık

1. Ticari geminin kendi durumu hakkında dikkate alınacak bazı hususlar şunlardır:

a. **Tehdit.** Ticari gemiler deniz haydutluğu, terörizm veya askeri çatışmaların tehdit ettiği alanlardan geçiyor olabilir. Tehdit; hem düzenli askeri kuvvetlerden hem de gerilla veya terörist gibi paramiliter kuvvetlerden oluşuyor olabilir. Bu paramiliter kuvvetler çeşitli silah ve ulaştırma yöntemleri kullanma eğilimindedir, genellikle uyarı yapmadan saldırırlar.

b. **Koruma.** Ticari gemiler, korumanın genel bir donanma varlığıyla ya da gemilere tek tek veya gruplar halinde refakat veya eşlik edilmesiyle sağlandığı alanlarda seyrediyor olabilir veya hiçbir korumanın olmadığı alanlardan geçiyor olabilir. Siyasi duruma ve yürürlükteki askeri angajman kurallarına bağlı olarak deniz kuvvetleri, saldırı altındaki ticari gemilere yardımcı olabilir ve onları koruyabilir.

0403 Tehdit İhbarları

1. Askeri kuvvetlerin operasyon yaptığı bir alandan geçiliyorsa Denizde Bulunan Komutan, ticari gemilere bir düşman saldırısı olasılığını bildirmek için Tehdit İkazı gönderebilir. Bu uyarılar yalın bir dilde yazılır ve aşağıda açıklandığı gibi bir renk kodu kullanılabilir (bkz. EK 4B):

TEHDİT İHBARI BEYAZ: Yakın zamanda bir saldırı muhtemel değildir.
Normal barış zamanı ve güvenli seyir yapılabildiği durumdur.

TEHDİT İHBARI SARI: Saldırı olasıdır.

TEHDİT İHBARI KIRMIZI: Saldırı yakında başlayacak veya hâlihazırda başlamıştır.

Tehdidin türünü belirtmek için bu renk kodlarından önce aşağıdaki kelimelerden birisi gelebilir:

HAVA, MAYIN, KBRN (Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik, Nükleer), SUÜSTÜ ve DENİZALTI.

2. **Genel Tehditlere Karşı Tedbirler.** Tehdit ihbarının arttığı zamanlarda saldırının olasılığının ve/veya hasar düzeylerinin azaltılmasına yardımcı olmak için alınabilecek birkaç tedbir vardır (bkz. EK 4A).

0404 Genel Tehdit Karşı Tedbirleri

1. Tespit. Tehdit, saldırganın bir hedefi tespit etme ve belirleme imkânına bağlıdır. Ayrıca silahın menzili ve silahı taşıyan platformun menzili/dayanıklılığı, bir saldırının denizden ne kadar uzakta gerçekleştirilmesinin muhtemel olduğunu belirler. Ancak bazı durumlarda, saldırıların ayırım gözetmeksizin gerçekleştirilebileceği unutulmamalıdır. Genel bir kural olarak tehditlerin, daha az karmaşık silahların kullanılma ihtimalinin yüksek olduğu düğüm noktalarında (boğazlar, fiyortlar, sivri kara parçalarının kenarları) meydana gelmesi daha muhtemeldir.

2. Hava ve Denizin Durumu. Görüş mesafesinin azalması, saldırganın bir hedefi tespit etme ve belirleme kabiliyetini engelleyebilir. Görüş mesafesinin azaldığı zamanlarda lazer güdümlü silahlar ve kızılötesi silah ve sensörler gibi bazı silah ve sensörlerin etkisi azalır. Küçük gemiler, denizde dalgaların yüksek durumlarda zorluk yaşayabilirler. Fırtınalı deniz, nem oranının yüksek olması, sensör ve silahların kullanımını olumsuz etkileyebilir.

3. Elektronik ve Akustik Ekipmanların Kullanımı. Telsiz, cep telefonu, uydu iletişim sistemleri, radar, otomatik tanımlama sistemi, elektrikli iskandili ve dopler paraketeler gibi aktif elektronik ve akustik ekipmanlar, bir saldırgan için önemli bilgi kaynakları olabilir. Bu cihaz ve sistemler, bir geminin konum ve kimliğini açığa çıkarabilir. Aktif elektronik ve akustik ekipmanların kullanımı, bir tehdit ortamında en aza indirilmelidir (bkz. Bölüm 3 Paragraf 0308).

0405 Tehdit Türleri

1. Karşılaşılabilecek tehdit türleri şunları içerir:

- a. Hava ve Yüzey Tehdidi (bkz. EK 4B).
- b. Denizaltı Tehdidi (bkz. EK 4C).
- c. Demirleme Yerlerinde Su Altı Sabotajı (bkz. EK 4D).
- d. Mayın Tehdidi (Bkz. EK 4E).
- e. Nükleer Silahlardan Kaynaklanan Tehdit (bkz. EK 4F).
- f. Kimyasal Silahlardan Kaynaklanan Tehdit (bkz. EK 4G).
- g. Biyolojik Silahlardan Kaynaklanan Tehdit (bkz. EK 4H).
- h. Deniz Haydutluğu Tehdidi (bkz. EK 4I).
- i. Terörizm Tehdidi (bkz. EK 4J).

0406 Koruyucu Tedbirler ve Kendini Koruma Tedbirleri

1. Ticari gemilerin ve tehditlerin çeşitliliği, her bir gemi veya durum için özel olarak belirlenmiş koruyucu tedbirlerin uzun bir listesini yapmayı imkânsız kılmaktadır. Bazı ticari şirketler, mürettebatların eğitilmesi ve savunma tedbirlerinin özel olarak hazırlanmasında uzmanlaşmıştır. IMO gibi ulusal ve uluslararası kuruluşlar, genel güvenlik konularına ilişkin olarak rehberlik sağlamakta ve düzenlemeler yayımlamaktadır. Bir tehdit alanına girmeden önce yapılacak hazırlıkları optimize etmek için bu şirket ve kuruluşlara danışılabilir.

2. Barış zamanlarındaki tehditlere karşı koymak için IMO Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Kodu oluşturulmuştur. Bu Kodda öngörülen şartların yerine getirilmesiyle ticari gemiler ve limanlar, terörizm tehdidi de dâhil olmak üzere barış zamanlarındaki tehditlere karşı hazırlanmış olur. Dolayısıyla, diğer tehditlerin yanı sıra deniz haydutluğu tehditlerine karşı koymak için ISPS Kodda öngörüldüğü şekilde Gemi Güvenlik Değerlendirmesi (GGD) ve Gemi Güvenlik Planının (GGP) uygulanması her zaman gözden geçirilmelidir.

3. Askeri bir hareketin, ticari denizciliğe yönelik tehditlerin arttığı bir alanda bir durumsal farkındalığın artırılması stratejisinin kullanılmasını gerektirmesi muhtemeldir. Bu, bir kayıt portalı veya benzeri bir prosedürü içerebilir. Bu tür alanlarda yapılacak seferleri planlarken bunun araştırılması ve yayımlanan talimatlara uygun olarak kaydolunması tavsiye edilir.

Bölüm 4, EK A - Tavsiye Edilen Koruyucu Tedbirler

1. Aşağıdaki kontrol listesinde Denizde Bulunan Komutan tarafından tehdit ihbarlarının verilmesi üzerine alınacak tavsiye edilen koruyucu tedbirler belirtilmektedir (bkz. Paragraf 0403).

