



GÜNCEL

GEMİLERDE METEOROLOJİK GÖZLEM YAPILMASI HAKKINDAKİ YÖNETMELİK

HAZIRLAYAN
HALİL AYTAÇ*

Denizlerden yararlanan insanlar için en değerli hizmetlerin başında denizel koşulların önceden çok iyi istidlal edilmesi ve zamanında yapılan ihbarlar gelmektedir. Bu hizmetlerin kaliteleriyle tutarlılıkları ise denizel ortamlardan elde edilen verilerin çokluğu ve kalitesiyle doğrudan ilintilidir. Bu açıdan bakıldığında, deniz ve okyanuslardan ekonomik olarak yarar sağlayan denizci toplulukların, kendilerine sunulan bu hizmetleri sadece eleştirmekle kalmayıp, artık ellerini taşın altına koymak suretiyle, meteorolojistlerin özverileriyle üretilen bu değerli hizmetlerin devamlılığını ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamanın kendi ellerinde olduğunun bilincine varmalarıdır. Bu verileri sağlamanın değişik yol ve yöntemlerinin varlığı bilinmektedir. Ancak maliyeti ve elde edilebilirliği en uygun olanı, özellikle ticari gemilerden elde edilen sinoptik yüzey gözlemleridir.

Gemilerden elde edilen veriler çok değerli olduğu için belirli bir disiplin ve kurallar çerçevesinde yapılması gerekmektedir. Bu amaçla Dünya Meteoroloji Teşkilatı tarafından bir program geliştirilmiştir. Meteorolojik gözlemleri yapmak ve uluslararası paylaşımını gerçekleştirmek için ülkelerin ulusal meteoroloji örgütleri tarafından kayıtları yapılmış, dünyanın değişik okyanus ve denizlerinde düzenli seyreden ticari gemilerin uluslararası programının adı WMO Gönüllü Gözlem Gemileri (WMO Voluntary Observing Ships) programıdır. Programın başlangıcı 1853 yılına kadar gider. 1853 yılında 12 denizci ülkenin temsilcileri, Matthew F. Maury (ABD Donanma Hidrografik Ofisinin Başkanı) önderliğinde Brüksel'de, okyanuslarda meteorolojik ve oşinografik verilerin toplanmasını ve bunların gemiciliğin yararına kullanılmak üzere dağıtılmasını amaçlayan bir konferansta bir araya gelmişlerdir.

Gemilerin yapmış olduğu gözlemler başlangıçta; klimatolojik amaçlar için olduğu kadar, denizde seyreden gemilerin güvenliklerini doğrudan ilgilendiren meteorolojik destek ve hizmetlerin temeli olarak görülmüştür. Temel hava tahmini, deniz meteorolojik ve oşinografik



hizmetler ile iklim araştırmaları ve çözümlenmelerinde meteorolojinin karşı karşıya kaldığı devam eden sorunlardan biri de, dünya okyanuslarının çok geniş bölümlerinden gelen verilerin azlığıdır (veri fakiri bölgeler).

Yeni nesil meteoroloji uyduları sözü edilen bu sorunları aşma konusunda yardımcı olsa da, daha çok hareketli ve sabit şamandıralardan ve özellikle gönüllü gözlem gemilerinden gelen veriler bu konuda temel olmayı sürdürmektedir. Bu gemi gözlemleri uydu gözlemleri için yer gerçekliği, yani uyduların gözlemleyemediği önemli bilgileri sağladığı gibi, sayısal hava tahmin modelleri için veri girdilerine temel katkıları ve hemen denizcilerin hizmetlerinde kullanılan gerçek zamanlı raporları sağlamada da katkılarda bulunmaktadır.

Bu, şu demektir: gemi gözlemleri olmaksızın deniz, denizciler için güvenilir olmadığı gibi, kaliteli hizmetler de zamanında sağlanamaz.

