T.C.

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DENİZ HUKUKU ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS) VE TÜRK HUKUKUNDAKİ UYGULAMASI

ÖĞRETİM ÜYESİ

Doç. Dr. İsmail DEMİR

HAZIRLAYAN

Sıdıka Deniz AKBAŞ

(15911959)

ANKARA – 2019

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS ~~KOD~~) VE TÜRK HUKUKUNDAKİ UYGULAMASI

YÜKSEK LİSANS

Tez Danışmanı
Doç. Dr. İsmail DEMİR

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı	İmzası
1- Prof. Dr. Hakan KARAN	
2- Doç. Dr. İsmail DEMİR	
3- Dr. Öğr. Üyesi Sami AKSOY	
4-	
5-	

Tez Savunması Tarihi

18.12.2019

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Doç. Dr. İsmail DEMİR danışmanlığında hazırladığım "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS) VE Türk Hukukundaki Uygulaması (Ankara.2019) " adlı yüksek lisans [X] - doktora/bütünleşik doktora [ ] tezimdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Tarih: 30.12.2019
Adı-Soyadı ve İmza
Sıdıka Deniz AKBAŞ

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS) VE TÜRK HUKUKUNDAKİ UYGULAMASI

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER……..i

KISALTMALAR……v

GİRİŞ

I. KONU VE KAPSAM 1

II. PLAN VE METOD 3

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS)

I. TANIM…..... 6

II. DENİZ GÜVENLİĞİ KAVRAMI 8

A. GENEL OLARAK 8

B. DENİZ GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDEN BAŞLICA UNSURLAR 12

1. Denizde Terörizm Eylemleri 12

2. Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Eylemleri 15

3. Uyuşturucu Kaçakçılığı 18

4. Göçmen Kaçakçılığı 20

III. LİMAN GÜVENLİĞİ KAVRAMI 22

IV. İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEME VE UYGULAMALAR 27

A. DENİZDE CAN EMNİYETİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ (SOLAS) 27

B. DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (SUA) 29
1. Genel Olarak 29
2. İade Et ya da Yargıla İlkesi 34
3. 2005 Protokolü İle Kabul Edilen Değişiklikler 35
C. KITA SAHANLIĞINDA BULUNAN SABİT PLATFORMLARIN GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR PROTOKOL 40
D. GÜVENLİĞİ YAYMA GİRİŞİMİ (PSI) 40
E. NATO UYGULAMALARI 43
V. ISPS KOD'UN TARİHÇESİ 44
VI. ISPS KOD'UN HUKUKİ TEMELLERİ VE YETKİ 48
A. ISPS KOD'UN HAZIRLIK ÇALIŞMALARI 48
B. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ'NÜN YETKİLERİ 51
C. ZIMNİ KABUL USULÜ 59

İKİNCİ BÖLÜM

ISPS KOD ESASLARI VE EK GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

I. 1974 SOLAS BÖLÜM XI/II HÜKÜMLERİ 64
A. TARAF DEVLETLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ 64
B. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ VE GEMİ İŞLETENLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ 64
C. KAPTANIN YETKİSİ 65
D. KONTROL VE UYGUNLUK ÖNLEMLERİ 66
E. GEMİ GÜVENLİK ALARM SİSTEMİ 69
F. ALTERNATİF GÜVENLİK ANLAŞMALARI 70
G. EŞ DEĞER GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ 71
H. BELİRLENMİŞ OTORİTE 71

İ. TANINMIŞ GÜVENLİK KURULUŞLARI 73
II. GEMİLERE İLİŞKİN ÖZEL HÜKÜMLER 75
A. ŞİRKET GÜVENLİK SORUMLUSU 75
B. GEMİ GÜVENLİK SORUMLUSU 76
C. GEMİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ 78
D. GEMİ GÜVENLİK PLANI 79
E. GEMİ DOĞRULAMA VE SERTİFİKALANDIRMA 81
III. LİMAN TESİSLERİNE İLİŞKİN ÖZEL HÜKÜMLER 83
A. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMELERİ 83
B. GÜVENLİK BİLDİRİMİ 85
C. KAYITLAR 87
D. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK SEVİYESİ 88
E. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK GÖREVLİSİ 89
F. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANI 90
G. MİLLÎ DENİZ GÜVENLİĞİ KOMİTESİ 92
IV. EK GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ 93
A. GEMİ TANITIM NUMARASI 93
B. OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ 93
C. UZUN MESAFE TANIMA VE TAKİP SİSTEMİ 96
D. CSR KAYIT ZORUNLULUĞU 97

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA ISPS KOD UYGULAMASI

I. MEVZUAT 99
A. GENEL OLARAK 99
B. ISPS KOD UYGULAMA TALİMATI 103

C. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ 104
D. 5188 SAYILI ÖZEL GÜVENLİK HİZMETLERİNE DAİR KANUN 107
E. SİVİL HAVA MEYDANLARI, LİMANLAR VE SINIR KAPILARINDA GÜVENLİĞİN SAĞLANMASI, GÖREV VE HİZMETLERİN YÜRÜTÜLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK 109
F. GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK 110
II. ISPS KOD DAİMİ İZLEME KOMİTESİ 110
III.1974 SOLAS BÖLÜM XI/II/9 HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE YAPILAN KONTROL VE UYGUNLUK ÖNLEMLERİNİN UYGULANMASI 113
IV.TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN UYGUNLUK DENETİMİ VE SERTİFİKALANDIRILMASI 118
SONUÇ 120
KAYNAKÇA 125
ÖZET 134
ABSTRACT 135

KISALTMALAR

A	:	Assembly
AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
AIS	:	Automatic Identification System (Otomatik Tanımlama Sistemi)
AÜHFD	:	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BKN	:	Biyolojik-Kimyasal-Nükleer
bkz.	:	bakınız
BM	:	Birleşmiş Milletler
C.	:	Cilt
CSI	:	Container Security Initative (Konteyner Güvenliği Girişimi)
CSR	:	Continuous Synopsis Record (Sürekli Özet Kayıt)
C-TPAT	:	Customs Trade Partnership Against Terorizm (Terörizme Karşı Gümrük Ticaret Katılımcılığı Programı)
DA	:	Designated Authority (Belirlenmiş Otorite)
DOS	:	Declaration of Security (Güvenlik Bildirimi)
ECAC	:	European Civil Avitation Conference (Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı)

EU	:	European Commission (Avrupa Komisyonu)
GISIS	:	Global Integrated Shipping Information System (Küresel Entegre Denizcilik Bilgilendirme Sistemi)
ICAO	:	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
ILO	:	International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMCO	:	International Maritime Consultative Organization (Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu)
IMO	:	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
IMSAS	:	IMO Member State Audit Scheme (IMO Üye Devlet Denetim Programı)
IOM	:	Birleşmiş Milletler Göç Örgütü
ISO	:	International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlandırma Kuruluşu)
ISPS Kod	:	International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu)
ISWG	:	Intersessional Working Group on Maritime Security (Oturumlararası Çalışma Grubu)
LRIT	:	Long Range Identification System (Uzun Mesafe Tanıma ve Takip Sistemi)
LTGD	:	Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi
LTEGP	:	Liman Tesisi Eşdeğer Güvenlik Planı

LTGP	:	Liman Tesisi Güvenlik Planı
m.	:	madde
MARPOL	:	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi)
MoU	:	Memorandum
MSC	:	Maritime Safety Committee (Deniz Emniyeti Komitesi)
MTSA	:	Maritime Transportation Security Act (Deniz Taşımacılığı Emniyeti Kanunu)
NACGF	:	North Atlantic Coast Guard Forum (Kuzey Atlantik Kıyı Koruma Forumu)
NATO	:	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü)
NPCGF	:	North Pacific Coast Guard Forum (Kuzey Pasifik Kıyı Koruma Forumu)
PFSO	:	Port Facility Security Officer (Liman tesisi güvenlik görevlisi)
PFSP	:	Port Facility Security Plan (Liman Tesisi Güvenlik Planı)
PSC	:	Port State Control (Liman Devleti Kontrolü)
PSI	:	Proliferation Security İnitiative (Güvenliği Yayma Girişimi)
RECAAP	:	Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (Asya Gemilere Karşı Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Eylemleri Hakkında Bölgesel Anlaşma)
RG	:	Resmî Gazete

RSO	:	Recognized Security Organizations (Tanınmış Güvenlik Kuruluşları)
s	:	Sayfa
S	:	Sayı
SHADE	:	Shared Awareness and Deconfliction (Paylaşılmış Farkındalık ve Çatışmayı Önleme)
SMC	:	Safety Management Certificate (Emniyetli Yönetim Sertifikası)
SOLAS 1974	:	International Convention for the Safety of Life and Sea (Uluslararası Denizlerde Can Emniyeti Sözleşmesi)
SSO	:	Ship Security Officer (Gemi Güvenlik Sorumlusu)
SUA Sözleşmesi	:	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
TRAM	:	Threat and Risk Analysis Matrix (Tehdit ve Risk Analiz Matrisi)
UNCLOS	:	1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
UNODC	:	Birleşmiş Milletler Uyuşturucu Haplar ve Suç Ofisi
vd.	:	ve devamı
vs	:	ve saire
VIMSAS	:	Gönüllü IMO Üye Devleti Denetim Sistemi
WCO	:	World Customs Organization (Dünya Gümrük Örgütü)
WOMCA	:	Maritime Organization of West and Central Africa (Batı ve Merkez Afrika Deniz Organizasyonu)

GİRİŞ

I. KONU VE KAPSAM

Denizcilik faaliyetlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde yürütülebilmesi için sürekli önlemler alınmakta ve geliştirilmektedir. Denizde emniyet ve güvenin sağlanmasının ilk amacı insan yaşamının korunmasıdır. Alınan bütün önlemlere rağmen deniz kazalarının önlenmesi, can ve mal kayıplarının ortaya çıkması tamamen engellenememektedir. Dünyada yaklaşık iki milyon gemiadamı çalışmaktadır[1]. Denizin kendine has tehlikeleriyle birlikte çeşitli nedenlerle her yıl binden fazla gemiadamı ve diğer insanlar yaşamlarını kaybetmektedir[2].

Birleşmiş Milletler Örgütünün uzman kuruluşu olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization:* IMO) tarafından denizde emniyet ve güvenliğin sağlanmasına yönelik yoğun çabalar harcanmaktadır. Bu çerçevede günümüzde artık insansız ve tamamen dışarıdan yönlendirme ile hareket edebilen gemilerle ilgili çalışmaların yürütüldüğü dikkati çekmektedir[3]. Ancak bütün ilerlemelere rağmen azaltılabilirse de denizde yaşanan olaylar sebebiyle can ve mal kayıplarının tamamen önüne geçilmesi mümkün değildir. Zira, bu tür zararların doğmasında en önemli unsur, insan hatalarıdır.

Genel olarak gemideki teknik arızalar, hava koşulları, gemi mürettebatı ile donanımının yetersizliği gibi konular, denizde emniyetin sağlanmasına tehlike oluşturmaktadır. Bu tehlikeler sebebiyle insanlar yaşamını yitirmekte, malları zayi olmakta veya hasarlanmakta, deniz çevresi kirlenmektedir. Ancak denizcilik faaliyetleri, sadece denize özgü belirtilen tehlikelerden olumsuz olarak etkilenmemektedir. Gemilere ve liman tesislerine yönelik haksız saldırılar da aynı tür zararlara yol açmaktadır. Özellikle son yüzyılda çeşitli suç örgütlerinin yaygınlaşması ve bunların teknolojik imkânlardan geniş ölçüde faydalanmaları nedeniyle denizde can ve mal emniyetinin sağlanmasına yönelik önlemler yetersiz kalmıştır. Bu gelişmeler karşısında IMO, denizde emniyetin (*maritime safety*) sağlanmasına yönelik çalışmalarını denizde güvenliğin *(maritime security)* sağlanmasını da içine alacak şekilde genişletme eğilimine girmiştir.

---

1 <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers> (e.t.: 09.08.2018).

2 <http://icma.as/index.php/2013/01/28/more-than-1000-seafarers-die-every-year/> (e.t: 09.08.2018).

3 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-MASS-scoping.aspx> (e.t.: 09.08.2018)

11 Eylül 2001 terör saldırıları sonrasında kabul edilen ve deniz güvenliğinin sağlanmasını amaçlayan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (*International Ship and Port Facility Security Code:* ISPS Kod), aslında tamamen deniz emniyetini sağlamaya yönelik düzenlemelerden oluşan Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi'ne[6] (*International Convention for Safety of Life at Sea:* SOLAS 1974) yeni bir ek olarak ihdas edilmiştir. ISPS Kod'un anlaşılabilmesi için Kod'un doğrudan ilişkili olduğu deniz güvenliği (*maritime secur*ity) kavramı üzerinde bir miktar açıklama yapılması gerekmiştir.

Deniz güvenliği kavramının kapsamı, kullanılma yeri ve amacına göre değişmekle birlikte son derece geniştir. Deniz ticaretinin gelişmeye başladığı ilk dönemlerde sadece denizde çatışmayı önleme amaçlı önlemlere ağırlık verilirken günümüzde denizcilik faaliyetlerini olumsuz etkileyen, denizde asayişi bozan fiillerin engellenmesine yönelik önlemlerin de kapsamlı şekilde alınmaya başlandığı, özellikle çeşitli suç örgütlerinin denizlerdeki faaliyetlerinin bastırılmasına çalışıldığı görülmektedir.

11 Eylül olaylarının ardından tüm dünyada güvenlik anlayışında bir değişim yaşanmış; başta Birleşmiş Milletler Örgütü ve Avrupa Birliği (AB) olmak üzere birçok uluslararası örgüt bütün dünyada terörist faaliyetlerin engellenmesine yönelik yoğun ve kapsamlı çalışmalara başlamışlardır. Bu çerçevede IMO, Aralık 2002 tarihinde düzenlenen Deniz Güvenliği Hakkında Diplomatik Konferans'ta[7] "Deniz Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Özel Önlemler"i kabul etmiş, bu değişiklikler 1974 tarihli SOLAS'a Bölüm XI-II olarak eklenmiştir. SOLAS XI-II düzenlemesi, ISPS Kod Bölüm A ve Bölüm B hükümleri ile bir bütündür. Bu çalışmada geçen ISPS Kod ifadesiyle SOLAS XI-II düzenlemesi ile birlikte bir bütün hâlinde gemi ve liman tesisi güvenliğine yönelik ek önlemler ifade edilmektedir. IMO, söz konusu düzenlemeyi 1974 tarihli SOLAS'a ek olarak getirmeyi tercih etmiştir. Kod'un

---

6 IMO'nun çağrısı üzerine 21 Ekim ilâ 1 Kasım 1974 tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirilen diplomatik konferansın sonunda kabul edilmiştir. 31/10/1980 tarihinden itibaren Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Bkz. 25/05/1980 tarihli ve 16998 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 06/03/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu kararı.

7 *Diplomatic Conference on Maritime Security*, 9-13 Aralık 2002. SOLAS 1974'e taraf 108 devletin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Diplomatik konferansta 11 ayrı karar *(Resolution)* alınmıştır. Alınan kararlar kısaca şu konu başlıklarını içermektedir: SOLAS 1974'te değişiklik yapılması (Seyir emniyeti için AIS zorunluluğu getirilmesi), ISPS Kod'un kabulü, ISPS Kod'un uygulaması ile ilgili çeşitli IMO çalışmaları ve devletlerle işbirliği yapılması, ISM Kodun uygulamaya geçirilmesinde yaşanan zorluklar dikkate alınarak ISPS Kod uygulamasında alınması gerekli önlemlerin belirlenmesi, ILO ve WCO ile işbirliği yapılması, LRIT uygulamaları, ISPS Kod uygulamasında insan faktörü ve eğitim.

dünya gemi tonajının % 99'una sahip olan 164 devletin taraf olduğu 1974 tarihli SOLAS metnine eklenmesiyle kısa sürede yürürlüğe girmesi amaçlanmıştır[9].

II. PLAN VE METOD

Çalışmamızın kapsamını genel olarak SOLAS XI-II düzenlemesi ve ISPS Kod metni oluşturmaktadır. Ancak ISPS Kod metninin sadece tezi ilgilendiren, gemi ve liman tesislerinde güvenlik değerlendirmesinin ve güvenlik planının hazırlanıp onaya sunulması, gemi ve liman tesisi güvenlik görevlisi bulundurulması ve güvenlik seviyelerinin belirlenmesi ile ilgili bölümler detaylı olarak incelenmiş; eğitim, talim ve tatbikatlar ile ilgili kısımlara yer verilmemiştir. Her bir bölümde IMO'nun tavsiye nitelikli kararları ile birlikte uygulamanın ne şekilde yapılmasının gerektiği açıklanmaya çalışılmış, tespit edilen eksiklik ve aksaklıklar çerçevesinde önerilerde bulunulmuştur.

Çalışmamızın ilk bölümünde genel olarak ISPS Kod incelenmiş, deniz ve liman güvenliği kavramları detaylı olarak anlatılmıştır. Deniz ve liman güvenliğinin sağlanması amacıyla getirilen temel uluslararası düzenlemelere yer verilerek ISPS Kod'un bu düzenlemelerden ayrılan yönleri incelenmiştir. 11 Eylül olayları güvenlik anlayışının değişimi bakımından bir kırılma noktasıdır. Bu dönemden itibaren terör saldırılarını önlemeye yönelik düzenlemeler yapılmıştır. ISPS Kod, önleyici nitelikte olması bakımından diğer düzenlemelerden ayrılmaktadır. ISPS Kod'da gemi ve liman tesislerindeki güvenlik tehditlerine karşı "tedbir alma" niteliği ağır basmaktadır. Diğer deniz güvenliği önlemleri ise sadece denizde gemilere müdahale yetkisinin artırılmasına yönelik düzenlemeleri içermektedir.

Deniz güvenliği ile ilgili önemli bir metin, IMO tarafından 26 Eylül 1986 tarihinde kabul edilen MSC/Circ.443[10] sayılı karardır. Bu karar, ISPS Kod hükümlerine benzerliği ile dikkat çekmektedir. Kod'un kabulünden yaklaşık yirmi yıl önce kabul edilen tavsiye niteliğindeki Deniz Emniyeti Komitesi'nin *(Maritime Safety Committee:* MSC*)* kararına

---

9 <https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx> (e.t.: 04.02.2019).

10 *Measures To Prevent Unlawful Acts Against Passengers And Crews On Board Ships*, 26 Eylül 1986. (Gemide Yolcu ve Mürettebata Karşı İşlenen Hukuka Aykırı Fiillerin Engellenmesi İçin Alınan Önlemler) Bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Maritime%20Security/MSC.Circ.443.pdf> (e.t.: 16.10.2018).

Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme[11] (1988 SUA Sözleşmesi) başlığı altında değinilmiştir. Birinci bölümde ayrıca, ISPS Kod'un tarihçesine, IMO bünyesindeki hazırlık çalışmalarına ve IMO'nun yetkilerine değinilmiştir. Yine, Kod'un kısa bir sürede yürürlüğe girerek uygulamaya geçirilmesini sağlayan zımni kabul usulü incelenmiş, bu yöntemin denizcilikle ilgili düzenlemelerin kabulü bakımından taşıdığı öneme değinilmiştir. Bu yöntemin uluslararası hukuk ve iç hukuk açısından yol açtığı bazı sorunlar ele alınmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde sırasıyla SOLAS XI-II düzenlemesi, ISPS Kod Bölüm A ve Bölüm B ile hükümleri inceleme konusu yapılmıştır. SOLAS XI-II, ISPS Kodun temel esaslarını belirleyen kurallardır. Bu kurallar, deniz güvenliğine ilişkin detaylı diğer düzenlemelerle ilgili olarak ISPS Kod'un Bölüm A ve Bölüm B hükümlerine atıfta bulunmaktadır. İkinci bölümde öncelikle SOLAS XI-II'in temel düzenlemeleri açıklanmıştır. SOLAS XI-II düzenlemeleri gereği Taraf Devletlere, denizcilik şirketlerine, belirlenmiş otoriteye ve Taraf Devlet adına yetkilendirilmiş olan tanınmış güvenlik kuruluşları için (*Recognized Security Organizations:* RSO*)* getirilen görev ve sorumluluklara değinilmiştir. Ardından ISPS Kod hükümleri kapsamında öngörülen gemi ve liman tesislerine yönelik önlemler incelenmiştir. Yine IMO Genel Kurulu'nun *(Assembly:* A) 9-13 Aralık 2002 tarihli Deniz Güvenliği Konulu Diplomatik Konferans'ında ISPS Kod düzenlemesi ile birlikte kabul edilen SOLAS değişiklikleri incelenmiştir. Bu kapsamda Gemi Tanıtım Numarası, Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System*: AIS), Uzun Mesafe Tanıma Sistemi (*Long Range Identification and Tracking System*: LRIT) ve Sürekli Özet Kayıt (*Continuous Synopsis Record*: CSR) zorunluluğu ile ilgili düzenlemelere yer verilerek bunların deniz güvenliğine olan katkısı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ISPS Kod'un iç hukuka aktarılması prosedürü dâhil olmak üzere ISPS Kod uygulaması ile ilgili mevzuattaki temel düzenlemelere yer verilmiştir. Ardından ISPS Kod düzenlemesi, deniz güvenliğini ilgilendiren Türk mevzuatındaki diğer

[11] *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation,* 10 Mart 1988. 4 Haziran 1998 tarihinden itibaren Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin kabulüne dair 27.09.1990 tarihli ve 3662 sayılı Uygun Bulma Kanunu 09.10.1990 tarihli 20660 sayılı RG'de yayımlanmıştır. 98/10501 sayılı Bakanlar Kurulu kararı 26.01.1998 tarihli ve 23242 sayılı RG'de yayımlanmıştır. Ayrıca Türkiye, uyuşmazlıkların çözümü ile ilgili 16/2. m.'e ilişkin ihtirazi kayıt koymuştur.

düzenlemeler ile birlikte detaylı bir şekilde değerlendirilerek bu düzenlemelerin birbiri ile çelişen veya eksik yönlerinin olup olmadığı belirlenmiştir.

ISPS Kod uygulamasının ticari hayatta bazı yan etkileri bulunmaktadır[13]. Kod'un uygulanması, şirketlerin yeni personel almalarını, farklı eğitim programlarının tamamlanmasını ve sertifikaların alınmasını gerektirmektedir. Ayrıca ISPS Kod gereklerini uygulamayan gemilerin limanlara alınmaması, limandan çıkarılması veya tutulması gibi yaptırımlara maruz kalması ticari risklerin artmasına sebebiyet vermektedir[14]. Bu tür yaptırımlara karşı hukuki başvuru yollarına ilişkin ISPS Kod çerçevesinde herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Çünkü Kod kapsamında yapılan düzenlemelerin ihlali sonucunu doğuran fiillerle ilgili hangi tedbire başvurulmasının ölçülü ve makul olduğuna ilişkin değerlendirmeler, Taraf Devletlerin egemenlik alanına girdiğinden bu konuda Taraf Devletlerin iç hukuk düzenlemeleri belirleyici olmaktadır. Çalışmamızda Türk Hukuku bakımından bu tür durumlarda hangi hukuki başvuru yollarının uygulanması gerektiği araştırılmıştır.

13 Burmester, *C.:* "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code- Perceptions And Reality of Shore- Based and Sea-Going Staff", Southampton Institute of Higher Education, United Kingdom, 2005, s. 2. vd.

14 Jones, S. M.: "Implications and Effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels", *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Edited by Rupert Herbert-Burns, Sam Betemen and Peter Lehr, 2008, s. 91.

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS)

I. TANIM

ISPS Kod, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nde gerçekleşen 11 Eylül terör saldırılarının hemen ardından bütün dünya genelinde devletlerce terör olaylarının önlenmesi amacıyla kabul edilen bir milletlerarası belgedir. 11 Eylül 2001 tarihinde sivil hava araçları kalkışlarından bir süre sonra kaçırılarak Dünya Ticaret Merkezi ve Pentagon'a çarpmıştır. Bu terör saldırısı sonucu 3.000 civarında insan hayatını kaybetmiş veya kaybolmuştur[15]. Olaydan sonra bütün dünyada mevcut güvenlik anlayışında büyük bir değişim yaşanmış, bu değişim ISPS Kod'un kabulünün yanı sıra uluslararası toplumun alacağı diğer kararlara da yansımıştır.

11 Eylül terör saldırılarının ardından gemilerin saldırılara karşı savunmasız olduğu, özellikle gemilerin terör olaylarında bir silah veya araç olarak kullanılabilecekleri anlaşılmıştır[16]. Bu nedenle IMO Genel Kurulu'nun Kasım 2001'de gerçekleştirilen olağan toplantısında A.924(22) sayılı "Gemilerin Emniyetini, Yolcuların ve Mürettebatın Güvenliğini Tehdit Eden Terör Eylemlerine Karşı Alınacak Önlemler ve Prosedürler"[17] başlıklı bir karar alınmıştır.

Bu kararda terörizmi önlemek, denizde ve kıyıda güvenliği geliştirmek, yolcu, mürettebat, liman personeli, tüm limanlar, limanda bulunan gemiler ve bu gemilere ait yüklerle ilgili riskleri azaltmak üzere yeni önlemler alınması gerektiği ve mevcut önlemlerin geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğu hususlarına vurgu yapılmıştır. Kararda Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu'nun söz konusu saldırıları kınamaya ve uluslararası toplumu terörle

---

15 Yılmaz, S.: "11 Eylül Sonrasında ABD ve Türkiye'deki İç Güvenlik Yeniden Yapılanmalarının Karşılaştırılması", Ç. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 20, S. 3, 2011 s. 361-380.

16 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf> (e.t.: 05.10.2019).

17 Resolution A.924(22), *Review of Measures And Procedures to Prevent Acts of Terrorism Which Threaten The Security of Passengers And Crews And The Safety of Ships*, (Gemilerin Emniyeti İle Yolcu ve Mürettebatın Güvenliğini Tehdit Eden Fiillere Karşı Korumak İçin Alınan Önlemler), 22 Ocak 2002. Karara erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.924(22).pdf > e.t.: 05.08.2018.

mücadelede işbirliğine çağırdığı 55/7[18] ve 56/1[19] sayılı kararlarına atıf yapılmıştır. Yine BM Güvenlik Konseyi'nin 1368. [20] ve 1373. [21] sayılı kararları ile kabul edilen terörizmin finansmanının önlenmesine ve devletlerin terör saldırılarını önlemek ve sorumluları cezalandırmak üzere işbirliğini kabulüne yönelik kararlarına işaret edilmiştir.

IMO Genel Kurulu'nun Kasım 2001 tarihli olağan toplantısında, 11-15 Şubat 2002 tarihleri arasında toplanmak üzere, MSC bünyesinde bir Oturumlar Arası Çalışma Grubu (*Intersessional Working Group on Maritime Security:* Çalışma Grubu) oluşturmuştur[23]. Çalışma Grubu, MSC'nin Mayıs 2002 tarihli 75. Dönem Toplantısında değerlendirilmek üzere bir dizi önlemleri kabul etmiştir. Hazırlanan taslak metnin, MSC tarafından da uygun görülmesi durumunda[24] 9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında gerçekleştirilecek "Deniz Güvenliği Hakkında Diplomatik Konferans"ta devletlerin onayına sunulmasına karar verilmiştir.

"Deniz Güvenliği Hakkında Diplomatik Konferans"ta ISPS Kod'un kabulü ile birlikte deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler 1974 tarihli SOLAS'a Bölüm XI-II olarak eklenmiş ve Bölüm XI, Bölüm XI-I olarak değiştirilmiştir. SOLAS XI-II düzenlemesi, ISPS Kod Bölüm A ve Bölüm B hükümleri ile bir bütündür. Bu çalışmada geçen ISPS Kod ifadesi, SOLAS XI-II düzenlemesi ile birlikte bir bütün hâlinde gemi ve liman tesisi güvenliğine yönelik alınan ek önlemleri içermektedir.

SOLAS XI-II, ISPS Kodun temel esaslarını belirleyen kurallardan oluşmakta, deniz güvenliğine ilişkin detaylı diğer düzenlemelerle ilgili olarak ISPS Kod Bölüm A ve Bölüm B hükümlerine atıfta bulunmaktadır. SOLAS XI-II, toplam 13 maddeden oluşmaktadır. ISPS Kod Bölüm A'da uygulanması zorunlu hükümler yer almaktadır. Bölüm B'de ise zorunlu

---

18 *Oceans and Law of The Sea,* (Okyanuslar ve Deniz Hukuku), 27 Şubat 2000. Erişim için bkz.: <https://undocs.org/en/A/RES/55/7> (e.t.: 05.08.2018).

19 *Condemnation of Terrorist Attacks In The United States of America,* ABD'deki Terörist Saldırıları Kınama, 12 Eylül 2001. Erişim için bkz.: <https://undocs.org/en/A/RES/56/1> (e.t.: 05.08.2018).

20 S/RES/1368 (2001). Bkz. <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Afgh%20SRES1368.pdf> (e.t.: 07.09.2019).

21 S/RES/1368 (2001). Bkz. <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Afgh%20SRES1368.pdf> (e.t.: 07.09.2019).

23 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

24 MSC, yetmiş beşinci oturumunda Çalışma Grubunun raporunu incelemiş ve bu raporun Eylül 2002'de yapılan daha ileri düzeyde ele alınmasını tavsiye etmiştir. MSC'nin yetmiş altıncı oturumunda, MSC Çalışma Grubunun Eylül 2002'de gerçekleştirilen toplantısının sonuçları ve Aralık 2002'de tertiplenen MSC Çalışma Grubunun daha ileri düzeydeki çalışmaları değerlendirilmiştir. Teklif edilen metinlere ait nihai nüshaların, Diplomatik Konferans'ta değerlendirilmesi kararlaştırılmıştır.

hükümlerin uygulanmasını kolaylaştırıcı, tavsiye niteliğindeki hükümler düzenlenmiştir. ISPS Kod' un ikinci kısmı olan "Bölüm B", kural olarak rehber niteliğinde olmasına rağmen, "31 Mart 2004 tarihli EC 725/2004 no'lu karar" ile AB ülkeleri için zorunlu hale getirilmiştir[25]. Aynı şekilde ABD'de 2002 yılında kabul edilen Deniz Taşımacılığı Emniyeti Kanunu *(Maritime Transportation Security Act:* MTSA*)* ile ISPS Kod'un tavsiye niteliğindeki hükümleri zorunlu hâle getirilmiştir[26].

ISPS Kod'un ilk amacı, terör olaylarının önlenmesidir. Ancak ISPS Kod, sadece terör saldırılarını engellemeyi değil, fakat deniz ve liman güvenliğini tehdit eden her türlü suç ve eyleme karşı önlem alınmasını da amaçlamaktadır[27]. Örneğin; ISPS Kod'un gemi ve liman tesisi güvenlik değerlendirmesinde dikkat edilmesi gereken hususlar arasında kaçak yolcular ve kitle imha silahları dâhil olmak üzere kaçak eşya taşınması gibi suçlar da sayılmıştır[28].

II. DENİZ GÜVENLİĞİ KAVRAMI

A. GENEL OLARAK

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)[29] açık denizlerin tüm devletlere açık olduğunu, bütün devletlerin kendi bayraklarını çeken gemilerin açık denizlerde seyrüsefer yapmaya hakkı olduğunu belirtmekle birlikte bayrak devletlerinin yükümlülüklerini de özel olarak düzenlemektedir[30]. Bu yükümlülükler, genel olarak deniz emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkindir. Bayrak devleti, bayrağını taşıyan bir gemiyi kendi siciline kaydederek bu gemi üzerinde her türlü idari ve hukuki yetkiler kullanabilir, deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla söz konusu gemi hakkında önlemler alabilir, gerekli durumlarda işlemler tesis edebilir.

---

25 Karamete, A.: *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu*, Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Suç Araştırmaları Anabilim Dalı, Ankara 2010, s. 88. Dedeoğlu, G.: "Deniz Güvenliği: ISPS Kod Uygulaması, Karşılaşılan Sorunlar Ve Değerlendirmeler", Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24- 25 Aralık 2004, s. 148. Erişim için bkz.: < https://docplayer.biz.tr/23988028-Deniz-guvenligi-isps-kod-uygulamasi-karsilasilan-sorunlar-ve-degerlendirmeler.html> e.t.: 21.09.2018. ABD ve AB ülkeleri bakımından zorunlu hale getirilmiştir.

26 Michel, K.: *War, Terror and Carriage by Sea*, Informa Law from Routledge, LLP, 2004, s. 752. <http://ebookcentral.proquest.com> e.t.: 21.09.2018.

27 Mensah, R.: "The Place of ISPS Code in the Legal International Regime", WMU Journal of Maritime Affairs, 2003, C. 3., No:1. s. 30. Şeker, "Maritime Security: Prevention of Maritime Terrorism By International Ship And Port Security (ISPS) Code", Turkish Studies, C. 13/3, 2018, s. 677. McNicholas, M.: *Maritime Security An Introduction*, Butterworth-Heinemann Homeland Security Series, 2008, s. 90.

28 ISPS Kod, Bölüm B/ 8.9. ve 15.11.

29 *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982. Türkiye bu Sözleşme'ye taraf olmamıştır.

30 UNCLOS 94. m.

BM Genel Kurulu'nun 10 Mart 2008 tarihli Okyanuslar ve Deniz Hukuku (*Oceans and Law of The Sea*) raporunda, deniz güvenliği kavramının evrensel olarak kabul edilmiş bir tanımının olmadığı, "millî güvenlik" kavramı gibi kullanıcılar ve ilişkilendirildikleri duruma göre anlamının değişiklik gösterebileceği belirtilmiştir[31]. Dolayısıyla, her devlet kendi güvenlik anlayışı çerçevesinde bayrağını taşıyan gemilerle ile ilgili olarak deniz güvenliğine zarar verebilecek bir durum olup olmadığını tespit etmekte ve gerekli gördüğü takdirde egemenlik yetkileri çerçevesinde bu gemiler hakkında işlem tesis etmektedir.

UNCLOS'da da deniz güvenliği kavramına ilişkin açık bir tanım yapılmamış, ancak zararsız geçişe ilişkin m. 19'de sayılan eylemlerin gerçekleştirilmesi hâlinde geçişin zararsız niteliğinin bozulacağı, geçişin sahildar devletin barışına, düzenine ve güvenliğine zarar vermiş sayılacağı belirtilmiştir. Bu eylemler arasında silahlı denemeler yapılması, hukuka aykırı amaçla gemiye para, mal ve insan alınıp çıkartılması, kasıtlı olarak ağır kirlenmeye sebep olunması, hukuka aykırı balıkçılık, hukuka aykırı araştırma ve incelemeler yapılması gibi faaliyetler de sayılmıştır.

Görüldüğü üzere, "deniz güvenliği" kavramının kapsam ve sınırlarını tespit etmek kolay değildir. Kavram, kullanılma yerine ve amacına göre farklılık göstermektedir[32]. Bu durum, deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla alınan önlemlerin genellikle deniz emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması amacına yönelik alınan önlemlerle çakışmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin; Uluslararası Denizcilik Örgütü Kurucu Sözleşmesi[33]'nin (IMO Kurucu Sözleşmesi) 15. maddesi uyarınca genel kurulun işlevi, deniz emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla düzenlemeler yapmak ve rehber kuralları oluşturmaktır. Fakat IMO, kuruluşundan itibaren denizciliğin ihtiyaçları doğrultusunda yapmış olduğu düzenlemelerde sürekli olarak "deniz emniyeti", "deniz güvenliği" ve "deniz çevresinin korunması" kavramlarını birlikte ve bir bütün olarak esas almıştır.

---

31 Canca, H. S.: *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*, 1. Baskı, Ankara, Ocak 2015, s. 89. Anılış: *Gemilere Müdahale*.

32 Guilfoyle, D.: "Book Rewievs", The Cambridge Law Journal, C. 71. S. 3. 2012, s. 712. Yazar, Natalie Klein'ın *Maritime Security and the Law of the Sea* isimli kitabından hareketle deniz güvenliği kavramının tamamen bakış açısına göre kapsamının değiştiğini ifade eder. "İllegal balıkçılık dünyadaki yiyecek kaynaklarını tüketerek insanlığın yiyecek güvenliğini tehdit etmektedir" şeklinde geniş bir bakış açısı ile dahi deniz güvenliğinin kapsamı belirlenebilir.

33 *Convention on the International Maritime Organization,* 1948. Türkiye, 25.07.1956 tarihli ve 9364 sayılı RG'de yayımlanan 16.07.1956 tarihli ve 6812 sayılı uygun bulma kanunu ile Sözleşme'ye taraf olmuştur.

IMO'nun 1980'li yıllardan itibaren MSC aracılığı ile deniz güvenliğine yönelik çalışmalar yaptığı dikkati çekmektedir. Bu çalışmalarda İspanyolca ve Fransızca çevirileri dâhil olmak üzere "emniyet" ve "güvenlik" kavramları için aynı kelimeler kullanılmıştır. Bir başka deyişle, ISPS Kod'un kabulüne kadar IMO'nun bu kavramları açık bir şekilde ayırmadığı görülmektedir[34]. Diğer yandan, ISPS Kod'un kabulüne kadar geçen dönemde doktrinde bazı yazarlarca deniz güvenliği kavramı, genel olarak güvenlik kavramına paralel olarak politik bir mesele olarak ele alınmıştır[35].

Deniz güvenliği kavramının içeriğini kesin bir şekilde ortaya koymak mümkün olmamakla birlikte, ISPS Kod'un amaç ve felsefesinin anlaşılabilmesi için kavrama dair genel bir çerçeve oluşturmakta fayda bulunmaktadır. Bu hususta yukarıda zikredilen 2008 tarihli BM raporunda yer alan açıklamalar yol gösterici niteliktedir. Buna göre deniz güvenliği kavramının temel unsurlarının; uluslararası barış ve güvenlik, devletlerin bağımsızlığı ve bölgesel işbirliği, denizde işlenen suçlar, deniz çevresinin korunması, balıkçıların ve denizcilerin güvenliği gibi başlıklardan oluştuğu söylenebilir. Buna karşılık, geminin yapısı ve ekipmanları, mürettebatın eğitimi ve çalışma koşulları, denizde eşya ve yolcu taşınması, deniz haritaları ve güzergâh, tehlike hâllerinde yardım gibi teknik hususların ise "deniz emniyeti" kavramının konusuna girdiği ileri sürülebilir[36].

Deniz emniyeti kavramı, örneğin; denizde standart altı gemilerin işletilmesinden veya nitelikli olmayan denizcilerin hatalarından kaynaklanan zararları en aza indirme amacını içermektedir. Oysa, deniz güvenliği kavramı, kasıtlı veya genel olarak hukuka aykırı faaliyetlerden korunma ve bu faaliyetlerin önlenmesi amacı üzerine kuruludur[37]. Deniz emniyeti kavramı bakımından bir "tehlike"nin gerçekleşmesinden söz edilirken, deniz güvenliği kavramı bakımından bir "tehdit"in varlığından söz edilir.

---

34 Klein, N.: *Maritime Security and Law of The Sea*, Oxford Monographs in International Law, 1. Baskı, Oxford, 2011, s. 4-9.

35 Soğuk Savaş Dönemi sonrası Andrew Mack, D. P. O'Conell gibi yazarlar uluslararası hukukun devletlerin politik güçleri ile bağlantılı olarak gelişme gösterdiğini deniz güvenliğinin de bununla alakalı olduğunu savunmuşlardır. Ancak dünyada çift kutuplu düzenden çok kutuplu bir düzene geçilmesinden sonra, özellikle de 11 Eylül olaylarının gerçekleşmesinden sonra bu düşünce etkisini yitirmiştir. Devletlerce bu tarihten sonra varolan tehdidin büyüklüğü nedeniyle ve deniz güvenliğinin sağlanmasında bütün devletlerin menfaati olduğu düşüncesi ile birlikte hareket edilmiştir. Kraska-Pedrozo, *International Maritime Security Law,* Martinus Nıjhoff Publishers, Leiden Boston, 2013, s. 11.

36 BM Genel Kurulu 2008 raporu için bkz.: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?OpenElement> (e.t: 07.01.2019).

37 Klein, s.8.

Deniz güvenliği kavramının anlamına deniz güvenliğini tehdit eden unsurlardan yola çıkılarak da ulaşılabilir. Örneğin; ABD Deniz Kuvvetleri tarafından benimsenen deniz güvenliği tanımı; seyir özgürlüğüne, deniz ticaretinin devamına, okyanus kaynaklarının korunmasına, diğer devletlerden gelebilecek tehditlere, terörizme, uyuşturucu kaçakçılığı ve diğer kaçakçılık suçlarına, korsan faaliyetlere, çevreye zarar verilmesine ve hukuka aykırı göç faaliyetlerine karşı yürütülen eylemleri kapsamaktadır[38]. Yine, 2008 tarihli BM raporunda deniz güvenliğini tehdit eden unsurlar; bir ülkenin bağımsızlığına, bölgesel birlikteliğe veya politik bağımsızlığına karşı tehdit ve güç kullanımı, denizciliğe veya kıyıdaki faaliyetlere yönelik terör saldırıları, kitle imha silahlarının uluslararası ticareti ve diğer hukuka aykırı faaliyetler, denizde korsan veya silahlı soygun faaliyetleri, kaçakçılık suçları, yasadışı balıkçılık gibi doğal kaynakların güvenliğine yönelik tehditler ve çevresel tehditler olarak sıralanmıştır.

Deniz güvenliği hukuku, eski dönemlerde devletlerin okyanuslara egemen olma düşüncesi sebebiyle denizde silahlı çatışmayı önleme ekseninde gelişme göstermiştir. İlerleyen zamanlarda ise deniz haydutluğu[39], deniz ticaretinin gelişmesini engelleyen büyük bir problem olarak ortaya çıkmış ve deniz güvenliğinin sağlanması için alınan önlemler bu kapsamda gelişme göstermiştir. Ancak özellikle son yirmi yılda deniz güvenliği hukuku alanında adeta bir rönesans yaşanmış[40], kabul edilen milletlerarası sözleşmeler ve alınan kararlarla denizde çatışmayı önleme amacı, uluslararası deniz güvenliğini sağlamak için işbirliği yapma amacına dönüşmüştür.

Bu gelişme, bütün devletleri deniz güvenliğinin sağlanması için sorumluluğu paylaşmaya zorlamıştır. Devletlere kıyı, liman ve iç suların güvenliğini sağlamanın yanı sıra denizde farkındalığı artırma ve denizden gelen tehditleri en aza indirme yükümlülüğü getirilmiştir. Yeni dönemde amaç, daha yapıcı ve yönlendirici bir deniz güvenliği hukukunun oluşumuna katkı sağlamaktır. IMO, bu değişime öncülük etmiş, bu doğrultuda pek çok çalışma yapmıştır. 2002 yılında 1974 tarihli SOLAS metninde yapılan değişiklik ve 2005 yılında 1988 SUA Sözleşmesi'nde yapılan değişiklikler bu kapsamdadır. Deniz güvenliğine karşı en yaygın tehdit oluşturan deniz haydutluğunu engellemek üzere bölgesel işbirliği

38 Kraska, J. – Pedrozo, R.: *International Maritime Security Law*, Martinus Nıjhoff Publishers, Leiden Boston, 2013. s. 6.

39 Açık denizde bir gemiden bir başka gemiye karşı özel amaçlarla gerçekleştirilen hukuka aykırı şiddet, alıkoyma ve yağma fiilleridir.

40 Kraska – Pedrozo, s.10.

çalışmaları başlatılmış, IMO tarafından ilgili örgüt ve kuruluşlara gerekli destekler sağlanmıştır. IMO'nun işbirliği çalışmalarına ilgili bölümde ayrıca temas edilmiştir[41].

B. DENİZ GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDEN BAŞLICA UNSURLAR

1. Denizde Terörizm Eylemleri

Denizde terörizmin üzerinde uzlaşılmış evrensel bir tanımı bulunmamaktadır. Bununla birlikte genel olarak "denizde terörizm", "deniz çevresindeki gemi veya sabit platformlar kullanılarak veya bunlara karşı, gemi ve limanlara veya bunların yolcu ve personeline karşı ya da turistik yerler ve liman sahası dâhil olmak üzere deniz kıyısındaki işletmelere, yerleşim yerlerine karşı gerçekleştirilen terör saldırı ve faaliyetleri" olarak tanımlanabilir[42]. Terör faaliyetleri ise insanlarda korku ve dehşet duygusu uyandırmak amacı ile işlenen şiddet içerikli eylemlerdir[43].

Denizde gerçekleştirilen terör saldırılarını önlemek için imzalanan 2005 SUA Sözleşmesi'nin 3*bis* maddesi, denizde terörizmi tanımlamak açısından belirleyici hükümler içermektedir. Bu maddeye göre Sözleşme'de sayılan fiillerin suç oluşturması için "fiilin amacı, niteliği veya kapsamı gereği, bir toplumu yıldırmak veya bir hükümet veya uluslararası örgütü bir fiili yapmaya veya yapmaktan imtina etmeye zorlamak özel kastı" aranmaktadır. Kısacası terör saldırılarına bu niteliği veren temel unsur, fiilin işleniş amacıdır.

Okyanusların tarihsel olarak terör faaliyetlerinin temel bir uygulama alanı olarak kullanıldığından bahsetmek mümkün değildir. Zira istatistiklere göre son otuz yılda gerçekleşen terör saldırılarının sadece % 2'si "genel anlamda denizi" hedef alan saldırılardır[44]. Bunun ilk sebebi terör saldırılarının denizde gerçekleştirilebilmesi için yüksek teknolojiye ve maliyete ihtiyaç duyulması, diğer sebebi ise saldırı sonucunda başarılı olma ihtimalinin görece düşük olmasıdır. Ayrıca terör saldırılarının genellikle propaganda aracı olarak kullanılması bu faaliyetlerin "göz önünde" yapılmasını gerektirmektedir. Okyanuslarda

---

41 Bkz. Birinci Bölüm, İkinci Kısım, "Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Eylemleri" isimli başlık.

42 Asya Pasifikte Güvenlik İşbirliği Konseyi'nin benimsediği terör tanımıdır. Bkz.: <http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism/12098> (e.t.: 05.01.2019).

43 Karamete, s. 17.

44 Chalk, P.: *The Maritime Dimension of International Security*, RAND Corporation, 2008, s. 20 vd.

yapılan saldırılar, bu amaca elverişli olmadığından terör örgütleri tarafından sıklıkla tercih edilmemektedir[45].

Buna rağmen son yıllarda denizde gerçekleşen terör saldırılarında ani bir artış yaşanmaktadır. Ancak bu saldırıların bir kısmı henüz gerçekleştirilmeden engellenmektedir. Örneğin; El Kaide'nin 2000 yılında milenyum hedefi olarak *THE SULLIVANS* isimli ABD gemisine karşı gerçekleştirmek istediği saldırı, teröristlere ait botun batırılması neticesinde engellenmiştir.

Engellenen saldırıların dışında ne yazık ki, önlenemeyen saldırılar da yaşanmaktadır. Bu saldırılarda çok sayıda gemi adamı ve yolcu hayatını kaybetmiş veya yaralanmıştır. Ekim 2000'de El Kaide tarafından Aden Limanı'nda ABD'ne ait savaş gemisi olan *USS Cole*'a yapılan saldırıda on yedi denizci yaşamını yitirmiş, otuz dokuz denizci ise yaralanmıştır[46]. Yine El Kaide terör örgütü tarafından 6 Ekim 2002'de bir Fransız şirketine ait *LIMBURG* petrol tankerine küçük bir bot kullanılarak saldırı gerçekleştirilmiş, tankerdeki 397 bin varil ham petrolün yaklaşık doksan bin varili Aden Körfezi'ne yayılmıştır[47]. Saldırı sırasında bir denizci hayatını kaybetmiştir.

Denizlerdeki en ölümcül terör saldırısı olarak bilinen *SUPER FERRY 14* yolcu gemisine yapılan saldırıda da altmış üç kişi olay yerinde yaşamını yitirmiş, 717 kişi gemiden atlamış, ancak bunların elli üçü denizde kaybolmuştur[48]. Saldırı, Şubat 2004'te Filipinler'in Manila Limanı'ndan ayrıldıktan sonra gemi seyir hâlindeyken gerçekleşmiştir.

Denizlerdeki terör saldırıları, genellikle sürat botu kullanılarak veya geminin içine önceden patlayıcı madde yerleştirilmesi suretiyle yapılmaktadır. Ancak gemilerin de doğrudan silah olarak kullanılması mümkündür. 11 Eylül saldırılarında uçakların doğrudan saldırı amacıyla kullanılması, teröristler tarafından ele geçirilen gemilerin de silah olarak kullanılabileceği düşüncesini doğurmuştur. Tarihte buna benzer iki olay yaşanmış[49], her iki olayda da liman tesisleri ve liman çevresi bakımından son derece yıkıcı ve ağır sonuçlar

---

45 Moreels, S.: *The Insurability of Maritime Terrorism, Universiteit Gent*, Yüksek Lisans Tezi, 2015-2016 Akademik Yılı, s. 4 vd. Erişim için bkz.: <https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/272/401/RUG01-002272401_2016_0001_AC.pdf> (e.t.: 05.01.2019).