Tehdit İhbarı SARI:	
a.	Su geçirmezliği arttırın. Temel su geçirmez ambar girişleri ve kapılar ile dış ambar girişleri ve lumbuzlar kapalı ve kilitli tutulmalıdır.
b.	Yangın geciktirici veya sentetik olmayan liften yapılmış kıyafetler giyin.
c.	Ek gözcüler görevlendirin. Gözcülerin uygun bir şekilde bilgilendirilmesini sağlayın.
d.	Gemiye karartma işlemini uygulayın.
e.	Kimliği belirlenmemiş gemilere ve küçük teknelere ihtiyatlı bir şekilde yaklaşın.
f.	Yaklaşan herhangi bir geminin kimliğini belirlemeye çalışın ve eğer bu yapılamazsa sakınma manevraları yapın.
g.	Gerekli yayım ve seyrin güvenliği için elektronik ekipmanların kullanımını kısıtlayın.
h.	Acil durum raporları düzenlemek için hazırlıklı olun.
Tehdit İhbarı KIRMIZI ek:	
i.	Yangın pompaları ve hortumlarının bağlı ve kullanıma hazır olduğundan emin olun.
j.	Can yeleklerini hemen kullanılabilecek duruma getirin; uygun durumlarda can yeleklerini giyin.
Not. Bu tavsiyeler, mevcut Gemi Güvenlik ve Emniyet Talimatlarının (Gemi Güvenlik Planı/Emniyet Yönetim Kılavuzu) yerine geçmez.	

Şekil 4A-1 Tavsiye Edilen Koruyucu Tedbirler Kontrol Listesi

Bölüm 4, EK B - Hava ve Suüstü Tehdidi

1. Tehdit

a. Deniz birimleri, hava araçlarından (helikopterler dâhil), gemilerden, denizaltılardan ve karadaki alanlardan ateşlenen hava silahlarını kullanan geleneksel veya asimetric kuvvetlerin saldırısına uğrayabilir. Bu silahlar, bombaları, roketleri, makineli tüfekleri, biyolojik/kimyasal maddeleri veya güdümlü mermileri içerebilir. Ayrıca, intihar saldırıları için de kullanılma ihtimaliyle birlikte saldırı düzenlenirken diğer birimleri desteklemek amacıyla gözetleme ve keşif için hava taşıtları veya insansız hava araçları kullanılabilir. Askeri kuvvetlerin sağlayabileceği bilgiler olmadan ticari gemiler, ortaya çıkan bir hava tehdidi veya saldırısı hakkında çok az uyarı alabilirler veya hiç alamazlar.

b. Her türlü gemi, denizaltı ve hava aracının yanı sıra karadan da ateşlenebilecek GSF tehdidine ilişkin olarak, bu füzeler mil ile yüzlerce mil arasındaki mesafelerden gönderilebilir. Füze, küçük ve çok hızlı bir hava aracının performans özelliklerine sahiptir; bir gemiye kilitlenmek için kendi radarını kullanabilir veya geminin kendi telsiz/radar vericilerine ya da kızılötesi emisyonlarına (örneğin bacadan çıkan ısı) kilitlenebilir veya üçüncü bir taraftan alınan bilgileri kullanabilir (örneğin bir casus uçağı).

c. Bir füzenin atıldığı, görünen bir parlama ve dumana bakılarak tespit edilebilir. Füzeler normalde su hattının üzerini vurur. Asıl tehlike, muhtemelen savaş başlığının patlamasının veya füzenin motorunda kalmış yakıtın yol açtığı yangındır.

d. Askeri çatışmalarda yüzey tehdidi, destroyer, fırkateyn, korvet veya (hızlı) devriye botları gibi deniz yüzeyi araçlarından oluşabilir. Yüzey tehdidinin terörizm, korsanlık veya gayri nizami kuvvetlerden kaynaklandığı alanlarda balıkçı tekneleri, römorkör, sürat teknesi ve hatta kişisel su taşıtı (jet-ski) gibi daha küçük araçlar tehdit arz edebilir. Bu tür alanlarda gemiye yaklaşan ve tanımlanamayan herhangi bir araç potansiyel bir tehdit olabilir. Teröristler, korsanlar ve diğer gayri nizami kuvvetler, kısa menzilli ve elde taşınan silahlar kullanabilir. Her türlü tekne ve deniz taşıtı intihar saldırıları için kullanılabilir. Korsan, terörist ve gayri nizami kuvvetlerin arz ettiği tehdit normalde sahilden uzaklaştıkça azalacaktır.

e. Ticari gemiler, yakına yaklaşan ve köprüüstüne doğru ışık tutan ve personelini gemiye çıkaran gemilerce taciz edilebilir.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

a. Geminin gözetim altında olduğuna dair kanıtlara bakın. Gözcülük her yöne doğru sürekli olarak yapılmalıdır.

b. Hızı arttırın.

c. Açık güvertede, açık güvertenin yanındaki mevkilerde veya makine dairelerindeki mürettebat sayısını güvenli seyir yapmak için gereken minimum personel sayısına kadar azaltın. Kalan tüm personeli, üst güverteye kısa erişimi olan ve su hattının üzerinde bulunan korunaklı bir mevkiye alın.

d. Güdümlü Mermi tehdidi söz konusuysa:

(1) Bacayı soğutarak ısıdan kaynaklanan tespit edilebilirliği azaltın.

- (2) Askeri Komutan tarafından emir verilmesi halinde tüm radarları kapatın (anti-radyasyon güdümlü mermilerin tehdidini azaltmak için).
- (3) Tehdide yönelik bilgileri ve gemi manevra emirlerini veren telsiz devresini dinlemeye devam edin (örnek IMM VHF 16).
- (4) Gemide bulunuyorsa hasar tespit personelinin ateş ve sarsıntı hasarına hızla müdahale edebilecek şekilde konumlandırılmasını sağlayın.

Bölüm 4, EK C - Denizaltı Tehdidi

1. Tehdit

- a. Deniz yüzeyinin altında olan denizaltıların özel olarak tasarlanmış sensörler dışında başka yöntemlerle tespit edilmesi çok zordur ve herhangi bir uyarı olmadan saldırı gerçekleşir. Denizaltılar, pervane dönüşlerine, motor gürültüsüne, yardımcı motorlar, pompalar vb. gibi diğer ekipmanların çıkardığı gürültüye göre uzun menzilde ticari gemileri tespit edebilir ve bu gemileri sınıflandırabilir. Ayrıca radarı, Otomatik Tanımlama Sistemi alıcısı, elektrikli iskandili veya görünümüne göre ticari gemilerin kimliğini ve yerini belirleyebilirler.
- b. Ana silah sistemi olarak gelişmiş torpidolar ve/veya güdümlü mermileri kullanabilirler. Daha az sofistike denizaltılar, kaçılması daha kolay olabilecek düz giden torpidolarla donatılmış olabilir.
- c. Güdümlü mermiler, mil ile yüzlerce mil arasındaki mesafelerden fırlatılabilirler. Güdümlü mermiler, küçük ve çok hızlı bir hava aracının performans özelliklerine sahiptir; bir gemiye kilitlenmek için kendi radarını kullanabilir veya geminin kendi telsiz/radar vericilerine ya da kızılötesi emisyonlarına (örneğin bacadan çıkan ısı) kilitlenebilir veya üçüncü bir taraftan alınan bilgileri kullanabilir (örneğin bir casus uçağı).
- d. Bir güdümlü merminin atıldığı, görünen bir parlama ve dumana bakılarak tespit edilebilir. Güdümlü mermiler normalde su hattının üzerini vurur. Asıl tehlike, muhtemelen savaş başlığının patlamasının veya merminin motorunda kalmış yakıtın yol açtığı yangındır.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

- a. Mümkün olduğunda denizaltıların faaliyet göstermesinin muhtemel olduğu alanlardan kaçının.
- b. Denizaltıların faaliyet gösterdiği bir alanda seyrediyorsanız her 20 ile 30 dakikada bir rotayı en az 30 derece değiştirin.
- c. Açık güvertede, açık güvertenin yanındaki mevkilerde veya makine dairelerindeki mürettebat sayısını emniyetli seyri sağlayacak minimum personel sayısına kadar azaltın. Kalan tüm personeli, üst güverteye kısa erişimi olan ve su hattının üzerinde bulunan korunaklı bir mevkiye alın.
- d. Eğer bir denizaltının konumu tespit edilirse ticari bir gemi, her 8 ile 15 dakikada bir en az 15 derecelik rota değişiklikleri yaparak denizaltından tam hızla uzaklaşmalıdır.
- e. Torpido tehdidi söz konusuysa:
 - (1) Güvertenin altındaki insanların sayısını azaltın.
 - (2) Düz giden bir torpido tespit edilirse rotayı sert bir şekilde değiştirin.
- f. Güdümlü mermi tehdidi söz konusuysa:
 - (1) Bacayı soğutarak ısıdan kaynaklanan tespit edilebilirliği azaltın.
 - (2) Tüm radarları kapatın.