* İstidlalci, Hava Tahminleri Dairesi Başkanlığı

Bugüne kadar gemi gözlem filosu, 1984 yılında 7700 adet gemiyle zirve yapmış ve sonra bu sayı azalarak 1994'de 7200'e düşmüştür. Program kapsamındaki gönüllü gözlem gemilerinden alınan gerçek zamanlı raporlar büyük gemi rotaları boyunca, özellikle Kuzey Atlantik ve Kuzey Pasifik bölgelerinde dünyanın güneyine nazaran daha iyi durumdadır. Bu yüzden gemi raporları, küresel veri toplama programının dünya okyanusları ile denizlerinden elde edilen en kıymetli girdileridir.

Ülkemizde Durum nedir?

Haritaya şöyle bir bakıldığında; Türkiye'nin net bir "denizci" ülke olarak tanımlanması son derece doğaldır. Ancak gerçek böyle değildir. Bu yazının başında yer alan Atatürk'ün "Denizciliği Türk'ün ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" şeklinde gösterdiği hedeflere rağmen "deniz" gibi cömert bir varlıktan tam anlamıyla yararlandığımızı söylemek olanaksızdır.

Dünyanın en önemli jeopolitik ve stratejik bölgesinde üç tarafı denizlerle çevrili, deniz yoluyla Avrasya'ya açılan Türkiye, bir yandan Akdeniz'den okyanuslara, öte yandan Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz üzerinden güney denizlerine ve Hint Okyanusuna uzanmaktadır.

Büyük Önder Mustafa Kemal, 1 Temmuz 1926 tarihinde ulusal bağımsızlığı pekiştirmek üzere "Türk Kabotaj Yasası"nı yürürlüğe koyarak, Türk karasuları üzerindeki kapitülasyoncu Batı hegemonyasına son vermiştir. Bu yasayla Türk limanlarında her türlü yük ve yolcu taşıma hakları Türk bayraklı gemilere ve Türk yurttaşlarına verilmiştir. Ulusal denizlerimizdeki egemenlik haklarımızı geri kazandıran Kabotaj Yasası, ülkemizin gelişmesi ve bağımsızlığımızın kökleşmesinde çok önemli bir kazanım ve kilometre taşı olmuştur. Her alanda olduğu gibi, denizcilikteki gelişmeler de Cumhuriyetin ilk yıllarında devlet sektörünün önderliğinde yapılmıştır. Daha 1950'li ve 60'lı yıllarda Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait 40'a yakın geminin meteorolojik amaçlı gözlemler yaptıkları kayıtlardan görülmüştür. Ancak bunlar özel sektöre devredildikten sonra bu işlevlerinden de uzaklaşmışlardır. Bugün gemicilik ve gemi taşımacılığında çok büyük mesafeler kaydetmiş olan Türk özel sektörüne ait gemilerden Gönüllü Gözlem Gemileri programına kayıtlı gemi bulunmamaktadır. Maalesef bu durum Ülkemiz denizciliğinin potansiyeli ve kapasitesiyle örtüşmemektedir.

Son yıllarda deniz meteorolojik hizmetlerin geliştirilmesinde çok önemli adımlar atmış olan Meteoroloji Genel Müdürlüğü bu konudaki eski ve güncelliğini yitirmiş olan 3 Aralık 1985 tarih ve 18947 sayılı yönetmeliğin yerine günümüz koşullarına uygun olarak "Gemilerde Meteorolojik Rasat Yapılması Hakkında Yönetmeliği" yenilemiştir. Söz konusu yönetmelik metni 16 Temmuz 2006 tarih ve 26230 sayı ile Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu olan bu "Gemilerde Meteorolojik Rasat Yapılması Hakkında Yönetmelik" toplam 16 ana başlık ve maddeden oluşmaktadır.

