

**T. C.**  
**BARTIN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İŞLETME ANA BİLİM DALI**

**KARADENİZ VE AKDENİZ LİMANLARINDA GEMİLERE**  
**YÖNELİK ISPS KOD UYGULAMALARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**BABÜR HALULU**

**DANIŞMAN**  
**DR. ÖĞR. ÜYESİ YAŞAR AKÇA**

**BARTIN - 2019**

T.C.  
BARTIN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İŞLETME ANABİLİM DALI

KARADENİZ VE AKDENİZ LİMANLARINDA  
GEMİLERE YÖNELİK ISPS KOD UYGULAMALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN  
BABÜR HALULU

DANIŞMAN  
Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA

“Bu tez 11/09/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oy birliği / Oy çokluğu ile kabul edilmiştir.”

| JÜRİ ÜYESİ                              | İMZA  |
|---|---|
| Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA               |   |
| Dr. Öğr. Üyesi Aslı ÇİLLİOĞLU KARADEMİR |  |
| Dr. Öğr. Üyesi Sinan YILMAZ             |  |

## BEYANNAME

Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA danışmanlığında hazırlamış olduğum “Karadeniz ve Akdeniz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları” adlı yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

03.10./2019

Babür HALULU

## KABUL VE ONAY

**Babür HALULU** tarafından hazırlanan “**Karadeniz ve Akdeniz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları**” başlıklı bu çalışma, **11/09/2019** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda **oy birliği** ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA (Danışman)



Üye : Dr. Öğr. Üyesi Aslı ÇİLLİOĞLU KARADEMİR



Üye : Dr. Öğr. Üyesi Sinan YILMAZ



Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun ...../...../..... tarih ve ..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof .Dr. Metin SABAN  
Enstitü Müdürü



## ÖN SÖZ

Beni bu araştırmaya yönlendiren en büyük nedenler den biri olan özellik ile milenyum yılları olarak adlandırılan 2000’li yıllar ile birlik de artış trendi göstererek deniz alanlarında varlığını ve etkinliğini her geçen gün daha da kuvvetli bir şekilde hissettiren deniz alanlarının güvenlik ile ilgili problemleri ve bu problemlerin çözümü için IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından yapılandırılarak dünya denizcilik sektörünün güvenlik kural ve düzenlemeleri ile ilgili olarak en güncel yapılandırılması olan ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu)’un maalesef özellik ile ülkeler ve limanlar arasında bilhassa gemilere yönelik olarak standart bir uygulamalarının olmayışının ispatına yönelik çalışmalarım tez yazım aşamasında en büyük motivasyon kaynağım olmuştur.

*Karadeniz ve Akdeniz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları* olarak isimlendirdiğim çalışmam literatür taramaları sonucu benzer bir örneğine rastlanmayan bir çalışma olarak konu hakkında literatüre katkı sağlayacak inancındayım her araştırmada olduğu gibi bu araştırma içinde eksik kalan yönler olabilir ve olacaktır araştırma kapsamında başta araştırma konum hakkında araştırmama gerek ISPS Kod ile ilgili arşivlerini taratan gemi kaptanlarına ve araştırma konum hakkında yapmış olduğu araştırma anketime katılan gemi kaptanları ve gemi güvenlik zabitlerinin her birine sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Çalışmalarım esnasında benden yardımlarını eksik etmeyen eşim İlknur HALULU ve canım kızım Dilara Rigel HALULU’nun bana göstermiş oldukları sabır ve fedakarlıkları için ne kadar teşekkür etsem azdır aynı zamanda beni büyüten hem teyzem hem de annem olan Bilge HALULU ve fikirlerine her zaman saygı duyduğum babam Altay HALULU’ya vermiş oldukları motivasyon ve destek için binlerce teşekkürlerimi sunarım.

Bartın Üniversitesinin değerli öğretim üyelerinden Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA’ya tez sürecinde yapmış oldukları katkı dolayısı ile teşekkürlerimi sunarım.

Cennetteki Yıldızlarım; Annem Sevgi HALULU ve kardeşim Cansun Rasih HALULU’ya...

Babür HALULU

Bartın, 2019

## ÖZET

**Yüksek Lisans Tezi**

### **KARADENİZ VE AKDENİZ LİMANLARINDA GEMİLERE YÖNELİK ISPS KOD UYGULAMALARI**

**Bartın Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**İşletme Ana Bilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Yaşar AKÇA**

**Bartın – 2019, Sayfa xxiii + 290**

Denizlerin ticaret amaçlı kullanılmaya başlandığı tarihin ilk zamanlardan itibaren gemiler ile ticari zenginliklerin ülkeler ve kıtalar arasında taşınmaya başlanması tarihin her döneminde farklı terimler ile adlandırılmış olsa da ortak bir payda olarak denizlerde şiddet olarak karşımıza çıkmıştır. Taşınan zenginliklerden pay alma istek ve hırsı ilk başlarda deniz haydutluk saldırıları olarak karşımıza çıkan denizlerde şiddeti, daha sonraları otoriter bir gücün emri altında ve o otoriter güç den alınan izin belgesi ile gasp edilen zenginliklerden pay vermek sureti ile deniz korsanlık saldırılarına doğru devşirilen yapılanmalar etkisini günümüz dünyasında dahi deniz haydutluğu ve denizlerde terör saldırıları olarak sürdürmektedir. Özellik ile kapital dünyanın merkez ülkesi ABD ve kapital düzenin sembolleri sayılan dünya ticaret merkezine yapılan dünya tarihinin görmüş olduğu en dehşet verici terör saldırılarının ardından başlatılan yeni dünya düzeni kavramı ile küresel olarak dünya gündemine getirilen yapılanmalardan bir tanesi de dünya ekonomilerinin kalbinin attığı yerler olan limanlar ve bu limanlara uğrak yapan ekonomik zenginlikleri taşıyan birer nefes durumunda olan gemilerin güvenliğine yönelik olarak yapılandırılan küresel dünya denizcilik sektöründe 1 Temmuz 2004 yılından itibaren denizlerde güvenlik denince ilk akla gelecek en güncel kurallar ve tedbirler dizisi olan ISPS Kod'dur.

Bu çalışmada denizlerde şiddet saldırı ve eylemleri tarihsel bir perspektif bakış açısı ile değerlendirilerek günümüz dünyasının denizlerde güvenlik ile ilgili problemlerin çözümü için yapılandırılan *Karadeniz ve Akdeniz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları* isimli tez konusu kapsamında araştırmamıza katılan gemilerin uğrak yapmış oldukları limanlarda ISPS Kod ile ilgili olarak ne tür uygulamalar ile karşılaştıkları hakkında

gerek arşiv taraması gerek ise gemi kaptanları ile yapılan mülakatlar neticesinde nitel çalışma (Saha Çalışması) yapılarak bilgiler toplanmış ve değerlendirmeleri yapılmıştır.

Yine araştırma kapsamında nicel bir çalışma örneği olan anket çalışması yapılarak özellik ile uluslararası seferler yapan gemi kaptanları ve ISPS Kod gemi güvenlik zabıtlarına *ISPS Kodun Gemilerdeki Etkinlik Araştırması* konulu anket çalışması yapılarak elde edilen verilerin analizi *IBM SPSS 23.0* programına aktarılması ve düzenlenmesi sonrasında gerçekleştirilmiştir. Araştırma kapsamında tanımlayıcı bulgular grafik ve tablolar ile sayı, yüzde, ortalama ve standart sapma şeklinde sunulmuştur. Araştırma anket sorularına ilişkin yapılan korelasyon analizi ile sonuçlandırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** ISPS Kod; Gemi ve Liman Güvenliği; Deniz Haydutluğu; Deniz Korsanlığı; Nicel ve Nitel Araştırmalar; SPSS Analiz; Korelasyon Analizi.

## **ABSTRACT**

**M. Sc. Thesis**

### **ISPS CODE APPLICATIONS FOR SHIPS IN THE BLACKSEA AND MEDITERRANEAN PORTS**

**Bartın University**

**Social Sciences Institute**

**Department of Business Administration**

**Thesis Advisor: Asts. Prof. Yaşar AKÇA**

**Bartın – 2019, Page xxiii + 290**

Since the early days of commercial use of the seas, trade between countries and continents has been named with different terms throughout history, but a common thread to all this has been the violence in the seas. The desire and ambition to get a share of the riches carried out in the seas firstly were encountered as piracy attacks in the seas. Later on, under the orders of authoritarian power and the permission obtained from that authoritarian power, the structure of maritime piracy attacks have changed with the shares given of the usurped riches. Even today, the effects of this continue to be seen as maritime piracy and terrorist attacks in the seas. In the wake of the most horrifying terrorist attacks in the history of the world at the World Trade Centre in the United States of America, which are considered as the symbols of the capital system and central country of the capital world, a restructuring started globally. With the new world concept, one of the restructurings took shape in harbours around the world which are considered to be the heart of the world economies and the vessels which carry the economic wealth. As of July 1st,2004, ISPS Code is the most recent set of rules and measures that will come to mind when it comes to security in the seas.

In this study, violence, attacks, and actions in the seas were evaluated from a historical perspective and ports were examined within the scope of the thesis “The Application of ISPS Code Applications for Ships in the Black Sea and Mediterranean Ports” . The surveys were conducted by qualitative study (Field Study) and the data was collected and evaluated as a result of the archives scanned and the interviews conducted with the ship captains of the vessels participating in our research regarding the kind of applications they encountered with the ISPS Code in the ports they visited.

Within the scope of the research, a questionnaire study was conducted as a quantitative study on the Effectiveness of ISPS Code on Ships with ship captains who sail in international waters and ISPS Code ship security officers. Thereafter, the analysis of the data obtained from the survey was performed by transferring the data to the IBM SPSS 23.0 programme. Within the context of the research, descriptive findings are presented as graphs, tables and numbers, percentage, average, and standard deviation. The research was concluded with the correlation analysis of the survey questions.

**Key Words:** ISPS Code; Ship and Port Security; Piracy; Maritime Piracy; Quantitative and Qualitative Research; SPSS Analysis; Correlation Analysis.



## İÇİNDEKİLER

|   |       |
|---|-------|
| BEYANNAME.....  | 1     |
| KABUL VE ONAY .....   | 1     |
| ÖN SÖZ.....   | iv    |
| ÖZET.....   | v     |
| ABSTRACT .....  | vii   |
| İÇİNDEKİLER .....   | ix    |
| ŞEKİLLER DİZİNİ .....   | xvi   |
| GRAFİKLER DİZİNİ .....  | xvii  |
| RESİMLER DİZİNİ .....   | xviii |
| TABLolar DİZİNİ .....   | xix   |
| EKLER DİZİNİ.....   | xx    |
| KISALTMALAR DİZİNİ.....   | xxii  |
| GİRİŞ .....   | 1     |
| 1. DENİZLERDE ŞİDDET EYLEMLERİNİN TARİHSEL PERSPEKTİFİ.....   | 30    |
| 1.1. İlkçağ Denizde Şiddet Eylemleri .....  | 30    |
| 1.2. Ortaçağ Denizde Şiddet Eylemleri .....   | 35    |
| 1.3. Yeniçağ Denizde Şiddet Eylemleri .....   | 39    |
| 1.4. Denizlerde Güvenliği Tehdit Eden Unsurlar.....   | 49    |
| 1.4.1. Deniz Haydutluğu .....   | 49    |
| 1.4.2. Deniz Korsanlığı.....  | 49    |
| 1.4.3. Denizlerde Terör .....   | 49    |
| 1.4.4. Denizlerde Göçmen ve İnsan Kaçakçılığı.....  | 51    |
| 1.4.5. Denizlerde Uyuşturucu Kaçakçılığı.....   | 52    |
| 1.4.6. Denizlerde Siber Terör .....   | 52    |
| Siber Terör .....   | 52    |
| Siber Savaş .....   | 53    |
| Denizcilik Sektöründe Siber Saldırı Yöntemleri.....   | 53    |
| 1.5. Günümüzde Denizlerde Şiddet Eylemleri .....  | 54    |
| 1.5.1. Denizlerdeki Şiddet Eylemlerinin Günümüz Dünyasındaki Temel Nedenleri..                                      | 56    |
| 1.6. Denizlerde Güvenlik Uygulamalarını Düzenleyen Uluslararası Sözleşmeler.....                                    | 59    |
| 1.6.1. Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi..                                   | 60    |
| 1.6.2. Denizlerde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (1988 SUA Sözleşmesi) ..... | 61    |
| 1.6.3. ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi ve Güvenlik Kodu) .....  | 64    |
| 1.6.4. İkinci Dünya Savaşından Sonra Denizlerde Yapılan Şiddet Eylemlerine Genel Bir Bakış .....                    | 65    |

|  |    |
|--|----|
| 1.6.5. Türk Armatörlerin Sahipliğindeki Gemilere Yapılan Şiddet Eylemleri .....  | 67 |
| M/V Yasa Neslihan .....  | 67 |
| M/T Karagöl.....   | 68 |
| M/V Horizon 1.....   | 69 |
| M/V Elgiznur Çebi.....   | 69 |
| M/V Frigia .....   | 70 |
| M/T Özay-5.....  | 70 |
| M/T Cotton.....  | 71 |
| M/T Basat .....  | 72 |
| M/T Puli.....  | 72 |
| M/V İnce İnebolu .....   | 73 |
| 1.7. Deniz Haydutluk Saldırı Tehlikesine Karşı Ticari Gemilerin Mücadele Yöntemleri ..   | 74 |
| 1.7.1. Yüksek Basıncılı Su.....  | 74 |
| 1.7.2. Sonik Tabanca .....   | 74 |
| 1.7.3. Panik Odası.....  | 75 |
| 1.7.4. Lazer Silahı.....   | 75 |
| 1.7.5. Silahlı Muhafızlar .....  | 75 |
| 1.7.6. Dikenli Tel.....  | 75 |
| 1.7.7. Tekne Kapanı .....  | 75 |
| 1.7.8. Deniz Haydutları ile Mücadele Perdeleri.....  | 76 |
| 1.7.9. Kayganlaştırıcı Köpük.....  | 76 |
| 1.8. Türk Deniz Kuvvetlerinin Deniz Haydutluk Mücadelesi.....  | 76 |
| 2. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE) ISPS CODE.....                               | 78 |
| 2.1. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik Kavramları.....  | 78 |
| 2.1.1. Denizlerde Emniyet.....   | 78 |
| 2.1.2. Denizlerde Güvenlik .....   | 78 |
| 2.1.3. Denizlerde Güvenlik ile İlgili Komplu Senaryoları.....  | 79 |
| Senaryo 1 .....  | 79 |
| Senaryo 2 .....  | 79 |
| Senaryo 3 .....  | 79 |
| Senaryo 4 .....  | 79 |
| 2.2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Security Code)'nun Kabul Süreci.....                                    | 80 |
| 2.3. Deniz Güvenliğini Artırmak Amacı ile Solas-74 (Denizde Can Emniyeti Güvenlik Konvansiyonu) Uluslararası Sözleşmesine Eklenen Düzenlemeler ..... | 81 |
| 2.3.1. SOLAS Bölüm-11-1 (Denizlerde Emniyet) .....   | 81 |
| 2.3.2. SOLAS Bölüm-11-2 (Denizlerde Güvenliği Artırma Amaçlı Özel Önlemler)...   | 81 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>2.4. ISPS Kod ile Amaçlanan ve Hedeflenenler .....</b>   | <b>81</b>  |
| 2.4.1. ISPS Kod ile Hedeflenenler .....   | 82         |
| 2.4.2. ISPS Kod ile Amaçlananlar .....  | 82         |
| 2.4.3. ISPS Kod Uluslararası Konvansiyonun Uygulanmasının Zorunlu Tutulduğu Gemi Tipleri ve Limanlar. ....  | 83         |
| <b>2.5. ISPS Kodun Bileşenleri .....</b>  | <b>84</b>  |
| 2.5.1. ISPS Koda Taraf Devletler ve Sorumlulukları.....   | 84         |
| 2.5.2. ISPS Koda Taraf Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Sorumlulukları.....   | 87         |
| 2.5.3. ISPS Koda Taraf Gemilerin Sorumlulukları .....   | 88         |
| 2.5.4. ISPS Koda Taraf Liman Tesislerinin Sorumlulukları.....   | 89         |
| Limanlar için ISPS Kod Güvenlik Değerlendirmesi (Risk Analizi).....   | 91         |
| Limanlar için ISPS Kod Güvenlik Planlarının Hazırlanması .....  | 92         |
| Limanlarda ISPS Kod Talimleri ve Tatbikatları.....  | 94         |
| Liman Tesis Güvenlik Zabitanın (PFSO) Sorumlulukları .....  | 95         |
| ISPS Kod Kural ve Düzenlemelerinde Genel Sorumluluk .....   | 97         |
| <b>2.6. Uluslararası ISPS Kod Anlaşmasında Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri.....</b>  | <b>97</b>  |
| <b>2.7. MSC (Deniz Emniyeti Komitesi) Kararlarına İstinaden ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının Yeterlilik ve Eğitimleri .....</b>                   | <b>98</b>  |
| <b>2.8. ISPS Kod Sertifikasyonu Tamamlanmış Limanlara Yanaşmak İsteyen Gemiler..</b>  | <b>100</b> |
| 2.8.1. ISPS Koda Taraf Gemilerden ISPS Koda Taraf Limana Girmeden Önce İstenilen Bilgi ve Belgeler .....  | 100        |
| 2.8.2. ISPS Kod Sertifikasına Sahip Limanların ISPS Kod Sertifikasına Sahip Gemilerden Limanlara Varış Öncesi İstenilen Bilgi ve Belgelerin Değerlendirilmesi | 102        |
| <b>2.9. ISPS Koda Sahip Gemilerin ISPS Koda Sahip Limanlara Girişine Engel Teşkil Edebilecek Genel Hususlar .....</b>   | <b>104</b> |
| <b>2.10. Gemilerin ISPS Kod Uygulamalarında Tespit Edilen Eksikliklerine Karşı Limanların Yapacağı Uygulamalar .....</b>                                      | <b>105</b> |
| <b>2.11. ISPS Koda Tabi Limanlarda ISPS Koda Tabi Gemilerin Kontrolleri.....</b>  | <b>105</b> |
| <b>2.12. ISPS Koda Tabi Gemilerdeki Belirlenmiş Güvenlik Sorunları.....</b>   | <b>106</b> |
| 2.12.1. Limanlarda Gemilere Çıkış.....  | 106        |
| 2.12.2. Gemide Sınırlı Alanlar.....   | 106        |
| 2.12.3. Gemi ve Gemiye Çevreleyen Alanların Gemi Tarafından İzlenmesi.....  | 106        |
| 2.12.4. Gemi Kumanyasının ve Yedek Malzemelerinin Gemiye Verilmesi .....  | 107        |
| 2.12.5. Gemi Kargosunun Tahmil ve Tahliye İşlemleri.....  | 107        |
| 2.12.6. Sahipsiz Eşyaların ve Bagajların Denetimi.....  | 107        |
| <b>2.13. ISPS Koda Taraf Devletin Limanında ISPS Koda Taraf Devletin Gemisinin Detaylı Denetimi .....</b>   | <b>107</b> |
| <b>2.14. ISPS Koda Taraf Gemilere ISPS Koda Taraf Devletin Limanlarında Yaptığı Denetim Faaliyetlerinde Koruyucu Düzenlemeler .....</b>                       | <b>111</b> |

|   |     |
|---|-----|
| 2.15. ISPS Koda Taraf Devletin Limanlarında ISPS Koda Taraf Devletin Bayrağını Taşıyan Gemilere Yapılan Denetim Sonuçlarının Raporlanması .....     | 112 |
| 2.16. Gemilerde Emniyet ve Güvenlik ile İlgili SOLAS Düzenlemeleri.....   | 112 |
| 2.16.1. Gemi Tanıtım Numarası.....  | 112 |
| 2.16.2. Sürekli Özet Kayıt.....   | 114 |
| 2.16.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (Ship Security Alert System-SSAS).....  | 116 |
| Gemi güvenlik alarm sisteminin fonksiyonları .....  | 117 |
| 2.16.4. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS).....   | 118 |
| Otomatik tanımlama cihazlarında (AIS) olması gereken özellikler aşağıda maddeler halinde sıralanacaktır .....                                       | 119 |
| 2.16.5. Gemilerin Uzaktan Takip Edilmesi ve İzlenmesi. (Lrit sistemi).....  | 121 |
| Uluslararası sefer yapan uzaktan takip sistemi ile donatılması zorunlu olan gemi tipleri (Lrit Sistemi) .....                                       | 121 |
| LRIT (Uzak Mesafeli Gemi Takip Sistemi) Bilgilerinin Taraf Ülkeler İçin Önemi   | 123 |
| 3. ISPS KOD ve TÜRKİYE.....   | 127 |
| 3.1. ISPS Kod Bölüm A (Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'e Ek Bölüm XI-2 hükümleri ile ilgili zorunlu gereklilikler).....          | 127 |
| 3.1.1. Giriş.....   | 127 |
| 3.1.2. Hedefler.....  | 127 |
| 3.1.3. İşlevsel Gereklilikler .....   | 127 |
| 3.2. ISPS Kod Bölüm B (Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'e Ek Bölüm XI-2 ve bu Kod'un A bölümü Hükümleri ile İlgili Kılavuz) ..... | 128 |
| 3.2.1. Genel.....   | 128 |
| 3.2.2. Taraf Devletlerin Sorumlulukları.....  | 129 |
| 3.2.3. Güvenlik Seviyesini Tespit Etme .....  | 130 |
| 3.2.4. Şirket ve Gemi .....   | 131 |
| 3.2.5. Liman tesisi.....  | 132 |
| 3.2.6. Bilgi ve İletişim .....  | 134 |
| 3.3. ISPS Kodun Türkiye'de Kabulü .....   | 134 |
| 3.4. Türk Limanlarında ISPS Kod Uygulamalarında Yaşanan Problemler .....  | 136 |
| 3.5. ISPS Kod Sertifikasyon Süreci .....  | 140 |
| 3.6. Liman Güvenliğinde Sorumluluklar .....   | 141 |
| 3.7. Liman Sahasında Yaşanan Sorunlar .....   | 141 |
| 3.8. Türk Limanlarında Gemi Kontrolleri ve Sorumlu Otoriteler.....  | 142 |
| 3.8.1. Sağlık Kontrolleri.....  | 142 |
| 3.8.2. Polis Kontrolleri .....  | 143 |
| 3.8.3. Gümrük Kontrolleri .....   | 144 |
| 3.8.4. Liman Devlet Denetimi (Port State Control).....  | 146 |
| 3.8.5. Ispis Kod ve Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu (PFSO).....  | 146 |

|   |     |
|---|-----|
| 3.9. MSC 78 (Deniz Emniyeti Komitesi) Kararlarında ISPS Koda Taraf Ülkeler limanlarında ISPS Koda Taraf Gemilerin Denetiminde Sorumluluklar ..... | 148 |
| 3.10. Resmi Gazete ve ISPS Kod Yönetmeliği.....   | 149 |
| 3.11. Denizcilik Müsteşarlığının Gemilere Uygulanacak Olan ISPS Kod Denetimleri ile İlgili Yönergeleri .....                                      | 149 |
| 3.12. Güvenlik Deklarasyonu (DOS) ve Tarafları.....   | 152 |
| 3.13. Liman Güvenliği .....   | 153 |
| 3.14. Gemi Giriş Kontrolleri .....  | 154 |
| 3.15. Limanlarda Gemilere ISPS Kod Denetimi İçin Gelen Görevlilerin Görevlerini Kötüye Kullanmaları.....  | 155 |
| 3.16. Sahil Güvenlik .....  | 157 |
| 3.16.1. Sahil Güvenlik Nedir .....  | 157 |
| 3.16.2. Sahil Güvenlik Teşkilatlarının Kısaca Tarihsel Geçmişi.....   | 158 |
| 3.16.3. Dünya Geneline Sahil Güvenlik Teşkilatlarının Görev Alanları.....   | 158 |
| Denizlerde Emniyet.....   | 158 |
| Denizlerde Kolluk .....   | 159 |
| Denizlerde Çevre ve Korunması.....  | 159 |
| Denizlerde Güvenlik .....   | 159 |
| Uluslararası İlişkiler .....  | 160 |
| 3.16.4. Türkiye Cumhuriyeti Sahil Güvenlik Teşkilatı.....   | 160 |
| Cumhuriyet Öncesi.....  | 160 |
| Cumhuriyet Sonrası ve Günümüz.....  | 161 |
| Sahil Güvenlik Teşkilatının Dayandığı Yetki.....  | 162 |
| Sahil Güvenlik Teşkilatının Görevleri .....   | 162 |
| Sahil Güvenlik Teşkilatının Sorumlulukları .....  | 164 |
| Sahil Güvenlik Teşkilatı .....  | 165 |
| 4. ISPS KODUN KARADENİZ VE AKDENİZ LİMANLARINDAKİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ. ....   | 168 |
| 4.1. ISPS Kod Uygulamalarında Standart Eksikliği.....   | 168 |
| 4.2. ISPS Kod Uygulamalarında Standart Eksikliğinin Getirmiş Olduğu Sonuçlar .....  | 169 |
| 4.3. ISPS Koda Tabi Olan Gemilerin Uğrak Yapmış Olduğu Karadeniz ve Akdeniz Limanlarından ISPS Kod Uygulamalarına Dair Değerlendirmeler .....     | 171 |
| 4.3.1. Ukrayna Limanları .....  | 171 |
| Mariupol Limanı ISPS Kod Uygulamaları .....   | 171 |
| Kherson (Herson) Limanı ISPS Kod Uygulamaları .....   | 172 |
| Nikolayev Limanı Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları.....  | 172 |
| 4.3.2. Romanya Limanları .....  | 173 |
| Karadeniz'in En Büyük Limanlarından Biri Konumunda Olan Köstence (Constanta) Limanında Gemilere Yapılan ISPS Kod Uygulamaları .....               | 173 |



|  |     |
|--|-----|
| 4.3.3. Bulgaristan Limanları .....   | 174 |
| Varna ve Burgaz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları .....                              | 174 |
| 4.3.4. İsrail Limanları .....  | 175 |
| Ashdod ve Hayfa Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları .....                              | 175 |
| 4.3.5. İspanya Limanları.....  | 175 |
| İspanyol Limanlarında Gemilere Yönelik ISPSKod Uygulamaları.....                                       | 175 |
| 4.3.6. İtalyan Limanları .....   | 178 |
| İtalyan Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları .....                                      | 178 |
| 4.3.7. Portekiz Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....              | 179 |
| 4.3.8. Gürcistan Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....             | 179 |
| 4.3.9. Cezayir Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....               | 180 |
| 4.3.10. Karadağ (Montenegro) Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları..... | 180 |
| 4.3.11. Mısır Limanlarında Uygulanan Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....      | 181 |
| 4.3.12. Yunanistan Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....           | 181 |
| 4.3.13. Türkiye Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.....              | 181 |
| 4.3.14. Bartın limanı.....   | 183 |
| Bartın limanı istatistik bilgileri .....   | 185 |
| Bartın Limanında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları                               | 186 |
| 4.3.15. Rus Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamalar .....                  | 186 |
| 5. MATERYAL ve METOD.....  | 187 |
| 5.1. Araştırmanın Amacı.....   | 187 |
| 5.2. Araştırmanın Kapsamı.....   | 187 |
| 5.3. Araştırmanın Kısıtları.....   | 189 |
| 5.4. Araştırmanın Yöntemi .....  | 189 |
| 5.4.1. Problemlerin Tanımlanması ve Anket Formlarının Oluşturulması.....                               | 190 |
| 5.4.2. Anket Uygulama Yönteminin Seçilmesi ile Veri Toplanması .....                                   | 191 |
| 5.4.3. Verilerin Analizi.....  | 191 |
| 5.5. Araştırmanın Önemi.....   | 192 |
| 6. BULGULAR.....   | 193 |
| SONUÇ.....   | 208 |
| KAYNAKLAR.....   | 220 |
| EKLER.....   | 230 |

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| <b>ÖZ GEÇMİŞ.....</b> | <b>290</b> |
|-----------------------|------------|

## ŞEKİLLER DİZİNİ

| Şekil No  | Sayfa No. |
|---|-----------|
| Şekil 1: Dünya ülkeleri arasında kişi başı gayri safi milli hasılanın dağılımı.....   | 55        |
| Şekil 2: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) verilerine göre deniz haydutluk saldırılarının niteliği ve deniz alanlarına dağılımı..... | 59        |
| Şekil 3: Ticari gemilerin deniz haydutluk saldırılarına karşı alması gereken tedbirler.....   | 74        |
| Şekil 4: AIS sisteminin çalışma yöntemi.....  | 120       |
| Şekil 5: Uluslararası LRIT sistemi .....  | 126       |
| Şekil 6: Deniz-hudut-kapılarımız.....   | 144       |
| Şekil 7: Sahil güvenlik bölge komutanlıkları ve arama kurtarma bölgesi.....   | 165       |
| Şekil 8: Ülkemiz genelinde sahil güvenlik teşkilatı.....  | 166       |

## GRAFİKLER DİZİNİ

| Grafik No.   | Sayfa No |
|--|----------|
| Grafik 1: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) verilerine göre ülkelere göre deniz haydutluk saldırılarının yoğunluğu .....  | 58       |
| Grafik 2: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) bölgeler bazda deniz haydutluk saldırılarının sayısı. ....  | 59       |
| Grafik 3: Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....   | 193      |
| Grafik 4: ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....  | 194      |
| Grafik 5: “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....  | 195      |
| Grafik 6: “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....   | 196      |
| Grafik 7: “ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....   | 197      |
| Grafik 8: “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular..... | 198      |
| Grafik 9: “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....                            | 199      |
| Grafik 10: “ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....  | 200      |
| Grafik 11: “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....  | 201      |
| Grafik 12: “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....   | 202      |
| Grafik 13: Anket sorularına ilişkin ortalamalar .....  | 203      |
| Grafik 14: Ortalamaya göre değerlendirme aralıkları.....   | 203      |

## RESİMLER DİZİNİ

| <b>Tablo No.</b>  | <b>Sayfa No.</b> |
|---|------------------|
| <b>Resim 1: M/V Yasa Neslihan gemisi.....</b>   | <b>68</b>        |
| <b>Resim 2: M/T Karagöl gemisi .....</b>  | <b>68</b>        |
| <b>Resim 3: M/V Horizon 1 gemisi .....</b>  | <b>69</b>        |
| <b>Resim 4: M/V Elgiznur Çebi Gemisi .....</b>  | <b>69</b>        |
| <b>Resim 5: M/V Frigia gemisi.....</b>  | <b>70</b>        |
| <b>Resim 6: M/T Özay-5 gemisi .....</b>   | <b>71</b>        |
| <b>Resim 7: M/T Cotton gemisi.....</b>  | <b>71</b>        |
| <b>Resim 8: M/T Basat gemisi.....</b>   | <b>72</b>        |
| <b>Resim 9: M/T Puli gemisi.....</b>  | <b>73</b>        |
| <b>Resim 10: M/V İnce İnebolu gemisi.....</b>   | <b>73</b>        |
| <b>Resim 11: Türkiye'nin LRIT Sisteminde Gemilerin Takibini Yaptığı Kapsama Alanı.....</b>          | <b>123</b>       |
| <b>Resim 12: Somali ve Aden Körfezi Merkezli Deniz Haydutluk Saldırılarının Kapsama Alanı .....</b> | <b>125</b>       |



## TABLolar DİZİNİ

| <b>Tablo No.</b>  | <b>Sayfa No.</b> |
|---|------------------|
| <b>Tablo 1: Gemilerin uzak mesafe takip sistemi (LRIT) geçiş süreci.....</b>  | <b>121</b>       |
| <b>Tablo 2: Bartın Limanına gelen gemi sayısı .....</b>   | <b>185</b>       |
| <b>Tablo 3: Bartın limanı yükleme / boşaltma durumu. (Ton).....</b>   | <b>185</b>       |
| <b>Tablo 4: Bartın limanı yolcu istatistikleri.....</b>   | <b>185</b>       |
| <b>Tablo 5: Araştırma sorularının ortalamaya göre değerlendirme aralıkları.....</b>   | <b>193</b>       |
| <b>Tablo 6: “Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b>   | <b>194</b>       |
| <b>Tablo 7: “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b>  | <b>194</b>       |
| <b>Tablo 8: “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>   | <b>195</b>       |
| <b>Tablo 9: “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>  | <b>196</b>       |
| <b>Tablo 10: “ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b>  | <b>197</b>       |
| <b>Tablo 11: “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b> | <b>198</b>       |
| <b>Tablo 12: “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>                            | <b>199</b>       |
| <b>Tablo 13: “ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b>   | <b>200</b>       |
| <b>Tablo 14: “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>   | <b>201</b>       |
| <b>Tablo 15: “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>  | <b>202</b>       |
| <b>Tablo 16: Ortalamalar, standart sapmalar ve ortalamaya göre değerlendirme aralıklarına ilişkin tanımlayıcı bulgular.....</b>   | <b>204</b>       |
| <b>Tablo 17: “Sizce Türk limancılık sektöründe gemiye rutin kontrol için gelen denetim görevlilerinin en etkili olanlarını sıra ile belirtiniz” ifadesine verilen cevaplara ilişkin tanımlayıcı bulgular .....</b>                      | <b>205</b>       |
| <b>Tablo 18: Anket sorularına ilişkin korelasyon bulguları.....</b>   | <b>206</b>       |

## EKLER DİZİNİ

| <b>EK No.</b>   | <b>Sayfa No.</b> |
|---|------------------|
| <b>EK 1: Mariopul (Ukrayna) Limanı .....</b>            | <b>230</b>       |
| <b>EK 2: Kherson (Herson) (Ukrayna)Limanı .....</b>     | <b>231</b>       |
| <b>EK 3: Kherson (Herson) (Ukrayna)Limanı.....</b>      | <b>232</b>       |
| <b>EK 4: Kherson (Herson) (Ukrayna)Limanı.....</b>      | <b>234</b>       |
| <b>EK 5: Nikolaev (Ukrayna) Limanı .....</b>            | <b>236</b>       |
| <b>EK 6: Nikolaev (Ukrayna) Limanı .....</b>            | <b>238</b>       |
| <b>EK 7: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı .....</b>  | <b>239</b>       |
| <b>EK 8: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı .....</b>  | <b>240</b>       |
| <b>EK 9: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı .....</b>  | <b>241</b>       |
| <b>EK 10: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı .....</b> | <b>242</b>       |
| <b>EK 11: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı .....</b> | <b>243</b>       |
| <b>EK 12: Varna (Bulgaristan) Limanı.....</b>           | <b>244</b>       |
| <b>EK 13: Ashdod (İsrail) Limanı .....</b>              | <b>245</b>       |
| <b>EK 14: Tarragona (İspanya) Limanı.....</b>           | <b>247</b>       |
| <b>EK 15: Avilles (İspanya) Limanı.....</b>             | <b>248</b>       |
| <b>EK 16: Avilles (İspanya) Limanı.....</b>             | <b>249</b>       |
| <b>EK 17: Ceuta (İspanya) Limanı.....</b>               | <b>250</b>       |
| <b>EK 18: Sevilla (İspanya) Limanı.....</b>             | <b>251</b>       |
| <b>EK 19: Sagunto (İspanya) Limanı .....</b>            | <b>252</b>       |
| <b>EK 20: La Coruna (İspanya)Limanı .....</b>           | <b>253</b>       |
| <b>EK 21: Barselona (İspanya) Limanı.....</b>           | <b>254</b>       |
| <b>EK 22: Huelva (İspanya) Limanı.....</b>              | <b>255</b>       |
| <b>EK 23: Salerno (İtalya) Limanı.....</b>              | <b>256</b>       |
| <b>EK 24: Salerno (İtalya) Limanı.....</b>              | <b>257</b>       |
| <b>EK 25: Marina Di Carrara (İtalya) Limanı.....</b>    | <b>258</b>       |
| <b>EK 26: Averio (Portekiz) Limanı.....</b>             | <b>261</b>       |

|  |            |
|--|------------|
| <b>EK 27: Poti (Gürcistan) limanı .....</b>                      | <b>262</b> |
| <b>EK 28: Djen-Djen (Cezayir) Limanı.....</b>                    | <b>263</b> |
| <b>EK 29: Skikda (Skida/Cezayir) Limanı .....</b>                | <b>265</b> |
| <b>EK 30: Bar (Karadağ) Limanı .....</b>                         | <b>267</b> |
| <b>EK 31: Mersin (Türkiye) Limanı.....</b>                       | <b>268</b> |
| <b>EK 32: Roda Port (İzmit/Türkiye) Limanı .....</b>             | <b>269</b> |
| <b>EK 33: Bağfaş (Bandırma/Türkiye Limanı .....</b>              | <b>270</b> |
| <b>EK 34: Port Akdeniz (Antalya/Türkiye Limanı).....</b>         | <b>271</b> |
| <b>EK 35: Derince (İzmit/Türkiye) Limanı .....</b>               | <b>272</b> |
| <b>EK 36: Akçansa (Çanakkale/Türkiye) Limanı.....</b>            | <b>273</b> |
| <b>EK 37: Bartın Limanı (Bartın/Türkiye) Limanı .....</b>        | <b>276</b> |
| <b>EK 38: Novorosisky (Rusya) Limanı.....</b>                    | <b>279</b> |
| <b>EK 39: Türkiye’de ISPS Koda Sahip Limanların Listesi.....</b> | <b>280</b> |
| <b>EK 40: Anket Formu .....</b>                                  | <b>288</b> |

## KISALTMALAR DİZİNİ

|          |   |
|----------|---|
| ABD      | : Amerika Birleşik Devletleri   |
| AGIT     | : Avrupa Güvenlik İşbirliği Örgütü. The Organization for Security and Cooperation in Europe |
| BCN      | : Biyolojik Kimyasal Nükleer  |
| BMDHS    | : Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi   |
| CCTV     | : Closed-Circuit Television (Kapalı Devre Kamera Sistemleri)                                |
| CMK      | : Ceza Muhakemesi Kanunu  |
| CSI      | : Container Security Initiative (Konteyner Güvenlik Girişimi)                               |
| CSO      | : Company Security Officer (Şirket Güvenlik Sorumlusu) Denizlerde Can Emniyeti Sözleşmesi). |
| CSR      | : Continius Synopsis Record (Sürekli Kayıt Sertifikası).                                    |
| CMF      | : Birleşik Deniz Kuvvetleri   |
| CTF      | : Birleşik Görev Grupları   |
| DHM      | : Devlet Hava Meydanları.   |
| DKK      | : Deniz Kuvvetleri Komutanlığı  |
| DOS      | : Declaration of Security (Güvenlik Deklarasyonu).  |
| DWT      | : Dedweight Tonaj.  |
| EURO NAV | : Avrupa Birliği Ülkelerinin Atalanta Harekat Gücü.   |
| GISIS    | : Global Integrated Shipping Information System (Global Entegre Gemicilik Bilgi Sistemi)    |
| GT       | : Gros Tonaj.   |
| GTH      | : Gemi Trafik Hizmetleri  |
| ILO      | : International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Organizasyonu)                    |
| IMB      | : International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)                            |
| IMO      | : International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)                      |
| ISSC     | : International Ship Security Certificate (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası).         |
| ISM      | : Internatonal Safety Managment (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu)                       |

|          |   |
|----------|---|
| ISPS KOD | : International Ship and Port Facility Security Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu)  |
| LNG      | : Liquefied Natural Gas (Likit Nitrojen Gazı)   |
| LPG      | : Liquefied Petroleum   |
| LRIT     | : Long Range Identification and Tracking (Uzak Mesafeli Gemileri Tanımlama ve İzleme)   |
| MOU      | : Memorandum Of Understanding (Mutabakat Zaptı)   |
| MARSEC   | : Güvenlik Seviyesi.  |
| MSC      | : Maritime Safety Committee (Deniz Güvenliği Komitesi)  |
| NATO     | : Kuzet Atlantik Paktı.   |
| NET:     | : Net Tonaj.  |
| PFSO     | : Port Facility Security Officer (Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu)  |
| RSO      | : Recognized Security Organization (Tanınmış Güvenlik Kuruluşu)   |
| SNMG     | : Nato Daimi Deniz Görev Grubu.   |
| SOLAS    | : Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi  |
| SSAS     | : Gemi Güvenlik Alarm Sistemi.  |
| SSO      | : Ship Security Officer (Gemi Güvenlik Sorumlusu)   |
| SUA      | : Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime. Navigation (Denizde seyir güvenliğine karşı yasa dışı faaliyetlerin önlenmesi sözleşmesi). |
| OOS      | : Operation Ocean Shield (Okyanus Kalkanı Harekatı).  |
| TBMM     | : Türkiye Büyük Millet Meclisi.   |
| TCK      | : Türk Ceza Kanunu  |
| UNIC     | : BM Enformasyon Merkezi  |
| URL      | : Uniform Resource Locator  |
| VLCC     | : Çok Geniş Ham Petrol Taşıyıcı.  |
| VTS      | : Vessel Tracking System (Deniz Taşıtları Trafik Servisleri Sistemi)  |



## GİRİŞ

Strateji uzmanları tarafından yeni bir dünya düzeninin kurulmasının miladı olarak nitelendirilen ABD'ye yönelik olarak yapılmış olan tarihin en büyük terör saldırılarının havacılık sektörünün değişmez iki ana ögesi olan uçaklar ve hava limanları kullanılarak gerçekleştirilmesi tüm dikkatleri yapı ve işleyiş yönünden ikiz sektör olarak tanımlayabileceğimiz denizcilik sektörünün güvenlik yönünden sorgulanması gerekliliğini terör uzmanlarının gündemine getirmiştir. Özellik ile dünya denizcilik politikalarına çıkarmış olduğu uluslararası sözleşmeler ile yön verme konumunda olan BM (Birleşmiş Milletler Teşkilatı)'nın denizcilik den sorumlu örgütü olan IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nin alt komitelerinden biri olan MSC (Deniz Emniyet Komitesi)'nin yapmış olduğu çalışmalar sonucunda ISPS Kod (Uluslararası Gemi Liman Güvenlik Kodu) yapılandırılmıştır.

İngiltere'nin başkenti aynı zamanda dünyanın önemli denizcilik merkezlerinden biri konumunda olan Londra'da 9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında düzenlenmiş olan diplomatik konferansta gemi ve limanların güvenliğini artırmaya yönelik olarak yapılandırılan kural ve düzenlemeler kısaca ISPS Kod kabul edilmiştir. Yine aynı diplomatik toplantıda tüm dünyada eş zamanlı olarak 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren uygulamaya geçilmesi karara bağlanmıştır.

ISPS Kod'un yaklaşık olarak 1,5 sene gibi kısa bir zaman diliminde uygulamalarına geçilecek olması IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'ya üye ülkeler arasında bu yapılandırılan uluslararası sözleşme ISPS Kodu uygulamayan devletlerin gemileri ve limanlarının küresel ticaretin dışında kalma korku ve endişesi söz konusu devletler arasında uygulamaya geçiş aşamasında belirli bir panik havası oluşmasına neden olmuştur.

Ülkemiz de BM (Birleşmiş Milletler)'nin ve IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nin üyesi olması nedeni ile denizcilik den sorumlu en yetkili otoritesinin sorumluluğunda çalışmalara başlamış akabinde 1 Temmuz 2003 yılında yürürlüğe girmesi sağlanmış olan uygulama talimatının rehberliğinde tüm dünya denizcilik sektörü ile birlik de eş zamanlı olarak yani 1 Temmuz 2004 yılından itibaren gemilerinde ve limanlarında ISPS Kod uygulama kontrol ve gereklerini gerçekleştirmeye başlamıştır.

ISPS Kod'u diğer IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun yayımladığı uluslararası sözleşmelerden ayıran en büyük iki özelliği geçiş süresinin kısalığı ve SOLAS (Denizlerde Uluslararası Can Emniyeti) sözleşmesini kabul etmiş IMO'ya üye ülkelerin zorunlu olarak kabul esasına dayandırılmasıdır.

Ülkemizde “*Uluslararası Gemi ve Güvenlik Kodu Uygulama yönetmeliği 20 Mart 2007 ve 26468 sayılı*” Resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

## **Literatür Taraması**

### **ISPS Kod ile İlgili Yapılan Çalışmalar**

Acar'a (2005) göre Uluslararası ticaretin taşımacılık sektörü içinde yaklaşık bir değer olarak %80'i deniz yolları ile yapılmaktadır tabi ki bunda en önemli etken bir seferde taşınacak yükün hacim olarak fazlalığı, deniz taşımacılığının giderlerinin diğer taşımacılık faaliyetlerine nazaran ucuzluğu ve doğal olarak dünyamızın dörtte üçünün sular ile kaplı olması en büyük temel sebeplerdir. Okyanuslar, denizler ve büyük nehirlerde yapılan taşımacılık ulaştırma ve faaliyetleri her türlü terör ve illegal saldırılara karşı korunmasız durumdadır bilhassa ki taşınan yüklerin ekonomik ve stratejik olarak değerleri yüksek olduğu zaman bu yasadışı kanun tanımaz örgütler ve gruplar için daha ilgi çekici hale gelmektedir. ABD'ye yapılan 11 Eylül saldırıları bu konuda hava ulaşımı vasıtası ile yapılan saldırıların benzer bir yol ile gemiler ve limanlar vasıtası ile yapılabilecek olma ihtimali başta Birleşmiş Milletlerin dünya denizciliğine yön veren ilgili örgütü olan IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun gerekli çalışmalarından sonra bu tip saldırılara engel teşkil etmesi planlanan ISPS kod 12 Aralık 2002 tarihinde kabul edilmiş ve eşgüdümlü olarak tüm dünya denizcilik sektöründe 1 Temmuz 2004 günü itibarı ile uygulamalarına başlanmıştır. Bu çalışmada Türk limancılık sektörünün gündemine girmesinden itibaren ISPS kodun sebep ve sonuçları arasındaki ilişkiler incelenmiştir çalışmada konu üç bölüme ayrılarak ilk bölümde ISPS kod genelden özele Tümdengelim (Dedüksiyon Yöntemi) kullanılarak konunun global boyutu olarak küresel çapta terörizm ve bunun denizlere yansıyan bölümü olan deniz terörü irdelenmiş ikinci bölümde bu tip yasadışı eylemleri özü denizler de güvenlik ve terör saldırı ve eylemleri olan ISPS Kod ile ilgili açıklayıcı tanımlar yapılarak güvenlik ve terör ile ilgili getirmiş olduğu kurallar silsilesi açıklanmıştır araştırmanın son bölümü olan üçüncü bölümünde ise ISPS kodun Türk limancılık sektörüne neler getirdiği uyumluluk ve uyuşmazlıklar gemicilik ve limancılık sektörlerine getirmiş

olduğu maliyetler sebep ve sonuçları ile incelenmiş ISPS kodun limanlarda uygulayıcı konumunda bulunan Liman Tesis Güvenlik Sorumlularına (PFSO) sanal ortamda yapılan anket çalışması ile ISPS kod hakkındaki farkındalıkları ölçülmüştür.

Banomyong (2005) çalışmasında 11 Eylül 2001 tarihli ABD'ye yapılan terör saldırılarının ardından gemi ve liman tesislerinde güvenlik ile ilgili açıkların tespit edilmiş olması sebebi ile deniz güvenlik konusu ana özne olarak kabul edilerek deniz güvenliğini başta terör olmak üzere engelleyici ve kontrolünü sağlayacak kurallar dizisi ISPS Kod olarak adlandırılarak dünya denizcilik gündemine getirilmiştir. Çalışmada son yıllarda büyük artış gösteren bilhassa kıtalar arası taşımacılığın ana omurgasını oluşturan mega limanlar arası yapılan konteyner taşımacılık modelinde güvenliğin maksimizasyonu için gündeme getirilen CSI (Container Security Initiative-Konteyner Güvenlik Girişimi) ve C-TPAT (Terörizme Karşı Gümrük Ticaret Ortaklığı) gibi güvenlik ile ilgili faaliyetlere katkı sağlayacak yapılanmaların tüm dünya ülkelerinde uygulamaya alınması ile ilgili olarak değerlendirme ve tavsiyelerde bulunmuştur. Konteynerler kullanılarak yapılan taşımacılık modelinde doğal olarak konteynerlerin içini görememek yukarıda anlatılan konunun özünü oluşturmaktadır. Bu sebep ile konteyner taşımacılık modeli her türlü terör ve illegal örgüt ve grupların ilgi odağı olmaktadır. Konteyner limanlarında X-Ray cihazlarının kullanımının bu taşımacılık modeline hizmet veren terminaler için zorunlu tutulması gerekliliği tartışılmaz bir konudur. Araştırmacı sonuç olarak bu tip deniz güvenliğini artırmaya yönelik faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli yatırım maliyetlerinin kimler tarafından ve nasıl yapılması gerekliliği üzerinde odaklanmıştır.

Gürel (2005) yapmış olduğu çalışmada deniz taşımacılık sektörüne karşı yapılan saldırıları 1980 öncesi ve sonrası olarak iki ayrı zaman dilimi içerisinde değerlendirme yoluna gitmiş 1980 yılına kadar deniz ulaştırma sektörüne yapılan saldırılar genel olarak deniz haydutluğu, korsanlık olarak tabir edilirken işlenen yasa dışı suçlar ise uyuşturucu, sigara ve içki, tehlikeli maddeler (nükleer, kimyasal, vb.), insan kaçakçılığı olarak bilinmekteydi 1980'lerden sonra ise bilinen bu saldırı ve yasa dışı eylemlere tüm insanoğlunun ortak bir belası olan terör eylem ve saldırıları da eklenmiştir. Zaten denizcilik sektöründe var olan bu saldırı tehdit ve yasadışı faaliyetlerin mevcudiyeti bir de terör eylem ve saldırılarının eklenmesi yeni bir uluslararası düzenlemenin zorunlu bir şekilde gündeme getirme sonucunu doğurmuştur. SOLAS (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi) eklenen ve yukarıda bahsi geçen tüm eylem ve faaliyetlere yönelik önleyici ve engelleyici

SOLAS'a taraf olan devletlerin gemicilik ve limancılık sektörüne yönelik birtakım zorunlu uygulamalar 1 Temmuz 2004 tarihinde ISPS Kod olarak dünya deniz taşımacılık sektöründe zorunlu olarak kabul yoluna gidilmiştir. 1998 yılında standart altı gemilerin emniyetli bir şekilde can mal ve çevre güvenliği için emniyetli bir şekilde işletilmesini sağlamak için dünya denizcilik gündemine getirilen ISM kod (Denizde Emniyetli Yönetim Kodu). Taraf ülke limanlarına gelen gemilere periyodik olarak yapmış oldukları liman devlet kontrollerine (PSC) eklenen ISPS kod ile ilgili uygunluk ve kontrol tedbirlerinin de yapılan bu denetimler kapsamına alınması sonucu bu çalışmada ISPS Kod'un 1 Temmuz 2004 ve 1 Temmuz 2005 tarihleri arasında yapılmış olan liman devlet kontrollerinde ISPS kod ile ilgili olarak veri analizi yapılmıştır araştırmada dünya denizlerini bölgelere ayıran Karadeniz liman devlet kontrolleri, Paris liman devlet kontrolleri, Tokyo liman devlet kontrolleri ve Amerikan liman devlet kontrolleri verileri kullanılmış olup sonuçlar değerlendirilmiştir araştırmada Latin Amerika liman devlet denetimlerine, Karayip liman devlet denetimlerine, Akdeniz liman devlet denetimlerine, Hint Okyanusu liman devlet denetimlerine ve Batı ve Orta Afrika liman devlet denetimlerinde ISPS kod ile ilgili verilere yer verilmemiştir.

