

KIYI EMNİYETİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2011 - 2015

STRATEJİK PLAN

(GÜNCELLEME)

2014 - 2015 YILLARI

SUNUŞ

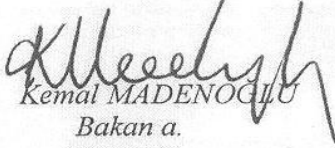
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 1997 yılında kuruluşundan bugüne Can Kurtarma, Gemi Kurtarma ve Seyir Yardımı hizmet halkalarına Gemi Trafik Hizmetleri, Deniz Haberleşmesi ile son olarak Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti ilavesiyle hizmet çeşitliliğini artırarak istikrarlı büyümesini sürdürmüş bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.

Kuruluşun verdiği hizmetler, esas itibariyle “emniyet” temelli olup uluslararası nitelik ve standartlardadır. Deniz ticaretinin ülke ekonomilerinde gittikçe artan vazgeçilmez önemi, buna bağlı olarak gemi boyutlarında, adetlerinde ve taşınan tehlikeli yüklerdeki artış seyir güvenliği ihtiyaçlarını artırmakla birlikte kuruluşumuzun iktisadi yapısıyla da söz konusu hizmetleri dengeli götürmek mecburiyeti bulunmaktadır. Bu bağlamda; kuruluşumuzun bugüne kadar olduğu gibi bundan sonrada varlığını ve gelişimini ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara uygun, verimlilik esasına göre sürdürebilmesi için, olaylar ve gelecek tasarımıyla ilgili çok boyutlu ve stratejik düşünme ve sistematik olarak bu yapıyı tesis etme sorumluluğu bulunmaktadır.

Kuruluşumuzun 2011-2015 Stratejik Planının 2014-2015 yıllarının güncelleme çalışmaları tamamlanmış ve Kalkınma Bakanlığının onayıyla yürürlüğe girmiştir. Katılımcı ve hesap vermeye esas sistemli bir yapının önemli bir aracı olmak üzere hazırlanan bu stratejik planın tüm kurum çalışanları tarafından benimsenerek, iş, eylem ve planların bu çerçevede dokümana uygunluğu sağlanmalıdır.

Salih ORAKCI
Yönetim Kurulu Başkanı ve
Genel Müdür

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün 2011-2015 dönemini kapsayan ve 2014-2015 yılları için güncellenmiş olan Stratejik Planı, Kalkınma Bakanlığınca Onuncu Kalkınma Planı, Orta Vadeli Program, Yatırım Programı ile Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Kılavuzuna uygunluk kapsamında değerlendirilmiş ve uygun bulunmuştur.


Kemal MADENOĞLU
Bakan a.
Müsteşar

STRATEJİK AMAÇ – 1:

Tüm Denizlerimizde Seyir emniyetini artırmak.

1997 yılında Genel Müdürlüğümüzün faaliyete başlamasını müteakip Denizcilik Müsteşarlığı'na ait 12 adet çekici römorkörlerden söndüren tipi römorkörü, 17 adet Liman Kontrol tipi Hizmet Botu ve 1 adet Sürat Botu bir protokol ile kuruluşumuza devredilmiştir.

Söndüren tipi römorkörlerin sevk sistemlerinin eski olması, yangın söndürme kapasitelerinin ve çeki güçlerinin düşük olması, manevra kabiliyetlerinin hizmet ihtiyaçlarına cevap vermemesi ve yaşlarının ortalama 28 yıl oluşu nedeniyle bakım onarım masraflarının yüksek olması, Liman Kontrol Botlarının da günümüz motorbotlarına göre hızının düşük, yaşları itibariyle yedek parça - bakım onarım masraflarının yüksek olmasından dolayı mevcut araçların elden çıkarılması ve hizmetlerin etkin bir şekilde yerine getirilmesi için filonun modernizasyonu gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ayrıca teknik vasıfları yetersiz araçların elden çıkartılması Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu önerilerinde de yer almıştır.