46 Murphy, M.: *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, Adelphi Paper 388, Routledge, 2007, s. 46.

47 Karamete, s. 12.

48 Murphy, s. 46.

49 Murphy, s. 58.

meydana gelmiştir. Binlerce insan hayatını kaybetmiş, patlamalar sonucu ciddi biçimde deniz ve hava kirliliği oluşmuştur.

İlk olay, 6 Aralık 1917 tarihinde yaklaşık 2.500 ton patlayıcı ve benzin yüklü Fransız *MONT BLANC* isimli geminin Kanada'nın Nova Scotia limanında *NORVEÇ SS IMO* isimli gemiyle çarpışması üzerine meydana gelmiştir. Bu olayda 2.000 kişi yaşamını yitirmiş, 9.000 kişi yaralanmıştır[50]. İkinci olay ise 16 Nisan 1947'de Teksas'ta meydana gelmiştir. Yaklaşık 2.200 ton amonyum nitrat yüklü Fransız bayraklı *GRANDCAMP* isimli gemide yangın çıkmış, yangın kontrol edilemediği için amonyum nitrat ve sülfür yüklü *HIGH FLYER* isimli bir başka gemiye sıçramıştır[51]. Olayda meydana gelen patlamada 600'den fazla kişi yaşamını yitirmiş, 3.500 kişi ise yaralanmıştır. Kasıtlı bir davranış olmadığından bu olaylar denizde terör eylemi olarak nitelendirilmemiştir. Ancak limanda bulunduğu sırada geminin kendisinin silah olarak kullanıldığı bir terör saldırısında karşılaşılabilecek sonuçlar, muhtemelen bu olayların sonuçlarından daha ağır olacaktır.

Deniz haydutluğuna kıyasla daha yeni bir tehdit olarak görülen denizde terör, politik amaçlar taşıması sebebiyle deniz haydutluğundan ayrılmaktadır. Deniz ticaretine yüzyıllardır engel oluşturan haydutluk, kapsamı ve etkisi bakımından sınırları belirlenebilen bir faaliyet iken denizde terör için aynı şeyi söylemek mümkün değildir[52]. Saldırının yeri, zamanı ve biçimi hakkında bir tahminde bulunmak mümkün olmadığı gibi, saldırı sonucunda etkilenen birey, şirket veya devletlerin sayısını dahi kesin olarak belirlemek mümkün olmayabilir. Küresel ticarette % 90 paya sahip deniz ticaretini bu tür saldırılardan korumak için gerekli önlemlerin alınması hayati öneme sahiptir.

ISPS Kod'un kabulünden önce terörizm ile mücadele kapsamında kabul edilen 1977 tarihli "Terörizmin Önlenmesine Dair Avrupa Sözleşmesi"[53], BM Genel Kurulu tarafından 9 Aralık 1994 tarihinde kabul edilen 49/60 sayılı karar[56] ve BM Güvenlik Konseyi tarafından 8 Kasım 2004 tarihinde kabul edilen 1566 sayılı[57] kararlar önem arz etmektedir[59]. Yine terörle

---

50 <https://thecanadianencyclopedia.ca/en/article/the-halifax-explosion-and-the-cnib> (e.t.: 09.10.2019).

51 <https://www.britannica.com/event/Texas-City-explosion-of-1947> (e.t.: 09.10.2019).

52 White, L.: "Legal and Security Responses in the Maritime Environment with Respect to Maritime Terrorism", *Maritime Security and Defence Against Terrorism*, NATO Science for Peace and Security Series, 2012, C. 98, IOS Press, Edited by Bora Uzer, s. 81.

53 Bkz.:28.10.1980 tarihli ve 2327 sayılı RG.

56 Karar metni için bkz.: <http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm> (e.t.: 06.01.2019).

57 Karar metni için bkz.: <https://undocs.org/S/RES/1566(2004)> (e.t.: 06.01.2019).

mücadele kapsamında Güvenliği Yayma Girişimi (*Proliferation Security Initative*: PSI) Prensipleri uygulamaya konulmuş ve IMO öncülüğünde 1988 SUA Sözleşmesi imzalanmıştır. Fakat SOLAS XI-II ve ISPS Kod ile diğerlerinden farklı olarak önleyici (*proaktif*) nitelikte düzenlemeler yapılmıştır.

2. Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun Eylemleri

Deniz haydutluğu teşkil eden fiillere ilişkin olarak UNCLOS 101 maddesinde aynen şu hükümler yer almaktadır:

"1- Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:

a) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

b) Hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, özel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

2- Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

3- 1. ve 2. fıkralarda tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil."

Bu hükme göre deniz haydutluğu; açık denizde bir gemiden bir başka gemiye karşı özel amaçlarla gerçekleştirilen hukuka aykırı şiddet, alıkoyma ve yağma fiilleridir. Deniz haydutluğu, tarihsel gelişimi nedeniyle "korsanlık" faaliyetleri ile karıştırılmaktadır. Korsanlık, savaş döneminde düşman kabul edilen devletlerin deniz aşırı ticaretini aksatmak ve bu şekilde kazanç elde etmek amacıyla gerçekleştirilen yağma ve şiddet fiilleridir. Yani korsanlar; kendilerine ait gemileri kullanarak bir devletin himayesi altında faaliyet göstermişler, verdikleri hizmet karşılığında da elde edilen ganimetten belli oranda pay almışlardır. 1856 Paris Beyannamesi[60] ile birlikte devletler, korsan gemilerden yararlanmaktan vazgeçmişler, bu tür fiillerle ilgili evrensel yargı ilkesini kabul etmişlerdir[61]. Herhangi bir devletin izni veya himayesinden bağımsız olarak, özel amaçlarla işlenen şiddet, yağma ve alıkoyma eylemleri ise deniz haydutluğu olarak nitelendirilmektedir.

---

59 Çalık, T.: *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somalili Deniz Haydutları ile Mücadele Yöntemleri*, Adalet Yayınevi, Ankara, Ocak 2017, s. 32.

60 *Paris Declaration Respecting Maritime Law*, 16 Nisan 1856. Erişim için bkz.: <https://www.files.ethz.ch/isn/125383/1284_Paris_Maritime.pdf> (e.t.: 06.10.2019).

61 Çalık, s. 26-27.

Deniz haydutluğunun gerçekleşmesi için aranan "özel amaç" şartı, bu fiili deniz terörizminden ayıran en önemli unsurdur. Burada kastedilen özel amacın ne olduğu UNCLOS'ta açıklanmamış olmakla birlikte ekonomik amaç başta olmak üzere şahsi kin ve nefret duygusu gibi nedenler bu kapsamda değerlendirilmektedir[62]. Deniz terörizminde ise politik veya ideolojik amaçlarla hareket edilmektedir.

Deniz haydutluğu amacı bakımından farklılık gösterse de taktiksel açıdan deniz terörizmi ile benzer nitelik taşır. Her iki suç fiili de genellikle sürat botu kullanılarak gemiyi ele geçirmek suretiyle gerçekleştirilmektedir. Sürat botları, manevra kabiliyeti yüksek, küçük ve maliyetinin az olması sebebiyle failler tarafından sıklıkla tercih edilmektedir[63]. Küçük oluşu sayesinde bu botların geminin yakınına gelinceye kadar görülmesi neredeyse imkânsızdır. Kullanılan araçların dışında her iki suçun failleri de benzer nitelikler taşır. Bu kişiler genellikle kendi imkânları ve dâhil oldukları gruplar içerisinde silah ve saldırı planları ile ilgili eğitimler almaktadır. Ayrıca her iki suç fiili de bünyesinde "şiddet unsuru" barındırmaktadır.

Deniz haydutluğunda sadece maddi kazanç elde etmeye dayalı ve bu amaca erişme ölçüsünde şiddet uygulanmaktadır[64]. Örneğin 15 Kasım 2008 tarihinde Liberya bayraklı petrol tankeri *M/V SIRIUS STAR*, Kenya kıyılarının yaklaşık 450 deniz mili açıklarında kaçırılmış, 8 Ocak 2009 tarihine kadar geminin sahibi tarafından 3 milyon İngiliz Poundu tutarında fidye ödeninceye kadar serbest bırakılmamıştır[65].

Deniz haydutluğunun oluşması için şiddet, alıkoyma ve yağma fiilinin açık denizde işlenmesi şart koşulduğundan UNCLOS'ta kabul edilen deniz haydutluğu tanımı kapsam bakımından yetersiz kalmıştır. Bu nedenle IMO tarafından 2009 yılında alınan A.1025(26) sayılı kararla devletlerin egemenlik alanlarında özel amaçlarla işlenen şiddet, alıkoyma ve yağma eylemleri "denizde silahlı soygun" fiili olarak tanımlanmıştır[66]. Denizde silahlı soygun fiilini deniz haydutluğundan ayıran tek husus, suçun işlendiği alandır. Ayrıca devletin

---

62 Çalık, s. 47-48.
63 Murphy,: s. 51.
64 Çalık, s. 34. Moreels, s. 27.
65 Canca, H. S.: *Denizde İşlenen Suçlar*, Seçkin Yayıncılık, Mayıs 2012, s. 121.
66 *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, 2 Aralık 2009. Bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf > (e.t.: 09.10.2019).

egemenlik sahasında işlenmesi sebebiyle söz konusu devletin yargı yetkisi geçerli olmaktadır. Deniz haydutluğunda ise evrensel yargı yetkisi kabul edilmiştir.

Küresel deniz ticaretine büyük bir engel oluşturan deniz haydutluğu ile mücadele etmek için devletler tarafından sürekli olarak çeşitli önlemler alınmaktadır. Hatta günümüze kadar deniz güvenliği kapsamında kabul edilen düzenlemelerde genellikle deniz haydutluğunun esas alındığı söylenebilir. Bunun sebebi, deniz haydutlarının genellikle terör ve kaçakçılık gibi çeşitli suç örgütleri ile irtibatlı olmasıdır. Alınan önlemler doğrultusunda 2009-2017 yılları arasındaki deniz haydutluğu verilerine bakıldığında dünya genelinde yıldan yıla bir azalma meydana geldiği anlaşılmaktadır[67]. 2010 yılında 445 saldırı meydana gelmişken, 2017 yılında bu sayı 180'e gerilemiştir. Bu durum dünya deniz ticareti açısından olumlu bir gelişmedir. Bu gelişme, küresel işbirliğinin deniz güvenliği ile mücadeledeki önemli katkısını da ortaya koymaktadır.

Gerçekleşen deniz haydutluğu faaliyetleri, buna maruz kalan gemilerle ilgili konum, kimlik bilgisi ile fiilin işlendiği yer ve zaman bilgisine IMO tarafından oluşturulan Küresel Entegre Denizcilik Bilgilendirme Sistemi *(Global Integrated Shipping Information System*: GISIS*)*'nde yer verilmektedir[68]. Ayrıca güncel deniz haydutluğu verileri ile ilgili düzenli olarak aylık ve yıllık raporlar yayımlanmaktadır. Bu raporlardan deniz haydutluğu faaliyetlerinin Dünya'nın belli yerlerinde[69] (Malacca Boğazı ve Singapur, Güney Çin Denizi, Batı Hint Okyanusu, Arap Denizi, Doğu Afrika, İran Körfezi, Doğu Afrika, Güney Amerika Karayipler) yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle IMO tarafından çeşitli bölgesel örgütler oluşturularak bu alanlarda deniz güvenliğinin bölgesel işbirliği anlayışı içinde sağlanması amaçlanmaktadır.

Afrika'daki *WOMCA (Maritime Organization of West and Central Africa)*, Asya'daki *RECAAP (Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia),* Kuzey Atlantik'teki *NACGF (North Atlantic Coast Guard Forum)* ve Kuzey Pasifik'teki *NPCGF (North Pacific Coast Guard Forum),* IMO öncülüğünde kurulan bölgesel örgütlerdir. Afrika'da 25 devletin katılımıyla oluşturulan *WOMCA;* deniz haydutluğu, deniz

67 <https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/> (e.t.: 07.01.2019).

68 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_Adopted2=20120210+00:00:00&p_ID=33&PageFirstRow=10261&&View=%7B5D335873-3876-4C21-AC57-CF94C848C391%7D> (e.t.: 07.01.2019).

69 <https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf > (e.t.: 07.01.2019).

terörizmi, kayıtsız ve hukuka aykırı balıkçılık, uyuşturucu madde kaçakçılığı, kaçak petrol platformları ve boru hatlarının döşenmesi ve denizde her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi bakımından devletler arasında işbirliğini öngörmektedir.

IMO öncülüğünde Kuzey Pasifik ve Kuzey Atlantik'te oluşturulan NPCGF 2000 yılında, NACGF ise 2007 yılında faaliyete başlamıştır. NPCGF, Kuzey Pasifik bölgesinde bölgesel güvenliği arttırmaya yönelik faaliyetler yürütmekte, deniz haydutluğu, uyuşturucu kaçakçılığı, göçmen kaçakçılığı ve yasa dışı balıkçılık faaliyetlerini önlemek amacıyla devletler arasında işbirliği yapılmasını ve bilgi alışverişinin sağlanmasını amaçlamaktadır. Her iki örgüt de kriz anında katılan devletlerin deneyimlerini ve müdahale güçlerini birleştirmeyi esas alır. Ayrıca her iki kuruluş için IMO öncülüğünde yapılan toplantılar çerçevesinde fon oluşturulması sağlanmıştır. Fon, UNCLOS m. 43 hükmüne dayanır[70].

Bahreyn bölgesinde faaliyet gösteren 2008 *SHADE (Shared Awareness and Deconfliction)* Girişimine 27 ülke, Somali bölgesinde faaliyet gösteren *Contact Group on Piracy off the Coast of Somali* (2009) Girişimine 50 ülke tarafından katılım sağlanmıştır. Yine Asya'da korsan ve silahlı soygun eylemleri için RECAAP adlı işbirliği örgütü[71] çatısı altında deniz güvenliğinin sağlanması kapsamında çalışmalar devam etmektedir. RECAAP, 2004 yılında 8 Asya ülkesinin katılımıyla imzalanmıştır. Bu sözleşme, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan ilk çok taraflı milletlerarası sözleşme niteliğindedir[72].

3. Uyuşturucu Kaçakçılığı

Uyuşturucu maddelerin denizyolu ile taşınması oldukça yaygındır. Yüksek miktarda mal sevkiyatına elverişli olması, konteyner taşımacılığında meydana gelen gecikmeler sebebiyle detaylı kontrollerin yapılamaması ve kaçakçılar tarafından ustaca gizleme yöntemlerinin kullanılması[73] gibi nedenlerle uyuşturucu maddelerin deniz yolu ile taşınması

---

70 Kraska – Pedrozo, s. 20-21.

71 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/ReCAAP%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships.pdf> (e.t.: 08.01.2019).

72 Kraska - Pedrozo, s. 21.

73 McNicholas, s. 189-224. Demir boruların, çeşitli kaplama malzemelerinin arasına gizleme gibi alışılmış yöntemler dışında tıpkı gerçek gibi gözüken yapay meyvelerin arasına gizlenmesi, çeşitli maddelerle karıştırılıp sıvılaştırılarak deterjan, sıvı sabun vs. gibi ambalajlanması, bazı plastik maddelerle karıştırılıp oyuncak vs. görünümü vererek taşınması bazı şaşırtıcı gizleme yöntemleri vardır.

kaçakçılar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir[74]. Ne yazık ki, kaçakçılar tarafından bu faaliyetler genellikle gemide çalışan personel yardımıyla sürdürülmektedir[75].

Tıpkı deniz haydutluğunda olduğu gibi uyuşturucu madde kaçakçılığında da dünyanın belli yerlerinde söz konusu maddelerin imalatı, kullanımı ve dolayısıyla ticareti yoğundur[76]. Bu alanlar Birleşmiş Milletler Uyuşturucu Haplar ve Suç Ofisi *(UN Office on Drugs and Crime:* UNODC*)* tarafından tespit edilmekte ve elde edilen veriler her yıl yayımlanmaktadır[77]. BM Uyuşturucu Haplar ve Suç Ofisi'nin üyesi bulunan IMO, uyuşturucu ticareti ile mücadele kapsamında BM ile sürekli işbirliği çalışmalarını yürütmektedir[78]. IMO tarafından özellikle ISPS Kod kapsamında alınan önlemlerle ilgili eğitimler verilmektedir.

1988 tarihli "Narkotik Uyuşturucuların ve Psikotropik Maddelerin Trafiğine Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"[79] ve UNCLOS, uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele kapsamında devletler arasında işbirliğine yönelik önemli düzenlemeler içermektedir[80]. Ayrıca IMO tarafından hazırlanan rehber niteliğindeki kararlar ile söz konusu maddelerin denizlerde yasa dışı trafiğinin önlenmesine yönelik önlemler belirlenmiştir.

IMO Genel Kurulu'nca 5 Aralık 1997 tarihli oturumunda alınan A.872(20) sayılı karar[81] ile gümrük görevlilerinin, denizcilik şirketlerinin işlevleri başta olmak üzere deniz taşımacılığındaki savunmasız alanlara değinilmiştir. Deniz taşımacılığında gemiler dolaylı rotaları da seyretmekte ve yük bir yerden bir yere ulaşıncaya kadar pek çok kez dolaşıma maruz kalmaktadır. Bu sebeple gemiler, bahsi geçen maddelere erişim bakımından açık hâldedirler. Özellikle arabalar, yükleme araçları, gemideki ziyaretçiler, yolcu yanında getirilen bagaj, geminin deposu, dışarıdan çeşitli nedenlerle (bakım, onarım, temizlik vs.)

---

74 <https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/container-control-programme.html> (e.t.: 27.01.2019).

75 Canca, *Denizde İşlenen Suçlar*, s. 182.

76 McNicholas, s. 200 vd. Amerika ve Avrupa ülkelerine deniz yolu ile yoğun biçimde kokain, eroin ve marihuana sevkiyatı yapıldığı bilinmektedir. Bu sevkiyatın çoğunluğu Kolombiya, Peru ve Bolivya'dan yapılmaktadır. Rusya ve Avrupa ülkelerine sevkedilen eroinin %90'ı Afganistan'dan karşılanmaktadır.

77 <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/statistics/drug-trafficking.html> (e.t.: 27.01.2019).

78 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/WhatsNew/Pages/Archive-2018.aspx> (e.t.: 03.11.2018).

79 *United Nations Convention Against the Traffic of Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*, BM Genel Kurulu'nun 19 Aralık 1988 tarihli toplantısı ile kabul edilmiştir. Türkiye, 25.11.1995 tarih ve 22474 sayılı RG'de yayımlanan 4136 sayılı uygun bulma kanunu ile onaylamıştır.

80 Canca, *Denizde İşlenen Suçlar*, s. 183.

81 *Resolution* A.872(20). Erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMO Resolutions /Assembly/Documents/A.872%2820%29.pdf> (e.t.: 27.01.2019).

gemiye alınan kişiler, mürettebat, geminin makine ve gövde kısmındaki gizli alanlar, konteyner ve paketli hâlde bulunan yükler, gemileri savunmasız hâle getirmektedir[82].

Uyuşturucu maddelerin gemiye alınması ise genellikle gemi mürettebatının yardımı ve mürettebatın bilgisi olmaksızın bir şekilde gizleme ile mümkün olmaktadır. IMO'nun A. 872(20) sayılı rehberinde bu konuyla ilgili tek çözümün yük ve gemiye erişim kontrolü olduğu belirtilmiştir[83]. Ayrıca sayılan savunmasız alanlarla ilgili kontrolleri kolaylaştırmak için çeşitli ek önlemler getirilmiştir. A.872(20) sayılı karar, 1 Aralık 2005 tarihinde kabul edilen A.985(24) sayılı karar[84] ile gözden geçirilerek ISPS Kod çerçevesinde alınan önlemler de uyuşturucu ile mücadele kapsamında alınan önlemlere dâhil edilmiştir.

Konu ile ilgili MSC'nin 7 Aralık 2006 tarihli ve MSC.228(82) sayılı kararı[85] yukarıda belirtilen düzenlemelerin devamı niteliğindedir. Bu kararda da IMO, Uluslararası Çalışma Örgütü *(International Labour Organization:* ILO*)* ve Dünya Gümrük Örgütü *(World Customs Organization:* WCO*)* arasındaki işbirliğinin önemine dikkat çekilerek denizcilik çevreleri tarafından alınması gereken önlemlere yer verilmiştir.

4. Göçmen Kaçakçılığı

Deniz yolu ile göçmen kaçakçılığı yıllardır deniz güvenliğini tehdit eden önemli bir sorundur. Göçmen kaçakçılığı, özellikle kurtarma ekiplerinin müdahalesini gerektiren olaylarda artış yaşanmasına, deniz kazalarına, denize petrol dökülmesine, ticaret gemilerinin denizde tehlike altındaki kişileri kurtarmak için müdahalesine sebep olmaktadır. Ayrıca, göçmenlerin göçmen kaçakçılığında kullanılan diğer gemilerle ve suç örgütleriyle irtibat içinde olmaları ve teröristlerin göçmenler arasına karışmaları, çeşitli suçların işlenmesini kolaylaştırmaktadır[87].

---

82 *Resolution* A.872(20), s. 11.

83 *Resolution* A.872(20), s. 14.

84 *Revision of the Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances And Precursor Chemicals on Ships,* 6 Şubat 2006. Karar için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.985(24).pdf (e.t.: 09.10.2019).

85 MSC.228(82), *Revised Guidelines For The Prevention And Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals On Ships Engaged in International Maritime Traffic,* 7 Aralık 2006. Karar metni için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/FAL%20related%20nonmandatory%20instruments/MSC.228(82).pdf> (e.t.: 27.01.2019).

87 *Assessment of the Current Situation of Irregular Human Migration at Sea in the Area of Interest of the IFC (Information Fusion Centre*), s. 22. Metne erişim için bkz.:

Son yıllarda politik sebeplerden kaynaklanan göçmen kaçakçılığında büyük bir artış yaşanmıştır. Bu artış, denizde göçmen kaçakçılığı ile mücadeleyi bir hayli zorlaştırmıştır. 2004 yılı itibariyle dünya genelinde her yıl yaklaşık dört milyon kişinin kaçak yollarla bir ülkeden diğerine taşındığı tahmin edilmekte idi[88]. Birleşmiş Milletler Göç Örgütü (*International Organization for Migration:* IOM)'nün istatistiklerine göre sadece Akdeniz'de 2015 yılında taşınan göçmen sayısının bir milyondan fazla olduğu belirtilmekte olup bunların 3.760'ı ölü veya kayıp olarak kayıtlara geçmiştir[89]. Ne yazık ki, her geçen gün göçmenlerin daha kötü şartlarda ve emniyetsiz biçimde taşınması sebebiyle sorun gittikçe büyümektedir.

Göçmen kaçakçılığı ile mücadele amacıyla 2000 yılında imzalanan "Sınır Aşan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"[90] ve bu Sözleşmeye ek "Göçmenlerin Kara, Deniz ve Hava Yollarıyla Kaçırılmalarına Karşı Protokol"[91] önem arz eden iki belgedir. Bu belgeler, Taraf Devletlere bu belgelerde yasaklanan fiilleri suç olarak kabul etmeleri yükümlülüğü getirmektedir[92].

Ağustos 2001'de gerçekleşen *TAMPA* olayının ardından IMO Genel Kurulu, bu konuyu gündemine taşımış, kaçak göçmenlerin denizde kurtarılmasıyla ilgili A.920(22) sayılı kararı kabul etmiştir. 2001 *TAMPA* olayı, ilgili devletler arasında krize neden olmuş, ne Avusturya hükümeti, ne de Endonezya hükümeti denizde kurtarılan 438 Afgan mülteciyi ülkelerine kabul etmiştir. Avusturalya yetkili makamları mültecileri taşıyan *Palapa 1* isimli geminin Noel Adası yakınlarında yardım talebinde bulunduğu haberini almış, en yakın ülke olan Endonezya yetkili makamlarına ulaşmaya çalışmasına rağmen oradan herhangi bir yanıt alamamıştır. Bu sebeple geminin yardım çağrısını bir haberleşme sistemi üzerinden duyurmuştur. Bu arada Avusturya kıyılarına doğru ilerlemekte olan Norveç bayraklı *TAMPA* isimli gemi, çağrıya yanıt vererek kurtarma faaliyetini gerçekleştirmiştir. Kurtarma faaliyetinin ardından gemi kaptanı *Arne Rinnan* geminin Endonezya yerine Avusturya

<https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1019&context=migration_by_sea> (e.t.: 03.02.2019).

88 Roach, A.: "Initatives to Enhance Maritime Security At Sea", Marine Policy, C.28, 2004, s. 43.

89 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/seamigration/Pages/default.aspx> (e.t.: 03.02.2019).

90 *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime.* BM Genel Kurulu 15 Kasım 2000 tarihli Resolution 55/25 ile kabul edilmiştir. Türkiye, 04.02.2003 tarihli ve 25014 sayılı RG'de yayımlanan 30.01.2003 tarihli ve 4800 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile bu Sözleşme'ye taraf olmuştur.

91 *Protocol Against The Smuggling Of Migrants By Land, Sea And Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, 2000. Türkiye, 04.02.2003 tarihli ve 25014 sayılı RG'de yayımlanan 30.01.2003 tarihli ve 4803 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile bu Protokol'e taraf olmuştur.

92 Karamete, s. 20.

kıyılarına yönelmesi için sığınmacıların baskısına maruz kalmış, ancak Avusturya kıyılarına ulaşan geminin kara sularına giriş isteği reddedilmiştir. Avusturya yetkili makamlarınca geminin, denize elverişli olmamasına rağmen tekrar Endonezya'ya yönelmesi istenilmiştir. Avusturya hükümetinin göçmen kaçakçılığı suçundan kovuşturma tehdidi sebebiyle gemi, Endonezya'ya dönmek için yola çıkmak zorunda kalmıştır. Ancak geminin Endonezya'ya açıldığını öğrenen sığınmacıların mürettebatın güvenliğini tehlikeye atacağından endişe duyan Kaptan *Rinnan*, Avusturya kara sularına izinsiz giriş yapmıştır. Neticede Avusturya'nın "Pasifik Çözümü" olarak adlandırılan çalışması sayesinde mülteciler Yeni Zelanda tarafından kabul edilmiş ve bunların çoğuna bu devlet tarafından vatandaşlık verilmiştir[93].

A.920(22)[94] sayılı kararda; 1974 tarihli SOLAS ve 1988 tarihli SUA Sözleşmesi'nin denizde kurtarma yükümlülüğüne ilişkin hükümleri ile "Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi"nin[95] acil durum bulunan hâllerde kalkış ve varış limanlarının emniyetini sağlama yükümlülüğü ile ilgili hükümleri hatırlatılmaktadır. Ayrıca sığınmacı veya mülteci olup olmadığına bakılmaksızın milletlerarası örf ve adet hukukunun genel prensipleri çerçevesinde devletlerin denizde tehlike altında bulunan bütün insanları kurtarma yükümlülüğünün mevcut olduğu vurgulanmış, bu konuda Taraf Devletlere işbirliğinde bulunulması tavsiye edilmiştir.

Göçmen kaçakçılığı ile mücadele hususunda IMO, IOM ve UNODC arasında işbirliği platformu oluşturulmuştur. Oluşturulan platform ve milletlerqarası alanda gerçekleşen göçmen kaçakçılığı olayları ile ilgili verilere IMO'nun GISIS sistemi aracılığıyla erişim mümkündür[96].

III. LİMAN GÜVENLİĞİ KAVRAMI

Deniz güvenliği kavramı aslında liman güvenliğini de kapsamaktadır. Dolayısıyla deniz güvenliğini tehdit eden haydutluk, silahlı soygun, terörizm, yüke sabotaj yapılması ve yükün kaçırılması, kaçakçılık, hukuka aykırı göçmen ve mülteci faaliyetleri ile gemi ve liman

---

93 <https://www.nma.gov.au/defining-moments/resources/tampa-affair> (e.t.: 09.10.2019).

94 <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/Resolution%20A.920%2822%29.pdf> (e.t.: 04.02.2019).

95 *Convention on Facilitation of Maritime Traffic,* 1965. Türkiye Sözleşme'ye 16.04.2014 tarihli ve 28974 Sayılı RG'de yayımlanan uygun bulma kanunu ve 01.02.2016 tarihli ve 2016/8498 sayılı BK kararı ile taraf olmuştur.

96 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/33-migrants-platform.aspx> (e.t.: 04.02.2019).

sahasında çalışan personelden kaynaklanan suç ve şiddet eylemleri, liman güvenliğini de tehdit etmektedir. Ancak liman sahası tamamen kıyı devletinin egemenlik sahasına girmektedir. Devletlerin bu alanlarda farklı uygulamaları mevcuttur.

Liman tesisi güvenliği; liman tesisini ve gemileri, kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini ve gemi kumanyasını bir güvenlik riskinden korumak için önlem almak ve bu önlemlerin uygulanmasını sağlamak anlamına gelmektedir[97]. Limanlarda hem kara tarafından gelebilecek tehditlere karşı, hem de deniz tarafından gelebilecek risklere karşı önlem almak gerekir. Bunun için liman giriş-çıkışlarının kontrol edilmesi, konteyner güvenliğinin ve kontrolünün sağlanması, gemilerin denizin altında kalan kısmı da dâhil olmak üzere denetlenmesi, gemideki personelin ve yükün ciddi şekilde denetimi şarttır.

UNCLOS ile önce açık denizlerin tüm devletlerin kullanımına açık olduğu (*mare liberum*) prensibi çerçevesinde seyrüsefer özgürlüğü ile deniz güvenliğinin sağlanması noktasında belli bir denge mekanizması kurulmuştur. Bu çerçevede bir taraftan zararsız geçiş ve bayrak devleti kuralı ile devletlere serbestçe deniz ve okyanuslardan faydalanma imkânı getirilirken diğer taraftan bazı bölgelerde gemilere müdahale imkânı getirilerek deniz güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştır. Ancak zaman içinde bayrak devletlerinin denetimi yetersiz hâle gelmeye başlamış, bu durum liman devletlerinin kendi hukuki düzenlemeleri çerçevesinde yaptıkları denetimleri artırmıştır[98].

İlgili IMO Sözleşmelerinin uygulanmasında da liman devleti denetimleri önemli rol oynamaktadır. Liman devleti kontrollerinin daha etkili hâle getirilebilmesi için belirli bir standarda ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda IMO tarafından A.682(17) sayılı karar kabul edilerek bölgesel sözleşmelerle bir "emniyet ağı" oluşturulması kararlaştırılmıştır[99]. Böylece aynı bölgede bulunan liman devletleri tarafından milletlerarası anlaşma niteliği taşımayan[100] mutabakat belgeleri (*Memorandum of Understanding*, MoU) imzalanmıştır.

---

97 Nurduhan, M. - Kuleyin, B.: "Liman Güveliği ile İlgili Araştırmalarda Eğilimler: Bir İçerik Analizi", III. Ulusal Liman Kongresi, 2015. s. 3. Makaleye erişim için bkz.: <http://ulk2015.deu.edu.tr/0007.pdf> (e.t.: 19.01.2019).

98 Kraska – Pedrozo, s. 19.

99 <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> (e.t.: 19.01.2019).

100 Öztürk, B. - Gökdemir, N.: "Türkiye'de Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması", Denizcilik Fakültesi Dergisi, C. 8, S. 2., s. 249.

Mutabakat belgelerinin milletlerarası sözleşmelere göre resmîyet derecesi ve hukuki bağlayıcılığı daha zayıftır. Devletler çeşitli nedenlerle sözleşme yerine bu tarz hukuki belgeleri imzalama yoluna gidebilirler. Genellikle gizlilik, milletlerarası sözleşmeler için geçerli olan şekil şartlarının aranmaması, değişiklik yapma, sözleşmeyi sona erdirme, yorumlama ve uyuşmazlıkları sona erdirmede kolaylık gibi nedenlerle bu yöntem tercih edilmektedir[101]. Devletlerin mutabakat belgelerini iç hukuka geçirme yöntemleri devletten devlete farklılık göstermektedir. Örneğin; İngiltere'de mutabakat metinleri hukuki bağlayıcılığı olmayan belgeler gibi değerlendirilirken, ABD ve Türkiye'de belgelerin içeriğine göre değerlendirme yapılmakta, gerekli görüldüğü takdirde tıpkı milletlerarası sözleşmelerde olduğu gibi iç hukuka aktarılmaktadır[102].

Günümüzde bölgesel liman devleti denetim standartlarını oluşturmak amacıyla dokuz adet memorandum (MoU) imzalanmıştır[103]. Bunlar, Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU), Asya ve Pasifik (Tokyo MoU), Latin Amerika (Acuerdo de Vina del Mar), Karayipler (Caribbean MoU), Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU), Karadeniz Bölgesi (Black Sea MoU), Akdeniz (Mediterranean MoU), Hint Okyanusu (Indian Ocean MoU), Arap Körfezi (Riyadh MoU) memorandumlarıdır. Türkiye, Akdeniz ve Karadeniz bölgesel memorandumlarına taraftır[104].

Bölgesel Mou'lar tarafından yapılan denetimlerde öncelikle IMO ve ILO Sözleşmeleri dikkate alınmaktadır. Ayrıca geminin yaşı, cinsi, bayrağı, klası, şirketi, tonajı, daha önce geçirdiği denetimler ve üçüncü kişilerin ihbarı gibi hususlara da denetimlerde önem verilmektedir[105]. Örneğin; beyaz bayrak uygulaması olan Paris Mou ve Tokyo MoU'na ait veri tabanlarında (THETIS ve APSIS) bu faktörler esas alınarak hesaplama yapılmakta ve gemiye ait risk parametresi belirlenmektedir. Beyaz, gri ve siyah listede yer alan devletler belirlenirken bunların dışında gemilerin geçirdiği denetimler, tutulma oranları vs. dikkate alınarak belirlenen formüller üzerinden hesaplama yapılmaktadır[106]. Ancak gemilerle ilgili doğrudan güvenlik kriterleri esas alınarak belli formüller oluşturmak mümkün olmadığı için sadece güvenlik standartları dikkate alınarak hazırlanan listeler bulunmamaktadır. Aynı

---

101 Höbek, T.: *Türk Hukukunda Anlaşmaların Yapılması ve Yargısal Denetimi*, Adalet Yayınevi, 1. Baskı, Ankara 2013, s. 77-79.

102 Höbek, s. 80-81.

103 <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> (e.t.: 19.09.2018).

104 Öztürk - Gökdemir, s. 249.

105 Öztürk - Gökdemir, s. 261-264.

106 <https://www.parismou.org/sites/default/files/AnRep%20Paris%20MoU%202011t.pdf>(e.t.: 21.07.2018).

şekilde limanların güvenliğini nicel olarak belirlemek için bazı yöntemler geliştirilmeye çalışılmıştır[107]. Fakat, halihazırda kabul edilmiş ve uygulamaya aktarılmış bir formül bulunmamaktadır. Dolayısıyla, sadece ISPS Kod gereği yapılan tutulmalar dikkate alınarak yapılan bir liste uygulaması bulunmamaktadır[108]. Paris MoU ve Tokyo MoU tarafından oluşturulan beyaz, gri ve siyah listelerde ise yukarıda da değinildiği üzere deniz güvenliği ile ilgili hususların dışında pek çok unsur göz önünde bulundurulmaktadır.

IMO tarafından hazırlanan sözleşmelerin çoğunda liman devletlerince kontrol edilmesi gereken hususlar belirtilmiştir[109]. ISPS Kod düzenlemesine göre de gemi güvenlik sertifikasının hazırlanıp hazırlanmadığı, gemi ve şirket güvenlik sorumlusunun atanıp atanmadığı, alarm sistemleri ve AIS cihazının bulunup bulunmadığı gibi hususlar liman devletince denetlenmelidir. Örneğin; Paris MoU tarafından yapılan denetimlere ilişkin sınıflandırmalara bakıldığında ISPS Kod, tehlikeli yükler, sertifikalandırma, gemi alarm sistemi, AIS, radyo bağlantısı gibi hususların incelemelerde esas alındığı anlaşılmaktadır[110].

1982'den beri uygulanan ve yılda 18.000'den fazla denetimin gerçekleştirildiği Paris MoU tarafından hazırlanan listeler büyük öneme sahiptir[111]. Zira beyaz bayrak devletlerine ait gemilere denetimlerde daha esnek uygulama yapılması nedeniyle bu gemiler denetimlerde çok daha avantajlıdır[112]. Türkiye, 2008 yılından itibaren beyaz listede yer almaktadır[113]. 2003 yılına kadar siyah listede yer alan Türkiye açısından bu önemli bir gelişmedir. Ancak 2018 yılına ait kayıtlara göre Türk Bayraklı gemilerin liman devleti denetimlerinde iki defa ISPS Kod'dan kaynaklı eksiklik, üç defa CSR, bir kez AIS ve 1 kez de LRIT ulaşımından kaynaklanan eksiklik tespit edilmiştir[114]. ISPS Kod ile ilgili eksiklikler gemiye giriş-çıkışlarda kimlik sorulmaması ve gemi içinde kilitli olması gereken odalarda (jeneratör odası, giyinme odası vs.) kapıların açık bırakılması ile ilgili eksikliklerdir.

---

107 Nurduhan – Kuleyin, s. 6-7.

108 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx> (e.t.: 09.09.2018).

109 <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> (e.t.: 12.07.2018).

110 <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencies> (e. t.: 12.07.2018).

111 <https://www.parismou.org/about-us/organisation> (e.t.: 21.07.2018).

112 Öztürk – Gökdemir, s. 262.

113 <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20180606_132021_66968_1_64.pdf> (e.t.: 21.07.2018).

114 <http://www.didgm.gov.tr/> (e.t.:21.07.2018). ISPS ile ilgili eksiklik İtalya ve İngiltere'de, CSR Bulgaristan'da, AIS İspanya'da ve LRIT kaynaklı eksiklik İrlanda'da tespit edilmiştir.

Türkiye tarafından yapılan liman devleti denetimlerinde ISPS Kod ile ilgili olarak; gemideki güvenlik seviyesine uygun olarak güverte kontrolü, gemiye giriş çıkışların kontrolünün yapılıp yapılmadığı, ziyaretçi defterinin tutulup tutulmadığı denetlenir. Ayrıca gemi güvenlik planında belirtilen sınırlı alanların kontrolü, uluslararası gemi güvenlik sertifikasının bulunup bulunmadığının ve geçerliliğinin kontrolü yapılır. CSR kaydının tutulup tutulmadığı ve gemi alarm sisteminin bulunup bulunmadığı denetlenir. Eğer bu denetimler yetersiz görülürse detaylı denetim yapılır. Bu durumda gemi güvenlik planının onaylı olup olmadığı, bu plan ve gemi güvenlik seviyesinde alınması gereken önlemlerle ilgili mürettebatın farkındalığı, düzenli talim ve tatbikatların yapılıp yapılmadığı, gemi güvenlik alarm sisteminin ve diğer bütün güvenlik donanımının çalışır durumda olup olmadığı incelenir. Bu kriterler *UK, Korean Register* gibi önemli koruma ve tazminat (Protection & Indemnity: P&I)[115] kulüplerinin esas aldıkları denetim kriterleri dikkate alınarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı tarafından oluşturulmuştur. 2017 yılında yapılan denetimlerde ülkemiz limanlarına gelen gemilerin %27,9'u denetimden geçirilmiş, bu gemilerin % 5.9'u tutulmuştur[116].

ISPS Kod kapsamında getirilen yükümlülüklere uyulmadığı takdirde ticaret gemilerinin yabancı devlet limanlarına alınmaması, gemilerin alıkonulması, yükleme veya boşaltma tamamlanmadan liman dışına çıkarılması gibi yaptırımlar uygulanır[117]. Bilindiği üzere, liman devleti kontrollerinde yetersiz görülen gemiler için eksiklikleri giderilinceye kadar bekletme veya alıkoyma gibi önlemler alınmaktadır. Ayrıca 1974 tarihli SOLAS Bölüm I (Genel Hükümler) m. 19 uyarınca Taraf Devletlere ait limanlarda gemilerin bulundurması zorunlu olan sertifikaların geçerli olup olmadığının kontrol edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Geçerli bir sertifikası bulunmayan veya sertifikası bulunsa bile geminin içinde bulunduğu koşulların sertifikaya uygun olmadığına dair açık gerekçelerin varlığı hâlinde geminin hareketine izin verilmez.

---

115 UK, *The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association* isimli şirkete ait P&I kuruluşudur. Korean Register of Shipping isimli Güney Kore merkezli kuruluş ise aynı şekilde P&I hizmeti vermektedir.

116 <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20180606_131958_66968_1_64.pdf> (e.t.: 28.07.2018). 2005 yılından itibaren yapılan denetimlerle ilgili kayıtlara bu linkten ulaşabilirsiniz.

117 Hesse, H. –Charalambous, N. L.: "New Security Measures for The International Shipping Community", WMU Journal of Maritime Affairs, 2004, C. 3, S. 2, s. 127. Yıldız, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu: Problemler Çözüm Önerileri, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2005, s. 37.

Bir geminin denetimi, ister istemez liman devletinin yargı yetkisini de beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla, liman devleti, yargı yetkisine giren bir alanda suç işlendiği zaman kendi hukukuna göre gereken işlemleri yerine getirir[118]. Liman devleti denetimi iç sularda liman devletine yargı yetkisi veren önemli bir kurumdur[119].

IV. İLGİLİ ULUSLARARASI DÜZENLEME VE UYGULAMALAR

A. DENİZDE CAN EMNİYETİ ULUSLARARASI SÖZLEŞMESİ (SOLAS)

SOLAS'ın ilk versiyonu TITANIC faciasının ardından 20 Ocak 1914 tarihinde Londra'da gerçekleştirilen uluslararası konferansta kabul edilmiştir. Ancak 1. Dünya Savaşı'nın araya girmesi ile SOLAS 1914'ün emniyete yönelik düzenlemeleri uygulamaya geçirilememiştir. SOLAS metninin ikinci versiyonu 16-31 Mayıs 1929 tarihleri arasında on sekiz devletin katılımıyla gerçekleştirilen diplomatik konferansta onaylanmıştır. Bu metin üzerinde 1948, 1960 ve 1974 yıllarında çeşitli güncellemeler yapılmıştır[120].

1974 tarihli SOLAS, dünya denizcilik sektörünün % 98'inde yapı, personel ve ekipman yeterliliğinin sağlanması açısından bir emniyet standardı olarak uygulanmaktadır. 1974 tarihli SOLAS metni ile esasen; gemi inşa, yangından korunma, can emniyeti ekipmanları, telsiz sistemleri, seyir emniyeti, tehlikeli madde taşınması, deniz emniyetine ve deniz güvenliğine yönelik özel önlemler düzenlenmiştir. Bu kapsamda bayrak devletleri, bayrağını taşıyan gemilerin SOLAS 1974'e uygunluğunu sağlamak zorunda olup, gemilerde bu Sözleşme kapsamında gerekli olan belgelerin bulundurulması zorunludur.

1974 tarihli SOLAS, deniz emniyeti ve deniz güvenliğine yönelik düzenlemelerin temelini oluşturmaktadır. 1974 tarihli SOLAS Bölüm XI-I'de yer alan ISM Kod ile Bölüm XI-II'de yer alan ISPS Kod, bu düzenlemelerin esasını oluşturmaktadır. Çalışma Grubu tarafından hazırlanan taslak metinde deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik hazırlanan önlemlerin SOLAS Bölüm XI'e eklenerek, bu bölümün başlığının değiştirilmesi teklif edilmiştir. SOLAS Bölüm XI ise deniz emniyetinin geliştirilmesine yönelik özel önlemlerden,

118 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 07.08.2018)
119 Öztürk - Gökdemir, s. 246-247.
120 Kraska - Pedrozo, s. 368.

yani Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (*International Safety Management*: ISM Kod)'ndan oluşuyordu[121].

ISM Kod, IMO tarafından 1980'li yıllarda gemilerdeki emniyet standartlarının son derece düşük olduğunun anlaşılması üzerine geliştirilmiştir[122]. ISM Kod, gemilerde emniyetli yönetimi sağlayarak deniz kazalarından kaynaklanan can ve mal kayıpları ile deniz kirliliğinin önlenmesini amaçlamaktadır. ISPS Kod'da olduğu gibi personelin kalite ve eğitiminin artırılması en önemli amaçlardandır[123]. Yine gemilerin emniyetle ilgili konularda denetimini artırarak sık yaşanan deniz kazalarının önlenmesine çalışılmaktadır. Liman devletlerince yapılan liman devleti denetimlerinin (*Port State Control:* PSC) ve klas kuruluşlarınca yapılan denetimlerin standartları belirlenmiştir. Standartlara uygun olan gemilere bayrak devleti veya bayrak devletince yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından Emniyetli Yönetim Sertifikası (*Safety Management Certificate:* SMC) verilmektedir[124]. Denetim ve belgelendirme konusunda ISM Kod ve ISPS Kod'un benzerliği dikkat çekmektedir. Ancak getirilen önlemlerin niteliği bakımından birbirlerinden tamamen ayrılmaktadırlar. ISM Kod, sadece gemilerin emniyet standartları ile ilgili hususları düzenler. ISPS Kod ise gemi ve liman tesislerinde güvenlik tehdidi oluşturabilecek unsurları en aza indirmeyi amaçlar. Kısacası amaçları farklı olsa da yöntemleri çok benzer olan bu iki belgenin SOLAS Bölüm XI altında düzenlenmesi IMO tarafından uygun görülmüştür.

ISPS Kod'u ISM Kod'dan ayıran iki temel özellik daha vardır[125]. İlk olarak ISPS Kod, sadece gemileri değil, liman ve kıyı tesislerini de kapsamına alan zorunlu hükümler içerir. İkinci olarak ISPS Kod, gemiler üzerinden gemi maliki, işletenler, liman tesisleri, IMO üyesi devletler, bayrak devletleri ve ilgili devlet otoriteleri arasında birbirlerine bağımlı ilişkiler ağı kurmaktadır. Bu sistemin uygulamaya geçirilmesi IMO açısından büyük bir başarıdır.

---

121 Bu düzenleme 1994 yılında kabul edilerek SOLAS 1974 metnine Bölüm XI olarak eklenmiş ve 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu bölüm esasında "deniz emniyeti"nin sağlanması ile ilgili olarak dört temel konuda düzenleme yapmaktadır. Bunlar, ISM Kod ile devlet adına işlem yapmak üzere tanınmış kuruluşların yetkisi, genişletilmiş sörveyler, gemi güvenlik numarası ve operasyonel gereklilikler nedeniyle yapılan liman devleti denetimidir.

122 MSC\81\17-1, *Assessment of the Impact and Effectiveness of Implementation of the ISM Code,* 21 Aralık 2005, s. 2. Bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Documents/17-1.pdf> (e.t.: 20.10.2019).

123 Demirtabak, E.: *Denizcilik Sektöründe Güvenlik ve Emniyet Uygulamaları ISPS-ISM Kod,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, Temmuz 2005, s. 21.

124 Demirtabak, s. 26.

125 Michel, s. 752.

B. DENİZDE SEYİR GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR SÖZLEŞME (SUA)

1. Genel Olarak

Deniz güvenliğine ilişkin önlemlerin zamanla deniz haydutluğu ile mücadele çerçevesinden sıyrılıp denizde terörizmi de kapsamına alarak genişlemesinde 1988 SUA Sözleşmesi'nin önemli katkısı bulunmaktadır. Bu sözleşmenin hazırlanmasında ACHILLE LAURO olayı etkili olmuştur[127]. Bu olay, denizde gerçekleşen ilk terör saldırısı olarak kabul edilmektedir[128].

IMO tarafından deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla düzenleme yapma ihtiyacı, ilk kez 1985 ACHILLE LAURO saldırısı ile gündeme gelmiştir[129]. ACHILLE LAURO olayında, Filistin Kurtuluş Cephesine mensup dört kişi, aynı isimli gemiyi 7 Ekim 1985'te 400 yolcusu ve mürettebatı ile birlikte Mısır'ın İskenderiye limanında hareket etmek üzere bulunduğu sırada ele geçirmiştir. Teröristler, kendilerinin yirmi kişi oldukları hususunda gemi mürettebatını inandırmışlar, kaptandan gemiyi hareket ettirmesini istemişlerdir. Gemiyi kaçıranlar, İsrail'den bu devletin tutukladığı elli Filistinliyi serbest bırakmasını istemişler, çağrılarına cevap vermediği takdirde yolcuları teker teker öldüreceklerini söylemişlerdir[130]. Çağrılarına cevap alınamaması üzerine 8 Ekim 1985 günü tekerlekli sandalye kullanan engelli bir ABD vatandaşını öldürmüşlerdir. Saldırganlar, Mısır yetkililerinin uzun süren uğraşları sonucu kendilerinin güvenli bir yere ulaştırılması karşılığında yolcuları serbest bırakmayı kabul etmişlerdir. Bu amaçla gemiden ayrılarak Tunus'a götürülmek üzere bir uçağa binmişlerdir. Ancak uçak, Akdeniz suları üzerindeyken ABD tarafından Sicilya'ya iniş yapmaya zorlanmıştır[131]. Uçağın inmesini müteakip saldırganlar, tutuklanmıştır. Olay, İtalya, Mısır ve ABD arasında bir diplomatik krize neden olmuştur.