Psarafatis (2005) Denizcilik sektöründe her yaşanan kaza ve felaketlerin ardından bu tip elim olayların bir daha yaşanmaması için denizcilik ile ilgili politika kural, düzenleme, sözleşmelerin hazırlanması ve uygulanmasında etkin rol oynayan örgütlerin en başında Birleşmiş Milletlere bağlı dünya denizciliğinden sorumlu IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'dür. Çalışmada 13 Kasım 2002 tarihinde İspanya açıklarında fırtınaya yakalanarak yaşanan makine arızası nedeni ile hareket kabiliyetini kaybeden Bahama bayraklı *Prestij* tankerinin 19 Kasım 2002 tarihinde ikiye bölünmek sureti ile Atlas Okyanusun sularına gömülmesi başta İspanya, Portekiz ve Fransa'nın Atlantik kıyılarında büyük çevre felaketine yol açmıştır. Tankerin bu şekilde trajik bir şekilde batışı IMO tarafından hemen başlatılan çalışmalar ile emniyet, güvenlik, çevre mevzuatlarını düzenleyen kurallarda düzenlemeye ve yenilemeye gidilmiş bir daha böyle felaketlerin önüne geçilmesi için yeni kural ve düzenlemeler denizcilik gündemine getirilmiştir buna örnek olarak petrol tanker ve türevlerini taşıyan gemilerin tek cidar olarak değil çift cidar olarak inşasına, izini mevcut tek cidarlı tankerlerinde kademeli olarak hurdaya gönderilmesi tehlikeli yükleri taşıyan gemilerin ana karadan belirli bir mesafeden seyir yapması gibi sektörde daha önce var olmayan yeni kural ve düzenlemeler getirilmiştir. ABD'ye yapılan terör saldırılarının ardından denizlerinde terör saldırıları ve eylemleri için risk teşkil ettiği ortak görüşü bu alanda güvenlik ile ilgili ana bir başlığın açılmasına neden olmuş ve Aralık 2002'de

IMO'nun yapmış olduğu çalışmalar neticesi konu taraf ülkelerce kabul edilmiş ve 1 Temmuz 2004 tüm dünya denizcilik sektöründe uygulamaya geçilmesine karar verilmiştir. Birbirine yakın zamanlarda meydana gelen bu trajik olaylar dünya kamuoyu önünde bu alanlarda yapılmış olan çalışma ve düzenlemelerin ivme kazanmasına neden olmuştur. AB (Avrupa Birliği)'nin tam desteğini alan bu kurallar ve düzenlemeler silsilesi birliğin ulaştırma politikalarının ana merkezinde var olan karasal yüklerin denize kaydırılması (Yakın yol Deniz Taşımacılığı) içinde güvenlik, emniyet ve çevre konularına duyarlılık ve hassasiyet çok büyük önem arz etmektedir doğal olarak süreç uzun soluklu bir süreçtir. ISPS kodun AB (Avrupa Birliği) limanlarına getirmiş olduğu kural ve düzenlemeler başta terör saldırıları ve illegal örgütlerin faaliyetleri ile ilişkili engelleyici ve denetim sağlayıcı radikal tedbirler alınmasını sağlamıştır. Sonuç olarak bu araştırmada AB (Avrupa Birliği)'nin genel ulaştırma politikalarının güvenlik, çevre ve emniyet açısından değerlendirmeleri yapılarak mevcut durumun daha da iyi bir konuma getirilebilmesi için önerilerde bulunulmuştur.

Yıldız (2005) Amerikan ordusunun merkezi olan Pentagon ve eş zamanlı olarak ABD'de İkiz Kuleler olarak adlandırılan kapitalist sistemin sembolü olarak kabul gören Dünya Ticaret Merkezine gerçekleştirilen menfur terör saldırılarında yolcu uçaklarının kullanılmış olması dikkatleri hava taşımacılığı ile paralel bir yapı arz eden deniz yolu taşımacılığına çekmiş yapılan ön değerlendirmeler çerçevesinde deniz taşımacılığında kullanılan gemiler ve bu gemilere hizmet veren liman ve terminallerinde bu tip menfur saldırılara karşı savunmasız olduğundan yola çıkılarak Birleşmiş Milletler Örgütlerinden birisi konumundaki dünya denizciliğine yön veren bir örgüt olarak kabul gören Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 22. Genel kurulunda söz konusu terör eylemleri gündeme alınarak önleyici ve engelleyici tedbirlerin alınması ve deniz ulaştırma sistemi ile gelebilecek terör eylem ve saldırılarına karşı stratejilerin geliştirilmesi amacıyla genel kurulda IMO'ya üye devletlerce oy birliğiyle karar alınmış bu konu akabinde IMO'nun alt komitelerinden biri konumunda çalışan Deniz Güvenlik Komitesince (MSC) yapılan teknik çalışmaların ardından ISPS Kod dünya deniz ulaştırma sektörün de uluslararası hizmet veren 500 Groston üstü gemi ve bu gemilere hizmet veren liman, iskele, terminal ve şamandıra vb. yapılandırmalarda 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren zorunlu olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bu araştırma kapsamında denizlerde ki terör eylem saldırı ve faaliyetlerinin tarihsel süreci incelenmiş ISPS kodun ana süjesi güvenlik olduğu için ve tüm dünya ülkeleri ile aynı Milat'a sahip olması sonucu gelişmiş dünya ülkelerinde kullanılan güvenlik ile ilgili ekipmanlar incelenmiş tüm dünya ülkeleri ve ülkemiz içinde yeni bir konu olan ISPS kodun

ülkemizde uygulamaya başlandığı tarih den itibaren karşılaşılan konu hakkındaki sorunlar incelenmiştir. Her organizasyonun başlangıcında karşılaşılabilen sorunların ilerideki tarihlerde nasıl bir çözüme ulaştırılabileceği konusunda tavsiye ve önerilere de yer verilen araştırmada ayrıca konunun uluslararası mevzuat olması nedeni ile uygulamalarda uluslararası işbirliğinin önemine de değinilmiştir.

Demirtabak (2005) yapıldığı zaman bir efsane olarak nitelendirilen ve batmaz kabul edilen İngiliz yolcu gemisi TITANIK ilk seferinde İngiltere'den Amerika'ya gider iken Kuzey Atlantik de buzdağına çarparak batması sonucu büyük bir trajediye neden olmuş binlerce kişinin Kuzey Atlantik'in soğuk sularında ölmesine sebep olmuştur. Bu trajik kazanın ardından 1912 yılından itibaren denizde emniyet konusu dünya denizciliğinin gündemine alınmıştır halbuki TITANIK gemisinin tüm yolcuları alabilecek kadar can salları mevcut olsaydı insan hayatından daha önemli hiçbir şeyin olmayacağı yaşam kültürümüzde binlerce can sağ olarak kurtarılabilecekti basit bir emniyet tedbirinin ne gibi sonuçlar doğurabileceği bu tarihsel gerçeklikle halen günümüze kadar yansımaları devam etmektedir. Bu tip kazalarda can ve mal kaybının yanı sıra çevreye verdiği zararları da görmemezlik den gelmek imkansızdır. Birleşmiş Milletlere bağlı IMO kurulduğu günden itibaren bu tip deniz kazalarını önlemek için bir takım tedbirler almış bu tedbirler kimi zaman deniz ulaştırma sektörünce kabul görmüş kim zamanda önemsenmemiştir her büyük deniz kazalarından sonra yeni kural ve yaptırımlar dünya denizciliğini gündemine getirilmiştir tabi ki yaşanan deniz kazalarında en büyük etken insan hatasından meydana gelen elim, trajik ve feci kazalardır işte bu sebep ile IMO 1998'de yürürlüğe sokmuş olduğu ISM kod yani denizde emniyetli yönetim kodu ile gemilerin teknik açıdan emniyetli yönetilmesi ve gemilerde ana faktör olarak görev alan personelinde eğitimine büyük önem vermiştir kısacası kuralları belli standartlara bağlamış standart altı çalışan gemi adamlarını ve gemileri belirlediği standartlara çıkarmaya çalışmaktadır. Dünya ekonomilerinin kalbinin attığı yerler olan limanlar ve gemilere son yıllarda yapılan terör saldırıların artması sonucu yine ISM Kod'da olduğu gibi IMO'nun önderliğinde ve yaptığı çalışmalar neticesinde 2002 yılında toplanan güvenlik konferansında kabul edilerek eş zamanlı olarak 1 Temmuz 2004 yılında ISPS kod dünya deniz ulaştırma sektörüne zorunlu olarak uygulanmaya mecbur edilmiştir bu iki süper kod denizde emniyet ve güvenlik kavramlarını kesin olarak birbirinden ayırt etmeye yöneliktir. Tabi ki her yeni gelişmede olduğu gibi dünya denizcilik sektörüne giren bu iki kod başta gemi sahipleri ve taraf devlet limanlarına yeni yaptırımlar getirdiği için mevzuat karışıklıklarına ekstra maliyet giderlerine ve bir takım spekülasyonlara sebep olmuştur doğal

olarak bu iki kodun getirmiş olduğu avantajların yanında dezavantajları tartışmaya açık konulardır. Bu çalışmada araştırmacı son yıllarda dünya denizcilik sektörlüğüne yön veren bu kodların neden, sonuç ve tatbikat süreçlerinde karşılaşılan sorunlarını derinlemesine incelenmiş araştırma çerçevesinde gemicilik şirketlerine sanal ortamda anketler yollanmış anketlerin sonucunda ISPS kodun yani denizde güvenliğin ISM kod kadar önem arz etmediği sonucu ile karşılaşılmış ISM kodu faydalı bulan şirketlerin yarısı kadarı ISPS koda bir anlam veremedikleri sonucunu ortaya koymuşlardır araştırma sonucunda ise bu iki süper kod arasında dahi birbirleri ile çelişen noktaların bulunduğu sonucu ortaya çıkmıştır bir kodun doğru bulduğu uygulamayı diğer kod yanlış bulmaktadır limanlarda yapılan denetimlerde gemi adamlarının motivasyon yönünden de bu kodun uygulamaları ve yaptırım güçleri gemi personelini negatif yönde etki etmektedir ayrıca çalışmada araştırmacı tavsiye olarak bu iki kodun tek bir kod çatısı altında toplanması görüşünde bulunmuştur.

Çelikoğlu (2005) 11 Eylül 2001 ABD'ye düzenlenen terör saldırılarının ardından terör tehlikesinin deniz ulaştırma sektöründe potansiyel bir tehlike oluşturabileceği kaygısının taşınması ve bu sektörde görülen risk zafiyetlerini düzenlemek için IMO (Uluslararası denizcilik örgütünün) yaptığı çalışmalar neticesinde Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesinin bölüm 11-2 eklenen kurallar ve düzenlemeler silsilesiyle ISPS kod bu sözleşmeye taraf olan ülkelerce kayıtsız şartsız kabul edilmiştir. Uluslararası faaliyetlerde bulunan 500 Grostonaj (GT) ve üstü tüm gemiler ve bu gemilere hizmet veren kıyı tesislerinin uygulamakla zorunlu tutulmuş olduğu kurallar ve uygulamalar sistemi olan ISPS Kod Uluslararası sözleşmesi iki ana bölümden oluşturulmuştur bunlar Bölüm A ve Bölüm B'dir. Kod'un Bölüm A'sı zorunlu uygulamaları Kod'un B'si ise uygulanması zorunlu tutulmayan fakat uygulanması itibarı ile faydalı olabileceğine yönelik tavsiye niteliğini arz etmektedir. AB (Avrupa Birliği) ülkeleri ISPS Kod'un her iki kısmını uygulamaktadır. Araştırmada bu uluslararası özleşme getirilen güvenlik standartları ile bu yükümlülöklere tabi olan taraf devletlerce uygulanan güvenlik standartları incelenmiştir. Bilindiği üzere terör saldırıları başta can kayıpları olmak üzere ülkelerin maddi olarak da büyük ekonomik kayıplarına sebep olabildiği gibi çevreye de verdiği zararlardan bahsetmek hatalı bir yaklaşım olmamaktadır bu sebep ile araştırmacı uluslararası deniz taşımacılığında başta terör, deniz haydutluğu, kaçakçılık, mülteci sorunları, vb. saldırılar gibi sorunlara karşı ortak uluslararası standartların bilhassa uygulamalarda eşgüdümünün önemine değinmiştir.

Erkek (2006) çalışmasında 1990'lı yıllardan itibaren doğal gaz boru hatlarının aşamalı olarak artması ve yıllar itibarı ile boğazlardan geçen tanker trafiğindeki artış Karadeniz'i enerji otabanına dönüştürmüştür. Bunun sonucu olarak doğal olarak terör örgütleri ve illegal gruplar için saldırı, eylem ve sabotaj planları için risk teşkil edebilecek duruma açık bir şekilde tehdit algılanmalarına neden olmaktadır. *Güvenliğin Bölünmezliği İlkesinden* yola çıkarsak bölge ülkelerinin işbirliğinin önemi tartışmasızdır. Son yıllarda bu bölge ülkeleri ile işbirliği düşüncesinden yola çıkılarak *Blackseafor (Karadeniz Donanma İşbirliği Görev Grubu)* ve *Blacksea Harmony (Karadeniz Uyum Harekatı)* gibi yapılanmalar Karadeniz'in güvenliği süjesi ile ilgili olarak önemli katkılarda bulunmuşlardır. Araştırmacı Karadeniz güvenliğini esasen boğazlar geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli Montrö boğazlar sözleşmesinin içeriğine bağlı olduğunu Türkiye'nin milli menfaat ve çıkarları için bu sözleşmenin kural ve düzenlemelerin aynen uygulamaya devam etmesi gerekliliğinden bahsetmiştir. Montrö sözleşmesi koyduğu sınırlamalar neticesinde başta ABD, AB ve NATO'nun Karadeniz'e yerleşme planlarını yıkmaktadır. ABD'ye gerçekleştirilen EL-KAIDE terör örgütüne yapılan saldırıların ardından denizcilik sektörü ile ilgili olan güvenlik organizasyonunu yapılandırma maksadı ile denizcilik de emniyetli yönetim (ISM) 'in yanına yeni bir oluşum olan kısaca denizcilik de güvenlik yönetimi yani uluslararası gemi ve liman güvenliği (ISPS Kod)'u yapılandırılmıştır. Bu yeni oluşumunda bölgenin güvenlik ile uygulamalarında gemilerin ve liman tesislerinin güvenlik ile uygulamalarına katkısının olacağı araştırma kapsamında belirtilmiştir

Flynn (2006) makalesinde dünya ticaretinin lojistik merkezlerinin limanlar olduğu gelişen ve büyüyen ekonomiler ile birlik de liman tesislerinin de yük trafiğinde artışların yaşandığı bilhassa kıtalar arası yük taşımacılığında konteyner taşımacılık modelini büyük gelişme gösterdiğini belirtmiştir. 2005 yılında 145 üyeli dünya ticaret örgütünün (WTO) gibi dünyanın sayılı liman şehirlerinden ve ticaret merkezlerinden birisi sayılan Hong-Kong gibi merkezde toplanmasının normalliğinden bahsetmiş fakat Hong-Kong gibi dünya ticaretinin kalbinin attığı büyük liman şehirlerinin ve ticaret merkezlerinin ABD'ye yapılan terör saldırılarından sonra güvenli olmadığı konularına değinerek bu gibi büyük liman şehirlerine yapılacak büyük ölçekli saldırıların global ölçülerde ekonomik ve ticari krizlere neden olabileceği 11 Eylül terörist ataklardan sonra getirilen kural ve düzenlemelerin kifayetsiz kaldığına değinilerek terörist gruplar ve illegal örgütlerin bu kural ve düzenlemeleri aşip saldırı ve eylemlerinin engellenemeyeceğini belirtmiştir Makalesinin sonuç bölümün de



gerçek anlamda güvenliğini sağlayabilmek için yapılması gerekenlerin neler olması gerekliliğinin tavsiyelerinde bulunulmuştur.

Raymond (2006) makalesinde 2001 yılında ABD'ye yapılan terör saldırılarının ardından güneydoğu Asya bölgesinde deniz terör eylemlerinde artış olduğunu belirtmiş buna sebep olan faktörlerinde Endonezya ve Filipinler'de yerleşik olan terörist ve illegal yapılanmaların olduğunu açıklamıştır. Doğu-Batı ekseninde dünyanın büyük ekonomilerini birbirine bağlayan stratejik olarak büyük önem arz eden MALAKKA boğazı civarında saldırı ve eylemlerini gerçekleştiren terörist örgütler ve deniz haydutları gibi yapılanmalar özellikle batı ülkelerinin ve bu ülkeler ile ekonomik ilişkiler içerisinde olan uzak doğu ülkelerinin gerek ulusal gerek ise uluslararası arenada büyük zararlar verme tehlikesi ile karşı karşıya bırakabilmektedir. Terörist gruplar, deniz haydutlarının bölgedeki limanlar ve deniz yollarında El-Kaide terör örgütünün taşeron bir yapısı olarak faaliyetler içinde olduğunu belirten yazar. ISPS Kod kural ve düzenlemelerine rağmen bu stratejik öneme sahip deniz yollarında seyir yapan gemiler ve bölge limanlarının güvenlik ile ilgili yüksek riskler taşıdığına varlığını belirtmiştir.

Wengelin (2006) Dünya küreselleşme dediğimiz olgu ile ne kadar küçülse de yine de küreselleşmeye direnen yerel olgular günümüzde olduğu gibi gelecek yıllar içinde varlığını koruyacaktır nedeni ise ülkeler uluslararası antlaşmaları, sözleşmeleri, birliklerin, kurumların uygulama ve düzenlemelerini kendi ulusal mevzuatlarına karıştırmış algısıdır bu antlaşmaların ve sözleşmelerin uygulama aşamasında ülkelerin ulusal mevzuatları ile çakışması uygulama sürecindeki en büyük sıkıntıya sebebiyet vermektedir. Halbuki uluslar arası sistemin getirdiği kural ve düzenlemelerin dışında kalan ülkeler maalesef uluslar arası sistemin dışında kalmaktadır işte bu yukarıda bahsedilen mevzuatlardan bir tanesi de ISPS kod dünya denizlerinde gemi ve limanların güvenlik sözleşmesidir. Araştırmacı İsveç limanlarının analizini makalesinin konusu yaparak uluslararası ve ulusal mevzuatın karşılıklı olarak çatışmasını tespit etmiştir İsveç limanlarında deniz güvenliğini sağlayan ulusal kolluk kuvvetlerinin ve ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin getirmiş olduğu yapılanmaların farkındalığına varılmadığını ve güvenlik ile ilgili olaylarda koordinasyon ve eşgüdümün olmayışı sonucu ile karşılaşmıştır önemli olan güvenlik ile ilgili teknolojik yatırımların değil uluslararası ve ulusal güvenlik ile ilgili kuralların bütünlüğünü sağlamak ve kurumların uygulama aşamasındaki otoriteleri arasında ortak bir güvenlik düşüncesinin oluşturması gerekliliğidir.

Akyüz (2007) çalışmasında Türkiye'nin kruveziyer turizm denince ile akla gelen merkez limanlarından olan Kuşadası limanının emniyet ve güvenlik konuları çerçevesinde risk değerlendirme analizini yapmış “beyin Fırtınası” yöntemini kullanarak konuyu tartışmaya açmıştır. Halbuki esasen risk değerlendirme analizini limanın uluslararası sefere açık olması için olmaz ise olmazı ISPS sertifikasını alma sürecinde liman işletici kuruluşun idarece yetkilendirilmiş güvenlik müşaviri firmasının (RSO)'su ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin her liman tesisi için standart olarak hazırlamış olduğu formlar ile yapılan ön değerlendirmede belli puanlar arası limanlarda kodun uygulanabilirliği söz konusu iken belli puan aralıklarında uygulanamazlığı risk değerlendirme formlarının değerlendirmeleri sonucu ortaya çıkarılmaktadır. Zaten kruveziyer gemilerinin turlarına dahil ettikleri limanlarda aradıkları ilk şart ISPS Kod sertifikasının varlığıdır bu sertifikanın varlığı ülkenin garantörlüğüdür. ISM (Uluslar arası Emniyetli Yönetim) ise bu gemiler birinci sınıf klas kuruluşlarının gözetim ve denetiminde klaslanması yapılır ki sigorta şirketlerinin en önemli şartı budur. Tur destinasyonlarının seçilmesinin en önemli şartı ise ülkenin güvenli bir ülke olmasıdır en ufak bir terör saldırısı veya eylemleri bu gemilerin destinasyonundan o ülkenin ve tüm limanlarının çikartılmasına en etkili sebep olmaktadır.

Ayyıldız (2007) araştırmasında 11 Eylül 2001 Amerika Birleşik Devletleri'ne yönelik olarak düzenlenen terör saldırılarından sonra terör belasının insanlığın ve ülkelerin ortak sorunu olduğu alenen ortaya çıkmış bu büyük tehlikeye karşı ülkeleri ortak önlemler almaya yöneltmiştir. Denizcilik sektörü de ülkeler arası işbirliğini gerektirdiği için bu sektörle ilgili yapılan risk analizlerinde terör eylem ve saldırılarına karşı korunmasız oluşu denizcilik de bir ilk olarak “SECURITY” yani Güvenlik kavramını ISPS kod olarak deniz ulaştırma sektörünün merkez gündemine oturtmuştur bu yeni kurallar bir takım zorunlulukları sektöre getirmesi güvenlik ile ilgili modern ekipmanların kullanılması sektöre ekstra maliyet olarak külfet getirse de terör saldırıları nedeni ile gelebilecek maddi ve manevi zararların yanında minimize bir durum arz etmektedir. Yıllarca terör belası ile mücadele içinde olan ülkemiz gerek can kayıpları gerekse maddi kayıplar neticesinde çok büyük sıkıntılar çekmiştir. Ülkemiz stratejik açıdan kritik enerji hatlarının merkezinde olması ve sahip olduğu İstanbul ve Çanakkale boğazları ile terör örgüt ve grupların ilgi alanı olmaya her zaman namzet durumundadır. İstanbul ve Çanakkale boğazlarından her gün geçiş yapmak da olan petrol ve türevlerini taşıyan devasa gemilerin güvenliği çok hassas bir nitelik taşımaktadır son yıllarda Türk boğazlarının VTS (Gemi Takip sistemi) ile donatılması boğazların geçiş emniyeti ve güvenliği açısından üstünlükler sağlasa da bilhassa terör

saldırılarına karşı korunmasıdır kısaca güvenlik açısından risk arz etmektedir. Denizlerde seyrüsefer yapan gemilerin ISPS kod gereği AIS (Automatic Identification System) otomatik tanımlama sistemi ile donatılması denizde seyir halindeki gemilerin tanımlanmasını kolaylaştırıp gemilerin gerek birbirlerini takibi gerek ise kara merkezli takip edilmesini kolaylaştırmaktadır. Çalışmada bilhassa Ege denizindeki güvenlik sorunları analiz edilmeye çalışılmıştır iki komşu ülke konumunda yer alan Yunanistan ve Türkiye arasında gerek hava sahası gerekse deniz sahası açısından gerilimin arttığı dönemler yaşanmaktadır en önemli konulardan birisi olan karasuları ve kıta sahanlığı konuları halen çözüme kavuşturulmayı bekleyen ana sorunların başlıca iki sebebi olmaktadır karasuları konusunda Yunanistan'ın tavrı Türkiye'nin Ege denizi içerisinde gerek Arama-Kurtarma gerekse Türk Deniz Kuvvetlerin illegal yapılanmalara karşı müdahale ve hareket alanını daraltmaktadır son yıllarda kıta sahanlığı konusu da Ege denizi hatta Akdeniz'in de dahil olduğu söz konusu denizlerdeki önemli yer altı zenginliklerinin paylaşımı konusu iki ülkeyi ileriki yıllarda çatışma noktasına getirebilmesi kuvvet ile muhtemeldir. Gündemi meşgul eden bir diğer sorun ise Türk balıkçılarının zaman zaman Yunan sahil güvenliğince taciz ateşi ile karşı karşıya bırakılmasıdır. Ülkelerini terk etmek zorunda bırakılarak acımasız insan tacirlerinin eline düşürülen mülteci olan insanların Türkiye üzerinden Ege denizini derme çatma bot, sandal vb. basit deniz taşıtları ile geçmeye çalışıp AB (Avrupa Birliği) toprakları sayılan Yunanistan topraklarına çıkma istekleri ise çoğu zaman kadın, çocuk yaşlı ve genç demeden trajik bir şekilde acı ölümler ile sonuçlanmaktadır bu gibi insani açıdan büyük trajediler sebep olan güvenlik zafiyetlerine karşı kıyılarda birbirine komşu olan iki ülkenin ortak tavır koyması kaçınılmaz olmalıdır gerilimden ziyade işbirliği bu kapsamda büyük önem arz etmektedir her zaman şiddet şiddeti doğurduğu için iki komşu ve dost olması gereken ülkelerin yaşayacağı politik tansiyon yüksekliği illegal örgüt ve grupları beslenmesine sebep olacaktır. Sulh denizi olması gereken Ege denizini illegal grup ve örgütlerin manevra alanı yapacaktır bu durum her zaman terör eylemleri ve saldırılarına zemin hazırlar ki bu ise iki ülkenin hem ekonomik hem de prestij açısından değer kaybına yol açabilmektedir. Bu sebep ile deniz güvenliğinde kullanılan ve standart hale getirilen gözetleme, teşhis ve takip sistemlerinin yazılım ve kullanım olarak üst düzeylerde bilgilenmek teknolojik olarak maksimum seviyeye çıkmak 21. yy hatta diğer yüzyılları da içine alması gereken önem arz etmek zorunda olacaktır.

Dekker ve Stevens (2007) 1 Temmuz 2004 tarihinde tüm dünya denizcilik sektöründe uygulamaya alınacak olan ISPS Kod'un kabulünde hiçbir fikir ayrılığı taşımadan

uluslar arası gemi ve liman güvenlik kodunu AB (Avrupa Birliği) 725/2004 sayılı parlamento ve konsey kararı ile kabul etmiştir. Kabul sonrası kural ve düzenlemeleri uygulayacak olan limanlar ve tesisleri için güvenlik yatırım maliyetlerin nasıl ve ne tür olacağı gündeme gelmiştir bu makalede araştırmacılar limanlara yapılacak güvenlik ile ilgili bu yatırımların ortalama değerlerini baz alarak güvenlik konusunun ana faaliyet konularını alarak maliyet analiz sürecine gitmişlerdir. Sonuç olarak ise AB (Avrupa Birliği) limanlarında ISPS kod ile uygulamaların sertifikasyonunu sağlayabilmek için liman başı ortalama olarak 464. 000 Euro harcama yapılması gerekliliği devamlık ve süreklilik içinde yıllık giderlerin ortalama olarak 234. 000 Euro olarak tespitinde bulunmuşlardır.

George ve Whatford (2007) çalışmalarında Lockerbie faciası olarak anılan Pan-Am uçağının 21 Aralık 1988 yılında terör saldırıları sonucu düşürölmesi hava ulaşımına yönelik olarak artırılan güvenlik tedbirlerine rağmen yine aynı ulaşım modelini kullanarak ABD’de ikiz kuleler ve Pentagona yolcu uçakları kullanarak gerçekleştirilen terör saldırıları zaten sabıkalı durumda olan hava yolu ulaşım sektörünün güvenlik ile uygulamalardaki zafiyetini tamamen ortaya çıkarmış bunun yanında aynı uluslararası standartlara sahip olan denizcilik sektörünün de aynı riskleri taşıyabileceğinden yola çıkılarak gerek havayolu gerek ise denizyollarından gelebilecek saldırıları engelleyici tedbirler almak ölkeleri ve uluslararası örgütleri bir araya getirerek ortak stratejiler üretmeye mecbur kılmıştır. Terör saldırılarının artış göstermesi, riski yüksek arz eden durumun açık bir tehdit durumuna gelmesine neden olmuştur. Araştırma kapsamında sonuç olarak 9/11 terör olaylarının havacılık ve denizcilik sektörlerine getirmiş olduğu ölkelerin ve uluslararası örgütlerin ortak konsensüsü ile yapılandırılan kural ve düzenlemeler incelenmiştir.

Helmich (2008) ISPS Kod’un kısaca gemi ve liman güvenlik sözleşmesini teknolojik olarak Ar-ge (Araştırma ve geliştirme) faaliyetleri açısından gelişim süreçlerinin analizini makalesinin konusu yapmıştır, Makalesini kaleme almış olduğu yıllar içerisinde gerek küresel olarak gerek ise ABD’de gemi ve liman tesislerini güvenliğini artıracak teknolojik gelişim süreçlerini olmadığını belirtmiş güvenlik alanında teknolojik olarak gelişim sağlanabilmesi için konunun ilgili taraflarınca güvenlik teknolojilerinin geliştirilmesi için gündemin oluşturulması konuya yatırım yapmaya niyet ve arzusunda olan sermaye sahiplerinin bilgilendirilmesi gerekliliği üzerinde durarak Ar-Ge konusunda planlamanın önemi üzerinde durmuş bu alanda alınacak pansuman tedbirlerin konuyu karmaşaya ve zaman kaybından başka bir yere sürüklemesinin gerekliliği üzerinde durmuştur.

Zec vd. (2008) Hırvat Limalarında ISPS kod uygulamalarının analizi yapılmıştır. IMO'nun çıkartmış olduğu ve dünya denizciliğinin rotasını çizen uluslararası sözleşmelerinin uygunluk ve denetimlerinin taraf devlet limanlarına gelen gemilerin liman devlet kontrolü altında PSC (Liman Devlet Kontrol)'lere yaptırılması doğal olarak ISPS Kod'da IMO'nun ilan etmiş olduğu uluslararası kod olması nedeni ile PSC denetimlerine tabi olmaktadır. Denizlerde emniyetli yönetimin liman tesislerine gelen gemilerin denetiminden sorumlu PSC kontrollerinin ISPS gibi güvenlik kontrollerinin de gemilerdeki denetimlerinden sorumlu tutulması iki farklı kavram arasında kavram karmaşasına neden olarak güvenlik ile yapılmış denetimlerin dolaylı olarak da analiz sonucunu vermiştir bu ise güvenlikle ilgili yapılan kontrollerin makale kapsamında eksik yönlerini açıklanmıştır.

Mazaheri ve Ekwall (2009) ABD'de kapitalist dünyanın sembolü olarak kabul edilmiş olan Dünya Ticaret merkezi ve Amerikan ordusunun merkezi olarak nitelendirilen Pentagon'a yapılan terör tarihinin en büyük saldırılarının sonucu terör fobisinin tüm dünya uluslarına ve ülkelerine yayılması kaçınılmaz bir olmuştur. Terörün karanlık yüzü ve iğrençliğini bilmeyen ve yaşamayan toplumlarda bu durum panik havası yaratmış güvenliğin her şeyin ilk önceliği olma fikri gelişmiş toplumların ana gündem konusu olmuştur. Bu terör saldırılarına birde Fransız süper petrol tankeri LIMBURG'a yapılan saldırı artık terör eylemlerinin deniz ulaşım yolları ile gelebileceği endişe ve düşüncesi IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından liman ve gemilerinin güvenliği ana konu yapılarak yeni kurallar ve düzenlemeler olarak ISPS kod tüm dünya denizcilik sektörüne ilan edilmesine neden olmuştur. Çalışmada araştırmacılar tüm dünyaya zorunlu olarak kabul ettirilen uluslararası gemi ve liman güvenlik kodunun limancılık faaliyetlerinin işlevselliğini ne derece etkilediğini araştırmak için limancılık sektöründe konunun uzmanlarına yollamış oldukları anketler ile bir örnek vaka olayı gerçekleştirerek söz konusu olan ISPS kodun pozitif yanlarını ölçmüşlerdir. Sonuç olarak vaka analizi yöntemi kullanılarak derlenen anket sonuçlarının değerlendirilmesi ile elde edilen veriler ışığında. Uluslararası gemi ve liman güvenlik sözleşmesinin limanlarda güvenlik ile ilgili uygulamalara değer kattığı analiz sonuçlarına ulaşmışlardır. Pozitif yanlarına ek olarak ISPS Kod'un negatif yansımaları ise İsveç limanlarına güvenlik ile ilgili uygulamaların kalite ve kontrolünü maksimize etmek için yapılan yatırımlar sonucu limancılık faaliyetlerinde liman tesislerinin işletme ve yatırım maliyetlerinde artışa sebep olmasıdır.

Suppiah (2009) ISPS kod ile getirilen sorumluluklar liman tesislerinin ve gemilerin güvenliğinin sağlanması için buralarda çalışan personele kendi görev ve iş tanımının yanında ek görevler ve sorumluluklar getirmiştir. Araştırmacı makale konusunda gemi güvenliğinin ISPS kod kurallarına göre düzgün yapılabilmesi için ne gibi düzenlemelerin yapılabileceği hakkında tavsiyelerde bulunmuş iş tanımlarının ve personel sayılarının gemilerin teknik özelliklerine ve seyir yaptığı bölgelere göre düzenlenebilmesinin gerekliliğini savunmuştur. Çünkü gemilerin güvenliği sadece gemilerin kaptanı ve gemilerin güvenlik zabıtinde değil tüm personelin ekip çalışması sonucu ile maksimum düzeye çıkabilir. Personelin gerekli eğitimi, yeterli sayısı birde motivasyonu problemin ana çözüm noktası olduğu sonucuna ulaşmıştır.

IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) Birleşmiş Milletlerin organizasyon yapısında kurulduğu günden itibaren dünya denizciliğinin rotasını belirleyen etkin bir özelliğe sahiptir (Abbasoğlu, 2012). IMO çıkarmış olduğu kodlar modern denizciliğin günümüz dünyasında Anayasası olarak kabul görmektedir zaten Uluslararası Denizcilik Örgütüne üye olmayan dünya devletlerini dünya denizcilik sektörünün içinde görmek zaten imkansızdır IMO'nun dünya denizciliğine yön veren her kararı acı tecrübelerin ve deneyimlerin neticesine gündeme getirilmiştir ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu) Kod'da denizde emniyetli yönetim şartlarını bozan standart altı ve ekonomik ömrünü tamamlamış gemiler ile personelin yetersizlikleri sebebi ile yaşanan bir çok deniz kazasından sonra bu kodu yayımlamak ve tüm üyelerini kabul ettirmek zorunda kalmıştır yapılan çalışmalar ve analizlerde kazalarda en ön sıralarda insan hataları ilk sırayı almaktadır ISPS kod dünyamızı saran global terör eylem ve saldırılarının artış göstermesi ve ilginin denizyollarından yapılabilecek bir saldırıya yoğunlaşması ve bu alanların yani gemi ve bu gemilere karasal bağlantılar ile hizmet veren noktalarda gerçek anlam da güvenlik boşluklarının ve düzensizliklerin tespiti ortak bir yapı içerisinde tüm ülkeler ve bu ülkelerin yerel yönetimleri ile birlik de bir yapılanmayı zorunlu hale getirmiş ve sonuç olarak IMO tüm üyelerine ISPS kodun zorunlu olarak uygulanmasına yönelik kararlar aldırılmıştır. Dünya ekonomilerinde ekonomik verimlilik ve etkinlik için tedarik zinciri ve yönetim standartları tartışmasız büyük bir önem arz etmektedir ekonomik verimlilik ve etkinlik içerisinde tedarik zinciri ve yönetimi olarak literatüre geçen ISO 28000 yönetim sürecinin kaliteli yönetilmemesi ekonomik kayıplara yol açabilmektedir. Dünya denizlerinde kıtalar ve ülkeler arası hammadde ve mamul taşıyan gemilerin emniyetli (ISM) ve güvenlik (ISPS) olarak kaliteli işletilmediği takdirde Tedarik Zinciri ve Güvenlik Yönetimini etkilenmemesi imkansızdır

zincirin her bir halkası olarak kabul ettiğimiz yapılar bir birini tamamlayarak bütüncül bir yapı oluşturabilmektedir. Bu tez çalışmasında araştırmacı bu yapıları incelemiştir. Gemilerdeki uygulamasında ise uluslararası liman ve denizcilik kodu tanımlanarak açıklanmaya çalışılmıştır.

Alan (2010) Sanayi devrimi ile başlayan sanayi toplumunun getirmiş olduğu üretim ve tüketimin dünyadaki nüfus artışına paralel olarak artması üretilen malların kıtalar arası ve ülkelerarası pazarlanması bu malları üretmek için hammadde, yarı mamul ve enerji ihtiyacının her geçen gün artması sonucu doğal olarak denizlerin kullanımı her geçen gün gerek gemi trafiği gerek ise tonaj olarak artmaya devam etmektedir. Gelişen ekonomiler ile zenginleşen toplumların gerek özel amaçlı gerek ise turizm faaliyetleri açısından denizleri kullanması bunun yanından her geçen gün artan teknoloji ile değerli madenlerin denizlerin altından gün ışığına çıkartma istek ve arzusu dünyamızın yaklaşık olarak %75'inin denizler ile çevrili oluşu denizlerin dünya ulusları için ne derece önemli olduğunu açıkça göstermektedir. Yazar böylesine stratejik öneme sahip olunan denizlerde araştırma konusu olarak denizlerde emniyet ve güvenlik konularını araştırma konusunun merkezine alarak uluslararası mevzuatlar ile ulusal mevzuatları karşılaştırılmalı olarak analiz etmiştir. Uluslararası emniyet ve güvenlik ile ilgili sözleşmelerin Türkiye uygulama aşamaları hukuksal boyutu ile detaylı incelenerek eleştirisel bakış açısı ile tavsiyelerde bulunmuştur. Özet ile uluslararası denizlerde emniyetli yönetim kodu olan (ISM CODE) ile uluslararası gemi ve liman güvenlik kodunun (ISPS CODE) Türkiye şartlarına uyum sürecini incelemiştir.

Karamete (2010) Çalışmasında Türkiye ve diğer ülkelerde denizcilik sektöründeki güvenlik ile ilgili yaklaşımların özellik arz eden konular olduğunu belirterek kendine haiz bu özelliğinden dolayı deniz ulaştırma sektörüne yönelik güvenlik ile ilgili yaklaşımlarda özellik arz eden bu özelliğine dikkat edilmesi gerekliliğini belirtmiştir araştırmacının denizcilik de kavram kargaşasına sebep olan emniyet ve güvenlik konularını keskin çizgiyle birbirinden ayırt etmesi var olan kavramlara daha berrak ve net anlamlar katmıştır. Araştırmada deniz güvenliği ile ilgili olarak başta terörizm, deniz haydutluğu, tehlikeli madde ve uyuşturucu kaçakçılığı, insan kaçakçılığı deniz güvenliği kapsamında değerlendirilmiştir. Bu bağlamda uluslararası denizcilik örgütünce dünya denizcilik sektörü günceline girmesi sağlanan bu tip deniz güvenliği ile ilgili konuların kapsama alanına giren suçları önleyici ve engelleyici ISPS kod kuralları açıklanmıştır. Araştırma da ayrıca doğal

olarak işlenen illegal her suçun bir cezai müeyyidesi olması sebebi ile yargı yetkisi açıklanmıştır deniz ulaştırma sektöründe işlenen suçlar sadece ulusal kara ve deniz alanlarında işlendiği gibi uluslararası karasularında işlenmesi dolayısıyla suçluların müdahale ve yargılama konularında homojenlik den uzak bir yaklaşım sergilemektedir. ISPS kod-tavsiye kararları doğrultusunda kodun uygulama aşamasında ulusal kurumlar ile kaliteli bir uyum ve çalışma olanağı sağlamak için Milli Güvenlik Denizcilik Kurulu'nun oluşturulması ve koordineli bir çalışma ortamı yaratılması amacıyla denizcilik kurulunun Türkiye de yapılandırılması araştırma konusunda incelenmiştir. Araştırmada son olarak deniz güvenlik olaylarını ilgilendiren konularda yapılan görüş ve tavsiyeler verilmiştir.

Cansız (2010) çalışmasında insanoğlunun deniz yollarını kullandığı günden itibaren her zaman gündemde olan bilhassa deniz ticaret yollarında otorite boşluğu olduğu zaman çoğalan denizde şiddet faktörlerini deniz haydutluğu ve korsanlık olarak tanımlanmıştır son yıllarda stratejik ve kritik öneme sahip deniz ticaret yollarında nükseden bu sorun 21yy'da bile deniz haydutluğu olarak gündemdeki yerini almaya devam etmiştir Dünyamızın dört de üçünün sularla kaplı olduğu düşünüldüğü zaman doğal olarak güvenlik açısından kontrolünün zorluğu ortadadır buda illegal gruplar ve terör örgütlerinin hareket sahası olarak kullanmalarını özendirilmektedir. Günümüz teknolojisinde üretilen ileri teknoloji ürünlerin, petrol ve petrokimya, Lng, vb. stratejik öneme ve tehlikeye sahip yüklerin büyük hacimler olarak kıtalararası taşınması artan taşımacılık (Navlun) maliyet yapısına paralel olarak sigorta maliyetlerini de maksimum seviyeye çıkartması doğal olarak denizlerin güvenliğinin ne derece önem arz eden bir konu olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Kısacası günümüz dünyasında da denizlerin hukuksak boyutunun önemi artarak devam etmektedir. IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun 22. genel kurul toplantısında 2002 yılında üyesi olan taraf devletler ile oy birliği ile kabul ettiği ISPS kodu da içine alan AB (Avrupa Birliği)'nin denizlerin güvenliği ile ilgili politika ve eylem planları yapılan çalışmada incelenmiş ve irdelenmiştir. Denizlerde güvenlik ile en son bir düzenleme sayılan ISPS kodunda AB'liğinin yetkili organlarınca yapılan çalışmalar sonucu bu güvenlik koduna ne derece katma değer katmış olduğu araştırma kapsamında ayrıca önem arz ettirilerek incelenmiştir.

Bichou (2011) konteyner liman ve terminallerin güvenlik ile ilgili yapmış olduğu operasyonel yatırımların işlevsel verimliliğe etkilerini araştırmıştır. Araştırma konusu olarak 2002-2008 liman ve konteyner terminallerinin işlevsel bilgilerini iki farklı kategoriye ayırarak incelemiştir nedeni ise 1 Temmuz 2004 ISPS kodun tüm dünya gemicilik ve



limancılık sektörüne uygulama tarihini milat olarak kabul ederek ISPS kod öncesi ve sonrasını analiz etmiş 420 liman ve konteyner terminallerinin verilerine istinaden deneysel olarak analiz sürecini gerçekleştirmiş 2002-2004 yılları arasındaki yıllara operasyonel güvenlik için yapılan yatırımların işlevsel verimliliğe olumsuz etkiler yaptığını analiz etmiş 2004-2008 yılları arasında yapılan operasyonel güvenlik yani ISPS kodun dünya denizcilik sektörüne girdiği günden itibaren yapılan güvenlik yatırımlarının işlevsel verimliliğe olumlu katkılarının olduğu sonucuna varmıştır tabi ki bu sonuca olumlu katkıyı ISPS kod kurallar ve düzenlemelerinin yanı sıra CSI (Konteyner Güvenlik Girişimi) ve 24H Advanced Manifesto Rule (24 saat önce manifesto bildirme kuralı) gibi kurallarında işlevsel verimliliklere sağlamış olduğu katkılar araştırmacı tarafından makale konusu değerlendirme süreci içinde analiz edilmiştir.

Okoroji ve Ukpere (2011) makalelerinde uluslararası gemi ve liman güvenlik sözleşmesi olan Ispc kodun Nijerya limanlarındaki uygulamalarını incelemişlerdir. Yapmış oldukları analizler neticesinde yaklaşık olarak Nijerya limanlarının %86'sına yakın bir kısmının ISPS kod kural ve düzenlemeleri uyguladıklarını ve ISPS kodun farkındalığına varıldığının sonucuna varmışlar. Diğer kalan kısım olan %24'lük bölümün ise ülkenin yaşadığı ekonomik olarak kalkınamamışlık ve bunun getirmiş olduğu ekonomik darlık yüzünden ISPS kodun gündeme getirmiş olduğu kural, düzenleme ve eğitim standartlarını karşılayacak maddi gücün olmayışı nedeni ile limanların uluslararası koda layık olan sertifikasyon işlemlerinin yapılamadığı sonuçlarına ulaşmışlardır.

Bateman (2012) çalışmasında Hint okyanusu bölgesinde (IOR-INDIAN OCEAN Memorandum) uygulanan liman devlet kontrol denetimlerinin kifayetsiz yapıldığı için gemilere yönelik saldırı ve eylemlerin temel nedeni olduğunu belirtmiştir. Gemilerde emniyet ve güvenlik ile ilgili sorumlulukların bayrak devletlerine ait olması gerekmesine rağmen bayrak devlet sorumluluğunu yerine getirmeyen düşük bayrak ve klaslı gemilerin Hint Okyanusu Memorandumuna bağlı limanlarda standart altı gemilerin emniyet ve güvenlik standartlarını yükseltmek için görevli olan liman devlet kontrol görevlileri (PSC) gerek rüşvet gerek ise diğer nedenler ile görevlerini kötüye kullanmaları standart altı gemilerin bu sulara seyir yapmasına izin vermektedir bu tip gemiler illegal örgütlerin faaliyetleri ve eylemlerinin ana hedefi konumuna gelmektedir. Yapılan istatistiklerde ISM (Denizde Emniyetli Yönetim) ve ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu) kural ve düzenlemelerine göre işletilen gemilerin ve uğradıkları limanlarda kurallara uygun

yapılan liman devlet kontrolleri (PSC) ile emniyetli ve güvenli yönetimi süreklilik arz etmektedir. Bu liman devlet kontrollerine örnek olarak Avrupa ana kıtasını içine alan Paris Memorandumu, Uzakdoğu Japonya merkezli Tokyo Memorandumu ve ABD uygulamış olduğu US COAST GUARD memorandumlarını vermiştir.

Chulkov (2012) makalesinde ISPS kod ile dünya denizcilik gündemine getirilen güvenlik kavramı ile kural ve düzenlemelerde liman ve gemiler arasındaki karasal odaklı olarak yoğunlaşan güvenlik kontrol ve tedbirlerinin yanı sıra limanların deniz tarafı giriş çıkışlarının güvenlik ile ilgili kontrol ve tedbirlerinin de ihmal edilmemesi gerektiği üzerinde yoğunlaştığı çalışmada araştırmasını daha da derinleştirerek gemilerin karinalarının da (Su altında kalan bölümleri) gerekli alet ve ekipman takviyesi yapılarak kontrolünün önemine değinmiştir. Terörist gruplar ve illegal yapılanmalar için gemilerin karinalarına olduğu gibi petrol platformları ve petrol ve kimya tesislerinin iskele ve rıhtım gibi stratejik yapılara su altında gelebilecek her türlü saldırıya açık konumda olduğu ve güvenlik açısından risk arz ettiği de gerçektir. Bir de burada açıklanmasında faydalı olacak olan gemilerin karinalarına bağlanan özel kapsül ve tüpler aracılığı ile ülkeler ve kıtalar arası kaçakçılık bilhassa uyuşturucu kaçakçılığının gemi personelinin bile farkında olmadan taşınmaları da bilinen gerçekler arasındadır. Stratejik öneme sahip liman tesislerini bu konuda teknolojik yatırımlardan çekinmeyip gemi, liman tesisi, petrol platformları, iskele, rıhtım vb. yapıların korunması ve güvenliği için su altını gözlemleyebilecek son teknoloji cihazlara yatırım yapması zorunluluk arz ettiğini çalışmalarında belirtmişlerdir.

Kozanhan (2012) yapmış olduğu çalışmada 1 Temmuz 2004 senesinden itibaren tüm dünya limancılık sektörü ve uluslararası seferler ile iştigal eden 500 GT üzerindeki gemilere uygulanması zorunlu tutulan ISPS kod ile konteyner taşımacılık faaliyetlerine hizmet veren konteyner terminallerinde uygulanan konteyner güvenlik girişimi (Container Security Initiative-CSI) uygulamalarının etkinlik analizi amaçlanmıştır. Araştırma kapsamında dünya ekonomisine hizmet veren gelişmiş konteyner terminallerindeki ISPS kod (Uluslararası gemi ve liman güvenliği) ve CSI (Konteyner Güvenlik Girişimi) uygulamalarının 25 ülke 40 liman ve bu limanlar içinde yer alan 91 konteyner terminalinden veri zarflama tekniğinde kullanılmak üzere elde edilmesi zorunlu veriler için oluşturulan bilgi talep formu ile bilgi talebinde bulunmuş araştırmaya dahil olan 9 ülke ve 12 konteyner terminali üzerinden "Bilgi Talep Formu" ile toplanan bilgilere istinaden VZA (Veri Zarflama Analizinde) analizinde kullanılmak üzere girdi-çıkı değişkenleri elde edilmiş ve konteyner limanlarının

2000-2010 tarihleri arasındaki bilgilere istinaden ölçek, toplam ve teknik etkinlikler olarak üç farklı kriter ile hesaplanmıştır. Araştırmada konu olan 2000 ve 2004 yılları ve 2004 ve 2008 yılları olarak iki kategoriye ayırarak yani ISPS ve CSI kurallarının uygulama öncesi ve uygulama sonrası araştırmaya dahil ülke ve terminallerinden alınan bilgiler ile yapılan etkinlik analizi araştırmaya ayrı bir zenginlik katmıştır netice olarak liman ve terminallerin etkinlik değerlendirmelerinde ISPS kod ve CSI uygulama ve faaliyetlerinin olumsuz bir yönde limanların etkinliklerini etkilediği yönde bir izlenime rastlanmamıştır.

Solmaz (2012) deniz ulaştırma sektörüne yönelik yapılmış ve ileri tarihler içerisinde gerçekleştirilmesi risk değerlendirme analizleri sonucu muhtemel olan terörist atak ve eylemlerine karşı IMO tarafından yapılan gerekli düzenlemeler sonucu gemi ve limanlara yönelik olarak yapılandırılan kurallar dizisinin taraf devletlerce zorunlu kabulü sonucu 1 Temmuz 2004 yılı itibarı ile deniz ulaştırma sektörüne öznesi dünya denizlerinde güvenlik olan ISPS kod girmiştir. Yapılmış olan çalışmada genel olarak Türk deniz ulaştırma sektörüne diğer taraf devletler gibi zorunlu olarak kabul ettirilen bu uluslararası kodu uygulama esnasında karşılaşılan problemler ve çözüm önerileri araştırmanın ana omurgasını oluşturmaktadır. Genel uygulamalarda denizde güvenlik her zaman denizde emniyet ile karıştırılmış denizde güvenlik kavramının ayrıntılı açıklanması zihinlerde oluşabilecek kavram kargaşasını ortadan kaldırmıştır. Her gündeme getirilen bir konunun doğal olarak tarihi bir süreç den geliyor olması gerekir araştırma da tarihsel süreç içinde meydana gelen terörist atak ve eylemler incelenerek sebep sonuç ilişkilerine dayanılarak bu tip olaylardan esinlenerek muhtemel olabilecek terörist atak ve eylemlere karşı ne gibi önlemlerin alınabileceği yansıtılmıştır. Doğal olarak her kurulan yeni bir sistem, düzenleme, yapılanma. yeni kurallar vb. uygulamalar yaşayan bir organizasyonun doğal olarak tepkisi ile karşı karşıya gelmektedir. ISPS kod sözleşmesi de IMO'nun zorunlu kabul prensibine göre zorunlu olarak kabulü sonrası ülkelerin ulusal mevzuatları ve kurumları ile uygulama esnasında çatışması bir çok ülkede olduğu gibi ülkemiz içinde geçerlidir. Bu bağlamda tüm dünyanın denizcilik gündemine giren bu mevzuatı dünyanın en büyük limanlarından biri ve işletmecisi olarak kabul gören Hollanda'nın Rotterdam limanı ve bağlı tesislerinde ISPS kod ile ilgili alan araştırması kapsamında analiz edilmiştir fakat araştırmada incelenen Rotterdam limanının da uygulamaların diğer ülkelerin limanlarında uygulanabilirliği tartışmaya açık bir konu yaratmaktadır kısacası ISPS kod uygulamalarında ülkeler arası farklı uygulamalar yapılabilmektedir uygulamalardaki en büyük sorunu bu konu teşkil etmektedir.