Söz konusu deniz araçlarının, satılmaları veya hurdaya çıkarılmaları için 29/11/2005 tarih ve 2005/9728 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile mülkiyetleri kuruluşumuza devredilmiş ve akabinde 27/10/2007 tarih ve 26683 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Taşınır Mal Satış İşlemleri Yönetmeliği doğrultusunda işlemler yürütülmektedir.

Geçtiğimiz 50 yılda 500'ün üzerinde deniz kazası ya da kaza tehlikesine maruz kalan Türk Boğazlarında, Kuruluşumuz filusunun, muhtemel bir kazaya en kısa zamanda ve en büyük etkinlikle hizmet verebilecek uygun özelliklerde deniz araçlarıyla yenilenerek modernize edilmesi büyük önem arz etmektedir.

Denizlerimizdeki kazalara, Türk Boğazları bölgesinde müdahale sorumluluğu olan ve kazaların asgariye indirilerek can, mal, seyir ve çevre emniyetinin sağlanması görevini üstlenmiş bulunan Kuruluşumuz, muhtemel riskleri dikkate almak ve yapılanmasını bu yönde geliştirmek mesuliyetini taşımaktadır.

2003 yılında İnşası tamamlanan ve halen kuruluşumuzun kullanımında bulunan 10 adet Hızlı Tahlisiye Botu kendinden doğrulmalı (Self Rigthing) özellikte olmasına rağmen aşağıdaki tabloda görüleceği üzere hava ve deniz şartlarına bağlı olarak dikey ivme, botun boylamsal ağırlık merkezinde 4.0 g olacak şekilde ve dalga yüksekliğine bağlı olarak beaufort (bofor) ölçeğine göre rüzgar kuvvetinin dokuz şiddetine kadar olduğu durumlarda kullanılacak şekilde dizayn edilmiştir.

BELİRGİN DALGA YÜKSEKLİĞİ(Metre)	MAKSİMUM SÜRAT(Deniz Mili)
0.0 - 0.5	33
0.5 – 1.0	30
1.0 – 2.0	25
2.0 – 3.0	20
3.0 – 4.0	16
4.0 – 4.5	12
>4.5	DÜŞÜK SÜRATLE KORUNAK ARAYINIZ

Güçlü ve etkilenme düzeyi yüksek olan paydaşlarımızdan Hazine Müsteşarlığı paydaş analizinde “Kuruluşun sahip olduğu filonun tamamen modernize edilerek en son teknolojiye sahip olunması “ keza denizcilik alanında ülke otoritesi olan Denizcilik Müsteşarlığı “Genel Müdürlüğün faaliyet gösterdiği alanlarda ileri teknoloji kullanılarak hizmet verilmesi” ; “deniz haberleşmesindeki sıkıntıların azaltılması, gemi kurtarma ve acil müdahale ile ilgili tüm denizlerimizde faaliyet gösterilmesi”; “Tüm seyir yardımcılarının merkezi kontrolle devamlılığının sağlanması” olarak Kuruluşumuzdan beklentilerini sıralamıştır.

Seyir yardımcıları hizmetlerinin uzaktan izlenmesi ve kontrolünün AIS (otomatik tanımlama sistemi) ağı üzerinden yeni teknoloji ürünü AIS-ATON cihazları ile yapılması günümüzün en modern elektronik seyir yardımcısı sistemidir.

Bu sistem, IMO’ daki en önemli konulardan biri olan elektronik seyirin ve gelecekte ECDİS veya AIS ekranlarında seyir yardımcılarının görülmesini sağlayacak cihaz olması, görsel seyir yardımcısı olan ışıklı fener cihazlarının izlenmesi ve kontrolü, sis ve benzeri gibi durumlarda görsel seyirin imkansız olduğu zamanda dahi fenerin bilgi ve coğrafi pozisyonunun gemi ekranında görülmesi, fenerin arızasının aton otoritesine anında bildirim, seyir yardımcısının etrafında sanal koruma dairesi teşkili ile bu daireye giren deniz aracının uyarılması ve kaydedilmesi (guard ring), çok kolay değiştirilebilecek eklenebilecek sistem parçaları, deniz hukuku açısından her fenerde ikincil seyir yardımcısı hizmeti sağlanması ile fener cihazının çalışmaması durumunda hizmetin sürmesi yeniliğini getirmektedir.