---

127 Mensah, s.17 vd.

128 Kraska - Pedrozo, s. 740.

129 Liwang, H. – Ringsberg, J. - Norsell, M.: *"Quantitative Risk Analysis – Ship Security Analysis for Effective Risk Control Options*", Safety Science Journal, S. 58, 2013, s. 99.

130 Solmaz, S.: *Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Code Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları,* Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Haziran 2012, s. 52 vd.

131 Kraska – Pedrozo, s. 802.

Millî hukuklar tarafından ACHILLE LAURO olayı değerlendirilirken öncelikle fiilin deniz haydutluğu kapsamına girebileceği düşünülmüştür. Ancak, iki geminin bulunması şartı ve fiilin özel amaçlarla işlenmesi şartı gerçekleşmediğinden böyle bir nitelendirmenin mümkün olmadığı, bu alanda bir hukuk boşluğunun mevcut olduğu anlaşılmıştır[134]. Öyle ki, failleri cezalandırabilmek için herhangi bir suç dahi isnat edilememiştir. Hem söz konusu fiillerin cezalandırılabilmesi, hem de bu tür suçların işlenmesini önlemek bakımından milletlerarası hukukta yeni bir düzenleme yapılması gerekli olmuştur.

Deniz hukukunu kodifiye eden en geniş düzenleme niteliğindeki UNCLOS'da deniz güvenliğinin sağlanması ile ilgili birçok düzenleme yapılmıştır. Ancak genel nitelikli bir düzenleme olduğundan deniz güvenliğini sağlayıcı önlemler almak bakımından UNCLOS hükümleri yetersiz görülmüştür[135]. UNCLOS kapsamında deniz güvenliğini tehdit eden birçok suç tipine yer verilmiş ve bazı durumlarda devletlere gemilere müdahale etme yetkisi verilmiştir. Örneğin "ziyaret hakkı"nı (*boarding*) düzenleyen UNCLOS m. 110 uyarınca bir geminin; deniz haydutluğu yaptığına, köle ticaretine karıştığına, savaş gemisinin bayrağını taşıdığı devletin 109. madde uyarınca yargılama yetkisine sahip olduğu bir durumda geminin izinsiz yayına[136] hizmet ettiğine, geminin tabiiyetsiz olduğuna, yabancı bir bayrak çekmiş olmasına veya bayrağını göstermekten kaçınmış olmasına rağmen geminin gerçekte savaş gemisiyle aynı tabiiyette olduğuna ilişkin ciddi nedenler bulunması hâlinde gemiye çıkma ve denetleme yetkisi verilmektedir.

"Kesintisiz takip hakkı"nı düzenleyen UNCLOS m. 111 hükmü ve deniz kirliliği ile mücadeleye ilişkin m. 221 hükümleri de kıyı devletine gemiye ziyaret yetkisi vermektedir[137]. UNCLOS ile seyrüsefer özgürlüğüne kısıtlama getiren düzenlemeler sayılanlarla sınırlandırılmış, bunun dışındaki hâllerde devletlerin denizlerden faydalanma hakkına ve seyrüsefer özgürlüğüne üstünlük verilmiştir.

---

134 Kızılsümer, D.: "Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi (D.E.Ü.) Hukuk Fakültesi Dergisi, C.17. S.2. 2015, s.40.

135 UNCLOS terör saldırısı ile ilgili şüpheli hallerde gemiye çıkma yetkisi vermez. Harrington, C.: Hightened Security: The Need To Incorporate Aricles 3bis(1)(a) and 8bis (5)(e) of the 2005 Draft SUA Protocol Into Part VII Of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Pacific Rım Law&Policy Journal, Vol: 16, No: 1 s. 114-116. *Kraska – Pedrozo*, s. 19.

136 UNCLOS m. 109'a göre "izinsiz yayın", açık denizlerde, uluslararası kurallara aykırı olarak, kamu kitlesine hitaben radyo ve televizyon yayımlarının bir gemi veya tesisten yaymak anlamına gelir. Ancak buna, yardım çağrılarının yayını dâhil değildir.

137 Karan, H.:*"Liability Issues Under The Latest Two IMO Instruments: The SUA (Terrorism) Protocols 2005 And The WRC 2007*", Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan I. Cilt, Ankara 2010, s. 1228. Anılış: "*Liability Issues"*.

ACHILLE LAURO saldırısının ardından IMO tarafından yolcuların, mürettebatın ve gemilerin emniyetini tehdit eden hukuka aykırı saldırıları engellemek üzere A.584(14) sayılı karar kabul edilmiştir[138]. Buna göre Taraf Devletlerin gemi ve limanlardaki emniyet önlemlerini gözden geçirmeleri ve mümkün olduğu ölçüde güçlendirmeleri gerekmektedir. Ayrıca MSC, diğer komiteler ve gerekirse Taraf Devlet temsilcileri ile işbirliği içinde alınması gereken önlemleri belirlemek üzere yetkilendirilmiştir.

MSC'de "Denizde Yolcu ve Mürettebata Karşı Gerçekleştirilen Hukuka Aykırı Saldırıların Engellenmesi İçin Gerekli Önlemler" başlığı altında MSC/Circ.443 sayılı karar[139] kabul edilmiştir. Karar, içerik bakımından liman tesisi güvenlik planından yetkilendirilmiş kuruluşlara, gemi güvenlik sorumlusundan gemi ve limandaki personelin eğitimine kadar ISPS Kod kapsamında kabul edilen önlemleri yansıtmaktadır. ISPS Kod'un esasen çok daha önceleri ortaya çıkan bir ihtiyacı karşıladığı anlaşılmaktadır. ISPS Kodun kabulünden yaklaşık yirmi yıl önce kabul edilmiş olan karar, tavsiye niteliğinde bir düzenlemeyi yansıtmaktadır.

1988 SUA Sözleşmesi ve "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol"[140]ün (1988 SUA Protokolü) taslak metni IMO Konseyi (*IMO Council*) tarafından oluşturulan Özel Hazırlık Komitesi *(Ad Hoc Preparatory Committee)*'nin çalışmaları sonucunda oluşturulmuştur[141]. Taslak metinler, 1-10 Mart 1988 tarihleri arasında Roma'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferans sonucunda bazı değişikliklere tabi olarak kabul edilmiştir. 1988 SUA, 1 Mart 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir[142]. İlk 13 yıl boyunca 1988 SUA Sözleşmesi'ne sadece 52 devlet taraf olmuştur[143]. Ancak 11 Eylül saldırılarının ardından IMO Genel Kurulu'nca alınan A. 924(22) sayılı karar

---

138 <http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22374&filename=A584%2814%29.pdf> (e.t.: 16.10.2018).

139 *Measures To Prevent Unlawful Acts Against Passengers And Crews On Board Ships*, 26 Eylül 1986. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Maritime%20Security/MSC.Circ.443.pdf > (e.t.: 16.10.2018).

140 *Protocol For The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Fixed Platforms Located on The Continental Shelf*, 10 Mart 1988 tarihinde kabul edildi, 1 Mart 1992'de yürürlüğe girdi. Türkiye bakımından 4 Haziran 1998 tarihinden itibaren yürürlüktedir. Bkz. 9.10.1990 tarihli ve 20660 sayılı RG.'de yayımlanan 27.09.1990 tarihli ve 3662 sayılı Uygun Bulma Kanunu ve 26.01.1998 tarihli ve 23242 sayılı RG'de yayımlanan 06.01.1998 tarihli ve 98/10501 sayılı Bakanlar Kurulu kararı.

141 Kraska - Pedrozo, s. 803.

142 Canca, *Gemilere Müdahale*, s. 110.

143 Kraska - Pedrozo, s. 804.

ile devletlere ilk fırsatta bu Sözleşme'ye taraf olmaları konusunda çağrı yapılmıştır. Hâlen 1988 SUA'ya 166 devlet taraftır. "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 SUA Protokolü"ne[144] (2005 SUA Sözleşmesi) taraf olan devlet sayısı ise 49'a yükselmiştir[145].

1988 SUA Sözleşmesi'nde ve 1988 SUA Protokolü'nde 2005 yılında kabul edilen iki farklı protokol metni ile önemli değişiklikler yapmıştır. Bu protokoller ile 1988 SUA ve SUA Protokolü'ne göre suç teşkil eden fiillerin kapsamı genişletilmiş ve gemiye çıkma yetkisi veren düzenlemelerde değişiklikler yapılmıştır. "2005 SUA Sözleşmesi" ile 1988 SUA Sözleşmesi'nin 2005 protokolü değiştirilmiş hâli, "2005 SUA Protokolü" ifadesi ile de 1988 SUA Protokolü'nün 2005 protokolü ile değiştirilmiş hâli anlaşılmalıdır.

1988 SUA Sözleşmesi, denizde güvenli seyrüseferin gerçekleştirilmesine ve denizde terörizmin önlenmesine yönelik cezai hükümler içeren ilk milletlerarası sözleşme olması itibarıyla önem arz etmektedir[146]. Bu Sözleşme'de bazı suçlar tanımlanmış, bu suçların işlenmesi hâlinde devletlere suçluyu cezalandırma veya iade etme yükümlülüğü getirilmiştir. 1988 SUA Sözleşmesi ile terörizm kapsamına giren bu fiillerin suç olarak tanımlanması ve suç faillerinin yargılanması amaçlanmıştır[147].

1988 SUA Sözleşmesi m. 1'de geminin tanımı yapılmış, 2. maddede savaş gemileri, ticari olmayan amaçlarla işletilen devlet gemileri, seferden çekilen veya kızağa alınan gemilerin Sözleşme'nin kapsamına girmediği belirtilmiştir. Sözleşme, esas itibarıyla 3. maddede belirtilen suçların bir ticaret gemisinde işlenmesi hâlinde uygulanır.

Uygulama alanı bakımından 4. maddede iki ayrı kıstas belirlenmiştir. Bu madde hükmünün birinci paragrafı uyarınca, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi ve programına göre bu sulara, bu

144 *2005 Protocol To The Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation,* 10 Ekim 2005 tarihinde kabul edilmiş ve 28 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından 17.10.2010 tarihinden itibaren yürürlüktedir. Bkz. 10.04.2009 tarihli ve 27196 sayılı RG'de yayımlanan 1/4/2009 tarihli ve 5854 sayılı Uygun Bulma Kanunu. Bkz. 31.12.2009 tarihli ve 27449 sayılı RG.'de yayımlanan 11/12/2009 tarihli ve 2009/15674 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

145 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf > (e.t.: 04.02.2019).

146 Kızılsümer, s. 41.

147 Demir, İ.: "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Önlenmesine Dair Protokol'de (SUA Protokol) Değişiklik Çalışmaları", 21-22 Haziran 2004 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Hukuku Sempozyumu, 4. Bölüm, s. 11 vd. Anılış: "2004 Tarihli Deniz Hukuku Sempozyumu".

sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması hâlinde Sözleşme'nin uygulama imkânı kazanacağı belirtilmiştir. Ancak 1. paragrafa göre Sözleşme'yi uygulama olanağı bulunmasa bile suçlu veya zanlı başka bir Taraf Devlet'in ülkesinde bulunduğu takdirde[148] Sözleşme yine uygulanır.

Sözleşme'deki suçların kanuna aykırı ve kasıtlı olarak işlenmesi gerekmektedir. Ayrıca aşağıda sayıldığı üzere bu suçların çoğunda "geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde" işlenmesi şartı aranmaktadır. Örneğin; gemide herhangi birinin öldürülmesi veya yaralanması doğrudan Sözleşme'nin kapsamına girmez; yalnızca seyir güvenliğini tehlikeye sokmak suretiyle işlendiği takdirde suç oluşur[149]. Sözleşme'nin suç saydığı fiiller aşağıda gösterilmiştir:

- Kuvvet kullanarak veya tehditle bir geminin veya kontrolünün ele geçirilmesi.
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde gemide bulunan bir şahsa karşı şiddet eyleminde bulunulması.
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde gemiye veya navluna zarar verilmesi.
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi gemiye koymak veya koydurtmak.
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde seyrüseferi kolaylaştıran yapılara zarar vermek veya tahrip etmek.
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde yanlış olduğu bilinen bir bilgiyi iletmek.
- Yukarıdaki fiillerin işlenmesi suretiyle ve geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde bir kimseyi öldürmek veya yaralamak.

Ayrıca 3. maddenin ikinci paragrafı uyarınca seyir güvenliğini tehlikeye sokacak biçimde sayılan fiilleri işlemeye teşebbüs etmek veya bu fiilleri işlemek için bir kişiyi azmettirmek veya suç ortağı olmak da suç sayılır. Sözleşme, Taraf Devletlere bu suçları iç hukuklarına aktarma yükümlülüğü getirmektedir. Aynı zamanda Taraf Devletler, belirtilen

148 1988 SUA Sözleşmesi, m. 4(2).

149 Kraska - Pedrozo, s. 808. Sözleşmede belirtilen bazı fiillerin suç kapsamına girmesi için özel kasıt (*mens rea*) aranmaktadır.

suç tipleri için suçların ağırlığını da göz önüne alarak uygulanması gereken ceza miktarlarını belirlerler[150].

2. İade Et ya da Yargıla İlkesi

Suçun herhangi bir Taraf Devletin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya bu gemide işlenmesi, karasuları dâhil ülkesinde işlenmesi ve vatandaşı tarafından işlenmesi hâllerinde ilgili Taraf Devlet, failler üzerinde yargı yetkisi tesis edebilir[151]. Ayrıca suç, bir Taraf Devlette sürekli yerleşim yeri bulunan bir vatansız kişi tarafından işlenmişse, suçun işlenmesi sırasında Taraf Devletin vatandaşı alıkonulmuş, tehdit edilmiş, yaralanmış veya öldürülmüşse ya da suç bir Taraf Devleti bir şey yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla işlenmişse bu Taraf Devletler de yargı yetkisi tesis edebilir[152]. Ancak bu hâllerde yargı yetkisi tesis edildiğinin IMO Genel Sekreterliği'ne bildirilmesi gerekmektedir.

Sözleşme'nin yargı yetkisi tesisine ilişkin hükümlerinin yargı yetkisinin kullanılmasında çakışmaya, dolayısıyla Taraf Devletler arasında çeşitli sorunlara yol açma ihtimali yüksektir. Nitekim, ACHILLE LAURO olayında ilgili devletler arasında yargı yetkisi sorunları doğmuştur. Bu sebeple, Sözleşme, suçların cezasız kalmaması için birden fazla Taraf Devlete yargı yetkisi vermektedir[153]. Sözleşme'nin 6. maddesinin 4. paragrafı uyarınca faili ülkesinde bulunduran Taraf Devletlere veya 6. maddenin birinci veya ikinci paragraf hükümleri uyarınca yargı yetkisi tesis etmiş olan başka bir Taraf Devlete iade etmeyen Taraf Devletlere faili yargılama zorunluluğu getirilmiştir. Uluslararası ceza hukukunun temel ilkelerinden "iade et ya da yargıla ilkesi" kapsamında getirilen bu hükmün temel amacı, zanlıların işledikleri iddia edilen suçlardan dolayı yargılanmalarının sağlanmasıdır[154]. Sözleşme'nin diğer maddelerinde iadeye ve devletler arasında yardımlaşmaya yönelik hükümler yer almaktadır[155].

---

150 SUA Sözleşmesi, 5. m. Kurt, H.: "Deniz Haydutluğuna ve Terörizmine İlişkin Ulusal Mevzuatımızdaki Yeni Gelişmeler". Makaleye erişim için bkz.: <http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/deniz-haydutlugu-ve-mevzuatta-gelismeler-h35758.html> (e.t.: 20.08.2018).

151 SUA Sözleşmesi, 6/1. m.

152 SUA Sözleşmesi, 6(2). m.

153 Kraska - Pedrozo, s. 810.

154 Kızılsümer, s. 46.

155 Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir,*"* 2004 Tarihli Deniz Hukuku Sempozyumu", s. 11-32.

3. 2005 Protokolü İle Kabul Edilen Değişiklikler

11 Eylül saldırılarının ardından IMO tarafından kabul edilen "Gemilerin Emniyetini, Yolcuların ve Mürettebatın Güvenliğini Tehdit Eden Terör Eylemlerine Karşı Alınacak Önlemler ve Prosedürler" başlıklı A. 924(22) sayılı kararda 1988 SUA Sözleşmesi'nin gözden geçirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bilahare, IMO önderliğinde bu örgütün Londra'daki merkezinde 10-14 Ekim 2005 tarihleri arasında gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü"[156] kabul edilmiştir. Bu protokol ile 1988 SUA Sözleşmesi'nde kapsamlı değişiklikler yapmıştır. 2005 yılında kabul edilen protokol ile 1988 SUA Sözleşmesi'nin 1 ilâ 16. maddelerinde değişiklik yapmıştır. Değişiklik yapılan bu kısım, Protokolün 17 ilâ 24. maddeleri ile birlikte "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme 2005"i oluşturmaktadır[158].

2005 SUA Protokolü hazırlık çalışmalarında terör ve benzeri suçlarla mücadele için kabul edilen milletlerarası sözleşmeler esas alınmıştır[159]. 2005 SUA Protokolü'nün bazı hükümleri, ilgili milletlerarası sözleşmelerde yer alan suçlarla mücadeleye yönelik getirilen hükümlerle aynıdır[160]. 2005 SUA Protokolü ile Sözleşme'de iki önemli değişiklik yapılmıştır. Bunlar; suç teşkil eden fiillerin artırılmasına yönelik m. 3 bis, 3 ter ve 3 quarter hükümleri ile şüpheli durumlarda çıkma *(boarding)* imkânı veren m. 8 bis ile yapılan değişikliklerdir.

a. Suç Teşkil Eden Fiillerin Artırılması

2005 SUA Sözleşmesi m. 3 bis, suç teşkil eden fiillerin kapsamını önemli ölçüde genişletmektedir. İki paragraftan oluşan maddede, ilk paragrafın (a) bendinde terör suçu

---

156 *Protocol of 2005 to The Convention For The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation,* 14 Ekim 2005 tarihinde kabul edilmiş ve 28 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından 17 Ekim 2010 tarihinden itibaren yürürlüktedir. Bkz. 10.04.2009 tarihli 27196 sayılı RG'de yayımlanan 01.04.2009 tarihli ve 5854 sayılı Uygun Bulma Kanunu. Bkz. 31.12.2009 tarihli ve 27449 (7. Mükerrer) sayılı RG'de yayımlanan 11.12.2009 tarihli ve 2009/15674 sayılı Bakanlar Kurulu kararı.

158 2005 SUA Sözleşmesi, m. 15(2)., m. 16 bis.

159 Demir, "2004 Tarihli Deniz Hukuku Sempozyumu", s. 24. Örneğin bordolamaya ilişkin hüküm, BM Yasadışı Uyuşturucu ve Psikoterapik Maddelere Karşı Sözleşme'nin 17. maddesi ile Kara, Deniz ve Hava Yolu ile Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolün 7-9. madde hükümlerine dayanmaktadır.

160 Kraska – Pedrozo, s. 820 vd. Terörist Bombalamalarının Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme, Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme, BM Yasadışı Uyuşturucu ve Psikoterapik Maddelere Karşı 1988 Viyana Sözleşmesi, BM Organize Suçlarla Mücadele Konvansiyonu ve buna ek olarak getirilen Karada, Denizde ve Havada Göçmen Kaçakçılığına İlişkin Protokol hükümleri dikkate alınan temel düzenlemelerdir.

olarak nitelendirilen[161] bazı suçlar sayılmış; (b) bendinde ise gemide her türlü patlayıcı ve radyoaktif maddelerin, biyolojik, kimyasal ve nükleer (BKN) silahların veya bu silahların üretilmesine veya dağıtılmasına önemli ölçüde katkı sağlayan malzeme, teçhizat veya donanımın[162] taşınması yasaklanmıştır.

Maddede sayılan suçların oluşması için "fiilin amacı, niteliği veya kapsamı gereği, bir toplumu yıldırmak veya bir hükümet veya uluslararası örgütü bir fiili yapmaya veya yapmaktan imtina etmeye zorlamak özel kastı" aranmaktadır[163]. Özel kasıt arandığından gemide BKN silahların veya bu amaçla kullanılan diğer maddelerin taşındığına dair hiçbir bilgisi olmayan gemi adamlarına bu suçların atfedilmesi mümkün değildir.

"Nükleer Silahların Yayılmasını Önleme Anlaşması" (*The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons*- NPT)[164]'a göre Taraf Devletlerin ülkesinden veya ülkesine ya da bu devletlerin kontrolünde nükleer silahların ve nükleer patlayıcı maddelerin taşınması suç oluşturmaz[165]. Adeta bir kurtarma klozu niteliği taşıyan bu hüküm, 2005 SUA Sözleşmesi'nin 3bis maddesinde suç olarak sayılan BKN silahların ve diğer malzemelerin taşınmasına ilişkin düzenlemenin istisnasıdır.

Terörü önleme amaçlı milletlerarası sözleşmelerde düzenlenen suçlar, 1988 SUA Sözleşmesi'ne ve bu kapsamda gemilere müdahale yetkisine dâhil edilmiştir[166]. Bu düzenleme, 11 Eylül saldırılarının hemen ardından kabul edilen A. 924(22) sayılı kararda belirtilen amacı net bir şekilde yansıtmaktadır. 2005 SUA Sözleşmesi'nin 7. maddesinde sayılan ve 1988 SUA Sözleşmesi'ne ek olarak dâhil edilen milletlerarası sözleşmeler aşağıda gösterilmiştir:

- 16 Aralık 1970'te Lahey'de imzalanan "Uçakların Hukuka Aykırı Kaçırılmasının Önlenmesi Sözleşmesi".

---

161 Kurt, "Deniz Haydutluğuna ve Terörizmine İlişkin Ulusal Mevzuatımızdaki Yeni Gelişmeler".

162 Protokolde bu maddelerle ilgili "source material, specific fissionable material" ifadesi kullanılmış, bu maddelerle ilgili de Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu *(International Atomic Energy Agency: IAEA)* tarafından yapılan belirlemelere atıf yapılmıştır.

163 Kraska - Pedrozo, s. 827.

164 *The Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons*, 1 Temmuz 1968 imza tarihi, 5 Mart 1970 yürürlük tarihi. Türkiye bakımından 28.11.1979 tarihli ve 16823 sayılı RG'de yayımlanan BK kararı ile yürürlüğe girmiştir.

165 2005 SUA Sözleşmesi, 3 Bis/2 m.

166 2005 SUA Sözleşmesi, 7. m.

- 23 Kasım 1971'de Montreal'de imzalanan "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme".
- BM Genel Kurulu tarafından 14 Aralık 1973'te kabul edilen "Diplomatik Temsilciler Dâhil, Uluslararası Alanda Korunan Şahıslara Karşı İşlenen Suçları Önleme ve Cezalandırma Sözleşmesi".
- BM Genel Kurulu tarafından 17 Aralık 1979 tarihinde kabul edilen "Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme".
- 26 Ekim 1979 tarihinde Viyana'da imzalanan "Nükleer Malzemenin Fiziki Korunması Sözleşmesi".
- 23 Eylül 1971'de Montreal'de Yapılan "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Munzam, Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol".
- 1988 SUA Protokolü.
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 15 Aralık 1997'de kabul edilen "Terörist Bombalamalarının Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme".
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 9 Aralık 1999'da kabul edilen "Terörizmin Finansmanının Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme".

Terörün önlenmesine yönelik söz konusu milletlerarası sözleşmelerde belirtilen fiilleri işleyen suç kaçaklarının taşınması da suç kabul edilmektedir[167]. Ancak bu suçun oluşması için özel kast aranır. Yani ilgili şahsın bu fiili işlediğini bilerek ve takibattan kaçmasına yardım etmek niyetiyle, yasadışı ve kasıtlı olarak taşınması gerekmektedir.

Sözleşme kapsamında belirtilen suçların işlenmesiyle bağlantılı olarak herhangi bir kimsenin öldürülmesi veya yaralanması, Sözleşme'de gösterilen suçlara teşebbüs, suça ortak olmak, bir suçun işlenmesini organize etmek ya da yönetmek, bazı hâllerde bir grup tarafından bir ya da birden fazla suçun işlenmesine katkı sağlamak fiilleri de suç sayılmıştır[168].

[167] 2005 SUA Sözleşmesi, 3 *Ter* m.
[168] 2005 SUA Sözleşmesi, 3 *Quarter* m.

b. Şüpheli Durumlarda Müdahale Yetkisi

2005 SUA Sözleşmesi m. 8 bis, bazı durumlarda açık denizlerdeki gemilere müdahale imkânı vermektedir. Bu madde, müzakerelerde yoğun tartışmalara konu olmuştur[169]. Bu hükmün "açık denizlerin serbestliği ilkesi"ni ihlal ettiği ileri sürülmüştür. Büyük tartışmalar sonucu kabul edilmesine rağmen gemilere çıkılmasına izin veren hükümler, çıkma için her hâlükarda bayrak devletinin yetkilendirmesini ve onayını gerektirdiğinden terörizm ve kitle imha suçları ile mücadele etmek bakımından yetersizdir[170].

2005 SUA Sözleşmesi 8 bis maddesi ile Taraf Devletlere Sözleşme ile belirlenen suçlar kapsamında mücadele ve işbirliği yükümlülüğü getirilmiştir. Buna göre Taraf Devletler, Sözleşme çerçevesinde müdahale taleplerine mümkün olduğunca kısa sürede cevap vermelidirler[171]. Ayrıca kendi bayrağını taşıyan bir gemide Sözleşme'de belirtilen suçların işlendiğine dair makul şüphesi olan Taraf Devlet, başka bir Taraf Devletin yardımını istediğinde Taraf Devletler yardım ve işbirliği yapmak zorundadırlar[172]. Yine Taraf Devletler, açık denizdeyken gemiye çıkmanın ve yükünü kontrol etmenin tehlikelerini göz önünde bulundurarak gerekirse bir sonraki uğrak limanında veya daha uygun bir yerde gerekli önlemleri almak zorundadırlar[173].

Söz konusu maddenin 5. paragrafında gemiye çıkma prosedürü düzenlenmiştir. Buna göre herhangi bir devletin karasularının ötesinde karşılaşılan[174] ve Sözleşme'nin 3, 3Bis, 3Ter veya 3Quarter maddelerinde belirtilen suçların işlendiğine dair makul şüphenin bulunduğu gemi ile ilgili öncelikle bayrak devletinden tabiiyet iddiasının doğrulanması istenmelidir. Eğer tabiiyet doğrulanırsa bayrak devletinden gemiyi durdurmak, gemiye çıkmak, gemideki şahısları veya yükü aramak ve gemideki şahısları sorgulamak dâhil olmak üzere gerekli önlemlerin alınması ile ilgili yetkilendirme talep edilmelidir. Çıkma; bir devletin güvenlik güçleri, savaş gemisi veya askeri uçaktaki yetkililer ya da devlet hizmetinde olduğu ve bu

169 Demir, *"* 2004 Deniz Hukuku Sempozyumu", s. 25.
170 Karan, *" Liability Issues*", s. 1229., Kraska – Pedrozo, s. 835.
171 2005 SUA Sözleşmesi, m. 8 bis(1).
172 2005 SUA Sözleşmesi, m. 8 bis(4).
173 2005 SUA Sözleşmesi, m. 8 bis(3).
174 2005 SUA Sözleşmesi, m. 8 bis(5), Demir, "2004 Deniz Hukuku Sempozyumu", 4. Bölüm, s. 25. Müdahale sadece açık denizdeki gemiler için geçerli değil, geminin herhangi bir devletin karasularının ötesinde bulunması yeterlidir.

amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve tanımlanabilir gemi veya uçaklar tarafından yapılabilir[175].

Yetkilendirme talebi üzerine bayrak devleti aşağıdaki şekilde davranabilir:

- Talepte bulunan devleti yetkilendirebilir. Bayrak devleti, yetkilendirmeyi 7. paragraf uyarınca ilave bilgi ve alınan sorumluluk ile ilgili bazı şartlara bağlayabilir.
- Gemiye çıkma veya aramayı kendi kolluk kuvvetleri ile yapabilir.
- 7. paragraf uyarınca kabul ettirebileceği şartlara tabi olarak gemiye çıkma ve aramayı talepte bulunan devletle birlikte yapabilir.
- Gemiye çıkma ve arama yetkisi verme talebini reddedebilir.

Bayrak devleti, Sözleşme'nin onay, kabul, katılım veya tasvibine ilişkin belgeyi tevdi ederken veya daha sonra IMO Genel Sekreterliği'ne yapacağı bir "ön bildirim" ile kendi bayrağını taşıyan gemilere Sözleşme kapsamında müdahale edilmesine onay verebilir[176]. Beşinci paragrafın (d) ve (e) bentleri ile getirilen bu imkân sayesinde talepte bulunan devletin o olay bakımından özellikle yetkilendirilmesi gerekmez. Bayrak devletinin ön bildirimi ile verilen izin genel bir yetkilendirmeyi içerir. Ayrıca bu maddeye göre Genel Sekreterliğe yapılan bildirimler herhangi bir zamanda geri alınabilir.

5. paragrafın (d) bendi uyarınca bayrak devletinden tabiiyetin doğrulanması talebinin alındığının onaylanmasından itibaren dört saat içinde taleple ilgili herhangi bir cevap verilmemişse ve gemiye çıkmak, gemiyi yükünü ve insanları aramak, gemideki insanları sorgulamak için yetkilendirildiği hususunda Genel Sekreterliğe ön bildirim yapılmışsa Sözleşme'de belirtilen yetkilerin kullanılması için ayrıca Bayrak Devleti'nin izni gerekmez. Bu paragrafın (e) bendi ise daha geniş bir onay imkânı sunmaktadır. Buna göre bayrak devleti, Sözleşme'nin 3, 3 bis, 3 ter ve 3 quarter maddelerinde belirtilen suçların işlendiğine dair makul bir şüphe varsa müdahale talebinde bulunan devleti herhangi bir zamanda gerekli önlemleri almak konusunda yetkilendirdiğine ilişkin Genel Sekreterliğe ön bildirim yapabilir.

---

175 2005 SUA Sözleşmesi, m. 8 Bis(10)(d).

176 2005 SUA Sözleşmesi, 8 Bis/5. m. (d) ve (e) bendi. Harrington, s. 124-125. Kızılsümer, s. 55 vd. Bu makalede yazar, (d) bendindeki durumun bir "zımni rıza" olarak nitelendirilebileceğini belirtmiştir. Bayrak Devleti'nce Genel Sekreterliğe önceden bildirimde bulunulması sebebiyle bu durum kanaatimizce zımni rıza olarak kabul edilemez. Burada Bayrak Devleti'nin açık bir yetkilendirmesi vardır.

C. KITA SAHANLIĞINDA BULUNAN SABİT PLATFORMLARIN GÜVENLİĞİNE KARŞI YASADIŞI EYLEMLERİN ÖNLENMESİNE DAİR PROTOKOL

1988 SUA Sözleşmesi ile birlikte 1988 SUA Protokolü de kabul edilmiştir. Bu Protokol, kapsam, uygulama ve içerik bakımından 1988 SUA Sözleşmesi'nin tamamlayıcısı niteliğindedir. 1988 SUA Sözleşmesi'nin uygulama kapsamını gemiler oluşturmakta iken 1988 SUA Protokolü'nün kapsamına kıta sahanlığında bulunan sabit platformlar girmektedir. Protokol, kıta sahanlığında yer alan sabit platformların Sözleşme kapsamında yer almamasından kaynaklanan boşluğu doldurmak amacıyla kabul edilmiştir.

Protokol; suç tanımı, yargılama, suçluların iadesine ilişkin hükümler bakımından 1988 SUA Sözleşmesi ile aynı hükümleri içermektedir. Protokol'e sadece 1988 SUA Sözleşmesi'ne Taraf Devletler, taraf olabilirler[178]. Yine 1988 SUA Sözleşmesi'ni fesheden devletler, bu Protokol'ü de feshetmiş kabul edilirler[179]. Bu iki belge, bir bütündür. "Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokole Ait 2005 Protokolü"[180] ile 1988 SUA Protokolü'nde değişiklik yapılmıştır. 1988 SUA Protokolü'nde 2005 SUA Protokolü ile yapılan değişiklikler 1988 SUA Sözleşmesi'nde yapılan değişiklikleri yansıtmaktadır[181].

D. GÜVENLİĞİ YAYMA GİRİŞİMİ (PSI)

Güvenliği Yayma Girişimi (*Proliferation Security Initative:* PSI) kitle imha silahlarının ve terörizmin yayılmasının önlenmesi için başlatılmıştır. PSI girişiminden önce konu ile ilgili olarak devletler arasında işbirliği yapılmasına dair bazı milletlerarası

178 1988 SUA Sözleşmesi, m. 5/4.
179 1988 SUA Protokolü, m. 7/4.
180 *Protocol of 2005 to The Protocol For The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Fixed Platforms Located on The Continental Shelf*, 14 Ekim 2005 tarihinde kabul edildi ve 28 Temmuz 2010 tarihinde yürürlüğe girdi. Türkiye bakımından 19 Eylül 2019 tarihinden itibaren yürürlüktedir. Bkz. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı RG'de yayımlanan 02.03.2017 tarihli ve 6910 sayılı Uygun Bulma Kanunu. Bkz. 19.04.2019 tarihli ve 30750 sayılı RG'de yayımlanan 987 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı.
181 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx> (e.t.: 05.09.2019).

sözleşmeler imzalanmış idi[182]. Ancak bu milletlerarası sözleşmeler söz konusu silahların taşıdığından şüphelenilen araçlara müdahale ile ilgili herhangi bir hüküm içermemekteydi.

11 Eylül saldırılarının ardından 31 Mayıs 2003 tarihinde ABD Başkanı George Bush tarafından kitle imha silahlarının yayılımı ile ilgili etkili bir işbirliği girişimi başlatılması önerilmiştir. ABD Başkanı, kitle imha silahlarını çeşitli intihar saldırıları ve rastgele cinayetler için terör örgütleri tarafından sığınılan ilk liman olarak görmekteydi[183]. ABD ile birlikte ilk etapta 11 katılımcı devlet tarafından bu tür silahların üretim ve dağıtımının kontrolü amacıyla 4 Eylül 2003 tarihinde PSI prensipleri oluşturulmuştur[184]. Günümüzde bu sayı, 100'ü geçmiştir[185].

PSI girişiminin amacı, BKN silahlarının havayolu, karayolu ve özellikle en yaygın şekilde denizyolu ile taşınmasını önlemeyi amaçlar[186]. PSI, devletlere veya devlet dışı aktörlere BKN silahlarının taşınmasını yasaklar. Katılımcı devletleri de bununla ilgili kendi iç hukukunda düzenleme yapmaya ve milletlerarası hukukun izin verdiği çerçevede gerekli önlemleri almaya davet eder. Aynı zamanda BKN silahlarının trafiği ile ilgili olarak yüklerin denetlenmesi çerçevesinde belirli önlemlerin alınmasını öngörür[187]. Bu önlemler; söz konusu yüklerin taşınmasının engellenmesi, kendi içsuları, karasuları veya herhangi bir devletin yetki alanlarındaki şüpheli araçların bordalanması ve aranması, tespit edildiği takdirde bunlara el konulması, kendi araçları ile ilgili denetleme taleplerinin de ciddi bir şekilde değerlendirilmesi şeklinde olabilmektedir. Alınan tedbirler BKN silahlarının yayılımını önlemek bakımından ve gemilere müdahale imkânı getirmesi itibariyle son derece güçlü bir düzenlemedir[188].

---

182 Nükleer Silahların Yayılımının Önlenmesi Anlaşması, Kapsamlı Nükleer Denemeler Yapılmasını Yasaklama Anlaşması, Kimyasal Silahlar Sözleşmesi ve Biyolojik Silahlar Sözleşmesi bu kapsamdadır. Bkz.: Canca, *Gemilere Müdahale*, s. 120.

183 Becker, M.: "The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", Harward International Law Journal, C. 46, No: 1, 2005. s. 137.

184 Malirsch, M. - Prill, F.: "The Proliferation Security Initiative and the 2005 Protocol to the SUA Convention", ZaöRV 67 (2007), s. 231. Makaleye erişim için bkz.: <http://www.zaoerv.de/67_2007/67_2007_1_b_229_240.pdf> (e.t.: 25.10.2018).

185 Kraska – Pedrozo, s. 10.

186 Malirsch - Prill, s. 229-234. Becker, s. 141. Konteyner taşımacılığını denetleme zorluğu ve kolay bayrak devletlerinin denetim yetersizlikleri sebebiyle deniz taşımacılığı BKN maddelerin ticareti için elverişli bir yoldur.

187 Becker, s. 148-149.

188 Becker, s. 134. Canca, *Gemilere Müdahale*, s. 120-128. Taraf Devletlere, diğer devletlerin yetki alanlarında iken bile gemilere müdahale imkânı vermekte, hatta şüpheli gemiler bakımından bordalama, arama yapma gerekirse gemiyi zorla durdurup yüküne el koyma gibi gerekli önlemleri alma yükümlülüğü

Ancak yapılan bu düzenlemeleri hukuki bir çerçevede tanımlamak oldukça güçtür[189]. Zira bu düzenlemeler, özellikle okyanusların serbestçe kullanımı ve başka devletlerin işlerine karışmama ile ilgili uluslararası hukuk prensiplerini ihlal eden düzenlemeler ihtiva etmektedir. Ayrıca PSI girişimi, standart bir milletlerarası sözleşme niteliğinde olmadığından hukuken bağlayıcı bir etkiye sahip değildir. PSI girişimine taraf olan devletlerin kendi aralarında hukuki hak ve yükümlülükler oluşturma ve herhangi bir hukuki ilişki meydana getirme iradeleri bulunmamaktadır. PSI girişimi hukuki bağlayıcılığı olmayan bir sözleşmeye dayanmaktadır, hazırlanan metnin sadece ahlaki ve politik bağlayıcılığından bahsedilebilir[190].

Katılımcı devletler arasında bu oluşumu bağlayıcı bir milletlerarası sözleşmeye dayandırma veya bir koordinasyon ve denetim mekanizması bulunan bir organizasyon oluşturma iradesi bulunmamaktadır. Bu yüzden PSI, genellikle resmî olmayan bir milletlerarası sözleşme (*informal agreement*) veya herhangi bir organizasyona bağlı olmaksızın ortak görüşü paylaşan devletlerin koalisyonu şeklinde tasvir edilmektedir[191]. Uluslararası hukuk doktrininde hukuki hak ve yükümlülükler yaratma niyetinde olmayan bu tür koalisyonlara sıkça rastlanmaktadır. Diplomasi, savunma, ticaret gibi uluslararası ilişkilerin neredeyse her alanında devlet pratiğine dayanan ve resmî olmayan ilişkiler mevcuttur. Özellikle uluslararası ekonomide bu konu ile yakından ilgili ve BKN materyallerin temel tedarikçisi konumundaki devletlerin de taraf olduğu resmî olmayan ihracat kontrol anlaşmaları *(informal export control agreements)* dikkati çekmektedir.

---

getirmektedir. Aynı zamanda Taraf Devletlere, kendi tabiiyetindeki gemilere müdahale ile ilgili de işbirliği öngörür. Ancak PSI girişimine taraf olmayan bir devlete ait gemiye müdahale edilmesi hâlinde zararsız geçiş hakkının ihlal edilmesi söz konusu olur.

189 Çünkü PSI girişimine kadar BKN silahlarının yayılımı ile ilgili önlemler hep bir milletlerarası sözleşme çerçevesinde alınmıştı. PSI girişimi ise herhangi bir milletlerarası sözleşmeye dayanmamaktadır. Ancak ABD'ne göre bir milletlerarası sözleşme ile önlem alındığı takdirde sözleşmeyi imzalama ve onay safhasında sıkıntı olmaktadır. Örneğin Nükleer Silahsızlanma Anlaşması (NPT)'i halen İsrail, Hindistan, Pakistan imzalamamıştır. Kuzey Kore de imzalamış ancak sonradan sözleşmeden çekilmiştir. Yine Libya örneğinde olduğu gibi gizli kapaklı işler nedeniyle sözleşmenin icrası aşamasında da problem yaşanabilmektedir. Ekim 2003'te Libya'nın uranyum zenginleştirme programı kapsamında Çin'den santifrüj parçaları taşıyan Alman tabiiyetindeki bir gemi, İtalya-Almanya-ABD'nin ortak çalışması kapsamında yakalanmış, bu olaydan sonra Libya uranyum zenginleştirme programını duyurmuştur. Dolayısıyla ABD açısından sözleşmenin bağlayıcılığından ziyade diğer devletlerin konunun ciddiyetini kavraması ve problemlerin çözümü için istekli olması daha ön plandadır. Bu sebeple diğer devletlerin önerilerine ve katılımına açık bir program şeklinde oluşturulmuştur.

190 Malirsch-Prill, s. 233. Bu tedarik grupları da kendi içinde bağlayıcılığı olmayan düzenlemelere dayanmaktadır ve katılımcılarına herhangi bir hukuki hak ve yükümlülük getirmemektedir.

191 Malirsch-Prill, s. 232.

BM Güvenlik Konseyi'nin 28 Nisan 2004 tarihli ve 1540 sayılı kararı[193] ile devlet dışı aktörlere BKN maddelerin gönderilmesi, bu aktörlerce söz konusu maddelerin üretimi, bulundurulması, geliştirilmesi ve taşınması yasaklanmıştır[194]. 1540 sayılı karar, 191 üye devlete bu yasağı kendi iç hukuk metinlerine aktarma ve kitle imha silahlarının yayılımı ile ilgili sıkı bir ihracat kontrolü yapma yükümlülüğü getirmektedir[195]. Yani bu düzenleme ile öncelikle devletlerin kendi sınırlarını koruması ve giriş çıkışları denetlemesi amaçlanmıştır. 1540 sayılı karar, silahlanmanın suç olarak kabul edilmesi ve BKN maddelerin ticaretinin kontrol zorunluluğu açısından önemli bir düzenlemedir. ABD, bu kararın PSI girişimi ile birlikte kitle imha silahlarının yayılımının önlenmesine ilişkin sözleşmelerdeki boşlukları kapattığı düşüncesindedir[196].

E. NATO UYGULAMALARI

Soğuk savaş döneminden itibaren Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (*North Atlantic Treaty Organization*: NATO) bünyesinde çeşitli deniz gücü ekipleri oluşturulmuş ve politik yollarla sorunların çözülemediği bazı bölgelerde askeri kuvvetler görevlendirilmiştir. Bu kapsamda NATO tarafından Kartal Yardımı (*Eagle Assist*) ve Aktif Çaba (*Active Endavour*) operasyonları başlatılmıştır[197]. Kartal Yardımı, NATO Washington Anlaşması'nın 5. maddesi çerçevesinde, 5 adet erken uyarı uçağının (*Airbone Warning and Control System Abroad*: AWACS) ABD'de konuşlandırılmasını amaçlamaktadır. Aktif Çaba Operasyonu ise 2001 yılında başlatılan ve Akdeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin kontrol altına alınarak gerçekleştirilmesi düşünülen terörist eylemlerin önceden önlenmesini amaçlayan bir projedir. Bu doğrultuda Akdeniz'den geçen ticaret gemileriyle ilgili gözlem yapılmasını öngörür[198].

Deniz Muhafız İşbirliği *(Operation Sea Guardian)* uygulaması Kasım 2016'da başlatılmış ve Aktif Çaba *(Active Endeavour)*'ın yerini almıştır[199]. Aktif Çaba, 11 Eylül

---

193 S/RES/1540 (2004). Erişim için bkz.: <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/NKorea%20SRES%201540.pdf> (e.t.: 07.09.2019).

194 Canca, *Gemilere Müdahale*, s. 128-129.

195 Valencia, *The Proliferation Security Initative: Making Waves in Asia*, Adelphi Paper 376, s. 48.

196 Canca, *Gemilere Müdahale*, s. 128. *Malirsch-Prill*, s. 232. Zaten 1540 sayılı karar da ABD Başkanı George Bush'un önerisiyle kabul edilmiştir. Mart 2004'te BM Güvenlik Konseyine bir taslak gönderilmiş ve çalışmalar bu taslak metin üzerinden başlatılmıştır.

197 Kalaycı, s. 55.

198 Yıldız, s.25.

199 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136233.htm> (e.t.: 31.12.2018). Aktif Çaba (Aktif Endavour) harekatı, 2001 yılında başlatılmıştır ve tıpkı Deniz Muhafız İşbirliği (Cooperation Sea Guardian) gibi Akdeniz'den geçen ticari gemilerin kontrol edilmesini öngörür. Yıldız, s.25.

saldırılarının ardından müttefik devletlerden herhangi birine saldırı yapılması durumunda Taraf Devletlerle işbirliği yapılmasını öngören NATO Washington Anlaşması'nın 5. maddesi kapsamında başlatılmıştır[200]. Deniz Muhafız İşbirliği de 5. madde kapsamında oluşturulmuştur[201].

Deniz Muhafız İşbirliği, Müttefik Deniz Kuvvetleri (MARCOM)[202] tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda iki ay süren aralıklarla Akdeniz'de yılda toplam altı defa olmak üzere askeri kuvvetler ile uygulama yapılmaktadır. Bu uygulama sayesinde NATO, Akdeniz'de deniz emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Ancak uygulamanın öncelikli amacı, denizde farkındalığı artırmak ve deniz terörizmi ile mücadele etmektir. Bu uygulamanın Ege ve Akdeniz'deki mülteci ve göçmen sorunu ile mücadeleye de önemli katkıları vardır[203].

11 Eylül saldırılarının ardından AB ile NATO arasında terörle mücadele kapsamında işbirliği faaliyetleri geliştirilmiş, 2003 yılından itibaren bu işbirliği kalıcı hâle gelmiştir[204]. Bu çerçevede NATO'ya destek amacıyla AB tarafından Akdeniz'de Sofya Operasyonu *(Operation Sophia)* uygulaması başlatılmıştır[205].

V. ISPS KOD'UN TARİHÇESİ

Terörizm, bir grup veya devlet tarafından sivil ve masum kurbanlara karşı saldırı veya tehdit fiili gerçekleştirmek suretiyle hedef hâline getirilenden daha büyük bir kitleyi yıldırıp korkutarak yasadışı, stratejik ve siyasal amaçlarını gerçekleştirmek için bilinçli ve planlı bir biçimde şiddet kullanması veya şiddet kullanma tehdidinde bulunmasıdır[206]. Terörizm günümüzde şüphe götürmez bir şekilde "insanlık suçu" olarak değerlendirilmektedir. Terörizmi önlemek, suçluları yakalamak ve yargılamak birçok milletlerarası sözleşmenin

200 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52060.htm> (e.t.: 31.12.2018).

201 <https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian.aspx> (e.t.: 01.01.2019).

202 MARCOM'un kuruluşu, 2010 yılında Lisbon'da gerçekleştirilen NATO toplantısı sırasında kararlaştırılmış ve 1 Aralık 2012 tarihinde resmi olarak gerçekleştirilmiştir. Merkezi Birleşik Krallık, Northwood bölgesinde yer alır. Bünyesinde çeşitli ülkelerin temsilcilerinden oluşan 3 farklı deniz kuvveti barındırmaktadır: NATO Maritime Air Command, NATO Submarine Command, NATO Shipping Centre. <https://mc.nato.int/about-marcom/history.aspx> (e.t.: 31.12.2018).

203 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm> (e.t.: 01.01.2019).

204 Matheu, "Defense Against Terorrism: What Kind of Co-operation Between NATO and the EU", Agenda Internacional, C. XII, S. 23, 2006, s. 144. Makaleye göre bu işbirliğinin geliştirilmesine terörün ekonomik, sosyal, politik açıdan evrensel sonuçlar doğurması sebep oluşturmaktadır.

205 <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm> (e.t.: 01.01.2019).

206 Başak, C.: "Terörizmle Mücadele: Devletlerin Ayrı Bir Mücadelesi Mi Yoksa Uluslararası Kurumlarla Desteklenmiş Bir Mücadele Mi?", Polis Bilimleri Dergisi, C. 4 (1-2), s. 67.

temel amaçları arasında yer almaktadır. Bu milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde terörizm, evrensel suç kategorisine dâhil edilmektedir. Ancak, bu anlayış düzeyine erişilmesi pek kolay olmamıştır.