Şahin (2011) Sınırların ekonomik sistemler dahilinde kalkmış olduğu global dünya düzeninde eski zamanlardan itibaren günümüze kadar en kolay ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri deniz ve akarsu yollarının kullanılması ile sağlanmıştır bilhassa okyanusların kullanılması ve yeni kıtaların keşfi deniz yollarının önemini daha çok artırmıştır. Deniz yollarının doğal olarak artan bu önemi karşısında ticaret gemilerine saldırıların düzenlenmesi kadar doğal bir olay olmayacaktır. İlk başlarda deniz haydutluğu olarak nitelendirilen bu saldırılar daha sonraları literatüre korsanlık eylem ve faaliyetleri olarak geçmiştir. Günümüz de ise yaşanan global ölçüde sınır ve ülke tanımaz global terör faaliyetleri olarak adlandırılan bu terör atak ve saldırılarını önlemek ABD'ye yapılan saldırıların ardından deniz yolları ile gelebilecek atak ve eylemlere karşı ISPS kod dünya denizcilik sektörünün gündemine girmesi planlanmış ve sağlanmıştır. Gemiler ve denizyolları her türlü illegal faaliyetler için büyük bir potansiyele sahiptir çalışma kapsamında denizler üzerinde icra edile yasa dışı faaliyetler araştırma konusu olarak ele alınmış ayrıca güncel ve bölgesel olarak artış gösteren deniz haydutluğu saldırıları araştırma dahilinde analiz edilmiştir. Sonuç olarak dünya ekonomilerinin istikrarı ve gelişimi için deniz yollarının güvenliği çok büyük önem arz etmektedir.

Harris vd. (2013) çalışmalarında ISPS kodun kapsam dışı bırakmış olduğu 500 GT (Gros Tonaj) dan küçük gemiler ve denetimleri ticari faaliyet ile işgal içinde olan gemiler gibi sıkı denetimlere tabi olmayan özel deniz araçlarıyla kitle imha silahlarını kullanmak suretiyle yapılabilecek saldırıların riskini minimize etmek için tasarladıkları yazılımı (Simülasyon Modeli) açıklamışlardır. ABD'lerinin farklı liman tesisleri içinde kullanılabilir yazılım ISPS kod mevzuatının boş bıraktığı bir alanı doldurması açısından incelemeye değerdir. Unutulmamalıdır ki Fransız bayraklı süper tanker 340 mt boyundaki *Limburg'a* yapılan saldırı küçük bir botla gerçekleştirilmiştir.

Sciascia (2013) makalesinde Endonezya limanlarından olan Medan ve Belawan limanların güvenlik uygulamalarındaki hiyerarşik ve otoritesizliği mantıksal bir yapı oluşturarak vaka analizi yöntemi ile açıklamaya çalışmıştır. Yapmış olduğu çalışmada güvenlik ile ilgili faaliyetlerde bulunan ulusal otoriteye bağlı devlet güçleri ile aynı görev ile işgal olan özel güvenlik teşkilatı arasında yetki kargaşası ve uyumsuzlukların olması birde adı geçen limanlarda illegal yapılanmaların varlığı nedeni ile güvenlik açıklarının varlığını teşhis ve tespit etmiştir.

Yeo vd. (2013) çalışmalarında liman tesislerine yapılacak olan yatırımların (iskele sayısını artırma, liman draftını (derinlik) artırma, depolama ve antrepo alanların artırma gibi yatırımlar yaparak) liman tesisindeki kapasite ihtiyacına bağlı olarak verimliliği artırabileceği doğrusal (lineer) yöntemler ile hesaplanabileceğini belirten araştırmacılar güvenlik ile ilgili yatırımların somut yatırımlara nazaran soyut bir kavram ifade ettiği için liman çalışma kapasitesine bağlı olarak güvenlik ile ilgili yatırımların doğrusal (yöntemler) ile ölçülmesinin olanaksızlığından bahsetmişlerdir. Bu sebep ile ISPS kod ile gündeme getirilen güvenlik seviyeleri (Marsec) olan 1,2,3 ile konteyner adetleri arasındaki bağlantıyı sistem dinamiği yöntemi ile açıklamaya çalışmışlardır. Bu bağlamda güvenlik ile ilgili yatırımların güvenlik seviyelerine istinaden liman tesislerinin güvenlik yönetimi konusuna yapmış olduğu yatırımların maliyet, zaman fakat her şey den önce güvenirlilik yönünden ölçümünü gerçekleştirmişlerdir. G. Kore konteyner limanları için yapılmış olan çalışmada sistem dinamik analiz yönteminin seçilmesinin nedeni karmaşık yapılanmalardan uygun kısıtlar ve kabuller altında mantıklı modellemeye yani matematiksel modellemeye olanak tanınmasıdır.

Keskin ve Kum (2012) Temmuz 2004 senesinde dünya denizcilik sektörüne eş zamanlı olarak giren *Denizlerde Güvenlik* olarak tanımlanan ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin SOLAS kurallarına istinaden ticari olarak 300GT (Gros Tonaj) ve üstü deniz araçlarına takmakla zorunluluk getirdiği AIS (Automatic Identification System) otomatik tanımlama sistemi gemiler hakkında hızları, rotaları, gemilerin boyutları, çağrı işaretleri, varış limanları ve tahmini varış zamanları, anlık koordinatları gibi detaylı bilgiler vererek gemilerin takip edilmesini sağlayan sistemdir bu sistemler üzerinden gemiler birbirleri hakkında bilgi sahibi olabilmektedir gemilere seyir emniyet güvenliği için getirilen AIS cihazları terör örgütleri, deniz haydutları ve illegal gruplar tarafından sabote edilmeye açık konumdadır. AIS sistemleri kıyasal olarak VHF frekanslarını kullanması nedeni ile çok basit bilgisayar donanımlarıyla bile kıyı şeridinden belli mesafeler dahilinde gemi trafiğini takip etmek çok kolay bir şekilde olabilmektedir. Bu ise deniz haydutları tarafından, terör örgütlerine ve illegal gruplara kadar kötü niyetli saldırı ve eylemlere imkan tanınmasını ihtimaller dahilinde artırmaktadır. Çalışmada araştırmacılar AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi)'nin daha gelişmiş modeli olarak denizcilik ulaştırma sektörüne giren LRIT (Uzun Mesafe Gemi Tanımlama ve İzleme) sistemini makalelerinde tanımlamışlardır. LRIT sistemi de aynı AIS sistemi gibi seyir emniyet ve güvenliğinin yanı sıra açık denizlerde ve uzak mesafelerde seyir yapan gemileri bilhassa terör ve deniz haydutluk saldırı ve eylemlerine

karşı anlık takibi açısından son derece önemli sistemlerdir. Yalnız LRIT sistemi global olarak AIS sistemi gibi armatöründen, yük sahibine, sigortacısından, liman işleticilerine, Brokerin'dan gemi ile ilgili vb. kişilerin kullanımına açılmamış LRIT sisteminin kullanım önceliği ülkelerin kolluk kuvvetlerinin ve arama-kurtarma faaliyetleri ile iştigal olan kurum teşkilatların kullanımına açık olarak hizmet vermektedir. Yalnız unutulmaması gereken denizlerin kıyı şeridinden belli mesafelerden sonra dünya millet ve ulusların ortak kullanım alanı olması nedeni ile LRIT sisteminden özel kurum ve kuruluşların kullanımı yönünden hukuksal yönden sakıncalı bir durum söz konusu olmamaktadır. Güvenlik boyutundan ise beyin fırtınası oturumlarına açık bir konu olarak tartışmaya açıktır.

Razali ve Dahalan (2014) yaptıkları çalışmada Aralık 2002'de IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından kabul edilen ve uygulamalarına eş zamanlı olarak 1 Temmuz 2004 yılı itibarı ile başlanacak olan ISPS kodu tüm üye devletlere ilan etmiştir bu taraf devletlerden bir tanesi olan Malezya'da adı geçen uluslararası sözleşmeyi 2003 yılında imzalamıştır zaten bu kodu kabul etmeyen ülkeler uluslararası bir faaliyet olan denizcilik sektörünün dışında kalma tehlikesi ile karşı karşıya kalması kodu imzalamak istemeyen ülkelere bile metazori yapmaktadır. ISPS kod en asgari standartlarda gemi ve liman tesislerinin güvenliğini amaç edinmiş dünya çapında var olan sınır ve engel tanımayan terör eylem ve saldırı tehditlerini belirlemek ülkelerin yerel güvenlik birimleri ve ülkeler arası denizcilik sektöründe işbirliği içinde söz konusu faaliyetleri engellemeye yönelik sistemler bütünüdür. Bu makalede Malezya'da ISPS uygulamalarının başlangıç ve sonuç aşamalarının analizi yapılmıştır her yeni kurulan bir sistem gibi ISPS kod'da Malezya'daki uygulamalarında bir takım sorunlar ile karşılaşmış adaptasyon sürecinin ardından şu an ISPS kod ile ilgili kural ve düzenlemelerin uyumlu bir şekilde işlevselliği belirtilmiştir. ISPS Kod getirmiş düzenlemeler ile Malezya limanlarının güvenlik uygulamalarına katma değer katmış ISPS kod öncesi yetkisiz gemi ve liman giriş ve çıkışlarına sebep olan sistem ortadan kalkmış başta liman tesisleri ve gemiler olmak üzere kontrol ve uygunluk tedbirleri liman ve gemilerin güvenliğini maksimize etmiştir.

Öztürk (2014) Çalışmasında global olarak deniz yolu taşımacılığında elde edilen gelirin 400 milyar dolarlık bir seviyede olduğu ticari olarak taşınan hammadde, yarı mamul ve mamullerinin de %90'a yakın bölümünün denizyolları ile taşınıldığı düşünülürse deniz ulaştırma sektörünün milli ekonomilere, dünya ekonomilerine ve insanlığın uygarlık ve ekonomik gelişimine katkısı son derece büyük önem arz etmektedir. Genel olarak taşınan

yüklerin ekonomik olarak değeri artıka eski çağlardan itibaren sektör illegal yapılar için saldırılara açık hale gelmiştir. Yukarıdaki temel ekonomik ve ticari nedenler gerek ise ABD'ye yapılan terör olaylarından sonra deniz ulaştırma sektörünün de güvenlik olarak birtakım açıkların mevcudiyeti yeni bir düzenlemeyi zorunlu hale getirmiş ve neticesinde IMO (Dünya Denizcilik Örgütü) ve bağıli komitelerinin çalışması sonucu ISPS kod adlı deniz güvenliğini ana süjesi konumuna getiren yeni bir yapılanma söz konusu örgütün 22. genel kurulunda taraf devletlerin üyelerince oybirliğı sonucu kabul görmüştür. Amaç deniz yollarının güvenliğini önleyici ve engelleyici tedbirler ile kontrol altına almak dünya denizlerinde uluslar arası seferler ile iştiğal eden gemiler ve bu gemilere hizmet veren limanlar arasında işbirliğini sağlamaktır. Araştırmacı çalışmasında ISPS kod yaptırımlarının süreç aşamasında karşılaşılan sorunsal algılamaların kalitesel bakış açısını kullanarak ölçüm yoluna gitmiş. Ishikawa (Balık kılçığı) yöntemini kullanarak balığın baş bölgesi sayılan temel sebepler ile ana omurgaya bağıli yani yan kılçıklar olarak tasvir edilen alt sebepler ile ilgili ilişkilendirmede bulunarak kognitif haritalar ile ilişkilendirmiştir. Ayrıca Kalite (Pareto Tekniğı) ve yaratıcı bir düşünceyi destekleyen takım çalışması (Beyin Fırtınası) teknik ve yöntemlerini kullanarak kalitesel bakış açısından sistemli çözümlenmeli sonuçlara ulaşmaya çalışmıştır. İlk önce balık kılçığı diyagramı kullanılırken standart uygulana süreç çerçevesinde ilk adım olarak problemin ana tespiti yapılmış bir sonraki aşamada dahil olan ana ve tamamlayıcı faktörlerin araştırılması, bu öngörüye neden olacak sebeplerin tanımı ve son aşama olarak da sebep ve sonuç ilişkileri diyagram üzerinde ilişkilendirilmiştir. Araştırmada ana konu olarak "Limanlar için Güvenlik İhlalleri ve Olaylar" alınarak balık kılçığı diyagramının baş bölgesini oluşturmuştur daha sonra beyin fırtınası yöntemi kullanılarak bu ana konuyu etki edebilecek oluşumlar tartışılmış ve şu sonuçlar bulunmuştur "Risk yönetim süreci, güvenlik farkındalığı, standardizasyon, izleme ve denetim, eğitim, gemi tipleri gibi ana konuyu etkileyebilecek alt konulara ulaşılmıştır. Bu ana konunun oluşum ve gelişimini sağılayan alt başlıkların ölçümü için bu alt başlıktaki konular baz alınarak akademisyen, liman yetkilileri, gemi kaptanlarına uygulanan anket formundaki değerlendirmeler kalite diyagramları olarak adlandırılan (Pareto Tekniğı) kullanılarak kalite sütunları vasıtasıyla sonuçlar değerlendirilmiş sebeplerin öncelik sırası kalite sütunlarında belirtilmiştir. En son olarak ISPS kod kalite sürecinde balık kılçığı yönteminde belirtilen ana problem ve alt problemlerin ne tür bir ilişki çerçevesinde olduğunu açıklamaya çalışan konsept ve konseptler arası ilişkiyi belirten kognitif (bilişsel) haritalama yoluna gidilmiştir.

Yang vd. (2014) ABD'ye yapılmış olan tarihin en büyük ve organize terör saldırılarının da yolcu uçaklarının kullanılması dikkatleri güvenlik zafiyetleri bulunan gemi ve liman tesislerine çekmesi sebebi ile bu tip saldırıları önleme ve engellemeye yönelik çıkartılan ISPS kod güvenlik açıkları bulunan sektörün güvenlik zafiyetlerini getirmiş olduğu kurallar ve düzenlemelerle gidermeyi amaçlamıştır. Gündeme getirilen kurallar ve düzenlemelerin uygulanabilmesi için yapılması zorunlu olan güvenlik ile ilgili yatırımlarda belirgin standartların olmayışı ülkeden ülkeye farklılık gösterdiği gibi aynı ülkenin farklı limanlarında bile güvenlik ile ilgili yatırımlarda farklılık göstermektedir. Bu çelişkiyi ortadan kaldırmak için araştırmacılar kantitatif “nicel” analiz yöntemi ile incelenmesi gerekliliğini savunmuşlardır. ISPS kurallar ve düzenlemeleri içinde standart bir formlar dizisi olarak kullanılan liman tesisi güvenlik değerlendirme formlarını “Bulanık Mantık Yöntemi” ile kullanarak limanlar arasındaki güvenlik yatırımları ile ilgili farklılıkları ortadan kaldırmayı amaçlamışlardır. Güvenlik performansının sayısal değerler ile ölçümü güvenlik ile ilgili yatırımların daha gerçekçi yapılmasını sağlayacak olmasını belirtmişlerdir.

Yoon ve Gim (2014) yapmış oldukları çalışma ile deniz ve limanlarda güvenliği artırmak için getirilmiş olan ISPS kod kural ve düzenlemelerinin özellikle konteyner liman ve terminallerinde güvenlik açıklarının terör örgütleri ve illegal gruplar için fırsatlar yaratabileceğinden yola çıkılarak bilhassa konteyner liman ve terminallerinde bu güvenlik açıklarının bertaraf edilmesi için kontrol ve uygunluk tedbirlerinin artırılmasının gerekliliği kaçınılmaz olmuştur. ISPS kod kural ve düzenlemeleri ile getirilen güvenlik seviyeleri artıkça maalesef denetimler de lineer olarak artış arz etmektedir. Araştırmacılar her gün binlerce konteynerin giriş-çıkış yapmış olduğu liman ve terminallerde konteyner trafiğinde yaşanacak bu tür denetimlerin limanın işlevselliğini düşürmemesi için kurgulamış oldukları modeli makalelerinde açıklamışlardır. Bu geliştirilen model sayesinde limanlardaki konteyner trafiğinde yaşanan gecikmelerin önüne geçilebileceği gibi güvenliği sağlamak için amaca ve araca yönelik güvenlik donanımının kullanılması sağlanması gerekliliğini makalelerinde açıklamışlardır. Liman işletici kuruluşlar için zamanlama ve ekonomik verimlilik rekabet avantajı sağlaması bakımından büyük önem taşımaktadır.

Aydın (2015) Somali'de askeri cuntanın lideri konumunda bulunan SIAD BARRE Mayıs 1991'de emperyalist güçlerin kışkırtmış olduğu iç savaş nedeni ile iktidarının devrilmesi sonucu Somali'de otorite boşluğunun doğmasını fırsat bilen terör örgütleri, deniz haydutları ve illegal örgütler için bulunmaz bir manevra sahası konumuna gelmiştir. Aden



körfezinin çıkış noktası konumunda bulunması ve her şeyden önemlisi Süveyş kanalının Hint Okyanusuna giriş-çıkış noktasında olması yoğun gemi trafiği Somali'nin stratejik önemini açık bir şekilde göstermektedir. Başlangıç olarak yabancı bayraklı balıkçı gemileri ile başlayan saldırı ve eylemler sonraki aşamalarında ticari gemilere yapılması ve batı ülkelerinin ekonomik çıkarlarına zarar vermesi burada ki saldırı ve eylemlere batının gelişmiş ülkelerinin bölgeye odaklanmasını sağlamıştır. Çalışmada araştırmacı Somali açıklarında yaşanan bu deniz haydutluğu olarak tabir edilen saldırıların dünya denizciliğine ve Türk denizciliğine ne gibi zararlar verdiğini neden-sonuç ilişkisi içinde değerlendirmiştir. Buradan çıkartmamız gereken sonuç ülkelerin otorite boşluğunun yaşandığı her yerde bu tip olaylar ile karşılaşmak mümkündür.

Leonard vd. (2015) deniz ulaştırma sektörü ülkeler arası milyarlarca dolarlık mal taşınması sebebi ile ulusal ve uluslar arası ekonomilerin varlığı, gelişimi ve geleceği için tartışmasız bir stratejik önem arz etmektedir. Deniz ulaştırma sektörünün son yıllarda varlığını geliştirerek gösteren popüler taşımacılık modeli çelik kutular olarak tabir edilen konteyner taşımacılık modelidir. World Shipping Council (Dünya Nakliyeciler Konseyi) 2014 yılı verilerine istinaden 20ft (Teu) konteyner ölçülerine sahip 34 milyon adet konteynerin yıllar bazında artarak dünya ticaretinde kullanıldığı belirtilmiştir. Makalede ABD ve ticaret yaptığı ülkeler arasında kapalı kutular içinde yapılan konteyner yüklerinin fazla oluşu ve gelen yüklerin çoğunun denetiminin yapılmaması makalenin ana konusunu oluşturmaktadır. Bu kapalı çelik kutular vasıtası ile yapılan ticaretin küçük bir yüzdelik diliminin denetime tabi olması doğal olarak terör örgütleri ve illegal grupların yapacağı saldırı ve eylemler için mükemmel bir zemin hazırlamaktadır yazarlar tedarik zincirinin her aşamasında kamu ve özel güvenlik ile ilgili kurumlarının işbirliği vasıtası ile bu var olan güvenlik ile ilgili açıkların kapanabileceği konusunu belirtmişlerdir kısacası güvenlik için işbirliğinin önemi tartışmasızdır.

Mileski vd. (2015) işletme yönetimleri genel bir tavır sergileyerek her yeni kurallar ve düzenlemelerin uygulama sürecinde bu tip yapılanmaların işletmeye ek maliyet getireceğini bildiği için karşı tavır içinde bulunurlar. ISPS kod uluslararası sözleşmesi de deniz ulaştırma sektörüne zorunlu olarak kabul edilmesi bir nevi dikta edildiği için böyle bir karşı tavırla karşılaşması doğal bir sonuç olarak karşılanacaktır. Araştırmacılar bu teori ile başladıkları araştırmalarına ABD (Amerika Birleşik Devletleri) ve AB (Avrupa Birliği) limanlarının liman üst yönetimi ve liman çalışanlarına yani beyaz ve mavi yakalılara

uyguladıkları anketler ile ISPS ilgili zorunlu uygulamaların ve yatırımların algısına yönelik analiz yapmışlar araştırma sonucuna bir etkisi olmayacak kadar olan limanlar dışında, genel sonuç olarak ISPS kodun liman işlevselliğine katma değer sağlamadığı liman müşterileri içinde bu tip güvenlik ile ilgili yapılan yatırımların liman seçimi konusunda bir önem arz etmediğinin sonuçlarına ulaşılmıştır.

Keleştemur vd. (2017) makalelerinde; Yaşadığımız çağın dijital bir çağ olması nedeni ile tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektörünün de icra edilen uygulamalarında dijital çağın getirmiş oldukları tüm olanaklardan yararlanılmaktadır. Dijital çağın bizlere sunmuş olduğu fırsatların yanında terör örgütlerinin ve illegal grupların ülkeleri ekonomik olarak zarara uğratmak, kaos çıkartmak, prestij kaybına sebep olmak gibi birçok nedenler ile dijital alt yapılara yaptıkları saldırılar olarak adlandırılan siber saldırılar veya siber terörizm olarak nitelendirilmektedir. Günümüz teknolojisi yani dijital teknolojiler kullanılarak yapılan gemilerin tam otomasyona sahip olması bu alanda gemileri siber saldırılara karşı açık durumda bırakmaktadır. Gemilerin sevk ve idaresinin sağlandığı denizcilik literatüründe köprü üstü olarak tanımlanan komuta merkezleri de tam otomasyona tabi olduğu için siber terör ve deniz haydut saldırılarına karşı maalesef korumasızdır. Gemilerde kullanılan GPS (Global Position System) küresel konumlama sistemi ve ISPS kod kural ve düzenlemelerinin uluslararası sularda seyir yapan gemilere zorunlu tuttuğu AIS (Automatic Identification System) otomatik tanımlama sistemleri bu tür siber saldırılara karşı korunmasız durumdadır. Bilhassa dünyanın en stratejik denizyollarında deniz haydutluğu faaliyetlerinin yoğunluğu gemilerin dijital sistemlerine girerek deniz haydutlarının gemileri kolayca ele geçirmesine neden olacaktır bilhassa bu deniz yollarında her yıl binlerce petrol tankerinin petrol ve türevlerini taşıması ülkelerin ekonomik ve ticari faaliyetleri için ne derece stratejik öneme sahip olduğu tartışmasızdır. Birkaç yıldan beri bu siber saldırıları önlemeye yönelik olarak anti-yazılımlar yapılmaktadır. Tabi ki insan kaynağı olarak da gemilerde çalışan personelinde siber terör ve saldırılar karşısında farkındalığa sahip olması mutlak zaruridir. Sonuç olarak dünya ve Türkiye’de denizcilik sektöründe yapılan siber saldırılar araştırılmış ve çözüm önerileri araştırmacılar tarafından sunulmuştur.

Nurduhan ve Kuleyin (2015) IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)’nun dünya denizcilik sektörüne 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren uygulamalarının başlamasının zorunluluk arz ettiği uygulamayan ülke limanlarının ve gemilerinin uluslararası sistemin dışında kalacağı ISPS Kod Aralık 2002’de dünya denizcilik sektörüne ilan edilmişti.

Uluslararası mevzuat oluşu ISPS Kodun belirli standartlarda uygulamalarının yapılması gerekliliğini beraberinde getirmektedir. Çalışma ISPS uygulamalarında uygulanabilirliği yapılmış olan akademik çalışmaların literatür taramasına dayanmaktadır. Yapılmış olan literatür taraması sonucu yapılmış olan akademik çalışmalarda *güvenliğin önemi, güvenliğin ekonomik-siyasal ve hukuki boyutları, güvenliği tehdit eden unsurlar ve güvenlik süjesi ile alakalı gelişmeler* gibi konularda araştırmaların daha çok yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Anahtar kelimeler olan *port+security, liman+güvenlik* kullanılarak *Dokuz Eylül Üniversitesi'nin kütüphanesi veri tabanları tam metin toplu sekmesinden yararlanılarak 112 makale arasından konu ile direkt alakalı olarak 71 makale içerik analiz yöntemi kullanılarak* araştırmacılar tarafından değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

Öztürk (2016) denizcilik uygulamalarına yön veren örf, adet, gelenek gibi yapılanmaların zaman içerisinde düzenlemelere tabi tutularak ortak kabulü sonucu meydana çıkan bir üst yapı deniz hukukunun temellerini oluşturmuştur. Ülkeler arası hukuk kuralları her geçen gün gelişim içinde olan hukuki düzenlemeleri içermektedir deniz hukuk kuralları da ülkeler arası ilişkileri düzenleyen hukuk kuralları gibi gelişim ve değişim içerisindedir doğal olarak paralellik arz etmektedir. Deniz hukukunun manifestoları 1958 tarihli “Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi” ve 1982 tarihli “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesidir”. Adı geçen hukuksal sözleşmeler devletlerin ulusal mevzuatlarını düzenleyen hukuksal sözleşmeler gibi homojen bir özellik sunmamaktadır. Gemiler egemen ülkelerin kara sularına yaklaştıkça o ülkenin hukuksal baskısı altına girmektedir. Açık deniz olarak tabir etmiş olduğumuz karasulardan çıkıldığı andan itibaren yani uluslar arası sular hiçbir devletin egemenliği altında değildir işte asıl sorun bu noktadan sonra başlamaktadır herhangi bir terör veya yahut illegal bir yapılanmada müdahale hakkı kimde ve nasıl olacaktır. Çalışmasında araştırmacı bu uluslararası deniz hukuku düzenlemelerinde literatürü tarayarak incelemelerde, değerlendirmelerde ve tavsiyelerde bulunmuştur.

Zorba (2016) çalışmasında gemilerde güverte sınıfında çalışan kaptan ve vardiya zabıtları arasında *Maslack Tükenmişlik Ölçeği ve Kişisel Bilgi ve Değerlendirme Formu* ile analizler yapılmıştır. Zaten deniz şartları ile mücadelenin yanı sıra limanlarda tahmil ve tahliye sürelerinin kısalığı, aileye duyulan özlem duygusu, yalnızlık hissi gibi etkenlerin üzerine birde ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) ve ISPS (Uluslar Arası Gemi ve Güvenlik) uygulamalarının getirmiş olduğu iş ve işlemler “*Tükenmişlik Sendromunun*” yapılan analizler sonucunda meydana gelmesinin etkenleri arasında sıralanmıştır. Daha çok

bu adı geçen sendrom gemilerde 1-5 yıl arasında çalışanlar ve 25-29 yaş grubu aralığında analizi tespit edilmiştir. Son yıllarda bilhassa limanlarda ki bürokratik işlemlerin yoğunluğu dolayısıyla yakın liman seferi yapan gemilerden uzak liman seferi yapan gemilerde çalışmaya çalışma hayatına doğru tercihler değişebilmektedir.

Nurduhan (2017) limanlar dünya ekonomilerinin kalbinin attığı stratejik yerlerdir. Günümüz dünyasında global ticaretin hacimsel olarak elleçlenen yüklerin %80'ine yakın bölümü deniz ulaştırma yoluyla gerçekleştirilmektedir. Her geçen gün büyüyen ve gelişen dünya ekonomileri ile birlikte taşınan yükler ve gemi sayıları da artmaktadır gerek limanlardaki artan gemi ve yük trafiği gerek ise sosyokültürel olarak limanların kozmopolit özelliği bir de 2000 yıllardan itibaren tırmanışa geçen global terör saldırılarının artış göstermesi daha önceleri pek gündeme getirilmeyen limanların ve gemilerin güvenliği ile ilgili çalışmaları gündeme getirmiş bu konulara istinaden IMO'nun ve alt komitesi konumunda olan MSC (Deniz Güvenlik Komitesi)'nin yapmış olduğu çalışmalar sonucu 2002 yılının Aralık ayı içerisinde tüm dünya denizcilik sektöründe eş zamanlı olarak 1 Temmuz 2004 den itibaren uygulanması planlanan ISPS kodun tüm dünya denizcilik sektörüne ilanı yapılmıştır. Dünya denizcilik sektörüne getirilen ana konusu gemi ve liman tesislerinin güvenlik sorunlarıyla ilgili olan bu yeni kurallar düzeni liman tesislerinde uygulama safhasında limanlarda ki güvenlik performansını ülkemizde bu çalışmaya kadar nicel olarak ölçme imkanı bulunamamıştır. Bu araştırmada ülkemizdeki literatürdeki bu boşluğu doldurmaya yönelik olarak sosyal bilimlerde nicel (sayısal) veri analizi için kullanılan *bulanık mantık* yöntemini kullanarak liman güvenlik performansını ölçüm yolunu amaçlamıştır. Veri toplama araçları olarak araştırma konusu liman için anket formlarının hazırlık sürecinde *AHP (Analitik Hiyerarşi Proses)* yöntemi kullanılarak ana kütle olan söz konusu liman tesisine *Bulanık Mantık Yöntem* tekniği uygulanarak nicel (sayısal) verilerin sonuçlarına ulaşılmıştır. AHP (Analitik Hiyerarşi Proses) karar vericilerin çözümlenmesi zor olan problemlerin çözümlenmesi amacıyla ana hedef kriterleri, alt hedef kriterleri ve alternatif kriterler arasında ilişkiyi açık bir şekilde gösterdiği için bu çalışma içerisinde bu yöntemin kullanılması uygun bulunmuş. AHP yöntemi ile belirlenen ana kriter olan liman güvenlik performansına etki eden alt kriterler ise “*Güvenlik Olaylarına Müdahale, Liman Tesis Güvenlik Planı'nın Düzeltilmesi, Liman Tesisinin Kapalı Devre Kamera Sistemi, Farklı Güvenlik Seviyelerinde Liman ve Gemi Arasında Yapılan Güvenlik Deklarasyonları, Onaya Göre Yapılan Liman ve Gemi Arasındaki Güvenlik Deklarasyonları ve Riskli Gemiler ile Yapılan Güvenlik Deklarasyonu* belirlenmiştir. *Bulanık Mantık Yöntemi*

sayısallaştırılmasının ardından söz konusu liman tesisinin AHP yöntemi sonucu belirlenen alt ve alternatif kriterlerinden gelen sayısal değerler sonucu liman tesisinin güvenlik performansı 100'lük puanlama sistemi üzerinden 53. 25 çıkarak vasat bir yapıda olduğu ortaya çıkartılmıştır.

Poyraz ve Tabanlı (2018) çalışmalarında bilhassa gelişmiş batı ülkeleri için stratejik öneme sahip kargoların taşındığı deniz yollarında son yıllarda gemilere yapılan deniz haydutluğu silahlı saldırı ve eylemlerinde belirgin bir şekilde artışlar gözlenmektedir. Uluslararası deniz hukukunun anayasası olarak kabul edilen 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BMDHS) her geçen gün farklı bir gelişim içinde var olan saldırı ve eylemleri engelleme konusunda kifayetsiz kalmıştır. Denizlerde güvenlik konusunda son yıllarda ISPS Kod gibi ana konusu denizlerde güvenlik olan uluslararası sözleşme ilan edilmesine rağmen yine dünyanın stratejik öneme haiz deniz yollarında deniz haydutluğu olarak genel olarak tabir ve tasvir edilen olayların önüne geçilememiş bu durumda yapılan bu saldırılara karşı BM örgütünün uluslararası işbirliği ile askeri müdahaleye kadar var olan tedbirler almaya zorlamıştır. Halbuki uluslararası deniz kuvvetlerinin işbirliği dünyanın belirli bölgelerinde faaliyet gösteren deniz haydutluğu eylemlerinin ilk planda bölge ülkeleri arasındaki işbirliğinin güçlü olması ölçüsünde başarılı olunacağı makalede açıklanmıştır. Araştırmacılar bölgesel işbirliğine örnek gösterilecek yapılanmalar olan *2009 Cibuti Kodu* ve *2017 Cidde değişikliklerine* dikkat çekmişlerdir.

## 1. DENİZLERDE ŞİDDET EYLEMLERİNİN TARİHSEL PERSPEKTİFİ.

Bu bölümde denizlerde şiddet (Deniz haydutluğu, Korsanlık, Denizlerde Terör vb.) saldırı ve eylemleri tarihsel süreç içerisinde ana hatları ile incelenecektir.

### 1.1. İlkçağ Denizde Şiddet Eylemleri

İlk çağ yazının kullanıma başlandığı andan itibaren yaklaşık olarak M.Ö. 3500 ile Batı Roma imparatorluğunun yıkılması M.S. 476 arasındaki zaman dilimidir Denizlerin ve nehirlerin insanoğlu tarafından taşımacılık ve ulaşım amaçlı kullanımından itibaren taşınan yüklerin değer ve kıymeti ölçüsünde tarihin her devrinde deniz araçları saldırılara maruz kalmıştır. Tarih bilimcilerin ortak fikir birliği sonucu olarak kabul gören bugünkü uygarlığımızın temelleri Mezopotamya uygarlıkları döneminde atılmıştır. Yapılmış olan arkeolojik kazılar sonucu “*Asur ve Kalde*” gibi Mezopotamya bölgesinde yaşamış uygarlıklardan kalan taş kabartma tablet eserlerde, en eski çağlardan itibaren deniz haydutlarından bahsedildiği yapılan arkeolojik keşifler sonucu ortaya çıkarılmıştır (Touret, 1992: 3 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 16).

Antik çağda Ege denizinde bugünkü adıyla Limni (Lemnos)’u üst olarak kullanan Trakyalılar (Thracians) kavmi merkez üst olarak kullandıkları adanın sağlamış olduğu stratejik konum nedeni ile bugünkü adıyla Çanakkale boğazını kullanan gemilere yapılan saldırılar antik Ege dünyasının bilinen ilk deniz haydutluk faaliyetleri olarak literatüre geçmiştir (Evin, 2012: 119-152). M.Ö. 3000’li yıllarda Girit adasında kurulan Minos uygarlığının mitolojik bir kahraman olarak namlandırılan kralı Minos’un M.Ö. XIV. yy deniz haydutlarının saldırılarına karşı mücadele edebilmek için deniz kanunları çıkarmış olduğunu ve bu deniz kanunları ile yapılandırılan örgütlenmeler sonucu deniz haydutluk saldırılarını ortadan kaldırdığı yapılmış olan arkeolojik kazılar sonucu günümüze kadar yansımıştır. Tarih sahnesinde bir ilk olarak nitelendirilen kanunlar deniz haydutları ile mücadele yöntemlerinin ilk başlangıcı olarak da tanımlanabilmektedir (Pella, 1926: 152 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 18).

Yine antik çağda birbirinden bağımsız halde bulunan ve birbirlerine saldırılar düzenleyen Yunan şehir devletlerinin birçoğu için deniz haydutluk faaliyetleri gelir elde etmek için bir fırsattı kısaca deniz haydutluğu kahramanlık hikayelerine bile konu olabiliyordu Başta Atina şehir devleti ve bazı müttefikleri olan şehir devletlerinin yardımı ile ticaret rotalarını tehdit eden deniz haydutluğu faaliyetleri ile işgal olan şehir

devletlerinin eylemlerini engellemek için deniz güçlerini kullanmak zorunda kalmışlardır. Girit bu dönemlerde deniz haydutluk faaliyetlerinin merkez üssü konumuna gelmişti Atina şehir devletinin deniz gücünün kuvvetlenmesi sonucunda Girit'e yapılan seferler neticesi deniz haydutları güçlerini azaltmışlardır. Rodoslular ise Atina şehir devletinden 300 yıl sonra yani M.Ö. Girit merkezli deniz haydutluğunu tamamen ortadan kaldırmışlardır (Batır, 2011: 13). Tarihse olaylar ışığı altında görülmektedir ki bir dönem deniz haydutluğu ile kanunlar çıkaran Kral Minos'un ülkesi ne kadar trajiktir ki zaman içerisinde merkezi güç ve otorite boşluğundan faydalanılarak deniz haydutluk merkezine dönüşebilmektedir.

Miken ve Hitit uygarlıklarının yıkılmasının ardından denizlerde ki güç ve otorite boşluğunu fırsat bilen *deniz halkları* olarak adlandırılan grupların M.Ö XIV. yy-XII. yy arası yapmış oldukları saldırıları bir çok tarih yazarı tarafından deniz haydutluk saldırıları olarak kabul edilmektedir. Yalnız unutulmaması gereken antik dönemlerde deniz savaşları ve deniz haydutluk saldırıları benzer özellikler arz ettiği için birbirinden ayırt edilmesi zor olmuştur yapılmış çalışmalarda muğlak bir yapı söz konusudur. Bu olaylara şu şekilde bir örnek verebilir. Antik Mısır dönemine ait yapılmış arkeolojik çalışmalarda M.Ö. 1190 yılında Mısır'a *deniz halkları* olarak adlandırılan grupların III. Ramses'in hüküm sürdüğü dönemde denizyolu ile gelerek yapmış olduğu saldırıların III. Ramses kuvvetlerince geri püskürtülmesi rölyeflere işlenerek konu edilmiş kimi tarihçiler tarafından tarih sahnesindeki ilk deniz savaşı olarak kabul edilen durum yine birçok tarihçi için deniz haydutluk saldırıları olarak kabul edilebilmektedir. M.Ö. 1200'lü yıllardan itibaren yine yapılan arkeolojik çalışmalar sonucu bulunan rölyeflerde Doğu Akdeniz ve Ege adaları ile eş zamanlı olarak Kızıldeniz ve Basra körfezinde ticaretin de gelişimi ile doğru orantılı olacak bir şekilde gemi seferlerinde artışlar olmuş doğal olarak taşınan ticari malların değeri ölçüsünde bu bölgelerde deniz haydutluk saldırılarının başlamasına ve aşamalı olarak gelişimine zemin hazırlamıştır (De Souza, 1999: 15-16 atfen Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 18). Dikkat çeken bir hususu da belirtmek gerekirse genellik ile deniz haydutluk saldırılarının genel olarak zamanın egemen güçlerinin deniz kontrollerinin olmadığı deniz alanlarında artış gösterdiği bir gerçektir o zaman genel bir fikir olarak ortaya koymamız gereken otorite boşluğunun olduğu her yer illegal yapılanmaların bağımsız hareket edebileceği alanlar olabilmektedir. Anadolu'nun güneybatısında coğrafi özelliklerin de getirmiş olduğu nimetleri kullanarak avantajlar sağlayan tarihin bilinen en eski deniz haydutlarından biride Likyalılardır. M.Ö. 13. yy Anadolu kıyılarından hareket ile Kıbrıs'a yapmış oldukları saldırılar Mısır kaynaklarından bilinmektedir. Hitit İmparatorluğu ile iş birliği içinde olarak Mısırlılara

yapmış olduğu saldırılar ile deniz haydutluğu faaliyetlerinde bulunmuşlardır (Batır, 2011: 12).

Antik çağın en büyük ozanı olan Homeros'un eserlerinde deniz haydutluk faaliyetleri ile iştiğal olan insanların varlığından söz etmesi ve bu yazılı belgelerin günümüze yansması tarihsel kanıtlar olarak ilk kez deniz haydutluğundan bahsettiği için büyük bir önem arz etmektedir (De Souza, 2002: 17 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 8). Antik Yunan tarihçisi Herodot'un günümüze kadar ulaşan eserlerinde zamanının siyasi ve toplumsal olaylarını tarihsel süreç içerisinde günümüze yansıtması ve deniz haydutluk saldırıları ile özdeşleşen olayları tasvir etmesi ilgi çekmeye değerdir (Öktem ve Kurtarcan, 2011: 18).

İlk çağlarda tarih sahnesine çıkan uygarlıkların kurmuş olduğu devlet ve imparatorluklarda deniz haydutluk ve deniz savaşları terimleri kaotik durumunu sürdürmüş ve yaşanan kavram kargaşası nedeni ile deniz haydutluğunun bir suç olabileceğinden uzak bir düşünce yapısı içerisine girilmiştir tabi ki bu süreç Romalılar zamanına kadar Romalılar da bu ayrımı belki de zorunlu oldukları için getirmişlerdi çünkü günümüzde deniz aşırı ülkelere yapılan petrol sevkiyatı nasıl önem arz ediyorsa antik dünyada da tahıl aynı öneme sahipti işte bu neden ile denizyolları kullanılarak yapılan nakliyedeki aksaklıklar başta Roma ve diğere şehirleri açlığa mahkum edecekti açlık ise Roma için toplumsal karışıklıklara hatta siyasal yapının bozulması gibi sonuçlar ile karşı karşıya gelmesi demektir. İşte bahsi geçen sebepler neticesinde Roma'ya tahıl nakliyesi yapan gemilere saldırılara karşı kullanılan *Hostes (Düşmanlar)* kelimesinden daha ağır bir anlam ifade eden *Latruncili vel Praedones (Haydutlar ve Hırsızlar)* kelimelerinin gündeme getirilmesi sonucu antik çağın karanlık günlerinden itibaren devam eden kavram kargaşasına noktayı koymuşlardır (Pella, 1926: 163-164 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 19). Romanın deniz haydutları ile mücadele kapsamında çıkartmış olduğu kanunlar ülkemiz sınırları içerisinde yer alan Datça ilçe sınırları içerisinde yer alan antik Knidos yerleşkesinden günümüze kadar gelen *Lex De Provinciis Praetoriis* anıtlarıdır bu taş yazıtlar M.Ö. 101-99 yılları arasında yapılmıştır kısaca yazıtlarda deniz haydutları ile mücadele için bölgenin statüsü en yüksek konsülüne Doğu Akdeniz bölgesinde Roma ile ittifak içinde olan uydu devletlere (Romanın otoritesini kabul eden devletler) bugün ki diplomatik yazışmalarda kullanılan *nota* gibi tasvir edebileceğimiz mektuplar yazma yetkisi vererek uydu devletlere kendi topraklarında ve deniz alanlarında deniz haydutluğu ile ilişkili faaliyetler içerisinde bulunan yapılanmalara kesinlikle izin verilmemesi gerekliliği üzerinde durulması konularında talimatlar verme



yetkisi verilmiştir (Günümüz dünyası diplomatik ilişkilerde kullanılan ultiatom benzeri) (De Souza, 1999: 108-114 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 19-20).

Romanın deniz haydutları ile mücadele ile ilgili çıkarılan kanunları yandaşı krallıklar ile etkili uygulaması belirli bir dönem Roma'nın hüküm sürmüş olduğu bölgelerde ve deniz alanlarında deniz haydutluk saldırılarının ortadan kaldırılmasını da etkili olmuştur buradan çıkartmış olduğumuz sonuç ise bir kanununun çıkartılmasından daha önemli olan uygulanabilirliği ve uygulama birliğinin denetim ve kontrolüdür. Romanın denetim ve kontrolünden kaçan deniz haydutları Roma ile savaş halinde olan devrin Pontus kralı Mithriades'in himayesine girerek faaliyetlerini Karadeniz'de sürdürmüşlerdir (Pella, 1926: 156 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 20) Fakat o zamanlarda bağlı olunan kral veya imparator ile deniz haydutluğu ile iştigal gruplar arasında bir izin belgesi olmadığı için deniz haydutluk terimini kullanmamız daha uygun düşmektedir. Daha sonraki yüzyıllarda egemen gücün emrinde izin belgesi ile faaliyetler içinde bulunacak deniz haydutlarına *korsan* sıfatı verilecektir.

Dünya tarihinde ilk deniz kolonilerini denizci bir kavim olan Fenikeliler kurmuştur hem deniz haydutluk eylemleri yapıp hem de mücadele etmek için önlemler almak gibi ilgi çekici politikalar izlemişlerdir. Eski Fenike deniz kolonilerinin temelleri üstüne kurulan Kartaca medeniyeti ve Roma arasında yapılacak savaşların sebeplerinden biri olan ise deniz haydutluk saldırıdır. Yapılan savaşların ardından Romanın Kartaca karşısında zafer kazanması Roma'yı ilk çağlarda süper bir güç olma yolunda ilerlemesini sağlamış olsa da egemenliği altındaki Akdeniz sularında deniz haydutları ile güçlü bir şekilde mücadele eden Kartaca deniz gücünün ortadan kaldırılması Kartaca'nın kontrolündeki deniz alanlarında deniz haydutları ile mücadeleyi aksatmış ve Romanın ticari gemilerini deniz haydutluk eylemlerine karşı çaresiz bırakmıştır (Pella, 1926: 152, 155 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 20).

Bugün ki Türkiye'nin Akdeniz bölgesinin güney doğu sahillerinde Alanya ve Tarsus dolaylarında yaşamış olan Klikyalılar'da ilk çağların şöhretli deniz haydutlarıydı Levanten (Akdeniz'in Doğusu) limanlarından kalkan gemilerin Batı limanlarına giderken deniz haydutluğu saldırılarını gerçekleştirmişlerdir. Klikyalılar faaliyet alanlarındaki otorite boşluğundan da yararlanarak faaliyet alanlarını o kadar genişletmişlerdi ki Doğu-Batı koridoru Filistin ve Girit adası arası. Kuzey-Güney koridoru ise Anadolu'nun güney kıyılarından güneyde Mısır kıyılarına kadar ki deniz alanların da ilk çağın bu etkili deniz

haydutları Klikyalıları'na asıl şöhretlerine şöhret katan fakat aynı zamanda sonun başlangıcını hazırlayacak olan Romalı siyaset ve devlet adamı Julius Caesar'ı Rodos adasına seyahat ederken bilmeyerek ve tanımayarak Pharmakussa (Farmokonisi) adası açıklarında kaçırmaları olmuştur. M.Ö. 74-75 yılları gibi gerçekleşen bu olay korsanların Julius Caesar'ı zengin bir tüccar zannedip yüksek bir fidye karşılığında 38-40 günlük esaret sonunda serbest kalması ile son bulmuştur. Esaret altından kurtulan Julius Caesar Anadolu kıyılarından Büyük Menderes nehrinin Ege Denizine döküldüğü deltanın yanında kurulan liman kenti olan Miletos'a (Milet)'e gelerek burada topladığı donanmasıyla Klikyalı deniz haydutlarının üzerine gitmesi sonucu Klikyalı korsanları ortadan kaldırmıştır (De Souza, 1999: 140-141 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 20).

Birinci yüzyıla gelindiği zaman Romanın deniz ticaret rotaları yoğun bir şekilde deniz haydutluk saldırılarına maruz kalması bilhassa hububat ticaretinin de yaşanan zorluklar ve engellemeler sonucu Roma'da başlayan hububat kıtlığı deniz haydutluk saldırılarının tamamen ortadan kaldırılması gerekliliğini zorunlu hale getirmişti. Tabii ki Roma'da alınacak önemli kararlarda senatonun onayı gerekiyordu. Senatonun onayı ile yetkilendirilen ve emrine 120.000 asker ile 270 gemi verilen isim Roma Konsülü *Pompeius Magnus* olmuştur. Deniz haydutlarının kararlılıkla üstüne gidilmesi Akdeniz'in Batısı ve Klikyalı Bölgesi sayılan doğu hattı boyunca deniz haydutlarının saldırılarını ortadan kaldırılmıştır (Batır, 2011: 14-15). M.Ö. Roma senatosunu çıkarmış olduğu bu yasa tarihe *Lex Gabinia* olarak geçmiştir. Kanun içeriği *Yetkili konsüle deniz haydutluğu ile mücadele kapsamında denizlerde sınırsız, mutlak ve sorumsuz yetki ile beraber donanma kurmak için gerekli para ve deniz haydutlarına karşı yürütülecek harekate katılmaya yetenekli bütün deniz adamlarını devşirme hakkı vermektedir*. Senato'dan onayından sonra çıkarılan kanun deniz haydutları ile mücadeleye başlanmadan hububat fiyatlarının düşmesine neden olmuştur (Pella, 1929: 156-157 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 20). Pompeius Magnus'un başarısının kalıcı olabilmesi ve sürdürülebilmesi için en başta Romalı devlet adamı Çiçero'nun da desteği ile Roma senatosunda da kabul edilen ana fikir her eyaletin etkin bir deniz kuvveti ve karasal alanlarda deniz haydutlarına manevra alanı yaratmamak ile elde edilen başarının sürdürülebileceği ana fikriydi (De Souza, 1999: 180 atfen Batır, 2011: 15).

Romanın bir dünya imparatorluğuna dönüşüm sürecinde doğal olarak cumhuriyet dönemindeki Roma'dan daha çok egemenlik alanı sahip olması ve hakimiyetini buralarda sürdürebilmesi için hem karasal alanlarda hem de denizlerdeki kuvvetlerinin etkin gücüne

bağlıydı. İlk imparator *Octavianus Augustus* başarılı imparatorluk yapılandırmaları ve gücüne güç katan seferleri sayesinde yaklaşık olarak Roma İmparatorluğu 300 yıl kadar *Pax Romana* (*Roma Barışı*) olarak adlandırılan dönem boyunca deniz haydutluk saldırılarını minimize etmiştir (De Souza, 1999: 179,195 atfen Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 21).

Genel anlamı ile ilk çağ dönemlerine ait denizlerde ki şiddet eylemlerinin batı merkezli tarih yaklaşımı ile yazılması aynı dönemlere tekâmül eden denizlerin ticari amaçlı kullanılmaya başlanmasından itibaren doğu merkezli olarak yaşanmış denizlerde ki şiddet olaylarını görmemezlik den gelmek ve inkar etmek imkansızdır. Doğu kökenli olarak denizlerdeki şiddet olaylarına İran Körfezi ve Çin arasında oluşturulan deniz ticaret yollarında ticari gemiler vasıtası ile zenginliklerin taşınmaya başlamasından itibaren başlamıştır. Ekonomik olarak Roma imparatorluğunun zirvede olduğu dönemlerde dönemin imparatoru *Traianus'un* İran körfezinde (Basra) aktif rol oynayan ve Romanın ari menfaatlerine zarara veren deniz haydutlarını ortadan kaldırmak için bölgeye güç göndermiş olmasını tarihsel kayıtlardan bilmekteyiz (Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 21).