Dünya deniz ticaretinde, dolayısıyla dünya ekonomisinde önemli bir yer tutan Boğazlarımız, son yıllarda Karadeniz petrolünün dünyaya yayıldığı bir enerji yolu haline de gelmiştir. Yıllık ortalama 55 bin geminin geçiş yaptığı Türk Boğazları’nda, bu geçişlerden kaynaklanan riskleri asgariye indirmek için

Kuruluşumuzca verilen kılavuzluk hizmetleri de hem geçiş yapan gemiler, hem de bu bölgede yaşayanlar için büyük ve hayati bir önem taşımaktadır.

Bu amaçla, ülkemizin en büyük kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatına sahip Kuruluşumuz, uluslar arası standartlarda hizmet vermektedir.

9. Kalkınma Planı 415 ve 416. md'leri ile Orta Vadeli Planın 4.b ve 4.b.i md.lerinde belirtilen trafik güvenliğinin denizdeki karşılığı olan seyir emniyetinin artırılması için filonun modernize edilmesi gerekmektedir.

9. Kalkınma Planı 428 md. sine göre 2004 yılı başından itibaren başarıyla yürütülen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminde elde edilen tecrübe ve birikiminin kurulacak diğer Gemi Trafik Hizmetleri ve Uluslararası platformlarda değerlendirilmesi hedeflenmiştir.

HEDEF 1.1: 2015 yılı itibari ile Filomuzun kurtarma gemilerini ihtiyaçlara uygun olarak Fi-Fi 1, Fi-Fi 2, Fi-Fi 3 klaslarına (çeki güçleri ~ 200 ton, pompaların toplam kapasitesi 2400 m³/h ~ 9600 m³/h, 120 ~150 m yatay püskürtme mesafesi, 45~70 m dikey püskürtme mesafesi) yükseltmek, 1~10 bofor hava ve deniz koşullarında can kurtarma operasyonları yapabilmek ve gemilere kılavuz verebilmek.

(Kuruluşun 2011-2015 Stratejik Planında temin edilmesi planlanan deniz, hava ve kara araçlarının teknik özellikleri, teknolojilerindeki gelişmelere ve ihtiyaçlara göre değişebilmektedir.)

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- Hurda, terkin ve kiralanan deniz araçlarının sayısı.
- Hizmete giren kurtarma yardım, tahlisiye ve kılavuzluk deniz araçlarının sayısı.
- Kılavuzluk hizmetleri veri yönetim sisteminin kurulması.
- Türk Boğazlarında Akıntı Ölçüm Sisteminin kurulması.

STRATEJİLER:

- Teknolojik ve ekonomik ömrünü tamamlamış söndüren römorkörlerinin satışı veya hurdaya ayrılması.
- Gemi kurtarma, kılavuzluk ve tahlisiye amaçlı gemi tedarikinin planlanması ve gerçekleştirilmesi.
- Kılavuzluk hizmetleri veri yönetim sistemi için gerekli donanımın satın alınması.
- Akıntı ölçüm sistemlerinin satın alınması.

HEDEF 1.2: Deniz Haberleşmesinde, 2011 yılı itibari ile temin edilecek alıcı ve vericiler sayesinde anten kazancının yükseltilerek kapsama alanının genişletilmesi, vericilerin çıkış gücünün düşürülerek enerji tasarrufu sağlanması ile MF-HF bandında kaliteli, hızlı ve etkin haberleşmeyi sağlamak (Projenin %75 'i AB Hibe Fonlarından karşılanmıştır) (Gerçekleşti).

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- Hizmete alınan alıcı ve verici sayısı.
- Kapsama alanındaki genişleme oranı.
- Vericilerdeki enerji tüketim karşılaştırmaları.