Geçmişte ABD'nin de içinde bulunduğu birçok devlet, terör suçlarının Uluslararası Ceza Mahkemesi'nde dava konusu edilebilen bir insanlık suçu hâline getirilmesi düşüncesine karşı çıkmış, bu tür eylemleri yabancı veya sömürgeci bir devletin tahakkümü altında yaşayan halkların özgürlük mücadelesi olarak değerlendirmişlerdir[207]. Ne var ki, 11 Eylül saldırılarının ardından bu anlayış değişmiş, küresel anlamda "Teröre Karşı Savaş" söylemi hakim olmaya başlamıştır[208]. İlk olarak ABD, saldırıya saldırı ile karşılık vermeyi amaçlayan[209] ve terörist saldırıları önlemek için hak ve özgürlükleri kısıtlamayı meşrulaştıran yasaları yürürlüğe koymuştur. Ayrıca tüm dünyaya benzer önlemleri almadıkları takdirde terörizmi destekledikleri sonucunun doğacağı yönünde söylemlerde bulunarak devletleri kendisinin yanında hareket etmeye zorlamıştır. Bu söylemlerin ardından terör eylemlerine karşı önlemler alma ve terörist saldırıları önleme, tüm dünyada güvenlik güçlerinin birincil görevi hâline gelmiştir. Bu gelişmeler, tüm dünyada güvenlik anlayışının değişmesini tetiklemiştir.

Güvenlik, toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesini, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi ve emniyet içinde olmalarını ifade etmektedir[211]. 11 Eylül saldırılarından evvel tüm dünyada idealist güvenlik anlayışı ön planda iken söz konusu terör saldırılarının ardından realist güvenlik anlayışı benimsenmiştir. Soğuk Savaş döneminde etkinliğini arttıran idealist güvenlik anlayışı, uluslararası ilişkilerde devletlerin olduğu kadar uluslararası örgütler, hükümet dışı örgütler, çok uluslu şirketler ve çıkar grupları, siyasi partiler gibi süjelerin de etkili olduğunu savunmaktadır. İdealist güvenlik anlayışının ayırt edici özelliği, uluslararası sisteme yönelik iyimser bakış açısıdır[212]. Realist güvenlik anlayışı, güvenliğin sağlanmasında devletleri ön planda tutar. Her devletin kendi güvenliğini sağlama ihtiyacı dikkate alındığında uluslararası düzende savaşların kaçınılmaz olduğu söylenebilir.

---

207 Başak, s.75.

208 Arslan, Z.: " 11 Eylül Sonrasında Yeni Güvenlik Anlayışı, İnsan Hakları ve Demokratik Kolluk", Polis Bilimleri Dergisi, C. 8. S.2., s.125., *Başak:* s.68 vd.

209 Köse, H.: "Yeni Risk Tanımlamaları Bağlamında Küresel Medya", KKTC Girne Amerikan Üniversitesi tarafından düzenlenen *"Globalisation and New Media Politics"* konulu Sempozyum, 26-28 Nisan 2006, s. 46.

211 <http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b37cff31d0c66.19574783> (e.t.: 01.01.2019).

212 Ergüven, N. S.: *Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016, s.13-21.

Realist görüş şiddete karşı şiddet esasına dayanmaktadır. Tehdit anında şiddetle karşılık verme realist düşünceye göre en meşru yoldur[213].

Dünya ticaret merkezine yapılan saldırı ile dünyanın teröre karşı bakışı önemli oranda değişmiştir. O güne dek "Millî Güvenlik" bağlamında ele alınan ülke sınırları içindeki güvenlik, artık "İç Güvenlik" olarak tanımlanmaya başlanmıştır[214]. Yine bu saldırıların ardından bir ülkeye yönelik iç tehditler ve dış tehditler bir bütün olarak görülmeye başlanmış, bu nedenle dış güvenlik ve iç güvenliği sağlamak için daha koordineli ve bütüncül bir yaklaşım benimsenmiştir[215]. Zira 11 Eylül saldırılarının ardından koordinasyon ve istihbarat paylaşımının önemi anlaşılmış, bu saldırılar sonrası hazırlanan raporlarda koordinasyonsuzluk ve örgütsel başıbozukluğa dikkat çekilmiştir.

Terörizm, önceden sadece devletlerin iç güvenliğini tehdit eden bir mesele iken artık küreselleşen bir sorun hâline gelmiş, terörizmle mücadelenin de küresel düzeyde olması gerektiği anlaşılmıştır. Kısacası 11 Eylül saldırıları ile terörizmle mücadelede uluslararası işbirliğinin önemi anlaşılmıştır[216]. Bu döneme kadar yapılan çalışmalarda terör olaylarına karşı genel bir yaklaşımdan ziyade bazı terör olaylarına tepki niteliği taşıdığı için genellikle sonuç alınamamıştır[217]. Ancak söz konusu saldırıların ardından uluslararası toplum, terörizmle mücadeleyi ciddi bir biçimde gündemine almıştır. Örneğin; BM Güvenlik Konseyi, 12 Eylül 2001 tarihinde aldığı 1368 sayılı kararla[218] terörizmi uluslararası barış ve güvenliğe karşı bir tehdit olarak değerlendirmiş, 28 Eylül 2001 tarihinde aldığı 1373 sayılı kararla[219] bütün devletleri terörizmi önleme konusunda işbirliğine çağırmıştır[220].

1995'ten beri AB'de faaliyet gösteren Avrupa Polis Bürosu (*Europol*) 2001 yılının sonunda terörle mücadele konusunda yapılan faaliyetler ve ulaşılan sonuçlarla ilgili ileriye

---

213 Karabulut, A. - Değer, S.: "Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı ve Realist Yaklaşıma Genel Bakış", İGÜSBD, C.2, S.2, Ekim 2015, s.77.

214 Yılmaz, s. 361. Ulusal güvenlik, bir devletin varlığını ve güvenliğini sağlamak için aldığı tüm tedbirlere işaret etmekle birlikte, daha çok uluslararası alanla ilgilidir. İç güvenlik terimi ise sınırlar içinde faaliyet gösteren fiziksel alanın ötesinde bir düşmana karşı yurt savunması anlamında kullanılmaktadır.

215 Berk, "Stratejik Savunma ve Güvenlik Planlamasında Ortak Bir Yaklaşım Olarak Senaryo Temelli Planlama", Güvenlik Bilimleri Dergisi, C. 4, S.2, Kasım 2015, s. 1.

216 Kalaycı, *11 Eylül Sonrası BM Güvenlik Konseyi Kararlarında Terörizm*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Mayıs 2011, s. 36 vd. Başak, s. 81-82. Arslan, s. 121-125.

217 Başak, s. 70.

218 S/RES/1368 (2001). Bkz.: <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Afgh%20SRES1368.pdf > (e.t.: 07.09.2019).

219 S/RES/1368 (2001). Bkz.: <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Afgh%20SRES1368.pdf > (e.t.: 07.09.2019).

220 Kalaycı, s. 2.

dönük hedefleri de içeren bir değerlendirme raporu hazırlamıştır. Yine AB'de Avrupa Konseyi 21 Eylül 2001 tarihli olağanüstü zirve düzenlenmiş ve terörle mücadelede işbirliği konusunda "kararlılık", "dayanışma" ve "güvenlik" anlayışı vurgusu yapılmıştır[221].

NATO'nun da 11 Eylül saldırıları sonrasında terörizme karşı bakışı önemli ölçüde değişmiştir. Öyle ki, NATO kurulduğu tarihten 1990'lı yıllara kadar terörizm sorununu gündemine bile almamıştır. Çünkü, NATO'nun asıl amacı, Eski Sovyetler Birliği'nden gelebilecek komünizm tehlikesiyle mücadele etmek idi. Ancak 3-4 Ekim 2001 tarihlerinde NATO müttefikleri toplantıda, üye 46 devlet arasında istihbarat paylaşımı ve terörizmle mücadelede işbirliği, üye devletlerin terörizmle mücadele kabiliyetlerini geliştirmelerine yardımcı olma yönünde kararlar almıştır. Ayrıca, bu toplantıda NATO üyesi devletlerden birinde silahlı saldırı olursa ortak savunmayı öngören Washington Anlaşması'nın 5. maddesinin uygulamaya konulacağı belirtilmiştir.

11 Eylül sonrası ABD'nin deniz taşımacılığının güvenliği ile ilgili iç hukuk düzenlemeleri de ISPS Kod'un hazırlanmasına ışık tutması bakımından önemlidir. Öyle ki, 25 Kasım 2002'de kabul edilen MTSA'nın limanlardaki güvenlik tehditlerinin belirlenmesi, bazı tesisler ve ticaret gemileri için emniyet planları geliştirilmesi ile gemi ve liman personelinin eğitimini gerektiren hükümleri ISPS Kod hükümleri ile benzer niteliktedir[222]. Ayrıca yabancı limanlardaki terörle mücadele önlemlerinin değerlendirilmesi, yabancı gemiadamlarının kimlikleri hususunda geliştirilmiş bir sistem oluşturulması, deniz güvenliği ile ilgili millî ve bölgesel düzeyde istişare komiteleri oluşturulması, gemilere AIS cihazının takılması, kuralların ihlali hâlinde uygulanmak üzere hukuki ve cezai yaptırımların uygulanması kararlaştırılmıştır[223]. Bu yasa 100 gross tonun üzerindeki tüm yolcu ve yük gemileri için uygulanmaktadır[224]. MTSA'nın uygulanması bakımından ABD Deniz Kuvvetleri, Gümrük ve Sınır Koruma İdaresi, Taşımacılık Güvenliği İdaresi ve Denizcilik İdaresi birlikte çalışmaktadır.

---

221 Kalaycı, s. 42.

222 McNicholas, s. 117.

223 Ilgın, S.: "Denizde Emniyet ile İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve ISPS Kodu", Deniz Hukuku Dergisi C. 6. S. 1-4. s. 35-36.

224 McNicholas, s. 117. SOLAS 1974'e tabi olmayan ve 100 gross tonun üzerindeki yabancı tabiiyetteki gemiler de yasa kapsamındadır. Yani ABD, ISPS Kod kabul edilmeseydi bile MTSA'daki şartları taşımayan gemileri güvenlik tehdidi olarak görecekti.

ABD'de 16 Nisan 2002 tarihinde kabul edilen Terörizme Karşı Gümrük-Ticaret Katılımcılığı Programı *(Customs-Trade Partnership Against Terorizm- C-TPAT)* taşımacılık sektöründe tedarik zinciri güvenliği oluşturmak amacıyla hazırlanmıştır. Bu program da MTSA yasası ile birbirini tamamlar niteliktedir. Ancak, bu program taşımacılık sektöründe yer alan bütün organizasyonlar arasında gönüllü bir işbirliği oluşturmaktadır. İlk dönemde yedi büyük Amerikan şirketi tarafından kabul edilen düzenleme, günümüzde 9000'den fazla katılımcıya[225] ulaşmıştır. Programın en önemli özelliği tamamen gönüllü olmasıdır[226]. Diğer yandan, C-TPAT Programı, ISPS Kod ve MTSA'nın oluşturduğu güvenlik farkındalığını değiştirmemekte, tamamen bu sistemlerle uyumlu bir şekilde işlemektedir. Sonuç olarak ikiz kule saldırılarının ardından ABD tarafından millî düzeyde uygulanmak üzere yapılan düzenlemelerin ISPS Kod hükümleri ile benzerliği ve uyumu dikkat çekmektedir.

VI. ISPS KOD'UN HUKUKİ TEMELLERİ VE YETKİ

A. ISPS KOD'UN HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

Çalışma Grubu'nun 11-15 Şubat 2002 ve 9-13 Eylül 2002 tarihlerinde gerçekleştirdiği çalışmalar sonucunda hazırlanan ve MSC'nin 76. Dönem toplantısında[227] alınan MSC 134(76) sayılı karar[228] ile kabul edilen taslak metin, bazı değişikliklerle IMO Genel Kurulu'nun 9-13 Aralık 2002 tarihli Deniz Güvenliği Konulu Diplomatik Konferans'ında kabul edilmiştir. Değişiklikler, sadece yürürlük tarihi, uygulama kapsamına giren gemiler ve limanların belirlenmesi gibi bazı hususlara ilişkindir.

Çalışma Grubu tarafından Kod'un 500 gross tonun üzerindeki bütün gemiler için uygulanmasına, bu gemiler için gemi güvenlik planı oluşturulmasına, gemi ve şirket güvenlik görevlisinin bulunması zorunluluğunun uygun olacağına karar verilmiştir. Gemi güvenlik

---

225 McNicholas, s. 119. Katılımcılar arasında ithalat firmaları, havayolu denizyolu taşımacılık şirketleri, üreticiler, aracı firmalar, depolama şirketleri gibi taşımacılığın her alanından çeşitli organizasyonlar bulunmaktadır.

226 Bir elektronik başvuru ile programa kayıt yaptırmak mümkündür. Bu başvuru kapsamında şirketle ilgili bilgiler, irtibat bilgileri, şirketin çalışma yaptığı sektör ve iş sahası, tedarik zinciri güvenliği ile ilgili profili gibi bilgiler verilmelidir. *McNicholas*, s. 119.

227 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.:10.08.2018)

228 Resolution MSC 134(76), 12 Aralık 2002, *Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended,* Metne erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-%28MSC%29/Documents/MSC.134%2876%29.pdf> (e.t.: 03.10.2019).

görevlilerinin eğitimi konusunun aciliyet arz ettiği, bu görevlilerin gemideki personelin denetimi ve gözetimi konusunda sorumlu oldukları ifade edilmiştir.

Liman tesisleri bakımından da liman güvenlik görevlisinin bulundurulması, liman tesisi güvenlik planlarının hazırlanması ve liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yaptırılması zorunluluğu kararlaştırılmıştır. Küçük liman tesisleri bakımından liman tesisi güvenlik planlarının gerekliliği hususunda net bir karara varılamamıştır[229]. Çalışma Grubu tarafından hazırlanan çalışmalarda deniz güvenliğinin artırılması amacıyla kısa dönem ve uzun döneme yönelik olmak üzere planlar yapılmıştır.

Yukarıda bahsedilen hususların yanı sıra gemi adamlarının kimlik dokümanlarının düzenlenmesi, gemi sahipleri ile ilgili şeffaflığın sağlanması ve kontrolü, terör saldırısı durumunda gizlice çalıştırılabilecek bir alarm sisteminin oluşturulması, konteyner ve yük taşıma ünitelerinin denetiminin sağlanması, gemilere limanda ve denizde iken yetkisiz biçimde çıkma *(boarding)* uygulanmasının önüne geçilmesi ve IMO Teknik İşbirliği Komitesi'nden *(Technical Cooperation Committee)* hazırlanan önlemlerin hayata geçirilmesi için destek alınması kısa dönem planlarını oluşturmaktadır[230].

24 saat ve daha fazla uluslararası yolculuk yapan yolcu gemilerine ve bunlara hizmet veren liman tesislerinde yolcu güvenliğini sağlamaya yönelik özel önlemler alınması, 1988 SUA ve SUA Protokolü'nün yeniden gözden geçirilmesi, Yük Ünitelerinin Taşınması ile ilgili getirilen önlemlerin (*Packing of Cargo Transport Units-CTUs*) gözden geçirilmesi, korsan faaliyetleri önlemek için MSC tarafından son olarak 1999 yılında alınan MSC/Circ. 622[231] ve MSC/Circ.623[232] sayılı rehberlerin ve IMO Genel Kurulu tarafından uyuşturucu ve psikotropik maddelerin uluslararası deniz trafiği içinde kaçakçılığını önlemek üzere kabul edilen A.872(20) sayılı kararın gözden geçirilmesi, liman güvenliğini artırmak için ILO ile işbirliği yapılması uzun döneme yönelik planlar olarak kararlaştırılmıştır.

---

229 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

230 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

231 *Recommendations To Governments For Preventing And Suppressing Piracy And Armed Robbery Against Ships*, 16 Haziran 1999. Metne erişim için bkz.: <https://www.transportstyrelsen.se/contentassets/ba27c65623914233bf04cb2885e4b26d/622-rev1.pdf> (e.t.: 09.10.2019).

232 *Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy And Armed Robbery Against Ships*, 29 Mayıs 2002.

Kısa döneme yönelik planlara büyük ölçüde ISPS Kod metni içerisinde yer verilerek hızlı bir biçimde uygulamaya geçirilmesi sağlanmıştır. Öncelikle uluslararası sefer yapan gemiler için gemi güvenlik planı oluşturulması zorunluluğu kararlaştırılmıştır. Bu plan, ISM Kod ile uyumlu olmalıdır. Ayrıca gemi güvenlik değerlendirmesinde belirtilen ihtiyaçları karşılar şekilde hazırlanmalıdır. Limanlar bakımından da liman tesisi güvenlik planı hazırlanması zorunluluğu düzenlenmiştir. Bu plan, gemi ile liman ara yüzü arasındaki yani gemiden kıyıya kadar olan alanda karşılaşılabilecek tehditleri önlemeyi amaçlamaktadır[233]. Güvenlik değerlendirmesinin de planın hazırlanmasında önem arz etmesi sebebiyle Kod'a dâhil edilmesi planlanmıştır. Tehdidin büyüklüğüne göre risk değerlendirmesinin ve alınan önlemlerin geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Konteyner ve yük taşıma ünitelerinin denetimi ile gemi maliklerinin tespiti konusunda şeffaflığın sağlanması[234] konularının deniz güvenliğinin sağlanması için çok önemli olduğu belirtilmiştir. Ancak bu konuların kısa zamanda çözülmesinin çok zor olduğu ifade edilmiştir. Örneğin; 2001 yılında 150 milyon dolu ve 40 milyonu boş olmak üzere konteyner taşımacılığı yapılmıştır. Bunun % 100 denetiminin yapılması mümkün değildir. Ancak ISPS Kod kapsamında alınan önlemler incelendiği takdirde yük taşıma ünitelerinin ve yükün denetimine büyük önem verildiği ve mümkün olduğunca denetimin artırılması gerektiği anlaşılmaktadır. Bunun dışında konteyner denetimi konusunun Dünya Gümrük Örgütü (*World Customs Organization:* WCO) ile işbirliği yapılarak, gemi maliklerinin tespiti sorununun ise IMO Hukuk Komitesi (*Legal Committee*) ile işbirliği yapılarak çözülmesi kararlaştırılmıştır.

WCO, "tedarik zinciri güvenliği" (*supply chain security*) oluşturulması amacıyla konteyner denetiminin sağlanmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir. Tedarik zinciri güvenliği, tedarik zincirine bilerek veya yetkisiz olarak düzenlenmiş eylemlerle zarar verebilecek faaliyetlere karşı konulması olarak tanımlanmaktadır[235]. Karma taşımacılığın yaygınlaşması ve deniz yolu taşımacılığının diğer lojistik metotlarla iç içe geçmiş olması nedeniyle artık taşımacılığın her aşamasında denetim yapılmaktadır. Bu doğrultuda ABD'nin Ocak 2002'de başlattığı Konteyner Güvenliği Girişiminin *(Container Security Initative:*

---

233 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

234 Çünkü birçok IMO düzenlemesi sorumluluğu doğrudan gemi malikine yüklemekte ancak uygulamada gemi malikinin kim olduğu kolayca tespit edilememektedir.

235 <https://www.tse.org.tr/IcerikDetay?ID=2042&ParentID=1061> (e.t.:13.12.2018).

CSI)[236], 2006 yılından itibaren WCO tarafından da sahiplenilmesi suretiyle alınan önlemler küreselleştirilmiştir. Konteyner Güvenliği Girişimi, X-ray ve benzeri teknolojik cihazlarla konteyner denetimi yaparak uluslararası ticarette akıllı sistemlerle donatılan konteynerlerıi kullanılmasını sağlamaya çalışmaktadır. Bu sayede yüksek risk grubuna giren konteynerlerin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Hatta ABD'deki limanlara veya bu limanlar aracılığıyla yapılan konteyner taşımalarında geminin henüz kalkış limanında iken konteyner içinin görüntülenmesi *(prescreen)* gerekmektedir. Böylece henüz kalkış limanındayken riskli gemilerin belirlenmesi ve denetimin buna göre arttırılması sağlanmaktadır.

WCO tarafından tedarik zinciri güvenliğinin sağlanması için Uluslararası Standardizasyon Kuruluşu *(International Organization for Standardization:* ISO*)* ile birlikte çalışmalar yapılmış ve standart sertifikalar hazırlanmıştır[237]. Gümrük denetimlerinde ISO 28000 standartlarına ilişkin sertifikalar incelenmektedir[238]. Gönüllülük esasına dayanan sertifikalandırma çalışması ile tedarik zincirine katılan kuruluşların bazı alanlarda etkin bir risk değerlendirmesi yaparak, tedarik zincirinde meydana gelebilecek risklerini kontrol altına almaları sağlanır. Bu sayede sigorta masraflarının da azaltılarak maliyetlerin düşürülmesine katkı sağlanmaktadır[239].

B. ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ'NÜN YETKİLERİ

IMO, BM bünyesinde oluşturulan, denizcilikle ilgili konularda uzmanlığa sahip, küresel çapta yetkileri bulunan bir uluslararası örgüttür[240]. IMO Kurucu Sözleşmesi'nin 1.

---

236 McNicholas, s.126-127.

237 McNicholas, s.117.

238 Trelawny, C.: *IMO Maritime Security Policy Background Paper*, s. 10. Şu adresten erişebilirsiniz: <https://www.osce.org/eea/30455?download=true> (e.t.: 13.12.2018).

239 <https://www.tse.org.tr/IcerikDetay?ID=2042&ParentID=1061> (e.t.: 13.12.2018).

240 Eski adı ile *International Maritime Consultative Organization* (IMCO), 6 Mart 1948'de BM öncülüğünde İsviçre'nin Cenevre kentinde imzalanan Hükümetlerarası Deniz Danışma Örgütü Hakkındaki Konvansiyon (*Convention On The Intergovernmental Maritime Consultative Organization)* ile oluşturulmuştur. IMCO'nun kuruluşuna dair konvansiyon için bkz.: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf> (e.t.:07.09.2019). IMCO Genel Kurulu'nun 9 Kasım 1977 tarihli toplantısında örgütün ismi IMO *(International Maritime Organization)* olarak değiştirilmiştir. Örgüt'ün kuruluşuna dair konvansiyonun ismi de bu doğrultuda Uluslararası Denizcilik Örgütü Hakkındaki Konvansiyon *(Convention On The International Maritime Organization)* şeklinde değiştirilmiştir. 9 Kasım 1977 tarihli ve A.371(X) sayılı karar metnine erişim için bkz.: <https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_371_X-E.pdf> (e.t.: 07.09.2019). Günümüzde IMO'nun kuruluşuna dair Konvansiyon'a ve dolayısıyla IMO'ya 174 ülke taraftır. Örgüt'e üye ülkeler hakkında bkz.: <http://www.imo.org/en/About/Membership/_Pages/Default.aspx> (e.t.: 07.09.2019). Örgüt'ün kuruluşu ile ilgili diğer bilgiler için bkz.:

maddesinde Örgüt'ün dünya denizlerinin ve okyanuslarının yönetim rejiminin geliştirilmesi kapsamında yetkili bir otorite olduğu belirtilmektedir. IMO, deniz emniyeti ve güvenliği, gemilerin dizaynı ve ekipmanları, seyir güvenliği, radyo iletişimi, arama ve kurtarma, denizcilerin eğitimi ve sertifikalandırılması, deniz yolu ile yük taşınması, bayrak devletinin sorumlulukları, liman devletinin alması gereken kontrol önlemleri, uluslararası deniz trafiğinin yönetimi dâhil olmak üzere deniz ile ilgili her türlü teknik ve yönetimsel konularda uluslararası standartları belirlemeye yetkilidir. IMO kurulduğu günden bu yana uluslararası deniz hukukunun düzenlenmesine yönelik elliden fazla milletlerarası sözleşme, 800'den fazla kod ve rehber niteliğinde çok sayıda belge geliştirmiştir.

UNCLOS, sadece 2. maddesinde açıkça IMO'dan bahsetmektedir[243]. Ancak bunun dışında UNCLOS'un birçok maddesinde IMO hakkında "uluslararası yetkili organ" olarak bahsedilmektedir[244]. Bir çerçeve anlaşma niteliğindeki UNCLOS, seyir emniyetinin sağlanması ve deniz güvenliği ile ilgili pek çok düzenlemeleri içermektedir. IMO, UNCLOS'un çerçeve düzenlemeleri kapsamında çok daha teknik ve özel düzenlemeler yaparak UNCLOS'u detaylandırmakta ve anlamlı hâle getirmektedir.

UNCLOS m. 311, diğer uluslararası düzenlemeler ile bu Sözleşme arasındaki hukuki ilişkiyi düzenlemektedir. Bu maddeye göre UNCLOS, Taraf Devletlerin başka bir sözleşme ile elde ettikleri ve kendi hukuklarına aykırı olmayan haklarını kullanmalarına engel oluşturmaz. Böylece UNCLOS, IMO sözleşmelerinin UNCLOS'a aykırı olmayan hükümlerini ve bu prensipleri öncelikli olarak yansıtmaktadır. Dolayısıyla, UNCLOS hükümlerinin IMO sözleşmelerinin getirdiği standartlar ve düzenlemeler ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir[245]. Bu kural, sadece gemilerin ekipmanı ve dizaynı ile ilgili teknik düzenlemeler getiren hükümler için değil, fakat liman devletinin bayrak devletiyle olan ilişkileri, sertifika tanıma ve yaptırımların diğer devletlerce tanınması gibi hukuki düzenlemeler getiren hükümler için de geçerlidir.

Uluslararası hukukta genel ilke, milletlerarası sözleşmeleri onaylayan Taraf Devletlerin bu sözleşmeleri iç hukuklarına aktarmak ve uygulamak zorunda olmalarıdır.

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx> (e.t.: 07.09.2019).

243 Kraska – Pedrozo, s. 362.

244 <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf> (e.t.: 07.09.2019).

245 Kraska - Pedrozo, s. 364.

Ancak devletler; teknik, personel ve ekonomik yetersizlikler nedeniyle milletlerarası sözleşmeleri uygulamakta zorluk çekebilmektedir. IMO, "uluslararası yetkili organ" sıfatıyla deniz hukuku ile ilgili milletlerarası sözleşmelerin iç hukuka aktarılmasında ve uygulanmasında devletlere rehberlik etmektedir[246]. IMO, devletlerin eksikliklerini gözeterek yükümlülüklerini yerine getirmeleri, millî mevzuatlarını oluşturmaları, millî yetkili otoritelerin görevlerini belirleme hususlarında da onlara rehberlik yapmaktadır. IMO'nun rehberliği uluslararası ölçekte güçlü bir emniyet ve güvenlik kültürünün oluşmasını sağlamaktadır.

11 Eylül saldırılarının hemen ardından gerçekleştirilen IMO Genel Kurul toplantısında yeni düzenlemelere uyum sağlanması için alınması gereken idari ve teknik önlemlere dikkat çekilmiştir[247]. Bu kapsamda en büyük görev, IMO'nun Teknik İşbirliği Komitesi'ne düşmüştür. Çalışma Grubu tarafından Taraf Devletlerin alınan önlemleri uygulamaya geçirebilmesini teminen Teknik İşbirliği Komitesi'ne ait fondan 1,5 milyon sterlin ayrılmasına karar verilmiştir[248].

ISPS Kod'da olduğu gibi, denizcilik sektörünü düzenlemek amacıyla, IMO tarafından milletlerarası seviyede çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. IMO çalışmaları, Taraf Devletler için önemli bir yol haritası çizmektedir. Devletler üzerinde doğrudan bir yaptırım gücü bulunmayan IMO, getirdiği uluslararası düzenlemelerin ve standartların uygulamasını ister istemez devletlerin iyi niyetine bırakmaktadır[249]. IMO Sözleşmesi'nin 2. maddesinde de belirtildiği üzere IMO'nun görevleri, Sözleşme'nin 1. maddesinde; Örgütün amaçlarını gerçekleştirmek üzere tavsiyelerde bulunma, sözleşme, anlaşma ve ilgili diğer enstrümanları hazırlayarak bunları devletlere ve hükümetler arası örgütlere tavsiye etme, üyeler arasında istişare ve görüş alışverişinde bulunmayı sağlamak üzere bir mekanizma tesis etme ve örgüt bünyesinde teknik işbirliğini kolaylaştırma olarak sayılmıştır. Kabul edilen düzenlemelerin hayata geçirilebilmesi IMO'nun amaçlarını gerçekleştirebilmesi için büyük öneme sahiptir. IMO düzenlemelerinin hayata geçirilmesine ilişkin sorunlar, özellikle son yıllarda denizcilik

246 Kraska - Pedrozo, s. 366.

247 Mensah, s. 22.

248 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 16.08.2018).

249 Gülkaya Yılmaz, Uluslararası Denizcilik Örgütü Gönüllü Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS) Ve Uygulamalarının İncelenmesi, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ekim 2014, s. 1. Afriyie, K. A.: "An analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme",World Maritime University, Malmö, Sweden, 2007, s. 12.

sektöründe rol oynayan aktörlerin çeşitlenmesi ile daha da karmaşık bir hâl almıştır. Taraf Devletler adına hareket eden denizcilik idareleri, donatanlar, çartererler, tersaneler, gemiadamları, sigorta şirketleri ve eğitim kurumları dâhil olmak üzere denizcilik endüstrisinde etkin rol üstlenen pek çok aktör bulunmaktadır. Ayrıca 22 Kasım 1993 tarihli ve A.739(18) sayılı IMO kararından itibaren Taraf Devletler adına yetkilendirilmiş kuruluşların faaliyet göstermesi[250], IMO'nun denizciliğin kontrol edilmesi ve düzenlenmesi amacını sağlamak üzere bir denetim mekanizmasının oluşturulmasını zorunlu kılmıştır.

IMO bünyesinde Bayrak Devleti Uygulamaları (*Flag State Implementation:* FSI) Alt Komitesinin oluşturulması, bir denetim mekanizmasının oluşturulması için atılan ilk adımdır. 1992 yılında kurulan komitenin amacı, IMO tarafından getirilen standartların Taraf Devletlerce uygulamaya geçirilmesini sağlamak ve bunu denetlemektir. FSI Alt Komitesi çalışmaları kapsamında ilk olarak "Öz Değerlendirme Formu" uygulaması başlatılmıştır. Öz Değerlendirme Formu (*Self-Assessment Form:* SAF) uygulaması devletlerin bu formları doldurarak kendilerini değerlendirmeleri ve bu sayede uygulamada yeknesaklığı sağlama amacını içermektedir. Ancak bu uygulamanın tamamen gönüllülük esasına dayanması sebebiyle istenilen başarı sağlanamamıştır. IMO üyesi devletlerden sadece 53'ü bu formları doldurmuştur. SAF uygulamasının istenilen başarıyı sağlamaması üzerine IMO Genel Kurulu'nun Kasım 2003 yılında yapılan 23. Dönem toplantısında alınan A.946(23) Sayılı kararı ile Gönüllü IMO Üye Devleti Denetim Sistemi (*Voluntary IMO Member State Audit Scheme:* VIMSAS) geliştirilmiştir.

VIMSAS, IMO Sözleşmelerinin Taraf Devletlerce doğru ve etkili bir şekilde uygulanıp uygulanmadığını tespit etmek üzere oluşturulan bir denetim programıdır. Bu kapsamda denetim, sadece gönüllü olan Taraf Devletler için yapılmaktadır[251]. Denetimi yapan heyet, IMO tarafından görevlendirilir[252] ve denetime konu devletle ilgili bir değerlendirme raporu hazırlar. Bu raporlar Taraf Devletlerin kabulü hâlinde diğer devletlerle paylaşılmaktadır.

---

250 IMO Adopted Resolutions A.739(18) on *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration.* 8 Aralık 1995 tarihli A.789(19) *Specifications on the Survey and Certification Functions of Recognized Organizations (ROs) Acting on Behalf of the Administration.* <http://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/recognizedorganizations.aspx> (e.t.:03.11.2018).

251 Gülkaya, s. 67.

252 IMO Genel Kurul (Assembly), 1 Aralık 2005 tarihli Resolution A.974(24) <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Documents/vimsas.pdf#search=VIMSAS> (e.t.:03.11.2018).

IMO Genel Kurulu'nun 2009 yılında gerçekleştirilen 26. Dönem toplantısında A.1018(26) sayılı karar kabul edilmiştir. Bu kararla Gönüllü IMO Üye Devlet Denetim Programı'nın daha fazla geliştirilmesi gereğine dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda 2014 yılına kadar gönüllülük esasına dayanan VIMSAS programının zorunlu hâle getirilmesi amacıyla komisyonlar bazında yapılması gerekenlerle ilgili bazı hedefler belirlenmiştir[253]. Sonuç olarak IMO Genel Kurulu'nun Kasım 2013 tarihli 28. Dönem toplantısında alınan A.1067(28) sayılı karar[254] ile Üye Devlet Denetim Programı *(IMO Member State Audit Scheme*: IMSAS*)* kabul edilmiştir. IMSAS, bayrak devletlerince denetimlerin etkili bir şekilde yapılmasını ve raporlandırma aşamasının doğru şekilde yürütülmesini amaçlamaktadır. Bu programın dayanağını 2005 yılında A. 973 (24) sayılı karar[255] ile kabul edilen IMO Enstrümanlarını Uygulama Kodu (*IMO Instruments Implementation Code:* III Kod*)* oluşturmaktadır. Yani IMSAS kapsamında yapılan denetimlerde III Kod hükümleri standart kabul edilmektedir. IMSAS kararının ardından alınan A. 1070(28) sayılı karar[256] ile III Kodun uygulaması da zorunlu hale getirilmiştir[257].

III Kod, önemli IMO sözleşmelerinin bazı hükümlerini uygulama zorunluluğu getirerek denizciliğin daha emniyetli ve güvenli bir şekilde yapılmasını, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önlemeyi amaçlamaktadır. Bazı bölümleri zorunlu hâle getirilen IMO sözleşmeleri; SOLAS, MARPOL, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG)[258], STCW, Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi (Load Line)[259] ve Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (Tonaj)[260] Sözleşmeleridir. Ayrıca COLREG, Tonaj ve Load Line Sözleşmelerinde gerçekleştirilen bazı değişiklikler de zorunlu hükümler kapsamına

253 Gülkaya, s. 94.

254 <http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/A%2028-Res%201067.pdf#search=A%2E1067%2828%29> (e.t.:04.11.2018).

255 *Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments,* 1 Aralık 2005. Karara erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.973(24).pdf> e.t.: (08.09.2019).

256 *IMO Instruments Implementation Code (III Code),* 4 Aralık 2013. Karara erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1070(28).pdf> (e.t.: 04.11.2018).

257 <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/68ta/1/III-Baku.pdf> (e.t.:04.11.2018).

258 *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG),* 1972. Türkiye, 29.04.1978 tarihli ve 16273 sayılı RG'de yayımlanan 12.12.1977 tarihli ve 7/14561 sayılı BK kararı ile Sözleşme'ye taraf olmuştur.

259 *International Convention on Load Lines (LOAD LINE),* 1966. Türkiye, 28.06.1968 tarihli ve 12936 sayılı RG'de yayımlanan 18.05.1968 tarihli ve 6/10027 sayılı BK kararı ile taraf olmuştur.

260 *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.* Türkiye, 29.09.1978 tarihli ve 16419 sayılı RG'de yayımlanan 21.09.1978 tarihli ve 2169 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile Sözleşme'ye taraf olmuştur.

alınmıştır[261]. Zorunlu hâle getirilen SOLAS hükümleri daha ziyade deniz emniyeti, sertifikalandırma, denetim ve personel eğitimi ile ilgili hükümlerdir[262]. III Kod'da üye devletlerin zorunlu IMO mevzuatından kaynaklanan yükümlülükleri, ortak alanlar, bayrak devletleri, liman devletleri ve kıyı devletleri olmak üzere dört farklı kategoride ele alınmıştır. Her bir alanda kendine mahsus özellikler dikkate alınarak Taraf Devletlerin sorumlulukları belirtilmiştir. Bu düzenlemenin yürürlük tarihi ise 01.01.2016 olarak belirlenmiştir.

III Kod ile zorunlu hale getirilen sözleşme hükümlerinin denetim ve takibinin ise IMSAS kapsamında yürütülmesi amaçlanmıştır. Buna göre Taraf Devletlerin IMO Genel Sekreterliği ile iletişime geçerek yedi yılı geçmeyen aralıklarla IMSAS denetimlerinin yapılmasını sağlaması gerekmektedir. Genel Sekreterlik tarafından belirlenen denetim tarihi en az on sekiz ay önce ilgili Taraf Devlete bildirilir. Eğer Taraf Devletlerin denetimi erteleme talebi varsa en az altı ay önce Genel Sekreterliğe iletilmelidir. IMSAS uyarınca yapılan denetimlerde gönüllü denetim programı kapsamında daha önce denetim yapılmamış olan devletlere öncelik verilir.

IMO ve ilgili Taraf Devlet arasında denetimin kapsamı, Taraf Devlet ve IMO'ya düşen sorumlulukları belirleyen bir İşbirliği Memorandumu *(Memorandum of Cooperation)* hazırlanır[263]. Bu memorandum imzalanıp IMO Genel Sekreterliği ve ilgili Taraf Devlet arasında teati edilmeden denetime başlanmaz. Denetim süreci bu memorandumda belirlenen kapsamda ve kararlaştırılan zaman çizelgesine uygun biçimde işler. Denetçilerin belirlenmesi, denetimin tabi olduğu ilkeler (egemenlik, evrensellik, şeffaflık, ifşa, zamana tabi, adil, objektiflik) denetim raporlarının hazırlanması ve diğer detaylar A.1067(28) sayılı kararda belirtilmiştir. Ayrıca Taraf Devletle IMO arasında imzalanan memorandumun bir örneği de söz konusu karara ek olarak konulmuştur. Ancak zorunlu denetim programının

---

261 Gülkaya, s. 97 vd.

262 <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/68ta/1/III-Baku.pdf> (e.t.:04.11.2018). Zorunluluğu olan SOLAS hükümleri; Res MSC 133 (76) Reg. 3.6.2.1, FSS Code 11-2/3.22, FTP Code 11-2/3.23, LSA Code 111/3.10, CSS Code Sub chapter 19, V1/2.2.1, Grain Code V1/8.1, IMDG Code V11/1.1, IBC Code V11/8.1 & MARPOL annex 11 reg. 1 (10), IGC Code V11/11-1, INF Code V11/14.1, ISM Code IX/1.1, 1994 HSC Code X/1.1, 2000 HSC Code X/1.2, Res A 739 (18) X1-1/1, Res A 789 (19) X1-1/1, Res A744 (18) as amended X1-1/2, Res 4 SOLAS CONF.1997 X11/1.7, Res MSC 169(79) X11/7.2, Res MSC 168 (79) X11/14.

263 <http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/A%2028-Res%201067.pdf#search=A%2E1067%2828%29> (e.t: 10.11.2018).

uygulanabilmesi için öncelikle III Kod ile yapılan değişikliklerin kabul edilerek yürürlüğe konulması gerekir[264].

ISPS Kod, III Kod ile zorunlu denetim programı kapsamına giren SOLAS hükümleri arasında bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu kısım bakımından uygulama, tamamen Taraf Devletlerin iyi niyetine bırakılmıştır[265]. Ancak SOLAS XI-II, Kural 9 uyarınca Taraf Devletlerin liman devleti denetimi kapsamında gemilerin güvenlik gerekliliklerine uygun olup olmadıklarının denetlenmesi zorunludur. Bu sebeple, sıkı bir liman devleti denetimi kültürü yerleştirilerek ISPS Kod'un uygulamadaki denetimi sağlanmaktadır. Ayrıca IMO tarafından hazırlanan rehber niteliğindeki düzenlemeler ile Taraf Devletlere kendi iç denetimlerini artırarak kendilerine ait gemi ve limanlardaki uygunsuzlukları gidermeleri tavsiye edilmektedir.

MSC'nin 30 Mayıs 2006 tarihli ve MSC.1/Circ. 1192 sayılı Rehberi'nde[266] görüldüğü üzere Taraf Devletlerin gönüllü olarak ISPS Kod kapsamındaki uygulamalarını değerlendirmeleri ve eksikliklerini tespit ederek tam ve etkili uygulamayı sağlamaları amacıyla bir değerlendirme formu oluşturulmuştur. Benzer şekilde MSC tarafından, denizcilik şirketleri ve bu şirketlerde çalışan güvenlik sorumlularının 1974 tarihli SOLAS ve ISPS Kod uygulamaları ile ilgili iç denetimlerde faydalanmaları için kontrol formları hazırlanmıştır. MSC'nin 29 Kasım-8 Aralık 2006 tarihli 82. Dönem toplantısında tanınmış güvenlik kuruluşları (*Recognized Security Organizations:* RSO) tarafından isteğe bağlı olarak uygulanmak üzere kontrol formu *(checklist)* oluşturulmuştur.[267]

IMO, Taraf Devletlerce düzenli ve etkili uygulamayı sağlamak amacıyla hazırladığı rehberlerin yanında, oluşturduğu GISIS sistemi ile de ISPS Kod uygulamasını

---

264 Gülkaya, s. 96. Yapılan değişiklikler sadece 50 üye devlet tarafından kabul edilmiştir. Bu nedenle zorunlu üye denetim sistemi henüz yürürlüğe girmemiştir.

265 ISPS Kodu sadece SOLAS'a Taraf Devletlerin uygulama zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak bu devletlerden de ISPS Kodu uygulamayan veya etkili uygulama yapmayan devletlerle ilgili herhangi bir yaptırım öngörülmemiştir. Bu nedenle sadece pazarlama ve ekonomik açıdan zorluklarla karşılaşma şeklinde bir yaptırımdan bahsedilebilir. Şeker, s. 679.

266 *Guidance on Voluntary Self-Assessment by SOLAS Contracting Governments and by Port Facilities*, 30.06.2006. Sirküler metnine şu adresten erişilebilir: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1192.pdf#search=MSC%201192 (e.t.: 12.12.2018)

267 *Interim Guidance on Voluntary Self-Assessment by Companies and Company Security Officers (CSOs) for Ship Security*, 14.12.2006. Alınan karara ilişkin sirküler metnine şu adresten erişilebilir: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1217.pdf (e.t.: 14.12.2018)

kolaylaştırmaktadır. Sistem, esasında deniz emniyeti, deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi uygulamalarının kolaylaştırılması amacıyla oluşturulan bir veri tabanıdır[268]. Bu veri tabanı Taraf Devletlerce IMO'ya gönderilen analiz ve verilerden oluşur. SOLAS XI-2/13 hükmüne göre devletlerce IMO'ya bilgi sağlanması gerekmektedir[269]. Sisteme IMO'nun internet sitesi aracılığıyla kullanıcı ve şifre bilgisi girerek erişim mümkündür. Ancak sistemde sadece FSI *(Flag State Inspections)* Alt Komitesi tarafından onaylanan analizler erişime açık tutulmaktadır[270]. Ayrıca gemi-liman tesisleri denetimiyle ilgilenen resmî kurum ve kuruluşlara ait irtibat bilgileri, liman tesisi güvenlik planı onaylanan liman tesisleri, ilgili devlet tarafından yetkilendirilmiş RSO'lar ve yetkililerine ait irtibat bilgileri ve söz konusu devletin aldığı diğer güvenlik tedbirleri sistemde yer almaktadır[271]. Böylece denizcilik sektöründeki özel ve kamusal alandaki tüm aktörlerin birbirleri ile irtibata geçmesine imkân sağlanmaktadır. Yine gemi ve limanlarla ilgili acil bir durum söz konusu olduğunda ilgili devlete ait ana arama kurtarma merkezinin irtibat bilgilerine de bu sistemden ulaşılabilmektedir[272].

1974 tarihli SOLAS uyarınca IMO'ya bazı bildirimlerin yapılması zorunludur. Ancak GISIS veri tabanına dâhil olunmaması, kendiliğinden bu Sözleşme'nin ihlal edildiği şeklinde yorumlanmamalıdır[273]. Bu kapsamda Türkiye bakımından IMO'ya yapılan bildirim taahhütleri, "SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik" hükümleri uyarınca yerine getirilmektedir[274].

C. ZIMNİ KABUL USULÜ

IMO, denizcilikle ilgili ihtiyaç duyulan düzenlemelerin hazırlanması aşamasında olduğu kadar milletlerarası sözleşmelerin kabulü aşamasında da aktif rol oynamaktadır. Günümüzde teknik imkânlar hızla gelişmekte, denizcilik sektörü de bu değişime ayak uydurmak zorundadır. Bu amaçla, IMO'nun milletlerarası sözleşmeleri sürekli güncel tutması

---

268 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/Circular%20Letter%20No.%203338.pdf> (e.t.:09.08.2018).

269 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx> (e.t.:09.08.2018).

270 <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Default.aspx> (e.t.: 03.11.2018).

271 <https://gisis.imo.org/Public/ISPS/Default.aspx> (e.t.: 03.11.2018).

272 Türkiye'de Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı faaliyet gösteren Ana Arama Kurtarma ve Koordinasyon Merkezi'ne ait bilgilere de burada yer verilmiştir.

273 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx> (e.t.:09.08.2018).

274 Bkz.: 11 Ağustos 2006 tarihli ve 26256 sayılı RG.

gerekmektedir[275]. Milletlerarası sözleşmelerin kabulünde olduğu gibi değişiklik protokollerinde de öncelikle devletlerin sözleşmeyle ile bağlı olma iradelerini ortaya koymaları gerekir. Bu usul, değişikliklerin onaylanması ve yürürlüğe girmesinde gecikmelere sebep olmakta, hatta bazen imkânsız kılmaktadır. Örneğin; SOLAS 1960 metninde yürürlüğe girdikten sonra 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 ve 1973 yıllarında olmak üzere altı kez değişiklik yapılmış ve bu değişikliklerin hiçbiri yeterli kabul sayısına ulaşmadığından yürürlüğe girememiştir. Bu sebeple IMO tarafından 1974 yılında tüm bu değişiklikleri de kapsayan 1974 tarihli SOLAS kabul edilmiştir[276].

1969 tarihli Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (Viyana Sözleşmesi)[277] m. 9(2) uyarınca bir milletlerarası konferansta müzakere edilen sözleşmelerin kabul edilebilmesi ve sözleşme metinlerinde değişiklik yapılabilmesi için müzakerelere katılan ve oy kullanan (çekimserler hariç) devlet temsilcilerinin 2/3 oy çokluğu gerekir[278]. IMO önderliğinde kabul edilen sözleşmelerde de genellikle bu oran uygulanmaktadır[279]. Bir milletlerarası sözleşmede yapılacak değişikliklerin diplomatik konferansta görüşülmesi gereği, kabul edilen protokollerin yürürlüğe girmesini güçleştirmektedir.

1974 tarihli SOLAS metninin kabul edilmesinde ise farklı bir yöntem uygulanmıştır. Bu yönteme göre değişikliğe bazı devletlerce itiraz edilse bile değişikliğe rıza göstermeyen devletlerin gerekli sayıya ulaşmamaları hâlinde dahi söz konusu değişiklikler, Taraf Devletlerin tamamını bağlar. İlk kez 1972 yılında MSC ve Hukuk Komitesi tarafından geliştirilen[280] ve açık kabul usulünü tersine çeviren bu yöntem sayesinde yapılan düzenlemelerin kısa zamanda onaylanarak yürürlüğe girmesi amaçlanmıştır. Zımni kabul usulü (*tacit acceptance*) olarak anılan bu yöntem sayesinde milletlerarası sözleşmelerin 2/3 oy çokluğuna ulaşmasının ardından yürürlüğe girmesi yerine, sözleşmenin "önceden belirlenen bir tarihte" o tarihe kadar belli sayıda devlet tarafından itiraz edilmediği takdirde kabul edilmiş sayılarak yürürlüğe girmesi sağlanmaktadır.

---

275 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 07.08.2018).

276 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 07.08.2018).

277 *Vienna Convention on the Law of Treaties*, 1969. Türkiye, bu Sözleşme'ye taraf olmamıştır.

278 Höbek, s. 86.

279 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 07.08.2018).

280 Shi, L.: "Successful Use of the Tacit Acceptance Procedure to Effectuate Progress in International Maritime Law", University of San Francisco Maritime Law Journal C. 11., S. 2., Heinonline , s. 300 vd.