## **1.2. Ortaçağ Denizde Şiddet Eylemleri**

Kavimler göçünün getirmiş olduğu kaotik durum nedeni ile antik dünyanın hâkimi olan Roma imparatorluğu ilk önce Batı ve Doğu olmak üzere ikiye daha sonra ise Batı Roma topraklarında yoğunluk gösteren başta Germen (Vandal) kavmi olmak üzere diğer kavimlerin akınları neticesinde tarih sahnesinden çekilmiştir. Batı roma imparatorluğunun M. S 476 yılında yıkılması insanlık tarihinin yaşamış olacağı en uzun çağ olan ilk çağın da kapanması anlamını taşıyacaktı. Batı Romanın yıkılmadan önce barbar kavimlerin acımasız akınları sayesinde zaten kendi topraklarına hâkim olacak durumu kalmadığı için istilalarında önüne geçemez duruma gelmişti işte bu barbar kavimlerden biri olan Germen (Vandallar) İspanya ve Kuzey Afrika'yı ele geçirerek hüküm sürmeye başlamışlardı (Çapan ve Güvenç, 2017: 637). Vandalların Kuzey Afrika topraklarının en önemli merkezi konumunda olan Kartaca'yı M. S 439'lardan itibaren deniz haydutluk saldırılarının ana karargâhı yapmaları neticesi ve yaptığı saldırıların Doğu Roma imparatorluğunun ticari faaliyetlerini sekteye uğratması zamanın Doğu Roma İmparatoru Leon'un Vandal saldırılarını önlemeye yönelik olarak M. S 468 yılında zorunlu olarak tedbirler almaya yöneltmiştir (De Souza, 1999: 236 atfen Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 22).

Ortaçağ dünyasının şüphe getirmeyen denizcilik de en önde yer alan kavimi Vikinglerdir. Vikinglerin tarih sahnesine çıkışları Anglosakson tarihsel kayıtlarından edindiğimiz bilgilere göre pagan grupların Linderfarne kilisesine M. S 793 yapmış oldukları denizden gelerek yağma şeklindeki yaptıkları saldırı genel olarak tarihçilerin ortak görüşü ile Viking çağının başlangıcı olarak kabul görmektedir (Özkan, 2016: 490) Yaklaşık olarak 300 yıl boyunca Britanya adaları başta olmak üzere Avrupa'nın kuzeyinden gelerek deniz yollarını ve nehir sistemlerini kullanarak yapmış oldukları saldırı ve yağmalara birde üstün denizcilik yeteneklerinin eklenmesi sayesinde hüküm sürdükleri deniz alanlarının tek egemen gücü olmuşlardır. Viking çağı olarak nitelendirebileceğimiz saldırıların, yağmaların, istilaların yaşandığı zaman dilimi Stanford Bridge savaşı (M.S. 1066) ile son bulmuştur (Özbey, 2015: 5). Vikinglerin Baltık denizinde liman şehirlerine başlayan saldırı ve yağmaları tüm kuzey Avrupa denizleri ve kıyı liman şehirlerine. Manş denizinden güneyde İspanya kıyılarına kadar geniş bir coğrafyayı etkilemiştir (Batır, 2011: 169). Vikingler gemilerinin teknik özelliklerinin verdiği avantajlar sayesinde Avrupa kıtasının nehir sistemlerini kullanarak kıtanın iç bölgelerinde de saldırı ve yağmalarını sürdürmüşlerdir Vikingler bu amaç ile kullanmaya başladıkları yeni tip gemileri eni dar, uzun ve draftı (geminin suya ne kadar battığı) düşük gemilerdi bu ergonomik özellikler sayesinde sığ kumsal nehir kenarları gibi su alanlarına yanaşması sorun teşkil etmiyordu (Özbey, 2015: 6). Hatta bu gemilerin daha küçük modelleri nehir sistemlerini geçerken bir grup insan gücü ile dahi taşınabiliyordu. Gemilerin fonksiyonel özellikleri kürek ve yelken ile hareket kabiliyetleri zamanının gemilerinin her türlü teknik konuda önünde gitmekteydi üstün denizcilik kabiliyetleri gemiler ile birleşince Vikingler deniz haydutluk saldırıları ile başlayan eylemleri Rusya nehirlerinden Avrupa nehirleri ve deniz alanlarına kuzey Atlantik rotasından Grönland ve Kuzey Amerika'ya kadar uzanan geniş bir coğrafya da deniz ticaret kolonileri kurmayı başarmışlardı (Özbey, 2015: 7). Sen nehrini kullanmak sureti ile M.Ö. 845'de Paris'e saldıran Viking istila gücü şehri yağmalanmaması karşılığında 3175 kilo gümüş fidye karşılığında geri çekilmişlerdir (Batır, 2011: 16). Bugün ki aşağı Sen nehri bölgesinde yer alan Normandi'ya şehrini Vikingler kurmuştur ataları deniz haydutluk saldırıları yapan bu halk yerleşik düzene geçince ne garip bir tesadüf olacaktır ki deniz haydutlarına karşı mücadele eden kıyı şehirlerinden birisi olacaktır (de Souza, 1999: 159 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 22). 9.yy'dan itibaren yukarıda bahsetmiş olduğumuz Normandiya şehrinde olduğu gibi kıyı şehirlerinin güçlenen yönetimleri ve mücadele güçleri sayesinde Vikinglerin yapmış saldırılarının ve yağmalarının sonunu getirecekti (Touret, 1992: 5 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 22).

İslam dininin vermiş olduğu cihat anlayışı sayesinde Arap'ların yapmış oldukları fetihler 8. yy'dan itibaren bilhassa Akdeniz'in güneyinde hakim duruma gelmelerine sebep olmuştu. Arap deniz haydutluğu tüm orta çağ boyunca etkisini biraz daha kurumsallaşmış bir yapıya dayanarak sürdürecektir. Mısır coğrafyası antik dünyadan itibaren kurulmuş olan liman kentlerinin sunmuş olduğu jeostratejik yapısı nedeni ile Arap deniz haydutlarının da ana merkezi olmuştur (de Souza, 1999: 239 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 22). Genelde ortaçağ boyunca Akdeniz'in güney kesimi Müslüman deniz haydutları, kuzey kesimi ise Hıristiyan deniz haydutları arasında artık doğal süreç olarak algılayabileceğimiz Müslüman-Hıristiyan çekişmesinin deniz haydutluğu biçiminde algılanmasına yol açacaktır (Braudel, 1990: 619 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 22). Müslüman dünyası ve Hıristiyan dünyası arasında yaptıkları ticari antlaşmalarda ortak olarak deniz haydutluğuna karşı tedbirler almış olsalar da deniz haydutluk saldırılarını engelleyememişlerdir (Nussbaum, 1954: 56 atfen Öktem ve Kurtarcan, 2011: 23-24)

Daha önceleri de korsanlık geçmişi ve Akdeniz'in en büyük köle pazarı olması ile anılan Malta adası deniz haydutluk ve korsanlık faaliyetlerine uygun olan jeostratejik yapısının da vermiş olduğu avantajlar ile 1530-1798 yılları arasında Saint –Jean şövalyelerinin egemenliği altında kalacaktı (Atauz, 2012: 205). Saint-Jean şövalyelerin adaya egemen olduğu dönemlerde faaliyetleri iki ana kola ayrılmıştı. Mütteliklerine destek amaçlı askeri anlamda deniz gücü bir diğeri deniz haydutluğu ve korsanlık faaliyetleri. İlk grup faaliyetlerde kurulacak Haçlı deniz güçlerine destek vermek amacı ön planda tutulurken ikinci grup deniz haydutluk ve korsanlık olarak yapılan faaliyetlerin ise Müslüman-Hıristiyan mücadelesinden kaynaklanan kendilerince düşman olarak sıfatlandırılan Müslümanların ticari faaliyetlerini yok etmeye yönelik Hıristiyan veya Yahudi olup da Müslümanlar ile her türlü işbirliği içinde olanlara yönelik olarak sadece ganimet elde etmek için yapmış oldukları faaliyetlerdir. Kısacası Saint-Jean şövalyelerinin deniz haydutluğu ve korsanlığı arasında gidip gelen saldırıları İslam dünyasına yönelikti (Atauz, 2012: 210).

Ortaçağ dünyasında deniz haydutlarına karşı etkili bir önlem Venedik Cumhuriyeti'nde Katolik kilisesinin almış olduğu 1179 yılında ki *III. Laterano Konsili* kararlarından biri olan deniz haydutluk saldırılarının Hıristiyan dünyasının hedef alınması durumunda saldırıları yapan kişi ve grupların Hıristiyanlık dininden atılma tehdidi gibi etkili uygulama ortaçağın dinsel baskısı altında ezilen halk kitleleri arasında kiliselerin uygulamış

olduğu dinsel baskı ve engizisyon korkusu etkili olan bir karar niteliği taşımıştır (Green, 1989: 254 atfen ktem ve Kurtdarcan, 2011: 23).

13. yy'da Lübeck ve Hamburg liman şehirlerinin önderliğinde kurulmuş olan Hansa birliği Avrupa'nın kuzeyinde Baltık ve Kuzey denizinde ki liman şehirlerinin deniz haydut saldırılarına karşı bir araya gelerek oluşturmuş olduğu ittifaklardır. Bu ittifakın başarılı mücadele yöntemleri sonucunda Baltık ve Kuzey denizindeki deniz haydut saldırılarına son verilmiştir. Britanya adasının güney sahillerinde Maņř denizi bölgesinde deniz haydutluk faaliyetlerindeki artışlar Britanya'nın güney sahilinde bulunan liman şehirlerinin bir asır nceki Hansa ittifakı örneğinde olduğu gibi bir araya gelerek oluşturmuş olduğu Beş şehirler ittifakı *Dover, Hastings, Hythe, Romney ve Sandwich* deniz haydutlarına karşı mücadeleye girişirler fakat deniz haydutları ile mücadele amaçlı kurulan birlik ne yazık ki devrin İngiliz kraliesinden almış olukları özel imtiyaz ile bu sefer Maņř ve Dover kanalından geçen tüm gemilere saldırmak sureti ile bir nevi kraliçeden alınan imtiyaz belgesi korsanlık ruhsatnamesi gibi olup deniz korsanlık faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Deniz haydutluk saldırılarına karşı risk derecesini düşürmek için ticaret filolarını birlik de konvoy şeklinde hareket etmesi ilk çağlardan itibaren süre gelen bir yöntem olarak ortaçağ dünyasında da uygulanmaya devam etmiştir. Hukuksal açıdan akitlere bağlanan *Refakat Halinde Seyahat Sözleşmeleri (Voyages en Conserve)* deniz haydutluk saldırılarının getirmiş olduğu risk faktörlerini düşüren etkili bir yöntem olmuştur konvoydan izinsiz ayrılmalara karşı cezai olarak da tazminat cezaları getirilmiştir. Cenova liman şehrinde deniz haydutluk ve korsanlık faaliyetlerinde bulunanlara karşı ihbar sistemi getirilmiş şehrin belediye binasına konan ihbar sandığına yapılan ihbarlar değerlendirmeye tabi tutulmuştur (Pella, 1926: 160-161 atfen ktem ve Kurtdarcan, 2011: 24).

Oleron ruloları gereği (m.47); Ortaçağda deniz haydutlarının yapmış oldukları saldırılar esnasında yakalanmaların cezası idamdı. Bizans deniz hukuk kurallarını oluşturan (M. S 600-800 arası) *Lex Rhodia* temel alınarak Biskay körfezinde yer alan Oleron adasında ki mahkemelerce yeniden düzenlenip Atlantik ve Baltık denizi arasındaki geniş bir bölgede deniz haydutluğuna karşı kullanılmış hukuksal norm ve kurallardır (Nussbaum, 1954: 29-30 atfen ktem ve Kurtdarcan, 2011: 24).

### 1.3. Yeniçağ Denizde Şiddet Eylemleri

Genel olarak kabul edilen tarih bilimcilerin görüşüne göre tarih biliminin yazılmaya başlandığı andan itibaren günümüze kadar dört farklı zamana bölüdüğü bir takım batı kökenli tarih yazarlarının muhalif görüşlerine rağmen kabul edilmiştir. Bu zaman bölümleri (M.Ö. 3000-M.S. 476 arası) İlkçağ, (476 -1453 arası) Ortaçağ, (1453-1789 arası) Yeniçağ, (1789 ve günümüze kadar olan) Yakınçağ olarak tanımlanmıştır (Ünal, 2006: 15).

Gemicilik ve gemi yapım tekniklerinde yaşanan gelişmelerin sayesinde daha önceleri kıyı şeridinden uzaklaşmadan açık deniz şartlarına pek dayanıklı olmayan gemiler (tekneler) ile yapılan yolculuklardan (yalnız burada Vikingleri hariç tutmalıyız nedeni ise Viking liderlerinden Erik Raude'nin oğlu Leif Erksson basit bir tekne ile kuzey enlemleri kullanarak Atlantik okyanusunu geçmesidir) (Özür, 2015: 73). Kıyı şeridinden uzak bir şekilde güçlü gemiler ve açık denizlerde yön bulmada sıkıntı çekmeyecek deniz adamlarına doğru evrim geçiren denizcilik artık okyanusları keşfetmeye hazır duruma gelmişti. Bu sayede eskiden bölgesel ve kıyıya yakın olarak yapılan deniz haydutluk faaliyetleri artık açık denizlere taşınacaktı literatüre dünyanın çevresini ilk kez dolaşan gemi olarak geçen *Sir Francis Drake* komutasındaki *Golden Hind (Altın Boynuz)* bir deniz haydutluk gemisidir deniz aşırı İspanyol kolonilerine yaptıkları saldırılar ile nam salmışlardır. Aslında İngiliz *Sir Francis Drake'in* dünya çevresini dolaşırken ganimet toplamak için yaptığı saldırılardan devrin İngiliz Kraliçesi olan I. Elizabeth'in verdiği izin ile çıkması yapılan saldırıların deniz haydutluğu ve korsanlığı arasında gidip gelmesine sebep oluyordu tam deniz korsanlık faaliyeti sayamıyoruz çünkü hükümdarların vermiş olduğu ruhsatnameler o zamanlarda tam manası ile gündeme girmemişti. Bu durumlara sebep olan asıl nedenler ise Portekizlilerin ve İspanyolların okyanus ötesi keşiflerinde Avrupa'nın diğer ulus ve ülkelerinden bir adım önde olması birde İspanyol kral ve kraliçesinin vermiş olduğu gemiler ve adamlar ile Christopher Columbus'un 1492'de Atlantik okyanusunu geçerek kendine güvenen başta İspanyol Kraliçesi olmak üzere yeni dünyaların zenginliklerini İspanyol Krallığına sunması İspanyol Krallığını diğer rakip krallıklar karşısında üstün konuma getirmiştir bunun ilk yansımaları okyanuslarda rakipsiz olan Portekiz ve İspanyollar arasında çekişmeye sebep olmuş devrin papasının deniz aşırı süper güç haline gelen bu iki deniz ticaret imparatorlukları arasında ki anlaşmazlıkları ileriki zamanlarda sonraları "*Tordesillas Anlaşması*" ile giderme yoluna gitmiştir (Batır, 2011: 21). Anlaşmanın içeriği ise okyanusların hâkimi durumundaki bu iki krallık arasında o zamana kadar bilinen okyanus alanlarını iki eşit parçaya bölünmesine dayanıyordu doğal olarak bu anlaşma diğer krallıklar tarafından kabul edilemez bir durum

olarak kabul nitelendirilecekti (Batır, 2011: 21-22). Dinsel anlamda Kuzey Avrupa'ya tümü ile yayılmış olan reform hareketlerindeki düşünce değişimini fark edemeyen İspanyol krallığı papa Borgia'nın "*Tordesillas Anlaşması'na*" dayanarak bilinen okyanusları Portekiz ile paylaştığı anlaşmanın hükümlerine göre hangi ülke olursa olsun kendi okyanus ve deniz alanlarına giren ülkelerin gemilerini deniz haydutluğu sınıfına sokuyor ve ona göre bu gemilere müdahale etme hakkını kendinde saklı tutmuştur fakat İspanyolların rakiplerine karşı yapmış olduğu okyanus ve deniz alanlarında yaptıkları saldırılar deniz haydutluk sınıfına sokulamazdı (Öktem ve Kurtarcan, 2011: 33-34).

1492 yılı Hıristiyan dünyası için özellikle Katolik İspanya için iki büyük siyasi gelişme yaşanmıştı bunlardan bir tanesi yeni dünyanın keşfi diğeri ise 711-1492 yılları arasında İspanya'da hüküm süren Endülüs İslam devletinin tarih sahnesinden çekilmesi idi. Endülüs İslam devletinin hükmetmiş olduğu topraklarda yaşayan Müslüman ve Yahudi halk sığınmacı durumuna düşmüştü. Hıristiyan inancının özellik ile Katolik mezhebinin çağının getirmiş olduğu siyasi avantajlar ile güçlü bir temsilcisi olma konumuna yükselen İspanya kendi inancında olmayan halk ve ülkelere pozitif bir bakış açısı ile bakmaktan çok uzaktı bu nedenlerin doğal bir sonucu olarak Katolik İspanya'dan kaçan halk Akdeniz çanağına ve Avrupa'nın diğer ülkelerine sığınmak zorunda bırakılmışlardı. İspanya özellikle kuzey Afrika sahillerine düzenlemiş olduğu seferler neticesinde Afrika'nın kuzeyinde yer alan berberi kavimlerinin ellerinden stratejik öneme sahip toprakları ele geçirmişti. Fakat yeni dünyanın keşfi ile yeni dünyada kuracağı kolonilerinden gelecek zenginliğin peşinde olan İspanya için Akdeniz çanağındaki gelişmeler eski önemini kaybetmiş izlenimini veriyordu. Çağın dünya siyasetine yön veren imparatorluğu konumunda bulunan Osmanlı imparatorluğu gerek İspanya'nın işgaline maruz kalan Berberilere gerek ise Endülüs devletinin yıkılmasıyla sığınmacı konumuna düşen Müslüman ve Musevi cemaatinin koruyuculuk görevini üstlenmek zorunda kalacaktı. Osmanlı imparatorluğunun himayesi ve Oruç Reis'in liderliğinde Cezayirli berberiler İspanyollara karşı önemli başarılar kazandı. Tarih sahnesine "*Berberi Deniz Haydutları*" veya en bilindik adıyla *Barborossa Kardeşler Efsanesi* olarak çıkan bu cesur denizciler Osmanlı padişahlarına bağlılık ve sadakatleriyle Akdeniz'i ileri ki yıllarda Türk gölü yapacaklardır (Batır, 2011: 22-24).

Osmanlı egemenliğine girmeden öncesinde de Kuzey Afrika kıyı şehir ve yerleşkelerinde de deniz haydutluk faaliyetleri zaten vardı İspanya'da Granada merkezli Endülüs İslam devletinin Katolik İspanya krallığına yıkılmasının ardından buradan sürgün



edilen Müslüman cemaatinde merkezi otorite boşluğundan yararlanarak bu gruplara katılması ile bu bölgelerde deniz haydutluk faaliyetleri zirveye çıkmıştı. Batılı tarihçilerin *Berberi Devletler* Türk tarihçilerinin de *Garp Ocağı* olarak adlandırdığı yerleşkeler *Tunus, Trablus ve Cezayir*'di (Lane, 1999: 11 atfen Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 26).

1539 Barbaros Hayrettin tarafından İspanyol armadasının elinden alınan Cezayir bu haklı başarı ile Cezayir'in ilk beylerbeyi olmuştu diğer Kuzey Afrika bölgesi fetihleri ile Akdeniz havzasının güney sahil şeridi tamamen Osmanlı egemenliğine girmişti. Bu topraklar *Beylerbeyi* unvanlı kişilerce padişahın ataması ile yönetiliyordu Osmanlı imparatorluğu genel olarak fetih yaptığı yerlerde bir grup Yeniçeri askerini bırakmış aynı uygulamalar ve politikalar Garp Ocakları olarak adlandırılan topraklar içinde yapılmıştır bırakılan Yeniçerilerin ismi zaman içinde yerli halk tarafından Yerli Kulu olarak değişime uğramıştır (Lane, 1999: 18-28 atfen Batır, 2011: 30). Babaros Hayrettin paşanın vefatı sonrası Osmanlı yönetiminin merkezden atama yerine beylerbeyi seçimini yeniçerilerin yerel halk ile karışımı sonucu yeniden adlandırılan Yerli Kul'ları arasından beylerbeyi seçimlerini yapmış fakat seçilen bu kişileri yerel halk *Dayı* ünvanı ile adlandırmıştır. Osmanlı imparatorluk otoritesinin güçsüzleşmesi sonucu bu kişiler zaten seçim aşamasında da güç sahibi kişiler oldukları için bağımsızlıklarını ilan edip Osmanlı otoritesini reddine gitmişlerdir. Cezayir'in konum olarak Cebelitarık boğazının kontrolünü sağlamaya müsait oluşu birde Akdeniz deniz ticaret yollarına hakimiyeti zaman içerisinde *Dayı* olarak ünvanlandırılan bu kişilere diğer devletlerce haraç verilmeden Akdeniz'de ticaret yapılamaz hale gelmişti. Haraç reddi yapan gemiler deniz haydutlarınca yağmalanıyor mürettebat ise fidye karşılığı esir ediliyordu.17. yy'da esir edilen insan sayısı 50.000 kişiyi bulmuştu. İleriki yıllar içerisinde merkezi otorite zaafi yaşamaya başlayacak olan Osmanlı İmparatorluğu Cezayir Dayı'larına savaş ve barış yetkileri vererek diğer devletlerin gemilerine karşı yapılan saldırıların sorumluluklarına almaktan kaçınmıştır (Batır, 2011: 30-31).

Portekiz ve İspanya okyanuslara erken açılarak kendilerine okyanus ötesi deniz ticaret kolonileri oluşturup yeni keşfettikleri yerlerin zenginlik dolu kaynaklarını kendi ülkelerine taşıması en yakın rakipleri konumunda bulunan İngiltere ve Hollanda'nın bu duruma acil müdahalesini gerektirmişti. Bu sebep ile başlangıçta İngiltere ve Hollanda olmak üzere sonraları diğer Avrupa devletleri çevrelerinde ve bölgelerindeki deniz haydutlarını özel imkanlar ve imtiyazlar vererek düşman oldukları devletlere (Özellikle İspanya ve Portekiz krallıklarına) karşı kullanma yoluna gitmişlerdir bir bakıma düşman

ülkelere yapılacak saldırılardan elde edilecek ganimetin belirli bir payını alacak deniz haydutları tabi oldukları ülkenin egemen gücünün vermiş olduğu izin ile çalışması artık deniz haydutluk saldırılarının deniz korsanlık saldırılarına devşirmeye başlanmasının ayak sesleriydi. 15. yy ve 16. yy Avrupa'sında bir çok ülke bu uygulamayı denizler de söz sahibi olabilmek için kullanmayı tercih etmişlerdir. İleriki yüzyıllarda dünya savaşlarına yön verecek devasa deniz güçlerinin kurulmasından önce bir zamanlar yapmış oldukları deniz haydutluk saldırıları ile kınanan ve cezalandırılan deniz haydutları artık zamanın krallık ve egemen güçlerinin verdiği izin ile bağlı buldukları devletin özel bir deniz gücü konumuna gelmişlerdi (Batır, 2011: 24).

İngiliz kral VIII Henry'nin almış olduğu radikal karar ile Katolik mezhebini krallığının topraklarında 1534 yılında tamamen yasaklaması Katolik mezhebinin en güçlü temsilcisi olan İspanya'nın İngiltere'ye düşman olması için yeterli bir sebepti. Okyanuslara daha önce açılarak yeni yaptıkları keşifler ile deniz ticaret kolonilerine sahip olan İspanya ve Portekiz ile çağdaşı olan İngiliz krallığının mücadele edecek gücü yoktu. Kısaca İspanyol ve Portekiz armadası ile İngiliz krallığının arasında her türlü asimetrik güç dengesi mevcuttu. İngiltere'nin güney ve güneybatı sahillerinde Fransız deniz haydutları ile ticari faaliyetler ile işgal olan bu grup ve aileler İngiliz kraliçesi I. Elizabeth döneminin İngiliz deniz haydutlarıydı. Kraliçe I. Elizabeth 1585'lerde almış olduğu radikal bir karar ile deniz haydutlarını vereceği özel izin ile kraliçeye tabi olmak suretiyle bir nevi deniz haydutluğunu, deniz korsanlığına devşirmiştir. Asıl amacı deniz alanlarındaki gücünü bu ara formül ile artırmak İngilizlerin denizlerdeki düşmanlarına karşı bu özel gücü kendine tabi olarak yapacakları saldırılardan elde edecekleri ganimetlerden vereceği pay ile ödüllendirip deniz ve okyanus alanlarında bilhassa İspanyol ve Portekiz armadasına karşı üstün gelmekti. Kraliçenin bu dahiyane politikası 1588 tarihinde amacına ulaşacak ve zamanının yenilmez olarak adlandırılan İspanyol armadası Kraliçe I. Elizaeth'e tabi olan deniz korsanlarınca batırılacaktı (Batır, 2011: 26). Bu olay deniz haydutlarının krallıktan verilen izin belgeleri ile deniz korsanlığına dönüşümü ve bunlarında deniz gücü olarak devrin hükümdarı tarafından düşman ülke gemilerine ve topraklarına saldırımları deniz haydutluk faaliyetlerinin nasıl bir evrim sürecinden geçtiğinin en somut örneğidir.

Avrupa'da ki mezhep savaşlarının denizlere yansması olarak görülen denizlerdeki haydutluk ve korsanlık saldırılarının İngilizler tarafından Amerika kıtasındaki İspanyol kolonilerine yoğunluğu o kadar artmıştı ki artık İspanyol armadasının kuvveti bu saldırıların

acımazlığını ve şiddetini engelleyemez duruma gelmişti. Deniz haydutluk/korsanlık saldırılarının tarih literatürüne en kanlı deniz haydutluk/korsanlık saldırısı olarak geçmiş olan İngiliz deniz haydudu/korsanı “*Henry Morgan*” ’ın İspanya’nın Panama kolonisine 1671 yılında yapmış olduğu acımasız saldırıdır (Batır, 2011: 27).

Kıta Avrupa’sında başlayıp daha sonra yeni kıta olan Amerika’daki düşman devletlerin kolonilerine de atlayan (1702-1713) tarihleri arasında yapılmış olan İspanyol Vesayet savaşlarını birçok tarih yazarı ilk dünya savaşı olarak da tanımlayabilmektedir. Konu için savaşın ilginçliği savaş esnasında İngiltere’nin Kralın vermiş olduğu yetki belgesi ile deniz haydutluğundan İspanyol kolonilerine karşı deniz haydutluğuna geçiş yapan binlerce korsanın savaş bitmesi ve yetki belgeleri ellerinden alınmasına rağmen faaliyetlerine deniz haydutluğu yaparak devam etmişler ve merkezleri Bahamalar’ın baş şehri Nassau olmak üzere kuzey Amerika’ya kadar olan Amerika’nın doğu sahillerini saldırıları ile kasıp kavurmuşlardır. Bu deniz haydutlarının ortak özellikleri İngiliz kolonilerinde doğmaları, lünpen (Halk Tabakası) sınıfa mensup olmaları hiçbir devlet ve dinsel baskıya tabi olmamalarıydı (Öktem ve Kurtarıcan, 2011: 43). Tarih sahnesindeki en yoğun deniz haydutluk saldırılarının tarihçilerin ortak görüşü ile 1716-1725 arası olmuştur (Batır, 2011: 29). Yeni dünyadaki deniz haydutlu yıllar diyebileceğimiz yıllar Karayip merkezli Jamaika’daki Port Royal, Bahamalar Nassau ve Tortuga adası hatta Amerika ana kıtasında ticari ve barınma amaçlı kullanmış oldukları “*Charleston, Florida, Philadelphia, New York*” gibi şehirlerdir.1750 yılına kadar İspanyol koloni ve gemileri bu deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmışlardır (Batır, 2011: 29).

1453 İstanbul’un fethi ile birlikte bin yıllık Doğu Roma imparatorluğunu yıkarak devlet tanımlanmasından çıkarak hakkı olan imparatorluk tanımlanmasını alan Osmanlı fethettiği bölgelerdeki karasal otoritesini ve gücünü egemen olduğu denizlere hatta cihan imparatorluğunu daha da taçlandırarak denizaşırı topraklara taşımak zorundaydı bu sebep ile güçlü bir deniz gücü sahip olmak zorundaydı. Bu dönemde deniz haydutlarının yoğun olarak bulunduğu bölgeler bilhassa Ege bölgesi ve Doğu Akdeniz’di. Hıristiyan deniz haydutları genellikle Ege adalarını üstlenmiş Türk deniz haydutları *Levent* olarak tabir edebileceğimiz Batı Anadolu sahil şeritinde yaşamaktaydılar. Bilhassa bugün Ege bölgesinde yer olan Seferihisar yoğun bir *Levent* yerleşkesiydi. Osmanlı imparatorluğunun baş şehri İstanbul ile birlikte gerek Mekke gerek ise Kudüs’e giden her iki dine mensup hacı adaylarının kutsal topraklara ulaşımı konusunda bu bölgelerden geçen deniz ticaret

yollarında yaşanmaya başlayan sıkıntılar bir de deniz haydutluk faaliyetlerinin yapısı gereği ganimet peşinde koşulduğu için din ve mezhep ayırımı yapılmadan yapılan saldırılar nedeni ile deniz haydutluk faaliyetlerine karşı zamanın Osmanlı imparatoru II. Beyazıt 1496 yılında Türk deniz haydut (Levent)'saldırı ve eylemlerini engellemek doğu limanlarına gidecek gemilerin ulaşım ve ticari mal taşımacılığını güvence altına almak için bu bölgelere sefer düzenlemiştir. Dünyanın diğer coğrafi bölgelerinde olduğu gibi bu coğrafya için de yapılan saldırıların deniz haydutluğu mu yoksa deniz korsanlığını olarak ayırımı zordu. Zaman zaman Osmanlı padişahının izni ile korsanlık faaliyetine dönüşerek Osmanlı'nın otoritesini kabul etmeyenlere karşı yapılan saldırılar zaman zaman ise din ve mezhep ayırımı yapmadan Osmanlı padişahlarından izin almadan deniz haydutluk saldırılarına dönüşebiliyordu. Kısaca ve özet ile bu dönemde Osmanlı Leventler üzerinde otoriteye sahip değildi. Leventler üzerinde ileriki yıllarda sağlanan otorite ile bu etkin güç Osmanlı'nın deniz gücünün en vurucu ve kuvvetli unsuru olacaktı (Öktem ve Kurtdarcan, 2011: 25-26).

Garp Ocakları olarak tarif edilen Osmanlı imparatorluğunun Kuzey Afrika toprakları olan Trablus, Tunus ve Cezayir'in Osmanlı imparatorluğunun bu topraklarda egemen gücünün kaybolmaya başladığı 18. yy sonlarına kadar bu toprakların ve deniz alanlarının yönetiminden sorumlu *Dayı* ünvanı ile anılan kişilerin Osmanlı merkez yönetiminin sıkı takibi neticesinde esasen deniz alanlarında yapmış oldukları faaliyetler ganimet elde etmek amacı ile korsanlık faaliyetiydi yalnız Osmanlı'nın egemen gücünü kabul etmiş ve Osmanlı'nın atamış olduğu bu *Dayı* ünvanı ile anılan kişiler Osmanlı'dan izin alarak Akdeniz'de ticari faaliyetler için dolaşan gemilere saldırı gerçekleştiriyorlardı yeni kıtada bir İngiliz sömürgesi iken İngiltere'den bağımsızlığını elde eden eski bir İngiliz kolonisi yeni ABD (Amerika Birleşik Devletleri) gemileri Akdeniz'e girişlerinde Osmanlı İmparatorluğundan izin almadıkları için zamanın Cezayir Dayısı Gazi Hasan Paşa tarafından 11 adet gemi adamları ile birlikte esir alınmak sureti ile ele geçirilmiştir bu durum karşısında zamanın Amerikan başkanı George Washington 1795 yılında Joseph Donaldson başkanlığındaki Amerikan heyetini Osmanlı İmparatorluğu ile ticaret antlaşması yapmak amacı ile Cezayir'e gönderdi 5 Eylül 1795 yılında Osmanlıca ile yazılan Dostluk ve Barış antlaşması olan Trablus antlaşması ile 1776 senesinde kurulan ABD'lerinin kurulduktan sonra ilk ve tek vergiye bağlandığı bir antlaşma olması nedeni ile ilgi çekici olduğu kadar antlaşmanın başlangıcında şu şekilde ilgi çekicidir. *"Bu belge dünyanın hâkimi, denizlerin ve karaların hükümdarı, kralların efendisi, sultanlar sultanı, imparatorlar imparatoru, Sultan Mustafa Han'ın oğlu Sultan Selim Han'ın dikkatli bakışları altında imzalanmıştır.*

*Allah, O'nun hükmünü daimî kulsın*” anlaşma içeriğinde ise esirlerin serbest bırakılması karşılığı 642500 Amerikan Doları her sene ise 21600 Amerikan Doları yaklaşık olarak 12 bin Cezayir altınına tekâmül eden vergi vermeyi ABD kongresi 7 Mart 1796 yılında kabul etmiştir yaklaşık olarak 29 sene kesintisiz devam edecek ABD vergi vermesi gelişen ve değişen dünya şartlarının getirdiğini dinamikler neticesinde son bulacaktı (URL-1, 2016).

Cezayir limanlarının deniz haydutluk faaliyetlerinin merkez üssü olarak kullanılması deniz haydutluk saldırılarının dayanılmaz boyutlara ulaşması ABD'ye ait bir geminin Cezayir limanlarını bombalamasına neden olmuştur tarih kitaplarının sayfasına 1804 yılında Barbary (Berberi) savaşı olarak geçecek olan bu saldırının en büyük özelliği ABD'lerinin kendi toprakları dışında ki yabancı bir ülkeye yapmış olduğu ilk saldırı olmasıdır (Batır, 2011: 35). Yine de yaklaşık olarak 16 yıl daha sürecek Cezayir merkezli deniz haydutluk saldırıları 1820 yılında Fransa'nın Cezayir'i işgali ile son bulacaktır. Akdeniz tarihinin duayen yazarı Braudel'ın söylediği gibi deniz haydutluk/deniz korsanlık faaliyetlerinin “*Cezayirli korsanlar tarafından yapılan haydutluk, Malta şövalyeleri ce St. Stephen şövalyeleri tarafından yapılan haçlı ruhu ile yapılan kahramanlıklar olarak değerlendirilmesine*” karşı çıkmıştır. Bunun oluş şeklini de tarih yazarların yaklaşımlarında tarihin akışı içerisindeki olaylara tek yanlı yani Batı merkezli dünyadan oryantalist doğu merkezli dünyaya taraflı bakış açısı olarak değerlendirmiştir. Akdeniz deki önemli stratejik konumu nedeni ile deniz haydutluğu/korsanlık merkezlerinden biri olan Malta şövalyelerinin en büyük gelir kaynakları Yahudi tüccarların ticari malları ve gemileri yağmalamalaraydı (Batır, 2011: 36).

Daha önceden de belirttiğimiz gibi gemiler ile değerli malların taşınması sonucu dünyanın bilinen okyanus ve deniz alanlarında bu gelişmeye paralel olarak deniz haydutluk saldırılarında da artış görülmeye başlanmıştır. Deniz haydutluğunda asıl amaç kısa yoldan ganimet ve zenginliktir. Güneydoğu Asya bölgesinde de tarihsel kayıtlara geçen en eski deniz haydutluk saldırıları 6. yy. aittir. Güney Çin sahil şeridinde faaliyetlerini sürdüren derebeylik sistemine benzeyen yapılardan oluşan grupların otoriter bir gücün yaşanmadığı zamanlarda yapmış oldukları saldırılardır. 8. yy ve 14. yy Ming hanedanının otoritesinin kabul görmesi bu yüzyıllarda ticaretin zirveye çıkması ile birlikte buna paralel olarak Çin'in güney kıyı kesiminde de bu küçük grupları yapmış oldukları saldırılarda artışlar görülmüştü bu saldırıları önüne geçebilmek için Ming hanedanlığı ilk önce bu saldırı yapan deniz haydutlarına karşı yaşadıkları bölgeleri işgal daha sonra ise idam ile cezalandırma

yöntemlerin uygulamaya sokmuştur fakat en sıra dışı uygulama ise küçük savaşçı derebeylerin hakimiyet alanı içerisinde yer alan gerek kara gerek ise deniz alanlarında deniz haydutluk faaliyetlerini engellenmesi durumunda faaliyetleri önleyecek olan bu savaşçı derebeylerine maddi ödemelerde bulunacağı vaat edilmiştir bu gerçekten sıra dışı uygulama bölgede asırlar boyu devam etmiştir (Batır, 2011: 37). Çin dışında Filipinler; Malay adaları ve Vietnam'da üslenen deniz haydutları aynı zaman dilimlerinde Japon kıyılarına da saldırılar yapmaktaydı. Asya deniz bölgesine 16. yy'dan itibaren gelmeğe başlayan Avrupalılar bölgedeki deniz haydutları ile yapmış oldukları ticari ilişkiler nedeni ile bölgesel ve küçük çapta cereyan eden deniz haydutluk faaliyetleri artık şekil ve boyut değiştirmişti. 18. yy ikinci yarısından itibaren Karayip merkezli deniz haydutluklarında ganimet sıkıntısının yaşanması zamanın deniz haydutlarını ganimetin bol olacağı sulara açılmaya yöneltmiş Hint okyanus sularını cazibe merkezi olarak değerlendirilip deniz haydutluk gemilerinin rotalarını bu sulara çevrilmesini sağlamıştır. Her zaman olduğu gibi devrin okyanus güçleri olan *Hollanda, Fransa, Portekiz ve İngiltere* yine aralarındaki acımasız mücadele deniz haydutlarına izin belgeleri verip deniz korsanı yaptıkları grup ve kişileri kullanacaklardı. Döneminde kullanılan deniz ticaret yollarının üzerinde stratejik konuma sahip olan Madagaskar adası adeta her milletten deniz haydut ve korsanların ana üssü konumuna gelmişti burada daha sonraları Fransa krallığı kendisine bağlı uydu "Libertaria" isimli uydu bir devlet kurmuştu ne kadar acıdır ki insanlık için bir trajedi dönemi olan köle ticareti de bu adayı üst merkez olarak kullanan deniz haydutlarının ilgi alanı içerisinde ilk sıradaydı (Batır, 2011: 38).

İngiltere ve Hollanda arasında deniz ticaretinde liderliği ele geçirmek için yapılan okyanus savaşlarında Hint okyanus bölgesinde de deniz haydutlarına İngiliz krallığı tarafından yetki belgeleri ile yetkilendirilerek deniz korsanı olarak tanımlayabileceğimiz deniz gücü ile Hollanda'ya ait gemilere saldırılar yapmıştı aynı şekilde Hollanda tarafından yapılan bu saldırılara da karşılık verilmişti. İngiltere Krallığı Hint okyanusunda ticari liderlik için yapmış olduğu savaşlarda ticaret liderliğini ele geçirmek için aynı deniz haydutluğu/ deniz korsanlığı fikri ile hareket ediyor İngiltere'nin menfaatleri için başta Hollanda ve düşman olduğu diğer ülkelerin ticari mallarına ve gemilerine saldırı yapmayı normal bir politikaymış gibi deklare ederek gücüne güç katmayı hedef ve amaç edinmişti (Batır, 2011: 39).

Okyanuslarda ve denizlerde 16. yy ve 17. yy arasında ticari faaliyetlerde bulunmanın yegâne şartı güçlü bir deniz gücüne sahip olmaktı kendi ticaret filolarını güvenliğini sağlayabilen ülkeler gemilerini deniz aşırı ülkeler ile ticari faaliyetlerde kullanabiliyor yapılan ticaretin sonucu olarak ülkelerin deniz ticaretinden almış oldukları pay ile zenginleşiyorlardı. Akdeniz deniz ticaretinin orta çağ dünyasının deniz ticaretinde ki önemli markaları olan Venedik ve Cenevizliler ticari faaliyetlerinin güvenliğini sağlayabilecek için etkin bir deniz gücüne sahip olmadıkları için okyanuslarda varlık gösterememişlerdir. Güçlü olmak ve güçlü ticaret yapmak aynı anlama çıkan kelimeler olmuştu. Bu gücü elde edebilmek için de haydutluk/deniz korsanlık okyanuslara hâkim olan krallıklar ve ülkeler için kullandıkları en bilindik yöntemler olmuştur (Batır, 2011: 39-40).

Güçlü donanmaların 19. yy'dan itibaren donatılması ve denizlerin güvenliği için bu güçlü armadolarla otoritenin ve hakimiyetin artırılması denizlerde haydutluk/denizlerde korsanlık saldırılarının ve eylemlerinin gerilemesine neden olmuştur. Deniz haydutluk ve deniz korsanlık saldırıları düşmanlarına karşı zayıf ve güçsüz devletlerin kullanmış olduğu deniz gücü olmuştu. Eski bir İngiliz kolonisi durumunda iken, İngiliz krallığına karşı vermiş oldukları bağımsızlık mücadelesinde ABD'leri yönetimi deniz gücü olarak binlerce deniz haydudundan İngiliz kraliyet donanmasına karşı yapılan mücadeleler esnasında kullanması tarih sahnesinde en çarpıcı örnektir (Batır, 2011: 40).

Napolyon'un tarih sahnesinden ayrılmasına sebep olan 1814 Waterloo savaşının ardından düzenlenen 1815 Viyana kongresi Avrupa'nın güçlü devletlerinin uluslararası anlaşmaların müzakere sürecini başlattığı için önem arz etmektedir (Erkan, 2010: 93-115). Bu kongrede temelleri atılan yeni uluslararası ilişkilerin yapısı gereği yeni bir dünya düzeni içerisinde artık deniz haydutlarına krallıkların ve devletlerin vermiş olduğu müsaade belgeleriyle deniz gücü olarak kullanılma uygulamalarından vazgeçilmişti. Büyük devletlerin 1800'lerin ikinci yarısından itibaren gücü yükselen donanma gücü, bireysel faaliyetler ile ganimet peşinde koşan kişi ve gruplara karşı oluşan toplumsal tepkiler birde üstüne denizlerde kullanılan gemilerde buhar gücünün devreye sokulması gibi gelişmeler denizlere hâkim devletlerin 1856 yılında imzaladıkları "*Paris Deklarasyonu ile deniz korsanlığının yasa dışı kabul edilmesi ilan edilmiştir.*" (Batır, 2011: 40).

İngilizlerin 18. yy yılın başlarında kurmaya başladıkları deniz imparatorluğu Amerika kıtasından Asya'ya, Afrika'dan Avustralya'ya kadar stratejik deniz yolları üzerinde birçok üst kurmuş gelişen ve güçlenen donanma gücü ile gerçek bir anlamda deniz ticaret

imparatorluğuna dönüşmüştü. Denizyolu ile gerçekleştirdiği global ticaretin aksamaması için önemli stratejik deniz yollarında deniz haydutluğu ile güçlü bir mücadeleye girişmiştir. Tarihe *Arrow savaşı* olarak geçecek İngiltere ve Çin arasındaki savaşın asıl sebebi Çin gemisi olan Arrow gemisinin yapmış olduğu deniz haydutluk saldırıları ve bölgede yoğunlaşan deniz haydutluk faaliyetleridir (Batır, 2011: 41).

Güney Asya’da İngiltere’nin artan ticari menfaatleri doğrultusunda bu bölgede kesinlikle deniz haydutluk faaliyetlerine müsama göstermeyen İngiltere kraliyet deniz gücü etkin deniz devriyeleri, denizlerdeki devriyelerden kaçıp kıyı şeridindeki karasal alanlara sığınan deniz haydutlarının yardım ve yataklığını yapan köy ve yerleşkelere karasal güçlerini kullanarak yapmış olduğu baskınlar ile literatüre “*kesintisiz takip teorisi*” olarak geçen yöntemi çok etkin kullanmıştır. Bu sayede Akdeniz’de Roma zamanındaki sağlanan *Pax Romana* benzeri kraliyet donanmasının etkin gücü sayesinde bölgede *Pax Britanica* dönemini yaşanması sağlanmıştır (Koburger, C. W, Elleman, Forbes, A, Rosenberg, D: 2010 s: 35,65).

Roma imparatorluğu döneminden itibaren denizlerdeki şiddet eylemleri olarak tanımlanan deniz haydutluk faaliyetleri, İngiltere, İspanya’da hatta teni kıta olan ABD’de bile yasaklanmasına rağmen gerek krallıkların menfaatleri gerek ise kişisel menfaat ve çıkarlar yüzünden getirilmiş olan kural ve düzenlemelere riayet edilmemiş işin içine giren ganimet tutkusu ve maddi kazanımlar kuralların denetiminden sorumlu olan kişilerin ve makamların görev yapmasını engellemiştir. Deniz haydutları tarihin her döneminde vermiş oldukları çeşitli rüşvetler ve paylar sayesinde kendilerine hamilik edecek kişileri bulmuşlar bu buldukları kişilerinde yerel yöneticiler ile aracılığı neticesinde vermiş oldukları çeşitli imtiyaz, ayrıcalık ve maddi imkanlar ile yerel güçler tarafından korunmaları sağlanarak sığınma ve barınma imkanları içinde ayrıcalık fırsatları yaratılmış olunmaktaydı sonuç olarak yapılan bu karlı işten herkes belirli ölçülerde payını almaktaydı (Batır, K: 2011 s.43).

Uluslararası hukukun kurucusu olarak sayılan *Hugo Grotius* 1605 yılında yazmış olduğu eserinde “*denizlerin serbestliği ilkesini*” savunmuştur. Açık denizlerin tüm insanlığın ortak malı olduğunu savunmuştur. Amerika’nın keşfinin ardında okyanus keşif faaliyetlerine diğer Avrupa ülkelerinden daha önce başlayan yeni kıtalar ve ticari deniz yolları keşifleri yapan Portekiz ve İspanyol deniz güçlerinin okyanuslardaki bu hakim durumuna devrin papasının yapmış olduğu ahmakça destek ile okyanusların (o tarihe kadar bilinen okyanusların) bu iki krallık arasında bölüşmesi diğer millet, devlet ve krallıklarca kabulünün mümkün olamayacağı, papanın tabiat kurallarına müdahale hakkının olmadığı



üzerinde durarak adı geçen İspanya ve Portekiz gemi ve yandaşları dışındaki okyanuslara çıkan gemilerin deniz haydudu olarak yakalanıp cezalandırılması gibi aklın ve mantığın kabul etmeyeceği bir anlaşmanın kabulünün mümkün olamayacağını şiddetle savunmuştur (Canca, 2012: 26).

#### **1.4. Denizlerde Güvenliği Tehdit Eden Unsurlar**

##### **1.4.1. Deniz Haydutluğu**

Özel mülkiyet sahipliğindeki deniz taşıtları ile savaş ve sulh zamanı da dahil olmak üzere kendi menfaat ve çıkarları doğrultusunda kamu yararına olmayan, deniz alanlarında yapılan her türlü şiddet eylemleridir (Meray, 1963: 106-107).

##### **1.4.2. Deniz Korsanlığı**

Savaş ortamında özel mülkiyete ait olan geminin tarafı olduğu ülkeden almış olduğu yetki belgesi ile deniz alanlarında düşman ülke veya ülkelerin gemilerine kamu yararı için yapılan her türlü şiddet eylemidir (Meray, 1963: 106-107).

Kısa bir tarihsel incelemede bulunduğumuz denizlerde şiddet eylemleri olarak nitelendirebileceğimiz saldırıların tarihin akışı içerisinde maalesef deniz haydutluğu ve deniz korsanlığı kavramları arasında kargaşa yaşanmış ne zaman ki devletler arası hukukun gelişiminden itibaren iki kavramın birbirinden tamamen ayrı kavramlar olduğu nihai sonucuna ulaşılmıştır daha önceki konular içinde de bahsedildiği gibi 1856 Paris Deklarasyonu ile korsanlık faaliyetleri için müsaade belgesi verme uygulaması ortadan kaldırılmıştır yalnız dünya medeniyetine getirmiş olduğu hukuksal normlar ile günümüze dahi yansıyan Roma senatosunun deniz haydutları için almış olduğu deniz haydutlarının “*insanlığın ortak düşmanı*” dır kararı gerek Paris deklarasyonunda gerek ise günümüzün devletler arası hukukunda popüliterini korumaktadır ve gelecek yüzyıllarda da korumaya devam edecektir.

##### **1.4.3. Denizlerde Terör**

Denizlerdeki terör kavramını en kısa ve öz olarak açıklanması Asya-Pasifik Güvenlik ve İş birliği Konsey toplantısında yapılmıştır. “Gemi, *sabit platform, liman ya da bunlar üzerinde bulunan yolcu, personel ya da tesislere karşı gerçekleştirilen terör faaliyetleri şeklinde*” nitelendirilen içerik deniz terörizminin ne anlam ifade ettiğini belirten net bir tanımlama olmuştur (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 9). Terör saldırı ve eylemlerinin ne

zaman, nerede ve nasıl yapılacağını terör saldırılarının doğası gereği bilmek imkansızdır ancak güçlü istihbarat ve üst düzey güvenlik tedbirleri ile tahmin etmek ve önlemek imkanlar kabiliyetinde olabilmektedir. Yapılan saldırı ve eylemlerin ana amacı hedef de olan devleti güvenlik açısından halk kitlelerinin önünde küçük düşürmek ve halk kitlelerine devletin güvencesi altında güven altında olmadıkları mesajı vermek toplumlarda korku ve panik havası yaratmaktır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 9).

Terör saldırılarının nasıl yapıldığını incelediğimizde ise deniz haydutluk saldırılarından ayırt etmek gerçekten zor olmaktadır iki saldırı yöntemi de biri birinin ikizi gibidir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 10). Ticari gemilere yapılan saldırılar liman içinde limanın hem karasal hem de deniz alanlarında yapılabildiği gibi aynı gemilere seyir halinde iken gemiye çıkarak ve gemiye intihar saldırıları yaparak da saldırılar gerçekleşebilmektedir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 10). Deniz alanlarının genişliği düşünüldüğü zaman denizlerde icra edilen deniz terörizm/haydutluğu saldırıları yapmak bu gruplar için çok kolay saldırılar olabilmektedir. Ayrıntılı bir şekilde düşünmeden bile aklımıza gelen küçük bir senaryo bile durumun ne derece vahim olduğunu anlatmaya yeterlidir şöyle ki herhangi bir yerde veya herhangi bir zamanda süper bir (VLCC) petrol tankerinin seyir halinde düşünelim her şey güvenli ve emniyetli bir şekilde yolunda giderken bir bakıyorsunuz iskele (sol) veya sancak (sağ) köprü üstü (gemi yönetim merkezi) Zodyak botla sırtında roket atar ile geminin köprü üstünü hedefine almış Zodyak botlu kişi veya kişiler, siz bu geminin kaptanı olmak ister miydiniz? İşte bu gemi tamamen çaresiz olarak yük ve personeli ile ele geçmiş 100.000 Dwt (metrik ton) ham Petrol'de ele geçiren illegal gruplar, ister tankeri batırıp çevre felaketi isterseniz fidye artık bu tanker ile ilgili onlarca hatta yüzlerce senaryo yazılabilir günümüz denizlerinin taşımış olduğu potansiyel tehlike bir buzdağının görünmeyen kısmı kadar büyüktür. İlerideki bölümlerde anlatılacağı üzere 1 Temmuz 2004'den itibaren denizcilik sektörüne giren ISPS Kod ile "Güvenlik" kavramının amacı gemilerin, limanların ve denizlerin güvenliği üzerlerine kurgulanmıştır ve yapılandırılmıştır.