STRATEJİLER:

- Günün teknolojisine uygun hale getirmek için çıkış katı lambalı olan vericiler yerine, çıkış katı transistörli olan vericiler kullanmak.
- Gerekli cihaz ve ekipmanları temin etmek.

HEDEF 1.3: 2012 yılı itibari tüm seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesini tamamlayarak seyir yardımcılarının çalışabilirlik oranını IALA kriterlerine uygun % 99,80 seviyesinde sürdürmek, e-navigation konseptine uygun hale getirmek (Gerçekleşti).

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- Uzaktan izlenen seyir yardımcıları sayısı
- AIS Aton cihazlı seyir yardımcısı sayısı.

STRATEJİLER:

- Elektronik Seyir Yardımcıları teknolojilerinden faydalanmak.
- Seyir Yardımcılarına AIS Aton cihazı takılması

HEDEF 1.4: 2015 yılı itibariyle Deniz tehlike emniyet haberleşme altyapısının ve kapsama alanının iyileştirilmesi için 25-30 mil mesafeli VHF istasyonlarının Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerine tesis edilmesi.

(Bu hedefi ilgilendiren yatırım projesinin tarihi 2015-2016 olarak yeniden belirlendiğinden, bir sonraki stratejik planda bitirilmesi öngörülmektedir.)

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- VHF istasyon sayısı
- VHF cihazı sayısı
- VHF internet özelliğinin kazandırılması

STRATEJİLER:

- VHF istasyonları tesis edilmesi.
- VHF cihazlarının satın alınması.
- VHF internet özelliğinin kazandırılması için gerekli donanım ve yazılımın satın alınması.

- STRATEJİK AMAÇ – 2:

Kurtarılan gemilerden kaynaklanan kirliliğin sınırlandırılması ve giderilmesi için imkanların artırılması

Kuruluşumuz gemi kurtarma operasyonlarında oluşabilecek deniz kirliliklerine müdahale amacıyla; 2000 yılında 2000 m bariyer, 2 adet 50m³/h kapasiteli oil skimmer, 4 adet 50m³ kapasiteli yüzer geçici esnek depo ile birlikte bunların mobilize edilmesi için gerekli diğer pompa ve hidrolik güç ünitelerini kurtarma teçhizat envanterine eklemiştir.

2006 yılında ise; 1000 metre şişirilebilir neopren bariyer, 2 adet skimmer (15 ve 25 m³ kapasiteli), 2 adet V konfigürasyon bariyer ve 2 adet palamar botu (Bariyer-1 ve Bariyer-2) ekipmanlarımıza eklenmiştir. Aynı zamanda bariyer serme toplama ve denizden atık toplama amacıyla Kuruluşumuz botlarından Tahlisiye II, Tahlisiye III botları da deniz kirliliğine müdahale botu olarak kullanılmaktadır.

2008 yılında da 4 adet petrol toplayıcı oil skimmer cihazı daha (2 adet 15 ve 2 adet 25 m³/h kapasiteli olmak üzere) deniz kirliliği teçhizat envanterimize

eklenmiş olup, 2000 yılında alınan bariyerimizin raf ömrünü yakın zamanda tamamlayacağı öngörülerek 2009 yılında 1800 m hava şişmeli bariyer ve ekipmanları (4 adet tambur, 3 adet dizel tahrikli hidrolik güç ünitesi, 3 set dizel tahrikli hava kompresörü, 4 set bariyer tamir seti ve bağlantı ekipmanları), Deniz Kirliliği ile Mücadele Ekipmanları ile 2 adet Skimmer (Elastec TDS 136 kanallı tambur tip sıyrıcı, E 150 ve D 10 güç ünitesi) 2010 yılında ise 150 metre yangın bariyeri temin edilmiştir.

Gemi kurtarma operasyonlarında oluşabilecek deniz kirliliklerinde imkan ve kabiliyetin artırılarak, 15 ton kaldırma kapasiteli kreyni ve deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapabilmek amacıyla Yakıt Toplama Gemisinin hizmete alınması planlanmaktadır.