(3) Açık güvertede, açık güvertenin yanındaki mevkilerde veya makine dairelerindeki mürettebat sayısını emniyetli seyri sağlayacak minimum personel sayısına kadar azaltın. Kalan tüm personeli, üst güverteye kısa erişimi olan ve su hattının üzerinde bulunan korunaklı bir mevkiye alın.

(4) Tüm personel, lumbuzlardan uzak durarak tehdidin geldiği yönden uzaklaşmalıdır.

(5) Geminin en korunaklı kısmının saldırının yönüne çevrilmesi hasarın sınırlandırılmasını sağlayabilir.

Bölüm 4, EK D - Demirleme Yerlerinde Su Altı Sabotajı

1. Tehdit

a. Demir atmış olan ticari bir gemi, hem barış zamanında hem de çatışmalar sırasında, terör eylemlerinden savaşa kadar değişkenlik gösterebilen çeşitli potansiyel tehditlere maruz kalabilir. Ticari gemiler, sabotajların ve gemiyi batırmayı amaçlayan özel kuvvetlerin doğrudan hedefi olabilir.

b. ISPS Kodda öngörülen şartların yerine getirilmesi, ticari gemilerin, terörizm tehdidi de dâhil olmak üzere barış zamanlarındaki tehditlere karşı hazırlanmasına yardımcı olur.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

a. Üst güvertede ek gözcüler görevlendirin. Gözcülerin uygun bir şekilde bilgilendirilmesini sağlayın.

b. Geminin suda devriye gezen kendi güvenlik ekibini konuşlandırın.

c. Mümkünse, uskuru şartların izin verdiği ölçüde sürekli olarak veya kısa düzensiz aralıklarla döndürün.

d. Baş ve kış pervanelerini sıfır (0) itmeye çalıştırın.

e. Dümeni sıklıkla döndürün.

f. Savaş dalgıcı tehdidi iletmek için elektrikli iskandili açın.

g. Dalgıçların limpet mayınlarını vb. yerleştirmesini daha zorlaştıracak için sahile yakın bir yerde demir atmaktan kaçının.

h. Eğer bir limpet mayını tespit edilirse patlamanın etkisini azaltmak için içerideki kısmı suyun altına batırmayı düşünün.

i. Yüzücülerin/dalgıçların yerini tespit etmek için suyun altında ve gemiye yakın yüzeyde ışıldakları kullanın.

Bölüm 4, EK E - Mayın Tehdidi

1. Tehdit

a. Deniz mayınları, tüm potansiyel çatışmalarda deniz ulaştırmasına karşı kullanılacak en muhtemel ve tehlikeli silahlardır. Bir silah olarak nispeten ucuzdurlar ve hem askeri hem de sivil unsurlar (yani hava taşıtları, balıkçı tekneleri vb.) tarafından döşenmeleri kolaydır. Bugün deniz mayınları çok basit demirli ve temasla patlayan mayınlardan potansiyel hedefleri tespit etmek ve belirlemek için yüksek teknoloji kullanan mayınlara kadar değişiklik göstermektedir.

b. Deniz mayınları, çeşitli şekillerde sınıflandırılabilir ancak üç gruba ayrılabilir.

(1) **Demirli Mayınlar.** Deniz tabanındaki bir kurşun ağırlığa bağlı bir demirle yüzeyin altında belirli bir derinlikte tutulan ve yüzen bir mayındır. Mayın kabı 45 m'ye kadar derinliklere bırakılabilirken, kurşun ağırlık 500 m'yi aşkın derinliklere yerleştirilebilir. Demirli mayınlar temasla veya manyetik ya da akustik bir etkiyle tetiklenir.

(2) **Dip Mayınları.** Dip mayınları, herhangi bir etkiyle (akustik, manyetik, sismik, basınç) veya bu etkilerin bir kombinasyonu ile tetiklenebilir. Bu tür mayınlar, hedefe ve/veya patlayıcı yükünün miktarına bağlı olarak maksimum 120 m derinliğe kadar döşenebilir, ancak 60 m'ye kadar olan derinlikler daha uygundur.

(3) **Hareketli Mayınlar.** Bu, durağan olmayan mayın türlerinin toplandığı kategoridir. Tüm yüzen, salınan, yükselen veya güdümlü mayınlar bu kategoridedir. Örnek olarak, yükselen mayınlar 500 m (mayın kabı) ile 2400 m (çapa) derinliğe döşenebilir.

c. Çoğu durumda güzergâhlar, mayınların bulunduğu şüphelenilen bir alanda belirlenir ve donanma birimleri tarafından mayınlara karşı tedbir operasyonlarına tabi tutulur. Bu güzergâhlar seçilirken askeri komutan, ortamın mayınlara karşı tedbir operasyonları için uygunluğu da dâhil olmak üzere birçok faktörü dikkate alır, mümkün durumlarda ve seyir için iyi görsel işaretler ve/veya radar sabitleme işaretlerinin menziline ve radar gözetim/sahil savunma menziline kalmak için yüksek gelgit akımlarından uzak durur. Güzergâhlar mümkün olduğunca kısa olmalı ve 20 derecenin üzerindeki bükülmelerden kaçınılmalıdır.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

a. Mümkünse 200 m'den az derinlikteki sulardan kaçınınız.

b. Mümkünse, gemi gövdesi ile mayın arasındaki mesafeyi arttırmak için açık denizde seyrediniz.

c. Mümkünse, hızı arttırmaya veya diğer gemiyle ilgili etkileri değiştirmeye gerek olmadan tehlike alanında harcanan zamanı azaltacak şekilde uygun akıntı veya gelgit akıntılarında faydalanınız. Gelgit akıntısı ayrıca demirli bir mayının batmasına sebep olacaktır ve bu da geminin demirli ve temasla patlayan mayının üzerinden geçmesine yol açabilir.

d. Bir mayın tehdidinin olabileceği alanlarda, özellikle 60 m'den sığ sularda en düşük seyir hızını koruyunuz.

e. Ana güvertenin altında maksimum derecede su geçirmez bütünlüğün korunmasını sağlayınız.

- f. Gemiden suya hiçbir şey atmayın. Gözcüler yüzen birçok nesneyi yüzen mayın olarak algılayabilir.
- g. Mayın döşeme faaliyetine işaret edebilecek nesnelerin denize bırakılması gibi olağan dışı veya şüpheli faaliyetlerin izlenmesi gerekir. Hava taşıtları paraşütlü veya paraşütsüz olarak mayınlar bırakabilir.
- h. Belirli bir alanda mayın temizleme operasyonları devam ediyorsa ticari gemiler deniz kuvvetlerinin kılavuzluğuyla alandan geçebilir. Alana varmadan önce, buluşma noktası ve bu tür bir yönlendirmeye ilişkin usullere dair bilgiler DUIR tarafından sağlanacaktır.
- i. Öndeki geminin geçtiği hattı izleyin ve gürültü çıkaran sert manevralar yapmaktan kaçının.
- j. Gerekli olmayan makineleri sabitleyerek geminin akustik izini en aza indirin ve insanların/makinelerin gürültüsünü minimum seviyede tutmak için sessiz bir rutin uygulayın. Gereksiz rota değişikliklerinden, motorun geriye gidecek şekilde çalışmasından ve gürültü yapan aşırı dönüş değişikliklerinden kaçının.
- k. Ana güvertenin altında veya su hattının altındaki kompartımanlarda kalan personelin sayısını azaltarak mutlak minimuma indirin.
- l. Tüm personelin emniyet kasklarını (baretle) takmasını emredin ve üst güverteye çıkıldığında can yelekleri de giyilmelidir.
- m. Üst güvertedeki personel, antenlerden ve üst güvertenin üstünde asılı bulunan malzeme/kısımlardan uzak durmalıdır.
- n. Mayın Tehdit Alanında (MTA) demir atılması tavsiye edilmez, ancak demir atmak kaçınılmazsa kaptan, bunun geminin manyetik ve akustik izinde yol açacağı değişikliklerden haberdar olmalıdır.
- o. Bir mayının görülmesi durumunda:
- (1) Tüm personeli ana güvertenin altındaki ve su hattının altındaki kompartımanlardan çıkarın.
 - (2) Tüm personele 'sarsıntıya hazırlanma' emri verin. Bu konum yalnızca sınırlı bir süre boyunca tutulabilir ve yalnızca yakında olması muhtemel bir tehlike söz konusu olduğunda bu emir verilmelidir.