Teknoloji ilerledikçe güvenlik önlem ve tedbirlerinde yaşanan gelişmeler güvenlik uygulama faaliyetlerine kuvvetli bir ivme kazandırmıştır bunlara örnek olarak termal kameralar, gece görüşlü kameralar, deniz ve liman güvenlik bariyerleri vb. her geçen gün teknolojiye paralel olarak gelişen sistemler (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 11). Yalnız unutmamak lazımdır ki deniz haydutları ve teröristleri de gelişen teknolojinin getirmiş olduğu fırsatlardan kendi amaçları ve hedefleri doğrultusunda sonuna kadar

yararlanmaktadır. Daha sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak açıklanacağı üzere “Denizlerde Siber Terörizm” çağımızdaki tüm sektörlerine girmiş olduğu gibi elektronik tiryakiliğin açıklarından faydalanmaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 12).

#### **1.4.4. Denizlerde Göçmen ve İnsan Kaçakçılığı**

İnsanlar doğası gereği varoluşundan itibaren daha iyi yaşam koşulları ve şartları bulmak, iklim değişikliklerinden veya otoriter baskıcı rejimlerin yönetiminden kurtulmak için tarihi süreç içerisinde sürekli göç etmeye zorunlu olmuşlar ve yahut zorunda bırakılmışlardır bir yandan yaşadığımız yüzyıllarda globalleşmenin bizlere sunmuş olduğu ticaret, dijital teknolojiler, iletişim, haberleşme vb. küreselleşmenin nimetlerinden faydalanan insanoğlu maalesef konu göçmenler ile ilgili olunca bilhassa gelişmiş dünya ülkeleri sınırlarını kapatmak değil tabir caiz ise duvar örmektedirler bu da doğal olarak dünya ülkeleri arasında kutuplaşmayı beraberinde getirmektedir (Kolukırık, 2009: 2).

Göçmen kaçakçılığının UNODC (Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Komitesi)’nin kabul görmüş tanımına göre” *Bireylerin yasadışı eylemi gerçekleştiren örgütlere belirli bir ücret ödemesi karşılığında resmi prosedürleri atlayarak ülkelere izinsiz girmesidir*” (Unodc: 2013 s: 2). Yalnız kavram kargaşasını önlememiz için göçmen kaçakçılığı bu kaçakçılığa katılan şahıs ve grupların gönüllü olarak illegal faaliyet içinde olan kişi ve gruplara belirli ücretler karşılığında yapılan faaliyet olması iken insan kaçakçılığı ise kişi ve gruplara güç kullanarak zorla cebren ve hile ile genelde fuhuş sektörüne sokulan, organ ticareti ve kölelik yaptırılan kişi ve gruplar olarak tanımlanır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 24). Genellik ile ülkelerin ulusal yetkili otoritelerinin izni olmaksızın yapılan illegal suçlar kapsamında yer alan göçmen ve insan kaçakçılığının deniz araçları kullanılarak gerçekleştirilmesi diğer kaçakçılık türleri ile benzer yöntemleri içermektedir o bakımdan göçmen kaçakçılığı ve insan ticareti ile uğraşan bu yasadışı kişi ve grupların geçmişe dönük kriminal incelemelerinde genel olarak deniz yolu ile yapılan kaçakçılık türlerinden herhangi birine bulaştığına rastlanmaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 26). Yeni bir hayat umut ve ümidi ile yola çıkan göçmenlerin her yıl yüzlercesi hatta binlercesinin yaşamı bu illegal suç örgütlerinin kullanmış oldukları deniz araçlarının teknik açıdan yetersizliği neticesinde büyük bir trajedi ile son bulmaktadır. Maalesef günümüz dünyasının kendini medeni kabul eden gelişmiş dünya ülkelerinin bu durumlar karşısında etkin önleyici tedbirler almayışı olaylara daha vahim ve trajik durumlar katmaktadır.

#### **1.4.5. Denizlerde Uyuşturucu Kaçakçılığı**

Literatüre geçmiş olan ilk uyuşturucu madde kaçakçılıklarından biri olan Çinli uyuşturucu madde tacirlerinin 1870 yılında ticari gemileri kullanarak ABD'ye illegal yöntemler ile birçok uyuşturucunun hammaddesi sayılan afyonu getirmeleridir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 18). Yaklaşık bir asır geçen zaman sürecinden sonra 1970'lerde deniz yolları ile taşınan en önemli ve etkin uyuşturucu maddesi kokain olacaktı (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 18). Özellikle 70'li yıllardan itibaren artarak gelişimini sürdüren konteyner taşımacılık modeli uyuşturucu ticareti ile uğraşan organize suç örgütlerine (kapalı ve mühürlü kutular aracı ile yüklerin taşınması ve bu yüklerin arasına konumlandırılabilen uyuşturucu vb. kaçakçılık maddelerini de koyarak taşıma imkanı sunması) bir takım avantajlar yaratmış olsa da gelişen teknoloji ile birlikte konteynerlerin X-Ray cihazları ile taranması kaçakçıları yeni teknolojik yöntemler bulmaya yöneltmiştir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 18).

#### **1.4.6. Denizlerde Siber Terör**

Bilgisayar ağları kullanılarak gemilerin navigasyon sistemlerinin etkilenmesi sonucu gemilerin rotalarından çıkartılarak deniz haydutlarının saldırıya elverişli tehlikeli deniz alanlarında yaptığı saldırılardır. Limanlarda ise özellikle büyük konteyner terminallerinde kargo ve konteyner trafiğini düzenleyen bilgisayar sistemlerine girerek yapılan saldırılardır.

##### **Siber Terör**

Literatüre geçen standart bir tanımı olamasa da genel olarak ve basitçe siber terörü; Saldırı yapılacak ülkenin bilgisayar ağları kullanılarak ulusal ve stratejik bilgilerini zarar vermeye veya yok etmeye yönelik faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (Gürkaynak, 2011: 266). Son yıllarda dünya genelinde yapılan siber saldırılardaki artışın en büyük nedenlerinden biri olarak ülkelerin, toplumların ve insanların teknolojik olarak soyut bir kavram yaklaşımıyla bilgisayar ağları tarafından esir olarak alınması yanıltıcı olmayacaktır. Bilgisayar ağlarını modern teknolojik gelişmelerin ışığında her geçen gün daha da geliştiren insanoğlu büyük öneme sahip her türlü bilgiyi dijitalleştirmesinin bir sonucu olarak bu bilgilere erişmek ve toplumda kaos çıkartmak için fırsat kollayan illegal grupların bir numaralı hedef alanını oluşturmuştur. Bugünün teknolojik gelişmelerin paralelinde gelişen bilgisayar ağları sunduğu avantajlar kadar dezavantajlarını da beraberinde getirmektedir. Terör örgütlerinin son yıllarda siber saldırılara yönelmesinin en büyük nedenlerinden bir tanesi fiziksel yapılan saldırılara nazaran siber saldırıların kolay ve ucuza mal olmasıdır basit

bir diz üstü bilgisayardan dahi yapılacak saldırılar devletlerin en önemli alt yapı hizmetlerine büyük zararlar verebilmekte ülkeleri hem maddi hem de manevi olarak motivasyon yönünden (Toplum Psikolojisinin Etkilenmesi) çöküşüne neden olabilmektedirler (Gürkaynak, 2011: 267).

### **Siber Savaş**

Bilgisayar ağlarını savunmak için yapılmış olan siber saldırıyı önlemeye yönelik ve gerektiği durumlarda karşı saldırıya geçebilmek için yapılandırılan uygulamalar olarak tanımlanabilmektedir (Gürkaynak, 2011; İren, 2011: 268).

### **Denizcilik Sektöründe Siber Saldırı Yöntemleri**

#### **Gemilere Yapılan Siber Saldırıları**

Gemilerde kullanılan elektronik navigasyon cihazlarına yapılan saldırılar neticesinde deniz haydutları ve terörist gruplar gemileri rotalarından çıkartarak saldırı ve eylemlerinin yapabilecekleri alanlara çekmek neticesinde yapılan saldırılardır. Son teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak gemilerin navigasyon ve makine ekipmanları tam otomasyona sahip olduğu için personel tarafından dışarıdan yapılan siber saldırıların fark edilmesi bilhassa açık denizlerde çok zor olmaktadır. Gerçekleşen bu siber saldırılar sonucu başta personelin yaşamı ve daha sonra geminin kargosu hiçbir fiziksel zahmet gerektirmeden illegal grupların kolay bir şekilde eline geçebilmektedir. Her sektörde olduğu gibi denizcilik sektörü içinde inovatif faaliyetlerin bir sonucu olarak 2020 -2030 denizcilik taşımacılık sektörüne insansız gemilerin girmesi planlanmaktadır insan bilgi ve yeteneğinin tamamen ortadan kaldırarak bu süreç siber terör saldırıları yapan deniz haydutları ve teröristler için bulunmaz fırsatlar yaratacağı bir gerçektir (Keleştemur vd., 2017: 9). Yüksek teknolojik gelişmeleri takip ederek kullanan terör örgütleri ve illegal gruplara karşı anti yazılım programlarının geliştirilmesi zorunluluk arz etmektedir.

#### **Limanlara Yapılan Siber Saldırıları**

Günümüz limancılık sektöründe her geçen gün artan yük trafiği neticesinde liman işletici kuruluşların iş yoğunluğunun üstesinden gelebilmesi için en büyük yardımcıları her sektörde olduğu gibi dijital teknolojilerdir. İşte bu noktada limancılık sektöründe yük evraklarına yapılan siber saldırılar neticesinde günümüzün limancılık sektöründe en popüler olan taşıma türü olan konteyner yük manifestolarının yük bilgilerinin değiştirilmesi sonucunda konteynerler içinde uyuşturucu ve diğer kaçakçılık türevleri çok kolay bir şekilde

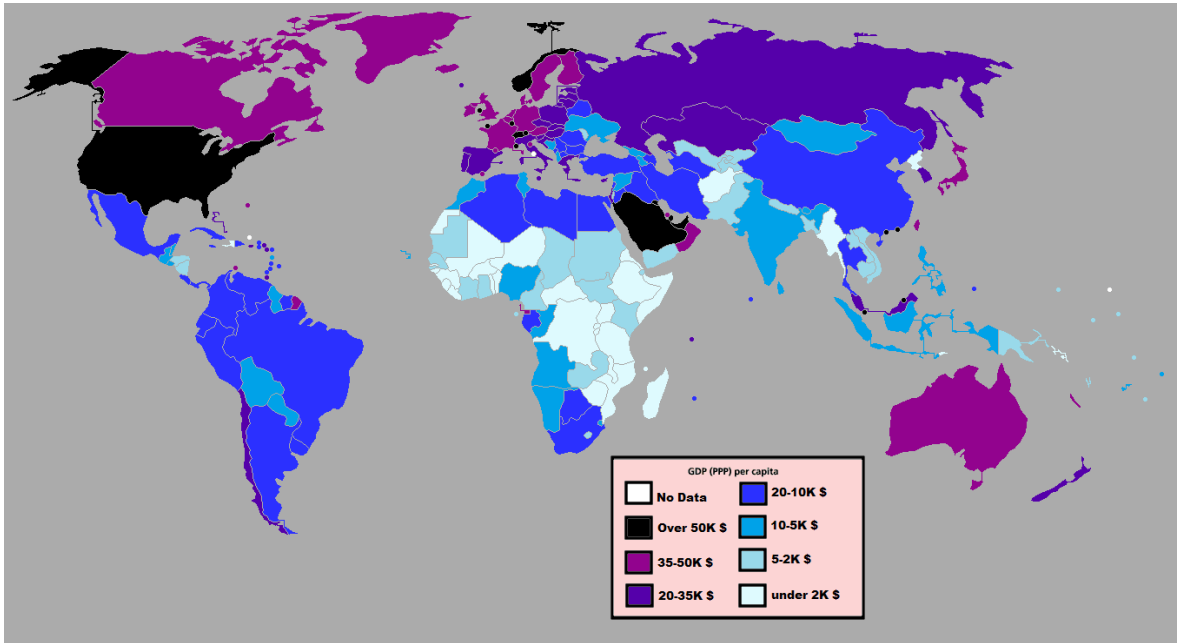
zararsız şüpheli olmayan yükler ile dolu konteyner olarak nitelendirilip kontrol ve denetimlerden kolayca kaçırılmıştır. Belçika'nın Antwerp limanına da gerçekleşen bu olay 2011-2012 arası gerçekleşmiş ve liman otoritelerinin gözünden kaçmıştır. Neticede siber saldırıyı yapan siber saldırganlar bir yıl boyunca dünyanın yük ve trafik bakımından en işlek limanının yük iş ve işlemleri ile ilgili sistemine girerek manipüle etmeyi başarmışlardır (Keleştemur vd., 2017: 9-10).

Sanayi devriminin 4. jenerasyonu olarak tanımlanan Endüstri 4.0 kavramı gelecek yıllarda tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektörü içinde siber-fiziksel sistemler kullanılarak mal ve hizmet üretimine sağlayacağı katkılar siber güvenlik açıklarını da beraberinde getirecektir o bakımdan Endüstri 4.0 ile siber saldırılara karşı koyabilecek siber teknolojiye yatırım yapmak zorunlu olacaktır. Şu an için denizcilik sektörü olarak siber güvenlik yönünden Ar-ge çalışmalarının yapılmayışı ileriki yıllarda denizcilik sektörünün maddi kayıplar ile karşı karşıya bırakacaktır (Keleştemur vd., 2017: 10).

### **1.5. Günümüzde Denizlerde Şiddet Eylemleri**

Günümüzde kendi ülkesinin karasularını koruyamayan güçlü deniz kuvvetlerinden yoksun ve devletlerinin güçlü bir otoritesinin olmadığı ülkelerin deniz hakimiyet alanlarından başlayan denizlerdeki şiddet eylemlerini geçmiş dönemlerde olduğu gibi bugün de deniz haydutluk faaliyetleri olarak tanımlamaktayız. Medyanın gündeminde genel olarak deniz korsanlık saldırıları olarak nitelendirilen bu kavram maalesef hatalı kullanılmaktadır. Ortaçağın yaklaşık olarak son çeyreğinden itibaren krallıkların/devletlerin özel mülkiyetindeki gemilerin bağlı buldukları egemen güçten almış oldukları müsaade belgesi ile özellikle savaş zamanlarında deniz gücü olarak kullanmış oldukları grup ve kişilere ekledikleri terminoloji deniz haydutluk terimi yerine, deniz korsanlık terimi olmuştur. Zaman içerisinde güçlü donanmaların ortaya çıkması neticesinde deniz haydutlarına “*müsaade belgesi*” verilme uygulaması 1856 yılında *Paris Deklarasyonunda* uluslararası ilişkiler açısından suç kavramına girmiş dünya gündeminden adı geçen *korsanlık* terimi uygulamaları ile birlik de kaldırılmıştır (Doğru, 2017: 551-580). Bu bakımdan günümüzde denizlerde saldırı ve eylemlerde bulunacak bu illegal gruplara deniz korsanı değil, modern deniz haydudu olarak tanımlamamız en doğru ifade şekli olacaktır. Günümüzde birden bire Somali merkezli olarak gemilere yapılan saldırılar ile gündeme gelen deniz korsanlığı! Daha doğrusu deniz haydutluğu nasıl birden bire ortaya çıktı? sorusunu dünya gündemine taşımıştır. Somali ülkesini günümüz dünyasında analiz ettiğimizde güçlü bir otoriteye sahip

olmayan ülke güvenliğini sağlayan güvenlik güçlerinin hiçbir şekilde otoritesi olmayan uluslararası ilişkiler literatüründe “başarısız ülkeler” (*failed state*) sınıflandırmasının içinde yer alan Afrika kıtasının en fakir ülkelerinden birisi olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır (Batır, 2011: 204 atfen Doğru, 2017: 557). Bu bölgede yaşayan deniz haydutlarının yakalanmalarına müteakip sorgulanmalarında niçin deniz haydutluğu yapıyorsunuz sorusuna verdikleri cevap her şeyin itirafı niteliğinde olmuştur. 1991 yılında devrilen askeri cunta hükümetinin balıkçılıkla uğraşan bölge insanının kendi haklarını savunmayışlarını belirten deniz haydutları zaten yoksulluk içerisinde var olma savaşı veren bu bölge insanlarını otorite boşluğundan da yararlanarak zorunlu olarak deniz haydutluk saldırı faaliyetlerinin bölgede gerçekleşmesinde en etkili olan nedenler arasında olmuştur (Doğru, 2017: 557). Her şeyin temelinde dünya ekonomisindeki ülkeler arasında nasıl Neo-Liberal politikaların getirmiş olduğu dengesizlikler var ise bunun sonucunda oluşan halklar arasında asimetrik dengesiz olan gelir dağılımının getirmiş olduğu sonuçların dünyanın değişik bölge ve ülkelerinde yansımaları savaşlar, göçler, terör saldırıları, kaçakçılık vb. illegal faaliyetler olmaktadır. Dünya üzerinde egoist kapital sistem devam ettiği süre içerisinde yakın ve orta hatta uzak bir vade içerisinde dünyanın bu olaylar karşısında huzur bulması imkân dahilinde olmayacaktır.



**Şekil 1: Dünya ülkeleri arasında kişi başı gayri safi milli hasılanın dağılımı**

**Kaynak:** (URL-2, 2014)

### 1.5.1. Denizlerdeki Şiddet Eylemlerinin Günümüz Dünyasındaki Temel Nedenleri

Günümüzde deniz alanlarında şiddet eylemleri olarak tanımlayabileceğimiz saldırı ve eylemlerin temel nedenlerini incelediğimizde daha önceki çalışmalardan elde edilen veriler neticesinde aşağıdaki sonuçlar ile karşılaşılmıştır.

- Gemilerin taşımacılık maliyetlerini düşürmek, rotalarını kısaltmak ve taşımacılıkta zamanlamanın önemi vb. ekonomik ve coğrafi zorunlulukların getirmiş nedenler ile boğaz, dar su yolları, kanal gibi deniz ticaretinin her geçen gün daha da artarak yoğunlaştığı deniz ticaret rotalarını kullanması ve bahse konu olan deniz ticaret yollarındaki güvenlik ve denetim eksikliği (Ece, 2010: 4).

- Her geçen gün büyüyen dünya ekonomisi ve bunun sonucu olarak artan ticaret hacmi artan ticaret hacminin kıtalar arası ve ülkeler arası yüklerini taşıyan gemi ve bu gemilere hizmet verecek liman tesislerinin dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde artarak inşa edilmesi güvenlik açısından kontrolsüz bir büyümeye neden olabilmektedir ayrıca bu bölge sahillerinde sahil ve limanlarında denetim ve kontrolsüzlükler gelişmemiş dünya ülke ülkeleri için hat safhadadır. Günümüz dünyasında her ülkenin hükümet yapısında kolluk kuvvetlerinin üstündeki otoritesi homojen değildir kısa ve orta vadede olması da imkân dahilinde olmayacaktır. Kısaca ülkelerin güvenlik yaklaşım ve bakış açıları asimetrik bir yapı sunmaktadır (Ece, 2010: 4).

- Dünyanın farklı coğrafik deniz alanlarında meydana gelen deniz haydutluk olayları her ülkenin kendi devlet yapısının bürokrasisi içerisindeki dejenerasyonun konu ile ilgili alanlara farklı yansımaları sonucu ortaya çıkmaktadır. Güneydoğu Asya bölgesinde günümüzde yapılmış deniz haydutluk saldırılarının temelinde Asya krizinde bölge ülkeleri içerisinde yer alan (Endonezya, Filipinler, Çin, Tayvan, Singapur, Malezya, Japonya vb.) ülkelerin krizden etkilenmesi ve yaşadıkları ekonomik daralma ve bunun paralel sonucu olarak dünyanın en yoğun deniz trafiğinin yaşandığı başta Malakka boğazı olmak üzere Endonezya, Filipin ve Çin deniz alanlarında deniz haydutluk saldırılarında artış olmuştur (Ece, 2010: 4).

- Somali'de 1990 yılında yaşanan iç savaş ve 1991 yılında devrilen hükümetin zamanından itibaren gelen yapısal bozuklukların artarak devam etmesi devleti temsil eden hükümetlerin devlet yapısı içerisinde hiçbir otoriter gücünün olmadığı hukuksal mekanizmaların işlemediği bir ülkede doğal bir sonuç olarak kıyı şeridinde yaşayan insanlar



için doğal olarak deniz haydutluk faaliyetleri için altyapının hazırlanmasına sebebiyet vermiştir (Ece, 2009: 22-27). Somali’de uzun kıyı şeridinde balıkçılık ile iştikal olan yerel halkın Somali hükümetlerince haklarının savunulmaması birde üstüne üstük değişen her hükümet ile birlikte yabancı ticari balıkçılık faaliyetlerine imtiyazlar tanınarak zengin balıkçılık kaynaklarının sömürülmesi yerel balıkçılar arasında denizlerinin resmen peşkeş çekilmesi anlamı ifade etmesi nedeni ile zaten ekonomik olarak bitmiş bir halk için infal sebebi olmuş. Sonuç olarak yabancı ülke balıkçı gemilerine yapılan saldırılar ile başlayan deniz haydutluk saldırıları artan bir ivme ile bölgedeki ticari gemilere de gerçekleştirilmeye başlanmıştır (Ece, 2010: 4).

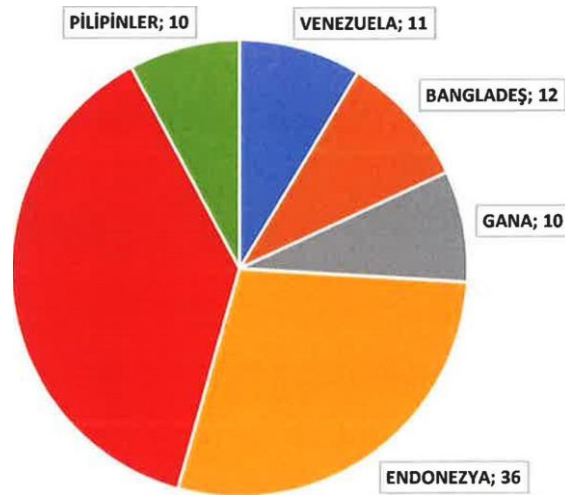
- Başta Somali olmak üzere Filipinler, Endonezya ve Çin gibi ülkelerde deniz haydutluk faaliyetleri içerisindeki grupların söz konusu ülkelerdeki devletin otoritesinin temsili ile görevli olan yöneticileri rüşvet verme aracılığı ile bağlantı kurarak başta deniz güvenliğinin işleyişi, denetimi ve kontrolünden sorumlu olan devlet görevlilerini diskalifiye etmek sureti ile saldırılarını kolayca yapabilmektedirler. Günümüzde modern deniz haydutluğu olarak tanımladığımız gruplar artık elde etmiş oldukları fidye karşılığı kazandıkları paralar ile ekonomik olarak da güçlü bir konuma gelmişler ve gerçekleştirmiş oldukları saldırılarda modern teknolojik ekipman ve silahlar kullanarak yüzlerce hatta binlerce mil açık deniz alanlarında bile saldırılar gerçekleştirmektedirler (Ece, 2010: 4).

- Deniz haydutluk saldırılarında Afrika kıtasının Atlantik okyanusunda bulunan Gine körfezinde bilhassa 2002 ile 2015 yılları arasında deniz haydutluk saldırılarında kayda değer artışlar gözlemlenmiştir. Bölgede yer alan 15 ülkenin dünya ülkeler klasmanında yerlerine baktığımız zaman çoğunun iç karışıklıklar ve ekonomik sorunlar ile mücadele içinde olduğu gözlemlenmektedir. Ulusal denizcilik bürosunun verilerine göre özellik ile Doğal gaz ve petrol zengini Nijerya merkezli yoğunluk gösteren deniz haydutluk saldırılarının Lagos limanında ve limanın demirleme sahasında yaşanması ülkenin nasıl bir güvenlik zafiyeti içerisinde olduğunun en somut örneğidir. Nijerya’da güvenlik tedbirlerini yönetmek kontrol ve denetimlerinden sorumlu yetkililerin rüşvet çarkının ana aktörlerinden olması da durumun ne derece vahim olduğunun kanıtıdır (Kenneth vd., 2016: 271-287).

- Buradan deniz haydutluğu saldırılarının tehdit boyutunun artmasına en büyük neden bu tip saldırıların merkez üssü olan ülkelerin kendi içişleri ile ilgili sorunları olduğu kadar dış işlerinde de diğer ülkeler tarafından dışlanmış tecir edilmiş maalesef dünyanın diğer ülkeleri ile başta uluslararası ilişkiler olsun ekonomik, ticari ve sosyal olarak

uzaklaşmış ülkelerdir bu saldırı eylemlerinin en yoğun yaşandığı Somali ülkesi tasvirini yaptığımız ülkeler için de dünya kamuoyunda örnek teşkil etmektedir aynı zamanda bu tip ülkeler bölgesel olarak da coğrafi bölgelerindeki diğer siyasi ülkelerinde yaşamış olduğu siyasi çalkantı, iltimas, rüşvet vb.. olayların yaşanmasının sebebi ile güçsüz güvenlik uygulamaları ile ilgili devletin otorite eksikliğinin vermiş olduğu dezenformasyonu da yaşamaktadırlar (Topal, 2010: 105).

Aşağıda yer alan grafikte dünya çapında deniz haydutluk faaliyetlerinin raporlamasını ve istatistiksel değerlendirmeleri yapan Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau) 1 Ocak 2018 ile 31 Aralık 2018 arası meydana gelmiş deniz haydutluk saldırılarının istatistiksel değerlendirmesi verilmiştir.



**Grafik 1: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) verilerine göre ülkelere göre deniz haydutluk saldırılarının yoğunluğu**

**Kaynak:** (URL- 3, 2019)

Yukarıdaki grafik de 1 Ocak 2018 ile 31 Ocak 2018 arası 201 dünya çapında raporlanan deniz haydutluk saldırılarının yaklaşık olarak %65 yaklaşan bölümü beş ülke arasında paylaşılmıştır.

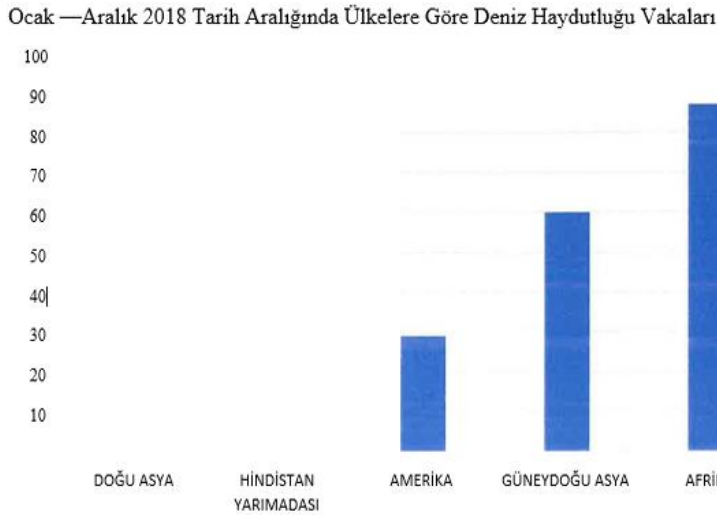
1 Ocak 2018-31 Aralık 2018 tarihleri arasında Uluslararası Denizcilik Bürosuna raporlanan 201 adet deniz haydutluk saldırılarının deniz alanlarındaki dağılımı aşağıdaki haritada gösterilmiştir.



**Şekil 2: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) verilerine göre deniz haydutluk saldırılarının niteliği ve deniz alanlarına dağılımı**

**Kaynak:** (URL- 3, 2019)

1 Ocak- 31 Aralık 2018 tarihleri arasında gerçekleşen 201 adet deniz haydutluk saldırılarının deniz alanları ve bölgeler bazında sayıları aşağıdaki sütun grafiklerde gösterilmiştir.



**Grafik 2: IMB (Uluslararası Denizcilik Bürosu) bölgeler bazda deniz haydutluk saldırılarının sayısı.**

**Kaynak:** (URL- 3, 2019)

### 1.6. Denizlerde Güvenlik Uygulamalarını Düzenleyen Uluslararası Sözleşmeler

Özellik ile ikinci dünya savaşının ardından denizlerdeki güvenlik ile sorunları düzenleyen uluslar arası sözleşmeler şunlardır.

### 1.6.1. Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi

Kitle imha silahları konvansiyonel silahlar ile mukayese olmayacak şekilde çok büyük yok etme gücüne sahiptir. Kitle imha silahları “Nükleer, biyolojik ve kimyasal silahlar olarak tanımlanmaktadır ve kullanılan bölgede sivil ve asker ayrımı yapmaksızın geniş kitleleri etkilemesi sonucu hem insanlığa hem de doğaya verdiği zararları hatta bu silahları kullananlara teşebbüs edenlere bile verdiği zararları tartışmaya dahi gerek yoktur. Bu tip silahların kullanımı savaşın hukuksal kurallarına yani sivil halkada verdiği zararlar sonucu kesinlik ile aykırılık arz etmektedir (Doğanalp, 2016: 17).

11 Eylül 2001 El-Kaide terör örgütüne ABD’ye yapılan terör saldırılarının ticari uçaklar ile yapılması terör örgütlerinin nasıl organize olarak hedefindeki stratejik noktaları yok etmek konusunda sınır tanımamazlığını tüm dünya toplumlarına artık yaşadığımız dünyanın güvenli bir yer olmadığını terörist saldırıların her an her yerde zaman ve mekân tanımadan meydana gelebileceği duygusunun hissedilmesine sebep olmuştur. Sembolik de olsa Berlin duvarının yıkılma süreci ile başlayan ve S. S. C. B dağılması ile sonuçlanan iki kutuplu dünyadan tek süper gücün olduğu dünyaya geçiş sürecinde eski doğu bloku olarak tabir edilen ülkelerin başta SSCB (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği) olmak üzere silahlı kuvvetlerinin envanterinde olan konvansiyonel, uluslararası kuralların yasaklamasına rağmen kimyasal ve biyolojik silahların bu ülkelerde yaşanan gerek ekonomik gerek ise yönetsel krizler nedeni ile bir takım teröre destek sağlayan radikal ülkelerin illegal grupların ve terör örgütlerinin eline geçmesi endişe ile izlenmiş en başta Birleşmiş Milletler öncülüğünde zorunlu olarak bu ülkelere ve terör gruplarına karşı yaptırımlar getirilme çalışmalarına hız verilmişti.

Soğuk savaş döneminin ardından küresel olarak artış gösteren uluslararası terörizm faaliyetlerinin kontrol altına alabilmek için Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1540 sayılı kararı özellikle kitle imha silahlarının kontrol ve denetimleri açısından milat olabilecek bir karardır (Kaşıkçı, 2016: 10). 2004 yılında Birleşmiş Milletlerin 1540 sayılı kararı neticesinde “*Kitle İmha Silahlarının Devlet Dışı Aktörlerin Eline Geçmesini Engellemeye Yönelik*” karar çıkartılmış ve kitle imha silahları “*Nükleer, Biyolojik ve Kimyasal* olarak sınırlamaya tabi tutulmuştur (Denk, 2011). 1540 sayılı güvenlik konseyi kararı tüm devletler için uygulanması zorunlu hukuksal normlar oluşturması da konunun nasıl bir önem arz ettiğinin belirtisidir (Kaşıkçı, 2016: 11). Birleşmiş Milletlere üye olan devletler uygulamak ile zorunlu oldukları BM kararlarını kendi ulusal mevzuatları ile iki şekilde uyumlaştırmaya

çalışırlar bunlardan ilki olan Monist yaklaşımda devletler alınmış olan kararları direkt olarak kendi ulusal mevzuatlarına uygularlar bir diğeri olan Duolist yaklaşımda ise ulusal mevzuatlarını Birleşmiş Milletlerde alınmış olan konsey kararlarına uyumlaştırmak zorundadırlar.

Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Önlenmesine Karşı Güvenlik Girişimi (PSI-Proliferation Security Initiative). Mevcut olan güvenlik açıklarını kapatması ayrıca kitle imha silahları ile ilgili olarak alınmış olan 1540 sayılı karara taraf olmayan devletlere zorunlu ekonomik yaptırımlar uygulanması açısından da yaptırım gücüne sahiptir (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 32). Kitle imha silahları ile ilgili olarak sakıncalı durum olarak kapalı kutular içinde taşınan yüklerin yani konteynerlerin taşınması sırasında yaşanan sıkıntı olarak düşünülmektedir. PSI'nın ana öznesi kitle imha silahlarının devletler arasında ve devlet dışı illegal yapılanmalarda yaygınlaşmasının önüne geçmektir. Yalnız alınmış olan kararda kitle imha silahlarının deniz yolu ile taşınmasında kitle imha silahları taşıma ihtimali olan gemilere açık denizlerde denetim ve kontrol amaçlı müdahalede bulunulmaması eksiklik olarak göze çarpmaktadır (Doğru, 2008: 191 atfen Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 32). Yalnız unutulmamalıdır ki denizlerdeki *Seyrüsefer Serbestliği* hukuksal normu bu tip gemilere müdahale hakkının özel şartlara bağlaması dolayısıyla müdahale konularında sıkıntılar yaşatmaktadır. Herhangi bir devlete tabi olmayan yani açık denizlerde bayraksız dolaşan gemilere müdahale hakkı mevcuttur (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 32). Maalesef uygulamada böyle bir durum ile karşılaşmak hemen hemen imkânsız gibidir nedeni ise bayrak taşıyan gemi bayrağını taşıyan devletin koruyuculuğu altında olmak isteyecektir. Gemiye çıkma konusu elzem bir hal almış ise ne olacak sorusuna ancak geminin bayrağını taşıdığı devletin yetkili otoritenin vereceği izin ile çıkılmasına müsaade edileceği yönünde bir cevap en doğrusu olacaktır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 32-33).

Bir sonraki konu da anlatılacağı üzere *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi (SAU Sözleşmesi)* içeriğinde belirtilmiş suç tanımları kapsamında açık denizlerde gemilere müdahale hakkının saklı olduğu açıklanacaktır.

#### **1.6.2. Denizlerde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (1988 SUA Sözleşmesi)**

Denizlerde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşmenin gündeme gelmesinin en büyük sebeplerinden biri olarak kabul edilen olay İtalyan yolcu gemisi olan *Achille Lauro* gemisinin 7 Ekim 1985 yılında Filistin Kurtuluş Örgütüne mensup

bir grup tarafından kaçırılması yolcu ve mürettebatın esir alındıktan sonra gemiyi kaçıran grup tarafından İsrail hapishanelerinde haksız olarak tutuklu bulunan 50 Filistinlinin özgürlüğüne kavuşturulması direktifi bu isteklerinin yapılmadığı takdirde yolcuları ve mürettebatı öldürmek ile karşı tarafı tehdit altında bıraktıkları ve bir Yahudi yolcunun ölümü neticesinde son bulan kimilerine göre denizlerde yaşanmış ilk terör eylemi/saldırısı olarak atıfta bulunulan olaydır (Kızılsümer Özer, 2016: 27-62). Sözleşmenin ana amacı yaşanmış olan bu elim terör eyleminin ardından bir daha bu şekilde bir eylemin yaşanmaması için deniz güvenliğini artırmak amacı ile global bazda terör ile mücadele amaç edinilmiştir. Uluslararası denizcilik örgütünün de çalışmaları neticesinde 1988 yılında birleşmiş milletlere üye ülkelere kabul gören sözleşme 1 Mart 1992 yılı itibarı ile yürürlüğe girmiştir. Doğal olarak günümüz dünyasında hızlı bir şekilde yaşanmakta olan değişim süreci içerisinde 1988 tarihli olan SAU sözleşmesinin de bu zaman süreci içerisinde ABD'ye 2001 yılında yapılmış olan terör saldırılarının ardından küresel terörizm faaliyetlerinin önüne geçebilmek için zorunlu olarak güncelleme gerekliliği doğmuş sonuç olarak ise SUA 2005 olarak yeni eklemeler ile bunlara örnek olarak gösterebileceğimiz “*Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol* ve tanım ve suç kapsamı bakımından da “*Terör Eylemleri, Yardımcı Eylemler, Kitle İmha Silahları (Nükleer, Kimyasal ve Biyolojik)’nın yasadışı taşınması ve kullanılması* gibi küresel terörizm engellemeye yönelik olarak SUO 2005 sözleşmesinin güncelleme çalışmalarında sözleşmeye eklenerek kabul edilmiştir (Karamete, 2010: 47). Eklenen bu maddeler neticesinde taraf devletlere SUO sözleşmesi kapsamında şüpheli durum arz eden gemilere çıkıp denetleme ve kontrol yetkisi verilmiştir. Taraf ülkelere karasularının dışında ki gemileri sorgulama imkânı tanıyan sözleşme taraf ülkeler için ekstra maliyeti dolayısıyla pratikte pek mümkün olamamaktadır (Türkistanlı ve Kuleyin, 2017: 30).

SUO sözleşmesi genel olarak siyasi eksenli suçları kapsamı alanına dahil etmiş olarak görülmüş olsa da Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin ara bir çözüm formülü olarak nitelendirilebilecek almış olduğu 1851 ile 1846 sayılı almış olduğu kararlar neticesinde *Deniz Haydutluğu Eylemlerine Karşı, haydutların yargı ve iadesi için bu sözleşmenin ilgili maddelerinden yararlanabileceği* kararı alınmıştır istisnai olarak deniz haydutluğunun Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesindeki tanımlanmasındaki *iki gemi şartı ve şahsi amaçlar* gibi şartlara yer vermemesi bu durumun suç kavramına girmesinde etkili olmuştur (Doğru, 2008: 162; Şahin, 2011: 33).

Türkiye tarafından 1990 yılında 3662 sayılı kanun ile SUA sözleşmesi ve protokolü kabul edilmiş.23242 sayılı Resmi gazetede 1998 yılında yayımlanmıştır (Türkistanlı, 2017: 30).

Denizcilikte yaşanan her trajik bir olayın ardından gerek emniyet gerek ise güvenlik açısından bir daha bu tip olayların yaşanmaması ilgili kurum ve örgütler ile denizcilik sektörünün önde gelen ülkeleri ve sektörün söz sahibi temsilcilerinin birlikte ortaklaşa yapmış olduğu çalışmalar neticesinde sektörün emniyet ve güvenliğini artırıcı yönde kurallar her zaman dünya gündemine getirilmiştir. Bu olayları birkaç örnek ile açıklamamız konuya daha da netlik kazandıracaktır.

1912 yılında Kuzey Atlantik'te buz dağına çarpma sonucu batan TITANIC yolcu gemisinden sonra SOLAS (Denizlerde Can Güvenliği) gibi kuralların temellerinin atılması gibi. En basitinden batmaz olarak nitelendirilen insanoğlu medeniyetinin üretmiş olduğu en lüks yolcu gemisinde taşınan yolcu sayısına en azından eşit can kurtarma filikalaları olsaydı çok sakin bir denizde batan TITANIC yolcu gemisinde binlerce kişi Kuzey Atlantik'in soğuk sularında hipotermi sonucu ölmezdi. 1999 yılında batan ERICA tankerinin ardından uluslararası denizcilik örgütünün almış olduğu yaptırım kararları sonucu çevre kirliliğini engellemeye yönelik olarak petrol taşıyan tankerlerin çift cidarlı olarak yapılması ve belirli yaşı doldurmuş standart altı gemilerin kontrol ve denetim faaliyetlerinin ISM (Denizlerde Emniyetli Yönetim) kapsamında artırılması ve bu tip çevre felaketlerine yol açabilecek kazaların önüne geçilebilmesi kurallar dizinin artırılması gibi. Yemenin Aden limanında El-Kaide militanlarınca 2000 yılında Amerikan savaş gemisi USS COLE yapılmış olan bombalı saldırı.2001 yılında dünyanın görmüş olduğu en büyük terör saldırılarının ABD yönelik olarak yapılması yaklaşık olarak bu trajik olaydan bir sene sonra Aden körfezinde Fransız bandıralı LIMBURG tankerine küçük bir botla yapılan intihar saldırıları sonucu tankerin infilak etmesi artık bardağı taşıran son damlalar olmuş dünya denizcilik gündemine gemilerin ve limanların güvenliği ile ilgili olarak ISPS Kod olarak adlandırılan sektördeki ana öznesi güvenlik olan düzenleyici, önleyici ve kontrol edici kurallar dizisi gündeme getirilmiştir.

Esasen SUA 2005 sözleşmesi İtalyan yolcu gemisine yapılan terörist saldırıların ardından 1988 SUA (Denizlerde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi) sözleşmesi ile başlayıp 2001 ABD'ye yapılan terör saldırılarının ardından 2004 yılında dünya denizcilik gündemine giren gemi ve liman güvenlik kodu olarak tanımlanan ISPS kod

tamamlayıcı bir niteliğe haiz olan konvansiyondur. Kapsamı ile tamamen kendinden önceki konvansiyonları tamamlayıcı eksikliklerini giderici bir yapı içermektedir ki bu itibarı ile SUA 2005 denizlerde terör faaliyetlerini önleyici ve engelleyici tedbirler dizisini içermektedir (Kızılsümer Özer, 2015: 49). 1988 SUA konvansiyonu ile 2005 SUA konvansiyonu karşılaştırıldığı zaman iki ana değişikliğin gündeme getirildiği (Kızılsümer Özer, 2015: 50). bunlarda ilki olan yasadışı olarak tasvir edilen faaliyetlere “*Gemilere zorla el konması, gemideki insanlara zarar vermeye yönelik hareketler ve gemiye zarar verebilecek cihazların yerleştirilmesi, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokmak, geminin emniyetli seyrine devam edebilmesi için gerekli olan donanıma hasar vermek, bu suçlara teşebbüs etmek yada bunlardan herhangi birini gerçekleştirmek*” ve bu şartların gerçekleşmesi ihtimali ve durumunda gemilere açık denizlerde müdahale yetkisinin verilmesidir.

### **1.6.3. ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi ve Güvenlik Kodu)**

11 Eylül 2001 Amerika Birleşik Devletleri’ne yapılmış olan El-Kaide terör örgütünün saldırılarının ardından uluslararası denizcilik örgütü IMO’nun yapmış olduğu çalışmalar neticesinde *Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin (Solas) XI. bölümüne* ilk defa emniyet kavramından ayrı olarak güvenlik kavramı ile ilgili maddelerin eklenmesi sonucu ISPS Kod kural ve uygulamaları yapılandırılmıştır. 500 GT (Gros Tonaj) ve üstü yük ve yolcu gemileri ile bu gemilere hizmet verecek olan liman, terminal, şamandıra ve platformlara uygulanması zorunlu olan bu kod Aralık 2002 de Birleşmiş Milletler Genel kurulunda oy birliği ile kabul edilmişin ardından eş zamanlı olarak IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütüne) üye ve SOLAS kurallarını kabul eden ülkelere 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren uygulanmasına geçilmiştir. Çalışmanın ana konusu ISPS olması nedeni ile çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde ISPS kod ile ilgili olarak daha ayrıntılı bilgiler verileceği için sadece bu bölümde tanımlanmasının yapılması yeterli görülmüştür.

Bilhassa ikinci dünya savaşından itibaren gemilerin ve denizlerin güvenliği ile doğrudan ilişkili olan Birleşmiş Milletlerin yürüttüğü çalışmalar ile gündeme getirilen sözleşmeler olan “*1988 SUA (Denizlerde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)*, *2002 ISPS KOD (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu)* ve 2005 yılında güncelleme yapılan SUA (*Denizlerde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme*) denizlerde ve liman tesislerinin güvenliğini artırmaya yönelik olarak önleyici engelleyici ve kontrol edici kurallar serisini oluşturmuştur.



Uluslararası sözleşmeler olan kurallar ve uygulamaların ne derece başarılı olduğu ise tartışmaya açık bir konu teşkil etmektedir yapılan çalışmada tez kapsamında bilhassa ISPS kod ile uygulamalar analiz edilmeye çalışılacaktır.

#### **1.6.4. İkinci Dünya Savaşından Sonra Denizlerde Yapılan Şiddet Eylemlerine Genel Bir Bakış**

Genel olarak saldırı ve eylemleri sınıflandırma ayırımına tabi tutmadan ikinci dünya savaşından sonra gerçekleştirilen denizlerde şiddet saldırı ve eylemleri olarak tanımlayabileceğimiz saldırı ve eylemlerin konu ile ilgili önem arz edenleri şunlardır.

- 1961 yılında Salazar karşıtlarının Portekiz yolcu gemisi SANTAMARIA'yı kaçırması (URL- 4, 2007).
- Amerikan askeri lojistik gemisi olan COLOMBIA EAGLE Vietnam'daki savaşa karşı protesto etmek için kendi mürettebatı tarafından kaçırılması (1970) (URL- 5, 2007).
- Venezüella gemisi olan ANZOTEQUE Venezüella karşıtı gruplarca yapılan eylem (1971) (URL- 5, 2007).
- Sanya'ya Filistin Kara Eylül örgütüne yapılan saldırı sonucu geminin batması (1973) (URL- 5, 2007).
- Japonya'nın Kızıl Ordu örgütü ile Filistin Halk Cephesi örgütünün ortaklaşa düzenledikleri saldırı sonucu Laju yolcu gemisinin kaçırılma eylemi (1974) (URL-5, 2007).
- Karaçi limanında Monarşi karşıtı örgüt üyelerince Yunan bandıralı VORY gemisinin kaçırılması (1974) (URL- 5, 2007).
- Filipin yönetimine karşı isyan hareketi başlatan illegal gruplar özellik ile ülkenin güney kesimlerinde denizlerde haydutlu saldırılarını başlattılar (1975) (URL- 5, 2007).
- 1975 yılında Maxim Gorky gemisi Porto Riko limanında bulunduğu sırada bombalı saldırı (URL- 5, 2007).
- İspanyol balıkçı gemileri olan GARMAMOR ve COSTA TERRANOVA ve Portekiz kargo RIO VOUGA gemisinin 1980-86 yılları arasında Batı Sahra Kurtuluş Örgütü (POISARIO) saldırıları sonucu batırılması (URL- 5, 2007).

- 1982 ve 1984 yılları arasında Nikaragualı gerillaların ülkenin limanlarının girişlerine mayın döşemeleri sonucu yaptıkları eylemler (URL- 5, 2007).
- Kızıldeniz'in Süveyş kanalı çıkışına Libya Bandıralı GHAT gemisinin mayın dökerek yaptığı saldırılar (1984) (URL- 5, 2007).
- İtalyan yolcu gemisi olan ARCHILLE LAURO'nun Filistin Kurtuluş Halk Örgütü militanlarınca kaçırılması (1985) (URL- 5, 2007).
- Yunan gemisi olan City of Poros'a yapılan terör saldırısı (1988) (URL- 5, 2007).
- Ayrılıkçı Eritrea örgütü denizlerde gerilla savaşı başlattı (1989-1994) ve sonuç olarak üç adet Polonya bandıralı gemiler olan BOLESŁAW KRYWOUSTY, ADAM ASNYK, WLADYSŁAW LOKIETEK batırıldı (URL- 5, 2007).
- İtalyan kargo gemisi olan LUCIANO Cezayir'de radikal İslamcılar tarafından yapılan saldırı sonucu gemi personelinin tümünün öldürülmesi (1994) (URL-6, 1994).
- 1996 yılında Çeçen gerillaların Rusların yaptıkları işgali protesto etmek amacı ile Avrasya feribotunda 4 gün boyunca yapmış oldukları feribotu işgal etme eylemi (URL-4, 2008).
- 2000 yılında Yemen'in Aden limanında yakıt ikmali yapan Amerikan USS COLE savaş gemisine Radikal dinci terör örgütlerince 600kg C4 patlayıcısı ile yapılan intihar saldırısı sonucu 17 Amerikan askeri ve 2 teröristin ölümü ile sonuçlanan terör saldırısı (URL-4, 2008).
- Fransız LIMBURG süper tankerine Yemen açıklarında yapılan küçük bir botla yapılan bombalı saldırı (2002) (URL- 5, 2007).
- 2003 yılında M/T Penrider tankerinin tam yüklü bir vaziyet de Kuzey Malezya deniz alanında deniz haydutları tarafından kaçırılması ve geminin 52.000 Dolar fidye karşılığında serbest kalmasının gerçekleştiği deniz haydutluk saldırısı (URL-4, 2008).
- 2004'de, Filipinler'deki SUPERFERRY 14'e yapılan terör saldırı sonucu teröristler 116 kişiyi öldürdü bu saldırı bugüne kadar denizlerdeki en ölümcül terör saldırısı oldu (URL -7, 2019).

- 2005 yılında Somali'nin 80 mil açığında seyir halinde iken 151 mürettebatı ve 161 yolcusu ile deniz haydutluk saldırısına maruz kalan M/S Seabourn Spirit yolcu gemisi (URL-5, 2007).
- 2005'te Filipinler'de yolcu gemisi DON RAMON'a terör saldırı düzenlendi (URL-7, 2019).
- 2010 yılı içinde M STAR tankeri Hürmüz Boğazı geçişi esnasında saldırıya uğradı (URL -7, 2019).
- 2013'de - COSCO ASIA Süveyş Kanalı geçişi esnasında gemiye RPG füzesi atıldı (URL -7, 2019).

#### **1.6.5. Türk Armatörlerin Sahipliğindeki Gemilere Yapılan Şiddet Eylemleri**

Genel olarak günümüzde Türk armatörlerin sahipliğindeki gemilere yapılan şiddet eylemlerine denizcilik otoriteleri tarafından deniz haydutluk saldırıları olarak nitelendirilmektedir. Coğrafi olarak genellik ile Afrika boynuzu olarak tabir edilen Somali deniz alanları civarında gemilere yapılan saldırılarda profesyonelleşmiş Somalili deniz haydutları tarafından yapılan saldırılara maruz kalmış Türk armatörlerin sahipliğindeki gemiler kronolojik olarak listelenecektir.

##### **M/V Yasa Neslihan**

Yasa denizcilik sahipliğindeki Marshall adalarına kayıtlı geminin (bakınız. Resim 1 **Hata! Başvuru kaynağı bulunamadı.**) Kanada'dan yüklemiş olduğu 77 bin ton Demir cevherini Çin'e getirmekte iken 29 Ekim 2008 tarihinde 20 mürettebatı ile birlikte Somali açıklarında Somalili deniz haydutları tarafından ele geçirilmesi. Mürettebatın 70 gün sürecek esaretinin ardından deniz haydutlarının fidye isteklerine karşın şirketin fidye ödemeyi kabul ederek hem personelini hem de gemiyi deniz haydutlarının elinden kurtarmışlardır (URL -8, 2008).