Deniz kirliliğine müdahale ekipmanlarımız İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının muhtelif yerleri ile römorkör ve botlarımızda konuşlandırılmıştır. Eğitimli personeli ve mevcut ekip/ekipmanları ile Genel Müdürlüğümüz 7 gün 24 saat Türk Boğazları Bölgesinde deniz kazaları sonucu meydana gelebilecek çevre kirliliğine denizden ilk müdahalede bulunabilecek imkân ve kabiliyetlere sahip tek Kamu Kuruluşudur.



Med Glory Operasyonu 2001

Gemi kurtarma operasyonlarında can kurtarma, gemi kurtarma (yangın söndürme, yara kapama, v.b.) ve deniz kirliliğine müdahale operasyonlarının eşgüdümlü olarak gerçekleştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Deniz kirliliğine zamanında müdahale edilmemesi kirliliğin boyutunu arttırdığı gibi, temizlik masrafı ve diğer unsurlara (hassas alanlara, limanlara, balıkçılığa, rekreasyon alanlarına) vereceği zararlar da katlanarak artacaktır. Bu nedenle bir

gemiye kurtarma yardım hizmeti verirken, aynı zamanda geminin yarattığı denizi kirliliğine müdahale operasyonunu da aynı hızla eşzamanlı olarak gerçekleştirilmesi gereklidir.

Günümüzde petrol ve diğer zararlı maddelerin büyük ölçüde deniz yoluyla taşınması ve kıyı tesislerindeki petrol ve diğer zararlı maddelere ilişkin aktiviteler, deniz çevresinin bu faaliyetler nedeniyle kirlenmesi konusunda önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Deniz taşımacılığı diğer taşımacılık metotları arasında en ucuz ve çevre dostu olmasına, deniz ticaretinin ve bölgenin ekonomisinin büyümesine yardımcı olmakla birlikte, yapılan uygulamalar sonucunda bölgedeki deniz çevresinin kirlenmesi riski artmaktadır.

Dünyanın en tehlikeli suyollarından olan Türk Boğazları yoğun bir tanker trafiğine maruz kaldığı için boğazlarda kaza ve kirlilik riski oldukça yüksektir. Buna gemilerle taşınan tehlikeli yükler de eklendiğinde deniz kazalarının çevre boyutu da gündeme gelmiştir. Boğazlarımızda olabilecek büyük ölçekteki bir kazada; doğal yaşam ve milyonlarca insanın yanında binlerce yıllık tarihi ve kültür mirası da yok olacaktır. Büyük tankerlerin geçmesinin ne kadar riskli olduğu yakın geçmişte pek çok kaza ile kanıtlanmıştır. Independenta ve Nassia olaylarında yetmişten fazla insan ölmüş ve Independenta tanker kazası dünyanın en büyük tanker kazalarından biri olarak tarihe geçmiştir. Yine yakın geçmiş zamanda meydana gelen kazalardan birisi de Volganef 248 tanker kazası olmuştur.

HEDEF 2.1: 2011 yılı itibari ile kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapma imkânını artırmak. (Gerçekleşti)

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- Temin edilen araç sayısı.

STRATEJİLER:

- Yakıt toplama gemisini filoya katmak.

STRATEJİK AMAÇ – 3:

İstihdam Edilen Nitelikli Personele Gerekli Eğitimleri Vermek.

Kuruluşumuz Türk Boğazları bölgesinde belirlenen servis alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre güvenliğini sağlamak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun çağdaş ve teknolojik imkanlarla hizmet vermektedir. Teknolojik alt yapı, hizmetlerin sağlıklı verilebilirliği açısından önem arz etmekte, günün imkan ve kabiliyetleri teknolojik yenilikleri var olan sisteme entegre zorunluluğunu beraberinde getirmekte ve bununla beraber sistemlerin hatasız işletilmesi, bakım ve kontrollerinin yapılması mesleklerinde yetişmiş işgücü istihdamı ve günün gelişen koşullarına uygun mesleki eğitimler ile mümkün olabilmektedir.