1974 tarihli SOLAS'ın VIII(b)(vi) maddesi ile Sözleşme'de değişiklik yapılması prosedürü düzenlenmiştir. Bu hükme göre (I. Bölüm hariç) Sözleşme'ye yapılacak tadiller; kabul edilmek üzere Taraf Devletlere gönderildiği tarihten sonra geçecek iki yılın bitiminde veya MSC'de mevcut oy veren Taraf Devletlerin üçte iki çoğunluğu tarafından kabulü sırasında, bir yıldan az olmamak üzere, başka bir kabul tarihi saptandı ise o tarihte kabul edilmiş sayılacaktır. Bütün bunlara rağmen, Taraf Devletlerden 1/3'i veya dünya gros tonajının % 50'sinden fazlasına sahip olan devletler, belirlenen zaman suresinde, tadile karşı olduklarını bildirirlerse bu tadil, kabul edilmemiş sayılacaktır. Özetle 1974 tarihli SOLAS'a Taraf Devletlerden 1/3'i veya dünya gros tonajının % 50'sinden fazlasına sahip olan devletler, iki yıl içinde yapılan değişikliğe itiraz etmedikleri takdirde değişiklik kabul edilmiş sayılır[281].

ISPS Kod, 1974 tarihli SOLAS m. VIII(b)(vi)(2)(bb)'e göre yani 1974 tarihli SOLAS'ta düzenlenen zımni kabul usulü prosedürüne göre kabul edilerek yürürlüğe girmiştir[282]. Yürürlük tarihi olarak 1 Temmuz 2004 tarihi belirlenmiştir.

Zımni kabul usulü, ilk dönemlerde özellikle iki temel hukuki sorun çerçevesinde tartışmalara neden olmuştur. Birinci hukuki sorun, başlangıçta MSC gibi tüm üye devletlere açık olmayan IMO organlarında kabul edilen değişiklikler açısından imza aşamasının hukuki mahiyetidir. Sonradan MSC'nin katılım kısıtlaması kaldırılarak tüm üye devletlere açık hale getirilmesi suretiyle bu sorun çözülmüştür. Diğer sorun ise milletlerarası hukukta sözleşmelerin açıkça ona rıza gösteren devletleri bağlaması prensibidir.

Zımni kabul usulünün pek çok hükmü milletlerarası teamül hukuku kuralı olarak kabul edilen[283] Viyana Sözleşmesi ile uyumlu olup olmadığının incelenmesinde fayda vardır. Şüphesiz, bir devletin bir milletlerarası sözleşmeyi kabule zorlanması mümkün değildir. Ancak, zımni kabul usulü, değişikliğe rıza göstermeyen devletler bakımından ya esas sözleşmeyi tamamıyla feshetmek ya da değişiklikle bağlı olmak şeklinde iki seçenekle karşı karşıya getirmektedir[284]. Bununla birlikte ilgili milletlerarası sözleşmenin metninde yapılan

---

281 SOLAS 1974, m. 8. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 10.08.2018).

282 Bkz. MSC.134(76) kararı. *Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended*, 12 Aralık 2002. Karar metnine erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-%28MSC%29/Documents/MSC.134%2876%29.pdf> (e.t.: 06.10.2019).

283 Höbek, s. 72.

284 Abdullayev, C: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*, Yetkin Yayınları, 2005 Ankara, s. 300.

değişikliklerin zımni kabul usulü uyarınca yapılacağı belirtilmekte, dolayısıyla neticede Taraf Devletlerce de bu şart kabul edilmiş olmaktadır. Birleşmiş Milletler uygulaması da Taraf Devletin değişiklik prosedürünü içeren bir esas sözleşmeyi (*father convention*) onaylaması hâlinde yapılan değişikliğin devletleri bağlayacağı yönündedir[285]. Diğer yandan, kabul edilen milletlerarası sözleşmelerin onay süreci içinde iç hukuka aykırılık oluşturması büyük bir sorun teşkil edebilir. Örneğin; "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme" (MARPOL)[286]'un 1984 değişikliklerinde İtalya, kendi iç hukuku ile ilgili problemleri çözünceye kadar değişikliği kabul edemeyeceğini bildirmiştir. Yine Finlandiya, "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme"[287]nin (STCW) 1995 değişikliğini iç hukukuna aykırı olduğu gerekçesiyle uygulayamayacağını belirtmiştir.

IMO, meseleye sözleşmeler arasındaki ilişki ve yorum noktasından yaklaşmaktadır[288]. Bir konu birden çok milletlerarası sözleşmede düzenlendiği takdirde hangi kurala üstünlük tanınacağının belirlenmesi önem arz eder. Viyana Sözleşmesi'nin 39. maddesi uyarınca bir sözleşmede bütün taraflar açısından değişiklik yapılması (*amendment*) için taraflar arasında bir sözleşmenin mevcut olması gerekir. Aynı Sözleşme'nin 40(4) maddesi aynen "Tadil anlaşması, hâlihazırdaki anlaşmaya taraf olup da tadil anlaşmasına taraf olmayan herhangi bir devleti bağlamaz" hükmünü içermektedir.

Görüldüğü üzere, bahsi geçen hükümler, 1974 tarihli SOLAS'ın zımni kabul usulünü düzenleyen hükmü ile çelişmektedir. Hangisine üstünlük tanınacağı ile ilgili yine Viyana Sözleşmesi'nin 30., 31. ve 32. madde hükümleri bir arada değerlendirilmelidir. Bu hükümler uyarınca sözleşmelerin yorumlanmasında iyi niyet, hükmün düzenleme içindeki yeri ve amacı dikkate alınmalıdır. Bu durumda bir milletlerarası sözleşmenin değiştirilmesi ile ilgili olarak onun kendi içindeki özel hükümlerine üstünlük tanımak uygun olur. Taraf Devletlerin de bu şartı kabul etmiş olmaları, milletlerarası hukuka aykırı bir sonuç doğurmamaktadır. Ayrıca

---

285 Shi, s. 309.

286 *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL),* 1973. Türkiye bakımından 10 Ocak 1991 tarihinden itibaren yürürlüktedir. Bkz. 24.06.1990 tarihli ve 20558 sayılı RG'de yayımlanan 03.05.1990 tarihli ve 90/442 sayılı BK kararı.

287 *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.* Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme. Türkiye, 28.04.1989 tarihli ve 20152 sayılı RG'de yayımlanan 20.04.1989 tarihli ve 3539 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile Sözleşme'ye taraf olmuştur.

288 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (e.t.: 10.08.2018).

Viyana Sözleşmesi'ne göre genel kural, yapılan değişikliklerin buna rıza göstermeyen devletleri bağlamamasıdır. Ancak, sözleşme ile bu hükmün aksi kararlaştırılabilir[289]. Her bir milletlerarası sözleşme kendi değişiklik usulünü belirler[290]. Dolayısıyla, zımni kabul usulü uygulamasında milletlerarası hukuka aykırı bir yön yoktur. Taraf Devletler, iç hukukun sözleşme akdetme yetkisiyle ilgili hükümlerini ihlal ettiği gerekçesiyle bu şekilde kabul edilen bir sözleşmenin geçersizliğini ileri süremez[291]. Ancak zımni kabul usulünün milletlerarası anlaşmaların kabulü ile ilgili temel prensiplere aykırı olduğunu savunan yazarlar da mevcuttur[292].

Zımni kabul usulünün milletlerarası hukuk prensiplerine aykırılık oluşturmadığı kabul edilse bile değişikliklerin uygulamaya aktarılmasında bazı sorunlar doğmaktadır. Örneğin; SOLAS 1981 değişikliğine Brezilya uyum sağlamakta zorlanmıştır. Bu nedenle kendisi için ayrı bir uygulama süreci belirleyerek IMO'nun onayına sunmuştur. Yine MARPOL 1984 Protokolü Kolombiya tarafından yüksek maliyet gerektirmesi sebebiyle uygulanamamıştır. Yapılan değişikliklerin sıklığının gelişmekte olan devletler bakımından uygulamaya aktarılmasında yaşanan zorluklar nedeniyle IMO, 1981'de A.500(XII) sayılı bir karar[293] alınmıştır. Bu kararla düzenlemeleri uygulamaya aktarmadaki zorlukların açık bir surette ve belgelerle ispatlanması gerektiğine karar verilmiştir. Bunun yanı sıra IMO tarafından da değişiklik yapma sıklığını en aza indirmekle ilgili çalışmalar sürdürülmektedir[294].

---

289 Karan, H.: "*The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions*", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara 2003, s. 436. Anılış: "*The Process*".

290 Shi, s. 309

291 Viyana Konvansiyonu, m. 45-46. Ayrıca Viyana Konvansiyonu'nun 11. Maddesine göre bir Devletin bir andlaşma ile bağlanma rızası imza, bir andlaşma teşkil eden belgelerin teatisi, onay, kabul, tasvip veya katılma veya üzerinde mutabık kalındıysa diğer herhangi bir araçla açıklanabilir. Dolayısıyla üzerinde mutabık kalındığı sürece bir devletin anlaşma ile bağlı olma iradesini sözleşmede belirtilmeyen herhangi bir yöntemle açıklamasına engel bir durum bulunmamaktadır. Bkz. Shi. s. 308.

292 Pan, E.: "Authoritative Interpretation of Agreements: Developing More Responsive International Administrative Regimes", Harvard International Law Journal, C. 38. S. 2., 1997, s. 503-506. Karan, "*Revising Liability Limits in International Maritime Conventions: A Turkish Perspective"*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol:34/4, 2003, s. 623 vd. Anılış: "*Turkish Perspective"*. Bu görüşü savunan yazarlar, yapılan değişikliklerin Taraf Devleti kendiliğinden bağlar hale gelmesinin devletin egemen yetkilerini ihlal ettiğini, Viyana Konvansiyonu m. 40(4)'te aynen "Tadil anlaşması, halihazırdaki andlaşmaya taraf olup da tadil anlaşmasına taraf olmayan herhangi bir Devleti bağlamaz." şeklinde düzenlendiğini ifade eder.

293 *Objectives of the Organization in the 1980s*, IMCO Genel Kurulu A.500(12) sayılı kararı. Bkz.: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.500(12).pdf > (e.t.: 06.10.2019).

294 IMO'nun BM Sosyal ve Ekonomik Konseyine gönderdiği mektupta yapılan düzenlemelerin 2 yıllık periyotta uygulamaya geçirmede zorluklar yaşandığı ifade edilmiştir. BM Genel Sekreteri bu nedenle sık sık değişiklik yapmaktan kaçınılması gerektiğini, bu durumun IMO'nun kredibilitesini azaltacağını

Zımni kabul usulü, her ne kadar onay ve uygulama aşamasında sorunlara yol açsa da şüphesiz, uluslararası deniz hukukunun düzenlenmesi ve geliştirilmesi için faydalı bir uygulamadır[295]. Öyle ki, IMO'nun milletlerarası belgelerin geliştirilmesindeki başarısının en önemli unsurlarından birisi zımni kabul usulüdür. Bu usul sayesinde teknolojik gelişmelere uygun olarak yapılan değişiklikler, kısa zamanda yürürlüğe girmektedir. Sorumluluk ve tazminat rejimi ile ilgili yapılan düzenlemelerin enflasyonun etkilerine uyum sağlaması, yine bu usulün uygulanmasının bir sonucudur.

belirtmiştir. Dolayısıyla zımni kabul usulünün işlevsizliklerini azaltma uluslararası deniz hukukunun gündemine oturmuştur. Shi, s. 311.

295 Shi, s. 300-302.

İKİNCİ BÖLÜM

ISPS KOD ESASLARI VE EK GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

I. SOLAS 1974 BÖLÜM XI/II HÜKÜMLERİ

A. TARAF DEVLETLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Taraf Devletler, kendi bayrağını çeken bütün gemilerin güvenlik seviyelerini belirlemek ve güvenlik seviyesinde değişiklik yapılması gereken durumlar ortaya çıktığı takdirde güvenlik seviyelerinde güncelleme yapmakla yükümlüdürler. Aynı şekilde liman tesislerinin de güvenlik seviyelerinin belirlenerek liman tesislerinin ve bu liman tesislerine giriş yapmak isteyen gemilerin belirlenen güvenlik seviyesine uygun önlemleri almaları sağlanmalıdır[321].

Taraf Devletler, yetki alanlarına giren veya girmek isteyen gemiler için yetki alanındaki güvenlik seviyesi bilgisine uygun koşulları sağlamak, herhangi bir konuda yardıma ihtiyaç duyan gemilere de iletişim sağlaması için bir irtibat noktası belirlemek zorundadır[322]. Taraf Devletler, herhangi bir güvenlik riski tanımlanır ise bu alandaki gemilere ve ilgili idari otoritelere güncel güvenlik seviyesini, saldırıdan korunmak için ISPS Kod Bölüm A hükümleri gereği alınması gereken önlemleri, uygunsa kıyı devleti tarafından belirlenen önlemleri duyurur[323].

B. DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ VE GEMİ İŞLETENLERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Gemiler, bayrak devletince belirlenen güvenlik seviyesine uygun güvenlik gerekliliklerini sağlamak zorundadır. Bunun dışında eğer giriş yapmak istedikleri liman tesisinde daha yüksek güvenlik seviyesi uygulanmakta ise bu seviyeye ait güvenlik gerekliliklerine uyulması gerekir[324]. Gemiler, güvenlik seviyesindeki değişiklikleri ISPS Kod'un zorunlu hükümlerine veya giriş yapılacak limanın güvenlik seviyesine uygun hareket

321 SOLAS XI-II/3.
322 SOLAS XI-II/7.1. ve 7.2.
323 SOLAS XI-II/7.3.
324 SOLAS XI-II/4.3.

etmesine engel teşkil eden durumları limana giriş yapmadan evvel mümkün olduğunca kısa sürede ilgili otoriteye bildirmelidir[325].

Şirketler, kaptanın "Belirlenmiş Otorite"[326] tarafından her zaman erişilebilir olmasını sağlamalıdır. Ayrıca, şirketler; gemideki mürettebatı ve diğer personeli seçmeye yetkili olan kişilerin, geminin çalıştırılmasına karar vermeye yetkili olan kişilerin, geminin herhangi bir çarterer tarafından işletilmesi hâlinde bu durumu ve çartererin kim olduğuna dair bilgilerin belirli ve ulaşılabilir olmasını sağlamakla yükümlüdür[327].

C. KAPTANIN YETKİSİ

Kaptanın yetkisi, SOLAS XI-II, Kural 8 ile özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre geminin emniyet ve güvenliği için kaptanın karar verme ve yürütme yetkisi bulunmaktadır. Bu yetki, şirket tarafından kısıtlanamaz. Kaptanın yetkileri kapsamına gemiye giriş (idarece gemiye girmesine izin verilen kişiler dışında), yük veya konteyner yüklemesi gibi faaliyetleri reddetme veya yük taşıma ünitelerinin kapatılması dâhildir.

Emniyet ve güvenlik gereklilikleri ile ilgili alınan önlemlerin birbiriyle çelişmesi durumunda kaptan, emniyet gerekliliklerine uygun şekilde hareket etmek zorundadır. Bazı durumlarda derhal yetkili idareye (ve eğer uygunsa limanına giriş yapmak istenilen liman devletine) bildirimde bulunarak geçici güvenlik önlemleri alabilir. Alınan herhangi bir geçici güvenlik önlemi, hâkim olan güvenlik seviyesine mümkün olan en yüksek derecede uygun olmalıdır.

ISPS Kod uyarınca güvenlik seviyelerinin belirlenmesi Belirlenmiş Otorite'ye aittir. Ancak acil durumlarda kaptanın İdare ile dahi iletişime geçmeden güvenlik seviyesini değiştirmesi mümkündür[328]. SOLAS XI-II/8'e göre kaptanın İdarece belirlenenden daha alt

---

325 SOLAS XI-II/4.4. ve 4.5.

326 *Designated Authority,* Belirlenmiş Otorite; ISPS Kod uygulaması ile ilgili gerekli işlemleri Taraf Devletler adına yapmak üzere yetkilendirilmiş otoritedir. ISPS Kod Bölüm B, 4.2. m. hükmüne göre *"Taraf Devletler, Kod Bölüm A veya Bölüm XI-2'de belirtildiği şekilde, liman tesisleri güvenliği ile ilgili görevleri yürütmek üzere, kendi içinde bir Görevlendirilmiş Otorite tanımlayabilir."* şeklinde düzenlenmiştir. Taraf Devletler'in kendileri adına gerekli işlemleri yürütmek üzere yetkilendirme yapması zorunlu değildir. Türkiye adına ISPS Kod'un uygulanması ile ilgili görevli ve yetkili kuruluş Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

327 SOLAS XI-II/5.

328 Jones, s. *92-93.*

bir güvenlik seviyesini uygulaması mümkün değildir. Güvenlik seviyesi ile ilgili alınan kararın kaptan tarafından en kısa sürede bayrak devletine bildirilmesi zorunludur.

D. KONTROL VE UYGUNLUK ÖNLEMLERİ

SOLAS XI-II, Kural 9 uyarınca gemilerin güvenlik gerekliliklerine uygun olup olmadıklarının liman devleti denetimi çerçevesinde denetlenmesi gerekmektedir. Kural 9, kontrol ve uygunluk tedbirlerini üç ayrı bölümde ele almaktadır. Bunlar; geminin limanda iken denetimi, herhangi bir limana giriş isteği bildiren geminin liman devleti tarafından denetimi ve her iki durumla ilgili ek hükümlerdir[329]. Buna göre geminin ISPS Kod Bölüm A hükümlerine uygun olmadığını gösteren açık gerekçelerin bulunmadığı hallerde denetim, geçerli bir Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası'nın (veya geçici gemi güvenlik sertifikası) bulunup bulunmadığının kontrolü ile sınırlıdır.

Geminin ISPS Kod'un zorunlu hükümlerine uygun olmadığını gösteren açık gerekçelerin bulunması hâlinde liman devletince alınabilen önlemler, SOLAS XI-II/9.1.3'de geminin denetimi, bekletilmesi, eksiklik giderilinceye kadar tutulması, operasyonun kısıtlanması veya limandan çıkarılması olarak belirtilmiştir. Bu önlemlerin orantılı ve ISPS Kod Bölüm B'de öngörülen hükümler göz önünde bulundurularak alınması gerekir. Liman devleti tarafından sayılanlara ek veya alternatif olarak uygun önlemler alınabilir.

SOLAS XI-II/9.2.2 hükmü uyarınca limana giriş isteği bildiren bütün gemilerin SOLAS XI-II/9.2.1 uyarınca talep edilen bilgileri ilgili Taraf Devlete sağlaması zorunludur. SOLAS XI-II/9.2.2'de aynen "Bir başka Taraf Devletin limanına girmek isteyen ve bu bölümün uygulandığı her gemi, bu Devlet tarafından tam yetkilendirilmiş görevlilerin istekleri üzerine, madde 2.1'de belirtilen bilgileri sağlayacaktır." hükmü yer almaktadır. Ancak bazı devletlerde gemilerin kendilerine ait limanlara girmesinden önce uymaları gereken prosedürler hakkında iç hukuk düzenlemeleri bulunmaktadır[330]. Bu prosedürler uyarınca liman devletine ait yetkililerin gemiyle ilgili bilgileri talep etme gibi bir zorunluluğu bulunmayıp limana giriş isteği bildiren bütün gemilerce bazı bilgilerin sağlanması şart koşulmaktadır.

---

329 MSC/Circ.1130. *Guidance to Masters, Companies and Duly Authorized Officers on the Requirements Relating to the Submission of Security-Related Information Prior to the Entry of a Ship Into Port*, 14 Aralık 2004. Erişim için bkz.: <https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/isps/ flag/hongkong/msin2005-04anx1.pdf> (e.t.:29.12.2018).

330 MSC/Circ.1130.

SOLAS XI-II/9.2.2 uyarınca gemilere verilen geçerli uluslararası güvenlik sertifikasının, sertifikayı veren otoritenin, gemideki güncel güvenlik seviyesinin, operasyon yapılan son on limana ilişkin güvenlik seviyesinin, giriş yapılan son on limandaki gemi-liman ara yüzünde herhangi bir ek güvenlik önleminin alınıp alınmadığının, uğranılan son on liman arasında geçen zaman süresince herhangi bir gemi ile gerçekleştirilen faaliyetler sebebiyle uygun gemi güvenlik prosedürlerinin alınıp alınmadığının ve gemi güvenlik planıyla ilgili detayları içermemek üzere ISPS Kod Bölüm B hükümleri dikkate alınarak gerekli güvenlik bilgisinin ilgili Taraf Devlete sağlanması zorunluluğu getirilmiştir. Bu nedenle gemide uğrak yapılan son on limana ilişkin kayıtların bulundurulması gerekir[331]. Herhangi bir limana giriş yapmak isteyen geminin kaptanı tarafından yukarıda sayılan bilgilerin sağlanmaması hâlinde limana giriş isteği reddedilebilir[332].

MSC'nin 1-10 Aralık 2004 tarihleri arasındaki 79. Dönem Toplantısı'nda kabul edilen MSC/Circ.1130 sayılı Rehberi'ne[333] göre SOLAS XI-II/9.2.2 kapsamında ilgili Taraf Devletlerce talep edilen bilgilerin, geminin limana girişinden en az yirmi dört saat önce temin edilmesi tavsiye edilir[334]. Bu bilgiler, geminin kaptanı tarafından sunulur. Ayrıca gemi veya şirket güvenlik sorumlusu ile geminin limandaki acentesi tarafından da bilgiler sunulabilir[335]. Gemiyle alakalı bilgiler, elektronik ortamda da gönderilebilir. Ancak bu durumda belgelerin elektronik imza ile imzalanması gerekmektedir[336]. Taraf Devletler, yetkililerle iletişim sağlanması için irtibat noktalarını belirleyip yayımlamalıdırlar. GISIS sistemi aracılığıyla Taraf Devletlere ait irtibat bilgilerine kolaylıkla erişilmektedir. Çünkü SOLAS XI-II/9 hükmü ile Taraf Devletlere, devlete ait yetkili makamlar ve denizcilikle uğraşan özel şirketler dâhil olmak üzere yetkili kurum ve kuruluşlarla ilgili irtibat noktalarının IMO'ya bildirilmesi yükümlülüğü getirilmiştir.

Anılan bilgilerin temin edilmesinden sonra gemide ISPS Kod Bölüm A gerekliliklerine aykırılık olduğuna dair açık gerekçelerin tespit edilmesi hâlinde liman devletine ait yetkili otorite tarafından gemi ve ilgili bayrak devleti ile iletişime geçilerek var olan eksikliklerin giderilmesi için görüşülür. Eğer bu eksiklikler giderilmezse SOLAS XI-II,

331 SOLAS XI-II/9.2.3.
332 SOLAS XI-II/9.2.2.
333 MSC/Circ.1130.
334 MSC/Circ.1130. prg. 13.
335 MSC/Circ.1130.
336 MSC/Circ.1130. prg. 14.

Kural 9.2.5'te öngörülen tedbirler uygulanır. Bu tedbirler, kademeli bir şekilde uygulanır. Duruma uygun ve orantılı tedbirlerin alınması gerekir. Buna göre ilk aşamada eksikliğin giderilmesi için uğraşılmalıdır. İkinci kademede geminin Taraf Devlet'in belirlediği iç sularda veya kara sularında yer alan bir alana doğru ilerletilmesi istenebilir. Üçüncü kademede eğer limana giriş talebinde bulunan gemi kara sularında ise geminin denetlenmesi yer alır. Dördüncü kademede ise geminin limana giriş isteğinin reddedilmesi gündeme gelir. Kural 9.2.5 uyarınca geminin kaptanına limana giriş isteğinin geri çekilmesi imkânı da verilmektedir. Giriş isteğinin geri çekilmesi hâlinde Kural 9'da öngörülen kontrol ve uygunluk tedbirleri uygulanmaz.

SOLAS XI-II, Kural 9.1.3 veya 9.2.5'te öngörülen önlemlerden herhangi birinin alınması hâlinde liman devletindeki yetkililer tarafından ilgili Taraf Devlet'e yazılı şekilde bildirim yapılır[337]. Bunun yanı sıra güvenlik tedbiri uygulanan gemiye sertifika veren tanınmış güvenlik kuruluşu ve eğer uygunsa[338] IMO'ya bildirim yapılır. Ayrıca geminin limana giriş isteğinin reddi veya gemiyi limandan çıkarma tedbiri uygulanır ise IMO'nun tavsiye niteliğindeki düzenlemeleri dikkate alınarak sonraki uğrak limanı devletine ve gerekirse diğer kıyı devletlerine durum iletilir[339]. Bu tür bilgilerin gizliliği ve güvenliği temin edilir.

Geminin limana giriş isteğinin reddedilmesi veya geminin çıkarılmasına ilişkin güvenlik önlemleri ancak bu geminin kişiler, gemiler veya diğer eşyanın emniyet ve güvenliği için büyük ve ani bir tehdit oluşturduğuna dair açık gerekçelerin bulunması hâlinde uygulanır[340]. Kontrol ve uygunluk önlemleri kapsamında geminin güvenliği ile alakalı ihtiyaç duyulan standart bilgiler, MSC/Circ.1130 sayılı rehberde belirtilmiş ve bu bilgiler bir form hâlinde düzenlenmiştir.

Kontrol ve uygunluk önlemleri uyarınca limana giriş isteği bildiren gemiler liman personeli tarafından denetlenmektedir. Bu konu ile ilgili olarak MSC'nin 11-20 Mayıs 2005 tarihleri arasındaki 80. Dönem toplantısında kabul edilen MSC/Circ.1156 sayılı

337 SOLAS, XI-II/9.3.1.

338 MSC/Circ.1133. *Reminder of the Obligation to Notify Flag States When Exercising Control and Compliance Measures* 14 Aralık 2004, Annex, prg. 5. Erişim için bkz.: <http://www.crs.hr/Portals/0/docs/eng/imo_iacs_eu/imo/circulars/MSC%201133.pdf?ver=2010-11-04-112522-000> (e.t.: 19.01.2019).

339 SOLAS, XI-II/9.3.2.

340 SOLAS, XI-II/9.3.3.

Rehberi'nde[342], Taraf Devletlerin kendileri adına işlem yapmaya yetkili ve görevli personeli için üzerinde fotoğraf bulunan bir kimlik belgesi düzenlemesi ve bu belgeyi veren otoriteye ilişkin irtibat bilgilerine de kimlikte yer verilmesi tavsiye edilmektedir. Nitekim ISPS Kod Bölüm A/17.2.13 hükmü uyarınca liman tesisi güvenlik görevlisine, talep edildiğinde gemiye binmek isteyenlerin kimlik doğrulamalarının yapılması ile ilgili yardım edilmesi görevi verilmiştir. Ancak, MSC/Circ.1156 sayılı rehberde acil müdahale gereken hâllerde ziyaretçi kimliğinin gösterilmemesinin doğrudan uygun güvenlik önlemlerine aykırılık anlamına gelmediği belirtilmiştir.

E. GEMİ GÜVENLİK ALARM SİSTEMİ

Gemilerde alarm sistemi kurularak güvenlikle ilgili acil durumlarda kullanılması meselesi, ilk olarak Çalışma Grubu toplantılarında gündeme gelmiştir. Çalışma Grubu, böyle bir sistemin kurulup kurulamayacağı konusunda IMO Teknik İşbirliği Komitesi'nin görüşünün alınmasını kararlaştırmıştır. ISPS Kod'un kabulü ile birlikte SOLAS Bölüm XI-2/6 düzenlemesi ile gemiler için zorunlu hale getirilen sistemin kullanımı ile ilgili detaylar, IMO'nun rehber niteliğindeki tavsiye kararları ile Taraf Devletlere bildirilmiştir. Bu sistemin ISPS Kod hükümleri gereği gemide bulundurulması zorunlu olduğundan Taraf Devletlerce gemilere uluslararası güvenlik sertifikası verilirken sistemin çalışır durumda olup olmadığı konusunda dikkatli olunmalıdır.

MSC, MSC.136(76) numaralı kararı[343] ile Gemi Güvenlik Alarm Sistemleri'nin çalışma standartları ile ilgili tavsiyelerini bildirmiştir. Buna göre gemi güvenlik alarm sisteminde en az iki adet aktivasyon noktası bulunmalıdır. Sistem çalıştırıldığında ise kıyıdaki yetkili otoriteye acil durum bildirimi gönderilmektedir. Gemi alarm sistemi ile geminin yakınındaki diğer gemilere bildirim gönderilemez; sadece kıyıdaki yetkili otoriteye gönderilir[344]. Yetkili otoriteye acil durum bildirimi ile birlikte geminin tanıtıcı bilgileri, şirketi ve mevkii de iletilir. Kıyıdaki otorite, alarm bildiriminin alınmasının ardından gemi

---

342 *Guidance on the Access of Public Authorities, Emergency Response Services And Pilots on Board Ships to Which SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code Apply*, 23 Mayıs 2005. Metne erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1156.pdf> (e.t.: 14.01.2019).

343 *Performance Standards for a Ship Security Alert System*, 11 Aralık 2002. Karara erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.136(76).pdf#search=Ship%20Security%20Alarm%20Systems> (e.t.: 07.09.2018).

344 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1190.pdf#search=SHIP%20SECURITY%20ALERT%20SYSTEM> (e.t.:07.09.2018). *Yıldız:* s. 45.

güvenliğinden sorumlu olan idari otorite ile birlikte gerekli görüldüğü takdirde yakındaki diğer gemilerle ve diğer Taraf Devletlerle iletişime geçer.

Gemi güvenlik alarm sisteminin kullanımı ile ilgili prosedür ve aktivasyon noktaları gemi güvenlik planında yer almalıdır. Alarm sistemini çalıştıran aktivasyon noktalarının gemideki yeri gizli tutulur ve görevli personel dışında hiç kimse ile paylaşılmaz. Gemi güvenlik alarm sistemi SOLAS Bölüm IV'e uygun olarak kurulan radyo haberleşme sistemlerinden yararlanılarak kullanılabilir. Ayrıca gemi güvenlik alarm sisteminin çalıştırılması gemide herhangi bir alarm veya uyarı ikazının çalışmasına neden olmamasına dikkat edilmelidir. Gemi güvenlik alarm sistemi ile sadece kıyıdaki yetkili otoritenin acil durumdan haberdar edilmesi amaçlanmaktadır.

F. ALTERNATİF GÜVENLİK ANLAŞMALARI

Taraf Devletler, bölgesel olarak sadece belli limanlarından yapılan yolculukları kapsar biçimde diğer Taraf Devletlerle ikili veya çok taraflı alternatif güvenlik anlaşmaları yapabilir[345]. Bu anlaşmalar genellikle "kısa uluslararası yolculuklar"ı kapsar biçimde yapılmaktadır[346]. Kısa uluslararası yolculuk terimi 1974 tarihli SOLAS'ta tanımlanmıştır. Buna göre kısa uluslararası yolculuk; yapacağı bütün yolculuk süresince yolcularının ve gemi adamlarının emniyet altına alınabileceği bir liman veya mevkiden 200 milden daha açığa çıkmayan ve yolculuğun başladığı memleketin son limanı (son uğrak limanı) ile en son gideceği liman (son varış limanı) arasındaki mesafe de 600 milden aşkın olmayan, uluslararası bir yolculuk anlamına gelir[347]. Geminin son uğrak limanı ile son varış limanı yolculuk planına göre belirlenir.

Alternatif güvenlik anlaşmaları, var olan deniz güvenliği önlemlerinin dışında taraflarca bazı güvenlik önlemlerinin alınmasını, limana varmadan evvel bazı prosedürlerin uygulanmasını veya ilgililer arasında "Güvenlik Bildirimi" (*Declaration of Security*: DOS)

345 SOLAS, XI-II/11.1
346 Kraska-Pedrozo, s. 468.
347 SOLAS 1974, Kısım A – Genel Hükümler, Kural 2(a).

yapılmasını öngörebilir[348]. Kararlaştırılan hükümler sadece anlaşma kapsamına giren gemilere uygulanmaktadır[349].

G. EŞ DEĞER GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

Belirlenmiş Otorite, ilgili Taraf Devletin bayrağını taşıyan gemilere ve bu devletin yetki alanına giren limanlarda en azından ISPS Kod Bölüm A ile getirilen düzenlemeyi sağlar biçimde eş değer güvenlik önlemlerinin alınmasına izin verebilir[350]. Eğer Taraf Devlet, bu şekilde bir veya bir kısım gemileri için eş değer güvenlik önlemlerinin uygulanmasına karar verirse bu düzenleme söz konusu gemilerin gemi güvenlik planları hazırlanması zorunluluğunu da içermelidir[351].

Eş değer güvenlik düzenlemelerinin 1974 tarihli SOLAS'a Taraf Devletin bayrağını taşıyan gemilerin sadece ara sıra uğradığı limanlar bakımından esas alınması uygundur. Bu limanlara liman tesisi güvenlik görevlisi atamak veya liman tesisi güvenlik planı hazırlanmaksızın eş değer güvenlik önlemleri almak zorunluluğu getirilebilir[352]. Eş değer güvenlik önlemlerinin alınmasının istendiği liman tesisleri de GISIS sisteminde yer verilmek üzere IMO'ya bildirilmelidir[353].

H. BELİRLENMİŞ OTORİTE

ISPS Kod, hem bayrak devletleri, hem de liman devletleri için bazı yükümlülükler getirmiştir. Bütün Taraf Devletler, kendi bayrağını taşıyan gemilerin ve kendi bünyesindeki liman tesislerinin güvenlik seviyelerini tayin etmek zorundadır. Ayrıca gemi ve liman tesislerinde güvenlik seviyelerine uygun önlemlerin alınmasını sağlamak, güvenlik seviyesinde değişiklik olduğu takdirde yine buna uygun işlemlerin yapılmasını sağlamak Taraf Devletlerin yükümlülükleri arasındadır[354]. Bu yükümlülükler Taraf Devletler adına, yetki tayin edilen belirlenmiş otoriteler tarafından yerine getirilmektedir. Zira SOLAS XI-

348 Kraska-Pedrozo, s. 469.
349 SOLAS, XI-II/11.3.
350 SOLAS, XI-2/12.
351 MSC 89/INF.13, 4.2.12. *Measures to Enhance Maritime Security Maritime Security Manual – Guidance for Port Facilities, Ports and Ships,* 5 Mart 2011. <http://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/Guide-to-Maritime-Security-and-the-ISPS-Code-2012.pdf> (e.t.: 13.12.2018).
352 *Kraska-Pedrozo:* s. 470.
353 MSC 89/INF.13, 2.14.6.
354 SOLAS, XI-2/3.

2/1.4.hükmüne göre m. 3, 4, 7, 10, 11, 12 ve 13'de geçen "Taraf Devlet" ibareleri, "Belirlenmiş Otorite" olarak anlaşılmalıdır.

ISPS Kod uyarınca Taraf Devletler adına yetkilendirilen otoritelerin görevi aşağıda gösterilmiştir:

- Uygulanabilir güvenlik seviyesini belirlemek.
- Gemi güvenlik planlarını onaylamak ve gerekli değişiklikleri yapmak.
- ISPS Kod hükümlerine uygun gemilerin uygunluğunu denetlemek ve uluslararası gemi güvenlik sertifikalarını vermek.
- Gemi güvenlik planlarını hazırlamakla sorumlu olan gemi güvenlik sorumlusunu atamaya yetkili liman tesislerini belirlemek.
- Liman güvenlik denetimin tamamlanması ve onaylanmasının sağlanması ile daha önce onaylanan güvenlik değerlendirmelerindeki gerekli değişiklikleri yapmak.
- Liman güvenlik planlarını onaylamak ve daha önce hazırlanan planlarda gerekli değişiklikleri yapmak.
- Kontrol ve alınması gerekli önlemlerle ilgili uygulamaları yapmak.
- Onaylanan planları test etmek.
- IMO ve diğer denizcilik ve liman otoriteleri ile bilgi paylaşımı ve iletişimi sağlanmak[355].

Ayrıca belirlenmiş otorite, kendi bayrağını taşıyan gemi ve liman tesislerinin güvenlik seviyelerini ve güvenlik seviyelerine uygun olarak gemilerin ve liman tesislerinin uyması gereken hükümleri belirlemek zorundadır. Güvenlik seviyeleri belirlenirken sırasıyla güvenilir, kuvvetlendirilmiş, yakın güvenlik tehdidi bilgisi derecesi ve güvenlik tehdidi bilgisinin sonuçları dikkate alınır[356].

MSC 89/INF.13 sayılı IMO Rehberinde yetkili idari otorite ve denetleyici idari otorite şeklinde bir ayrım yapılmıştır. Bu rehbere göre Taraf Devletler, yetkili idari otoritenin ve denetleyici otoritenin kendi görev alanlarına giren konularda işlem yapmak üzere yetkilendirilmelerine uygun millî hukuki düzenlemeler yapmalıdır. Yetkili düzenleyici idari otorite; Taraf Devletçe yapılan hukuki düzenlemelere uygun olarak tam ve etkili uygulamayı

355 ISPS Kod Bölüm B/1.6.
356 SOLAS XI-2/3, ISPS Kod Bölüm A/4.1.

sağlar biçimde gerekli idari tedbirleri alır ve bununla ilgili düzenlemeleri yapar. Denetleyici idari otorite ise limanın tüm bölümlerine girerek gerekirse güvenlik planı ve diğer dokümanlardan suret almak suretiyle limanlarda denetim yapmalıdır. Bu kapsamda kısıtlı alanlar dâhil olmak üzere limanlara giriş kontrolü, yük yükleme, gemi deposunun ve yakıtın doldurulması, limanın gözetlenmesi, güvenlik iletişim ve koordinasyonu, yapılan denetim ve değişiklikler, gemiye giriş ve çıkış ile ilgili getirilen prosedür, gemi ve liman ara yüzü arasındaki iletişim ile ilgili prosedür, tahliye prosedürü, güvenlikle alakalı hassas bilgilerin (liman tesisi güvenlik planı gibi) korunması ile ilgili denetimler yapılabilir[357]. Türkiye uygulamasında böyle bir ayrım bulunmayıp, denetim ve ISPS Kod kapsamında idarece yapılması gereken diğer işlemler tek elden, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca yürütülmektedir.

İ. TANINMIŞ GÜVENLİK KURULUŞLARI

Taraf Devletler tarafından ISPS Kod kapsamında yer alan bazı yükümlülükleri yerine getirmek üzere tanınmış güvenlik kuruluşları yetkilendirilebilir[358]. Tanınmış güvenlik kuruluşları ile ilgili ISPS Kod kapsamında yapılan düzenlemelerin yanı sıra IMO tarafından 10 Haziran 2003 tarihli MSC/Circ.1074 sayılı Rehber[359] yayımlanmıştır. Buna göre Belirlenmiş Otorite ve ilgili tanınmış güvenlik kuruluşu arasında yetkilendirmeye ilişkin yazılı bir sözleşme yapılmalıdır. Bu sözleşme ile tanınmış güvenlik kuruluşunun hangi hususlarda Taraf Devleti temsile yetkili olduğunun açıkça belirlenmesi gerekmektedir.

ISPS Kod Bölüm A/4.3 ve 9.2.1 m. hükümleri uyarınca tanınmış güvenlik kuruluşları sadece aşağıdaki konularda yetkilendirilemez:

- Uygulanabilir güvenlik seviyesinin belirlenmesi.
- Liman güvenlik değerlendirilmesinin onaylanması ya da onaylanan değerlendirmede yapılan değişikliklerin onaylanması.
- Liman güvenlik sorumlusu atanması gerekli limanların belirlenmesi.

---

357 MSC 89/INF.13, prg. 2.17.13.

358 ISPS Kod, A/4.3.

359 *Interim Guidelines for the Authorization of Recognized Security Organizations Acting on Behalf of the Administration and/or Designated Authority of a Contracting Government*, 10 Haziran 2003. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1074.pdf> (e.t.: 15.01.2019).

- Liman tesisi güvenlik planının onaylanması ya da onaylanan planda yapılan değişikliklerin onaylanması
- SOLAS XI-2/9 düzenlemesi uyarınca kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek ve güvenlik bildirimi için gerekleri tesis etmek.

Yetkilendirme için öncelikle ilgili kuruluşun yeterli olup olmadığı değerlendirilir. Bu kapsamda güvenlik konusundaki uzmanlığı, gemi dizaynı ve hizmet vermek bakımından limanların fiziki yapısı ile ilgili yeterli bilgi birikimine sahip olup olmadığı, geminin limandaki faaliyeti esnasında veya gemi-liman ara yüzündeki güvenlik risklerini belirleme ve en aza indirme yeteneği, personelinin eğitimini geliştirme konusundaki becerisi, personelinin gizliliğe riayetini sağlayıp sağlamadığı, güvenlikle ilgili hassas materyallere yetkisiz erişimi önleme becerisi, ISPS Kod ve deniz güvenliği ile ilgili millî ve milletlerarası mevzuata olan hakimiyeti, güncel güvenlik tehditleri ve riskleri ile ilgili bilgi birikimi, silah ve tehlikeli maddeleri tanıma becerisi, ayrımcılık olmaksızın güvenlik açısından tehdit oluşturabilecek insan davranışlarını anlama becerisi, uygun güvenlik önlemleri ile ilgili gerekli teknik bilgiye sahip olma, güvenlik ve gözlem ekipmanlarını kullanım becerisine sahip olma, tanınmış güvenlik kuruluşlarının taşıması gereken özellikler olarak değerlendirilir[360].

Yetkilendirme yapılan görevlerle ilgili olarak Taraf Devletlerin sorumluluğu devam etmektedir. Bu nedenle gerekli standartları sağlamayan kuruluşların görevlerinde her zaman değişiklik yapılabilir, yetkilendirme işlemleri iptal edilebilir[361]. Yetkilendirmeden sonra Taraf Devletlerin ilgili kuruluş üzerindeki gözetim yükümlülüğü devam etmektedir[362]. Taraf Devletler, tanınmış güvenlik kuruluşları tarafından yapılan işlemlerin doğruluğunu kontrol etmeli, onlarla sürekli irtibat hâlinde olmalıdır. Taraf Devletler, bu konu ile ilgili prosedürleri düzenleyip sürekli gözetim yükümlülüğünü yerine getirmelidir.

IMO tarafından hazırlanan rehber niteliğindeki düzenlemelerde yetki verilen bu kuruluşların söz konusu özellikleri taşıyıp taşımadığının incelenmesi tavsiye edilmektedir. Özellikle ilgili kuruluşun üstlenmiş olduğu görevlere uygun olarak belirtilen niteliklerin aranması şarttır. Örneğin; Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası düzenlemekle

360 ISPS Kod, B/4.5.
361 MSC 89/INF.13: prg. 2.5.11.
362 MSC/Circ.1074: Annex, prg. 4.

yetkilendirilen bir kuruluşun bizatihi geminin güvenlik ekipmanları ile ilgili yeterli bilgi birikimine sahip olması gereklidir.

Tanınmış güvenlik kuruluşları, gemi güvenlik planlarını veya planlarda yapılan değişiklikleri onaylamak, ISPS Kod gereklerini sağlayan gemileri doğrulamak, sertifikalandırmak ve İdare tarafından istenilen liman tesisi güvenlik değerlendirmelerini yönetmek hususlarında yetkilendirilebilir. Bu kuruluşlar, ayrıca gemi ve liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin yapılması, güvenlik planlarının hazırlanması hususlarında şirketlere ve liman tesislerine tavsiyelerde ve yardımda bulunabilir[363].

II. GEMİLERE İLİŞKİN ÖZEL HÜKÜMLER

A. ŞİRKET GÜVENLİK SORUMLUSU

ISPS Kod uyarınca şirketler yönetimi altındaki her bir gemi için şirket güvenlik sorumlusu atamak zorundadır[364]. Gemilerin tipi ve büyüklüğüne göre bir gemi için birden fazla şirket güvenlik görevlisi atanabildiği gibi, birden fazla gemi için tek bir şirket güvenlik sorumlusu da görevlendirilebilir. Ancak hangi personelin hangi gemiden sorumlu olduğunun açıkça belirlenmiş olması gerekir.

Şirket güvenlik sorumlusu olarak atanan kişi, tıpkı tanınmış güvenlik kuruluşlarında olduğu gibi, üstlendiği görev ve sorumlulukları yerine getirmeye ehil olmalıdır. Özellikle güvenlikle ilgili mevzuat, güvenlik denetim metotları, güvenlik operasyonu ve koşulları, acil durum hazırlık planları, güvenlik talim ve tatbikat teknikleri gibi konularda yeterli bilgi birikimine sahip olmalıdır[365].

Şirket güvenlik sorumlusu, gemi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasını[366] ve bu değerlendirmelerin uygulanmasını sağlamakla[367] yükümlüdür. Gemi güvenlik değerlendirmesinin bu konuda yeterince uzmanlığa sahip kurum veya kuruluşlarca yapılması gerekmektedir. Uygulamada gemi güvenlik değerlendirmeleri genellikle tanınmış güvenlik

363 ISPS Kod, B/4.3. ve 4.4.
364 ISPS Kod A/11.1.
365 ISPS Kod B/13.1.
366 ISPS Kod A/8.2.
367 ISPS Kod A/11.2.

kuruluşları tarafından yapılmaktadır[368]. Şirket güvenlik görevlisi, konumu ile ilgili bütün görevleri kişisel olarak üzerine almak zorunda olmamakla beraber, onların gerektiği şekilde yerine getirilmesinin sorumluluğu şirket güvenlik görevlisindedir[369].

B. GEMİ GÜVENLİK SORUMLUSU

ISPS Kod gereği tüm gemilere gemi güvenlik sorumlusu atanır[370]. Gemi güvenlik sorumlusunun görevleri gemi güvenlik planında yer alır[371]. Gemi güvenlik planında ve ISPS Kod'un herhangi bir yerinde belirtilenlere ek olarak, gemi güvenlik görevlisinin görev ve sorumlulukları, sadece bunlarla sınırlı olmamak üzere aşağıda gösterilmiştir:

- Güvenlik önlemlerinin devam ettirilmesini sağlamak için düzenli gemi güvenlik denetimlerinin gerçekleştirilmesi.
- Gemi güvenlik planının ve planda yapılan değişikliklerin muhafazası ve yönetimi.
- Gemi yükünün ve kumanyasının elleçlenmesi konusunda diğer gemi personeli ve ilgili liman tesisi güvenlik görevlileri ile güvenlik konusunda koordinasyonun sağlanması.
- Gemi güvenlik planında değişiklik gerektiren hususların önerilmesi.
- İç kontrol sırasında saptanan uygunsuzlukların, dönemsel gözden geçirmelerin, tespit edilen eksikliklerin, güvenlik denetimlerinin ve gemi uygunluk doğrulamasının ve düzeltme hareketlerinin şirket güvenlik görevlisine rapor edilmesi.
- Gemideki güvenlik bilincinin ve bu konudaki hassasiyetin geliştirilmesi.
- Gemi personeline güvenlikle ilgili yeterli düzeyde eğitim verilmesinin sağlanması.
- Tüm güvenlik olaylarının rapor edilmesi.
- Gemi güvenlik planının uygulanmasında, şirket güvenlik görevlisi ve ilgili liman tesisi güvenlik görevlisi ile koordinasyonun sağlanması.
- Eğer mevcut ise güvenlik cihazlarının uygun bir şekilde çalıştırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasının sağlanması.

---

368 Tanınmış Güvenlik Kuruluşları ISPS Kod A/8.5. uyarınca yetkilendirildikleri takdirde gemi güvenlik değerlendirmesi yapabilirler.

369 ISPS Kod B/9.1.

370 ISPS Kod, A/12.1.

371 ISPS Kod, A/13.3.

Gemi güvenlik sorumlusunun sahip olduğu yetkiler ile kaptanın yetkileri arasında çatışma yaşanabilir. Bu sebeple SOLAS XI-II/8 ile kaptanın yetkileri açıkça belirtilerek bu sorunun önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Aynı zamanda gerekli eğitim ve sertifikaya sahip olduğu takdirde kaptanın da gemi güvenlik sorumlusu olarak atanması mümkündür[372]. Böylece iki yetkili arasındaki çatışma ihtimalinin tamamen önüne geçilmiş ve şirketlere de büyük bir kolaylık sağlanmıştır.

Gemi güvenlik görevlisi bu görevleri yerine getirmek için yeterli eğitim ve tecrübeye sahip olmalıdır[373]. ISPS Kod B/13.2 ve 13.3'de gemi güvenlik sorumlusunun bilgi ve yeterli eğitime sahip olması gereken konular sayılmıştır. Bu konular genel itibariyle güvenlik yönetimi, güvenlikle ilgili düzenleme ve mevzuat hükümleri, gemi güvenlik değerlendirmesi ve gemi güvenlik denetiminin metodolojisi, acil durum hazırlık önlemleri ve cevapları, gemi güvenlik ekipmanlarının, silah ve tehlikeli maddelerin tanınması, gözlem-denetim ve iletişim ekipmanlarının tanınması ve gemi güvenlik planı ile ilgili prosedürlerden oluşmaktadır.