Bölüm 4, Ek F - Nükleer Silahlardan Kaynaklanan Tehdit

1. Tehdit

- a. Geleneksel bir patlayıcıyı fırlatmak için tasarlanmış herhangi bir silah ile bir nükleer patlayıcıda kullanılabilir.
- b. Özellikler. Nükleer patlama halinde gemiler ve personel; parlamaya, termal radyasyona, ilk nükleer radyasyona ve serpinti şeklindeki kirlenmeye maruz kalabilir.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

Gemiler ve personel, fiziksel tedbirlerle, koruyucu kıyafetlerle ve iyi bir organizasyonla nükleer saldırının tehlikelerine karşı önemli ölçüde korunabilir. Eğer bir gemi önceden ayarlanmış karşı tedbirler planına sahipse, o planda belirtilen tüm tedbirlerin gerçekleştirilmesini sağlayın. Eğer böyle bir plan yoksa geminin prosedürlerinin aşağıdaki tedbirleri içerecek şekilde uyarlanması hususunu değerlendirin:

- a. Gemiler, kirlenmeden kaçınmak veya kirlilik alanından olabildiğince çabuk çıkabilmek için manevra yapmalıdır.
- b. Sığınak olması ve burada mürettebatın korunması için bir grup veya birkaç grup kompartıman seçilmelidir. Alanlar gemide olabildiğince aşağıda ve geminin bordasından uzakta olmalıdır. Bu alanlar, tuvalet /banyolarla donatılmalı ve tehlike alanından geçene kadar yetecek şekilde gıda maddeleri içermelidir. Seçilen alanlar, tüm havalandırma boşlukları ve diğer açıklıklar korunacak şekilde tamamen kapatılabilir olmalıdır.
- c. Özellikle halat, tente vb. gibi emici malzemeler olmak üzere olabildiğince çok malzemeyi açık güvertelerin altına yerleştirin veya üzerine örtün. Tüm açıklıkların kapatılarak gıda depoları ve mutfağın kapanmasını sağlayın. Tüm havalandırma fanların kapatın ve makinelerin çalışması ve devamlı buharlama için gerekli olmayan tüm havalandırma açıklıkları ve diğer açıklıkları kapatın veya kaplayın. Uygun kapatıcıların olmaması halinde yapışkan bant vb. kullanımı tavsiye edilir.
- d. Mürettebatın dalış kıyafetlerini veya yangın söndürme kıyafetlerini giymesi hususunu değerlendirin. Bu kıyafetler, cildin minimum derecede etkilenmesini sağlamak için kullanılmalıdır. Havada dolaşan maddelerin solunmasını önlemeye yardımcı olmak için solunum aparatları kullanılabilir.
- e. Kirlenmenin güverteye çökmesini önlemek için açık ve üst güvertenin mümkün olduğunca fazla kısmına sürekli olarak su püskürtmek için mevcut tüm yangın söndürme/güverte yıkama hortumları ve başlıklarını hazırlayın ve aktive edin. Eğer her yeri yıkamak mümkün değilse çalışmaları köprüüstü, sığınak mevkilerinin üstü ve makine dairelerinin üstünde yoğunlaştırın.
- f. Üst güvertelere sürekli olarak su püskürtülmesi mümkün değilse çalışan personeli açık güverteleri ve üst güverteyi yıkamaları için organize edin. Nükleer bir olayda bu, kirlilik birikmesini azaltmak için sık aralıklarla yapılmalıdır.
- g. Tehlikeli alan temizlenir temizlenmez tüm açık güverteler ve üst güvertenin baştan sona hortumla yıkanmasını sağlayın.

h. Açık güvertede, açık güvertenin yanındaki mevkilerde veya makine dairelerinde kalması gereken mürettebat sayısını güvenli buharlama yapmak için gereken minimum seviyede tutun. Mürettebatın kalanını seçilen sığınak mevkilerinde tutun.

i. Açıktaki mevkilerde (havalandırma durdurulamazsa makine daireleri de dâhil) kalan tüm personelin tercihen kötü hava şartları için uygun kıyafetleri cildi olabildiğince kapatacak şekilde giymesini sağlayın. Solunum aparatları olan maskeler kullanılabilir olmalı ve yakın bir tehdit söz konusu olduğunda takılmalıdır.

j. Olası kirlilik yayılmasını en aza indirmek için gemi boyunca gereksiz hareketleri kısıtlayın.

k. Tehlike alanındayken gerekli olmadığı sürece su içmek için suyu damıtmayın.

3. Nükleer Saldırı Durumunda Ek Koruyucu Tedbirler

a. Koruyucu kıyafetlerin giyilmesi, gözlerin özel malzeme ile korunması ve üst güvertenin arkasına sığınılması gibi tedbirlerle nükleer bir saldırıdan kaynaklanan ışık parıltısı ve termal radyasyondan korunulabilir. İlk nükleer radyasyon yalnızca yeterli radyasyon koruma önlemleriyle azaltılabilir.

b. Radyasyon dozajını en aza indirmek için açık veya nispeten korunmasız mevkilerdeki (makine dairesi dâhil) personeli olabildiğince çabuk çıkarın. Geminin güvenli seyri için izin verdiği ölçüde olabildiğince fazla sığının.

c. Açıktaki tüm personelin sığınağa döndükten sonra dış kıyafetlerini çıkarmasını ve ciltlerinin açıkta kalan bölümlerini ve özellikle ellerini, yüz ve boyunlarını iyice ve olabildiğince çabuk ve her durumda yeme ve içmeden önce yıkamasını sağlayın.

d. Nükleer serpentinin etkileri, açıktaki yüzeyler önceden ıslatılarak, hava girişleri ve makine daireleri geçici olarak kapatılarak, mürettebatın güvertelerin altında sığınması sağlanarak ve kirlenmenin temizlenmesi çalışmalarıyla azaltılabilir. Serpentinin varlığı ve yoğunluğu, varsa basit radyasyon tespit aletleri kullanılarak izlenebilir.

Bölüm 4, EK G - Kimyasal Silahlardan Kaynaklanan Tehdit

1. Tehdit

Kimyasal bileşikler, öylesine çok yönlü özelliklere sahiptir ki kurbanları öldürmenin yanı sıra çeşitli süreler boyunca etkisiz hale getirmek için de kullanılabilir. Ayrıca, bu etkiler önemli bir zarar veya hasar olmadan da elde edilebilir. Kimyasal maddelerin kullanımı doğrudan insanlara veya gıda maddelerine yöneliktir.

a. **Saldırı Yöntemi.** Denizde bir kimyasal saldırı ihtimali düşüktür ancak bu ihtimal hafife alınmamalıdır; geleneksel bir patlayıcıyı veya nükleer yükü fırlatmak için kullanılan herhangi bir silah kimyasal bir maddeyle saldırı düzenlemek için de kullanılabilir. Şu açıktır ki denizde bir gemiye yönelik bir saldırının etkili olması için büyük bir isabetlilikle atış yapılması gerekir. Aşağıdaki atış yöntemleri mümkündür:

(1) Hedefi aerosol sprey veya damlacıklarla kuşatmak için havada patlayan bombalar veya güdümlü mermiler/füzeler.

(2) Bir hava taşıtı veya seyir füzesinden püskürtülen aerosol veya damlacıklar.

(3) Kimyasalla doldurulmuş top mermisi veya füze.

b. **Kimyasal Maddelerin Türleri ve Özellikleri.** Kimyasal maddeler, sıvı, aerosol, buhar veya katı olabilir ve herhangi bir biçimde solunduğunda, emildiğinde veya yutulduğunda çok hızlı bir reaksiyona sebep olabilir. Sıvı veya aerosol halde kıyafetler ve cildin içinden nüfuz edebilir; damlacıklar çok küçük olduğu için görülemez veya vücut üzerinde hissedilemez. En muhtemel kimyasal madde grupları şunlardır:

(1) Sinir gazları.