Gemi Trafik, Seyir Yardımcıları, Kurtarma/Yardım, Can Kurtarma, Deniz Haberleşme Hizmetlerini ifa ederken ihtiyaç duyduğu tüm teknik donanımların yanı sıra bunları sevk ve idare edebilecek yönetim ve organizasyon yeteneğini geliştirmesi gerekmektedir.

9. Kalkınma Planınının 686. md. “Kamu hizmetlerinde kalite ve etkinliğin artırılması amacıyla kamu kurum ve kuruluşlarının görev, yetki ve işlevleri gözden geçirilerek bu alandaki mükerrerlikler giderilecek, kurum ve kuruluşların politika oluşturma, maliyetlendirme ve uygulama kapasiteleri artırılacak, insan kaynakları geliştirilecek, kamu hizmetlerinin vatandaşlara sunumunda bilgi ve iletişim teknolojilerinden etkin şekilde faydalanılacak, ” denilmektedir.

HEDEF 3.1: 2015 yılı sonuna kadar 6000 kişiye eğitim verilmesi.

PERFORMANS GÖSTERGELERİ:

- Eğitim verilecek personel sayısı
- Yıllar itibarıyla adam/saat eğitim karşılaştırmaları.

STRATEJİLER:

- Eğitim ihtiyaçları, Ünitelerden gelen talepler ve düzenlenen eğitimlerin sonunda katılımcılar tarafından doldurulan “Eğitim Değerlendirme Formları” ile belirlenerek, Eğitim Koordinasyon Kurulunca da karara bağlanacaktır.
- Personelin iş ve mesleki alanda yeterliliklerini/yetkinliklerini artıracak eğitimlere ağırlık verilecektir.

STRATEJİK HEDEF BİRİM İLİŞKİSİ

HEDEF	BİRİM	Deniz Hizmetleri Dai. Bşk.	Seyir Yardımcıları Dai. Bşk.	Gemi Trf.Klvz.Hiz.Dai. Bşk.	Telsiz İşletme Müdürlüğü	Tek. Hiz. ve Emlak Dai. Bşk.	İnsan Kaynakları Dai. Bşk.	Bas.Tan. ve Dış. İş.Dai.Bşk.	Malzeme Dairesi Bşk.	Biliş.Tek. ve Ar-Ge Dai.Bşk.
1.1	2015 yılı itibari ile Filomuzun kurtarma gemilerini ihtiyaçlara uygun olarak Fi-Fi 1, Fi-Fi 2, Fi-Fi 3 klaslarına (çeki güçleri ~ 200 ton, pompaların toplam kapasitesi 2400 m ³ /h ~ 9600 m ³ /h, 120 ~150 m yatay püskürtme mesafesi, 45~70 m dikey püskürtme mesafesi) yükseltmek, 1~10 bofor hava ve deniz koşullarında can kurtarma operasyonları yapabilmek ve gemilere kılavuz verebilmek. (Kuruluşun 2011-2015 Stratejik Planında temin edilmesi planlanan deniz, hava ve kara araçlarının teknik özellikleri, teknolojilerindeki gelişmelere ve ihtiyaçlara göre değişebilmektedir.)	S	S	S		X			X	
1.2	Deniz Haberleşmesinde, 2011 yılı itibari ile temin edilecek alıcı ve vericiler sayesinde anten kazancının yükseltilerek kapsama alanının genişletilmesi, vericilerin çıkış gücünün düşürülerek enerji tasarrufu sağlanması ile MF-HF bandında kaliteli, hızlı ve etkin haberleşmeyi sağlamak. (Projenin %75 'i AB Hibe Fonlarından karşılanmıştır) (Gerçekleşti)				S	X		X	X	
1.3	2012 yılı itibari tüm seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesini tamamlayarak seyir yardımcılarının çalışabilirlik oranını IALA kriterlerine uygun % 99,80 seviyesinde sürdürmek, e-navigation konseptine uygun hale getirmek (Gerçekleşti).		S			X			X	
1.4	2015 yılı itibariyle Deniz tehlike emniyet haberleşme altyapısının ve kapsama alanının iyileştirilmesi için 25-30 mil mesafeli VHF istasyonunun Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerine tesis edilmesi. (Bu hedefi ilgilendiren yatırım projesinin tarihi 2015-2016 olarak yeniden belirlendiğinden, bir sonraki stratejik planda bitirilmesi öngörülmektedir.)				S	X			X	S
2.1	2011 yılı itibari ile kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapma imkânını artırmak.(Gerçekleşti)	S				X			X	
3.1	2015 yılı sonuna kadar 6000 kişiye eğitim verilmesi.						S		X	