**Resim 1: M/V Yasa Neslihan gemisi**

**Kaynak:** (URL -9, 2008)

### **M/T Karagöl**

İsrail'den almış olduğu kimyasal yükü Hindistan'ın Bombay limanına getirmekte olan KARAGÖL kimyasal tankerinin (bakınız Resim 2) Aden körfez geçişini yaptığı sırada 14 personeli ile birlikte 12 Kasım 2008 tarihinde kaçırılmış yaklaşık olarak iki ay deniz haydutları tarafından sürecektir esaretin ardından tankerinin sahibi olan Yardımcı Denizcilikten yapılan açıklamaya göre korsanlara fidye verilmeden başka bir yol denenmek sureti ile ikna edildiği bu yol ile personel ve geminin serbest bırakıldığı açıklaması kamuoyuna duyurulmuştur (URL-10, 2019. ).



**Resim 2: M/T Karagöl gemisi**

**Kaynak:** (URL-11, 2008)

### **M/V Horizon 1**

8 Temmuz 2009 tarihinde M/V Horizon 1 (bakınız Resim 3) Aden körfezinde seyir halindeyken Somalili deniz haydutlarının saldırısı sonucu personeli ile birlikte ele geçirilen gemi 89 gün sürecek olan esaretin ardından fidye karşılığı serbest bırakılmıştır (URL-12, 2009).



**Resim 3: M/V Horizon 1 gemisi**

**Kaynak:** (URL-13, 2009)

### **M/V Elgiznur Çebi**

Kaptan Demir-Çelik firmasına sahipliğindeki 57 bin DWT (Taşıma Kapasiteli) gemi (bakınız Resim 4) Aden körfezinde seyir halindeyken TCG GEDİZ firkateyninin uyarıları ve bölgeye daha yakın olan Aden körfezinde güvenliği sağlamak ile yükümlü olan Yunan ve Alman gemilerinin etkili mücadelesi sonucu 19 personele sahip gemi haydutların eline geçmeden kurtarılmıştır (URL-14, 2009).



**Resim 4: M/V Elgiznur Çebi Gemisi**

**Kaynak:** (URL-15, 2009)

## **M/V Frigia**

İsrail'den Tayland'a 35 bin ton suni gübre yükü ile seyir yapmakta iken Birleşmiş Milletler deniz gücünün oluşturmuş olduğu güvenlik koridorunu sorunsuz geçtikten yaklaşık 1.5 gün sonra 23 Mart 2010 tarihinde Hint Okyanus bölgesinde seyir halinde olduğu esnada Somalili deniz haydutlarınca personeli ile birlikte ele geçirilen gemi (bakınız Resim 5), deniz haydutları ile yapılan sıkı pazarlıkların ardından tam 128 gün sonra deniz haydutları eylemlerine son vermişlerdir(URL-16, 2010).



**Resim 5: M/V Frigia gemisi**

**Kaynak:** (URL-17, 2010)

## **M/T Özay-5**

Nijerya'nın Lagos limanı açıklarında gemiden-gemiye limbo faaliyeti esnasında 25 Mart 2010 gece yarısına doğru söz konusu gemiye (bakınız Resim 6) kalaşnikof silahlar ile ateş açan gemide gözcülük yapanlar tarafından 8 kişi oldukları söylenen deniz haydutları gemiye çıkmayı başarmışlar tüm personeli köprü üstüne toplayan deniz haydutları personelin değerli eşyalarını gasp ederek gemiyi terk etmişler çıkan arbede sonucu ise ikinci kaptan bıçak ile hafif şekilde yaralanmıştır (URL-18, 2010).





**Resim 6: M/T Özay-5 gemisi**

**Kaynak:** (URL-18, 2010)

### **M/T Cotton**

Genel denizciliğe ait olan 37.879 Dwt (Tonluk) petrol ve türevlerini taşıyan tankerin (bakınız Resim 7) Batı Afrika’da Gine körfezinde Gabon’un liman kenti olan Port Gentil’den 20 mil uzaklaştıktan sonra deniz haydutlarınca kaçırıldığı ve tanker ile iletişimin 14 Temmuz 2013’den itibaren kesildiği şirket yetkililerince açıklanmıştır. Nijeryalı deniz haydutlarınca yapılan saldırı sonucu gemiden taşıdığı petrol ve türevlerinden bir miktar çalınmış 24 kişi olan Hindistanlı personele her hangi bir zarar verilmemiştir. Şirket yetkililerince personel ve gemiyi kurtarmak için fidye verilip verilmediği hakkında herhangi bir açıklama yapılmamıştır (URL-18, 2010)



**Resim 7: M/T Cotton gemisi**

**Kaynak:** (URL-19, 2010)

## **M/T Basat**

5 Kasım 2014 tarihinde küresel ticaretin petrol ve türevlerinin taşınmasında stratejik rotalar geçiş güzergahı olan Batı Afrika kıyılarında Tersan Denizcilik şirketine ait olan BASAT tankeri (bakınız Resim 8) Nijerya açıklarında deniz haydutlarının saldırısına uğramış 14 personelin bulunduğu gemide 2 personelin saldırı esnasında güverte olması nedeni ile korsanlar tarafından saldırı yaptıkları botlar bu iki gemi personelini kaçırmışlar diğer 12 personel ise 2004 yılında uygulanmaya başlayan ISPS (Gemi ve Liman Güvenlik Kodu)'nun getirmiş olduğu kurallar sonucu gemilerde “*Panik Odası*” uygulaması ile personelin gemide gizli bir bölüme saklanması sonucu deniz haydutları tarafından rehin alınmaktan kurtulmuşlar deniz haydutların saldırısı iki personeli yanlarına alarak gemiyi terk etmeleri ile son bulmuştur. Tersan şirketinin Nijeryalı yerel avukatlarında yardımıyla deniz haydutları ile fidye konusunda anlaşma sağlanmış ve iki denizci deniz haydutlarına verilen fidye ile kurtarılmaları sağlanmış fakat şirket yetkililerince verilen fidye miktarı hakkında açıklama yapılmamıştır (URL-19, 2010).



**Resim 8: M/T Basat gemisi**

**Kaynak:** (URL-20. 2010)

## **M/T Puli**

Batı Afrika kıyılarında Nijerya açıklarında 11 Nisan 2016 tarihinde seyir halinde iken Nijeryalı deniz haydutlarının yapmış oldukları saldırı sonucu Kaptanoğlu Denizcilik firmasına ait olan M/T PULI tankerinin (bakınız Resim 9) kaptanda dahil olmak üzere 6 personelin deniz haydutlarınca gelmiş oldukları botlar kaçıırıldığı deniz haydutluk saldırısıdır (URL-21. 2016).





**Resim 9: M/T Puli gemisi**

**Kaynak:** (URL-21. 2016)

### **M/V İnce İnebolu**

10 Mayıs 2018 gece yarısı Yemen'e 50 bin ton (DWT) buğday getiren M/V İNCE İNEBOLU isimli Türk bayraklı gemiye (bakınız Resim 10) yapılan füze saldırısı neticesinde gemi hasar görmüş ve Suudi koalisyon güçlerinin yardımı ile Suudi Arabistan'ın Jizen limanına gemi emniyetli bir şekilde çekilmiştir. Söz konusu gemi Rusya'nın Novorosisky limanından Yemen'in Salif limanına buğday getirmekteydi herhangi bir can kaybının yaşanmadığı olayda gemi büyük hasar almıştır. Bilindiği üzere Yemen'de üç yıldır Suudi Arabistan ve İran'ın ülkede söz sahibi olma mücadelesi yüzünden iç savaşa sürüklenmiş devletin gücünün olmadığı yerde otorite boşluğu nedeni ülke 10 binlerce masum insanın öldüğü bir bataklık haline dönmüştür (URL-22. 2018).

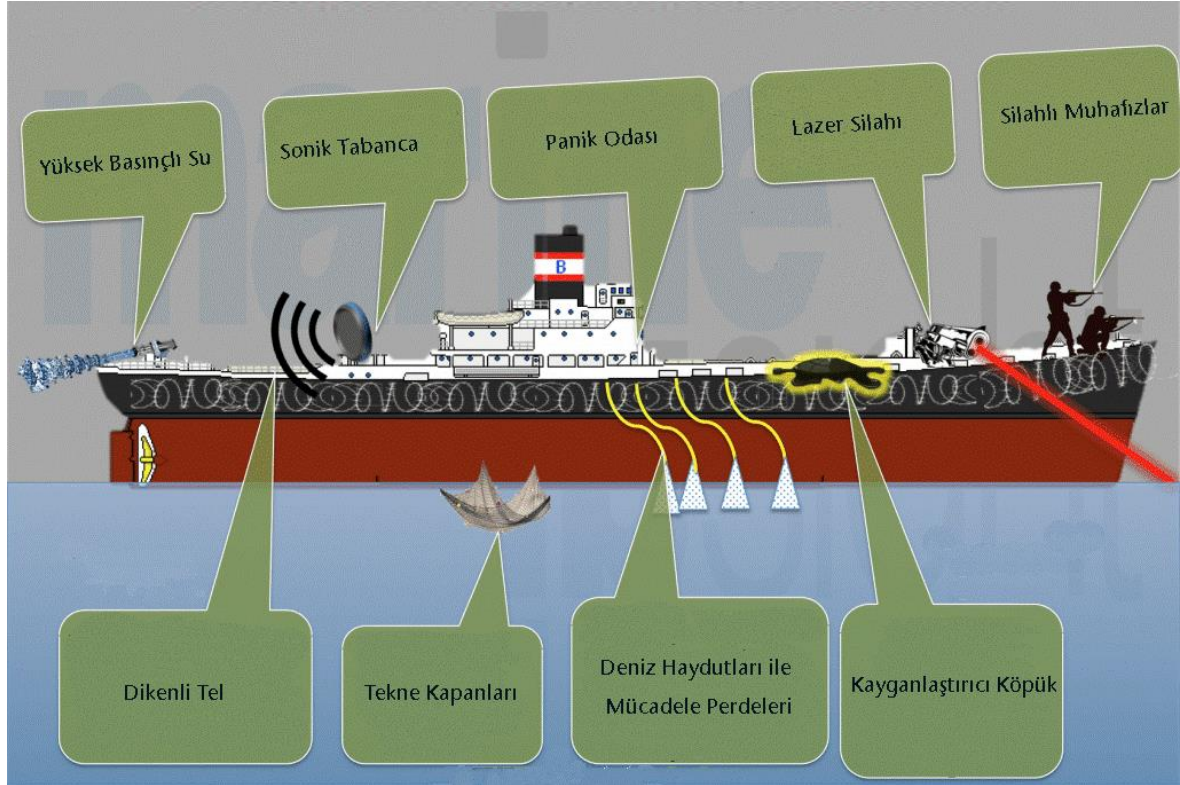


**Resim 10: M/V İnce İnebolu gemisi**

**Kaynak:** (URL-23. 2018)

## 1.7. Deniz Haydutluk Saldırı Tehlikesine Karşı Ticari Gemilerin Mücadele Yöntemleri

Yukarıdaki konularda bahsi geçen deniz alanlarında yaşanan deniz haydutluk saldırıları ile mücadele edebilmek için gemilerin söz konusu tehlikeli sulara girmeden önce alması gereken tedbirler dizisi 9 başlık altında toplanmıştır (bakınız Şekil 3).



**Şekil 3: Ticari gemilerin deniz haydutluk saldırılarına karşı alması gereken tedbirler**

**Kaynak:** (URL-24. 2019)

### 1.7.1. Yüksek Basınçlı Su

Gemiden yüksek basınçlı su püskürtülerek gemiye çıkmaya niyetli deniz haydutlarını engellemeye yönelik mücadele yöntemidir fakat bu yöntemin dezavantajı ellerinde otomatik silahlar ve roketatarlı deniz haydutlarına karşı maalesef etkili olması imkan dahilinde değildir.

### 1.7.2. Sonic Tabanca

Yüksek frekanslı ses ile çalışan tabanca sistemi belirli mesafelere kadar deniz haydutlarının gemiye yaklaşmasını engellemesi bakımından etkili bir sistem olmak ile beraber deniz haydutları ekipman yönünden teknolojik donanıma sahipler ise geminin bu mücadele yöntemini etkisi hale getirebilmektedirler.

### **1.7.3. Panik Odası**

Geminin içinde saklı kale olarak tarif edilse de genel anlamı ile *Panik Odası* olarak bilinen dışarı ile telsiz iletişimine sahip bu güvenli oda tüm personelin zorunlu günlerce zorunlu ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir şekilde yapılandırılmalıdır. Gemiye çıkan deniz haydutları gemide rehin alabileceği personel olmayınca belirli bir süre sonunda gemiyi terk etmek zorunda kaldıkları bir çok saldırı vakasında ispatlanmıştır önemli olan gemiye çıkan deniz haydutları tarafından bu odanın yerinin bulunmamasıdır etkili bir yöntem olarak literatüre geçmiştir.

### **1.7.4. Lazer Silahı**

Deniz haydutlarının görsel olarak dikkatini dağıtmaya yönelik olarak amaçlanan lazer silahı son yıllarda geliştirilen inovatif gelişmeler neticesi tasarlanmıştır deniz haydutlarını geri püskürtme konusunda başarılı bir teknolojik yöntem olabileceği tahmin edilmektedir.

### **1.7.5. Silahlı Muhafızlar**

Şu an gemilerde deniz haydutluğuna karşı kullanılan en etkili yöntem olmak ile beraber gemilerin işletme maliyetlerini artırması ve bu artışların navlun fiyatlandırmalarına yansması bu yöntemin en büyük dezavantajıdır fakat geminize otomatik ve roket atarlar ile gelen deniz haydutlarına karşı en güvenilir yöntem olarak güncelliğini korumaktadır deniz haydutluk saldırılarını yoğun yaşandığı bölgelerden değerli yük taşıyan bir çok şirketin kullanmış olduğu yöntem olarak dikkatleri üzerine çekmektedir genellikle ile paralı asker veya emekli asker sınıfında yer alan silahlı muhafızlar yaptıkları işlerde mesleki bilgi ve deneyime sahip kişiler arasından yüksek ücretler karşılığında seçilmektedir.

### **1.7.6. Dikenli Tel**

Gemiye önemli çıkış alanların dikenli ve jiletli teller ile kaplanarak gemiye çıkışın engellenmesine yönelik önlemler serisidir son yıllarda bir çok gemide bu tellere yüksek voltajlı elektrik verilerek daha etkili kullanım yoluna gidilmektedir.

### **1.7.7. Tekne Kapanı**

Yüksek süratli korsan botlarının pervane sistemlerini işlevsiz bırakmaya yönelik olarak geliştirilen ağ sistemidir gemiye otomatik silahlar. roketatarlar veya intihar saldırı

amacı ile gelmeyen deniz haydutları için pervane sistemlerine denk gelmesi durumunda etkin olabilmektedir.

### **1.7.8. Deniz Haydutları ile Mücadele Perdeleri**

Gemilerin her iki bordosuna asılan hareketli basınçlı su veren lastik hortumlar korsan saldırılarında gemiye çıkışların engellenmesi yönünden etkili olabilmektedir basınçlı suyun etkisi ile hareket eden ve suyun basıncı ile gemiye çıkmayı perdeleyen sistemlerdir.

### **1.7.9. Kayganlaştırıcı Köpük**

Adından da anlaşılacağı üzere geminin her iki iskele (sol) ve Sancak (sağ) tarafından özel bir kayganlaştırıcı madde ile sıvanarak gemiye çıkışların imkansız hale getirme yöntemidir kayganlaştırıcı maddenin etkisi ile gemini üzerinde hareket kabiliyeti imkansız hale gelmektedir

Yukarıda anlatmaya çalıştığımız deniz haydutlarına karşı mücadele yöntemlerine teknolojik gelişmelerin etkisi ile her geçen gün yenileri eklense de deniz haydutlarının da her geçen gün teknolojik gelişmelerden sonuna kadar faydalanıp etkili saldırı yöntemleri kullandıkları unutulmamalıdır. Bir diğer önemli hususta acaba deniz haydutluk saldırılarının yoğun yaşandığı suları kullanan gemilerin armatörlerinin gemilerine ne ölçülerde malzeme ve ekipman desteğinde bulunduğu bulursa dahi gemilerde mesleki olarak eğil ISPS Kod gemi güvenlik zabitlerinin varlığının uygulamalar açısından önemi tartışılmayacak kadar büyüktür.

## **1.8. Türk Deniz Kuvvetlerinin Deniz Haydutluk Mücadelesi**

Özellik ile Somali deniz alanlarında artış gösteren deniz haydutluk saldırılarına karşı Amerika Birleşik Devletlerinin öncülüğünde Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin kararları neticesinde yılda yaklaşık olarak 30 bin geminin geçiş yaptığı deniz alanlarının güvenliğini sağlamaya yönelik olarak *NATO Daimi Deniz Görev Gruplarının SNMG-1 ve SNMG-2 katılımları* ile periyodik zamanlarda değişimleri sağlanarak okyanus kalkını harekatı (OOS) oluşumunu sağlamak için CTF-508'in (Birleşik Görev Grupları) yapılandırılması sağlanmıştır. İlk olarak bu bölgedeki deniz haydutları ile mücadele kapsamında yapılandırılan CTF-151 oluşumunun temelleri 13 Ocak 2009 da 11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra Deniz Güvenliği ve Terörle Mücadele kapsamında oluşturulmuş olan Birleşik Deniz Kuvvetleri (CMF) yapılandırılmasının altında görev almaktadır. Avrupa

Birliği ÷lkelerinin de Atalanta Harekatı ve CTF-465 (Birleşik G÷rev Grupları) yapılandırılması ile katkı sağlamış olduğu bu oluşuma T÷rk Deniz Kuvvetleri de TBMM almış olduğu 10 şubat 2009 tarih 934 sayılı tezkeresi ile “ *Deniz Kuvvetleri Unsurları 25 şubat 2009 tarihinden İtibaren Aden K÷rfezi, Somali Karasuları ve açıkları Arap Denizi ve M÷cavir B÷lgelerde G÷rev Yapmaya Başlamıştır*” (URL-25. 2019).

## **2. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE) ISPS CODE**

### **2.1. Denizlerde Emniyet ve Güvenlik Kavramları**

Birbirinden iki ayrı kavram ve anlam ifade etmelerine maalesef denizcilik literatürün de kavram karmaşasına sebebiyet veren bu kavramlar gerçek de ne ifade etmektedir?

#### **2.1.1. Denizlerde Emniyet**

Denizcilik daha doğru bir ifade ile gemicilik faaliyetlerinin icrası esnasında deniz araçları ve gemilerin tekniksel anlamda iş ve işleyişle ilgili olarak kazalara ve tedbirsizliklere mahal vermeyecek şekilde işletilmesi sektöre denizcilik politikaları ile yön vere IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun detaylı çalışmalarının ardından denizcilik sektörünün gündemine getirilen kurallar ve düzenlemelerinin eksiksiz ve kusursuz olarak uygulanmasıdır. Denizlerde emniyet kural ve düzenlemelerine riayetsiz davranışlar neticesinde genellikle insan hatalarından meydana gelen kazaları denizde çatışma, yangın, çevre kirliliği, boğulma, araç ve gereçlerin hatalı kullanımı sonucu ölüm ve yaralanmalar vb. olarak sınıflandırabiliriz (URL-26, 2019).

#### **2.1.2. Denizlerde Güvenlik**

Deniz alanlarında can ve mal güvenliğine yönelik olarak kasıtlı ve bilinçli bir şekilde illegal yapılanmalar tarafından yapılan saldırı ve eylemleri önlemeye yönelik olarak oluşturulmuş olan uluslararası ve ulusal kural ve düzenlemelerin bütünüdür. Günümüz dünyasının en önde gelen deniz güvenliği ile ilgili sorunları sırası ile deniz haydutluğu, deniz terörizm, her türlü kaçakçılık türleri, yasa dışı göçler ve terör ve bağlı taşeron örgütlerinin finansman ihtiyaçlarını karşılamak için yaptıkları uyuşturucu kaçakçılığıdır. Bu saldırı eylem ve faaliyetleri engellemeye yönelik olarak her gerek ulusal gerek ise uluslararası toplum düzeyinde insanlığın ortak menfaatine yapmış olduğu çalışmalar bu alanda güvenliğin ana çatısını oluşturmaktadır. Deniz alanlarının illegal suç örgütlerinin manevra sahası olmasının en büyük nedenlerinden bir tanesi deniz alanlarının karasal alanlardan daha çok bir şekilde geniş alanlar sunması aynı zamanda başta gemilere yapılan saldırı ve eylemlerin global çapta sansasyonel olaylara sebebiyet vermesidir bir de unutulmaması gereken hacim alanlarının genişliği ihbar sistemi veya tesadüf olmadıktan sonra her türlü kaçakçılık faaliyetleri için sınırsız fırsatlar imkânı sunmasıdır. Denizlerde yapılacak saldırı ve eylemler bir çok senaryo yazmaya imkan tanımaktadır (URL-26, 2019).

### **2.1.3. Denizlerde Güvenlik ile İlgili Komplolar**

#### **Senaryo 1**

Bir mutfak tüpünün herhangi bir mutfak da patladığı zaman yaptığı yıkım d ş n ld ğ nde aynı şekilde terör grupları tarafından deniz alanlarında kaçırlan likit doğal gaz (LNG) tankerinin bu miktarın milyonlarca olan miktarını dar bir kanal, boğaz veya bir liman terminalinde patlatılması insanın düşünürken bile dehşete düşürmeye yetmektedir.

#### **Senaryo 2**

Yine başka bir senaryoda ise nükleer, kimyasal veya biyolojik silahların gemilere yüklenmek sureti ile işlek stratejin öneme sahip bir limanda veya dar bir su yolu ve veya kanalda patlatıldığını düşünürsek büyük trajik sonuçlarını tartışmaya dahi gerek yoktur.

#### **Senaryo 3**

Ter ristlerce kaçırlan 100.000 ton ham petrol yüklü petrol tankerinin Ege denizinde kaçırlıldığını veya saldırıya uğradığını düşünelim bu potansiyel tehlikenin turistik bölgelerde meydana getirebileceği can mal kayıpları ile çevreye vereceği zararın boyutlarını düşünmek bile imkansızdır

#### **Senaryo 4**

Denizlerin 5 yıldıızlı yüzen otelleri sayılan kruveziyer yolcu gemilerine yapılabilecek terör saldırısının binlerce masum insanın hayatına mal olabileceği de yegane gerçekler arasındadır. Bu tip denizlerde güvenlik konusu ile doğrudan alakalı onlarca hatta yüzlerce senaryo yazılması imkan ve ihtimal dahilinde bulunmaktadır bu sebep ile ABD'ye yapılan acımasız terör saldırılarının ardından gemilerin ve bu gemilere hizmet veren limanların güvenliği masaya yatırılmış hava ulaştırma sektörünün kullanılması nedeni ile gelen 11 Eylül saldırılarının benzer bir şeklinin deniz yolundan gelebileceği düşüncesi ile ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği) Kod yapılandırılmıştır. En son denizlerde gemi ve liman güvenliğini yapılabilecek muhtemel terör saldırı ve eylemlerine karşı tedbir almaya ve  nemeye yönelik kod denizlerdeki güvenlik sorunsalı ile ilgili düzenlemeler getiren en güncel yapılanmadır.

## 2.2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Security Code)'nun Kabul Süreci.

Aralık 2002 tarihinde kabul edilmiş, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'e Taraf Ülkeler Konferansı Hükümleri.

Konferans kararı 2 (12 Aralık 2002 tarihinde kabul edilmiştir)

Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Code) kabulü

*KONFERANS,*

*Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması 1974'te yapılacak (bundan sonra "Anlaşma" olarak anılacaktır) denizde güvenliği arttırmaya yönelik özel önlemlerle ilgili değişiklikleri KABUL EDEREK,*

*Anlaşmadaki yeni Bölüm XI-2'nin Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu'na (ISPS Code) referans oluşturduğunu ve gemilerin, şirketlerin ve liman tesislerinin Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Code) (bundan sonra "Kod" olarak anılacaktır) A Bölümünde belirtilen ilgili gerekliliklere uyumlu olması gerektiğini DİKKATE ALARAK,*

*Sözü edilen bölümün Taraf Devletlerce uygulanmasının deniz güvenliğinin artırılması ve gemide ve kıyıda yer alanların korunmasına büyük oranda katkı sağlayacağı DÜŞÜNCESİYLE,*

*Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) (bundan sonra "Örgüt" olarak anılacaktır) Deniz Güvenliği Komitesince, yetmiş beş ve yetmiş altıncı oturumunda Konferans tarafından değerlendirilmek ve kabul edilmek üzere hazırlanan taslak Kodu DİKKATE ALARAK,*

*1. Mevcut önerenin Ek'inde metin olarak yer alan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu'nu (ISPS Code) (bundan sonra "Kod" olarak anılacaktır) KABUL EDER;*

*2. Anlaşmaya Taraf Devletleri; Kod'un, Anlaşmadaki yeni Bölüm XI-2'nin işlerlik kazanma tarihinden sonra, 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe gireceğini dikkate almaya DAVET EDER;*



3. *Deniz Güvenliği Komitesi'nden, Kod'u incelemeye tâbi tutarak, uygun olan yerlerde değişiklik yapmasını TALEP EDER;*

4. *Örgüt Genel Sekreteri'nden, mevcut önerenin onaylı nüshalarını ve Ekte yer alan Kod metnini, Anlaşmaya taraf bütün Devletlere iletmesini TALEP EDER;*

5. *Genel Sekreter'den ayrıca, bu önerge ve ekinin nüshalarını Anlaşmaya taraf olmayan tüm Örgüt Üyelerine iletmesini TALEP EDER (URL-27, 2019).*

### **2.3. Deniz Güvenliğini Artırmak Amacı ile Solas-74 (Denizde Can Emniyeti Güvenlik Konvansiyonu) Uluslararası Sözleşmesine Eklenen Düzenlemeler**

#### **2.3.1. SOLAS Bölüm-11-1 (Denizlerde Emniyet)**

Deniz ulaştırma yolları ile gelebilecek terör saldırılarına karşı engelleyici emniyet tedbirlerini almaya yönelik olarak SOLAS 11- 1 bölümünde yapılan değişikliklerdir.

#### **2.3.2. SOLAS Bölüm-11-2 (Denizlerde Güvenliği Artırma Amaçlı Özel Önlemler)**

SOLAS 11-1 bölümünde yapılan değişikliklere yapılan eklemeler ile ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve liman Tesisi Güvenlik Kodu)'nun dünya denizcilik sektörüne SOLAS sözleşmesini imzalayan taraf ülkelerce zorunlu kabul esasına dayandırılarak 1 Temmuz 2004'den itibaren eş zamanlı olarak uygulanmaya başlanan ana konusu *denizlerde güvenlik* olan ISPS Kodu oluşturan bölümdür (URL-28, 2019).

### **2.4. ISPS Kod ile Amaçlanan ve Hedeflenenler**

*Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code), IMO'nun Deniz Güvenlik Komitesi ve Deniz Güvenlik Çalışma Grubu'nun; yolcuların, mürettebatın ve geminin güvenliğini tehdit eden terörist hareketlerin önlenmesine yönelik işlemlerin ve önlemlerin gözden geçirilmesi ile ilgili A.924 (22) no'lu kararının alındığı Genel Kurulun Kasım 2001 tarihindeki yirmiikinci oturumundan itibaren bir yılı aşkın süredir yaptığı yoğun çalışmanın ürünüdür. ISPS Kod,12 Aralık 2002 tarihli, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması,1974 Taraf Devletler Konferansı'nda alınan bir karar ile kabul edilmiştir (9-13 Aralık 2002, Londra). Diğer bir karar ise, eğer 1 Ocak 2004 tarihinde kabul edilmiş sayılır ise,1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren Kod'a uyumluluğu zorunlu hale getiren, SOLAS Bölüm V ve XI'e gerekli değişiklikleri kapsar. Mevcut SOLAS bölüm XI, değiştirilmiş olup, bölüm XI-1 olarak tanımlanmış ve deniz güvenliğini arttırıcı önlemlere ait yeni bölüm XI-2 kabul edilmiştir. ISPS Kod ve SOLAS değişiklikleri, Konferans'da kabul edilen (Kod'un*

2004'de uygulanmasından önce tamamlanması gereken çalışma, Kod'un gözden geçirilmesi, teknik işbirliği, Dünya İşçi Örgütü ve Dünya Gümrük Örgütü ile işbirliği çalışması ile ilgili diğer kararlarla beraber bu yayında açıklanmıştır (URL-29, 2019).

#### **2.4.1. ISPS Kod ile Hedeflenenler**

- ISPS Kod güvenlik ile ilgili olarak risk arz edebilecek durumların ortaya çıkarılması ana hedeflerinden bir tanesi olduğu için genel olarak güvenlik konuları ile ilgili bir risk değerlendirme analizidir iyi bir güvenlik yönetim süreci için güçlü ve zayıf yönlerin bilinmesi aynı zamanda sürekliliği için gerek şarttır.

- Denizlerde güvenlik konusunun daim olabilmesi için uluslararası ISPS kod sözleşmesini kabul eden ülkelerin denizcilik sektörü ile alakalı gerek devlet kurumları gerek ise özel sektör kurumlarının yetki ve sorumluluk alanlarını hem uluslararası hem de ulusal düzeyde tanımlanmasına yardımcı olmak.

- Ülkelerin denizlerin güvenliği ile ilgili konularda otoriteye sahip kurumları ile uluslararası ve ulusal düzeyde bilgi paylaşımında yüksek bir eşgüdüm sağlamak.

- ISPS Kod kurallarının getirmiş olduğu güvenlik seviyeleri olan güvenlik seviyesi (Level: 1) normal, güvenlik seviyesi (Level: 2) riskli ve güvenlik seviyesi (Level: 3) yüksek riskli güvenlik seviyesi arası geçişlerde ulusal kolluk güçleri ile etkin ve alternatif planlara sahip olmak.

- Uluslararası ve ulusal olarak denizlerde etkili güvenlik alt yapısının sağlandığının ve sürekliliğinin devamının güvence altında olduğunun olgusunu yaratmak (URL-28, 2019).

#### **2.4.2. ISPS Kod ile Amaçlananlar**

- Güvenlik ile ilgili faaliyet ve uygulamaların etkinlik ve verimliliğini artırmak için gemiler ve liman tesisleri arasındaki haberleşme ve iletişim faaliyetlerinde koordinasyonun en üst seviyede olması için güçlü işbirliği gerekliliği. Bu işbirliğini sağlayacak taraflar ise ISPS Kod kurallarına göre liman tesisi için atanması zorunlu olan ve liman tesisinin ISPS kod uygulamalarından birinci derecede sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu (PFSO/Port Facility Security Officer) aynı şekilde gemiler için atanması zorunlu olan ve geminin gittiği limanlarda ISPS Kod uygulamalarından birinci derecede sorumlu olan Gemi Güvenlik Zabitidir (SSO/Ship Security Officer).

- ISPS Kod kuralları ile gündeme getirilen gemilerin ve liman tesislerinin stratejik noktaları olarak tarif ettiğimiz ISPS'e göre ise *sınırlı alan* olarak tarif edilen yerlere yetkili ve izinsiz girişlerin engellenmesi. Gemiler de geminin kumandasının yapıldığı köprü üstü, makine dairesi, kumanyasının, içme ve kullanma su tanklarının yer aldığı vb. sabotaj edilmesi halinde can ve mal kayıplarına neden olabilecek stratejik öneme sahip alanlardır aynı şekilde limanlar için bu anlalar ise enerji bağlantı noktaları, antrepolar, bilgi işlem ve güvenlik merkezleri vb. liman için stratejik öneme sahip alanlardır.

- Her türlü malların ve tehlikeli maddelerin yetkili makamlarca gerekli izin ve müsaadeleri alınmadan kesinlik ile liman sahasına ve gemilere sokulmaması her türlü yasal işlemde sonra liman sahasına ve gemilere izni verilen malların takibi için ise liman otoriteleri arasında gerekli bilgilendirmeler açısından eşgüdümün sağlanması.

- Güvenlik risklerini bertaraf etmeye yönelik olarak ve yahut her hangi bir saldırıya karşı koyabilmek ve haber verebilmek için çağımızın sunduğu siber güvenlik ekipmanları ile liman ve gemilerin güvenlik açıklarının giderilmesine yönelik olarak modern araç ve gereçler ile donatmak.

- ISPS Kod'un getirmiş olduğu kurallar içerisinde yer alan ve uygulanması zorunlu gemi ve liman tesislerine güvenlik uygulamalarında rehberlik edecek olan ISPS kod gemi ve liman güvenlik planlarının yazılmadan önce liman ve gemilerin güvenlik değerlendirmesi (Risk analizi) yapmak için konusunda uzman denizcilik den sorumlu resmi otoritenin izni ile müşavirlik hizmeti veren RSO firmalarınca yapılacak güvenlik değerlendirmelerin her limanın kendi özel arz etmiş olduğu duruma göre yapılması gerekliliği o değerlendirmeye göre yazılacak planın uygulanabilirliği ve güvenlik organizasyonun işlevselliği için büyük önem taşır.

- Gemi ve liman tesislerinde güvenlik ile yapılan uygulamalarda güvenlik planları rehber olarak kullanılmalı güvenlik organizasyonu içerisinde yer alan personele farkındalık eğitimleri verilmeli ve uygulamalı olarak gemi ile liman güvenliğine yönelik olarak talim ve tatbikatlar yaptırılmalıdır bu sayede planın işlevselliği canlı tutulmuş olacaktır (URL-28, 2019).

#### **2.4.3. ISPS Kod Uluslararası Konvansiyonun Uygulanmasının Zorunlu Tutulduğu Gemi Tipleri ve Limanlar.**

- Uluslararası sefer yapan aşağıdaki tipteki gemilere:

- Yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri;
- 500 groston ve üstü yüksek-hızlı tekneler dahil yük gemileri;
- Seyyar açık deniz sondaj üniteleri ve
- Uluslararası sefer yapan bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/3.1).

## **2.5. ISPS Kodun Bileşenleri**

### **2.5.1. ISPS Koda Taraf Devletler ve Sorumlulukları**

ISPS (Uluslararası Gemi ve Güvenlik Kodu) Kod dünya denizcilik gündemine SOLAS (Denizde Can Emniyeti Uluslar arası Sözleşmesi)'ı imzalayan yani taraf olan devletlere SOLAS sözleşmesine denizlerde güvenlik uygulamaları ile ilgili düzenlemelerin eklenmesi yolu ile IMO tarafından dikta edilerek kabul edilmesi zorunlu olarak sağlanmıştır. ISPS Kod yapılandırılırken iki bölüm olarak dizayn edilmiş bölüm A zorunlu uygulamalar bölüm B ise uygulanması zorunlu olmayan taraf ülkelere bırakılan tavsiye yönündeki kararlardır. Doğal olarak denizlerde güvenlik konusu ana öznesi olan ISPS Kodun uygulamaları esnasında ISPS Kod Bölüm A ve SOLAS Bölüm XI-2 gereği taraf devletlere düşen sorumluluklar şunlardır.

- ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin getirmiş olduğu üç adet güvenlik seviyelerini arasındaki geçişleri arz eden risk durumuna göre belirlemek ve denizcilik camiasına ilan etmek. Güvenlik seviyesi: 1 normal (Level: 1), Güvenlik seviyesi: 2 riskli (Level: 2), Güvenlik seviyesi: 3 yüksek riskli (Level: 3) seviyelerini belirleyerek liman ve gemilerin güvenlik tedbirlerini almalarına yardımcı olmak.

- Ülke bayrağını dünya denizlerinde dalgalandıran ve ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin gemi tarafından uygulandığının ana belgesi sayılan ISSC Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (International Ship Security Certificate)'nı denizcilikten sorumlu yetkili otoritesince onaylanması.

- Ülke sınırları içerisinde yer alan uluslararası ticaret ana faaliyet konusu olan liman tesislerine liman tesisi güvenlik planını hazırlamak ve uygulamak ile ilgili olan liman tesisi güvenlik sorumlusunu (LTGS) atamak.

- Liman ve gemilerin uluslar arası ticaret içerisinde yer alabilmesi için gerek şart olan ISPS kod kural ve düzenlemelerin uygulandığının ana göstergesi olan ISPS Kod sertifikalarının alınabilmesi için devletlerin denizcilik den sorumlu yetkili otoritelerince yetki verilmiş olan RSO (Tanınmış Güvenlik Kuruluşu)'ların hem limanlara hem de gemilere uyguladıkları standart olan ISPS Kod güvenlik değerlendirmesi (Risk Analizi) yaparak liman ve gemilerde ISPS uygulanıp uygulanmayacağını denizcilik den sorumlu yetkili otoritenin onayına sunmaları. Liman güvenlik değerlendirmeleri sonucu ISPS Kod standartlarını yerine getiremeyecek limanlara ISPS Kod uygulanmaz. Limanlar söz konusu olduğu zaman değerlendirme, planlar ve sertifikaların onayı devletlerin yalnızca denizcilik den sorumlu yetkili otoritelerinin elinde olmaktadır.

- Zaman içerisinde değişen şartlar çıkarılan ve eklenen yapılandırmalar güvenlik değerlendirme ve planlarında güncelleme yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Yapılan değişimler ancak taraf devletin denizcilik den sorumlu yetkili otoritesinin onayı ile işlevsellik kazanır.

- Taraf devletin denizcilik den sorumlu yetkili otoritesince onaylanmış olan planların uygulanabilirlik kontrollerini yapmak. Limanlar için 5 yıl olarak verilen ISPS sertifikasının yıllık vize denetimlerini yapmak.

- Taraf devletin yetkilendirilmiş denizcilik otoritesi tarafından gerek uluslararası gerek ise ulusal seviyelerde bilgi alışverişi içerisinde bulunmak bilhassa dünya denizciliğine yön veren IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun kararlarını takip etmek sureti ile ulusal denizcilik sektörüne gelişmeler hakkında bilgilendirmek.

- ISPS Kod sözleşmesini kabul etmiş olan devletin ISPS kod ile ilgili faaliyetlerden sorumlu yetkili otoritesi konu ile ilgili bir takım faaliyetleri belirlemiş olduğu standartları yerine getirmiş olan yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşlarına (RSO-Recognized Security Organizations) aktarabilir. Yalnız kesinlik ile yetki devri yapamayacağı hususlar ise şunlardır.

- ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin getirmiş olduğu güvenlik seviyeleri arasındaki geçişleri belirlemek. Söz konusu anlaşmaya imza koyan devletler söz konusu sözleşmenin SOLAS Kural XI-2/3ve XI-2/7 gereği güvenlik seviyelerini belirleyecek ve bu güvenlik seviyelerinin getirmiş olacağı güvenlik şartlarına göre denizcilik sektörünün güvenlik yapısının korunması yönünde rehberlik faaliyetlerini yapacaklardır. Taraf devletin

güvenlik seviyeleri arasındaki geçişleri yapabilmesi için risk derecesinin belirli şartları taşınması gereklidir bu noktada tehdit faktörünün güvenilir olması yani doğruluk derecesi ve tehdit algılanmasının yakınlığı önlemler alınmadığı takdirde yapabileceği potansiyel hasarlar gibi direkt faktörlerin etkisi sonucu güvenlik seviyeleri yükseltilebilir veya alçaltabilir. Tanımsız, asılsız, yersiz ve zamansız olarak değerlendirilen tehditler liman operasyonlarını yavaşlatacağı hatta durduracağı için bir çok ekonomik kayıplara neden olabilecektir liman tesisleri için güvenlik seviyesi 1 (Level: 1) normal olan faaliyetler dizisi güvenlik seviyesi 2 (Level: 2) risk arz ettiği için sıkı kontrol ve tedbirler sonucu yavaşlayacak güvenlik seviyesi 3 olan durumda yani yüksek riskli durumda liman ve gemiler operasyonlarını durduracak liman kapatılacak sadece tehdit boyutuna odaklanılacaktır.

- Liman tesisleri için yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşu (RSO) tarafından yapılmış olan güvenlik değerlendirmesini (risk analizi) aynı şekilde liman tesisleri içinde hazırlanan güvenlik planlarının da onay yetkisini elinde tutmak.

- Gemi ve liman tesisleri arasında yapılan güvenlik deklarasyonu (Sözleşmesi) için gerekli alt yapıyı hazırlanmasını sağlamak.

- Liman tesisleri için her türlü kontrol tedbirlerinin yıllık periyodik olarak yapılmasını sağlamak.

Görüldüğü üzere liman tesislerinin güvenlik seviyeleri ISPS Kod güvenlik değerlendirmesi (risk analizi), güvenlik planları ve sertifikaların onaylanması ve uygulamalarının kontrolü uluslararası sözleşmeye taraf olan devletin denizcilik den sorumlu otoritesi tarafından yapılmaktadır tanımlanmış güvenlik kuruluşuna bahsi geçen konularda onaylama yetkisi verilmemiştir.

ISPS Kod sözleşmesine taraf olan devletlerin denizcilik den sorumlu olan otoritesinin gemiler ile ilgili olarak SOLAS XI-2 ve ISPS Kod Bölüm A şartları olan ISPS Kod kural ve uygulamaların gerekliliği için koymuş olduğu şartlar denizcilik otoritesinin vermiş olduğu yetki devri sonucu yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşlarına devredilmiştir bilhassa gemiler söz konusu olduğu zaman RSO (Yetkilendirilmiş Güvenlik Kuruluşları) taraf devlet adına yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşları gemi risk değerlendirmesinden gemi güvenlik planının ve hazırlanacak olan güvenlik sertifikasına kadar onaylama yetkisine sahip olmaktadır. Gemiler için 5 yıllık sertifikaların denetimlerini de taraf devlet adına yetkilendirilmiş kuruluşlar yapmaktadır. Sadece Liman tesislerinin güvenlik değerlendirmesini yapmaya

yetkili olan RSO (Yetkilendirilmiş Güvenlik kuruluşları)'lar kesinlik ile yapmış oldukları değerlendirmeyi onaylama yetkisine sahip değillerdir. (ISPS CODE Bölüm A/Kural 4.1,4.2,4.3,4.4) (URL-27, 2019).

### **2.5.2. ISPS Koda Taraf Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketlerin Sorumlulukları**

Gemi sahibi veya işleteni konumundaki her şirket SOLAS Bölüm XI-2 ve ISPS Kod Bölüm A ile ilgili güvenlik düzenlemelerine göre şirketine şirket güvenlik zabiti aynı zamanda sahipliği ve işletmesi altında bulunan her gemisine de gemi güvenlik zabiti atamak zorundadır. Gemilerin bağlı bulunduğu şirketler ISPS Kod bölüm A kuralları gereği şirket güvenlik zabatine gemi kaptanına ve gemi güvenlik zabatine görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için her türlü desteğin garantörlüğünü yapmak zorundadır Denizcilik şirketleri gemi güvenlik planlarında geminin tek sorumlusu olarak kaptanın yetkisini kesin bir dil ile ifade edecek ibareler koymak zorundadır bunun nedeni ise geminin emniyet ve güvenliği için en son söz kaptanın vereceği karara bağlı olmaktadır. (ISPS CODE Bölüm A/Kural 6.1,6.2).

Denizcilik şirketleri atamış oldukları şirket güvenlik zabitleri (CSO) vasıtası ile görev ve sorumluluklarını yerine getirmektedirler Genel olarak şirket güvenlik zabitlerinin görev ve sorumlulukları şöyledir.

- Gemilerin denizlerde ve limanlarda karşılaşılabileceği muhtemel güvenlik tehditleri ile ilgili olarak gemi kaptanına veya gemi güvenlik zabatine tavsiyelerde bulunmak.
- Sorumluluğu altındaki gemi ve yahut gemilerin gemi güvenlik değerlendirmelerini (Risk Analizi) yapmak.
- Gemi güvenlik planının güncellenmesi yetkili denizcilik otoritesine onay için sunulması sorumluluğu altında olan gemilerde uygulanmasının takibi.
- Gemi güvenliğinden sorumlu personelin güvenlik farkındalığına ve bilincine sahip olabilmesi için eğitimi.
- Gemi güvenlik zabiti (SS0) ile liman güvenlik zabiti (PFSO) arasında olması gereken işbirliğinin yapılandırmasını teşvik etmek.

- Denizcilik otoritesi veya tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından hazırlanacak geminin ilk sahipliğinden sonraki sahipliklerine kadar olan değişim sürecini takip altında tutan sürekli kayıt (CSR) sertifikasının hazırlanmasını sağlamak.

- Şirket bünyesinde ve gemilerinde güvenlik kültürü oluşturulmasını sağlamak.

- Gerekli zamanlarda iç denetim faaliyetlerini gerçekleştirmek güvenlik ile ilgili olan gereklilik ve tutarlılık arasındaki dengeyi sağlamak (ISPS KOD Bölüm A/11.2).

### 2.5.3. ISPS Koda Taraf Gemilerin Sorumlulukları

Uluslararası sefer yapan gemiler ISPS Kod kural ve düzenlemelerin getirmiş olduğu ISPS Kodu onaylamış devlet tarafından üç farklı tip güvenlik seviyelerine göre güvenlik ile ilgili sorumluluklarını belirlerler (ISPS KOD 2003 Bölüm A/7.1).

Gemilerde güvenlik konusu ile ilgili olan faaliyetler aşağıda yapılan sıralamaya eklenebilecek güncel konular dahilinde genel anlamda şu şekilde olmaktadır:

- Gemiye çıkışlarda denizcilik literatüründe lumbor ağzı olarak tabir edilen giriş kapısında kişilerin gemiye girişlerde ziyaretçi defterine (Visit Log Book) giriş-çıkış kayıtlarının yapılarak kişilerin denetlenmesi.

- Gemilerde yetkili personelin girmesi dışındaki kişilerin girmesinin yasaklandığı ISPS Kod kural ve düzenlemelerine göre *sınırlı alan* olarak tanımlanan gemiler için stratejik noktaların gözetimini yapmak.

- Gemilerin deniz alanı çevresi ve güverte alan çevresini gözlemlemek.

- Gemilerin tahmil ve tahliyesi esnasında kargosunun ikmallerinde (kumanya, yakıt, yağ, su vb.) gözetim ve denetimini yapmak.

- Hem dahili hem de harici güvenlik konusu ile ilgili olarak etkin bir haberleşme kurmak.

- Gemi güvenliğini ilgilendiren konularda gemi personelinin farkındalık ve performansını en üst düzeye çıkaracak eğitim talim ve tatbikatlar icra etmek.

- Gemi ile alakalı iş ve işlemler içinde olmayan kişilerin gemiye girişlerinin engellenmesi (ISPS KOD Bölüm A/7.2).



Güvenlik seviyeleri Level: 1 normal güvenlik seviyeleri Level: 2 yüksek ve güvenlik seviyeleri Level: 3 Çok yüksek (İstisnai) oluşabilecek durumlarda en az yukarıda gemi güvenliği ile saydığımız faaliyetler saklı kalmak koşulu ve yeni oluşabilecek durumlar dahilinde ISPS Kodun B bölümünde yer alan farklı güvenlik seviyeleri ile ilgili olarak gemi ve limanların alacağı ekstra tedbirlerin neler olabileceğini belirten kılavuzdan faydalanılır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/7.2,7.3.7.4).

ISPS Kod güvenlik seviyeleri Level: 2 yüksek ve Level: 3 çok yüksek (istisnai) olduğu durumları uygulayan liman tesislerine giriş yapacak veya yanaşmış durumda olan gemiler ilk etapta liman tesisi güvenlik zabiti ile acilen iletişime geçerek ortak güvenlik tedbirlerini alma konusunda işbirliği içine girmek zorundadırlar gerek geminin gerek ise liman tesisinin güvenlik seviyelerinde olabilecek artışlara karşı güvenlik planlarında yazmakta olan ekstra tedbirler kendilerine rehber olarak yardımcı olacaktır (ISPS KOD Bölüm A/7.6). Gemiler içinde güvenlik seviyesinde oluşabilecek herhangi bir artış liman tesislerinin güvenlik seviyesinde oluşan artıştaki prosedürlerin benzeri uygulanmaktadır. Gemi yüksek bir güvenlik seviyesinde ve limana yanaşmak istiyorsa acilen geminin güvenlik zabiti (SSO) tarafından durum liman tesisi güvenlik sorumlusuna (PFSO) bildirilmek zorundadır liman tesisi güvenlik zabiti bu gibi karşılaşılan durumlarda liman güvenlik planının yapacağı rehberlik neticesi ile gemi kaptanı veya gemi güvenlik zabiti ile koordineli bir şekilde iletişime geçmek zorunda olacaktır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/7.7.1).

#### **2.5.4. ISPS Koda Taraf Liman Tesislerinin Sorumlulukları**

SOLAS sözleşmesini imzalayarak zorunluda olsa ISPS Kod kural ve uygulamalarını kabul etmiş olan devletler ülkelerinin karasuları dahilinde ki limanları ülkelerinin vermiş olduğu asayiş politikalarının durumuna göre ISPS Kodun getirmiş olduğu güvenlik seviyelerine göre işletme faaliyetlerini engellemeyecek şekilde yapılandırmak zorundadır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/14.1).

Normal çalışma düzeni içerisinde uygulanan güvenlik seviyesi olan Level: 1 normal düzen içerisinde ISPS Kodun getirmiş olduğu kural ve düzenlemeler uygulanmaktadır aşağıda maddeler halinde ana faaliyet konuları saklı kalmak sureti ile teknolojik gelişmelerin ve yeni faaliyet konularında gündeme girme düşüncesi ile limanların güvenlik ile sorumluluklarını aşağıda şu şekilde sıralayabiliriz:

- Liman işletme faaliyetlerin ana öznesi durumunda olan tahmil ve tahliye faaliyetlerinin kontrol ve denetimini yapmak.

- Gemilerde olduğu gibi limanlarda da yetkili personelin haricinde yetkisi olamayan personelin ve kişilerin girmesi yasak olan stratejik öneme sahip yerler olan ISPS Kodun ifade ettiği *sınırlı alanlar* mevcuttur (Bilgi İşlem Merkezi Güvenlik Merkezi Jenaratör, Antrepo. Trafo vb.). Bu noktaların gözetim ve denetimini yapmak.

- Sadece limanın güvenlik ile alakalı personeli değil tüm liman çalışanlarını ISPS Kod güvenlik uygulamaları hakkında farkındalık eğitimi vererek liman tesisinde güvenlik kültürünü oluşturmak.

- Gemilere limanlarda yapılması zorunlu ikmal (kumanya, yakıt, yağ, su, genel malzemeler vb.) faaliyetlerin gözetim ve denetimini yapmak.

- Liman tesislerinin ana kapısı ve diğer giriş kapıları ile birlikte aynı zamanda deniz girişlerinin denetim ve gözetiminin sağlanması.

- Rıhtım, iskele ve gemilerin limana giriş için sıra beklediği alanlar olan demir sahasının gözetim ve kontrolü.

- Liman dahili ve harici etkili haberleşme ağının kurulması (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/14.2).

Güvenlik seviyesi Level: 2 yüksek (riskli) ve Güvenlik Seviyesi Level: 3 çok yüksek (istisnai) gibi durumlara geçildiği zaman kodun Bölüm B’de yer alan kılavuza istinaden yazılacak plan uygulayıcısı durumunda olan liman tesis güvenlik zabiti (PFSO) rehberlik edecektir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/14.3,14.4).

Limanın güvenlik seviyesinden daha yüksek bir seviyede olan bir geminin limana girme talebi üzerine liman tesis güvenlik zabiti bu durumu ilk önce ISPS Kod dan sorumlu yetkili otoriteye bildirmek zorunda kalacak ve geminin güvenlik zabiti ile eşgüdümlü çalışarak tesis güvenlik planında yazılı olan bu durum karşısında planın rehberliğinde kendisine verilen yetki çerçevesinde davranacaktır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/14.6).