(2) Uyuşturucu/etkisiz hale getiren maddeler.

(3) Yakıcı maddeler.

c. Sinir Gazları.

(1) Bilinen öldürücü kimyasal maddelerin en tehlikelisi, sinir gazlarıdır. Bunlar sinir sistemi üzerinden vücudu etkiler. Bu maddeler, solunabilen, ciltten emilebilen veya kirlenmiş olmuş gıda veya suyla yutulabilen ve zehirli bir buhar salan sıvılardır. Kirlenmiş alanlar, maddenin konsantrasyonuna, hava koşullarına ve maddenin üzerine düştüğü yapının türüne göre değişiklik gösteren bir süre boyunca tehlikesini korur. Kapalı ve havalandırılmayan alanlarda bu maddeler en tehlikeli halini alır.

(2) Sinir gazı zehirlenmesinin belirtileri aşağıdakileri içerir:

(a) Bulanık görme/odaklanmada güçlük.

(b) Aşırı tükürük salgılama.

(c) Ani baş ağrısı.

(d) Göğüs sıkışması.

(e) Gözbebeklerinin aşırı küçülmesi.

(3) Daha sonra, önleyici tedbirler hızlı bir şekilde alınmazsa çarpıntılı nöbetler ve felç meydana gelir ve daha sonra ölüm gerçekleşir. Büyük dozlarda ölüm saniyeler içinde gerçekleşir. Ölümcül dozun altındaki dozlar, günler ve hatta haftalar boyunca sonradan maruz kalınan bir doza karşı vücudun direncini düşürebilir.

d. **Uyuşturucu/etkisiz hale getiren Maddeler.** Bunlar, personelin normal görevlerini yerine getirmesini önleyecek kadar yeterli şiddette fiziksel ve/veya zihinsel etkilere sebep olan ölümcül olmayan maddelerdir. Etkiler, birkaç dakika ile birkaç gün arasında sürebilir. Genellikle tam iyileşme olur ve normalde daha sonradan hiçbir etki ortaya çıkmaz. Bu maddeler, aşağıdaki durumlardan bir veya daha fazlasına sebep olabilir: geçici felç, uzun süreli aşırı göz yaşarması, ishal, kusma, çarpıntılı nöbetler veya zihin bulanıklığı.

e. **Yakıcı Maddeler.**

(1) 'Hardal gazı' olarak bilinen başlıca yakıcı madde, hafif de olsa sarımsak ve soğanın karakteristik kokusuna sahip görünmez bir buhar salar.

(2) Buhar veya sıvı halinde uygulanabilir ve her iki halde de korunmayan gözlere, solunum yoluna ve cilde ciddi zarar verebilir. Normal kıyafetlerden birkaç dakika içinde nüfuz eder. Kirlenmiş gıda veya içeceklerin tüketilmesi iç organlarda ciddi yaralanmalara neden olur.

(3) Belirtiler ilk olarak gözlerde görülür ve hafif tahriş ile yoğun acı arasında değişiklik gösterebilir. Cilde nüfuz etmesi, bir kaşınma veya yanma hissiyle birlikte iltihaplara sebep olur. Maddenin daha şiddetli bir şekilde nüfuz etmesi, patlatıldığında kolaylıkla enfekte olabilen ve acı veren yaraların oluşmasına sebep olan kabartılara yol açar.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

Nükleer saldırılara karşı uygulanan savunmada olduğu gibi gemiler ve mürettebatları, fiziksel tedbirlerle, koruyucu kıyafetlerle ve iyi bir organizasyonla kimyasal saldırılara karşı önemli ölçüde korunabilir (bkz. EK 4F Paragraf 2).

Bölüm 4, Ek H - Biyolojik Silahlardan Kaynaklanan Tehdit

1. Tehdit

- a. Biyolojik maddelerin kullanıldığı saldırılar normalde şu şekilde yapılır:
- (1) **Havadan Uygulanan Yöntemler.** Bir aerosol bulutu salan veya maddeyi kapsüller, küçük bombalar veya roketler içinde salan hava taşıtı veya füzeler.
 - (2) **Karada.** Aerosol üreticiler veya spreyleyler.
 - (3) **Denizde.** Gemilerdeki aerosol üreticiler veya spreyleyler, gemiden atılan füzeler, denizaltılar veya yüzen mayınlar. Sonuçta meydana gelen 'bulut', rüzgarın estiği yöne doğru önemli mesafelerde etkili olabilir.
- b. Biyolojik maddeler, özellikle sabotaj saldırıları için uygundur.
- c. Biyolojik bir madde, hastalık veya ölüme sebebiyet vermek için kullanılabilen herhangi bir organizmadır. Savaş amaçları doğrultusunda bu maddeler aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:
- (1) **Mikroorganizmalar.** Mikrop veya bakteri gibi.
 - (2) **Toksinler.** Risin gibi organik kökenli zehirli maddeler.
 - (3) **Hastalık Vektörleri.** Hastalık bulaştırıcı maddeleri bir konaktan diğerine aktaran hayvan veya böcekler (sinekler, bitler, fareler, kuşlar vb.).
 - (4) **Haşereler.** Diğer organizmaların sağlığını bozan canlı organizmalar.
- d. Biyolojik bir madde, vücuda şu üç yoldan biri üzerinden girebilir: yeme, enjeksiyon ve solunum (çoğu ölümcül madde solunumla girer).

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

- a. Nükleer saldırılara karşı uygulanan savunmada olduğu gibi gemiler ve mürettebatları, fiziksel tedbirlerle, koruyucu kıyafetlerle ve iyi bir organizasyonla biyolojik saldırılara karşı önemli ölçüde korunabilir (bkz. EK 4F Paragraf 2). Biyolojik kirlenmeye ilişkin özel tedbirler şunlardır:
- (1) **Gıdalarda.** Pişirerek.
 - (2) **Suda.** Klorlamayla veya birkaç dakika kaynatılarak.
 - (3) **Yaralarda.** Temizliği/dezenfeksiyona dikkat edilerek.
 - (4) **Açık Mevkielerde.** Yıkanarak (meteorolojik koşullar, yayılmayı, yaşayabilirliği ve virülansı etkileyebilir).
 - (5) **Personelle.** Kişisel hijyene çok dikkat edilerek.
- b. Gemilerde alınacak önlemler, ulusal makamların ilgilenmesi gereken bir konudur.

Bölüm 4, Ek I – Deniz Haydutluğu Tehdidi

1. **Tehdit. Deniz Haydutluğu**, basit hırsızlıktan bir geminin kaçırılması ve mürettebatı veya yolcularının rehin alınmasına kadar çeşitli şekillerde gerçekleşebilen dünya çapında bir meseledir. Kendi kendini koruyucu önlemler, gemi ve mürettebatın güvenliğini arttırmak için önemlidir.

2. Tanım

a. Birleşmiş Milletler, *Deniz Haydutluğunu* şöyle tanımlamaktadır:

¹ *Deniz Haydutluğunu şu eylemlerin herhangi birisinden oluşur:*

(a) *Özel bir gemi veya özel bir hava taşıtının mürettebatı veya yolcuları tarafından aşağıdakilere yönelik olarak özel amaçlarla gerçekleştirilen her türlü şiddet ve alıkoyma eylemi veya her türlü yağmalama eylemi:*

(i) *Açık denizde başka bir gemi veya hava taşıtına ya da bu gemi veya hava taşıtındaki kişilere veya mallara;*

(ii) *Herhangi bir Devletin yetki alanı dışındaki bir yerde bulunan bir gemiye, hava taşıtına, kişilere veya mallara;*

(b) *Bir Deniz Haydutluğu veya hava taşıtı olduğu bilinen bir gemi veya hava taşıtının kullanımına gönüllü olarak katılım içeren her türlü eylem.*

(c) *(a) ve (b) alt paragraflarında belirtilen bir eylemi teşvik eden veya kasıtlı olarak kolaylaştıran her türlü eylem.*

b. Esasen Afrika Boynuzu'ndaki Deniz Haydutluğunu eylemlerine karşı müdahale etmek için yazılmış olmasına rağmen Kaptanlar, diğer Deniz Haydutluğunu alanlarına da uyacak şekilde uyarlanabilecek 'En İyi Yönetim Uygulamalarını' (EİYU) benimsemelidir; bu uygulamalar aşağıdaki gibidir:

(1) Yalnız kalmayın.