Bu yönetmeliğin amacı, Türk bandıralı ticari gemilerin uluslararası kurallara uygun olarak Gönüllü Gözlem Gemileri programı çerçevesinde gözlem yapmaları ve elde edilen gözlem sonuçlarının uluslararası paylaşımına sunulmasındaki esas ve usulleri belirlemektedir. Bu yönetmelikle, ticari gemilerin yapacakları katkılar, eski yönetmeliğin aksine gönüllülük esasına bağlanmış ve bu durum esas programın ruhuna da uygun düşmüştür. Ayrıca yönetmeliğin 2. Maddesine göre oluşturulacak ulusal gönüllü gözlem gemileri listesi, uluslararası kategoriler çerçevesinde gemilerin seyir güzergahlarına, iletişim kabiliyetlerine, teknolojik ve meteorolojik donanımlarına göre seçilmiş, tamamlayıcı ve yardımcı gemiler olarak sınıflandırılacağı belirtilmektedir. Ayrıca gözlem gemisi kategorileri 4. Maddede ayrıntılı biçimde tanımlanarak bu kategorilerde yer alan gönüllü gözlem gemilerinin ölçmeleri ve gözlemlenmeleri gereken meteorolojik ve oşinografik parametrelerin listesi yer almaktadır.

Yönetmeliğin 5. maddesinde gözlemlerin, Dünya Meteoroloji Teşkilatının önerdiği SHIP kodu kullanılarak standart rasat saatlerinde yapılacağı ve bunun yanında meteorolojik koşulların gerektiği durumlarda, standart rasat saatlerinin dışında da rasat yapılmasını emretmektedir. Ayrıca rasatların yapılması ve kodlanmasıyla ilgili yayın, kitap vs. nin Meteoroloji Genel Müdürlüğü tarafından sağlanacağı yer almaktadır. Bilgisayar gibi gelişmiş donanımlı gemilere otomatik kodlama yazılımı sağlanacağı ve bunun eğitiminin de verileceği bu madde içeriğinde yer almaktadır.

Programa kayıtlı gemilerin elde ettikleri rasatları GPRS, uydu, sahil telsiz istasyonları, elektronik posta ve diğer uygun iletişim araçlarını kullanarak DMİ'ye iletecekleri ve bu iletişimle ilgili ayrıntıların taraflarca yapılacak protokolle düzenleneceği yönetmeliğin 7. maddesinde belirtilmektedir. Denizlerde görülebilecek kuvvetli meteorolojik hadiseler ile tehlike durumlarının gözlem saati beklenmeksizin basit lisanla öncelikli olarak yayımlanması ve süratle DMİ'ye iletilmesi "Tehlike İhbarları" başlıklı 8. maddede yer almaktadır.

Rasat bilgilerinin iletilmesi sırasında gemilere gelecek ek maliyetlerin DMİ tarafından üstlenileceği yönetmeliğin 9. maddesinde, gözlemlerde kullanılacak meteorolojik ölçüm cihazlarının ve bu cihazların kalibrasyonunun ve ayrıca gözlem yapacak personelin eğitiminin de DMİ tarafından sağlanacağı yönetmeliğin 10. maddesinde belirtilmektedir. Yönetmeliğin 11. maddesiyle, bayrak değiştiren, gözlem programından çıkan ve uzun süre gözlem yapmayan gemilerin ne yapacakları belirtilmiştir.

12. maddede, rasat bilgilerinin kaydedilmesiyle saklanmasını gemi olanakları çerçevesinde elektronik ortamda ya da DMİ tarafından sağlanacak rasat kayıt defterlerinde saklanacağı ve dolan kayıtların ya da defterlerin limanlardaki meteoroloji personeline iade edileceği ve gemilerin bunları yapmakla yükümlü oldukları kaydedilmiştir.

Son olarak, bu yönetmeliğin kapsamına giren faaliyetlerin yürütülmesinde Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticaret Odalarının eşgüdüm içerisinde olacakları 13. madde kapsamında yer almaktadır.

Görüldüğü üzere, bu yönetmelikle konuyla ilgili tanımlar son derece açık biçimde yapılmış, ayrıntılar tarafları kapsayacak biçimde düzenlenmiş, yapılacak işlemler uluslar arası kurallara uyumlaştırılmış biçimde Türk denizcilik sektörünü beklemektedir.