## **Limanlar için ISPS Kod Güvenlik Değerlendirmesi (Risk Analizi)**

Liman tesislerinin güvenlik değerlendirilmesi esasen risk analiz yöntemidir Liman tesislerinin güvenlik değerlendirilmesi liman tesislerinin güvenlik planının yazmak ve güncellemek için yapılması zorunlu olan bir faaliyettir Güvenlik değerlendirilmesi ISPS Kod sözleşmesini onaylamış devletin en yetkili olan denizcilik den sorumlu otoritesi tarafından veya bu otoritenin denizlerde güvenlik konusu ile yeterliliğini kabul ettirmiş yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşlarına (RSO) verilen yetki ile liman güvenlik konusunun uzmanlarınca objektif bir şekilde yapılması zorunlu olan bir yöntemdir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/ 15.1,15.2).

Liman tesislerinin risk analizini yapacak olan uzman personele yapacağı değerlendirmede kodun B bölümü rehberlik eder (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/15.3). Güvenlik değerlendirme (Risk Analiz) formları her liman tesisi için standart olarak hazırlanmış fakat her liman tesisinin formlar içinde sorulan stratejik sorulara vereceği stratejik cevaplar neticesinde yapılacak puanlama sonucu güvenlik risklerinin puanları hesaplanarak analizi yapılacaktır.

Güvenlik değerlendirme formlarına verilen cevaplar sonucu hesaplanan puanlar eğer <40 ise düşük hassasiyet puanı hesaplanır.

40<ortalama hassasiyet puanı<60 puanı hesaplanır.

Eğer ki >60 ise yüksek hassasiyet puanı hesaplanır.

Hassasiyet puanı olarak hesaplanan değerler ne kadar düşük ise güvenlik ile ilgili risklerin düşüklüğünden tam tersi durumunda ise yani hassasiyet puanının yüksek çıkması durumunda güvenlik konusu ile risklerin yüksek olduğunun belirtisidir Doğal olarak ki güvenlik risklerinin düşük olduğu yerlerde ISPS Kodu uygulamak yüksek olduğu yerlere nazaran daha güvenli olması kesindir yapılan güvenlik değerlendirmeleri ve ölçülen hassasiyet puanlamaları sonucu oluşturulacak raporun yetkisiz kişilerin eline geçmesine izin ve fırsat verilmemelidir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/15.7)

Liman tesislerinin güvenlik değerlendirmelerinin onayı denizcilik den sorumlu en yetkili otorite tarafından yapılacaktır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/15.2.1).

## **Limanlar için ISPS Kod Güvenlik Planlarının Hazırlanması**

Liman güvenlik değerlendirme sonrası yazılması zorunlu olan liman tesisi güvenlik planları ISPS kod kural ve düzenlemelerinin uygulamaya sokmuş olduğu level 1,2,3 güvenlik seviyelerinin getirmiş olduğu ekstra güvenlik ihtiyaçlarını karşılayabilecek özellikler taşımaları aynı zamanda güvenlik değerlendirme ve planları zaman içerisinde güncel bir yapıya sahip olarak sürdürülebilir olmalıdır ki güvenlik organizasyonunun etkin ve kaliteli bir özellik de olmasını sağlasın (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/16.1).

ISPS Kod güvenlik planları en asgari bir biçimde aşağıda sıralanacak özelliklere haiz olmalıdır gelişen ve değişen şartlara göre güncellemelere uyumlu planların yazım safhasında ISPS kodun bölüm B kısmının rehberliğini kullanmak planın fonksiyonelliğinin artmasına neden olabilecektir.

- Güvenlik planları deniz yolları ile taşınması muhtemel olan kitle imha silahları ve tehlikeli maddelerin taşınmasını engelleyici ve önleyici eylem olanakları içermelidir.

- Liman tesislerine denetimsiz girişlerin engellenmesi liman ana kapısında giriş kontrollerinin yapılarak kayıt tutulması iskelelere yanaşmış durumda olan gemilere kontrolsüz erişimlerin engellenmesi limanlarda stratejik noktalar olan ISPS koda göre sınırlı alan olarak tarif edilen alanlara yetkisi olmayan personelin girişini engelleyecek ve bu alanların gözetim ve denetimini yapacak prosedürler plan içeriğinde bulunmalıdır.

- ISPS Kod güvenlik planları limanların tahliyesinin gerekli olduğu durumlarda genel olarak güvenlik seviyesi 3 olan yani liman işletme faaliyetlerinin durdurulmak mecburiyetinde kaldığı level 3 (istisnai) durumlara göre uyarlanmış tahliye planlarını içermelidir.

- Liman güvenliği konusunda görevli personelin yetki ve sorumlulukların tanımları güvenlik planlarında açıkça belirtilmelidir limanlarda çalışan diğer personel gruplarına ise ISPS kod farkındalık eğitimine imkan tanıyacak prosedürler içermelidir yani kısaca ISPS kod güvenlik kültürü oluşturmaya yönelik prosedürler.

- Güvenlik ile alakalı olayların öncesi ve sonrasında raporlamaya yönelik olarak yapılan prosedürlerin nasıl olacağı planlarda belirtilmelidir.

- ISPS kod güvenlik planları mürettebatının limanlarda değişimi şehir merkezlerine gidiş istekleri aynı şekilde geminin bağlı bulunduğu şirket personeli gemi kaptanı veya gemi güvenlik zabitanın bilgisi dahilinde gemilere giriş-çıkış yapacak insanların işlemlerini kolaylaştırıcı düzenlemeler içermelidir.

- Liman tesislerinin yıllık yapılması zorunlu olan denetimlerinin nasıl yapılacağına dair düzenlemeler plan içeriklerinde mevcut olmalıdır.

- Liman güvenlik değerlendirme ve planları uygun koşullar altında gerek fiziki durumunda olanı olsun gerek ise elektronik ortamda olanı yetkisiz personelin erişimine olanak vermeyecek bir şekilde saklanmalıdır.

- Limanlarda tahmil ve tahliye işlemleri sırasında kullanılan teçhizat ve ekipmanın (vinç, forklift, vb.) güvenliğine yönelik düzenlemeler planlarda bulunmalıdır.

- Limanlara giriş-çıkış yapan yüklerin gözetim denetim ve kontrolün nasıl yapılacağı planlarda belirtilmelidir.

- ISPS kod güvenlik planlarında zamanın getirmiş olduğu güncel durumlara veya herhangi bir ekstra duruma karşı planın nasıl revize olabileceğine dair prosedürler planlara yazılmalıdır. Liman tesis güvenlik zabitanına (PFSO) rehberlik eden liman tesis güvenlik planında herhangi bir güncelleme ihtiyacı duyulduğu zaman var olan eksiklikleri gidermeye yönelik olarak liman tesisi liman güvenlik değerlendirme aşamasını geçtik den sonra RSO (yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşu) veya PFSO (liman tesisi güvenlik zabiti) yapacağı gerekli görülen düzenlemeler ile liman tesisi güvenlik planı istenilen şekilde güncellenebilme yapılabileceğine dair prosedür planlara yazılmalıdır.

- Liman tesis güvenlik zabiti (PFSO) gemi güvenlik konusu ile ilgili olarak temasa geçtiği zaman liman tesis güvenlik zabitanına rehberlik edecek olan liman tesisi güvenlik planlarında gemi üzerindeki yetki ve sorumluluklarını belirten kural ve düzenlemeler planlarda açıkça belirtilmelidir.

- Planlarda 24 saat kesintisiz koşul ve şartsız liman tesis güvenlik zabitanlarının telefonları yazılmalıdır.

- Liman tesis güvenlik planları gemilere ikmal (yakı, yağ, su kumanya, sarf malzeme vb.) amacı ile yapılacak olan güvenlik prosedürlerini içermelidir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/16.3).

Unutulmaması gereken liman tesis güvenlik planları liman tesisi güvenlik değerlendirmelerini de konuya dahil edebileceğimiz bir şekilde kendi şartlarına dair özel durumlar ihtiva ettiği için doğal olarak değerlendirmelerde planlarda limandan limana farklılık arz edecektir.

### **Limanlarda ISPS Kod Talimleri ve Tatbikatları**

Talim ve tatbikatların amacı başta liman tesisinin güvenliğinden sorumlu personelin farklı güvenlik seviyelerindeki uygulamalara aşinalığını ölçmek test etmek ve ileride karşılaşılabilecek arzu edilmeyen herhangi bir güvenlik olayına karşı hazırlıksız yakalanmamaktır talim ve tatbikatlar sonucu eksik kalan yönlerin belirlenip giderilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır Tatbikat ve talimler ISPS Kod güvenlik planı içinde yer alan muhtemel tehditlerin test edilmesi yönünde olmalıdır talim ve tatbikatların ana faaliyet konuları arz edilecek konulara güncel durum ve şartlara göre eklenebilecek konular saklı kalmak şartı ile genel olarak şu şekilde olacaktır (ISPS KOD 2003 Bölüm B/18.4).

- Liman tesisine ve limandaki gemilere patlayıcı maddeler kullanmak yolu ile zarar vermek amacı ile yapılan sabotajlar.

- Geminin, mürettebatının veya her ikisinin birden kaçırılması.

- Geminin yükünün ekipmanının kumanyasının personelin kişisel eşya ve değeli eşyalarına karşı yapılan soygun faaliyetlerin test edilmesi

- Gemilere liman tesislerini kullanarak yetkisi olmayan kişilerin gemilere çıkmasının gemiye kaçak yolcuların girişinin insan kaçakçılığı ve daha iyi yaşam şartları elde edebilmek için ülkelerinden kaçmak sureti ile illegal kişi ve grupların eline düşen göçmenlerin limanlar vasıtası ile gemileri kullanarak yapılabilecek faaliyetlerin engellenmesine yönelik faaliyetlerin test edilmesi.

- Kitle imha silahları ve silah kaçakçılığının limanlar kullanılarak gemiler vasıtası ile taşınmasına yönelik faaliyetlerin test edilmesi.

- Liman tesislerine gelen gemilerin içerisine yerleştirilecek herhangi bir kitle imha silahı veya konvansiyonel silah tipiyle bizzat geminin kendisinin terör saldırı ve sabotajlarında kullanılmasına yönelik faaliyetlerin talim ve tatbikatlar yolu ile test edilmesi.
- Her türlü kaçakçılık faaliyetlerini önleme ve engellemeye yönelik denetim ve kontrol faaliyetlerinin testini yapmak.
- Sahipsiz bagajların kontrol ve denetimleri hakkında getirilen kuralları testini yapmak.

Talimlerin her 3 ayda bir yapılması planda yer alan güvenliğin ana başlıklarının işlevselliğini kolaylaştırarak güvenlik planının gerçek bir olay karşısında uygulama kolaylığı sağlayacaktır (ISPS KOD 2003 Bölüm B/15.11).

ISPS Kod tatbikatlarının her yıl yapılması tavsiye edilse de iki tatbikat arası zaman aşımının 18 ayı geçmemesi genel olarak kabul edilmiştir Tatbikatların gerçeği aratmayacak senaryolar ile denizcilik den sorumlu otoritenin gözetim ve denetiminde ISPS kodun denizcilik şirketlerini temsilen şirket güvenlik zabiti (CSO)gemileri temsilen gemi güvenlik zabiti (SSO) ve liman tesisini temsilen ise liman tesis güvenlik zabiti (PFSO) katılımlarıyla eşgüdümü ölçmek ve güvenlik planlarındaki güvenlik seviyelerini test etmek amacı ile yapılmalıdır denizcilik otoritelerinin yapacakları farklı konulardaki tatbikatlarla birleştirilerek yapılabilecek ISPS kod tatbikatları masaüstü ve sanal ortamda da gerçekleştirilebilir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm B/18.6). Yalnız ISPS Kodun tavsiye gerçeğe yakın senaryolar ile canlı olarak yapılan tatbikatlardır.

### **Liman Tesis Güvenlik Zabitinin (PFSO) Sorumlulukları**

Her bir liman tesisi için yazılmış olan güvenlik planının uygulamasından ve geliştirilmesinden sorumlu olarak yetkili denizcilik otoritesi tarafından liman tesis güvenlik zabiti atanmak zorundadır aynı bölge içerisinde birbirine yakın liman tesisleri içinde aynı kişi liman tesis güvenlik zabiti olarak atanabilmektedir (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/17.1).

Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin ISPS kod liman tesis güvenlik planını uygulamasından sorumlu olduğu liman tesisine uygularken aşağıda belirtilen görev tanımları genel olarak şunlardır.

- Denizcilik den sorumlu yetkili otoritenin yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşlarına (RSO) vermiş olduğu liman güvenlik değerlendirme (risk analizi) yapma yetkisinden sonra söz konusu yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşunun hazırlamış olduğu güvenlik değerlendirme raporunu onay için denizcilik den sorumlu olan yetkili otoriteye sunmasından sonra liman tesisi güvenlik zabiti/sorumlusu (LTGS) sorumlu olduğu liman tesisinde ilk güvenlik denetimini yapmaya hak kazanacaktır.

- Her liman tesisi için liman tesislerinin kendine has arz etmiş olduğu özelliklere istinaden liman tesisi güvenlik değerlendirmelerinin ardından titizlik ile hazırlanan liman tesis güvenlik planı liman tesisi güvenlik sorumlusunun/zabiti (LTGS) güvenlik konusu ile ilgili liman tesislerinin anayasası olarak da tarif edilebilmektedir. ISPS kod kural ve düzenlemelerinin uygulamaları esnasında Liman tesis güvenlik sorumlusuna rehberlik görevi yapacak planda her hangi bir güvenlik ile ilgili bir eksikliğin tespiti durumunda plana yeni konuların eklenmesi gerekliliği veya değişen bölgesel, çevresel yük ve gemi tiplerinde değişimler gibi önem arz eden konular nedeni ile liman tesis güvenlik planı liman tesis güvenlik zabiti denizcilik den sorumlu olan yetkili otoritenin vermiş olduğu yetki ile güncellenme özelliğine sahiptir. Liman tesis güvenlik zabiti/sorumlusu yetkisine istinaden planı profesyonel görüşüne göre güncellemek den, gelişiminden ve korunmasından birinci derece sorumludur.

- Güvenlik den sorumlu personele liman güvenliği ile ilgili bilgiler verilmeli güvenlik ile birinci derecede sorumlu olmayan limanlarda farklı görev ve alanlarda çalışan personele ISPS kod gemi ve liman güvenliği konularında farkındalık eğitimleri vererek gemi ve liman güvenliği konusunda liman tesislerin de güvenlik kültürü oluşturulmalıdır. Güvenlik planında yazan talim ve tatbikatların hem icrası hem de zamanlaması liman tesis güvenlik zabiti/sorumlusunun görev tanımlamaları arasındadır.

- Güvenlik konularında işbirliği içinde bulunduğu kurumlara ve liman tesisinden sorumlu müdüre güvenlik ile ilişkili her olayın raporlanmasından sorumludur. Raporlamada güvenlik olaylarının güncel olarak objektif verilere dayandırılması güvenlik raporlarının güvenilirlik derecesini artıracaktır.

- Gemi tarafından gemiye gelenlerin kimlik doğrulaması istenildiğinde konu hakkında gemi güvenlik zabiti kimlik teyidi konusunda yardımcı olmak.

- Kolluk kuvvetleri ile etkin haberleşme ve işbirliği ağı kurmak.



- Yetkili denizcilik otoritesi tarafından yapılacak olan yıllık denetim faaliyetlerine liman tesisini hazırlamak. Yıllık denetim faaliyetleri ISPS kod güvenlik planının onay tarihinden itibaren +2 ve -2 ay tarih aralıklarına denk gelecek şekilde yapılacaktır. Yıllık denetim faaliyetini gerçekleştiren denizcilik otoritesinin denetim elemanlarının amacı liman tesisinin ISPS kod güvenlik planına göre güvenlik organizasyonunun işlevselliğini test etmektedir.

- Liman tesisine gelen gemilerin gerek şirket güvenlik zabitleri (CSO) gerek kaptan veya gemi güvenlik zabitleri ile etkin işbirliği ve iletişime açık olmak.

- Güvenlik deklarasyonu (Declaration of Security) liman ve gemi arasında yapılabilmesi için gerekli olan şartlar şöyledir. Gemi güvenlik zabitanın talebi üstüne veya liman tesisi ile gemi arasında var olan güvenlik seviyeleri farkı son olarak da liman tesis güvenlik sorumlusunun kendi profesyonel değerlendirmesine göre yapılmaktadır (ISPS KOD 2003 Edition Bölüm A/17.1,17.2).

- Liman tesis güvenlik zabiti sorumluluğu altındaki limana gelen gemilere çıkarak ISPS kod ile ilgili güvenlik denetimlerini uluslararası denizcilik örgütünün (IMO) alt komitelerinden deniz güvenliği/emniyetinden sorumlu MSC kararları (78) “*Deniz Güvenliğini Artırmak için Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri Geçici Rehberi*” denetim faaliyetlerinde rehber olarak baz alınır (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

### **ISPS Kod Kural ve Düzenlemelerinde Genel Sorumluluk**

ISPS Kod uluslararası bir sözleşme olan SOLAS 1 imzalayan ülkelerin resen kabul esasına dayanan uluslararası bir konvansiyondur Genel olarak ise kodun detaylı uyum ve uygulamaları devletlerde ki bürokrasideki süreklilik ilkesine istinaden milli hükümetlerin sorumluluğu altında olmaktadır. Uluslararası anlaşmaları kabul eden ülkeler kendi konu ile alakalı ulusal mevzuatlarını kabul ettikleri uluslararası anlaşmalara göre düzenlemek sorumluluğu altındadırlar. (Canca, 2012: 227).

### **2.6. Uluslararası ISPS Kod Anlaşmasında Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri**

Uluslararası ISPS Kod sözleşmesi oluşturulma aşamasında iki ana bölüm olarak düzenlenmiştir bunlardan Bölüm A uygulanması zorunlu tutulan faaliyetler Bölüm B ise uygulanması zorunluluk arz etmeyen Bölüm A'nın nasıl uygulanmasının gerekliliğini belirten tavsiye yönündeki kararlardır. (Canca, 2012: 223).

SOLAS anlaşması 11-2/9 kısmında açıklaması yapılan kontrol ve uygunluk tedbirleri ISPS Kod uluslararası sözleşmesinin B bölümünde yer alan B/4.29 ve 4.46 arası kuralların uygulama safhasına kılavuzluk etmek amacı ile uluslar arası denizcilik örgütünün (IMO) alt komitelerinden deniz emniyeti ve güvenliği konularında çalışmalar yapan alt komitesi MSC (Maritime Safety Comitte) tarafından hazırlanmış olan *Deniz Güvenliğini Artırmak için Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri Geçici Rehberi*'dir. Bu rehberin hazırlanmasındaki ana amaç kontrol ve uygunluk tedbirlerinin hem kalite yönünden hem de uyumlaştırılması yönünden deniz güvenliğini artırmaya yönelik olarak vereceği katkılar olacaktır (URL-39, 2019).

ISPS Kod'a taraf devletler limanlarına gelen gemilere yetkilendirmiş oldukları denetim uzmanlarınca SOLAS 11-2/9.1 kural gereği kontrolü yapılan gemilere 5 yıl süreli verilen uluslararası gemi güvenlik sertifikasına (ISSC) veya 6 ay süreli olarak verilen geçici uluslar arası güvenlik sertifikasının (interim ISSC) varlığının ispatına yönelik yapılan denetim faaliyetleridir gemilerde ki sertifikanın varlığı söz konusu gemilerin ISPS kod kural ve düzenlemelerini uyguladığının belgeli ispatı durumundadır. Yapılan denetimler sonucu gemilerde sertifika denetimi esnasında açık gereçler olarak eksikliklerin tespiti var ise gemiler ilave olarak denetimlere hatta geminin tutuklanmasına kadar gidebilecek denetim ile ilgili sonuçlara varabilir yapılan bu ek kontrol faaliyetleri ise SOLAS I/9 da açıklanmış olan liman devlet kontrollerinin kontrol uygulamalarına girmektedir (URL-39, 2019).

## **2.7. MSC (Deniz Emniyeti Komitesi) Kararlarına İstinaden ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının Yeterlilik ve Eğitimleri**

- Denetim faaliyetlerinden sorumlu kişiler ISPS Kod sözleşmesini kabul etmiş olan (Taraf devlet) tarafından atanır ve SOLAS Kural 11-2/9 içeriğine uygun olarak denetim ve uyumluluk faaliyetlerinde bulunurlar.
- Taraf devlet tarafından atanması yapılan denetim ve uygunluk faaliyetlerinden sorumlu uzmanların geçmişteki yaptığı işler değişik mesleki gruplardan gelmiş olsa da ISPS Kodun denizcilik gündemine getirmiş olduğu kural ve düzenlemeleri uygulayabilecek denetleyebilecek mesleki olarak eğitim almaları zorunlu olmakla birlikte liman operasyonları hakkında bir aşinalıklarının olmasının da bu kişileri tercih edilmesine neden olabilmektedir.

- Uluslararası denizcilik faaliyetlerinin iletişim ve haberleşme alanında olmaz ise olmazı durumunda olan İngilizce dil yeterliliğinin taraf devlet tarafından ataması yapılan denetim uzmanlarında gemi kaptanı ve gemi güvenlik zabiti ile iletişimde bulunabilmesi içi gerekliliği şarttır.

- Taraf devlet tarafından ataması yapılmış olan denetim ve uygulamalardan sorumlu uzmanlar gemiye çıktıkları zamanlarda geminin giriş kapılarında (Lumbor ağzı) bulunan gemi tarafından yetkilendirilmiş personele fotoğraflı kimlik belgesini göstererek ISPS kontrol noktasında (Check Point) yer alan ziyaretçi defterine kayıtlarını yapmak zorundadırlar.

- Limanlarda yetkilendirilmiş denetim uzmanları deniz güvenliği ile ilgili olarak güncel olarak hazırlanmış deniz güvenliğini artırmaya yönelik olarak hazırlanan kurs seminer ve oryantasyon eğitimlerine katılmalıdırlar.

- ISPS Kod konvansiyonu kabul etmiş olan taraf devletin denetim uzmanı güvenlik ile ilgili olan her hangi aksi bir durum ile karşılaşmadığı süre içerisinde gemide bulunduğu anlarda geminin uygulamış olduğu güvenlik prosedürlerine müdahale etmemelidir. Limanlarda denetim uzmanları gemilerin güvenliğini sağlayalım derken gemilerin güvenliğini tehlikeye sokacak uygulamalardan kaçınmak zorundadırlar.

- ISPS Kod sözleşmesine taraf olan devletin denetim uzmanları gemiye giriş ve çıkışlarında gemide buldukları esnada denizcilik örf ve adetlerini bilmeli temel denizde sağ kalma farkındalık sahibi olmalıdırlar.

- Mesleki deneyim ve tecrübe sahibi kişi veya kişiler taraf devlet denetim uzmanlarına faaliyetleri esnasında yardımcı olmak amacı ile taraf devletlerce görevlendirilebilirler (URL-39. (2019).

Yukarıda konu ISPS ile alakalı olduğu için ISPS Koda göre liman tesislerinden sorumlu olan (LTGS) uluslararası ismi (Port Facility Security Officer (PFSO)olan taraf devletin atamış olduğu denetim uzmanları hakkında yeterlik ve eğitimler tanımlanmıştır Karıştırılmaması gereken bu noktada aynı yeterlik ve eğitimlerin uluslararası emniyetli yönetim kodu (ISM) olarak tanımlanan ve limanlarda ISM kodun denetiminden sorumlu olan Liman Devleti Kontrol Uzmanlarınca da uluslararası ismi ise Port State Control (PSC)olan denetim uzmanlarınca da bu eğitimi almış olduklarıdır. Liman Devleti Denetim

Uzmanlarınca (PSC)ISPS Kod ile ilgili ek denetimlerin zorunlu olduğu durumlarda veya rutin denetimlerinde ISPS Kod uygulamaları ile ilgili olarak gemilerde denetim faaliyetlerinden sorumlu denetçilerdir. Kısacası her limana gelen gemi için Liman Devleti Denetçileri olan Port State Control (PSC)'ler sadece ISPS Kod uygulamaları ve kontrolleri için her gemiye çıkmaları uluslararası yapmış oldukları kontrol faaliyetlerinin görev tanımları içinde yer almamaktadır söz konusu gören tanımı Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarının görev tanımları dahilinde olmaktadır yalnız ileriki bölümlerde zamanın denizcilik den sorumlu yetkili otoritesinin bu noktada çıkartmış olduğu genelgeler araştırma konusunda ilgi çekici bulunmuştur.

## **2.8. ISPS Kod Sertifikasyonu Tamamlanmış Limanlara Yanaşmak İsteyen Gemiler.**

### **2.8.1. ISPS Koda Taraf Gemilerden ISPS Koda Taraf Limana Girmeden Önce İstenilen Bilgi ve Belgeler**

Uluslararası ISPS Kod sözleşmesini kabul etmiş ülkelerin limanlarının uluslararası ticarete açık olabilmesi için liman tesislerinin ISPS kural ve düzenlemelerinin uygulandığının belgeli ispatı durumunda olan ISPS Liman Tesisi Güvenlik Sertifikası almak zorundadırlar. ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin uygulandığı liman tesislerine yine ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin uygulandığı gemiler girebilmektedir (ISPS Koda kural ve düzenlemelerini uygulamayan gemiler ekstra güvenlik şartı veya gemi ile yapılacak güvenlik deklarasyonu ile bir kereye mahsus olarak limanlara girişine müsaade edilecektir)işte söz konusu ISPS Kod kural ve düzenlemelerini uygulayan gemilerden gemilerin yetkili acentelerinin vasıtası ile aşağıdaki bilgi ve belgeler istenebilecektir (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.2.1).

- ISPS Kod sertifikasına sahip limanlar giriş yapmak isteyen gemilerden giriş yapmadan önce gemilerin ISPS kod gemi güvenlik sertifikası ya da geçici olarak (interim) olarak düzenlenen ISSC sertifikasının varlığının geçerliliğinin ve sertifikayı veren yetkili otoritenin kontrolü.

- Geminin hangi güvenlik seviyesinde işletildiği.
- Geminin tarih ve sefer sırasına göre uğrak yapmış son on limanın olduğu limanlar ile bu ilgili limanların ISPS Kod güvenlik seviyelerini gösteren liste.

Önceki on liman listesi içinde bulunan limanlar içinde liman ve gemi arasında gerçekleşen operasyonlar esnasında ekstra güvenlik tedbir ve önlemlerin alınması gemi kaptanı tarafından gemi jurnaline veya gemi kaptanı/gemi güvenlik zabiti tarafından güvenlik ile ilgili olayları kayıt altına tutulmasını sağlayan güvenlik kayıt defterinde takibe alınmalıdır (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.1.4). ISPS Kodu kabul etmemiş olan ülkelerin liman veya limanlarına giden gemilerin buralarda almış olduğu ekstra tedbir ve önlemler gemi veya gemilerin böylesine bir limandan ayrıldıktan sonra ISPS kodu uygulayan liman tesisine gittiği zaman bu marjinal durumunu liman tesisine tutmuş olduğu jurnal ve güvenlik kayıt defterlerinin ibrazını yapmalıdır bu bilgilendirmelerden sonra ISPS Kodu uygulayan liman tesisi gemi hakkında hangi ekstra tedbirleri alacağını belirlenmesi hakkına haizdir (ISPS KOD Bölüm B/4.37.1). Genelde bu gibi durumlarda yani ISPS koda tabi olmayan limanlardan gelişlerde veya gemilerin bulunduğu güvenlik seviyesinin yüksekliği liman ve gemi arasında hangi güvenlik tedbir ve önlemlerinin alınacağı ile alakalı güvenlik sözleşmesi-Declaration of Security (DOS) yapılmaktadır (ISPS KOD Bölüm B/4.37.2).

Gemilerin kendi aralarında yapmış oldukları operasyonlarda gemilerin güvenlik ile ilgili alınmış tedbirlerin mevcudiyetinin sağlanması (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.1.5). Genel olarak ISPS kodu kabul etmiş ülkenin bayrağını taşıyan gemi ISPS kodu kabul etmemiş gemi ile yapılan operasyonlarda güvenlik ile ilgili olarak tedbir ve önlemler almaktadır (ISPS KOD Bölüm B/4.38.1).

Gemiden gemiye yapılan faaliyetler esnasında ISPS Kodu kabul etmiş ülkenin bayrağını taşıyan fakat ISPS koda tabi gemi, ISPS Kod sertifikası sahibi olmayan gemiler ile yapılan operasyonlarda alınmış olan tedbir ve önlemleri ISPS Koda tabi geminin bir sonraki destinasyonundaki uğrak yapacağı liman tarafından istenebilir (ISPS KOD Bölüm B/4.38.2).

Deniz kazaları sonucu kurtarılan personel ve yükün gemi hangi ülkenin bayrağını taşıyorsa o devlete karşı zaman kaybı ile sonuçlanacak gelişmelere mahal vermeden kurtarılan personel ile ilgili kimlik doğrulaması eğer yüklerde kurtarılmışsa yükler hakkında genel bilgiler kurtaran gemi tarafından sağlanmalıdır (ISPS KOD Bölüm B/4.38.2).

Gemiler istenildiği zaman gemi güvenlik planının ayrıntılarına girmeden planın ön kapağındaki bilgileri vermek ile yükümlüdürler (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.1.6). Gemiler ayrıca aşağıdaki bilgileri istenildiği takdirde uğrayacağı limana vermek ile yükümlüdür.

- Sürekli kayıt sertifikasında (CSR) yer alan bilgiler (ISPS KOD Bölüm B/4.39.2).
- Geminin uğrak limanına ISPS Kod ile ilgili bilgiler yolladığı andaki pozisyonu (ISPS KOD Bölüm B/4.39.2).
- Geminin E.T.A (Varış Zamanı)'sı olan uğrak yapacağı limana tahmini varış zamanı (ISPS KOD Bölüm B/4.39.3).
- IMO mürettebat listesi (ISPS KOD Bölüm B/4.39.4).
- Geminin taşıdığı kargo hakkında bilgiler (ISPS KOD Bölüm B/4.39.5).
- Ticari kargo gemilerinde varsa misafir yolcuların listesi eğer kruveziyer yolcu gemileri ise hem yolcu hem de personel listeleri (ISPS KOD Bölüm B/4.39.6).
- Gemide çalıştırılan personelin çalıştırılmasından direkt sorumlu şirket yetkilisinin kim olduğu bilgisi (ISPS KOD Bölüm B/4.39.7 ve SOLAS, 2014: XI-2/5).
- Gemilerin uğrak limanına yapacağı sefer de yapılmış olan kira sözleşmesindeki tarafların kimler olduğu bilgisi (ISPS KOD Bölüm B/4.39.7 ve SOLAS, 2014: XI-2/5).

### **2.8.2. ISPS Kod Sertifikasına Sahip Limanların ISPS Kod Sertifikasına Sahip Gemilerden Limanlara Varış Öncesi İstenilen Bilgi ve Belgelerin Değerlendirilmesi**

ISPS Kodun SOLAS Bölüm XI-2'nin uygulandığı gemiler SOLAS XI-2/9.2.1'de açıklanan bilgi ve belgeleri limanlardaki ISPS Kod'dan sorumlu yetkili denetim uzmanları tarafından istenildiği zaman limanlara varış öncesi göndermek durumundadırlar. Gemilerin kaptanları limanlardaki yetkili denetim uzmanının istemiş olduğu bilgi ve belgeleri vermek istemediğinde varış limanına giriş yapamayacağını bilmek zorundadır (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.2). Bilgi ve belge paylaşımını ret eden gemi kaptanının gemisinin varış limanına girişi engellenecektir ISPS Kod sertifikasına sahip liman tesisi limana girişi ret edilen geminin yetkili denizcilik otoritesine geminin limana girişinin niçin engellendiğini ISPS Kod uygulayan limanların bağlı bulunduğu yetkili otoritesince sebepleri ile yazılı olarak bildirmek zorundadırlar aynı şekilde geminin güvenlik sertifikasyonunu gerçekleştirilen tanınmış güvenlik kuruluşu ve IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'da yazılı olarak bilgilendirilmek zorundadır (SOLAS, 2014: XI-2/9.3.1).

ISPS Kod uygulayan limanlara ISPS Kod uygulayan gemilerden varış öncesi gönderilmiş olan bilgi ve belgelerin limanlarda yetkilendirilmiş denetim uzmanlarının yapmış olduğu değerlendirmeler sonucu gemilerin limanlara girişini engel teşkil edecek SOLASXI-2 veya ISPS KOD Bölüm A kurallarına göre eksiklik yoksa girişlere izin verilir (URL-39, 2019).

Limana giriş yapmaya niyetli bir gemi kaptanı tarafından limanın yetkili denetim uzmanına gönderilen geminin yetkilendirilmiş acentesi tarafından veya direkt kendisi tarafından gönderilen SOLAS Bölüm XI-2veya ISPS KOD Bölüm A kurallarına uyumsuzluk ile ilgili gereklilikler meydana gelmiş ise limanlarda ISPS Kod ile denetim ve uygulamaları ile yetkilendirilmiş bulunan liman tesis güvenlik sorumlularınca atanmış olduğu limanın bağlı bulunduğu yetkili denizcilik otoritesine geminin limana girişinde engel olan durumları belirtmelidir ISPS Kodu onaylamış bulunan devletin denizcilik den sorumlu yetkili otoritesi söz konusu geminin uyumsuzluğunu ortadan kaldırmak için o geminin ilk önce kendisi daha sonra ise bağlı bulunduğu yetkili denizcilik otoritesi ve yetkilendirilmiş tanınmış güvenlik kuruluğu ile bağlantı kurmaya çalışarak uyumsuzlukları ortadan kaldırıp geminin kendi sorumluluk sahası içerisinde yer alan liman/limanlara girmesi için çalışmalıdır (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.4).

Yukarıdaki paragraf 8.3 de ISPS Kod sözleşmesini onaylamış liman tesisi ve yine ISPS Kod sözleşmesini onaylamış geminin varış limanının yetkili denetim uzmanına göndermiş olduğu bilgi ve belgelerin değerlendirilmesi ile bulunan uyumsuzluklar denizcilik den sorumlu yetkili otoritenin arabuluculuğuna rağmen giderilememişse ISPS Koda taraf olan kendi limanına girmek konusunda istekli olan gemiye aşağıdaki seçeneklerden herhangi birini sunma hakkına sahip olmaktadır.

- Liman tesisi ISPS Kod ile ilgili olarak tespit etmiş olduğu uyumsuzluk ve uygunsuzlukları bilerek ve isteyerek limanına geminin yanaşmasına izin verebilir.
- Gemiye ISPS Kod sertifikasına sahip olmayan veya kendi sorumluluk alanları içinde bulunan ISPS Koda sahip farklı bir liman tesisine yönlendirebilir.
- Karasularının sorumluk sahasında bulunan gemi veya gemilere denetim veya ekstra denetim yapabilir.

- Limanlarında ISPS Kod sözleşmesinin getirmiş olduğu kural ve uygulamaları uygulayan yetkili denetim elemanlarının gemilerin varış öncesi bilgi ve belgelerinin incelenmesi sonucu bulunan uygunsuzluklar nedeni ile gemi veya gemilerin kesinlik ile sorumluluk sahası içindeki limanlara girişine izin vermeyebilir (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.5.4).

- Gemi veya gemilere 8.4.1 ve 8.4.4 arası paragraflardaki faaliyetlerin hangisinin uygulanabileceğini ISPS Kod sözleşmesini onaylamış devletin denizcilik otoritesinin limana girmeye niyet içinde olan geminin kaptanı ile iletişime geçerek bildirmesi gereklidir. Bu durumda gemi kaptanı girmek istediği limana girmek niyet ve arzusundan cayabilir (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.5).

## **2.9. ISPS Koda Sahip Gemilerin ISPS Koda sahip Limanlara Girişine Engel Teşkil Edebilecek Genel Hususlar**

- Liman tesislerinin ISPS kod dan sorumlu yetkili denetim uzmanınca gemilerden istenilen bilgilerin yetersizlik ve kalitesizliği (SOLAS, 2014: XI-2/9.2.1).

- Gemi veya gemilerin ISPS Kod Bölüm A ve SOLAS Bölüm XI-2 kural ve uygulamalarının tam anlamıyla uygulanmadığı liman ve gemiler ile girmiş olduğu operasyonlarda güvenliğini artırıcı güvenlik tedbirlerini almadığı ve güvenlik deklarasyonun icra edilmediğine dair güçlü bilgi ve ispat edici kanıtların varlığı (ISPS KOD Bölüm B/4.33.6).

- Limanlar için yetkilendirilmiş yetkili denetim uzmanlarının gemilerden gelen bilgi ve belgelerin değerlendirme aşamasında mesleki uzmanlık öngörüsüne istinaden varış limanına girmek isteyen gemide ISPS Kodun uygulanmadığına dair bilgi ve belgelerden elde edilen kanıtlar (ISPS KOD Bölüm B/4.33.3).

- Gemilerin ISPS Kod Bölüm A ve SOLAS Bölüm XI-2 şartlarının getirmiş olduğu faaliyetlerin uygulanabilirliğini sağlayacak güvenlik ekipmanı ve belgelerde zafiyet ve yetersizlikler (ISPS KOD Bölüm B/4.33.2).

- Gemilerin varış limanına varmadan önce herhangi bir sebep ile ISPS Kod sertifikasına sahip olmayan liman ve gemiler ile yapmış oldukları operasyonlarda ilave güvenlik tedbirlerin almadığına dair bilgilerin varlığının bilinmesi (ISPS KOD Bölüm B/4.33.7).



- Gemi ISPS Kod Bölüm A /19.4'e göre interim (geçici) olarak düzenlenen gemi güvenlik sertifikasında ilk geçici sertifika süresinin dolmadan yeni geçici sertifika yenileme isteği ISPS KOD Bölüm A/19.4.4 ile ilgili yaptırımların mecburiyetinden kaçınma olarak değerlendirilmektedir (ISPS KOD Bölüm B/4.33.8).

## **2.10. Gemilerin ISPS Kod Uygulamalarında Tespit Edilen Eksikliklerine Karşı Limanların Yapacağı Uygulamalar**

Gemilerden varış öncesi istenilen bilgi ve belgelerin ISPS Kodun limanlardaki uygulamalarından sorumlu olarak görev yapan ISPS Kodu onaylamış devletin yetkili denizcilik otoritesi tarafından atanmış olan yetkili denetim uzmanının yapmış olduğu ön değerlendirme sonucu gemi veya gemilerin liman veya limanlara girişinin engel teşkil edebilecek durumların tespit etmesine rağmen söz konusu gemilerin limanlara alınması durumunda ISPS koda taraf olan liman devleti yine ISPS Koda taraf olan geminin bayrağını taşıdığı devletin gemi veya gemilerin kendi sorumluluk alanı içerisindeki bulunduğu limanlarda gemi veya gemileri birden çok denetime tabi tutabilir. ISPS Koda taraf devletin yetkili denetim uzman veya uzmanlarınca yapılan kontrollerde yetkili olarak gemiye çıkan uzman veya uzmanların risk boyutunu algılamalarına göre geminin liman operasyonlarını sonlandırmaktan tutulmaya daha düşük idari tedbirlerden geminin limanda atılmasına kadar karar alma yetkilerine sahiptirler (SOLAS, 2014: XI-2/9.1.3).

## **2.11. ISPS Koda Tabi Limanlarda ISPS Koda Tabi Gemilerin Kontrolleri**

*Limandaki gemilerin kontrolü ile ilgili SOLAS Kural XI-2/9.1, gemilerin gerekli olan Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (ISSC) veya Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (Interim ISSC)'nin uygun şekilde olduklarını doğrulamak için, gemilerin Diğer Taraf Devletin limanında bulunduğu sırada, o Taraf Devletin yetkili denetim uzmanlarına gemiye çıkıp kontrol etme yetkisi veren, bir kontrol sistemi uygular. Eğer geminin uygun olmadığına inanılacak açık gerekçeler var ise, ek denetimler veya geminin tutuklanması gibi önlemler alınabilir. Bu sistem SOLAS Kural I/19'da tanımlanan Liman Devleti kontrollerine uyar. SOLAS Kural XI-2/9.1 bu gibi sistemlere dayanır ve yetkili denetim uzmanlarının ISPS Kod bölüm A ve bölüm XI-2 gereklerine göre uygunsuzluk olduğuna inandıkları açık gerekçeler olması durumunda, (bir kontrol tedbiri olarak geminin bir limandan çıkarılmasını da içeren) ek tedbirlere izin vermektedir. Kural XI-2/9.3, bu ek tedbirlerin adil ve uygun bir biçimde uygulanmasını sağlayan, koruyucu düzenlemeleri tanımlar (URL-39, 2019: Bölüm 1.7).*

## **2.12. ISPS Koda Tabi Gemilerdeki Belirlenmiş Güvenlik Sorunları**

### **2.12.1. Limanlarda Gemilere Çıkış**

- Gemilerin giriş-çıkış noktalarında (lumbor ağzı) giriş ve çıkış yapan kişi veya kişiler için gemi tarafından her güvenlik seviyesi için görevlendirilmiş personel mevcut mudur? (ISPS KOD Bölüm A/7.2.2).

- Gemiye çıkan kişilerin kimlik kontrolleri yapıp ziyaretçi defterine (visit log book) kayıt yapılıyor mu? (ISPS KOD Bölüm B/9.14.1).

- Yolcu gemilerinde kontrol edilmiş kişiler ve şahsi eşyaları ile kontrol edilmemiş kişiler ve eşyaların birbirinden ayrımını yapabilecek prosedürler mevcut mudur? (ISPS KOD Bölüm B/9.14.4).

- Yolcu gemilerinde giriş ve çıkış yapan yolcular için farklı yerlerden giriş-çıkış yapılabilmesine olanak sağlayan prosedürler uygulanıyor mu? (ISPS KOD Bölüm B/9.14.5).

### **2.12.2. Gemide Sınırlı Alanlar**

- Yetkili denetim uzmanınca gemilerde yetkili personelin giriş izni dışında girişlerin yasak olduğu ISPS Kod kural ve düzenlemelerine göre sınırlı olarak tabir edilen alanlar markalanmış mı? (ISPS KOD Bölüm B/9.20).

- Gemilerde geminin kumanda merkezi olarak tanımlanan köprü üstü ve makine dairesinde güvenlik tedbirleri alınmış mı? (ISPS KOD Bölüm B/9.21.1).

- Sınırlı alanlara kilit altında mı? (Köprü üstü ve makine dairesi dümen dairesi vb.) (ISPS KOD Bölüm B/9.22.2).

### **2.12.3. Gemi ve Gemiye Çevreleyen Alanların Gemi Tarafından İzlenmesi**

- Yetkili denetim uzmanınca dikkat edilmesi gereken konulardan biri olan gemi ve gemiyi çevreleyen alanların güverte vardiyasından sorumlu kişilerce izlenmesi yapılıyor mu? Gemide gemi alanı ve çevresel alanı gözetim altına alacak gözetim ekipmanları var mı? (ISPS KOD Bölüm B/9.42.2, B/9.46.1 ve B/9.46.2).

- Gemide sınırlandırılmış alanların kontrolünü devriye atarak yapacak personel görevlendirilmiş mi? (ISPS KOD Bölüm B/9.47.3).

#### **2.12.4. Gemi Kumanyasının ve Yedek Malzemelerinin Gemiye Verilmesi**

- Gemiye verilecek kumanya ve malzemelerin fiziksel kontrolü yapılıyor mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.33.3).
- Kumanya ve malzemeler siparişlere uygun mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.35.1).
- Gemiye verilmiş olan kumanya ve malzemeler gemilere girdikten sonra güvenlik altına alınıyor mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.35.2).

#### **2.12.5. Gemi Kargosunun Tahmil ve Tahliye İşlemleri**

- Geminin kargosunun evrakları ile kargosunun arasında uyum mevcut mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.27.1).
- Geminin kargosunun markalama işlemleri ve Kargonu mühürlerinin kontrolü yapılıyor mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.27.4).
- Gemi kargosunun tahmil ve tahliyesi esnasında gemi tarafından yükün gözetim ve denetiminden sorumlu olacak personel mevcut mu?
- Ro-Ro gemilerinde gemilere iniş ve çıkışlarda araçların kontrol ve denetimleri ile ilgili uygulamalar mevcut mu?

#### **2.12.6. Sahipsiz Eşyaların ve Bagajların Denetimi**

Sahipsiz olarak ortada kalan eşya ve bagajların gemi tarafında bütün güvenlik seviyelerinde olmak üzere geliştirilmiş tarama ve arama prosedürleri gemi tarafından uygulanmakta mıdır.

#### **2.13. ISPS Koda Taraf Devletin Limanında ISPS Koda Taraf Devletin Geminin Detaylı Denetimi**

- Yetkili denetim uzmanı, geminin bölüm XI-2 ve ISPS Kod bölüm A gerekliliklerine uymadığına kesin karar verdiği zaman veya gemi kaptanı veya personeli gemi temel güvenlik tedbirleri ve prosedürlerine (essential shipboard security measures and procedures) hakim olmadıkları zaman, aşağıda paragraf 5.2 ile 5.6 arasında tanımlanan daha detaylı denetim yapılabilir. Daha detaylı denetim yapılırken, yetkili denetim uzmanı, gemi kaptanını haberdar etmelidir. Ayrıca denetim sırasında, ISPS Kod bölüm B referans alınarak

tespit edilen uygunsuzluklar ISPS Kod bölüm A veya bölüm XI-2'ye uyumsuzluk teşkil etmez. (URL-39, 2019: Bölüm 1.7).

- Gemilere uygulanacak olan detaylı denetim faaliyetlerinin içeri aşağıdaki faaliyetleri içermektedir.

- Geminin kaptanı sorumluluk ve yetkilerinin sorumluluklarını gösteren sertifikalara sahip mi? (ISPS Kod Bölüm A/6.1).

- Geminin işletildiği şirketin şirket güvenlik zabiti (CSO) tarafından gemide atanmış olan gemi güvenlik zabiti mevcut mu gemi güvenlik planının içeriğini ve plana göre sorumluluklarını biliyor mu? (ISPS Kod Bölüm A/12.1).

- Geminin ISPS Kod güvenlik planı geminin personelinin gemi ortamında iletişimin sağladığı geminin çalışma dilinde mi? (ISPS Kod Bölüm A/9.4).

- Gemi vardiya sorumlularının geminin sınırlı alanları yük ambarları deniz ve karasal alanların izleme kabiliyetleri mevcut mu? (ISPS Kod Bölüm B/9.42).

- Gemi mürettebatı ISPS Kod güvenlik konusu ile ilgili olarak farkındalık ve güvenlik bilincine sahip mi? Güvenlik ile ilgili olarak haberleşme bilgi ve becerilerine sahipler mi?

- Gemiye erişim konularında kişi veya eşyaların giriş ve çıkışları kontrol ve kayıt altında mı? (ISPS Kod Bölüm A/7.2.2,A/7.2.3). Gemiye gerek kontrol amaçlı gerek ise iş takibi için çıkmakla görevli kişi veya kişilerin geminin giriş kapısı ISPS Kod kontrol noktası (lumbor ağzı)'nda kendilerini tanıttıkları kimlikleri var mı? (ISPS Kod Bölüm B/9.11).

- Gemi mürettebatı geminin ISPS Kod güvenlik zabitinin kim olduğuna dair bilgiye sahip mi? (ISPS Kod Bölüm B/9.11).

- ISPS Kod kural ve uygulamalarından gemilerde sorumlusu durumunda olan gemi güvenlik zabiti gemisinde çalıştığı şirketin güvenlik zabitinin kim olduğunu biliyor mu? (ISPS Kod Bölüm A/9.4.14).

- Gemi mürettebatı geminin kargosunun tahmil-tahliyesi, kumanyası, malzeme vb. mal ve eşya giriş çıkışlarında kontrol ve denetim faaliyetlerinde bilgiye sahip mi? (ISPS Kod Bölüm B/9.11).

- ISPS Kod kural ve düzenlemelerine göre düzenli aralıklar ile yapılması zorunlu eğitimlerin talimlerin ve tatbikatların düzenli bir şekilde kayıtları tutuluyor mu? (ISPS Kod Bölüm A/10.1.1).

- ISPS Kod güvenlik seviyelerinin gemilerde ki uygulamalarında var olmuş güvenlik değişikliklerinin düzenli olarak kayıtları tutulmuş mu? (ISPS Kod Bölüm A/10.1.4).

- Gemi mürettebatı başta gemi güvenlik zabiti olmak üzere güvenlik ile ilgili konular da sorunsuz iletişim kurabiliyor mu? Gemi güvenlik zabitinin liman tesisi ve şirket güvenlik zabiti ile iletişim kanalları açık mı? (ISPS Kod Bölüm B/9.2.3).

- ISPS Koda taraf olan ülkenin herhangi bir güvenlik ile ilgili durumda limanlarındaki güvenlik seviyelerini değiştirdiği durumlardan gemi ilgili bu uyarıları alabiliyor mu? (SOLAS, 2014: Kural XI-1/7).

- Gemi ve sahil arasında gemi güvenlik alarm ile ilgili prosedürlerin yerine getirebileceğinin güvencesi gemi tarafından verildi mi? (SOLAS, 2014: XI-2/6).

- Gemi güvenlik zabiti ISPS Kodun prosedürlerini yerine getirebilecek eğitim ve deneyime sahip mi? Geminin güvenlik planı ve güvenlik ekipmanları hakkında bilgi ve deneyime sahip mi? (ISPS Kod Bölüm A/13.2, Bölüm B/13.1, Bölüm B/13.2).

- ISPS Kod güvenlik kural ve düzenlemelerinden sorumlu geminin güvenliğinden sorumlu personel ISPS Kod kural ve düzenlemeleri hakkında yeterince bilgiye ve yeteneğe sahip mi? Gemi güvenlik organizasyonun baş ucu rehberi olarak nitelendirilen gemi güvenlik planı içerisinde yer alan sorumluluklarının farkındalar mı? (ISPS Kod Bölüm A/13.3, Bölüm B/13.3).

- Yetkili denetim uzmanı tarafından ISPS Kod denetimi yapmış olduğu gemide güvenlik ekipman ve donanımların yerleştirilmiş ise (Hareket sensörleri alarm, aydınlatmalar, güvenlik sistemleri vb.) bu ekipman ve donanımları test etmek?

- Yetkili denetim uzmanınca gemide bulunduğu sırada güvenlik ile ilgili eğitim ve talimlere eşlik edilmesi durumunda yetkili denetim uzmanınca kaptan veya gemi güvenlik zabıtine yapılacak olan faaliyetlerin gerçeğe yakın uygulanabilir ve uyarlanabilir eğer geminin bulunduğu liman tesisinde mevcut güvenlik tehditleri var ise bunlar ile ilgili uyarlamalar yapılmasının yönünde tavsiyelerde bulunmalıdır (ISPS KOD Bölüm A/13.4, Bölüm B/13.5 B/13.6).

- Gemi mürettebatını güvenlik ile ilgili bir sorunda vermiş olduğu tepkinin değerlendirilmesi acaba mürettebat olaya profesyonel olarak mı yoksa amatörce mi yaklaşmakta.