- NATO Deniz Ulaştırması Merkezi (NSC) veya Birleşik Krallık Deniz Ticareti Örgütünü (UKMTO) arayın.
- Otomatik Tanımlama Sisteminin açık bırakılması tavsiye edilir, ancak bu, risk değerlendirmesinin bir parçası olarak dikkatle değerlendirilmelidir.

(2) Sizi fark etmelerine izin vermeyin.

- Seyir uyarılarını (NAVWARNS) takip edin ve ilgili internet sitelerini (NSC, Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)) ziyaret edin.
- Yalnızca seyir fenerlerini kullanın.

(3) Şaşkınlık yaşamayın.

- Teyakkuzu artırın (gözcüler, Kapalı Devre TV (CCTV) ve radar).

¹ Birleşmiş Milletler Deniz Kanunu Sözleşmesi (UNCLOS) 1982, Kısım VII, Madde 101:

(4) Savunmasız olmayın.

- Görünür (caydırıcı) ve fiziksel (önleyici) Kendi Kendini Koruma Tedbirlerine başvurun. (bkz. Paragraf 4).
- Bunlar aşağıdakileri içermektedir: Jiletli tel, su/köpük vb. kullanımı
- Köprüüstündekilere ek kişisel koruma sağlayın.

(5) Gemiye binmelerine izin vermeyin.

- Maksimum hıza çıkın.
- Gemiyle manevralar yapın.

(6) Kontrol altına girmeyin.

- Deneyimlere dayanan prosedür ve talimleri izleyin.
- Sığınakları kullanın (yalnızca kaptan/Gemi İşletmecisinin onayıyla ve tamamen hazırlıklı olarak ve talimlere uygun şekilde - Ancak donanmanın müdahalesi/askeri müdahale garanti değildir).
- Alet, ekipman, erişim güzergâhlarının kullanımına izin vermeyin.

c. Bu sistem, deniz haydutluğu ve silahlı soygundan etkilenen deniz alanları ve limanlarından haberdar olarak başlar. IMB Deniz Haydutluğu Bildirim Merkezi (IMB PRC), deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını internet sitesi ve INMARSAT Güvenlik Ağı Sistemi üzerinden yayımlamaktadır.

d. Dünyanın herhangi bir yerine meydana gelen tüm deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarını (fiili, teşebbüs aşamasında kalmış veya şüphelenilen) 24 saat görev yapılan IMB PRC'ye mutlaka bildirin. Bu ilk adım, müdahale prosedürlerinde ve okyanus bölgelerinde TÜM gemilere tehdidin yayımlanması açısından çok büyük önem arz etmektedir.

- Mürettebata brifing verin ve talim yapın.
- Bir Acil Durum Haberleşme Planı hazırlayın.
- Geminin Otomatik Tanımlama Sistemi politikasını tanımlayın.

e. Saldırıların gerçekleştiği alan veya limanlarda faaliyet gösteren tüm gemiler, deniz haydutlarının veya silahlı soyguncuların gemilere yönelik saldırılarını önleme amaçlı tedbirlerin geliştirilmesine hazırlık olarak ve bir saldırı gerçekleştiğinde nasıl reaksiyon verileceğine dair bir güvenlik değerlendirmesi yapmalıdır. Bu, güvenlik yönetim sistemindeki acil durum müdahale prosedürlerinin bir parçası olarak veya geminin güvenlik planındaki prosedürlerin bir parçası olarak dâhil edilmelidir. Güvenlik değerlendirmesinde, şunlar da dâhil olmak üzere operasyonun temel parametreleri dikkate alınmalıdır:

- İlgili alandaki deniz haydutluğu veya silahlı soygun eylemlerinin özelliklerine dair olarak verilen tüm bilgiler de dâhil olmak üzere karşılaşılabilecek riskler.
- Geminin boyutu, borda yüksekliği, maksimum hızı ve yük türü.
- Mevcut mürettebatın sayısı, yetkinlikleri ve eğitimi.
- Güvertede güvenli alanlar oluşturma imkânı ve
- Temin edilmiş olan tüm gözetim ve algılama ekipmanları da dâhil olmak üzere gemideki ekipmanlar.

f. Geminin güvenlik planı veya acil durum müdahale prosedürleri, tehdit düzeylerinde artış ve azalışları ele almak için önceden belirlenmiş müdahalelerin detaylı verilerek risk değerlendirmesine göre hazırlanmalıdır. Tedbirler, *diğer hususların yanı sıra* şunları kapsar:

- Gözcülüğün artırılması ve aydınlatma, gözcülük ve tarama ekipmanlarının kullanımı.
- Gemiye ve gemideki erişimi sınırlı alanlara geminin personeli, yolcuları, ziyaretçilerinin vb. erişiminin kontrol edilmesi.
- Ağ, tel, elektrikli çit, uzun menzilli akustik cihazların yanı sıra uygun durumlarda yüksek riskli alanlardan geçen gemilerdeki güvenlik personelinin kullanılması gibi aktif ve pasif cihazlarla ve tedbirlerle ve korsanların gemiye binmesini zorlaştıracak diğer tedbirleri alarak izinsiz girişlerin önlenmesi. Güvertede pasif cihazların kurulumu yapılırken her zaman gemideki personelin güvenliği dikkate alınmalı ve bilgilendirme yapılmalıdır.
- Geminin güvenliğinin izlenmesi.
- Potansiyel bir saldırı tespit edilirse veya bir saldırı olursa mürettebatın müdahaleleri.
- İzlenecek telsiz alarm prosedürleri ve
- Bir saldırı veya saldırı teşebbüsünden sonra verilecek raporlar.

3. **Deniz Haydutluğu Saldırılarının Analizi.** Başarılı deniz haydutluğu saldırılarının analizi, çoğunlukla aşağıdaki yaygın zaafaların korsanlar tarafından kullanıldığını gösterir.

- a. Düşük hız.
- b. Düşük borda yüksekliği.
- c. Yetersiz planlama ve prosedürler.
- d. Dışarıdan bakıldığında görülebilen yetersiz alarm durumu ve/veya kendi kendini koruma tedbirlerinin eksikliği.
- e. Geminin müdahale imkanının yavaş olması.

4. **Kendi Kendini Koruma Önlemleri.** Yukarıdaki analiz ve bazı tehditlerin niteliği ve oluşması için gereken zaman dikkate alındığında daha etkili bir yol, bir kurban olmaktan kaçınmaktır. Çoğu durumda bu tedbirler, çok az ekstra maliyet gerektirir veya hiç gerektirmez ve gemide uygulanan fiziksel tedbirlerle sınırlı değildir. Dikkate alınması gereken tedbirlerin kısa bir listesi şunları içerir:

- a. Prosedürler - En İyi Yönetim Uygulamaları.
- b. Şirket risk değerlendirmesi/ön planlama.
- c. Korsanlığın ve ilgili tehditlere dair internet sitelerinin (örneğin NSC ve uluslararası endüstri siteleri) izlenmesi. (bkz. Paragraf 0202.2 ve EK 2A).
- d. Manevra
 - (1) Maksimum hıza çıkın.
 - (2) Dar bir alanda zikzaklar çizin.
 - (3) Hız kaybetmekten kaçının.
 - (4) Korunaklı tarafı vermektten kaçının.
 - (5) Pruva dalgasını ve dümen suyunu en üst düzeye çıkarın.
 - (6) Çarpışma Düzenlemelerine uyun.