ISPS Kod, gemi güvenlik sorumlusuna doğrudan güvenliği sağlama görevi değil, güvenlikle ilgili koordinasyonu sağlama görevi vermiştir. Güvenlikle alakalı gerekli eğitimleri alan bu personel adeta masa başı bir pozisyonda görev almaktadır. Bu düzenleme uzun zamandır gemideki personel sayısının azaltılmasına odaklanan denizcilik endüstrisini kaygılandırmıştır. Hem birçok eğitim ve sertifika şartını sağlayan bir personelin bulunması, hem bu personelin sürekli olarak gemide istihdam edilmesi denizcilik sektörü için önemli bir sorun teşkil etmektedir[374]. Ancak kaptanın da gemi güvenlik sorumlusu olarak atanabilmesi sayesinde bu sorun büyük ölçüde çözülmüştür[375].

ISPS Kod ile gemi güvenlik sorumlusunun dışında gemideki diğer personele de güvenlikle ilgili bazı görev ve sorumluluklar getirilmiştir. SOLAS XI-II/13.3. düzenlemesi uyarınca gemide çalışan bütün personelin gemi güvenlik planında belirtilen sorumluluklarının bilincinde olması gerekir. Gemi güvenlik görevlisi bu farkındalığı sağlamak zorundadır. Ayrıca gemideki diğer personelin bu görevleri yerine getirmek için bilgi birikimi ve tecrübeye sahip olması gerekmektedir. ISPS Kod Bölüm B'de öngörülen tavsiye niteliğindeki hükümler

372 Jones, s. 92.
373 ISPS Kod, A/13.2.
374 Jones, s. 92.
375 Çelikoğlu, E.: *Uluslararası Gemi ve Liman Emniyet Kodu (ISPS Code)'nun Gelişimi ve Uygulama Süreci*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Ocak 2005, s. 105 vd.

ile güvenlikle ilgili görev ve sorumlulukları bulunan gemi personelinin, silah ve tehlikeli maddeleri tanıma, güvenlik tehdidi oluşturma ihtimali bulunan kişilerin ayırt edici özelliklerini tanıma, acil durum yönetim planları, güvenlik ekipman ve kontrol sistemleri, güvenlik seviyelerinde alınan önlemler ve güvenlik önlemlerini engellemek için kullanılan yöntemler ile ilgili bilgi sahibi olması gerekir. Gemideki personelin gerekli eğitimleri almasını sağlamak ise şirket güvenlik sorumlusunun görevidir[376].

C. GEMİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMESİ

Gemi güvenlik değerlendirmesi, gemi güvenlik planının hazırlanması işlemine esas oluşturur[377]. Yukarıda da belirtildiği gibi şirket güvenlik sorumlusu, gemi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasından ve uygulanmasının sağlanmasından sorumludur.

Gemi güvenlik değerlendirmesi; mevcut güvenlik önlemleri ve yapılacak çalışmaların belirlenmesi, gemideki korunması önem arz eden değerlere uygun ana işlemlerin belirlenmesi, ana işlemlere yönelik muhtemel tehditlerin belirlenmesi ve gerçekleşme olasılığının saptanması, altyapı ve insan faktörü de dâhil zayıf noktaların belirlenmesini kapsamak zorundadır[378]. Bu doğrultuda güvenlik değerlendirmelerinde geminin fiziki güvenliği, yapısal bütünlüğü, personel koruma sistemleri, işlemsel prosedürler, radyo ve telekomünikasyon gibi haberleşme sistemleri, bilgisayar sistemleri ile ilgili unsurlara yer verilmelidir[379].

22 Aralık 2008 tarihli ve MSC.1/Circ.1283 sayılı tavsiye niteliğindeki IMO kararında[380] risk değerlendirmesi ile ilgili şu şekilde bir formül oluşturulmuştur:

RİSK= TEHDİT x ETKİ x SAVUNMASIZLIK

Tehdit, etki ve savunmasızlık faktörlerinin her birine 1 ile 4 arasında numaralar verilerek risk düzeyi hesaplanır. Çıkan değer 27'nin üzerinde ise yüksek risk, 8 ile 24 arasında ise orta seviyede risk, 6'dan az ise düşük seviye risk söz konusudur.

376 Demirtabak, s. 60.
377 ISPS Kod, A/8.1.
378 ISPS Kod, A/8.4.
379 ISPS Kod, A/8.3., MSC 89/INF.13, prg. 2.9.12
380 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.1%20Circ.1283.pdf> (e.t.: 30.01.2019).

D. GEMİ GÜVENLİK PLANI

Bütün gemilerde onaylı gemi güvenlik planının bulundurulması gerekir[381]. Bu plan, her üç güvenlik seviyesi için de önlemler içermeli ve gemi güvenlik değerlendirmesine uygun olarak hazırlanmalıdır. Gemi güvenlik planının onaylanmak üzere yetkili idareye sunulması hâlinde gemi güvenlik değerlendirmesinin de plan ile birlikte gönderilmesi gerekmektedir[382].

Gemi güvenlik planının hazırlanıp onaya sunulmasından ISPS Kod gereği şirket güvenlik sorumlusu (*Company Security Officer:* CSO) sorumludur. Tanınmış güvenlik kuruluşları, gemi güvenlik sorumlusu yanında planın hazırlanması aşamasında bulunabilir[383]. Ayrıca onay için sunulan planların veya ilgili gemi güvenlik değerlendirmesinin hazırlık aşamasında yer almamak kaydıyla gemi güvenlik planının veya planda yapılan değişikliklerin onaylanması işlemlerini yapabilir[384].

Plan, İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dillerinde hazırlanır. Eğer gemide başka bir dil kullanılıyor ise planın bu dile ait çevirisi de gemide bulundurulmalıdır. Özellikle gemi personelini ilgilendiren hükümler personelin anladığı dilde yazılmalıdır. Ayrıca planın yetkisiz erişime karşı korunması gerekmektedir. Bu görev, 2011 tarihli IMO rehberine göre gemi güvenlik sorumlusuna aittir[385]. Gemi güvenlik planı elektronik ortamda da bulunabilir. Bu durumda da planın yetkisiz erişime karşı korunması gerekir[386].

ISPS Kod Bölüm A, Kural 9.4'e göre gemi güvenlik planında zaruri olarak bulunması gereken hususlar aşağıda gösterilmiştir. Bunlar talimatlar veya rehber şeklinde düzenlenmiştir:

- Gemi bordasında taşınmasına izin verilmemiş silah ve tehlikeli maddelerin taşınmasını önlemek için alınması gereken önlemler.
- Gemideki yasak bölgeler ve bu bölgelere izinsiz girişin engellenmesi için alınan önlemler, gemiye izinsiz girişi önlemek için gerekli önlemler.
- Gemi veya gemi/liman arabirimindeki kritik işlemleri de kapsayan, güvenlik tehditlerine veya güvenlik ihlallerine karşılık vermek için gerekli işlemler.

381 ISPS Kod, A/9.1.
382 ISPS Kod, A/9.3.
383 ISPS Kod, A/9.1.1.
384 ISPS Kod, A/9.2.
385 MSC 89/INF.13.
386 ISPS Kod, A/9.6.

- İdarenin güvenlik seviyesi 3'de verebileceği her türlü güvenlik talimatına cevap vermek için gerekli işlemler.
- Güvenlik tehditleri veya güvenlik ihlalleri söz konusu olduğunda yapılması gereken tahliye işlemleri.
- Güvenlikle ilgili sorumluluklar yüklenen gemi personelinin ve diğer personellerin güvenlikle ilgili görevleri.
- Güvenlikle ilgili çalışmaların denetlemesi işlemleri.
- Plan ile ilgili eğitim, talim ve tatbikatlar hakkındaki işlemler.
- Liman tesisi güvenlik çalışmaları ile etkileşimde bulunmakla ilgili işlemler.
- Planın periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi işlemleri.
- Güvenlik olaylarının rapor edilmesi için yapılacak işlemler.
- Gemi güvenlik görevlisinin belirlenmesi.
- 24 saat irtibat detayları da dâhil, şirket güvenlik görevlisinin belirlenmesi.
- Gemide bulunan her türlü güvenlik cihazının denetlenmesi, test edilmesi, ayarlanması ve bakımını temin etmekle ilgili işlemler.
- Gemide bulunan her türlü güvenlik cihazının test edilme veya ayarının yapılma sıklığı.
- Gemi güvenlik alarm sistemi çalıştırma noktalarının bulunduğu yerlerin belirlenmesi.
- Test edilme, etkinleştirme, devre dışı bırakma ve ilk hale getirme ve yanlış alarmları sınırlamayı da kapsayan gemi güvenlik alarm sisteminin kullanımı ile ilgili işlemler.

Ayrıca ISPS Kod Bölüm B 9.51. maddesi uyarınca geminin Taraf Devlet olmayan bir devletin limanında bulunması durumunda, ISPS Kodu uygulamayan bir gemi veya liman tesisi ile karşılaştığında veya işlem yaptığında, sabit veya yüzer platformlarla veya bölgesinde bulunan seyyar sondaj üniteleri ile karşılaştığında uygulaması gereken işlemler ve güvenlik önlemleri gemi güvenlik planında belirtilmelidir.

Gemi güvenlik planlarının incelenme sıklığı ile ilgili düzenleme yapma yetkisi Taraf Devletlere bırakılmıştır[387]. 2011 tarihli ve MSC 89/INF.13 sayılı Rehber uyarınca planın her yıl gözden geçirilmesi gerekir.

Gemideki yasak bölgelerin gemi güvenlik planında açıkça belirlenmesi ve bu alanlara girişin engellenmesi ile ilgili önlemlere yer verilmesi gerekmektedir[388]. Ancak bazı durumlarda yasak bölgelere giriş yapılması zorunlu ise yetkililerce veya acil durumlarda kurtarma ekiplerince sadece bu görevle ilgili olarak ve mümkün olan en kısa sürede diğer alana geçmek kaydıyla gemideki yasak bölgelere girişe müsaade edilebilir[390].

Gemilerde hangi durumda ve hangi kamu otoritesi tarafından silahlı personel görevlendirildiğine ilişkin Taraf Devletlerin yasal düzenlemeleri dikkate alınır[391]. ISPS Kod Bölüm B/16.7. düzenlemesine göre Taraf Devletler ateşli silahların kullanımı için yetki verdikleri hâllerde bu silahların kullanımıyla ilgili özel güvenlik kılavuzları düzenlemelidir. Liman Tesisi Güvenlik Planı'nda da bu konu ile ilgili, özellikle tehlikeli veya zararlı maddeler taşıyan gemiler için uygulanmasına yönelik özel kılavuz bulunmalıdır.

E. GEMİ DOĞRULAMA VE SERTİFİKALANDIRMA

ISPS Kod Bölüm A, Kural 19 uyarınca idare tarafından; gemi hizmete girmeden önce ilk doğrulama, beş yıllık aralıklarla yenileme doğrulaması ve en az sertifikanın ikinci ve üçüncü yılları arasında da bir ara doğrulama yapılmalıdır. Bunlar zaruri olarak sayılmıştır. Taraf Devletlerce ara doğrulamalarının sayısı artırılabilir. Gemi doğrulama, Taraf Devlete ait idari görevliler tarafından yapılmaktadır. Ancak bu yetki tanınmış güvenlik kuruluşlarına da devredilebilir[392].

Gemi doğrulama işlemleri kapsamında geminin güvenlik sistemi ve ekipmanlarının SOLAS XI-II hükümleri ile getirilen zorunluluklara uygun olup olmadığı incelenmektedir. Gerekli zorunlulukları sağlayan gemilerle ilgili olarak ilk doğrulama veya yenileme

387 MSC 89/INF.13, s. 43.
388 ISPS Kod, A/9.4.2.
390 MSC/Circ.1156, *Guidance on the Access of Public Authorities, Emergency Response Services and Pilots on Board Ships to Which SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code Apply*, 23 Mayıs 2005, s. 5. Sirküler metnine erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1156.pdf> (e.t.: 11.09.2019).
391 MSC/Circ.1156, m. 8.2., s.5.
392 ISPS Kod, A/19.1.2.

doğrulamasından sonra en fazla beş yıl geçerli olmak üzere onaylı Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası yayımlanmaktadır. Sertifikanın onay veya yayımlama işlemleri de idare adına işlem yapmaya yetkili bir tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından yapılabilir[393].

Sertifikanın geçerlilik süresi ile ilgili detaylar Bölüm A, Kural 19 ile belirtilmiştir. Ancak aşağıdaki hâllerde sertifika geçersiz sayılmaktadır:

- Gemi doğrulaması Kural 19'da belirtilen sürelerde yapılmamış ise.
- Sertifika onaylı değilse.
- Şirket daha önce kendisi tarafından işletilmeyen bir geminin işletim sorumluluğunu üstlenmiş ise.
- Gemi bir başka devletin bayrağına geçmişse[394].

Kural 19.4. uyarınca bazı durumlarda Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası yayımlanmasına kadar geçen sürede Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası yayımlanmasına izin verilmiştir. Bu durumlar aşağıda gösterilmiştir:

- Hizmete girmekte olan, hizmete girmeden önce veya yeniden hizmete girmeden önce Sertifikaya sahip olmayan bir gemi söz konusu ise.
- Geminin bir Taraf Devlet bayrağından diğer bir Taraf Devlet bayrağına girmesi.
- Geminin bir Taraf Devlet bayrağından Taraf Devlet olmayan bir devlet bayrağına girmesi.
- Gemi işletiminin sorumluluğunu alan şirketin daha önce bu geminin işleticiliğini yapmamış olması.

Ancak bu hâllerde de Geçici Uluslararası Güvenlik Sertifikasının yayımlanması için gemi güvenlik değerlendirmesinin yapılmış olması, gemi güvenlik planının onay için sunulmuş ve gemide uygulanıyor olması, gemi güvenlik alarm sisteminin çalışır durumda olması koşulları aranmaktadır[395].

Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası, onaylı Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası alınıncaya kadar ve tekrar uzatılmamak üzere en fazla altı ay süre ile geçerlidir. Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası, İdare veya onun adına hareket etmeye yetkili

393 ISPS Kod, A/19.2.2.
394 ISPS Kod, A/19.3.8.
395 ISPS Kod, A/19.4.2.

tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından yayımlanabilir[396]. Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası ve Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası örnek form hâlinde ISPS Kod'un ekinde yer almaktadır.

III. LİMAN TESİSLERİNE İLİŞKİN ÖZEL HÜKÜMLER

A. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK DEĞERLENDİRMELERİ

ISPS Kod'un uygulamasında karşılaşılan en büyük sorun risk değerlendirmesinin yapılmasıdır[397]. Bu süreçte sosyal ve politik etkiler dâhil olmak üzere her türlü iç ve dış etkenlerin göz önüne alınması gerekmektedir. Risk değerlendirmesini yapan personelin iyi eğitim almış ve tecrübeli olması son derece önemlidir[398]. ISPS Kod, risk yönetimi ve değerlendirmesi ile ilgili tüm dünyada geçerli standart bir çerçeve oluşturmuştur. Risk arz eden durumlar bölgelere göre birbirinden farklılık gösterse bile alınan tüm tehditler için belli bir düzeyde önlemler oluşturulmuştur. Örneğin; Rotterdam limanında tehlikeli madde içeren yüklere yönelik terör saldırıları büyük bir tehdit konusu iken, New Orleans'ta kasırgalar denizyolu taşımacılığı için büyük bir tehlike arz etmektedir[399]. ISPS Kod, limanların kendi özelliğine göre risk arz eden durumların belirlenip risk değerlendirmelerinde buna uygun önlemlere yer verilmesini amaçlar. Bu noktada Taraf Devletlere büyük bir sorumluluk düşmektedir.

Taraf Devletler, ISPS Kod Bölüm A hükümlerini dikkate alarak liman tesisi güvenlik değerlendirmesi yapılması gereken liman tesislerini belirler[400]. ISPS Kod uyarınca gemi ve liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri, güvenlik planlarının hazırlanmasında öncelikli ve zorunlu aşamayı oluşturur[401].

ILO ile işbirliği faaliyetleri çerçevesinde hazırlanan Uygulama Kodunda[402] liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasında esas alınmak üzere Tehdit ve Risk Analiz

---

396 ISPS Kod, A/19.4.3.

397 Öztürk, B.: *ISPS Kod Uygulama Sürecindeki Uygunsuzlukların Toplam Kalite Yönetimi ve Bilişsel Haritalama Yöntemi Kullanılarak Kıyaslamalı Analizi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2014, s. 32.

398 Jones, s. 105.

399 Öztürk, s. 32.

400 SOLAS XI-II/2.2.1.

401 ISPS Kod, A/8.1. ve 15.1.

402 *Code of Practice*, 2 Haziran 2004. IMO ve ILO tarafından işbirliği çerçevesinde hazırlanmıştır. Liman tesislerinin güvenliğini sağlamak amacıyla alınması gerekli önlemlerden oluşur. Metne erişim için bkz.:

Matrisi (*Threat and Risk Analysis Matrix*: TRAM) oluşturulmuştur. Bu matrisin amacı limanlardaki potansiyel güvenlik tehditlerini tespit etme, bu tehditleri ortadan kaldırma veya doğacak zararları azaltmaya yönelik önlemleri belirlemektir. Bu analiz sayesinde planlama, bütçe hazırlama ve saldırı hâlinde ihtiyaç duyulan araçların önceden yerleştirilmesi suretiyle fayda sağlanması beklenmektedir. Bu analizden etkili bir şekilde yararlanılabilmesi için değişen koşullara göre sürekli güncelleme yapılması önem arz etmektedir. TRAM matrisi hazırlanırken limanın fonksiyonu ve bulunduğu ülkenin hukuki, sosyal, politik, coğrafik ve ekonomik durumu göz önünde bulundurularak mümkün olduğunca geniş bir potansiyel tehditler listesi oluşturulmalıdır. Tehdit senaryoları, limanın konumu, büyüklüğü ve işlevi dikkate alınarak oluşturulmalıdır. Bu noktada liman tesisi güvenlik değerlendirmesini hazırlayan personelin uzmanlığı ve tecrübesi ön plana çıkmaktadır. Ancak saldırı yöntemleri neredeyse sınırsız olduğundan, tüm saldırı senaryolarını ele almak için birkaç genel kabul edilmiş güvenlik tehdidi senaryosu belirtilmiştir. Yerel makamlar, liman tesis yönetimi ve güvenlik değerlendirmesini yürüten personel, yerel koşullara bağlı olarak genel güvenlik tehdit senaryoları listesine daha özellikli güvenlik tehdit senaryoları ekleyebilir.

TRAM matrisi, oluşturulan tehdit senaryolarının her biri için tehdidin büyüklüğü, savunmasızlık düzeyi, saldırının olası etkileri, risk düzeyi ve saldırıya karşı aksiyon metodu olmak üzere beş ayrı değerlendirme sınıfını içermektedir. Saldırıya karşı aksiyon metodu oluşturulması kısmı her bir tehdit senaryosu için alınması gereken önlemlerin belirlenmesini sağlamaktadır. Tehdidin büyüklüğü, savunmasızlık düzeyi, saldırının olası etkileri ile ilgili olarak ise yapılan değerlendirmeye göre numaralandırma yapılarak her bir tehdit senaryosu için risk değeri belirlenir. Bu değerlendirme sınıfları için oluşturulan değer tablosu aşağıdaki gibidir:

	PUANLAMA
TEHDİDİN BÜYÜKLÜĞÜ	**1-** DÜŞÜK DÜZEY TEHDİT **2-** ORTA DÜZEY TEHDİT **3-** YÜKSEK DÜZEY TEHDİT

<https://www.ilo.org/global/publications/ilo-bookstore/order-online/books/WCMS_PUBL_9221152863_EN/lang--en/index.htm> e.t.: 17.09.2019.

SAVUNMASIZLIK DÜZEYİ	**1-** TAM ETKİLİ ÖNLEM BULUNUYOR **2-** YETERLİ DÜZEYDE ÖNLEM BULUNUYOR **3-** MİNİMAL DÜZEYDE ÖNLEM BULUNUYOR **4-** HİÇ GÜVENLİK ÖNLEMİ YOK
SALDIRININ ETKİ DÜZEYİ	**1-** LİMAN İŞLETMELERİNE DUYULAN MÜŞTERİ GÜVENİ AÇISINDAN YIKICI ETKİ **2-** YÜK GÜVENLİĞİ, VERİMLİLİK VE ALTYAPI AÇISINDAN YIKICI ETKİ **3-** LİMAN ÇEVRESİ VE EKONOMİSİ İÇİN YIKICI ETKİ **4-** KAMU GÜVENLİĞİ VE MİLLÎ PRESTİJ AÇISINDAN YIKICI ETKİ **5-** GÜVENLİK VE EMNİYET STANDARTLARI AÇISINDAN YIKICI ETKİ

RİSK= TEHDİT X SAVUNMASIZLIK X ETKİ

Yukarıdaki tabloya göre yapılan puanlama sonucu verilen formül üzerinden bir risk değeri hesaplanır. Bu formüle göre en yüksek risk değeri; 3x4x5= 60'tır. En düşük risk değeri ise 1x1x1=1 şeklinde hesaplanır.

B. GÜVENLİK BİLDİRİMİ

Yetkili idari otorite, gemi liman ara yüzündeki veya gemi-gemi arasında gerçekleşen bazı işlemlerin bölgedeki insanlar veya eşya bakımından güvenlik riski oluşturabileceğini değerlendirmesi hâlinde güvenlik bildirimi yapılmasına karar verebilir. Güvenlik bildirimi, güvenlik gereklerinin sağlanması sorumluluğunun gemi-liman yönetimi arasında (veya gemi-gemi arasında) ve bazen ilgili devlet tarafından paylaşılmasını gerektirebilir.

Bir geminin güvenlik bildirimi talebinde bulunabileceği durumlar aşağıda gösterilmiştir:

- Güvenlik seviyesinin işlem yaptığı gemi veya liman tesisinin güvenlik seviyesinden daha yüksek olması.
- Devletler arasında gemi-gemi veya gemi-liman tesisi etkileşimi hâlinde belli uluslararası yolculukları kapsamına alır biçimde güvenlik bildirimi yapılmasına yönelik anlaşmalar yapılması.
- Bir gemi veya liman tesisinin de içine karıştığı güvenlikle alakalı riskli bir olayın yaşanması veya bir tehdidin ortaya çıkması.
- Geminin liman tesisi güvenlik planı bulundurması gerekmeyen veya onaylı liman tesisi güvenlik planı bulunmayan bir liman tesisinde bulunması.
- Geminin gemi güvenlik planı bulundurması gerekmeyen veya onaylı gemi güvenlik planı bulunmayan bir gemi ile etkileşim hâlinde olması[404].

Sayılan hâller sınırlı sayıda değildir. Uygulamada karşılaşılan sorunlara göre bu örnekler arttırılabilir.

Güvenlik bildirimi (*Declaration of Security*: DOS), geminin herhangi bir limana giriş yapması hâlinde gemi ile liman yönetimi arasında imzalanan sözleşmedir. Bu sözleşme, geminin limanda durduğu süre boyunca her iki tarafın güvenlikle ilgili sorumluluklarını düzenler. Bir liman yönetiminin DOS imzalaması gereken durumları yetkili idari otorite tespit eder. Genellikle DOS metnini liman yönetimi adına Liman tesisi güvenlik görevlisi (*Port Facility Security Officer:* PFSO), gemi yönetimi adına ise kaptan veya Gemi Güvenlik Sorumlusu (*Ship Security Officer:* SSO) imzalar. SOLAS XI-II düzenlemesinin ekinde DOS metnine ilişkin bir örnek form bulunmaktadır. DOS imzalanması gereken bir durum ortaya çıktığında gemi veya liman yönetimi tarafından diğer tarafa bildirim yapılır. Teklif uygun karşılandığı takdirde hazırlanan metin her iki tarafça imzalanır.

DOS metni, içinde bulunulan durumla ilgili olarak özel düzenlemeler içerebilir. Örneğin; geminin içindeki kısıtlı alanların görüntülenmesi, gemiye veya liman tesisine girişlerin kontrollü olarak sağlanması, yükün elleçlenmesi ile ilgili bazı özel düzenlemeler getirilmesi ve sürekli iletişimin sağlanması gibi özel şartlar getirilebilir. Bu şartlar diğer

[404] ISPS Kod, A/5.1., 5.2. ve 5.5.

tarafça kabul edilmediği takdirde liman yönetimi, limana giriş talebini reddedebilir ve yetkili idari otoriteye konu ile ilgili bildirimde bulunur[405].

C. KAYITLAR

Gemiler giriş yaptıkları son on limanın listesini bulundurmak zorundadır[406]. Ayrıca aşağıdaki kayıtların da her zaman gemide bulundurulması gerekir:

- Eğitim, talim ve tatbikat raporları.
- Güvenlik tehdidi oluşturan olay raporları.
- Her türlü güvenlik ihlalleri.
- Güvenlik seviyesindeki değişiklikler.
- Doğrudan geminin güvenliğini ilgilendiren nedenler dolayısıyla diğer gemilerle veya liman tesisleri ile iletişime geçilmesi sonucunu doğuran olaylar.
- Güvenlik faaliyetlerinin iç denetimi ve gözetimi.
- Periyodik olarak gözden geçirilmiş gemi güvenlik değerlendirmesi.
- Periyodik olarak gözden geçirilmiş gemi güvenlik planı ve planda yapılan her türlü değişiklikler.
- Gemi güvenlik alarm sistemi dâhil güvenlikle alakalı gemideki ekipmanların bakım, onarım ve test raporları.

Bu raporların gemide bulundurulmasının yanı sıra bu kayıtlara yetkisiz erişimin önlenmesine ilişkin gerekli önlemlerin alınması zorunludur[407]. Geminin iç denetiminde ve gemi güvenlik planının uygulamasında görev alan personel, mümkün olduğunca İdare tarafından yapılan denetim çalışmalarından uzak tutulmalıdır. Ancak şirket veya geminin boyutu veya yapısı nedeniyle bunun mümkün olmadığı durumlar bundan müstesnadır[408]. Bu hükmün amacı, çalışan personelin kendi uyguladığı işin denetiminden mümkün olduğu kadar uzak tutulmasıdır.

405 Kraska-Pedrozo, s. 436-437.
406 SOLAS XI-II/9.2.3.
407 ISPS Kod, A/10.1. ve 10.4.
408 ISPS Kod, A/9.4.1.

D. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK SEVİYESİ

ISPS Kod ile amaçlanan şey, yapılan risk değerlendirmesine uygun bir standart belirlemek ve hükümetlerin gemi, liman tesisi ve kıyı üniteleri için değişen güvenlik seviyelerine uygun kurallar koyabilmelerini sağlamaktır[409]. Bu doğrultuda ISPS Kod kapsamında üç farklı güvenlik seviyesi tanımlanmış[410] ve liman tesislerinin her bir güvenlik seviyesinde uygulaması gereken güvenlik önlemleri belirlenmiştir. Güvenlik Seviyesi Bir, uygun asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviye anlamına gelmektedir ve bu güvenlik seviyesinde alınması gereken önlemler aşağıda gösterilmiştir:

- Gemi veya liman tesisinin görevlerini yapmak üzere tam performansının sağlanması.
- Gemi veya liman tesisine girişlerin kontrol edilmesi.
- Yüklemenin kontrol edilmesi.
- Gemi veya liman çevresinin zincir ve yanaşma alanları dâhil olmak üzere görüntülenmesi.
- Kısıtlı alanlara sadece yetkililerce giriş yapıldığına dair görüntüleme yapılması.
- Yükün ve geminin depolama alanlarının denetlenmesi.
- Sürekli olarak güvenli iletişimin sağlanması[412].

Güvenlik Seviyesi İki, ek koruyucu önlemler alınan güvenlik seviyesidir. Bu önlemler Bölüm B'deki hükümler dikkate alınarak liman tesis güvenlik planında detaylı olarak düzenlenir[413].

Güvenlik Seviyesi Üç, ileri düzeyde ek koruyucu önlemler gerektirir. Bu önlemler de güvenlik planındaki ve Bölüm B'deki tavsiye niteliğindeki hükümler dikkate alınarak uygulanır[414].

Liman tesisinin güvenlik seviyesi, limana giriş, yükleme ve yükün boşaltılması gibi işlemlerin gerçekleştirilmesi bakımından önemlidir[415]. Tüm giriş ve çıkış noktaları liman

409 Şeker, s. 683.
410 ISPS Kod, A/2.1.9., 2.1.10. ve 2.1.11.
412 ISPS Kod, A/7.2. ve 14.2.
413 ISPS Kod, A/7.3. ve 14.3.
414 ISPS Kod, A/7.4. ve 14.4.
415 Kraska-Pedrozo, s. 443 vd.

tesisi güvenlik planında belirtilmeli, yetkisiz kişilerin limana izinsiz ve kontrolsüz biçimde girişine izin verilmemelidir. Ayrıca bütün güvenlik seviyeleri için limana giriş kısıtlamaları düzenlenmiş olmalıdır. ISPS Kod Bölüm B, m. 16'nın 15, 16 ve 17. paragraflarında her bir güvenlik seviyesinde limana girişlerin kontrolünün nasıl yapılması gerektiği tavsiyeler hâlinde belirtilmiştir. Aynı maddenin devamı ise her bir güvenlik seviyesi için yükleme ve boşaltma işlemi, gemi kumanyasının teslimi, sahipsiz bagajların elleçlenmesi, ışıklandırma ve güvenlik gözetleme sistemlerinin kontrolü hakkında tavsiye niteliğinde düzenlemeler içermektedir.

E. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK GÖREVLİSİ

Liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenlik planının geliştirilmesinden, uygulanmasından, tetkikinden ve sürdürülmesinden ve gemi güvenlik görevlileri ve şirket güvenlik görevlileri ile olan ilişkilerden sorumlu olmak üzere yetkilendirilen kişidir[416]. Liman tesisi güvenlik görevlisi, ilgili liman tesisinin yönetimi tarafından atanmaktadır. Liman tesisi güvenlik görevlisi atanması gereken liman tesislerini ise Belirlenmiş Otorite belirler. Liman tesisi güvenlik görevlisi, görevlendirildiği liman tesisini kullanmak isteyen gemilerin güvenlik sorumlusu ve şirket güvenlik sorumlusu arasındaki bağlantıyı kurar. Liman tesisi güvenlik görevlisinin güvenlikle alakalı hassas bir konumda bulunması sebebiyle, bu göreve atanabilmek için yetkili idari otorite tarafından onaylanan bir eğitim programının tamamlanması gerekmektedir.

Bir kişinin birden fazla liman tesisine liman tesisi güvenlik görevlisi olarak atanabilmesi mümkündür[417]. Liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisinin bütünüyle gözetiminden, liman güvenliğinin sağlanması için ilgililerle irtibat hâlinde olmaktan, liman tesisi güvenlik planını geliştirmekten ve uygulamasını sağlamaktan, liman güvenliğindeki savunmasız alanların belirlenmesi ve liman güvenliğindeki eksiklikleri gidermekten sorumludur. Ayrıca liman personeline liman tesisinin güvenliğini ilgilendiren prosedürlerin öğretilmesinden ve güvenlik uygulamalarının her zaman farkında olmalarını sağlamaktan sorumludur. Liman tesisi güvenlik görevlisinin atandığı göreve uygun biri olması gerekmektedir. IMO'nun rehber niteliğindeki düzenlemelerinde bu hususa dikkat çekilmektedir. Eğitim, insan unsurunun daha etkili olmasının sağlanabilmesi için en önemli

[416] ISPS Kod A/2.1.8.
[417] ISPS Kod A/17.1.

unsurdur. Liman tesisi güvenlik görevlisinin ve güvenlikten sorumlu diğer liman personelinin ISPS Kod Bölüm B'de tavsiye edilen hükümler de dikkate alınarak uygun bir eğitimi alması gerekir.

Liman tesisi güvenlik görevlisi, liman tesisi güvenlik planını ilgili gemi güvenlik sorumlusu, şirket güvenlik sorumlusu ve ilgili devlet otoritesi ile özel güvenlik personeli ile birlikte uygular. Zira, sayılanlar, gemi ve liman ara yüzünde güvenliğin sağlanmasından hep birlikte sorumludurlar. Liman tesisi güvenlik görevlisinin bulunduğu konumun özelliği sebebiyle belirtilen diğer personelden daha fazla eğitime sahip olması, hassas güvenlik bilgisine erişiminin daha ileri düzeyde olması ve fiilen söz konusu liman yönetiminin personeli olması gerekmektedir. Ancak liman yönetimini ilgilendiren diğer görevlerinin güvenlikle ilgili sorumluluklarına engel olunmamalıdır.

F. LİMAN TESİSİ GÜVENLİK PLANI

Liman tesisi güvenlik planı, ISPS Kod A/2.1.5'de "liman tesisi ve gemileri, kişileri, yükü, yük taşıma birimlerini ve gemi kumanyasını, bir güvenlik olayı riskinden korumak için alınacak önlemlerin uygulanmasını sağlamak amacı ile geliştirilmiş plan" olarak tanımlanmıştır. Çalışma Grubu'nda liman tesisi güvenlik planı, gemi ile liman ara yüzü başta olmak üzere gemiden kıyıya kadar olan alanda karşılaşılabilecek tehditleri önlemek amacıyla geliştirilmiştir[418]. Gemi / liman ara yüzü ise bir geminin, kişilerin veya eşyanın taşınmasından veya gemiye ve gemiden liman hizmetlerinin sağlanmasını içeren eylemlerden doğrudan ve hemen etkilendiğinde ortaya çıkan etkileşimleri ifade eder[419]. Gemi/liman ara yüzü; demirleme, bekleme rıhtımları ile deniz ve kara tarafı güvenlik çevresine kadar uzanır.

Liman tesisi güvenlik planı, onaylı liman tesisi güvenlik değerlendirmesinde belirlenen hususlar esas alınarak hazırlanır. Hazırlanan planın ISPS Kod uyarınca yetkili idari otorite tarafından onaylanması gerekmektedir. Yetkili idari otorite, PFSP hazırlanmasıyla ilgili gerekleri de belirlemektedir. Liman tesisi güvenlik planın bir tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından hazırlanması mümkündür. Fakat PFSP'nin onaylanması hususunda tanınmış güvenlik kuruluşları yetkilendirilemez.

---

418 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

419 ISO 20858:2007, m. 2.7. Bkz.: <https://www.sis.se/api/document/preview/909288/> (e.t.: 30.01.2019).

Plan, her üç güvenlik seviyesi için kurallar içermelidir[420]. Bunun dışında ISPS Kod A/16.3 hükmü ile Liman Tesisi Güvenlik Planında mutlaka bulunması gereken unsurlar aşağıda gösterilmiştir:

- Kişilere, gemilere veya limanlara karşı kullanılması muhtemel ve gemide taşınmasına izin verilmeyen silahların, tehlikeli maddelerin ve cihazların bulundurulmasını önlemek için tasarlanmış önlemler.
- Liman tesislerine, limanda bağlı gemilere ve liman tesisindeki yasaklanmış bölgelere yetkisiz girişleri önlemek için alınan önlemler.
- Liman tesisi veya gemi/liman arabirimindeki kritik işlemlerle ilgili süreçleri de kapsayan, güvenlik tehditlerine veya güvenlik ihlallerine karşılık vermek için yapılması gereken işlemler.
- İdarenin güvenlik seviyesi 3 durumunda iken ilgili liman tesisine vereceği güvenlik talimatlarına karşılık yapılması gerekli işlemler.
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik ihlalleri söz konusu olduğunda yapılması gerekli tahliyelerle ilgili işlemler.
- Güvenlikle ilgili sorumluluklar yüklenen liman tesisi personelinin ve diğer tesis personelinin güvenlik konusu ile ilgili görevleri.
- Gemi güvenlik çalışmaları ile etkileşimde bulunmak için işlemler.
- Planın periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi için işlemler.
- Güvenlik olaylarını raporlamak için işlemler.
- 24 saat irtibat detayları da dâhil, liman güvenlik görevlisinin belirlenmesi için gerekli işlemler.
- Plana ait bilgilerin güvenliğini sağlayan önlemler.
- Liman tesisindeki yükün ve yük elleçleme ekipmanlarının güvenliğinin sağlanması için tasarlanmış önlemler.
- Liman tesisi planının denetimi için işlemler.
- Liman tesisinde bulunan gemideki, gemi güvenlik alarm sisteminin devreye girmesi durumunda verilecek cevaplarla ilgili işlemler.

[420] ISPS Kod, A/16.1.

- Gemi personelinin kıyıya çıkışını veya personel değişikliğini, işçi örgüt ve gemiadamları temsilcileri gibi gemi ziyaretçilerin girişlerini kolaylaştırıcı işlemler.

Liman tesisi güvenlik planında limandaki kısıtlı alanların belirlenmesi ve bu alanlara girişin kısıtlı olduğunu gösteren işaret ve levhaların konulması gerekmektedir. Yükleme ve depolama alanları, tehlikeli madde bulunan depolar, güvenlik gözlem odaları, gemi trafik gözetleme odaları, temel elektrik devrelerini içeren odalar vs. giriş kısıtlaması getirilmesi gereken yerlerdir[421].

Bakanlık tarafından liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve liman tesisi güvenlik planı onaylanan liman tesisleri için ISPS Kod Bölüm B, Madde 16.62'ye istinaden beş yıl için liman tesisi güvenlik sertifikası düzenlenir. Liman tesisi güvenlik sertifikası düzenlenen liman tesisleri yıllık periyodik denetime tabi tutulur[422].

G. MİLLÎ DENİZ GÜVENLİĞİ KOMİTESİ

IMO tarafından hazırlanan rehber niteliğindeki düzenlemelerle Taraf Devletlerin Millî Deniz Güvenliği Komitesi oluşturmaları tavsiye edilmektedir[423]. Hazırlanan rehbere göre bu Komite, denizcilik ve liman işletmeciliği sektörü, gemi adamları ve limanda çalışan işçiler, yük ve yolcu taşıma sektöründen gelen temsilcileri içermelidir. Millî güvenlik tehditlerinin ve savunmasız alanların belirlenmesi, güvenlikle ilgili önceliklerin belirlenmesi, güvenlikle ilgili girişimlerin planlanarak koordine edilmesi, ilgili devletin millî deniz güvenliği stratejisinin geliştirilmesi ve bu konu ile ilgili olarak uluslararası topluluklarla işbirliğinin geliştirilmesi, katılımcı sektörler ve devlet kuruluşlarının yetki kapsamının belirlenmesi, bu Komitenin temel görev alanına girmektedir.

---

421 ISPS Kod B/16.25.

422 Uygulama Yönetmeliği, 18/3. m.

423 MSC.1/Circ.1525, prg. 4.2.1. Metne erişim için bkz.: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1525.pdf> (e.t.: 09.02.2019).

IV. EK GÜVENLİK DÜZENLEMELERİ

A. GEMİ TANITIM NUMARASI

Gemi kimlik numarası, 100 gross tonun üzerindeki şirket veya gerçek kişilere ait gemilere özel kimlik numarası vererek[424] denizlerde güvenlik ve emniyeti geliştirmek, denizlerin kötüye kullanımını önlemek ve deniz çevresinin korunmasını sağlamak amacıyla getirilmiştir[425]. ISPS Kod'un kabulüyle birlikte SOLAS XI-I, Kural 3 düzenlemesinde değişiklik yapılmış, IMO numarasının gemide kalıcı olarak markalanması zorunlu olan yerler belirlenmiştir. Buna göre geminin üst güvertesine ve gövde kısmına görünebilir ve açık bir biçimde IMO numarasının kalıcı bir biçimde yazılması zorunludur[426]. Geçmişte deniz haydutları ve uyuşturucu ticareti yapan kişiler tarafından gemilere geçici şekilde bir numara yazılarak yetkili otoriteler şaşırtılıyordu.

B. OTOMATİK TANIMLAMA SİSTEMİ

Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification System*: AIS), bir hayli yoğun trafiği olan ve 80 kilometre uzunluğundaki[427] Panama Kanalı'ndan geçiş esnasında emniyeti sağlamak için ilk olarak 1990'lı yıllarda geliştirilmiştir. AIS'in performans standartları ise 1998 yılında belirlenmiştir[428]. Geliştirildiği dönemde Sistem, deniz radyo iletişim bandına bağlıydı ve sadece ufuktaki bölgeye erişim sağlanabiliyordu[429]. Denizlerde emniyeti artırmak üzere MSC'nin Seyir Emniyeti Alt Komitesi (*The Sub-Committee on Safety of Navigation:* NAV), gemilere AIS sistemi kurulması için rehber niteliğinde bir düzenleme hazırlamıştır. Rehber, MSC'nin 76. Dönem toplantısında kabul edilmiştir[430]. Böylece AIS sistemi, tüm dünyada özellikle de Cebelitarık gibi dar kanallardan geçerken yararlanılan bir sistem hâline gelmiştir. Ancak bu düzenleme tavsiye niteliğindedir ve devletlere herhangi bir uygulama zorunluluğu getirmemektedir.

---

424 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/Circular%20etter%20No.2554.pdf > (e.t.:09.08.2018).

425 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.160(78).pdf> (e.t.: 09.08.2018).

426 McNicholas, s. 113. Yıldız, s. 38.

427 <https://www.google.com.tr/search?q=panama+kanal%C4%B1+uzunlu%C4%9Fu&oq=panama+kanal%C4%B1+uzu&aqs=chrome.1.69i57j0l4.8409j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (e.t.:08.09.2018).

428 <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx> (e.t.: 08.09.2018).

429 Kraska – Pedrozo, s. 404.

430 <https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=SN%2FCirc.227> (e.t.: 08.09.2018).

Gemiler için AIS bulundurma zorunluluğu Aralık 2000'de SOLAS Bölüm V'te yapılan düzenleme ile getirilmiştir[431]. Bu düzenleme ile MSC tarafından denizde emniyet ve güvenliği artırmak amacıyla gemilerin takibinin ve izlenmesinin gerekliliği kabul edilmiş ve bu amaca en uygun olan sistemin AIS olduğu kararlaştırılmıştır. Kısacası deniz trafiğinin düzenlenmesi ve gemilerin emniyetli bir şekilde yolculuk yapabilmesi amacıyla getirilen AIS, zamanla denizde farkındalığı *(Maritime Domain Awareness:* MDA*)* artırmak ve gemilerin düzenli olarak takip edilmesi amacıyla kullanılmaya başlamıştır.

Çalışma Grubu, 500 gross tonun üzerindeki gemiler için geçerli olan zorunlu AIS uygulamasını hızlandırmaya karar vermiştir[432]. Şubat 2002 tarihli toplantısında alınan karara göre bu uygulamanın hayata geçirilmesi için son tarihin, Deniz Güvenliği Hakkındaki Diplomatik Konferansta belirleneceği ifade edilmiştir. Çalışma Grubu, uygulamanın 1 Haziran 2002'den itibaren yürürlüğe gireceğini, bu tarihten itibaren inşa edilen tüm gemiler için AIS zorunluluğunun bulunduğunu ifade etmiştir. Bu tarihten sonra inşa edilecek gemiler için ise sistemin 1 Temmuz 2008 tarihine kadar kademeli olarak uygulamaya konulması planlanmıştır. Ancak Deniz Güvenliği Hakkındaki Diplomatik Konferans'ta son tarih 2004 yılının sonu olarak belirlenmiştir[433]. 2008 yılı olarak belirlenen uygulama tarihinin 2004 yılı sonuna kadar öne alınması deniz güvenliğine yönelik kaygıların artmasından kaynaklanmaktadır.

AIS, otomatik olarak kıyıdaki yetkili istasyonlara ve diğer gemilere geminin kimliği, tipi, mevkii, yükü, hızı ve güzergâhı ile ilgili konularda bilgi aktarmaktadır[434]. AIS cihazı sayesinde gemiler de kıyıdaki tesislerden veya diğer gemilerden bilgi alabilirler. Ayrıca AIS cihazı radar denetimini engelleyen fiziki kısıtlamaların olduğu durumlarda bile geminin yerinin tespitine imkân vermektedir[435].

AIS sisteminin uygulamasını hızlandırmaya yönelik kararların ISPS Kod ile birlikte kabul edilmesi de AIS kullanımı ile ilgili amacın değişmeye başladığını göstermektedir.

---

431 SOLAS Bölüm V., m. 19.

432 300 gross tonun üstündeki gemiler için sadece uluslararası sefer yapmaları hâlinde uygulama zorunludur. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

433 Yıldız, s. 38.

434 Karamete, s. 44.

435 <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx> (e.t.: 05.08.2018).

Bunda AIS sistemindeki teknolojik gelişmelerin katkısı bulunmaktadır. Daha önce sadece Gemi Trafik Hizmeti *(Vessel Traffic Services:* VTS) kullanılarak[436] veri elde edilirken, ABD ve Avrupa devletleri tarafından okyanuslarda bulunan şamandıralara yerleştirilen cihazlar aracılığıyla[437] AIS sistemi uydu destekli hâle getirilmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri tarafından uydu destekli teknoloji kullanılarak Akdeniz-Afrika bölgesinde anlık gemi hareketlerini takip eden Deniz Emniyeti ve Güvenliği Bilgi Sistemi (*Maritime Safety & Security Information System:* MSSIS*)* adlı bir sistem oluşturulmuştur. Bu sisteme internet üzerinde kullanıcı adı ve şifre bilgisi girilerek erişim mümkündür[438]. Benzer şekilde AB bünyesinde Fransız askeri kuvvetleri tarafından inşa edilen SISMARIS adlı sistem, AIS verilerini kullanarak kıyıdan 200 mil uzaklıktaki gemileri takip etme olanağı sunmaktadır. Bu sistem sayesinde uyuşturucu sevkiyatı gibi bazı illegal aktiviteler, gemilerin hız sınırına uyup uymadıkları ve olağan günlük faaliyetler takip edilmektedir.

Uydu destekli AIS sistemi ile gerçek zamanlı veriye ulaşma olanağı getirilmiştir[439]. Gerçek zamanlı veriye erişim, denizde farkındalığı sağlama ve deniz güvenliğini tehdit eden suçlarla mücadele açısından büyük öneme sahiptir. Bu nedenle AIS cihazı bulundurma zorunluluğunun 1974 tarihli SOLAS ile düzenlenmesi, denizde farkındalığı artırmak açısından çok önemli bir gelişmedir. AIS, AIS alıcı cihazına sahip herkesin erişimine açık olan bir veri iletim sistemidir[440]. Sistemin herkese açık olmasının bazı avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Tehlikedeki bir gemi ile hızlıca irtibat kurup en yakındaki gemi veya kıyı devletinin yetkililerince gemiye kısa sürede ulaşılmasını sağlayan sistem, aynı zamanda teröristlerin ve deniz haydutlarının gemiyle ilgili bilgilere kolayca ulaşmasına imkân vermektedir. Bu sebeple IMO tarafından Kasım 2003 tarihli dönem toplantısında alınan

---

436 Tetrault, "Use of Automatic Identification System (AIS) for Maritime Domain Awareness (MDA)", Hein Online Database.

437 Lessing –Tetreault- Bernard- Chaffin, "Use of Automatıc Identification System (AIS) on Autonomous Weather Buoys for Maritime Domain Awaraness Applications", Hein Online Database.

438 <https://mssis.volpe.dot.gov/Main/> (e.t.: 09.09.2018).

439 <https://www.esa.int/Our_Activities/Telecommunications_Integrated_Applications/SAT-AIS_for_maritime> (e.t.:14.09.2019). Uydu destekli AIS sistemi AB ülkelerinde ve ABD'de bulunmaktadır. Lessing –Tetreault- Bernard- Chaffin, Hein Online Database.

440 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx#What_role_would_AIS_and_ship_security> (e.t.: 09.09.2018).

A.956(23) sayılı kararı ile terör saldırısı ve deniz haydutluğu tehdidi bulunan hallerde AIS cihazının kapatılması yönünde karar alınmıştır[441].

ISPS Kod, Taraf Devletlere limanlarına girmek isteyen gemileri limana almadan önce gemi ile ilgili bazı bilgilerin önceden temin edilmesini tavsiye etmektedir. Limana giriş talep eden gemi ile ilgili istenebilecek bilgiler ve bu bilgiye erişim şekli tamamen Taraf Devletlerin takdirindedir. Ancak AIS sayesinde bu tür bilgilere daha kısa sürede ve daha kolay bir şekilde erişim sağlanabilir[442].

C. UZUN MESAFE TANIMA VE TAKİP SİSTEMİ

ISPS Kod'un kabulü sırasında eksik kalan "Uzun Mesafe Tanıma ve Takip Sistemi" konusu, 9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında yapılan Deniz Güvenliği Hakkındaki Diplomatik Konferansta[443] gündeme gelmiştir. Bu dönemde seyir emniyeti nedeniyle değişiklik yapılması ön planda olduğundan 1974 tarihli SOLAS Kısım V'te değişiklik yapılması planlanmakta idi. Ancak Uzun Mesafe Tanıma ve Takip Sistemi (*Long Range Identification System*: LRIT), deniz emniyetinin yanı sıra deniz güvenliği, kurtarma ve deniz çevresinin korunması ile yakından ilgilidir. LRIT sistemi kapsamında geminin kimliği, konumu (bulunduğu enlem ve boylam), pozisyon bilgisinin alındığı tarih ve saat bilgilerine erişim sağlanmaktadır[444].