* Raporlama APK Dairesi Başkanlığına yapılacak, Kurumsal performans raporu APK tarafından hazırlanacaktır.

S= Koordine Edilerek işin sonuçlandırılmasından ve raporlandırılmasından sorumlu birimi ifade eder.

X= Sorumlu birimin/birimlerin koordinesinde gereğini yapacak birimi ifade eder.

MALİYET TABLOSU (BİN/TL)

HEDEFLER		2011	2012	2013	2014	2015
1.1	2015 yılı itibari ile Filomuzun kurtarma gemilerini ihtiyaçlara uygun olarak Fi-Fi 1, Fi-Fi 2, Fi-Fi 3 klaslarına (çeki güçleri ~ 200 ton, pompaların toplam kapasitesi 2400 m ³ /h ~ 9600 m ³ /h, 120 ~150 m yatay püskürtme mesafesi, 45~70 m dikey püskürtme mesafesi) yükseltmek, seyir emniyetini arttırmak ile 1~10 bofor hava ve deniz koşullarında can kurtarma operasyonları yapabilmek ve gemilere kılavuz verebilmek.	35.230	48.809	59.450	54.350	53.000
1.2	Deniz Haberleşmesinde, 2011 yılı itibari ile temin edilecek alıcı ve vericiler sayesinde anten kazancının yükseltilerek kapsama alanının genişletilmesi, vericilerin çıkış gücünün düşürülerek enerji tasarrufu sağlanması ile MF-HF bandında kaliteli, hızlı ve etkin haberleşmeyi sağlamak (Projenin %75 'i AB Hibe Fonlarından karşılanmıştır) (Gerçekleşti).	470	-	-	-	-
1.3	2012 yılı itibari tüm seyir yardımcılarının uzaktan izlenmesini tamamlayarak seyir yardımcılarının çalışabilirlik oranını IALA kriterlerine uygun % 99,80 seviyesinde sürdürmek, e-navigation konseptine uygun hale getirmek (Gerçekleşti).	1.500	1.377	-	-	-
1.4	2015 yılı itibariyle Deniz tehlike emniyet haberleşme altyapısının ve kapsama alanının iyileştirilmesi için 25-30 mil mesafeli VHF istasyonunun Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerine tesis edilmesi. (Bu hedefi ilgilendiren yatırım projesinin tarihi 2015-2016 olarak yeniden belirlendiğinden, bir sonraki stratejik planda bitirilmesi öngörülmektedir.)	-	-	-	-	3.000
2.1	2011 yılı itibari ile kurtarılan gemilerden kaynaklanan deniz yüzeyindeki yağ, yakıt gibi petrol türevi atıkları kendi bünyesinde toplayıp ısıtarak transfer yapma imkânını artırmak.(Gerçekleşti)	1.600	-	-	-	-
3.1	2015 yılı sonuna kadar 6000 kişiye eğitim verilmesi.	273	353	960	750	750
TOPLAM		39.073	50.539	60.410	55.100	56.750

KAYNAK TABLOSU

KAYNAKLAR	2011	2012	2013	2014	2015
ÖZEL BÜTÇE	144.580.879	149.421.631	114.574.438	89.787.527	57.750.495
BÜTÇE DIŐI FON (EVRENSEL)	3.897.318	-	1.000.000	1.000.000	1.000.000
AB KATKISI	1.000.000	-	-	-	
TOPLAM	149.478.197	149.421.631	115.614.438	90.787.527	58.750.495