- (7) Saldırılabilir savunmasız alanları izleyin.
- e. Mürettebat (Teyakkuz).
- (1) En iyi savunma farkındalığıdır.
 - (2) Erken müdahale saldırıları caydırır.
 - (3) Eğitimle panik önlenir.
 - (4) Alıştırmalar güven verir.
 - (5) Daha fazla bildirimde bulunmak yardımın daha hızlı varmasını sağlar.
- f. Eğitim (düzenli talim ve alıştırmaların dâhil edilmesi ve izlenmesi).
- g. Geminin Fiziksel Unsurları (Türü, Tasarımı/Boyutu/Hızı vb.).
- h. Haberleşme - Raporlar/Alarmlar.
- i. Hava durumu.
- (1) Kötü hava koşullarında bir sandaldan gemiye çıkmak daha zordur.
 - (2) Muson yağmurları ve rüzgarları deniz haydutluğuna karşı daha yüksek bir koruma düzeyi sağlar.
 - (3) Hava tahminlerinin öngörülemezliği hesaba katılmalıdır.
5. Şunlar gibi bazı tedbirler maliyetlidir:
- a. Uygulanabilecek fiziksel tedbirler.
 - b. Gemi Koruma Müfrezeleri ve Özel Güvenlik.
6. Uygulanabilecek bazı tedbirler aşağıda belirtilmektedir.
- (1) Hortumlar.
 - (2) Dikenli/Jiletli Tel.
 - (3) Ek küpeşteler.
 - (4) Ağ örme (metal/kümes teli).
 - (5) Variller.
 - (6) Duman.
 - (7) Çarpışma Önleme Işıkları.

- (8) Kum Torbaları.
- (9) Buhar.
- (10) Köpük (Koyu Kırmızı).
- (11) Boyalı İşaretleyici (Kırmızı).
- (12) Ses cihazları (Gök Gürültüsü Fişekleri/Ses Bombaları).
- (13) Sığınak/güvenli alanlar.
- (14) Elektrikli Tel.

Bölüm 4, EK J - Terörizm Tehdidi

1. **Tehdit.** Terörizm, sınır, millet veya din tanımayan küresel bir tehdittir ve denizde çatışma zamanlarında olduğu kadar barış zamanlarında da ticari topluluk için büyüyen bir sorun haline gelmiştir. Ticari denizciliğe yönelik saldırıların sayısı, son elli yılda karada gerçekleşen terör eylemlerine kıyasla nispeten düşük olsa da hala geçerli bir tehdittir ve kaptanlar ve gemi sahipleri tüm olasılıklara karşı tetikte olmalıdır. Terörizm, birçok biçim alabilir; Devlet ve Devlet altı kuruluşlarca ve siyasi veya kriminal bir gündemi olan küçük gruplar tarafından desteklenebilir.

a. Genel tehditler şunları içerir:

- (1) Suda kullanılan El Yapımı Patlayıcı (EYP).
- (2) Uzaktan kullanılan silahlar.
- (3) Elle fırlatılan EYP.
- (4) Savaşçı dalgıçlar.
- (5) Havadan intihar saldırısı.
- (6) Araçla taşınan EYP.
- (7) EYP.
- (8) Truva konteynerler.
- (9) Deniz mayınları.
- (10) Gemi kaçırma.

2. Kendi Kendini Koruma Önlemleri.

a. Bu tehditler, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Koduna göre belirlenmelidir.¹Esasen bu yönetmelikte, gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğinin sağlanmasının bir risk yönetim faaliyeti olduğu ve hangi güvenlik tedbirlerinin uygun olduğunun belirlenmesi amacıyla her bir durum için bir risk değerlendirilmesi yapılması gerektiği yönünde bir yaklaşım benimsenmiştir. Kodun amacı, riskin değerlendirilmesi için standartlaştırılmış ve tutarlı bir çerçevenin sağlanması ve böylelikle uygun güvenlik düzeylerinin ve bunlara karşılık gelen güvenlik tedbirlerinin belirlenmesidir.

b. Gemi sahipleri ve kaptanlar, teröristin operasyonel kısıtlarını belirlemek suretiyle bu tür bir saldırının meydana gelme olasılığını değerlendirerek bir risk analizi gerçekleştirmektedir.

- (1) Hedefe erişim - Geminin yanındayken güverteye çıkmak veya denizde veya demir atmışken gemiye yaklaşmak ne kadar kolay?
- (2) Hedefin Bilgisi - Geminin ve programının detaylarını öğrenmek ne kadar kolay?1

¹ISPS Kod, Denizde Can Güvenliği (SOLAS) Sözleşmesinde (1974/1988) gemilere, limanlara ve devlet kurumlarına ilişkin asgari güvenlik düzenlemelerine dair bir değişikliktir.

(3) Operasyonel Ortam - Tehdidin belirli limanlarda mı yoksa geminin faaliyet gösterdiği yerde mi ortaya çıkması daha muhtemeldir?

(4) İçeriden bilgi alma - Tüm mürettebat güvenilir acentalardan mı?

c. Yaratılmaya çalışılan etkinin dengelenmesi.

(1) Televizyonda Yayınlanma - Denizde bir saldırıyı görüntülemek için mutlaka az sayıda kamera olacaktır.

(2) Zayiat - Büyük yolcu gemileri, teröristler için daha cazip hedefler olabilir.

(3) Ekonomik - Ekonomik etki nedir? Büyük bir petrol veya gaz tankeri daha fazla etki yaratabilir.

(4) Psikolojik - Bir bütün olarak hükümetler ve halklar üzerindeki psikolojik etkiler ne olacaktır?

2. Hassasiyet Değerlendirmesi ve Risk Yönetimi.

a. Bir Gemi Güvenlik Değerlendirmesi yapmanın altı adımı.

(1) Gemiye özel potansiyel tehditlere bakın.

(2) Sonuç değerlendirme.

(4) Etki azaltma.

(5) Uygulama.

(6) Denetim, gözden geçirme ve iyileştirme.

Örneğin:

Sonuç Puanı	Toplam Hassasiyet Puanı		
	2	3 - 4	5 - 6
3	Değerlendirme	Azaltma	Azaltma
2	Belgelendirme	Değerlendirme	Azaltma
1	Belgelendirme	Belgelendirme	Değerlendirme

Tablo 4J-1. Hassasiyet ve Sonuç Matrisi.

b. Yüksek Etki - Düşük Olasılıkta uygulama daha zorken Yüksek Olasılık - Düşük Etkide uygulama daha muhtemeldir.

c. Şirketin Güvenlik Zabiti, bu riskleri değerlendirmek ve geminin güvenlik planını oluşturarak ISPS Kodda açıklandığı gibi bunlara karşı koymak üzere gerekli adımları atmak için Geminin Güvenlik Görevlisi ve Kaptanla yakın çalışmalarda bulunmalıdır. Bu, basit bir tehditten kaçınma eylemi şeklinde olabilir; eğer bir tehdit biliniyorsa veya bir tehditten şüpheleniliyorsa, ilgili alandan kaçınmak için mümkün olan her şey yapılabilir. Belirlenen riske göre güvenlik kontrolleri sıklıkla gerçekleştirilebilir.

Sözlük

KISIM I - TERİMLER VE TANIMLARI

AAP-06'dan alınan terimler ve tanımlar, italik (eğik) harflerle yazılmıştır.

A

anti-terörizm Kuvvetlerin, bireylerin ve malların terörizme karşı savunmasızlığını azaltmak için alınan tüm savunma önlemleri ve önleyici tedbirler. Not: Bu tedbirler, bir saldırıyı önlemeye veya etkilerini azaltmaya yönelik olarak uygulanan koruyucu ve caydırıcı tedbirleri içerir.

operasyon alanı. Belirli askeri faaliyetlerin gerçekleştirilmesi ve kara ve deniz kuvvetlerinin askeri faaliyetlerini gerçekleştirilmesi için bir ortak operasyon bölgesinde ortak kuvvet komutanı tarafından tanımlanmış bir bölge.