MSC'nin 19 Mayıs 2006 tarihli toplantısı ile 1974 tarihli SOLAS'ta değişiklik yapılarak getirilmesi kararlaştırılan bu sistem ile gemilerdeki güvenlik tehditlerini belirlemek ve ISPS Kod uygulamasını desteklemek amaçlanmıştır[445]. Sonuç olarak SOLAS Kısım XI-I, 19. maddede değişiklik yapılmış ve yüksek hızlı yolcu tekneleri dâhil bütün yolcu gemileri, yüksek hızlı tekneler dâhil 300 gross tonun üzerindeki yük gemileri ile taşınabilir açık deniz platformları için LRIT uygulaması zorunlu hâle getirilmiştir. Ancak A4 deniz sahasında (70 derece kuzey veya 70 derece güney boylamlarının üzerinde) seyir yapan gemiler ve 1974

---

441 *Amendments to the Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS)*, Resolution A.917(22), 26 Şubat 2004. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.956(23).pdf#search=A%2E917%2822%29> (e.t.: 14.09.2019).

442 Kraska - Pedrozo, s. 404-405.

443 *Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea*, 2002. Bkz.: <http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2689> (e.t.: 04.10.2019).

444 <http://imso.org/public/LRIT > (e.t.: 07.01.2019).

445 Tsamenyi - Ann Palma, "Long-Range Identification Systems for Vessels: Legal and Technical Issues", *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Edited by Rupert Herbert-Burns, Sam Betemen and Peter Lehr, 2009, s. 215.

tarihli SOLAS Kısım VI, 2.1.15'de tanımlı gemiler 1 Temmuz 2009 tarihinden sonra yapılacak ilk haberleşme sistemleri denetiminden sonra LRIT Sistemini uygulamak zorundadırlar[446]. Buna göre 31 Aralık 2008 tarihinden sonra inşa edilen gemilerin tamamı, bu tarihten önce inşa edilen gemiler bakımından sadece belirli deniz bölgelerinde operasyon sertifikası olan gemiler, LRIT uygulamasına tabidir[447].

AIS sisteminin aksine LRIT verileri herkese açık değildir. Sadece bayrak devleti, kıyı devleti ve liman devleti bu bilgilere erişebilir[448]. Bu sistem sayesinde bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili dünyanın herhangi bir yerindeyken LRIT bilgisi alabilir. Liman devletlerine ise sadece kendi limanlarına giriş talebinde bulunan gemilerle ilgili talepte bulunulduğu andan itibaren[449] LRIT bilgisi alabilme imkânı getirilmiştir. Kıyı devleti, başka bir Taraf Devletin deniz yetki alanında bulunan gemiler hariç olmak üzere kıyıdan 1.150 mil uzaklıktaki gemilerle ilgili LRIT verisi elde edebilir.

LRIT bilgisi paylaşımı ile ilgili prosedür, MSC.1/Circ.1219 sayılı ve 15 Aralık 2006 tarihli kararla belirlenmiştir. Buna göre tüm Taraf Devletler, LRIT Veri Merkezi oluşturmalıdır. Gemiler de ancak bayrağını taşıdığı devlete ait idari otoritenin izni ile LRIT bilgisi paylaşımı yapabilir. Bu konu devletlerin özerkliğini ilgilendirmesi sebebiyle IMO tarafından sıkı bir prosedüre tabi tutulmuş, konu ile ilgili uluslararası bir veri merkezi kurulmuştur[450]. Ancak Taraf Devletler, kendi aralarında LRIT bilgisinin paylaşılması hususunda bir sözleşme yapmışlarsa getirilen kısıtlamalar dikkate alınmaz[451].

D. CSR KAYIT ZORUNLULUĞU

Sürekli Özet Kayıt (*Continuous Synapsis Records:* CSR) zorunluluğu, 1974 tarihli SOLAS Bölüm XI-I/5 hükmünde yapılan değişiklik ile düzenlenmiştir. ISPS Kod gibi bu düzenleme de 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Yine ISPS Kod'da olduğu gibi bütün yolcu gemileri ile uluslararası yolculuk yapan ve 500 grostonun üzerindeki yük gemileri için CSR belgelerini taşıma zorunluluğu getirilmiştir.

---

446 <http://imso.org/public/LRIT> (e.t.: 07.01.2019). Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (IMSO), IMO tarafından LRIT sisteminin çalışması ile ilgili yetkilendirilmiş uluslararası örgüttür.

447 Tsamenyi - Ann Palma, s. 217.

448 Tsamenyi - Ann Palma, s. 222.

449 Kıyı devleti, eğer gemi bir başka devletin içsularında veya takımada sularında bulunuyor ise bilgi alamaz.

450 <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx> (e.t.: 21.10.2018).

451 Tsamenyi - Ann Palma, s. 222.

CSR uygulaması ile ilgili formatın nasıl oluşturulması gerektiği MSC'nin 77. Dönem toplantısında görüşülmüştür. Sonuç olarak CSR uygulaması hakkında temel esaslar, IMO Genel Kurulu'nun 5 Aralık 2003 tarihli ve A.959(23) sayılı kararında belirlenmiştir[452].CSR uygulamasında asıl amaç, geminin geçmişi ile ilgili bilgilerin kaydedilmesi ve bu kayıtların her zaman gemide bulundurulmasının sağlanmasıdır. Bu konuda yükümlülük, geminin kayıtlı olduğu Taraf Devletin yetkili idari otoritesine aittir.

IMO tarafından alınan karara göre CSR, üç adet formdan oluşmaktadır. Yetkili İdarelerce bu formların sürekli güncellenmesi gerekir. Ayrıca aslı gemide olan formların elektronik kopyasının da yetkili idarede bulundurulması gerekmektedir. Gemi ile ilgili değişikliklerin en geç üç ay içinde CSR kayıtlarına işlenmesi zorunludur. Aynı şekilde geminin bayrak devletinin değişmesi hâlinde de en geç üç ay içinde değişiklikler, kayıtlara işlenmelidir.

Sürekli Özet Kayıt From-1; belgenin uygulamaya konulduğu tarih, geminin bayrak devleti, bayrak devletine tescil tarihi, geminin adı, bağlama limanı, mevcut donatanının isim ve adresi, eğer gemi kirada ise kiracının isim ve adresi, şirketin ismi ve adresi, geminin bağlı olduğu tüm klas kuruluşların listesi, Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance:* DOC), Güvenli Yönetim Sertifikası (*Safety Management Certificate*: SMC) ve Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasını düzenleyen İdare/Hükümet/Yetkili Kuruluşların listesi, gemi tescilini durduran bayrak devleti ve tescilin durdurulduğu tarih bilgilerinden oluşur[453]. Form-2'ye geminin kayıtlı bilgileri ile alakalı değişiklikler, Form-3'e ise bu değişikliklerin detayları işlenir.

452 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.959(23). pdf> (e.t.: 08.09.2018).

453 <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.959(23).pdf > (e.t.: 08.09.2018).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA ISPS KOD'UN UYGULANMASI

I. MEVZUAT

A. GENEL OLARAK

Türkiye Cumhuriyeti Anayasa'sının (Anayasa)[454] 90(1) maddesi uyarınca milletlerarası sözleşmelerin onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) tarafından çıkarılacak bir kanunla uygun bulunmasına bağlıdır. "Milletlerarası Andlaşmaların Onaylanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi"[455]'nin 2(1) ve 3(2) maddelerine göre ise uygun bulma kanununun Cumhurbaşkanı kararına ekli olarak Resmî Gazete (RG)'de yayımlanması gerekir.

Bahsi geçen Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi çıkarılmadan önce "Bazı Andlaşmaların Yapılması İçin Cumhurbaşkanına Yetki Verilmesi Hakkında Kanun" (244 Sayılı Kanun)[456] ile milletlerarası anlaşmaları onaylama hususunda Bakanlar Kurulu yetkili kılınmış idi[457]. ISPS Kod'un yürürlüğe konulmasına ilişkin olarak herhangi bir uygun bulma kanunu çıkarılmadığı gibi mevzuatımızda onaylanmasına ilişkin bir Bakanlar Kurulu kararı da bulunmamaktadır. Ancak zımni kabul usulü ile yürürlüğe girdiğinden ISPS Kod'un iç hukuka aktarılmasını farklı bir yaklaşımla değerlendirmek gerekir. Çünkü milletlararası anlaşmaların zımni kabul usulü ile yürürlüğe giren değişiklikleri, Taraf devletlerin iç hukukunda söz konusu değişiklik ile ilgili gerekli hukuki işlemleri yapıp yapmadıklarına bakılmaksızın, belirlenen yürürlük tarihinden itibaren geçerli kabul edilmektedir. Zımni kabul usulü ile kabul edilen metinlerin iç hukuka aktarılmasıyla ilgili farklı görüşler bulunmaktadır.

Milletlerarası konferanslarda kabul edilen ve imzalanan denizcilikle ilgili milletlerarası metinlerin hangi yöntemle iç hukukumuza aktarılacağı hususunda özellikle

---

454 18.10.1982 tarihli ve 2709 sayılı kanun ile kabul edilerek 09.11.1982 tarihli ve 17863 (Mükerrer) sayılı RG'de yayımlanmıştır.

455 9 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 15/7/2018 Tarihli ve 30479 Sayılı RG'de yayımlanmıştır.

456 Kanun'un eski adı, "Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması İçin Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi Hakkında Kanun" idi. İlk hâli 11 Haziran 1963 tarihli ve 11425 sayılı RG'de yayımlanmıştır.

457 703 sayılı "Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"nin 181. maddesi ile 244 sayılı Kanunda değişiklik yapılmış ve 244 sayılı Kanunun ilk dört maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı uygulamaları önem arz etmektedir. Türkiye, zımni kabul usulü ile kabul edilen değişiklik metinlerinin çoğunda, düzenlemeyi iç hukuka aktarmak bakımından tercihini, uygun bulma kanunu çıkarma yönünde kullanmıştır[458]. Bununla beraber genel olarak Ülkemizde zımni kabul usulü ile kabul edilen değişiklik metinlerinin iç hukukumuzda herhangi bir onay sürecinden geçirilmeksizin, kendiliğinden yürürlüğe girdiği anlayışı hâkimdir[459]. Zımni kabul usulünün Türk hukukuna aykırı olduğunu savunan görüş ise yapılan değişikliklerin Taraf Devleti kendiliğinden bağlar hale gelmesine devletin egemen yetkilerini ihlal ettiği gerekçesiyle karşı çıkmaktadır[460]. Ancak daha önce de belirttiğimiz gibi zımni kabul uygulaması Taraf Devletlerce kabul edilen, milletlerarası alanda yerleşmiş bir uygulamadır.

Zımni kabul usulü ile yürürlüğe giren düzenlemelerin onay aşamasından geçirilmeksizin iç hukuka aktarılmasında bir çelişki bulunmasa bile ISPS Kod'un Türk Kanunları ile uyumlu olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Zira Anayasamızın 90(5). maddesine göre usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir. Dolayısıyla zımni kabul usulü ile yürürlüğe giren ve artık bir iç hukuk metni hâline gelen milletlerarası düzenlemenin iç hukuk normları ile uyum hâlinde olup olmadığının incelenmesi gerekir.

Türk hukukunda liman tesislerinde emniyet ve güvenliğin sağlanmasından kural olarak ilgili liman başkanı sorumludur. Limanlar Kanunu'nun 7(3). maddesi uyarınca gemilerin; seyir, can, mal, çere güvenliği ve emniyet bakımından ciddi tehlike oluşturabileceği durumlarda ilgili liman başkanı, geminin emniyetli bir yere nakli de dâhil olmak üzere her türlü tedbiri almaya yetkilidir. ISPS Kod kapsamında ise gemi ve liman tesislerinin güvenliğini sağlamak için gemi ve liman tesis güvenlik görevlilerine bir takım

---

458 Demir, "Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri", Ankara Barosu Dergisi, S. 2014/4, s. 146. Örneğin 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme ile 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme uygun bulma kanunu çıkarılarak onaylanmıştır.

459 Atamer, K.: "Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlanmasında Zımni Kabul Usulü", İstanbul Barosu "Taşıma Hukuku ve Yük Sigortaları" konulu ve 30.04.2019 tarihli panel.

460 Bkz. Karan, "*Turkish Perspective"*, s. 620-626. Ulusoy, s. 517 vd. Işık – Asarlıoğlu – Avcı: VIMSAS Rehberi (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü), Şubat 2013, s. 7. ve 29. Erişim için bkz.: <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DIDGM/tr/Doc/Doc_Ust/20130304_135440_66124_1_66958.pdf> e.t.: 17.10.2019.

yetkiler tanınmıştır[461]. Bu görevlilerin gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının uygulanmasını sağlamak ve çeşitli güvenlik seviyelerine uygun önlemleri almak gibi yükümlülükleri bulunmaktadır. Emniyet ve güvenlik gerekliliklerinin birbiri ile çatışması hâlinde ISPS Kod Kural 8.2. ile kaptanın emniyet gerekliliklerine uygun şekilde hareket etmesi gerektiği düzenlenmiştir. Ancak böyle bir çatışma durumunda liman tesislerinde nasıl uygulama yapılacağı ile ilgili ISPS Kod kapsamında herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Böyle hallerde liman tesisi güvenlik görevlisi ile ilgili liman başkanlığı arasında yetki çatışmasının meydana gelmesi kaçınılmazdır.

Benzer bir durum Gümrük Kanunu'nun uygulaması kapsamında karşımıza çıkmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 34(3). maddesi uyarınca gümrük memurları; gemiyi, yükünü ve bunlara ait gerekli tüm defter, belge ve kayıtları denetlemeye, gerektiğinde ambarları ve eşya bulunan diğer yerleri mühür altına almaya yetkilidir. Yine yabancı limanlardan gelip Türk limanlarına veya nehirlerine girecek olan gemiler, gümrük denetlemesi yapılmak üzere belirli yerlerde durmak zorundadır. ISPS Kod Bölüm A, 16.3. düzenlemesi ise liman tesisi güvenlik planının Bölüm B'de yer alan düzenlemeleri dikkate alarak liman tesisindeki kişilere, gemilere veya liman tesisinin kendisine karşı kullanılabilecek silah ve tehlikeli maddelerin taşınmasını önlemek için tasarlanan önlemlere yer verilmesini zorunlu tutmaktadır. Bölüm B'de yer alan m. 16.31. hükmüne göre liman tesislerinde alınması gerekli olan güvenlik önlemleri; liman tesisine giriş noktalarında, envanter kontrol işlemlerini de içermelidir[462]. Yani hem Gümrük Kanunu hem de ISPS Kod gemi ve liman tesislerine giren yük ve her türlü envanterin kontrol edilmesini gerektirmektedir. Elbette aynı envanterin iki ayrı düzenleme kapsamında tekrar tekrar denetlenmesi söz konusu olmayıp, uygulamada bu tür denetimler genellikle belge üzerinden yapılmaktadır. Sadece şüpheli görülen hallerde ve güvenlik ihlaline ilişkin açık gerekçelerin bulunması hâlinde yükün fiziki olarak denetimi yapılmaktadır. Ancak liman tesisi güvenlik planına göre yapılan denetim ile gümrük memurlarınca yapılan denetimlerin mümkün olduğunca birbiri ile uyumlu ve yetki çatışmasına sebebiyet vermeyecek biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.

---

461 Örneğin ISPS Kod Bölüm A, 9.12 ve 16.13 hükümlerine göre kişilere kimlik sorma yetkisi vardır. Kimlik göstermekten kaçınanları gemi veya liman tesisine almayıp durumu ulusal veya yerel otoritelere rapor eder.

462 Yük kontrolü, aşağıdaki araçlardan bazıları veya tamamı ile gerçekleştirilebilir: 1. görsel ve fiziksel kontrol; ve 2. tarama/saptama ekipmanları, mekanik cihazlar, veya köpekler. (ISPS Kod Bölüm B, m. 16.33.)

ISPS Kod Bölüm A, 16.2.3. maddesi ile liman tesislerine, 9.4.3. maddesi ile gemilere izinsiz ve yetkisiz girişleri önlemek amacıyla bazı önlemlerin alınması zorunluluğu getirilmiştir. Bu önlemlerin uygulama biçimi (güvenlik kamerası, elektronik takip cihazları, kimlik tanıma sistemleri vs.) tamamen ilgili tesisin takdirindedir. Ülkemiz uygulaması bakımından alınan önlemlerin 24.03.2016 tarihli ve 6698 sayılı "Kişisel Verilerin Korunması hakkındaki Kanun" hükümlerini ihlal etmemesine özen gösterilmelidir. Ayrıca ISPS Kod Bölüm B, m. 9.15 ve m. 16.18 hükümleri ile Güvenlik Seviyesi 1'de gemiye ve liman tesislerine girmek isteyen tüm kişilerin bagaj ve eşyaları ile birlikte aramaya tabi tutulması gerektiği düzenlenmiştir. Bununla birlikte güvenlik seviyesi arttıkça aramaların sıklaştırılması tavsiye edilmektedir. Türk hukukunda 10.06.2004 tarihli ve 5188 sayılı "Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun"[463]un 14. maddesi ile "önleyici arama" düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre can ve mal güvenliğinin ve kamu düzenin sağlanması, suç işlenmesinin önlenmesi, taşınması veya bulundurulması yasaklanmış her türlü silah, patlayıcı madde veya eşyanın tespit edilmesi amacıyla detektörle, x-ray cihazından geçirerek veya Kanunda belirtilen durumlarda gerektiğinde üst araması yapılabilir. Dolayısıyla ISPS Kod'da düzenlenen önleyici nitelikteki aramaya Türk hukuku açısından herhangi bir engel bulunmamaktadır.

ISPS Kod düzenlemesi Türk kanunlarını açıkça ihlal etmemekle birlikte, Türk mevzuatındaki düzenlemelerle birlikte değerlendirildiğinde bazı hâllerde yetki çatışmasına yol açan hükümler içermektedir. Ancak bu durum, zımni kabul usulü ile getirilen düzenlemelerin iç hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle geçersiz olması sonucunu doğurmaz. Normal şartlarda bir devletin belirli bir süre sessiz kalması, bir anlaşmayı kabul etmesi sonucunu doğurmaz; ancak zımni kabul usulünde Taraf Devletler, sessizliğin rıza anlamına geldiğini önceden kabul etmektedir[464]. Düzenlemenin iç hukuka aykırı olduğu gerekçesiyle Taraf Devleti bağlayıcı olmadığı iddiası ise ihlalin ancak, iyiniyet çerçevesinde yorumlandığında, aşikar ve iç hukukun temel öneme haiz bir kuralı ile çelişkili mahiyette olması durumunda değerlendirilmelidir[465].

ISPS Kod düzenlemesinin zımni kabul usulü ile kabul edilmesi ve yürürlüğe girmesi için on sekiz ay gibi nispeten kısa bir süre kararlaştırılması sebebiyle Taraf Devletlerin

---

463 Kısaca "5188 sayılı Kanun" şeklinde anılmıştır. Bkz. 26.06.2004 tarihli ve 25504 sayılı RG.
464 Karan, "*Turkish Pespective*", s. 624-625.
465 Bkz. Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi m. 46.

düzenlemeyi iç hukuka aktarmak ve uygulamaya geçirmek hususunda acele etmesi gerekli idi. Bu sebeple ISPS Kod'un kabulünün ardından hızlıca "ISPS Kod Uygulama Talimatı[466]" (Talimat) yayımlanmıştır. Yirmi maddeden oluşan bu düzenleme büyük ölçüde ISPS Kod'un uygulanması zorunlu hükümlerine yer verilerek hazırlanmıştır. Ardından bu düzenlemenin hukuken güçlendirilmesi gerektiği anlaşılmış ve "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği"[467] (Uygulama Yönetmeliği) düzenlenmiştir.

Ülkemizde ISPS Kod uygulaması, Talimat ve sonrasında Uygulama Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde yürütülmektedir. Belirtilen düzenlemelerin uygulaması Belirlenmiş Otorite olması nedeniyle[474] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Bakanlık) tarafından sağlanır. Yönetmeliğin 4. Maddesinde aynen *"Belirlenmiş Otorite; Ülkemiz adına ISPS Kodun uygulanması ile görevlendirilen Denizcilik Müsteşarlığını ifade eder"* hükmü yer almaktadır. Bu maddede geçen "Denizcilik Müsteşarlığı" ifadesi, 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname[476] ile kaldırıldığı için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak anlaşılmalıdır.

B. ISPS KOD UYGULAMA TALİMATI

ISPS Kod'un Aralık 2002 tarihli Deniz Güvenliği Konulu Diplomatik Konferans'ta kabul edilmesinin ardından onaylanan metnin 1 Temmuz 2004 olarak belirlenen yürürlük tarihine kadar uygulamaya geçirilmesi gerekli idi. Kod'a hızlı bir şekilde adaptasyonun sağlanabilmesi amacıyla bahse konu Talimat yayımlanmıştır. Talimat'a göre ISPS Kod Uygulama Faaliyet planı ve ISPS Kod kapsamında yapılması gereken işlemlerle ilgili bir faaliyet takvimi belirlenmiştir. Bu yönüyle Talimat, bir geçiş düzenlemesi niteliğindedir.

Talimat, 1974 tarihli SOLAS Bölüm XI-1, XI-2 ve ISPS Kod Bölüm A, B ile birlikte uygulanır. Talimat'ta düzenlenmeyen hususlarda 1974 tarihli SOLAS Bölüm XI-1, XI-2 ve

---

466 1 Aralık 2003 tarihli ve 7571 sayılı Bakan oluru ile yürürlüğe girmiştir.

467 20 Mart 2007 tarihli ve 26468 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

474 Ülkemiz bakımından Belirlenmiş Otorite, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'nin 4. maddesinde Denizcilik Müsteşarlığı olarak düzenlenmiştir. Ancak 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname yürürlükten kaldırılmıştır. 655 sayılı KHK'nın 44/6. maddesi (b) bendi uyarınca Denizcilik Müsteşarlığına yapılan atıflar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yapılmış sayılır. Dolayısıyla günümüz bakımından ISPS Kod kapsamında Belirlenmiş Otorite, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

476 Bakanlar Kurulu'nun 26.09.2011 tarihli ve KHK/655 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. 1 Kasım 2011 tarihli ve 28102 sayılı RG'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

ISPS Kod Bölüm A, B hükümleri dikkate alınır[477]. Talimat'ta ISPS Kod uygulaması ile ilgili yetkili kurum ve kuruluşlar tespit edilmiştir. Bu kapsamda Belirlenmiş Otorite, Denizcilik Müsteşarlığı'nı, Tanınmış Güvenlik Kuruluşları (RSO), Denizcilik Müsteşarlığı adına Talimat'ta belirtilen görevleri yerine getirmek üzere yetkilendirilen güvenlik kuruluşlarını ifade etmektedir. Tanınmış güvenlik kuruluşlarını yetkilendirme kriterlerine Talimat'ta ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir[478].

Talimat kapsamında ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi'nin oluşumu ve çalışma konuları düzenlenmiştir. Uygulama Yönetmeliği'nde ise ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi ismi açıkça zikredilmeyip, İdare tarafından gerekli görülen hâllerde veya ilgili kurumların talebi ile bu kurumlardan tavsiye ve görüş alınmak üzere toplantı ve görüşmelerin yapılabileceğine[479] ilişkin bir hüküm sevkedilmiştir. Genel olarak Talimat ile Uygulama Yönetmeliği hükümleri birbirine paraleldir.

C. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ

Uygulama Yönetmeliği doğrudan 1974 tarihli SOLAS hükümleri ve "Gemi ve liman tesisi güvenliğini arttıran 31/3/2004 tarihli ve (EC) 725/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Tüzüğü, liman güvenliğini arttıran 26/10/2005 tarihli ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin Yönetmeliği, deniz güvenliği alanında komisyon denetimlerinin yürütülmesine ilişkin usuller koyan 10/6/2005 tarihli ve (EC) 884/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü" esas alınarak hazırlanmıştır. ISPS Kod hükümleri gereği Taraf Devletlerce yerine getirilmesi gereken hususlar aşağıda gösterilmiştir. Belirtilen hususlar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yerine getirilir:

- Gemi ve liman tesisi güvenlik seviyelerinin belirlenmesi.
- ISPS Kodu uygulama zorunluluğu bulunan liman tesislerinin belirlenmesi.
- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yapılması ve onaylanması.
- Liman tesisi güvenlik planının ve planlarda yapılan değişikliklerin onaylanması.
- Gemi güvenlik değerlendirmesi ve gemi güvenlik planlarının onaylanması.

---

477 Talimat, 1. m.

478 Uygulama Yönetmeliği'nde bu kriterler sayılmamış, Bakanlık tarafından yayımlanan genelgelerle düzenlenmiştir. Ancak bu genelgelerde sayılan kriterler, Talimat'ta belirtilenler ile aynıdır.

479 Uygulama Yönetmeliği, 6. m.

- Türk bayrağı taşıyan gemilerle ilgili ISPS Kod Bölüm A/19 hükümleri çerçevesinde uygulama denetimi ve doğrulama yapılması,
- Türk bayrağı taşıyan gemilere Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası veya Uluslararası Geçici Gemi Güvenlik Sertifikası verilmesi yetkisi.

Uygulamada belirtilen yetkilerin birçoğu, ISPS Kod Bölüm A/4.3 hükmü ile Uygulama Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda tanınmış güvenlik kuruluşlarına devredilmiştir[480]. Uygulama Yönetmeliği'nin 5(2). maddesinde aynen aşağıdaki hükümler yer almaktadır:

"İdare, ISPS Kod kapsamında, gemi ve liman tesisleri ile ilgili belirli işleri kendi adına yürütmek üzere Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına yetki verebilir, belirli güvenlik görevlerinin sorumluluğunu Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına devredebilir. Ancak, aşağıda tanımlanan görev ve faaliyetler, bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşuna devredilemez;

a) Uygulanabilir güvenlik seviyesini belirlemek,

b) Türkiye'nin deniz yetki alanında bulunan liman tesislerinden hangilerinin, Liman tesisi güvenlik görevlisi ataması ve liman tesisi güvenlik planı hazırlamak zorunda olduklarını belirlemek,

c) Bir liman tesisi güvenlik değerlendirmesini veya daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,

ç) Bir liman tesisi güvenlik planını veya daha önce onaylanmış bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak,

d) SOLAS-74, Bölüm XI-2 Kural 9'a göre kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek,

e) Güvenlik bildirimi için gereklilikleri tesis etmek".

---

480 Yönetmeliğin 8. m.'e göre liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin ve liman tesisi güvenlik planının hazırlanması tanınmış güvenlik kuruluşlarına devredilebilir. Ancak 5(2). maddesinin (c) bendine göre liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin ve daha önce yapılmış bir değerlendirmede yapılan değişikliklerin onaylanması Tanınmış Güvenlik Kuruluşuna devredilemez. Aynı durum, liman tesisi güvenlik planları için de geçerlidir. Yönetmelik Ek-1'de yer alan "Gemilere Yönelik Tanınmış Güvenlik Kuruluşu (RSO) Olarak Yetkilendirilmesine İlişkin Yetki Devri Sözleşmesi" nin 4.2. numaralı maddesinden gemi güvenlik değerlendirmesi ve gemi güvenlik planının hazırlanması, hazırlanmasına yardım edilmesi ve onaylanması işlemlerinin Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarınca yerine getirilebileceği anlaşılmaktadır. Yine aynı sözleşmenin 1. maddesinde gemilerle ilgili doğrulama denetiminin yapılması ve sertifikalandırma görevlerinin de Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarınca yerine getirilebileceği anlaşılmaktadır. Anılan Yetki Devri Sözleşmesi standart kabul edilmekte ve yetki devri yapılan Tanınmış Güvenlik Kuruluşları ile Yönetmelik Ek'inde yer alan sözleşmeler imzalanmaktadır. O halde Yetki Devri Sözleşme'sinde belirtilen bu görevlerin fiilen Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarınca yerine getirildiği anlaşılmaktadır.

Bakanlık, belirtilen yetkilerin dışındaki yetkileri uygulamak üzere çeşitli güvenlik kuruluşlarını yetkilendirebilir. Bu yetkilendirme ile ilgili usul ve esaslar da Uygulama Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde düzenlenmiştir.

Tanınmış güvenlik kuruluşlarının yetkilendirilmesi hususunda karar vermesi amacıyla Bakanlık bünyesinde bir yetkilendirme komisyonu oluşturulmuştur[481]. Komisyona Deniz Ulaştırması Genel Müdürü başkanlık eder ve komisyon, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünden ilgili genel müdür yardımcıları ile en az dört daire başkanı ve bir hukuk müşavirinin katılımından oluşur. Komisyon, gerekli görülen hallerde toplanır ve oy birliği ile karar alır.

Komisyon, başvuruda bulunan kuruluşların ISPS Kod hükümleri ve ISPS Kod Uygulama Talimatı'nda belirtilen şartları taşıyıp taşımadıklarına yönelik değerlendirme yapar. Gerekli şartları taşıyan kuruluşları Uygulama Yönetmeliği'nin Ek'inde yer alan "Yetki Devri Sözleşmeleri" hükümleri çerçevesinde yetkilendirir. Yönetmelik Ek'inde gemiler ve liman tesisleri için olmak üzere iki ayrı Yetki Devri Sözleşmesi standart metni yer almaktadır. Bu sözleşmeler kapsamında gemilerle ilgili olarak yetki verilen güvenlik kuruluşları aşağıdaki hususlarda yetkilendirilir:

- Gemi Güvenlik Planı ve ona ait değişikliklerin onaylanması.
- Gemilerin, ISPS Kod Bölüm-A ve SOLAS 1974 Bölüm XI-2 gereklerine uygunluğunun doğrulanması ve sertifikalandırılması.
- Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının düzenlenmesi.
- Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası düzenlenmesi.

Liman tesisleri ile ilgili yetkilendirme yapılan kuruluşlar ise *"Liman Tesislerinin, Güvenlik Değerlendirmelerini yapmak, Liman Tesislerinin, Güvenlik Planlarını hazırlamak"* hususlarında yetkilendirilmektedir.

Yukarıda ISPS Kod Bölüm A'da uygulanması zorunlu hükümlerin, Bölüm B'de ise tavsiye niteliğindeki hükümlerin yer aldığı daha önce açıklanmıştı. Uygulama Yönetmeliği'nin 23. maddesi ile ISPS Kod Bölüm B'nin birçok hükmünün uygulanması Türk Hukukunda zorunlu hâle getirilmiştir.

---

[481] Uygulama Yönetmeliği, 7. m.

D. 5188 SAYILI ÖZEL GÜVENLİK HİZMETLERİNE DAİR KANUN

Halihazırda liman tesislerinin güvenliği, İçişleri Bakanlığı gözetiminde faaliyet gösteren ve 5188 sayılı Kanun hükümlerine tabi özel güvenlik kuruluşları tarafından sağlanmaktadır[482]. Özel güvenlik izni verilmesi özel güvenlik komisyonunun kararı üzerine valinin iznine bağlıdır[483]. Başka bir deyişle özel güvenlik hizmetinden faydalanan liman tesislerini ilgili liman tesisinin bulunduğu ilin valisi tarafından görevlendirilen vali yardımcısının başkanlığında, il emniyet müdürlüğü, il jandarma komutanlığı, ticaret odası başkanlığı, sanayi odası başkanlığı temsilcisinden oluşan Özel Güvenlik Komisyonu[484] belirlemektedir. Özel güvenlik şirketlerine faaliyet izni verilmesi ise İçişleri Bakanlığı'nın iznine tabidir[485].

Özel güvenlik hizmetleri kapsamında, özel güvenlik birimlerini, özel güvenlik şirketlerini ve özel güvenlik eğitimi veren kurumları denetlemeye İçişleri Bakanlığı ve valilikler yetkilidir[486]. Bu denetimin kapsamı, "Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik"in[487] 44. maddesinde düzenlenmiştir. Bunun dışında anılan Yönetmeliğin 43. maddesinde aynen *"Havalimanı ve deniz limanlarının denetiminde, uluslararası anlaşmalar ve 25/7/1997 tarih ve 97/9707 sayılı Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik hükümlerinin yerine getirilip getirilmediği göz önünde bulundurulur"* hükmü yer almaktadır. Yapılan denetim sonucunda tespit edilen eksikliklerin ilgili kişi, kurum, kuruluş ve şirketlerce verilen süre içinde giderilmesi zorunludur[488].

Liman tesislerinde verilen özel güvenlik hizmetinin niteliğini denetlemek, İçişleri Bakanlığı ve valiliklerin görev ve yetki alanına girmektedir. Liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin yapılması, liman tesisi güvenlik planlarının onaylanması ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yetki alanına girmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, hazırlanan liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planlarının onaylanması aşamasında, verilen güvenlik hizmetinin bu planın uygulanması ve ISPS Kod gerekliliklerinin

482 http://www.didgm.gov.tr/ (e.t.: 04.09.2019).
483 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun, 3. m.
484 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun, 4. m.
485 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun, 5. m.
486 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun, 22. m.
487 Bkz.: 07.10.2004 tarihli ve 25606 sayılı RG.
488 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun, 22. m.

sağlanması bakımından yeterli olup olmadığını değerlendirmektedir. İlgili liman tesisi, personel veya ekipman bakımından yetersiz görülürse eksikliklerin giderilmesi için süre verilir. Eksiklikler giderilmediği takdirde, ilgili liman tesisi, uluslararası gemi trafiğine kapatma yaptırımı ile karşılaşılabilir. Çünkü Uygulama Yönetmeliği'nin 20. maddesine göre ISPS Kod'a tabi olup da bu Kod'a ilişkin sorumluluklarını yerine getirmeyen liman tesisine, ISPS Kod kapsamındaki gemiler alınmazlar. Dolayısıyla, Belirlenmiş Otorite sıfatıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, uluslararası gemi trafiğine izin vermeme yetkisine sahiptir.

Uygulama Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin ve liman tesisi güvenlik planlarının hazırlanması görevi, Bakanlık tarafından tanınmış güvenlik kuruluşlarına bırakılmıştır[489]. Bakanlık, sadece hazırlanan liman tesisi güvenlik plan ve değerlendirmelerini onaylama aşamasında devreye girmektedir[490]. Ancak liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin ve güvenlik planlarının hazırlanmasında yine Bakanlık tarafından hazırlanan kriterler göz önünde bulundurulur.

Liman tesisleri bakımından yetkilendirilmiş tanınmış güvenlik kuruluşlarından bahsedildiğinde 5188 sayılı Kanun uyarınca hizmet veren özel güvenlik kuruluşları öne çıkmaktadır. Çünkü Talimat'ın 10. maddesi ile Bakanlık tarafından yayımlanan "Liman Tesislerine Yönelik Olarak Yetkilendirilecek Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarında (RSO) Aranacak Şartlar[491]" uyarınca tanınmış güvenlik kuruluşlarının aynı zamanda 5188 sayılı Kanuna göre verilen Özel Güvenlik Şirketi Faaliyet İzin Belgesine sahip olması zorunludur[492]. Bir liman tesisinin güvenliğini sağlayan şirketin aynı zamanda ilgili liman tesisi ile ilgili olarak tanınmış güvenlik kuruluşu olarak yetkilendirilmesi mümkündür. Böyle bir durumda liman tesisinin aktif olarak güvenliğini sağlayan şirketin, aynı zamanda o liman

489 <http://www.didgm.gov.tr/ > (e.t.: 26.01.2019)

490 Hazırlanan liman tesisi güvenlik planı, Bakanlık tarafından yayımlanan talimatlar doğrultusunda ilgili Liman Başkanlığı'nın onayına sunulur. Denetim sonucu ISPS Kod gerekliliklerini yerine getirdiği anlaşılan liman tesislerinin güvenlik planları onaylanır. Liman tesisi güvenlik planının onaylanabilmesi için; liman tesisi güvenlik değerlendirmesinde tespit edilmiş güvenliğe ilişkin fiziki eksikliklerin (aydınlatma, tel örgü, çitler, elektronik geçiş sistemleri vb.) mutlaka giderilmiş olması gerekmektedir. Onaylı liman tesisi güvenlik planı olan tüm liman tesisleri Taraf Devletlerce IMO'ya bildirilir. Halihazırda liman tesisi güvenlik planı onaylanan ve IMO'ya bildirilen 182 adet liman tesisimiz bulunmaktadır.

491 22/04/2015 tarih ve 28095 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe girmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na ait <http://www.didgm.gov.tr/> internet sitesinden sırasıyla Kıyı Yapıları ve ISPS, ISPS Uygulamaları, Yetkilendirme Kriterleri başlıkları takip edilerek ilgili dokümana ulaşılabilir. (e.t: 22.09.2019)

492 <http://www.didgm.gov.tr/> (e.t.: 28.01.2019). Ancak sadece kendi tesislerine yönelik yetkilendirmeler için liman tesisi işletici kuruluş adına düzenlenmiş "Özel Güvenlik İzin Belgesi" onaylı sureti istenmektedir.

tesisi ile ilgili liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve planı hazırlaması herhangi bir soruna yol açabilir mi sorusu akla gelmektedir. Bir liman tesisinde halen özel güvenlik hizmeti veren firmanın bu tesisle ilgili güvenlik açık ve eksikliklerini tespit etmesi daha kolaydır. Bu nedenle liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin ve planının söz konusu tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından hazırlanmasında herhangi bir uygunsuzluk bulunmadığı değerlendirilmektedir.

E. SİVİL HAVA MEYDANLARI, LİMANLAR VE SINIR KAPILARINDA GÜVENLİĞİN SAĞLANMASI, GÖREV VE HİZMETLERİN YÜRÜTÜLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK

Liman tesislerinin güvenliğini sağlamak amacıyla kabul edilen yönetmeliklerden bir diğeri ise 97/9707 sayılı "Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik"tir (97/9707 sayılı Yönetmelik)[494]. Bu yönetmelik ile limanlarda güvenliğin tek bir otoritenin yönetimi altında düzenli, sürekli ve etkin bir biçimde yerine getirilmesi amaçlanmıştır[495]. 10.06.1949 tarihli ve 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu'nun[496] Ek-1 maddesine dayanılarak hazırlanan 97/9707 sayılı Yönetmelik, liman tesislerinin güvenliği bakımından valilik ve mülki idare amirlerini yetkilendirmektedir.

97/9707 sayılı Yönetmelik, limanlarda güvenliğin sağlanmasını, limanlara giriş ve çıkışın düzenlenmesini ve limanlarda güvenliği sağlamakla görevli kuruluşların görev ve hizmetlerinin denetimini kapsamına almaktadır. Yönetmeliğe göre sayılan görevlerin tamamı valilik ve o bölgenin mülki idare amirine[497] aittir. Anılan Yönetmeliğin 5(k) maddesi uyarınca vali, sivil hava meydanları, limanlar ve sınır kapılarında meydana gelecek muhtemel olaylara karşı güvenlik talimatı muhtemel harekat tarzı planı, acil durum planı, yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesi ile yangın-kaza kırımlara karşı yapılacak işlemelere dair yönerge ve talimatları ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile koordine ederek hazırlatmak ve bunların yürürlüğünü takip etmekle, görevli, yetkili ve sorumludur. Yine aynı maddenin (a) bendi kapsamında vali, hizmetlerin düzenli, etkin ve verimli bir biçimde

494 14/8/1997 tarih ve 23080 sayılı R.G.'de yayımlanarak 25/7/1997 tarih ve 97/9707 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir. Kısaca "97/9707 sayılı Yönetmelik" olarak anılmıştır.

495 97/9707 sayılı Yönetmelik, 1. m. Bkz.: 14.08.1997 tarihli ve 23080 sayılı RG.

496 Bkz.: 18.06.1949 tarihli ve 7236 sayılı RG.

497 Mülki İdare Amiri; sivil hava meydanları, limanlar ve sınır kapılarında ilgili vali tarafından 5442 sayılı kanun gereğince görevlendirilen vali yardımcıları ile kaymakamları ifade eder. 97/9707 sayılı Yön. 4. m.

yürütülmesi için görevli kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyonu sağlamak ve denetlemekle görevlendirilmiştir.

Uygulama Yönetmeliği'ni, 97/9707 sayılı Yönetmelik hükümleri ile birlikte değerlendirmek gerekir. Yani valinin yetkili makamlar arasında koordinasyonun sağlanması, acil eylem planları, denetim, arama ve kontrol hususlarında var olan yetkilerini göz ardı etmemek gerekir.

F. GEMİLERİN GENEL DENETİMİ VE BELGELENDİRİLMESİ HAKKINDA YÖNETMELİK

"Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik"[498] hükümleri uyarınca gemilerin, emniyet ve çevre kirliliğinin önlenmesi bakımından, ilgili mevzuat hükümlerine uygunluğu denetlenmektedir. Bu Yönetmeliğe göre denetimler, İdare tarafından görevlendirilen denetim görevlilerince[499] gerçekleştirilmektedir. Ancak gemilerin belgelendirilmesi ve denetim faaliyetlerinin yapılması görevi, İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlara devredilebilir[500]. Bu çerçevede yetkilendirilmiş kuruluşlarla ilgili olarak "Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği"[501] hükümleri uygulanmaktadır. Ancak anılan yönetmelik hükümlerinin, ISPS Kod kapsamında faaliyet gösteren tanınmış güvenlik kuruluşları ile ilgili herhangi bir uygulama alanı bulunmamaktadır. Şöyle ki; Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği'nin 23. maddesi uyarınca ulusal ve uluslararası sefer yapan Türk bayraklı gemiler için belgelendirme işlemleri Yetkilendirilmiş Kuruluşlar/Sınırlı Yetkili Kuruluşlar tarafından yapılır. Ancak yine aynı maddenin (d) bendi uyarınca ISPS Kod kapsamında düzenlenen belgeler bu düzenlemeden hariç tutulmuştur. Dolayısıyla ISPS Kod kapsamında gemilerin belgelendirilmesinde yetkili olan kuruluşlarla ilgili yine Uygulama Yönetmeliği hükümleri uygulama alanı bulur.

II. ISPS KOD DAİMİ İZLEME KOMİTESİ

IMO'nun tavsiye niteliğindeki düzenlemelerinde yer verilen Millî Deniz Güvenliği Komitesi Türkiye'de ne yazık ki uygulamaya konulamamıştır. Oysa, konu ile ilgili olarak

498 Bkz.: 10 Kasım 2006 tarihli 26342 sayılı RG.
499 Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, 4. m.
500 Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, 59. m.
501 Bkz.: 8 Ocak 2017 tarihli ve 29952 sayılı RG.

Talimat ve Uygulama Yönetmeliği'nde düzenlemeler yapılmıştır. Talimat'ın 4. maddesi uyarınca Belirlenmiş Otorite Başkanlığında, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinden oluşan "ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi" oluşturulmuştur. Benzer şekilde Uygulama Yönetmeliği m. 6 hükmü ile İdare tarafından gerekli görülen hâllerde ve İdarenin başkanlığında; Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Gümrük Müsteşarlığı temsilcilerinin katılımıyla toplantılar yapılması gerekmektedir.

Uygulama Yönetmeliği'nde ismi açıkça zikredilmese bile benzer bir düzenlemeye yer verilmiştir. Anılan Yönetmelikte ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi'ne yer verilmeyişi söz konusu komitenin faaliyetlerine son verme amacı taşımamaktadır. Nitekim Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından koordine edilen toplantılar düzenli aralıklarla olmasa bile halen icra edilmektedir. Söz konusu komitenin son olarak 26 Eylül 2016 tarihinde toplandığı bilinmektedir.

97/9707 sayılı Yönetmelik'in 18. maddesine göre ülke çapındaki hava alanları, liman tesisleri ve sınır kapılarında güvenlik politika ve programlarını görüşmek oluşturmak ve mülki amirlerden intikal eden sorunları görüşmek ve çözümlemekle görevli "Merkez Güvenlik Kurulu" oluşturulmuştur. Buna göre Merkez Güvenlik Kurulu, sivil havaalanları, limanlar ve sınır kapıları için ayrı ayrı olarak da oluşturulabilir. Ancak tarihi gelişimi ile birlikte değerlendirildiğinde 97/9707 sayılı Yönetmelik'in hazırlanmasında öncelikli amaç, 24 Aralık 1996 tarihinde İçişleri ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından imzalanarak yürürlüğe giren Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın uygulanmasını sağlamaktır[503]. Bu nedenle limanlarda güvenliğin sağlanması konusu ikinci planda kalmıştır. Dolayısıyla limanların güvenliğini sağlamak amacıyla düzenleme yapma yetkisine sahip bir millî kurul oluşturulmamış, yetkili makamlar arasında işbirliği ve koordinasyon konusunda uygulamada sorunlara yol açan hususlar çözüme kavuşturulamamıştır.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu; Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın geliştirilmesi, güvenlikle ilgili yeni politikaların belirlenmesi, kurumlar arasında

[503] Sayın, Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği), Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Ulaşım Güvenliği Ve Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011, s. 40.

koordinasyon ve işbirliğinin sağlanması amacıyla oluşturulmuştur. Bu kurulda gümrük, emniyet, jandarma, ulaştırma, iç işleri ve havacılıkla ilgili diğer birimlerden temsilciler bulunmaktadır. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu, güvenliğin sağlanması konusunda sivil havacılık sektörüne rehberlik yapan en üst organdır. Kurulun havacılık güvenliğine ilişkin konularda düzenleme yapma ve karar alma yetkisi bulunmaktadır. Yine acil durumlarda alınması gereken ilave tedbirler, ilgili tüm kurumların temsilcilerinden oluşan Güvenlik Komisyonu[505] tarafından alınmaktadır.

Deniz güvenliğinde ise acil durum eylem planlarını hazırlama görevi 97/9707 sayılı Yönetmelik uyarınca valiliklere bırakılmıştır. Hâlihazırda deniz güvenliği ile ilgili acil müdahale gerektiren bir olay gerçekleştiğinde müdahale yetkisi bulunan kurumları belirlemek valiliğin görevidir. Ancak acil müdahale gerektiren olaylarla ilgili kurumların görev alanını belirleyen ve aralarındaki koordinasyonu sağlayan genel bir düzenleme bulunmamaktadır.

Benzer şekilde limanlardaki güvenlik ekipmanlarının standartlarının (çit ve tel uzunluğu, kullanılan giriş-çıkış kontrol sistemleri ile kameraların, aydınlatma araçlarının kalitesi vs.) belirlenmesi konusunda da tüm ülke çapındaki liman tesislerinde uygulama zorunluluğu getiren bir düzenlemeye ihtiyaç vardır. Liman tesislerinin güvenliği özel güvenlik hizmetlerince sağlanmakta olup özel güvenlik hizmetleri ile ilgili düzenleme yapma yetkisi 97/9707 sayılı Yönetmelik gereği valilik ve İçişleri Bakanlığı'na aittir. Ancak, "*Özel güvenlik hizmetini yerine getirecek azami personel sayısını, bulundurulabilecek veya taşınabilecek silah ve teçhizatın miktar ve niteliğini, gerektiğinde kişiler, özel güvenlik birimleri veya özel güvenlik şirketleri tarafından alınacak fiziki ve aletli güvenlik tedbirlerini belirlemek",* liman tesisinin bulunduğu ilde oluşturulan Özel Güvenlik Komisyonu'nun görevidir[506]. Bu düzenleme karşısında liman tesislerinin çevresinde bulunan duvar, çit, tel uzunluğu, liman tesislerinde görevlendirilen asgari güvenlik personeli sayısı, kullanılan kamera ve aydınlatma sistemlerinin kalite standartları vb. hususlarda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın tek başına karar verme yetkisinin olduğunu söylemek mümkün değildir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yetkisi ISPS Kod uygulaması ile sınırlıdır. Özel güvenlik

505 İçişleri Bakanlığı temsilcisinin başkanlığında, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı temsilcileri, Sivil Havacılık Genel Müdürü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdüründen oluşuyor.

506 07.10.2004 tarihli ve 25606 sayılı RG'de yayımlanan Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik, 6/c. m.

hizmetlerini ilgilendiren hususlarda düzenleme yapma yetkisi İçişleri Bakanlığı'nda, limanlarda güvenliğin sağlanması ile ilgili diğer hususlarda ise yetki valiliktedir.

Birçok devlet kurumunun yetki alanının birbiri ile iç içe girmesinden kaynaklanan sorunları en aza indirmek için en faydalı çözüm, deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla ülke çapında düzenleme yetkisine sahip olan bir üst kurulun oluşturulmasıdır. Zira ISPS Kod uyarınca kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlama ve liman tesislerinin güvenliği ile ilgili standartları belirleme konusunda düzenleme yapma yetkisi Taraf Devletlere verilmiştir.

Talimat ile oluşturulan ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi tarafından alınan kararlar tavsiye niteliğindedir. Bu sebeple ISPS Kod Daimi İzleme Komitesi, MSC.1/Circ.1525 sayılı Rehberi'nde belirtilen amaca elverişli bir komite niteliğinde değildir. Liman tesislerinde güvenliğin sağlanması hususunda bağlayıcı kararlar alabilen bir kurulun varlığına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu konuda sivil havacılık sektörü kapsamında faaliyet gösteren Milli Havacılık Güvenlik Kurulu'nun yapısı ve işleyişi örnek alınarak bir çalışma yapılmasının, hem liman tesislerinde güvenliğin sağlanması, hem de uygulamada birlikteliğin sağlanması açısından faydalı olduğu düşünülmektedir.

III. SOLAS 1974 BÖLÜM XI-II/9 HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE YAPILAN KONTROL VE UYGUNLUK ÖNLEMLERİNİN UYGULANMASI

SOLAS XI-II/9 hükümleri kapsamında liman tesislerimize gelen gemilerle ilgili kontrol ve uygunluk denetimleri Uygulama Yönetmeliği çerçevesinde ve Bakanlığın taşra teşkilatını oluşturan[507] liman başkanlıkları aracılığıyla[508] gerçekleştirilmektedir. Uygulama Yönetmeliği'nin 20. maddesine göre denetim, İdare tarafından yetkilendirilen denetim görevlileri tarafından yapılmaktadır. Liman devleti denetim uzmanlarının bulunmadığı veya

[507] 1 Kasım 2011 tarihli ve 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 2 Sayılı Cetvel'de gösterilmiştir.

[508] Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği 8. m.'e göre *"Gemi denetim görevlileri, idari yönden bulundukları liman başkanına, mesleki ve teknik konularda ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Gemi Denetim Dairesi Başkanlığına"* bağlıdır.

yeterli olmadığı liman başkanlıklarında ise ISPS Koda tabi gemilerin denetimi, liman başkanları tarafından yapılır[509].

Limanlar Yönetmeliği'nin[510] 9. maddesi uyarınca uluslararası sefer yapan Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilerin liman sahasına girmeden en az yirmi dört saat önce ilgili liman başkanlığına bildirimde bulunması zorunludur[511]. Yine Uygulama Yönetmeliği m. 20(10) uyarınca ISPS Kod kapsamındaki gemilerin liman tesislerimize gelmeden önce Bakanlık tarafından belirlenen bilgileri bir önceki limandan geminin kaptanı tarafından veya geminin Türkiye'de bağlı bulunduğu acentesi vasıtasıyla ilgili Liman Başkanlığına iletilmesi gerekir. Geminin limana gelmesinden önce alınan bilgilerin değerlendirilmesi neticesinde ISPS Kod gereklerine uymadığına ilişkin açık gerekçelerin oluşması hâlinde geminin limana girmeden evvel denetlenmesi, ilgili liman tesisi tarafından sağlanacak deniz vasıtası ile yapılır. Bu imkânın sağlanamaması durumunda denetim, geminin liman tesisine yanaşmasını müteakip yapılır[512].

Uygulama Yönetmeliği m. 20 ile kontrol ve uygunluk denetimi sonucu alınması gereken tedbirler detaylı olarak düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca gemiden yanaşma öncesinde alınan bilgiler çerçevesinde, geminin Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasına (veya Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasına) ve onaylı gemi güvenlik planına sahip olmadığının anlaşılması hâlinde, ilgili liman tesisinin onaylı liman tesisi güvenlik planının mevcut olup olmadığına göre değerlendirme yapılır. Bu gibi durumlarda alınması gereken önlemler Yönetmelik m. 20'de aynen aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir:

"1) Eğer gemi, ISPS Koda tabi olan ve liman tesisi güvenlik planı onaylanmış bir liman tesisine yanaşacak ise, bu durumda eksikliklerini tamamlayana kadar liman tesisine alınmaz ve demirde bekletilir,

2) Eğer gemi, ISPS Koda tabi olup liman tesisi güvenlik değerlendirmesi onaylanmış ve liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan bir liman tesisine yanaşacak

509 Uygulama Yönetmeliği, 20/6. m. Bu durumda denetim, sadece gemide uluslararası gemi güvenlik sertifikası veya geçici uluslararası gemi güvenlik sertifikasının olup olmadığının kontrolü ile onaylı bir gemi güvenlik planının gemide var olup olmadığının doğrulanması şeklinde yapılmaktadır.

510 Bkz.: 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı RG.

511 Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda, bildirim veren hakkında idari işlem yapılır ve varsa yanaşma, kalkma, geçiş sırasını kaybeder. (Limanlar Yön. 9/1-c. m.)

512 Uygulama Yönetmeliği, 20/3. m.

ise, İdare tarafından belirlenecek yeni bir talimata kadar her seferinde güvenlik bildirimi ile limana alınır. Güvenlik bildiriminin yapılmadığı tespit edilirse operasyon durdurulup gemi liman dışına çıkarılır."

Geminin uluslararası gemi güvenlik sertifikası veya geçici uluslararası gemi güvenlik sertifikası ve onaylı gemi güvenlik planına sahip olmadığının limana yanaşması sonrasında yapılan denetimde anlaşılması hâlinde ise Yönetmelik m. 20, aynen aşağıdaki şekilde hareket edileceğini belirtmektedir:

"1) ISPS Koda tabi olan ve liman tesisi güvenlik planı onaylanmış liman tesislerinde, gemiye bu eksikliklerini tamamlayana kadar operasyon izni verilmez.

2) ISPS Koda tabi olup, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi onaylanmış ve liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan liman tesislerinde ise, geminin operasyonuna, güvenlik bildirimi yapılarak, bir sefere mahsus olmak üzere izin verilir ve bir sonraki gelişinde liman tesisine alınmayacağı bildirilir."

ISPS Kod Bölüm B, 15.56 uyarınca Taraf Devlet olmayan bir devletin limanında bulunan ve hakkında ISPS Kod'u uygulamayan bir gemi ile karşılaşıldığında uygulanacak işlem ve güvenlik önlemlerinin liman tesisi güvenlik planında belirlenmesi gerekmektedir. Ancak, bu konu ile ilgili zaten Uygulama Yönetmeliği m. 20(6) ile bütün liman tesislerimizi kapsar biçimde bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeye göre, SOLAS 1974'e taraf olmayan ve ISPS Kod'u uygulamak zorunda bulunmayan devletlerin gemileri liman tesislerimize aynı şekilde güvenlik bildirimi yapılarak alınmaktadır.

Bahsi geçen hükümler çerçevesinde liman tesislerindeki uygulama ile ilgili detaylı bir düzenleme yapılmıştır. Ancak halihazırda ülkemizdeki liman veya açık deniz tesislerine gelen ya da buralarda demirleyen yabancı bayraklı gemilerin denetimi ile ilgili genel bir düzenleme mevcuttur. Bu denetimler zaten "Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği[514]" hükümleri çerçevesinde yapılmaktadır. 1974 tarihli SOLAS XI-II/9 hükümleri kapsamında yapılan liman devleti denetimleri de uygulamada bu Yönetmelik hükümleri çerçevesinde görevlendirilen gemi denetim görevlileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği 20. maddesine göre gemi denetim görevlisi; emniyet, sağlık veya çevre

[514] Bkz.: 26.03.2006 tarihli ve 26120 sayılı RG.

yönünden açıkça tehlikeli olan eksikler bulunması hâlinde geminin tutulmasını veya içinde eksikler görülmüş olan faaliyetin durdurulmasını sağlar.

Bu hükme göre denetimlerde bir eksiklik tespit edilmesi hâlinde eksiklik giderilinceye kadar tutma veya faaliyetin durdurulması tedbiri uygulanır. Gemi denetim görevlisi, bir geminin tutulmasının gerekli olup olmadığı konusunda mesleki bilgi ve tecrübesine göre değerlendirme yapar. Gemide millî mevzuat ve uluslararası sözleşmeler gereği bulundurulması gereken belgelerin bulunmaması genel tutulma sebebidir[515]. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği Ek-2 uyarınca denetim esnasında incelenmesi gereken belge ve dokümanlar arasında Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası da yer almaktadır. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği Ek-5'te tutulma kararı verilebilen hâller örnek olarak sayılmıştır. Burada 1974 tarihli SOLAS ile ilgili eksikliklere de yer verilmiş, SOLAS 1974 V/19 ile belirlenen seyir teçhizatının yokluğu veya gerektiği şekilde çalışmaması Ek-5/(h) bendinde belirtilmiştir.

Benzer şekilde Limanlar Yönetmeliği hükümleri kapsamında da bayrak ve liman devleti kontrol prosedürü çerçevesinde gemi denetimi yapılmaktadır. Limanlar Yönetmeliği m. 38 uyarınca liman sahasında faaliyet gösteren gemi ve deniz araçları; 10.06.1946 tarihli ve 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"[516], 14.04.1341 tarihli ve 618 sayılı "Limanlar Kanunu"[517], 655 sayılı "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"[518] ve ilgili diğer ulusal ve uluslararası mevzuat hükümleri gereğince, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetinin sağlanması amacıyla bayrak ve liman devleti kontrol prosedürü kapsamında liman başkanlığınca hâl ve icaba göre denetlenir. Denetleme sonunda eksiklik tespit edilen gemilere var olan eksikliklere göre bazı yaptırımların uygulanması gerekir. Örneğin; Limanlar Yönetmeliği'nin 39(5) maddesine göre denetleme sonunda durumu mevzuat hükümlerine uygun olmayan gemi ve deniz araçlarının eksiklikleri giderilinceye kadar seferine müsaade edilmez.

Aynı maddede Yönetmelik kapsamında uymakla yükümlü olduğu kuralları ihlal edenlere ya da seyir, can, mal, çevre güvenliğini ve emniyetini temin ile ilgili diğer mevzuat hükümlerine aykırı hareket edenlere 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 618 sayılı

515 Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği, m. Ek-5.
516 Bkz. 14.06.1946 tarihli ve 6333 sayılı RG.
517 Bkz. 20.04.1341 tarihli ve 95 sayılı RG.
518 Bkz. 01.11.2011 tarihli ve 28102 sayılı RG.

Limanlar Kanunu ve 4922 sayılı Denizde Mal ve Can Koruma Hakkında Kanun uyarınca idari yaptırım uygulanacağı belirtilmiştir. İlgili maddenin devamında yürürlükteki bazı mevzuat hükümleri sayılmış ve bu hükümlere aykırılık hâlinde liman başkanlığınca uygulanması gereken idari para cezalarına ilişkin de düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre gemide bulundurulması gereken emniyet ve haberleşme cihazlarının açık ve çalışır durumda olmaması hâlinde idari para cezası uygulanmaktadır[519]. Bu hüküm kapsamına 1974 tarihli SOLAS Bölüm V ve XI-I/19 gereği gemide bulundurulması gereken AIS ve LRIT cihazları da girmektedir. Yönetmelikte idari para cezası öngörülen diğer hususlar genellikle seyir emniyeti ve çevre kirliliğinin önlenmesine yöneliktir.

Gemiyi tutma kararına veya limana girişe müsaade etmeme kararına karşı geminin sahibi, işleteni veya onun Türkiye'deki temsilcisinin, Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği m. 22 uyarınca, bir ay içinde İdareye (Bakanlık) itiraz hakkı bulunmaktadır. Limanlar Yönetmeliği'nin 39. maddesi uyarınca verilen idari para cezalarına karşı ise burada kanun yoluna ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığından 30.03.2005 tarihli ve 5326 sayılı "Kabahatler Kanunu"[521]nun idari para cezalarına ilişkin genel hükümleri uygulanır[522].

Uygulama Yönetmeliği uyarınca uygulanan idari yaptırımlara karşı herhangi bir itiraz veya başvuru yolu düzenlenmemiştir. Ancak Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nde düzenlenen itiraz yolu kıyasen burada da uygulanabilir. Çünkü bu düzenleme liman devleti denetimi ile ilgili genel bir düzenleme niteliğindedir. Ayrıca uygulamada yabancı bayraklı gemilerin ISPS Kod kapsamındaki denetimleri de Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği çerçevesinde görevlendirilen gemi denetim görevlilerince gerçekleştirilmekte ve gemilere yönelik idari yaptırımlar yine bu görevliler tarafından verilmektedir. Uygulama Yönetmeliği'nde bu konu ile ilgili Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'ne atıf yapan bir düzenlemeye yer verilmesi, hukuki başvuru yoluna ilişkin belirsizliği ortadan kaldırabilir.

519 Limanlar Yönetmeliği 39/9. m.

521 Bkz. 31.03.2005 tarihli ve 25772 (Mükerrer) sayılı RG.

522 Kabahatler Kanunu 3. m. de 6/12/2006 tarihli ve 5560 sayılı Kanunun 31. m. ile yapılan değişiklik gereği bu kanuna genel hüküm niteliği verilmiştir. https://www.verginet.net/dtt/11/KabahatlerKanunundaYapilanDegisikliklerDogrultusundaIdariPar_12874.aspx (e.t.: 23.01.2019)

IV. TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN UYGUNLUK DENETİMİ VE SERTİFİKALANDIRILMASI

ISPS Kod, Bölüm-A ve 1974 tarihli SOLAS, Bölüm XI-II hükümleri kapsamında gemilerin uygunluk doğrulaması yapılması ve uluslararası gemi güvenlik sertifikası düzenlenmesi, İdare'nin (Bakanlık) yetki ve sorumluluğundadır[523]. Ancak bu yetki tanınmış güvenlik kuruluşlarına devredilebilir. Bu doğrultuda Türk bayraklı gemilerin 1974 tarihli SOLAS Bölüm XI-II ve ISPS Kod Bölüm A gereklerine uygunluğunun doğrulanması ve sertifikalandırılması genellikle tanınmış güvenlik kuruluşlarınca yerine getirilmektedir[524].

Uygulama Yönetmeliği 9/1-(c) maddesi uyarınca ISPS Koda tabi bütün gemilerde İdare veya İdare adına yetkilendirilmiş bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşu tarafından verilmiş gemi güvenlik sertifikası bulundurulur. Gemi güvenlik sertifikasının geçerlilik süreleri ve ara denetimleri, ISPS Kod Bölüm A Kural 19'da belirtildiği şekilde uygulanır. ISPS Kod Bölüm A, Kural 19'a göre sertifika beş yıllık bir süre için geçerlidir. Bu süre içinde bir ara doğrulama (ikinci veya üçüncü yıl içinde) ve sürenin sonunda yenileme doğrulaması yapılır.

Gemilerle ilgili uygunluk denetimleri esnasında onaylı gemi güvenlik planı ve SOLAS 1974 Bölüm XI-II kapsamındaki diğer gerekler (gemi güvenlik değerlendirmesi dâhil) incelenmektedir[528]. Ancak ISPS Kod uyarınca gemi güvenlik planının veya planda yapılan değişikliklerin onaylanması da bir tanınmış güvenlik kuruluşuna bırakılabilir[529]. Tanınmış güvenlik kuruluşları, gemi güvenlik planının hazırlanmasında da faaliyet gösterebilir. Ancak, ISPS Kod gereğince bir planın hazırlanması aşamasında yer alan tanınmış güvenlik kuruluşunun aynı planın onay aşamasında bulunmasına izin verilmemiştir[530]. Bu durumda planın hazırlık veya onay safhasında bulunan bir tanınmış güvenlik kuruluşunun söz konusu gemi ile ilgili uygunluk doğrulaması safhasında yer alıp alamayacağı tereddüt uyandırmaktadır.

ISPS Kod'da konu ile ilgili açık bir hüküm bulunmamaktadır. ISPS Kod'un genel düzenlemesi, ISPS Kod kapsamında gerçekleştirilen bir işlemin herhangi bir safhasında bulunan kişi veya kuruluşun aynı işlemle ilgili diğer aşamalarda aktif olmamasını gerektirir.

523 Uygulama Yönetmeliği m. 5(1)(c).
524 Yetkilendirme yapılmasına ilişkin hükme bkz. Uygulama Yönetmeliği m. 8(2).
528 ISPS Kod, A/19.1.1.
529 ISPS Kod, B/4.3.
530 ISPS Kod, A/9.2.

Ancak gemiyle ilgili uygunluk denetimi ve gemi güvenlik planının hazırlanması veya onaylanması ile ilgili işlemler birbirinden bağımsız niteliktedir. Bu nedenle bir gemi güvenlik planının hazırlık veya onay aşamasında bulunan tanınmış güvenlik kuruluşunun aynı gemiyle ilgili uygunluk doğrulaması safhasında yer alması herhangi bir sorun oluşturmaz.

ISPS Kod kapsamında gemi güvenlik planlarının incelenme sıklığı ile ilgili düzenleme yapma yetkisi Taraf Devletlere bırakılmıştır[531]. Ancak Uygulama Yönetmeliği'nde bu konu ile ilgili herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. Türkiye'de genellikle gemilerle ilgili uygunluk denetiminin yapılması esnasında gemi güvenlik planı da onaylanmaktadır. Hâlbuki ISPS Kod'a göre gemilerle ilgili ilk doğrulama gerçekleştirildiğinde gemi güvenlik planında bulunan gereklerin de yerine getirilmiş olması gerekir. Aksi takdirde söz konusu gemiye sertifika verilmemelidir[532]. Dolayısıyla gemi güvenlik planı ve değerlendirmelerinin gözden geçirme ve onaylama işlemlerinin sıklığı ile ilgili Uygulama Yönetmeliği'nde düzenleme yapılmalıdır. Çünkü bu plan ve değerlendirmelerin hazırlanıp onaya sunulmasından ISPS Kod hükümleri gereği şirket güvenlik görevlisi sorumludur. Ancak bu görevlinin uyması gereken süreler belirsizdir. Bu nedenle sertifika için yapılan uygunluk denetimi sırasında gözden geçirme ve onaylama gibi bir uygulama gelişmiştir. Ancak ISPS Kod gereği olması gereken, gemiyle ilgili uygunluk denetiminin yapılması sırasında geminin onaylı gemi güvenlik planındaki gerekleri sağlayıp sağlamadığının da denetlenmesidir.

531 MSC 89/INF.13: s. 43.
532 ISPS Kod, B/9.6.

SONUÇ

ABD'nde 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşen terör olaylarının ardından deniz ve liman güvenliğinin sağlanmasına yönelik ihtiyacın IMO gündemine alınması ile birlikte kabul edilen ISPS Kod düzenlemesi, 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren dünya çapında uygulanmakta ve bu konu ile ilgili denetimlere liman devleti kontrollerinde sıkı bir şekilde yer verilmektedir. IMO'nun rehber niteliğindeki düzenlemeleri ile de liman devleti denetimlerine ağırlık verilerek ISPS Kod gereklerini sağlamayan gemilerin uluslararası ticarette hareket kabiliyetlerinin kısıtlanması ve Taraf Devletlerin kendi içinde bir denetim mekanizması oluşturması amaçlanmaktadır.

Dünya gemi tonajının % 99'unu oluşturan Taraf Devletler, yürürlük tarihinden itibaren ISPS Kod'u hayata geçirerek liman tesislerine giren gemileri denetlemeye devam etmektedir. Ancak ISPS Kod uygulamasında insan unsurunun ve eğitimin son derece önemli olması sebebiyle bütün dünya ülkelerinde aynı ölçüde denetim yapıldığından bahsetmemiz mümkün değildir. Bu nedenle ISPS Kod uygulamasında geminin uğradığı son 10 limanın bilgisi önemlidir. Uğrak yapılan son 10 liman tesisinin güvenlik seviyesi, giriş yapılmak istenilen liman tesisinin güvenlik seviyesinden yüksek idi ise bu nedenle geminin doğrudan detaylı denetime tabi tutulması ya da bu gemi ile ilgili denetimler sırasında liman devletince daha yüksek güvenlik tedbirleri uygulanması mümkündür. Ayrıca ISPS Kod uygulaması, ulusal güvenlikle yakından ilgili bir mesele olduğundan bu konu ile ilgili bazı hususlar, Taraf Devletlerin takdirine bırakılmıştır. Örneğin, gemi ve liman tesislerinin güvenlik seviyelerinin belirlenmesi hususu bu kapsamdadır[534].

ISPS Kod, zımni kabul usulü ile yürürlüğe girdiğinden Taraf Devletlerden iç hukuklarındaki "onay" prosedürünün işletilmesi, onaylama ile ilgili belgelerin IMO'ya tevdi edilmesi gibi işlemlerin gerçekleştirilmesi beklenilmemektedir. Zira bir değişiklikle ilgili esas sözleşmenin iç hukuktaki onay prosedüründen geçirilmesi ve bu sözleşmeye ilişkin değişikliklerin zımni kabul usulü ile yürürlüğe gireceğinin kabul edilmesi hâlinde yapılan değişiklikleri ayrıca onay aşamasından geçirme şartı bulunmamaktadır. Ancak bu görüşün aksini savunan yani zımni kabul usulünün iç hukuktaki "onay" prosedürünü ortadan kaldırmadığını ileri süren yazarlar da mevcuttur.

534 SOLAS XI-II/7

Zımni kabul usulü ile yürürlüğe giren milletlerarası düzenlemelerin uygulamaya geçirilmesi için Taraf Devletlere belli bir süre tanınmaktadır. Taraf Devletlerden belirlenen süre içinde söz konusu düzenlemeyi hayata geçirerek bununla ilgili iç hukuk düzenlemelerini yapmaları beklenir. Türk hukukunda ISPS Kod uygulaması, Talimat ve Uygulama Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde icra edilmektedir. Talimat ve bahsi geçen Yönetmelik, büyük ölçüde ISPS Kod hükümlerinden oluşmaktadır.

Türkiye'de ISPS Kod uygulaması ile ilgili ilk dikkat çeken husus, ISPS Kod kapsamında Taraf Devletlere verilen yetkilerin (Türk bayraklı gemilerin uygunluk denetimi ve sertifikalandırılması, gemi güvenlik plan ve değerlendirmelerinin hazırlanıp onaylanması, liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin hazırlanması, liman tesisi güvenlik planlarının hazırlanması) neredeyse tamamının tanınmış güvenlik kuruluşlarınca yerine getirilmesidir. Belirtilen hususlar, ISPS Kod kapsamında da tanınmış güvenlik kuruluşlarına devredilebilen yetkiler arasında sayılmıştır. ISPS Kod uygulaması, Devletin güvenliği ile yakından ilgili bir konudur. Bu nedenle tanınmış güvenlik kuruluşlarına yetki devri yapılırken yetki devrinin, İdarenin sorumluluğunu ortadan kaldırmadığı ve bu kuruluşların genellikle maddi kaygılarla hareket ettiği akılda tutulmalıdır. Örneğin; İngiltere'de liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve planlarının hazırlanması için tanınmış güvenlik kuruluşu yetkilendirmesi yapılmamıştır. Yine İngiltere'de gemi güvenlik değerlendirmesi ve planları İdare ile sahil güvenlik birimleri tarafından hazırlanıp onaylanmaktadır.

Ülkemizde gemi doğrulama ve sertifikalandırma işlemleri tanınmış güvenlik kuruluşları tarafından yapılmaktadır. Ancak doğrulama işlemi sırasında geminin teknik ve ekipman bakımından denetiminin yanı sıra gemi güvenlik planı ve güvenlik değerlendirmesinin gözden geçirme işlemleri de yapılmaktadır. Hâlbuki ISPS Kod düzenlemesi bu yönde değildir. ISPS Kod'a göre geminin teknik ve ekipman yönüyle denetimi esnasında onaylı gemi güvenlik planındaki gerekliliklerin yerine getirilip getirilmediğinin denetlenmesi gerekir. Eğer yapılan denetimde teknik açıdan yetersizlik görülürse gemiye sertifika verilmez. Ancak, uygulamada gemi güvenlik planı ve güvenlik değerlendirmesinin gözden geçirilmesi işleminin ardından (henüz gemiyle ilgili uygunluk doğrulaması yapılmamış iken) gemiye sertifika düzenlenmektedir. Bu durum ISPS Kod uygulamasındaki ciddiyetle uyuşmamaktadır.

Ülkemizde liman tesislerimizde güvenliğin sağlanması konusunda yetki, çözüme muhtaçtır. Bu konuda düzenleme yapma yetkisi bulunan birçok devlet kurumu bulunmaktadır ve her birinin yetkisi birbiri ile iç içe geçmiştir. Liman tesislerinde güvenliği sağlamak ile ilgili ISPS Kod düzenlemesi, liman tesisi güvenlik sorumlusuna; özel güvenlik mevzuatı, valilik ve İçişleri Bakanlığı'na yetki vermektedir. Belli hususlarda ise yetki, gümrük birimlerine aittir. Birçok devlet kurumunun yetki alanının birbiri ile iç içe girmesinden kaynaklanan sorunları en aza indirmek için en faydalı çözüm, deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla ülke çapında düzenleme yetkisine sahip olan bir üst kurulun oluşturulması veya tek bir Bakanlığın liman tesislerinin güvenliği hususunda yetki sahibi olan kurumlar arasındaki koordinasyondan sorumlu tutulmasıdır. Liman tesislerinin güvenliğinden sorumlu bir üst kurulun kurulması veya bu konunun tek bir Bakanlığın uhdesine verilmesi hâlinde kurumlar arası koordinasyondan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın sorumlu olması kanaatimizce en uygun çözümdür.

Liman tesislerinin güvenliği ile ilgili standartları belirleme konusunda düzenleme yapma yetkisi Taraf Devletlere aittir. ISPS Kod, liman tesislerinde güvenliğin sağlanması amacıyla çeşitli önlemler alınması zorunluluğu getirmiş, ancak alınması gereken önlemlerin şekli ile ilgili herhangi bir zorunluluk getirmemiştir. Ülkemizde liman tesislerinin sağlaması kapsamında gerekli güvenlik standartları ile ilgili ortak bir düzenleme getirilmediği için, bu durum liman tesisleri arasında farklı şekilde uygulamalara sebep olabilir. Liman tesisleri arasında uygulama birliğinin sağlanması açısından da Milli Deniz Güvenliği Komitesi'nin oluşturulmasında fayda görülmektedir. Milli Deniz Güvenliği Komitesi'nin bütün liman tesisleri bakımından bağlayıcı nitelikte kararlar alması hâlinde liman tesislerinde güvenlik standartları oluşturulması konusunun da çözüme kavuşması mümkündür.

Limanlar Yönetmeliği m. 38'de liman idari sahasında faaliyet gösteren gemi ve deniz araçlarının bayrak ve liman devleti kontrol prosedürü kapsamında denetiminin esasları, m. 39'da ise yapılan denetim sonucu eksiklik tespit edilen gemilere uygulanması gereken yaptırımlar düzenlenmiştir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği de deniz yetki alanlarımızda gerçekleşen taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere gemilerin denetlenmesine yönelik usul ve esasları düzenlemektedir. Uygulama Yönetmeliği m. 20'de ise liman tesislerimize gelen ISPS Kod kapsamındaki Türk ve yabancı bayraklı gemilerin kontrol ve uygunluk denetimine yönelik esaslar belirlenmiştir. Burada belirtilen kontrol ve

uygunluk denetimi, ISPS Kod Kural 9'a göre liman devleti denetimi kapsamında, ISPS Kod'a tabi bir geminin "diğer bir Taraf Devletin bir limanında bulunduğu sırada" yapılan bir denetimdir. Bu nedenle Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'ne, tıpkı ISM belgelerinin kontrolü ile ilgili düzenleme getiren 21. maddede olduğu gibi, ISPS Kod kapsamında yapılan denetimlerle ilgili ayrı bir düzenleme yapılmalıdır. ISPS Kod, liman devleti denetimi kapsamında dikkate alınan temel düzenlemelerden biri olmasına rağmen, ne Limanlar Yönetmeliği''nde ne de Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nde halihazırda ISPS Kod ile ilgili tek bir hüküm dahi bulunmamaktadır.

ISPS Kod kapsamındaki gemilerin kontrol ve uygunluk denetimlerini de Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği kapsamında görevlendirilen gemi denetim görevlileri icra etmektedir. Bu görevliler, Uygulama Yönetmeliği'nde düzenlenen esaslara göre kimi hâllerde geminin tutulmasına, kimi hâllerde eksiklik giderilinceye kadar bekletilmesine, kimi hâllerde ise geminin liman sahasından çıkarılmasına karar vermektedir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin 22. maddesinde gemi denetim görevlilerince uygulanan yaptırım kararlarına karşı itiraz yolu düzenlenmiştir. Ancak Uygulama Yönetmeliği'nde gemi denetim görevlilerince uygulanan idari yaptırımlara karşı herhangi bir itiraz yolu öngörülmemiştir. Bu konuda genel düzenleme niteliğindeki Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nde belirtilen itiraz yolunun uygulanması ve Uygulama Yönetmeliği'ne de konu ile ilgili genel düzenlemeye atıf yapan bir madde eklenmesi en uygun çözümdür.

Uygulama Yönetmeliği'nin ve Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin denetime ilişkin hükümlerinde tam bir uyum bulunmamaktadır. Örneğin; limana giriş talebinde bulunan bir geminin Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası'nın olmaması hâlinde Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'ne göre bu durum, gemiyi limanda tutma sebebidir. Uygulama Yönetmeliği ise böyle bir geminin limana alınmasını (liman tesisi güvenlik planı onaylanmış tesisler bakımından) tamamen yasaklar. Bu durumda gemi denetim görevlisinin özel hüküm niteliğinde olması sebebiyle Uygulama Yönetmeliği hükümlerini uygulaması gerekir. Ancak Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerinin bu çerçevede düzenlenip ISPS Koda ilişkin özel düzenleme ile tam bir uyum hâlinde olması sağlanmalıdır.

Uygulamadan kaynaklı bazı aksaklıklar ve şekle aykırılıklar olsa da Ülkemizin ISPS Kod uygulamasında başarılı olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle ISPS Kod'un hızlı bir şekilde uygulamaya aktarılmasında süreç başarılı bir şekilde yürütülmüş, Türk bayraklı

gemilerin ve ISPS Kod kapsamına giren liman tesislerinin güvenlik değerlendirme ve planları kısa sürede hazırlanmıştır. Türk bayraklı gemilerin yabancı liman tesislerinde tabi tutuldukları ISPS Kod denetimlerinde bugüne kadar ciddi bir sorunla karşılaşılmamış, herhangi bir ciddi teknik arıza veya sertifika eksikliği tespit edilmemiştir.

Liman tesislerimizde bugüne kadar herhangi bir saldırı veya güvenlik olayı yaşanmamıştır. Ancak şimdiye kadar büyük bir sorunla karşılaşılmaması, hiçbir zaman bir sorun yaşanmayacağı anlamına gelmemektedir. Bu yüzden liman tesislerinde yetki çatışmasına sebep olan hâllerin ortadan kaldırılması, liman tesislerimizdeki güvenlik standartlarının belirlenmesi ve güvenlik açığı oluşturan sebeplerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Ayrıca Türk bayraklı gemilerde ve liman tesislerinde görev yapan bütün personelin ISPS Kod ile ilgili gerekli eğitimi alması, bir güvenlik olayı ile karşılaşıldığı zaman güvenlik planına göre alması gereken güvenlik önlemleri hakkında bilgi sahibi olması, başarılı bir uygulama için en önemli unsurdur. ISPS Kod düzenlemesi, ancak eğitimli ve tecrübeli personel tarafından uygulandığı zaman olumlu sonuçlar verebilir.

KAYNAKÇA

Asli Kaynaklar

- SOLAS XI-II ve ISPS Kod
- Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği
- ISPS Kod Uygulama Talimatı
- 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun
- Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik
- Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik

Yardımcı Kaynaklar

Kitaplar ve Tezler:

Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*, Yetkin Yayınları, 2005 Ankara.

Afriyie K. A.: *An Analysis of the Voluntary IMO Member State Audit Scheme,* World Maritime University, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Malmö, Sweden, 2007.

Canca, H. S.: *Denizde İşlenen Suçlar*, Seçkin Yayıncılık, 1. Baskı, Mayıs 2012.

Canca, H. S.: *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri*, 1. Baskı, Ankara, Ocak 2015. Anılış: "Gemilere Müdahale".

Chalk, P.: *The Maritime Dimension of International Security*, RAND Corporation, 2008.

Çalık, T.: *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somalili Deniz Haydutları ile Mücadele Yöntemleri*, Adalet Yayınevi, Ankara, Ocak 2017.

Çelikoğlu, E.: *Uluslararası Gemi ve Liman Emniyet Kodu (ISPS Code)'nun Gelişimi ve Uygulama Süreci*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Ocak 2005.

Demirtabak, E.: *Denizcilik Sektöründe Güvenlik ve Emniyet Uygulamaları ISPS-ISM Kod,* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, Temmuz 2005.

Ergüven, N. S.: *Uluslararası Hukuk Açısından Deniz Güvenliğinin Sağlanması,* Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016.

Gülkaya Yılmaz, S.: *Uluslararası Denizcilik Örgütü Gönüllü Üye Devlet Denetim Programının (VIMSAS) Ve Uygulamalarının İncelenmesi*, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ekim 2014.

Höbek, T.: *Türk Hukukunda Anlaşmaların Yapılması ve Yargısal Denetimi*, Adalet Yayınevi, 1. Baskı, Ankara 2013.

Kalaycı, R.: *11 Eylül Sonrası BM Güvenlik Konseyi Kararlarında Terörizm*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Mayıs 2011.

Karamete, A.: *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu*, Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Suç Araştırmaları Anabilim Dalı, Ankara 2010.

Klein, N.: *Maritime Security and Law of The Sea*, Oxford Monographs in International Law, 1. Baskı, Oxford, 2011.

Kraska-Pedrozo: *International Maritime Security Law*, Martinus Nıjhoff Publishers, Leiden Boston, 2013.

McNicholas, M.: *Maritime Security An Introduction*, Butterworth-Heinemann Homeland Security Series, 2008.

Michel, K.: *War, Terror and Carriage by Sea, Informa Law from Routledge*, LLP, 2004. Erişim için bkz.: <http://ebookcentral.proquest.com>

Moreels, S.: *The Insurability of Maritime Terrorism*, Gent Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2015-2016 Akademik Yılı. Şu adresten erişilebilir: https://lib.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/272/401/RUG01-002272401_2016_0001_AC.pdf.

Öztürk, B.: *ISPS Kod Uygulama Sürecindeki Uygunsuzlukların Toplam Kalite Yönetimi Ve Bilişsel Haritalama Yöntemi Kullanılarak Kıyaslamalı Analizi*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2014.

Sayın, A.: *Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği)*, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Ulaşım Güvenliği Ve Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011.

Solmaz, S.: *Deniz Güvenliği Kapsamında ISPS Code Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Haziran 2012.

Varotsi-Pentsov: *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, 2008.

Yıldız, U.: *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu: Problemler Çözüm Önerileri,* İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2005.

Makaleler:

Arslan, Z.: "11 Eylül Sonrasında Yeni Güvenlik Anlayışı, İnsan Hakları ve Demokratik Kolluk", Polis Bilimleri Dergisi, C. 8. S.2., s. 125 vd.

Atamer, K.: "Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlanmasında Zımni Kabul Usulü", İstanbul Barosu "Taşıma Hukuku ve Yük Sigortaları" konulu ve 30.04.2019 tarihli panel.

Başak, C.: "Terörizmle Mücadele: Devletlerin Ayrı Bir Mücadelesi Mi Yoksa Uluslararası Kurumlarla Desteklenmiş Bir Mücadele Mi?", Polis Bilimleri Dergisi, C. 4 (1-2), s. 65-84.

Becker, M.: "The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", Harward International Law Journal, C. 46, No: 1, 2005. s. 131-230.

Berk, U.: "Stratejik Savunma ve Güvenlik Planlamasında Ortak Bir Yaklaşım Olarak Senaryo Temelli Planlama", Güvenlik Bilimleri Dergisi, C. 4, S.2, Kasım 2015, s. 1-36.

Burmester, C.: "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code- Perceptions And Reality of Shore- Based and Sea-Going Staff, Southampton Institute of Higher Education", United Kingdom, 2005, s. 1-10.

Dedeoğlu, G.: "Deniz Güvenliği: ISPS Kod Uygulaması, Karşılaşılan Sorunlar Ve Değerlendirmeler", Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 24- 25 Aralık 2004, s. 147-156.

Demir, İ.: "Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri", Ankara Barosu Dergisi, S. 2014/4, s. 120-152.

Demir, İ.: "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Önlenmesine Dair Protokol'de (SUA Protokol) Değişiklik Çalışmaları", 21-22 Haziran 2004

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Hukuku Sempozyumu, 4. Bölüm, s. 11 vd. Anılış: "2004 Tarihli Deniz Hukuku Sempozyumu".

Guilfoyle, D.: "Book Rewievs", The Cambridge Law Journal, C. 71. S. 3., 2012, s. 712-716.

Harrington, C.: "Hightened Security: The Need To Incorporate Aricles 3bis(1)(a) and 8bis (5)(e) of the 2005 Draft SUA Protocol Into Part VII Of the United Nations Convention on the Law of the Sea", Pacific Rım Law&Policy Journal, Vol: 16, No: 1, s. 107-136.

Hesse, H. –Charalambous, N. L.: "New Security Measures for The International Shipping Community", WMU Journal of Maritime Affairs, 2004, C. 3, S. 2, s. 123-138.

Ilgın, S.: "Denizde Emniyet ile İlgili Uluslararası Diplomatik Konferans, Sonuçları ve ISPS Kodu", Deniz Hukuku Dergisi C. 6. S. 1-4. s. 39 vd.

Işık, M. – Asarlıoğlu, O. – Avcı, Ö.: VIMSAS Rehberi (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü), Şubat 2013. Bkz.: <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DIDGM/tr/Doc/Doc_Ust/20130304_135440_66124_1_66958.pdf>

Jones S. M.: "Implications and Effects of Maritime Security on the Operation and Management of Merchant Vessels", Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, Edited by Rupert Herbert-Burns, Sam Betemen and Peter Lehr, 2008. s. 88-115.

Karabulut, A.- Değer, S.: "Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı ve Realist Yaklaşıma Genel Bakış", İGÜSBD, C.2, S.2, Ekim 2015, s. 69-79.

Karan, H.: "Revising Liability Limits in International Maritime Conventions: A Turkish Perspective", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol:34/4, 2003, s.615-628. Anılış: "Turkish Perspective".

Karan, H.: "Liability Issues Under The Latest Two IMO Instruments: The SUA (Terrorism) Protocols 2005 And The WRC 2007", Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan I. Cilt, Ankara 2010, s. 1227 vd. Anılış: "Liability Issues".

Karan, H.: "The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan. Turhan Kitabevi, Ankara 2003, s. 429 vd. Anılış: "The Process".

Kızılsümer, D.: "Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi (D.E.Ü.) Hukuk Fakültesi Dergisi, C.17. S.2. 2015, s. 27-62.

Köse, H.: "Yeni Risk Tanımlamaları Bağlamında Küresel Medya", KKTC Girne Amerikan Üniversitesi tarafından düzenlenen "Globalisation and New Media Politics" konulu Sempozyum, 26-28 Nisan 2006, s. 42-51.

Kurt, H.: "Deniz Haydutluğuna ve Terörizmine İlişkin Ulusal Mevzuatımızdaki Yeni Gelişmeler". Makaleye erişim için bkz.: http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/deniz-haydutlugu-ve-mevzuatta-gelismeler-h35758.html.

Lessing –Tetreault- Bernard- Chaffin: "Use of Automatıc Identification System (AIS) on Autonomous Weather Buoys for Maritime Domain Awaraness Applications", Hein Online Database.

Liwang, H.- Ringsberg, J.- Norsell M.: "Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options", Safety Science Journal, S. 58, 2013, s.98-112.

Malirsch, M. –Prill, F.: "The Proliferation Security Initiative and the 2005 Protocol to the SUA Convention", ZaöRV 67 (2007), s. 229-240. Makaleye şu adresten erişebilirsiniz: <http://www.zaoerv.de/67_2007/67_2007_1_b_229_240.pdf >

Matheu, R.: "Defense Against Terorrism: What Kind of Co-operation Between NATO and the EU", Agenda Internacional, C. XII, S. 23, 2006, s. 145-149.

Mensah, T.: "The Place of ISPS Code in the Legal International Regime", WMU Journal of Maritime Affairs, 2003, C. 3., No:1. s. 17-30.

Murphy, M.: "Contemporary Piracy and Maritime Terrorism", Adelphi Paper 388, Routledge, 2007.

Nurduhan, M. - Kuleyin, B.: "Liman Güveliği ile İlgili Araştırmalarda Eğilimler: Bir İçerik Analizi", II. Ulusal Liman Kongresi, 2015. Şu adresten erişilebilir: http://ulk2015.deu.edu.tr/0007.pdf

Öztürk, B. - Gökdemir Işık, N.: "Türkiyede Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması", Denizcilik Fakiltesi Dergisi, C. 8, S. 2., s. 243-271.

Pan, E.: "Authoritative Interpretation of Agreements: Developing More Responsive International Administrative Regimes", Harvard International Law Journal, C. 38. S. 2., 1997, s. 503-535.

Roach, A.: "Initatives to Enhance Maritime Security At Sea", Marine Policy, C.28, 2004, s. 41-66.

Shi, L.: "Successful Use of the Tacit Acceptance Procedure to Effectuate Progress in International Maritime Law", University of San Francisco Maritime Law Journal C. 11., S. 2., Heinonline , s. 300 vd.

Şeker, B. Ş.: "Maritime Security: Prevention of Maritime Terrorism By International Ship And Port Security (ISPS) Code", Turkish Studies, C. 13/3, 2018, s. 673-690.

Tetrault J.: "Use of Automatic Identification System (AIS) for Maritime Domain Awareness (MDA)", Hein Online Database.

Trelawny, C.: IMO Maritime Security Policy Background Paper. Şu adresten erişebilirsiniz: https://www.osce.org/eea/30455?download=true

Tsamenyi M. - Ann Palma M.: "Long-Range Identification Systems for Vessels: Legal and Technical Issues", Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, Edited by Rupert Herbert-Burns, Sam Betemen and Peter Lehr, 2009, s. 215 vd.

Ulusoy, Ü. H.: "Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW 1978) ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku'nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 62 S. 2., s. 501-538.

Valencia, M.: "The Proliferation Security Initative: Making Waves in Asia", Adelphi Paper 376.

White, L.: "Legal and Security Responses in the Maritime Environment with Respect to Maritime Terrorism, Maritime Security and Defence Against Terrorism", NATO Science for Peace and Security Series, 2012, C. 98, IOS Press, Edited by Bora Uzer, s. 81-85.

Yılmaz, S: "11 Eylül Sonrasında ABD ve Türkiye'deki İç Güvenlik Yeniden Yapılanmalarının Karşılaştırılması", Ç. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C: 20, S. 3, 2011 s. 361-380.

MSC Kararları:

- MSC 89/INF.13
- MSC.1/Circ.1525
- MSC/Circ.1156
- MSC.1/Circ.1283
- MSC/Circ.1074
- MSC/Circ.1130

- MSC.1/Circ. 1217
- MSC.136(76)
- MSC/Circ.1133
- MSC.1/Circ. 1192

İnternet Kaynakları:

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-MASS-scoping.aspx>
<https://gisis.imo.org/Public/ST/Treaties.aspx>
<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>
<http://icma.as/index.php/2013/01/28/more-than-1000-seafarers-die-every-year/>
<http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b37cff31d0c66.19574783>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf>
<http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22374&filename=A584(14).pdf>
<http://cimsec.org/isps-code-maritime-terrorism/12098>
<https://www.ombudsman.gov.tr/contents/files/939a10--Terorizmin-Onlenmesine-Dair-Avrupa-Sozlesmesi.pdf.>
<http://www.un.org/documents/ga/res/49/a49r060.htm>
<https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx?Paged=TRUE&p_SortBehavior=0&p_Adopted2=20120210+00:00:00&p_ID=33&PageFirstRow=10261&&View=%7B5D335873-3876-4C21-AC57-CF94C848C391%7D.>
<https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/ReCAAP%20Guide%20to%20Counter%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships.pdf>
<https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/container-control-programme.html>
<https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/statistics/drug-trafficking.html>
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/WhatsNew/Pages/Archive-2018.aspx>
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.872%2820%29.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/docs/FAL%20related%20nonmandatory%20instruments/MSC.228(82).pdf.>
<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>
<https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-results-deficiencies.>
<https://www.parismou.org/about-us/organisation>
<http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20180606_132021_66968_1_64.pdf>
<http://www.didgm.gov.tr/>
<http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20180606_131958_66968_1_64.pdf>
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx
<https://www.tse.org.tr/IcerikDetay?ID=2042&ParentID=1061>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/Circular%20letter%20No.2554.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.160(78).pdfhttps://www.google.com.tr/search?q=panama+kanal%C4%B1+uzunlu%C4%9Fu&oq=panama+kanal%C4%B1+uzu&aqs=chrome.1.69i57j0l4.8409j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/AIS.aspx>
<https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=SN%2FCirc.227>
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx
<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?OpenElement>
<https://www.esa.int/Our_Activities/Telecommunications_Integrated_Applications/SAT-AIS_for_maritime>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx#What_role_would_AIS_and_ship_security>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.956(23).pdf#search=A%2E917%2822%29>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>
<http://imso.org/public/LRIT>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/A.959(23).pdf>
<http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/20111212111148SUA88(BKK).pdf>
<http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22374&filename=A584%2814%29.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Maritime%20Security/MSC.Circ.443.pdf>
<https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136233.htm.>
<https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_52060.htm.>
<https://mc.nato.int/missions/operation-sea-guardian.aspx.>
<https://mc.nato.int/about-marcom/history.aspx.>
<https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm.>
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IMOAndTheUnitedNations/Pages/default.aspx>
<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Documents/LEG%20MISC%208.pdf>
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx
<http://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/recognizedorganizations.aspx.>
<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Documents/vimsas.pdf#search=VIMSAS>
<http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/A%2028-Res%201067.pdf#search=A%2E1067%2828%29>
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1070(28).pdf>
<http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/68ta/1/III-Baku.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Documents/A%2028-Res%201067.pdf#search=A%2E1067%2828%29>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1192.pdf#search=MSC%201192>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1217.pdf>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/Circular%20Letter%20No.%203338.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/FAQ.aspx>
<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Default.aspx>
<https://gisis.imo.org/Public/ISPS/Default.aspx>
<http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060811.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060811.htm>
<https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/isps/flag/hongkong/msin2005-04anx1.pdf>
<http://www.crs.hr/Portals/0/docs/eng/imo_iacs_eu/imo/circulars/MSC%201133.pdf?ver=2010-11-04-112522-000>
<https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/isps/flag/hongkong/msin2005-04anx1.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1190.pdf#search=SHIP%20SECURITY%20ALERT%20SYSTEM.>
<http://solasv.mcga.gov.uk/annexes/Annex01.htm>
<http://portalcip.org/wp-content/uploads/2017/05/Guide-to-Maritime-Security-and-the-ISPS-Code-2012.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1074.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.1%20Circ.1283.pdf>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.Circ.1156.pdf>
<http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Archives/Pages/default.aspx
<https://www.sis.se/api/document/preview/909288/>
<https://www.dhmi.gov.tr/Lists/DosyaYonetimiList/Attachments/70/SIVILHAVAMEYDANLARIYONETMELIGI9707.pdf>
<http://www.didgm.gov.tr/>
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.7190&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch>
<https://www.verginet.net/dtt/11/KabahatlerKanunundaYapilanDegisikliklerDogrultusundaIdariPar_12874.aspx>
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.10775&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0>
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1525.pdf>

ÖZET

SOLAS Bölüm XI-2 kapsamında 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren ISPS Kod, ABD'ndeki 11 Eylül terör saldırılarından sonra IMO öncülüğünde gemi ve liman tesislerine yönelik şiddet eylemlerini önlemek amacıyla kabul edilmiştir. Bu çalışmada ISPS Kod hukuki bir bakış açısıyla ele alınmış, ISPS Kod'un diğer deniz güvenliği önlemlerinden ayrılan yönleri, ISPS Kod kapsamında IMO'nun yetkileri, Taraf Devletlerin hak ve yükümlülükleri incelenmiştir. Ayrıca ISPS Kod hükümleri, Türk deniz mevzuatındaki ilgili diğer düzenlemelerle birlikte değerlendirilerek birbiri ile çelişen veya eksik bırakılan hükümler tespit edilmiştir.

ABSTRACT

Having entered into force under SOLAS Chapter XI-2, on 1 July 2004, the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) has been adopted under auspices of IMO to prevent violent acts against ship and port facilities following 11 September US terrorist attacks. In this study, the ISPS Code is elaborated on legal point of view so its different aspects from other maritime security measures, under the ISPS Code the powers of IMO and the rights and obligations of State Parties are examined. In addition, the provisions of the ISPS Code are evaluated together with other relevant regulations in the Turkish maritime legislation and conflicting or incomplete issues are identified.