C

haberleşme güvenlik materyalleri. Telekomünikasyonun güvenliğinin sağlanması veya doğrulanması ile ilişkili tüm doküman, cihaz veya ekipmanlar (kripto materyaller dâhil).

konvoy. Birlikte geçiş amacıyla bir araya getirilen ve düzenlenen, genellikle savaş gemileri ve/veya uçaklar tarafından refakat edilen belirli sayıda ticari gemi ve/veya donanma yardımcı unsuru veya yüzey refakati kapsamında tek bir ticari gemi veya donanma yardımcı unsuru.

konvoy kaptanı. Taktik komutadaki subayın talimatlarına tabi olarak bir konvoya komuta etmek üzere görevlendirilmiş bir deniz subayı veya konvoydaki gemilerden birinin kaptanı. Yüzey refakati mevcut değilse tüm komutayı üzerine alır.

kriz müdahale denizciliği. Ticari sektörden, kiralık gemi sektöründen ve gerektiğinde ulusal konumlandırılmış gemiler dâhil olmak üzere müttefik askeri operasyonların desteklenmesi için kullanılan bütün gemilerle yapılan faaliyetler.

D

hasar kontrol. Denizde su geçirmezlik, stabilite, manevra kabiliyeti ve ofansif gücün korunması ve yeniden tesis edilmesi, listenin kontrol edilmesi ve düzeltilmesi, materyallerin hızlı bir şekilde tamirinin gerçekleştirilmesi, yangının yayılmasının kısıtlanması ve yangından korunmak için yeterli korumanın sağlanması, zehirli maddelerin yayılmasının kısıtlanması, kontaminasyonun temizlenmesi ve zehirli maddelere karşı yeterli korumanın sağlanması ve yaralı personele bakım sağlanması için gemide gerekli olan tedbirler.

belirlenen ticari gemiler. Daha yüksek seviyede donanma işbirliği ve rehberlik için diğer gemilere göre kendisine daha fazla öncelik tanınmasını sağlayabilecek özel statüye sahip bir ticari gemi.

yayılma. Deniz operasyonlarında bir liman alanında veya çevresinde demir atarak gemilerin yoğunluğunun azaltılması.

E

acil durum hareketi. Deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik kapsamında, bir saldırı beklenirken gemileri ve yükleri korumak için sapma, liman tahliye, alan tahliye ve sonraki hareketlerin gerçekleştirilmesi.

emisyon kontrolü. yayılan elektromanyetik veya akustik enerjinin seçmeli kontrolü. Amaç iki yönlü olabilir: a. Düşmanın emisyonları tespit etme ve bu şekilde elde edilen bilgileri kullanma imkanını en aza indirmek; b. Elektromanyetik girişimi azaltarak dost algılayıcı performansını arttırmak.

refakatçi. Başka bir kuvvete veya konvoyu eşlik etmek veya onu korumak için görevlendirilmiş bir savaş birimi/birimleri.

H

insani hareket. Yetkili sivil aktörlerin nüfusu koruyamadığı veya korumak için yeterince istekli olmadığı bir alanda insanların acılarını dindirmek için özel olarak uygulanan bir hareket.

I

acele ve hayati yük. Geminin karşı karşıya bulunduğu riske bakılmaksızın, gönderilen ülkenin ulusal varlığının sürdürülmesi veya savaşın sürdürülmesi için acil ve hayati derecede önemli gördüğü ve hâlihazırda yüklenmiş olan yük. Yükün başka bir ülkenin gemisinde taşınması durumunda bu ülkenin, yükün teslimatını kabul etmesi gerekir. Bu terimin kullanımı, denizcilik hareketi politikasının uygulanma süresi ile sınırlıdır.

L

eşlik etme operasyonu. Bir geminin başka gemileri veya denizaltıları mayınlı bir alanda oluşturulan kanallarda geçirdiği bir deniz operasyonu.

M

ticari gemi. Nehir tekneleri, nehir ağzı tekneleri veya sadece liman sınırları içinde işletilen tekneler dışında ticari amaçlarla kullanılan bir gemi.

ticari denizcilik. Deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik kapsamında balıkçılık sektörü dâhil olmak üzere bütün ticari denizcilik sektörü.

N

ulusal denizcilik idaresi. Her Müttefik ülke hükümetinin bünyesinde bulunan, savaş döneminde kendi ticari denizcilik sektörünün yönlendirilmesinden sorumlu kuruluş.

deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik. Katılımcı ticari gemilerin emniyetinin artırılması ve askeri operasyonların desteklenmesi için deniz taşımacılığına NATO askeri işbirliği, rehberliği, tavsiyesi, yardımı ve gözetiminin sağlanması.

NATO Deniz Ulaştırması Merkezi (NSC). Nortwood'daki NATO üssünde bulunan, askeri, ticari denizcilik, ulusal denizcilik idareleri ve uluslararası denizcilik kuruluşları arasında bağlantılar oluşturmakla ve bu bağlantıları sürdürmekle görevli daimi bir kuruluş.

P

katılımcı ticari gemi. Deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberliğe katılan ticari bir gemi.

S

sefer bilgileri. Operasyon bölgesindeki genel durumun, bölgede izlenecek tavsiye edilen rota ve haberleşme, emisyon kontrolü, sapma bildirim, vs. konusunda özel bilgilerin ticari gemilere bildirilmesi amacıyla deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik tarafından kullanılan bir belge. Bu belge, duruma ve içeriğe bağlı olarak e-posta, faks veya bir Briefing Subayı tarafından elden iletilebilir.

güvenlik. Belirlenen bilgiler, materyaller, personel, faaliyetler ve donanımlar casusluk, sabotaj, yıkıcı faaliyetler ve terörizmin yanı sıra kaybolmaya veya izinsiz ifşaya karşı korunduğunda sağlanan durum.

standart güzergâh. Deniz ulaştırması için işbirliği ve rehberlik kapsamında, ana deniz ulaştırma güzergâhındaki mevkiileri birbirine bağlayan önceden planlanmış tek bir rota.

T

terörizm. Hükümetleri veya toplumları zorlayarak veya korkutarak siyasi, dini veya ideolojik amaçlarını gerçekleştirmek amacıyla insanlara veya mallarına yönelik kanunsuz güç veya şiddet kullanımı veya tehdidi.

AAP-15'ten alınan Akronim ve Kısaltmalar italik (eğik) harflerle yazılmıştır.

A

OTS. *Otomatik Tanımlama Sistemi.*

OA. *Operasyon Alanı.*

HS *Harekat Sahası*

B

BİYO. *Biyolojik.*

C

KBRN *Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik, Nükleer.*

SADP. *Sivil Acil Durum Planları.*

KİM. *Kimyasal.*

COMSEC *Haberleşme Güvenliği.*

KMO. *Kriz Müdahale Operasyonu.*

CRS *Kriz Müdahale Denizciliği.*

D

TZG. *Tarih-Zaman Grubu.*

DNE *Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik kapsamında konuşlandırılmış unsur.*

E

EMCON. *Emisyon Kontrolü.*

TVS. *Tahmini Varış Süresi.*

G

GMDSS. *Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi*

I

EYP. *El Yapımı Patlayıcı.*

IMO *Uluslararası Denizcilik Örgütü*

IMB Uluslararası Denizcilik Bürosu

ISM Kodu Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Kodu

ISPS Kodu Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu

AHY *Acele ve Hayati Yük.*

L

İS *İrtibat Subayı*

M

MKT *Mayına Karşı Tedbirler.*

DEO *Deniz Engelleme Operasyonu.*

DÖKG Denizde Ön Konumlama Gemisi.

N

NAC *Kuzey Atlantik Konseyi*

NATO *Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü*

NAVWARN Seyir Uyarısı.

DUİR *Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik.*

DUİR İS Deniz Ulaştırması için İşbirliği ve Rehberlik İrtibat Subayı.

UDİ *Ulusal Denizcilik İdaresi/kurumu.*

NSC *NATO Deniz Ulaştırması Merkezi.*

NÜK. Nükleer.

P

GKB Geçiş Koordinasyon Bilgileri.

MPH *Mevki ve Planlanan Hareket.*

BİO *Barış İçin Ortaklık.*

PDK Potansiyel Düşman Kuvvetler.

S

SB Sefer Bilgileri.

STUFT. *Ticaretten alınan gemiler.*

T

ODNG Okyanus Denizciliği Nakliye Grubu.