- ISPS Kod güvenlik seviyelerinde ki değişimlerde gemi mürettebatının güvenlik uygulamalarındaki farklılık bilincinin değerlendirilmesi örneğin güvenlik seviyesi Level: 2 de personel farklı bir tepkimi yoksa Level: 1 de olan tepkisini mi veriyor?

- Gemiye talim esnasında yetkisiz erişimlerin (kaçak vb.) engellenmesine yönelik olarak gemi mürettebatının bilgisinin ve uygulamalarının değerlendirilmesi.

- ISPS Kod kural ve düzenlemelerine göre uyumsuzluğu olan ISPS koda göre farklılık arz edebilecek diğer olaylar.

Limn tesis güvenlik planlarında olduğu gibi gemi güvenlik planları da incelemeye yetkisine sahip olan kişiler tarafından incelenmelidir hem liman güvenlik hem de gemi güvenlik planları içeriklerinde bulunan gizli bilgiler sebebi ile kesinlikle yetkisiz erişime engellenmelidir. Gemi güvenlik planının bu özelliği nedeni ile ISPS Kodu onaylamış devlet ile anlaşılmadıkça yetkili denetim uzmanlarınca planının gizlilik ihtiva eden ayrıntılı bölümleri denetime kapalıdır (ISPS KOD Bölüm A/9.8.1).

Gemide yapılan denetimler sonucu ISPS Koda taraf devletinin yetkilendirilmiş denetim uzmanı bulunan eksiklerin giderilmesi için gemini kaptanı ve gemi güvenlik zabiti ile fikir alışverişine girmek sureti ile bulunan eksiklik ve uyumsuzlukların giderilmesi için görüşünü beyan edecektir.

## **2.14. ISPS Koda Taraf Gemilere ISPS Koda Taraf Devletin Limanlarında Yaptığı Denetim Faaliyetlerinde Koruyucu Düzenlemeler**

- Yetkilendirilmiş denetim uzmanlarınca yapılan ISPS Kod denetim ve uyumluluk faaliyetlerin her şeyden önce verilmiş olan yetkinin görevi kötüye kullanma olarak nitelendirilecek olan tavır ve davranışlardan uzak olması gerekmektedir. Yapılan denetimlerde bulunan eksiklik ve uyumsuzlukların karşılıklı anlayış içerisinde hem zaman hem de süreç olarak akıl ve mantığa ters düşmeyecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir (ISPS KOD Bölüm B/4.43).

- Yapılan denetimlerde yetkilendirilmiş denetim uzmanının dikkat etmesi gereken unsurlar MSC (78) deniz güvenliğini artırmak için kontrol ve uygunluk tedbirleri geçici rehberine istinaden iki temel başlıkta toplanmıştır.

- Gemilere ön yargılı ve taraflı olarak görevi kötüye kullanmak sureti ile çıkıp yapılan denetimler sonucu gemilerin tutulması ile neticelenebilecek olaylar karşısında geminin yapılan bu haksız denetime itirazı sonucu uğradığı iş ve zaman kaybı taraf devletçe karşılanmak zorunda kalınacaktır (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.5).

- Güvenlik düşüncesi ile gemilere acil durumlarda ki girişlerin ve gemiye misafir olarak gelen ziyaretçileri engellemeye yönelik olarak güvenlik uygulamalarına izin verilmemelidir (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.5).

- MSC (78) Deniz güvenliğini artırmak için kontrol ve uygunluk tedbirleri geçici rehberi ve SOLAS Kural XI-9 gereğine istinaden ISPS Koda taraf devletlerin atamış olduğu yetkili denetim uzmanlarınca yapılan denetim ve uygunluk faaliyetlerini ana amacı ISPS Kod kural ve uygulamalarında devletler arası süreklilik ve devamlılığı sağlamaktır bu amaç çerçevesinde yetkili denetim uzmanları tarafından gemilerde bulunan eksik ve uyumsuzlukların görevi kötüye kullanmamak sureti ile eksiklik ve uyumsuzlukların gemi tarafından giderilmesine kadar olan süreci kararlılık ile yürütmesi zorunludur (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.4).

## **2.15. ISPS Koda Taraf Devletin Limanlarında ISPS Koda Taraf Devletin Bayrağını Taşıyan Gemilere Yapılan Denetim Sonuçlarının Raporlanması**

- Yetkili denetim uzmanınca yapılan denetim neticesi ISPS Kod kural ve düzenlemeleri ile ilgili bulunan eksikliklerin düzeltilmesi yönünde verilen resmi belgedir (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.1).

- ISPS Koda taraf olan devletin yetkili denetim uzmanının geminin limana varış öncesi yapmış olduğu ön değerlendirme sonucu ISPS Kod uygulamaları ile alakalı kural ihlallerinin mevcudiyetinin tespiti sonucu gemiye çıkarak denetler yapmış olduğu denetim sonucu haklı sebeplerin geçerliliğinin devam etmesi sonucu kendisine verilen yetkiye istinaden gemi üstünde tahmil-tahliye durdurma alıkoyma veya gemiyi limandan dışarı çıkarma gibi yetkilerini kullanma hakkı saklıdır. Eğer ki böyle bir yetkinin kullanılması durumunda bu yetkiyi kullanan ISPS Koda taraf olan liman devleti yine ISPS Koda Taraf olan geminin bayrağını taşıyan geminin denizcilik den sorumlu yetkili otoritesine gemiye niçin böyle bir uygulamanın yapıldığını düzenleyeceği bir rapor ile bildirmek durumundadır aynı raporun bir nüshasını geminin ISSC (ISPS Kod sertifikası)'yi düzenleyen yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşuna raporlanmalıdır. Söz konusu denetleme raporu eş zamanlı olarak uluslararası denizcilik politikalarına yön veren IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'ya dünya çapında ki ISPS uygulamalarının analizi ve istatistiksel çalışmalarının yapılması için taraf devletin yetkili denizcilik otoritesi tarafından gönderilir (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.1).

- ISPS Koda taraf olan devletin limanına giriş izni verilmeyen veya limana alındıktan sonra dışarı çıkartılan ISPS Koda tabi devletin bayrağını taşıyan geminin bir sonraki destinasyonu'nun bilinmesi durumunda denetlemeyi yapan ISPS Koda taraf olan devletin denizcilik den sorumlu yetkili otoritesi geminin gideceği limanı ve kıyı devletlerini haberdar etmekle yükümlüdür (SOLAS, 2014: Kural XI-2/9.3.2).

## **2.16. Gemilerde Emniyet ve Güvenlik ile İlgili SOLAS Düzenlemeleri**

### **2.16.1. Gemi Tanıtım Numarası**

Gemi tanıtım numarası olarak nitelendirilen IMO numarasının markalanmasının zorunlu olduğu gemiler.



- Gemi tanıtım numarası (IMO numarasını) 100GT (Gros Tonaj) üzerindeki tüm yolcu gemileri ve 300GT (Gros Tonaj) üzerindeki sınıflandırma ayrımı yapılmadan tüm kargo gemilerine ISPS Kod uygulamalarının başladığı 1 Temmuz 2004'den itibaren gemilere markalanma zorunluluğu getirmiştir (SOLAS, 2014: Kural 3/1 s: 515).

- Gemilere markalanan gemi tanıtım numaraları uluslararası denizcilik örgütünün IMO gemi tanınma numara sistemine uygun olmak zorundadır (SOLAS, 2014: Kural 3/2 s: 515).

- Gemi tanıtım numaraları geminin gerçek kimliğini yansıtacağı için geminin dünya denizlerinde dolaşmasını sağlayan sertifikalarına işlenmek zorundadır (SOLAS, 2014: Kural 3/3 s: 515).

- Gemi tanıtım numaraları farklı gemi tiplerinin arz etmiş olduğu farklılık yaratan inşa özelliklerine rağmen gemilere markalanırken dikkat ile üzerinde durulması gereken yegane husus yapılacak markalamanın hangi gemi tipi olursa olsun dikkat çekici ve görünür bir yere yapılması gerekliliğidir (SOLAS, 2014: Kural 3 4/1 4/2 s: 516).

- Çelik gemilere sabit ve görünür bir şekilde markalanmış olan gemi tanıtım numaralarının geminin boyasından farklılık yaratacak bir görünürde olmasına engel teşkil etmeyecek bir renk ile boyanması gerekmektedir (SOLAS, 2014: Kural 3 5/1).

- Gemi tanıtım numaralarında rakamların rakam ve harflerin yüksekliği 200 mm az olamaz tanıtım numaraların belirgi olabilmesi için rakamların yüksekli ve boyu arasında var olacak olan orantıya dikkat edilmelidir normal kargo gemilerinden farklılık arz eden Tanker ve Ro-Ro gemilerinde ise harflerin yüksekliği 100 mm'den az olmamalıdır (SOLAS, 2014: Kural 3 5/2).

- Gemi tanıtım numaraları gemilerin inşa aşamasından hurdaya gideceği zamana kadar gemileri gerçek tanımlanmasını yapacak olan markalama olduğu için özellik ile çelik ve metalden yapılan gemilerde oyma veya kabartma teknikleri kullanılarak sağlam ve dayanıklı olacak şekilde markalanmalıdır genellikle ile gemilere kabartma tekniği uygulanır (SOLAS, 2014: Kural 3 5/3).

- Çelik ve türevleri dışındaki maddeler ile yapılan gemilerin gemi tanıtım numaraları ile nasıl markalanmasının gerekliliği gemilerin bayrağını taşıyan denizcilik den

sorumlu yetkili otoritesinin vereceği markalama yöntemi kararı belirleyecektir (SOLAS, 2014: Kural 3 5/4 s: 516).

- Gemi tanıtım numarası ile gemilerin markalanması 1 Temmuz 2004 tarihinden sonra inşa edilen gemiler için zaten uygulama başlatıldığı için bir problem oluşturmayacaktır 1 Temmuz 2004 tarihinden önce inşa edilen gemilerin gemi tanıtım numarası ile markalanma işlemi ise söz konusu gemilerin 1 Temmuz 2004 tarihinden sonraki süreçte gemilerin rutin boya bakım ve onarım vb. ilk havuzlamaya çıkışından geç olamamak şartı ile markalanacaktır (SOLAS, 2014: Kural 3 s: 515).

Gemilerin tanıtım numarası ile markalanmasındaki emniyet ve güvenlik açısından ana amaç geminin verilmiş olan yedi rakamlı aynı zamanda IMO numarası olarak adlandırılan rakamlar serisi ile geminin inşa aşamasından hurdaya gidene kadar olan süreçte sorunsuz olarak takibini sağlamaktır.

### **2.16.2. Sürekli Özet Kayıt**

Sürekli özet kayıt sertifikaları uluslararası sefer yapan gemiler için düzenlenmesi zorunlu olan sertifikalardır (SOLAS, 2014: Kural 1/a s: 23). Aşağıdaki maddelerde bu sertifikaların özellikleri anlatılacaktır.

- Sürekli özet kayıt sertifikasından amaçlanan geminin inşa tarihinden günümüze kadar gelen işletme süreci içerisinde geminin geçmişi hakkında bilgileri içeren sertifikasyon sistemidir (SOLAS, 2014: Kural 5/2.1).

- Sürekli özet kayıt sertifikası gemilerde uygulanmaya 1 Temmuz 2004 yılından itibaren uygulanmaya başlamıştır 1 Temmuz 2004 yılından önce inşa edilen gemiler içinde uygulamaya konulan 1 Temmuz 2004 milat olarak kabul edilecektir (SOLAS, 2014: Kural 5/2.2).

- SOLAS a taraf olan ülkelerin yetkili denizcilik otoriteleri tarafından düzenlenen sürekli özet kayıt sertifikası aşağıda sıralanmış olan bilgileri içerecektir.1 Ocak 2009'dan sonra düzenlenecek olan sertifikalarda 3.7 ile 3.10 maddeleri yer alacaktır 1 Ocak 2009'dan önce düzenlenmiş olan sertifikalarda numarası geçen maddelerin yer almasına gerek yoktur (SOLAS, 2014: Kural 5/3).

- Sürekli özet kayıt sertifikasında gemi tarafından dünya denizlerinde bayrağı dolaştırılan ülkenin adı yazmaktadır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında geminin bayrağını taşıdığı ülkeye kayıtlı olduğu tarih yazmaktadır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında geminin gemi tanıtım numarası diğer ismi ile IMO numarası yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında geminin adı yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında geminin bağlı olduğu diğer ismi ile sicil limanı yazmalıdır.
- Sürekli kayıt özet sertifikasında gemi sahibi veya sahiplerin isim ve adresleri yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında kayıtlı gemi sahibinin tanıma numarası yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında eğer gemi kiralanmışsa kiralayanın isim ve adres kayıtları.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında uluslararası emniyetli yönetim faaliyetlerini (ISM Kod SOLAS Kural IX-I tanımlanan) yönetmiş olduğu şirketin ismi ve adresi yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında geminin bağlı bulunduğu şirketin tanımlanmasını sağlayan şirket tanınma numarası yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifika sisteminde geminin işletilme süreci içerisinde klaslayan veya klaslanmış olan klas kuruluşlarının ismi yazmalıdır.
- Sürekli özet kayıt sertifikasında ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) SOLAS Kural IX/1' göre düzenlenen uygunluk belgesi veya geçici uygunluk belgesini düzenleyen taraf devletin veya taraf devlet adına yetkilendirilmiş kurumun ismi yada bu belgelerden başka bir belge düzenlenmiş ise bu belgeyi demetleyen denetçinin ismi yazmalıdır.

- Sürekli özet kayıt sertifikasında SOLAS Kural IX/1 kuralına istinaden düzenlenmiş olan ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) sertifikası ve geçici emniyetli yönetim sertifikasını düzenleyen taraf devletin veya taraf devlet adına gemi için sertifika düzenleme yetkisi verilmiş yetkilendirilmiş kurumun ismi yada bu adı geçen belgelerin dışında düzenlenmiş belgeyi denetleyen denetçinin ismi yazmalıdır.

- Sürekli özet kayıt sertifikasında SOLAS Kural XI-2 de tanımlanan ISPS Kod gereği düzenlenen ISSC (Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası) veya geçici (interim)ISSC sertifikasını düzenleyen taraf devlet veya taraf devlet adında sertifika hazırlama yetkisi verilmiş olan yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşunun adresi yada bu belgelerden başka bir belge düzenlenmiş ise bu belgeyi denetleyen denetçinin ismi yazmalıdır.

- Sürekli özet kayıt sertifikalarında geminin bağlı olduğu bayrak devletinin sicil kaydından düştüğünü gösteren tarih kaydı yazmalıdır.

### **2.16.3. Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (Ship Security Alert System-SSAS)**

Gemilerin gemi güvenlik alarm sistemi (SSAS) ile donatılmasında 1 Temmuz 2004 tarihi milat olarak kabul edilmiştir SOLAS a göre gemi güvenlik alarm sistemi ile donatılması zorunlu olan gemi tipleri aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir.

- Gemi güvenlik alarm sisteminin kullanıma başlanmasının zorunlu kabul edildiği 1 Temmuz 2004 yılı dahil olmak üzere sonrasında inşa edilmiş gemiler (SOLAS, 2014: XI-2 Kural 6/1.1).

- Yüksek süratli yolcu taşıması yapan gemiler ve yolcu gemilerinden 1 Temmuz 2004 öncesi inşa edilmiş olanlarının rutin olarak yapılan Telsiz denetimlerinin 1 Temmuz 2004 tarihini geçmeyecek şekilde yapılarak gemi güvenlik alarm sistemi ile donatılması (SOLAS, 2014: Kural 6/1.2).

- 500 gros tonaj üzeri yüksek hızlı yük gemileri dökme yük taşıyıcılar kimyasal petrol tankerleri ve doğal gaz taşıyan gemilerinden 1 Temmuz 2004'den önce inşa edilmiş gemilerin telsiz denetimleri 1 Temmuz 2004 tarihini geçmeyecek şekilde yapılarak gemi güvenlik alarm sistemi ile donatılması (SOLAS, 2014: Kural 6/1.3).

- 1 Temmuz 2004 öncesi inşası tamamlanmış diğer yük gemileri ve petrol platformlarından telsiz donanım denetimleri 1 Temmuz 2006 yılını geçmeyecek şekilde

yapılması gereken ve en geç bu tarih itibarı ile gemi güvenlik alarm sistemi ile donatılmaları gerekmektedir (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/1.4).

### **Gemi güvenlik alarm sisteminin fonksiyonları**

- Gemi güvenlik alarm sistemi gemide faaliyete geçirildiği andan itibaren SOLAS sözleşmesine taraf olan devletin gemi güvenlik alarm sisteminden gelen bilgileri değerlendirmek ve süreci yönetmek ile yetkili kurumuna gemi sistemi kapatana geminin emniyet ve güvenlik ile ilgili durumu geminin bağlı bulunduğu şirket bilgileri geminin anlık pozisyonu ve geminin tanınmasını sağlayacak kimlik gibi bilgilerini gemiden kıyıya gönderecektir (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/2.1).

- Gemi güvenlik alarm faaliyete geçirilen geminin civarındaki gemiler verilen bu alarm sinyalinden haberleri olmayacaktır (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/2.2).

- Gemi güvenlik alarm sistemi faaliyete geçmesi ile gemide alarm olarak ses yüksekliği olmayacaktır gemi güvenlik alarm sistemi taraf devletin yetkilendirilmiş kurumuna gönderilen gizli bir içerik arz etmektedir (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/2.3).

- Güvenlik ve emniyet ile ilgili durumlar ortadan kalkana kadar alarm kapatılmayacaktır (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/2.4).

- Gemi güvenlik alarm sistemi geminin kumanda merkezi olarak tarifli yapılan köprü üstü veya geminin herhangi bir yerinden faaliyete geçirilmesine olanak sağlayacak bir şekilde bilmesi gerekenler ile sınırlı olmak şartı ile konumlandırılmalıdır (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/3.1).

- Gemi güvenlik alarm sistemi belirlenmiş olan performans standartlarının altında çalıştırılmasına izin verilmemesi gerekmektedir çalışma prensibi olarak uluslararası standartların belirlemiş olduğu performansı tutturmalıdır (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/3.2).

- Gemi güvenlik alarm sistemi gemiden kıyı istasyonlarına geminin güvenlik ile ilgili olarak herhangi bir ekstra durum ile karşılaştığının alarm verdiği için sahil istasyonlarına gelen bu sinyal neticesinde gemi hangi ülkenin deniz alanları içerisinde bulunuyor ise o ülkenin konusunun uzmanı yetkilendirilmiş operasyonel güçlerinin

müdahalesi gerçekleşeceği için gemi güvenlik alarm butonlarına ciddi olmayacak şekilde veya butonların yerleşim pozisyonlarındaki ergonomik tasarım hataları sonucu tesadüf eseri faaliyete geçirilmeleri maddi ve manevi olmak üzere iş zaman ve para kayıplarına neden olacağı unutulmamalıdır (SOLAS, 2014: Bölüm XI-2 Kural 6/ 4, Kural 6/6, Kural 6/7).

- Gemi güvenlik alarm sisteminde yer alan teknik düzenlemeler SOLAS Bölüm IV yer alan gemilerin GMDSS (Telsiz Sistemleri) ile donatılması ile paralellik arz edecektir.

- Gemi güvenlik alarm sistemi gerek geminin seyri esnasında gerek demirli olduğu süre içerisinde herhangi bir şekilde geminin güvenlik ve emniyetine yönelik olarak tehditkar saldırı ve eylemlerde kıyı devletlerini haberdar etmesi ve söz konusu devletlerin geminin maruz kaldığı durumdan haberdar olarak karşı tedbirler alması bakımında son derece fayda sağlayan sistemdir.

#### **2.16.4. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)**

*Uluslararası sularda seyir eden 300 gros ton veya üzerindeki tüm gemiler uluslararası sularda seyir yapmayan 500 gros ton ve üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri”* aşağıda belirtilmiş olan şartları gerçekleştirmek sureti ile AIS cihazı ile donatılacaklardır (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4 s: 430).

- 1 Temmuz 2002 tarihi dahil olmak üzere sonrasında inşası gerçekleştirilmiş tüm gemiler (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.1).

- Uluslararası sefer yapan fakat 1 Temmuz 2002 öncesi inşası tamamlanmış gemiler (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.2).

- Yolcu taşıma faaliyeti gerçekleştiren gemiler için 1 Temmuz 2003 yılından önce AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) ile donatılmalıdır (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.2.1).

- Petrol ve türevlerini taşıması yapan tanker gemilerinde 1 Temmuz 2003 tarihinde ya da ilk yapılacak olan güvenli cihaz denetimlerinden sonrasında AIS cihazı ile söz konusu gemiler donatılacaktır (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.2.2).

- 50000 gros ton olarak belirlenen bu tonaj bağlamında tanker ve yolcu gemileri hariç tutulmak üzere 50000 gros ton ve üzeri gemiler için 1 Temmuz 2004 tarihinden önce AIS cihazı ile donatılmalıdırlar (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.2.3).

- 300 gros tondan büyük 50000 gros tondan küçük tüm gemiler yolcu gemileri ve tanker hariç olmak üzere *ilk emniyetli teçhizat sörvöyler* 1 Temmuz 2004 sonrası veyahut 31 Aralık 2004 tarihinden önce olmak şartı ile yapılacak denetimlerden sonra AIS cihazı ile donatılacaklardır (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.2.4).

- Uluslararası sefer ile işikal olmayan 1 Temmuz 2002 yılı öncesi inşası gerçekleşmiş gemiler 1 Temmuz 2008 yılından önce AIS cihazı ile donatılmak zorundadırlar (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.3).

- Uluslararası SOLAS sözleşmesini onaylayan taraf devletin denizcilik iş ve işlemlerinden sorumlu denizcilik otoritesi .2 ve .3 alt paragraflarında yer alan gemi tiplerinin iki sene içinde hizmet den çekileceğinin garantisi üzerine söz konusu gemilere AIS cihazı ile donatılması hususunda muafiyet getirme yetkisine sahiptir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/2.4.4).

**Otomatik tanımlama cihazlarında (AIS) olması gereken özellikler aşağıda maddeler halinde sıralanacaktır**

- Kıyı istasyonlarına çevrede yer alan diğer gemi ve uçaklara gemi hakkında tanıcı bilgiler olan geminin adı IMO numarası MMSI numarası gibi gemiyi tanıtan kimlik bilgilerinin yanı sıra tipi rotası sürati seyir koşulları ve güvenlik ile ilgili ve alakalı bilgiler otomatik olarak gönderilecektir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/5.5.1 s: 431).

- Civarındaki aynı tip AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) ile donatılmış gemilerden almış olduğu aynı koşul ve şartlar altındaki bilgiler (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/5.5.2).

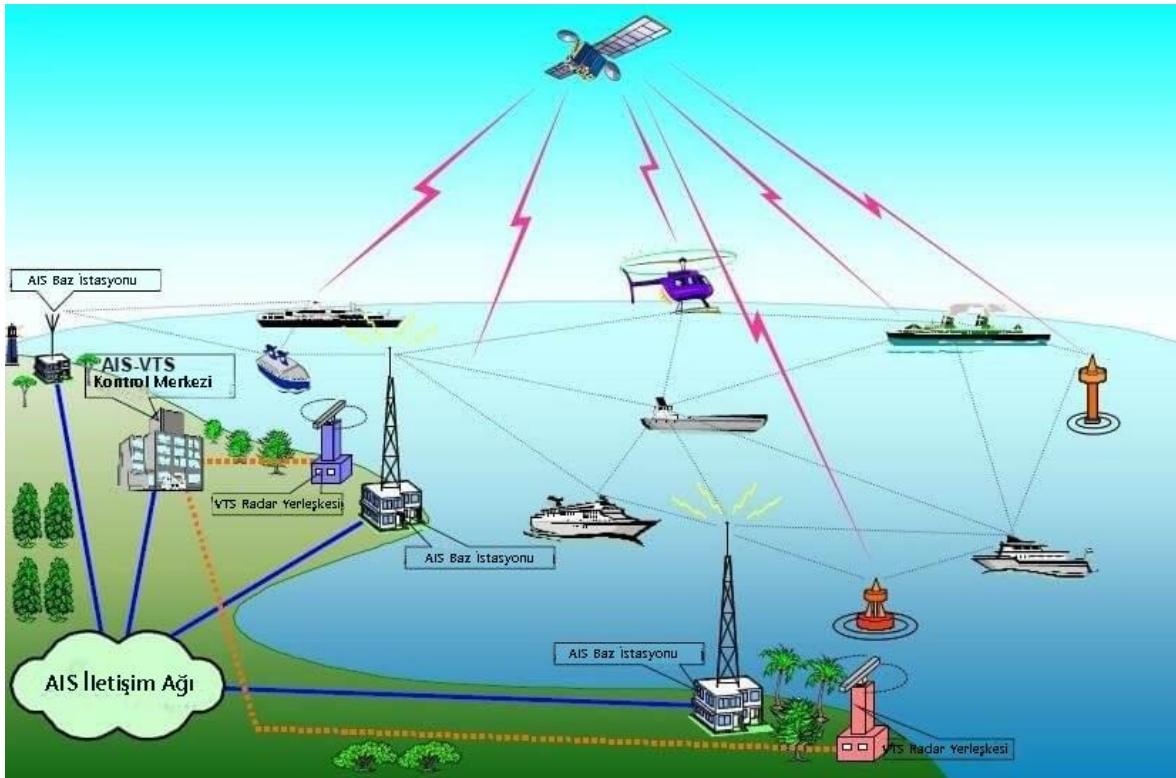
- Otomatik Tanımlama Cihazlarının gemileri izleme kaydetme ve kıyı tesisleri ile etkileşime girerek veri transferi yapabilecek özelliklerinin olması gerekmektedir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/5.5.3 ve 5.5.4).

- Gemi kaptanları tarafından AIS (Otomatik Tanımlama Sistemleri) sistemler IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütünü) getirmiş olduğu kurallar çerçevesinde çalıştırılacaktır

Uluslararası anlaşmalar kural ve düzenlemelerin aksi bir hükmü olmadığı sürece aynı zamanda seyir emniyet ve güvenliğini etkileyecek olağan üstü şartlar olmadığı sürece IMO'nun da kural ve düzenlemeleri gereği AIS cihazları bu cihazlar ile donatılan gemilerde daima çalışır durumda olacaktır (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19/5.5.7).

AIS cihazları kullanım alanları bakımından kendi aralarında üç sınıfa ayrılmaktadır.

- Klas A AIS: Cihazı: Uluslararası seferler yapan gemilerin takması zorunlu olan cihazlar.
- Klas B AIS: Cihazı: Balıkçılık ve kıyısız (Dahili) sefer yapan gemilerin takması zorunlu cihazlar.
- Klas W AIS (Warships): Cihazları Askeri gemilere takılan cihazlar yalnız askeri gemiler bu kullandıkları cihazın özelliğine istinaden kendilerini bu sistemde istediği zaman gösterip istediği zaman ise gizleme özelliklerine sahip olmaktadır.



**Şekil 4: AIS sisteminin çalışma yöntemi**

**Kaynak:** (URL-30, 2019)



## 2.16.5. Gemilerin Uzaktan Takip Edilmesi ve İzlenmesi. (Lrit sistemi)

### Uluslararası sefer yapan uzaktan takip sistemi ile donatılması zorunlu olan gemi tipleri (Lrit Sistemi)

- Yüksek süratli yolcu tekneleri dahil olmak üzere tüm yolcu gemileri” (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 9-1/2.1.1).
- 300 gros ton ve üzeri yüksek süratli tekneler dahil yük gemileri (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 9-1/2.1.2).
- Yüzer açık deniz sondaj üniteleri (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 9-1/2.1.3).

Kıyıda en fazla 20 deniz mili açılma yetkisine sahip olan gemilerin seyir yaptığı alan olarak belirtilen A1 deniz bölgesinde çalışan gemilerin otomatik tanımlama sistemine (AIS) sahip olması koşulu ile inşa tarihine bakılmaksızın gemilerin uzak mesafeden takip edilmesini sağlayan LRIT sistemi ile donatılmasından muaf tutulurlar (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/4.2 s: 436) (Tablo 1).

**Tablo 1: Gemilerin uzak mesafe takip sistemi (LRIT) geçiş süreci.**

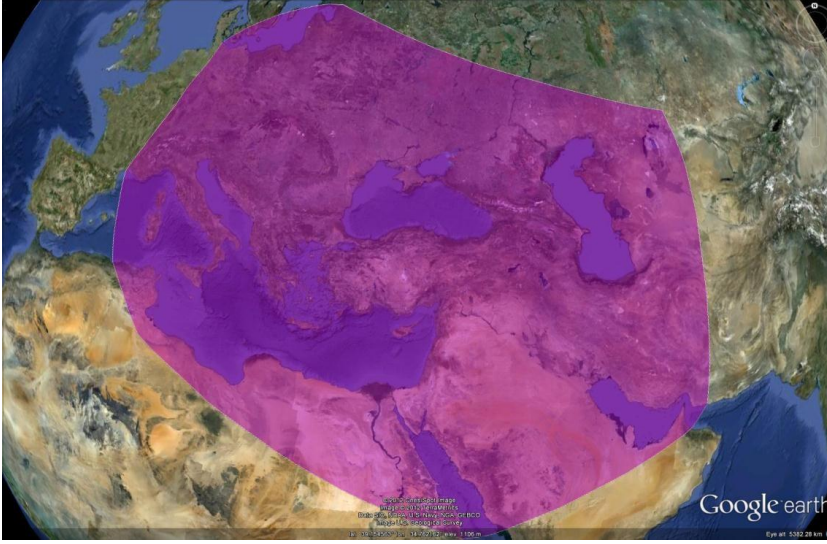
| İnşa Tarihi               | GMDSS Çalışma Alanı (SOLAS Bölüm IV'e göre) | LRIT Sistemine uyum için en son tarih                 |
|---------------------------|---|---|
| 31 Aralık 2008 ve sonrası | Tümü  | İnşa Tarihi   |
| 31 Aralık 2008'den önce   | A1 ve A2 veya A1, A2 ve A3                  | 31 Aralık 2008'den sonraki ilk Telsiz Emniyet Sörveyi |
|                           | A1, A2, A3 ve A4                            | 1 Temmuz 2009'dan sonraki ilk Telsiz Emniyet Sörveyi  |

**Kaynak:** (Keskin ve Kum, 2012:50)

Gemilerin Uzak Mesafeden Takip Sistemi ile donatılmasına ilişki kural ve düzenlemeler ile geçiş sürelerinde SOLAS Bölüm V Kural 19-1/4.1.1./4.1.2./4.1.2.1/4.1.2.2/4.1.3 maddelerine atıf yapılmıştır.

SOLAS sözleşmesini onaylamış doğal olarak SOLAS Bölüm V Kural 19-1 gemilerin uzaktan tanımlanma sistemi (LRIT) ile donatılmasını kabul etmiş taraf devletlerin sorumlulukları şunlardır.

- Taraf devletler LRIT sisteminden aktarılan bilgilerin önem ve değerini tanımak zorundadırlar (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/10.1)
- Yetkisiz giriş ve erişimlerden LRIT sisteminden aktarılan bilgileri korumak ile yükümlüdürler (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/10: 2).
- Uluslararası sözleşmeler ile elde edilen bilgileri yine uluslararası sözleşmelere istinaden kullanacaklardır (SOLAS, 2014: Bölüm V 19-1/10.3).
- SOLAS sözleşmesini kabul etmiş devletler başta güvenlik amacı ile ilgili olmak üzere LRIT bilgilerine ulaşım imkanları SOLAS Bölüm V Kural 19-1/8.'de yer alan maddeler ile şu şekilde düzenlenmiştir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/8 s: 437-438).
- Dünya denizlerinde taraf devlet olarak kendi devletinin bayrağını taşıyan gemilerinden bayrak devlet yetkisine istinaden almış oldukları anlık takip bilgileri (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/8.1.1).
- Taraf devletin dünya ticaret sisteminde var olabilmesi için deniz taşımacılık faaliyetleri esnasında limanlarına uğrak yapacak gemi ihbarlarını gemiler kendi limanlarına gelmeden binlerce mil uzaklıkta iken bile başta güvenlik amacı olmak üzere liman devleti olma yetkisini kullanarak almış oldukları anlık takip bilgileridir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/8.1.2)
- Taraf devletler kendi sahillerinden geçen gemileri 1000 deniz mili veya daha az olmak şartı ile LRIT sisteminden gelen gemi bilgilerini kıyı devleti yetkisine istinaden alma yetkisine sahiptir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/8.1.3). Resim 11'deki harita üzerinde mor bölge ile taranmış olan alan Türkiye'nin kıyı devleti yetkisine istinaden LRIT sistemi ile gemileri takip edebileceği yetkili alanı göstermektedir.



**Resim 11: Türkiye'nin LRIT Sisteminde Gemilerin Takibini Yaptığı Kapsama Alanı**

**Kaynak:** (Keskin, 2013:16)

- Denizlerde arama kurtarma faaliyetleri ile görev yapan birim operasyon yapacağı gemi veya gemiler hakkında anlık takip bilgilerini kendi ülkelerinin LRIT isteminden sorumlu yetkili otoritesinden ücretsiz alma hakkına sahiptir fakat buradan alınan anlık takip bilgileri arama kurtarma faaliyetlerinin dışında kullanılmaması gerekmektedir (SOLAS, 2014: Bölüm V Kural 19-1/8.1.4).

### **LRIT (Uzak Mesafeli Gemi Takip Sistemi) Bilgilerinin Taraf Ülkeler İçin Önemi**

- -LRIT sisteminin kurulmasının ana amacı geniş bir şekilde deniz alanlarının güvenlik amacı ile takip edilmesine olanak tanınmasıdır uzak mesafeli alanları takip edebilme gücü LRIT sisteminin arama kurtarma faaliyetlerinde kullanılmasında ana aktörlerinden biri durumuna getirmiştir nedeni ise uzak mesafedeki gemileri anlık takip edebilme gücü arama kurtarma ile ilgili olay yerine yakın bir gemiyi yönlendirilmesine imkan tanınmasıdır (Keskin ve Kum, 2012 s: 53).

- LRIT (Uzak Mesafe Gemi Tanımlama Sistemi) sistemi geminin tanımlanmasına olanak sağlayan bilgileri direkt olarak uyduya oradan ise taraf devletin veri merkezine gönderildiği için gemi personelinin seyir emniyet ve güvenliği açısından kullanıma uygun olarak tasarlanmamıştır bu neden ile geminin seyir emniyet ve güvenliğinden sorumlu personelin AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi)'yi kullanarak çevresindeki gemilerden elde ettiği bilgiler LRIT sisteminde gemilerin kullanımına açık olmayacaktır (Keskin ve Kum, 2012 s: 53).

- 300 Gros ton (GT) ve üzeri gemilerde takılması zorunlu olan LRIT sistemine AIS cihazlarında olduğu gibi bilgi güvenliği açısından personelin müdahalesi imkansız olmaktadır AIS cihazları vasıtası ile kara istasyonlarına gönderilen bilgiler uygun bir alıcıya sahip kişi ve grupların kullanımına açık duruma geldiği gibi kara istasyonlarına gönderilmesinden bilgilerin manipülesine kadar riskler ile karşı karşıya kalınmaktadır Oysaki LRIT sistemlerinde kullanılan cihazlar uyduların sağlamış olduğu güvenli iletişim kanalını kullanarak taraf devletin yetkilendirilmiş LRIT veri toplama merkezine bilgilerin güvenli bir şekilde iletimini sağlamaktadır Bu neden ile güvenlik birimlerinin güvendiği bilgiler LRIT sisteminden gelen bilgiler olmaktadır gemilerin AIS sisteminden gelen bilgilere güvenlik birimlerinin tercih yönünde değeri olmayacaktır (Keskin ve Kum, 2012 s: 53).

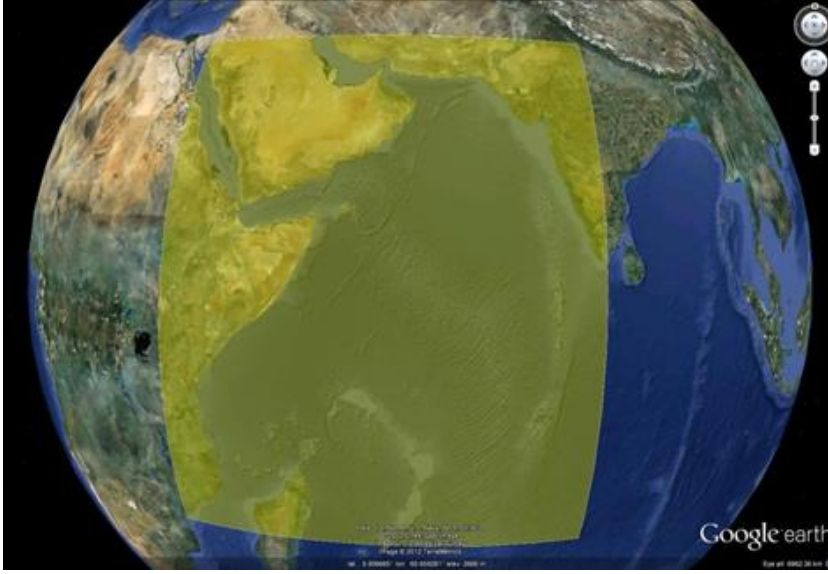
- LRIT sisteminin uydu üzerinden işletilmesi denizlerde mesafe ve alan kısıtlamasına neden vermeyecek bir şekilde olanak tanımaktadır Bunun faydaları ise yukarıdaki bölümlerde anlatılan bayrak devleti kıyı devleti liman devleti ve arama kurtarma faaliyetlerinde sağladığı avantajlar olmaktadır (Keskin ve Kum 2012 s: 53).

- Özellik ile kendi deniz alanları başta olmak üzere deniz güvenliğine büyük önem veren (ABD, AB, KANADA, AVUSTRALYA) gibi gelişmiş dünya ülkeleri LRIT sistemi ve beraberinde getirmiş olduğu deniz güvenliğine yönelik imkanları etkin bir şekilde kullanmaktadırlar (Keskin ve Kum, 2012 s: 53).

- LRIT sistemi özellik ile günümüzde Aden Körfezi Afrika Boynuzu ve Somali deniz alanlarında yapılan ve yapılmakta olan deniz haydut saldırılarına karşı bölgedeki deniz alanlarında güvenliği sağlamak ile yükümlü NATO ve EU NAV FORCE gibi üye ülkelerin savaş gemilerinden oluşan bölgede devriye görevi yürütmek ile görevli gemilerin deniz haydutluk saldırılarını engelleme ve bölgede geçiş yapan gemilerin güvenli bir şekilde takibi için söz konusu gemilerin ücretsiz olarak kullanımına açılmıştır (Keskin ve Kum, 2012 s: 54-55)

Resim 12’de yer alan harita üzerinde sarı renk ile taranmış alan Somali merkezli deniz haydutluk saldırılarına karşı mücadele eden NATO ve EU NAV FORCE savaş gemilerinden oluşan deniz gücünün LRIT sistemini kullanarak gemileri takip ettikleri deniz alanını göstermektedir. (Keskin, 2013). Harita üzerinde görüldüğü üzere Afrika boynuzu olarak tanımlanan Kızıldeniz’in Hint Okyanusu ile bulunduğu stratejik deniz yollarından

Arap yarımadası Aden ve Basra körfezlerini içine alan bölgelerden Hint yarımadasının batı kıyılarına kadar uzanan geniş bir alanı kapsamaktadır LRIT sistemin sağlamış olduğu bu alanlardaki takip kontrol sistemi başta denizlerde güvenlik olmak üzere arama ve kurtarma faaliyetleri içinde yararlı faaliyetleri içerdiği tartışmasızdır Haritada mevcut gösterilen alanın genişliği modern teknolojik teçhizat ve ekipmanları kullanan 21. YY Deniz Haydutlarının artık kıyasal olmaktan çıkıp kıyı şeridinden yüzlerce hatta binlerce deniz mili uzaklıkta bile saldırı faaliyetlerini gerçekleştirebileceğinin resmidir.

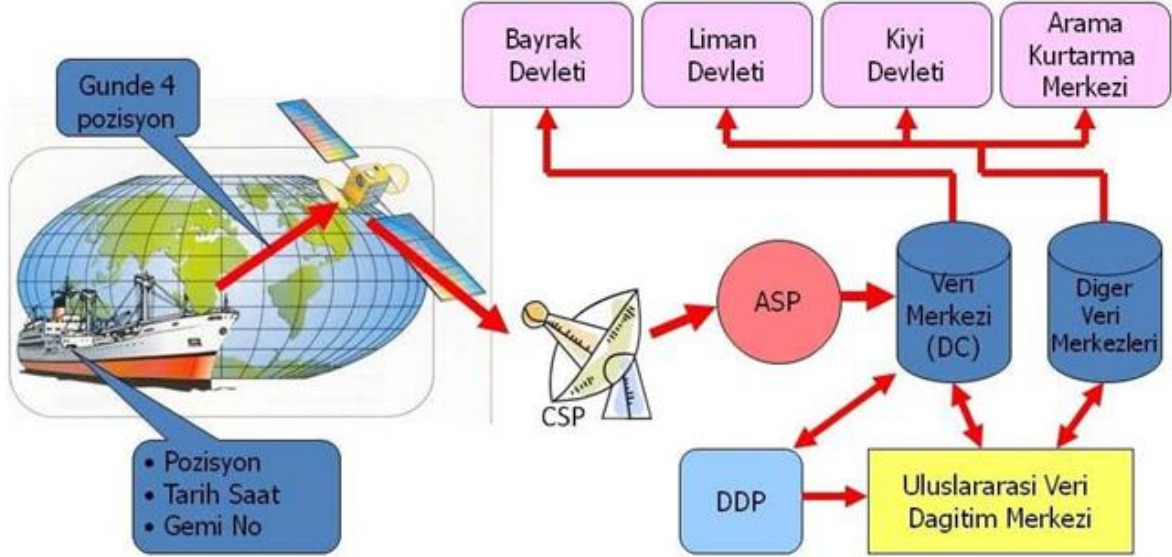


### **Resim 12: Somali ve Aden Körfezi Merkezli Deniz Haydutluk Saldırılarının Kapsama Alanı**

**Kaynak:** (Keskin, 2013: 27)

Otomatik olarak tasarlanmış olan LRIT sistemi kısaca şu şekilde çalışmaktadır. X” ülkesindeki Arama ve Kurtarma Merkezi, kendisine ulaşmış olan tehlikedeki bir geminin bulunduğu bölgeye yakın olan gemileri belirlemek için diğer ülkelerle irtibat kurmak zorunda değildir. LRIT sistemine bağlı veri merkezleri Arama ve Kurtarma merkezlerinin talebini otomatik olarak işlemekte ve cevap vermektedir. (Keskin ve Kum, 2102 s: 55). Bayrak devleti Türkiye’nin bayrağını taşıyan Türk bayraklı geminin günümüzde deniz haydutluğu saldırıları ile ün yapmış Somali deniz alanında yer alan tehlikeli sulara girdiğini düşünelim Türkiye gemisinin tehlikeli sulara girdiğinin bilgisini bölgede devriye görevi yapan NATO ve EU NAV FORCE savaş gemilerinden oluşan koalisyon deniz gücüne aktarmak zorunda değildir LRIT sistemini kullanan bölgeden geçen gemilerin deniz haydutluk saldırılarına karşı güvenliğinden sorumlu olan güce LRIT veri merkezlerine gelen söz konusu Türk bayraklı bir geminin tehlikeli sulara girdiğinin bilgisi otomatik olarak

işlenerek bölgedeki güvenlik den sorumlu deniz gücüne aktarılmaktadır. Şekil 5'de Uluslararası LRIT Sisteminin çalışma prensibi basitçe şematik olarak gösterilmiştir (Keskin ve Kum, 2012: 47-57).



**Şekil 5: Uluslararası LRIT sistemi**

**Kaynak:** (Keskin ve Kum, 2012: 49)

### **3. ISPS KOD VE TÜRKİYE**

#### **3.1. ISPS Kod Bölüm A (Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'e Ek Bölüm XI-2 hükümleri ile ilgili zorunlu gereklilikler)**

##### **3.1.1. Giriş**

Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği için Uluslararası Kodun bu bölümü, Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'teki Bölüm XI-2'te ilgi olarak gösterilen zorunlu hükümleri kapsamaktadır.

##### **3.1.2. Hedefler**

Bu Kodun hedefleri:

1 Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik tehditlerini önleyici önlemler almak amacıyla Anlaşmaya Taraf Devletler, Devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek;

2 Denizde güvenliği temin etmek için; Anlaşmaya Taraf Devletler, Devlet kuruluşları, yerel makamlar ve denizcilik ve liman endüstrilerine ait görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek.

3 Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve alışverişini temin etmek;

4 Değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacı ile, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak;

5 Uygun ve yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini vermek.

##### **3.1.3. İşlevsel Gereklilikler**

Hedefleri gerçekleştirebilmek amacı ile, bu Kod'da bazı işlevsel gereklilikler yer almaktadır. Bunlar, aşağıda belirtilenleri kapsamakta olup, ancak bunlarla sınırlı değildir:

1 Güvenlik tehditleri ile ilgili bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi ve ilgili Taraf Devletler ile bu bilgilerin alışverişi;

- 2 Gemiler ve liman tesisleri için iletişim protokollerinin hazırlanmasının zorunlu kılınması;
- 3 Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi;
- 4 İzinsiz silahların, yanıcı malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi;
- 5 Güvenlik tehditleri ya da güvenlik olaylarına karşılık alarm vermeyi sağlayan araçların sağlanması;
- 6 Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasını zorunlu kılmak; ve
- 7 Güvenlik planları ve işlemlerine aşinalığı sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların zorunlu kılınmıştır (URL-31, 2019).

### **3.2. ISPS Kod Bölüm B (Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması, 1974'e Ek Bölüm XI-2 ve bu Kod'un A bölümü Hükümleri ile İlgili Kılavuz)**

#### **3.2.1. Genel**

Bu Kod'un giriş kısmı, Kod bölüm A ve bölüm XI-2' nin; deniz güvenliğini arttırmak ve gemi ve liman tesislerinin, deniz ulaştırma sektörünün güvenliğini tehdit eden eylemleri saptayıp caydırmak amacı ile işbirliği yapabilmeleri için yeni uluslararası önlemlerin çerçevesini belirlediğini göstermektedir.

Bu giriş, özlü bir şekilde; Kod bölüm A ve bölüm XI-2'nin kurallarına uygunluğun sağlanıp muhafaza edilmesi için alınacak önlem ve düzenlemelerin, oluşturulup uygulanması için göz önüne alınacak süreçlerin ana hatlarını çizmekte ve kılavuzun sunulduğu ana unsurları tanımlamaktadır. Kılavuz, madde 2 ile 19 arasında verilmektedir. Aynı zamanda, gemi ve liman tesisleri ile ilgili kılavuzun uygulanması düşünüldüğünde, göz önüne alınacak esasları da belirlemektedir.

Eğer Kod'u okuyan kişi sadece gemiler ile ilgileniyorsa bile, özellikle liman tesisleri ile ilgili kısımların da ele alınıp, Kod'un bu bölümünün bir bütün olarak okunması önemle tavsiye edilmektedir. Aynı tavsiye, sadece liman tesisleri ile ilgilenenler için de geçerlidir; onlar da gemilerle ilgili kısımları okumalıdır.



Takip eden maddelerde verilen klavuz, esas olarak geminin bir liman tesisi içinde bulunduğu zamandaki korunması ile ilgilidir. Bununla birlikte geminin de, liman tesisi için bir tehdit oluşturduğu durumlar olabilmektedir; örneğin, bir liman tesisinde bulunduğunda, gemi bir saldırının başlatılacağı üs gibi kullanılabilir. Gemiden kaynaklanan güvenlik tehditlerine cevap vermek amacı ile alınacak uygun güvenlik önlemleri düşünöldüğünde, liman tesisi güvenlik değerlendirmesini tamamlayan veya liman tesisi güvenlik planını hazırlayanlar, takip eden maddelerde önerilen klavuza gerekli uyarlamaları yapmayı dikkate alacaklardır.

Okuyucuya, Kod'un bu bölümünde yer alan hiçbir konunun hem Kod bölüm A hem de bölüm XI-2 hükümlerine aykırılık oluşturmayacak şekilde okunup yorumlanması, ve yukarıda adı geçen hükümlerin her zaman; Kod'un bu bölümünde istemeyerek vurgulanmış olabilecek, kasıtsız olarak oluşan tutarsızlıkların üstünde olacağı ve bunları geçersiz kılacağı tavsiye edilmektedir. Kod'un bu bölümünde verilen klavuz, her zaman Kod bölüm A ve bölüm XI-2' de bulunan amaç, hedef ve prensiplerle tutarlılık oluşturacak şekilde okunup yorumlanmalıdır.

### **3.2.2. Taraf Devletlerin Sorumlulukları**

Taraf Devletlerin, Kod bölüm A ve bölüm XI-2 hükümleri altında, diğerlerinin yanı sıra, aşağıdakileri de içeren çeşitli sorumlulukları vardır:

- Uygulanabilir güvenlik seviyesini belirlemek,
- Gemi güvenlik planını (GGP) onaylamak veya daha önce onaylanmış bir plan ile ilgili değişiklikleri onaylamak,
- Kod bölüm A ve bölüm XI-2 hükümlerine göre geminin uygunluğunu doğrulamak ve gemilere Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası düzenlemek,
- Kendi yetki alanlarındaki hangi liman tesislerinde, liman tesisi güvenlik planı hazırlamakla sorumlu olacak bir liman tesisi güvenlik görevlisi (LTGG) atanması gerektiğine karar vermek,
- Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin (LTGD) tamamlanmasını ve onaylanmasını ve daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişikliklerin onaylanmasını sağlamak,

- Liman tesisi güvenlik planını (LTGP) ve daha önce onaylanan bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak,

- Kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek,
- Onaylanmış planları test etmek,
- Uluslararası Denizcilik Örgütü ve denizcilik ve liman endüstrilerine bilgi iletme.

Taraf Devletler; Kod bölüm A ve bölüm XI-2’de tanımlanan, liman tesisleri ile ilgili güvenlik görevlerine ait işleri yürütmek üzere Devlet içinde Görevlendirilmiş Otoriteleri görevlendirebilir veya kurabilirler ve liman tesisleri ile ilgili belirli işleri yürütmek üzere tanınmış güvenlik kuruluşlarına izin verebilir, fakat bu işlerin kabul edilmesi veya onaylanmasıyla ilgili son karar Taraf Devlet veya Görevlendirilmiş Otorite tarafından verilecektir. İdareler, gemilerle ilgili belirli güvenlik görevlerinin sorumluluğunu tanınmış güvenlik kuruluşlarına devredebilirler. Ancak, aşağıda tanımlanan görev ve faaliyetler, bir tanınmış güvenlik kuruluşuna devredilemez:

- Uygulanabilir güvenlik seviyesini belirlemek,
- Bir Taraf Devletin yetki alanında bulunan liman tesislerinden hangilerinin, liman tesisi güvenlik görevlisi atamak ve liman tesisi güvenlik planı hazırlamak zorunda olduklarını belirlemek,
- Bir liman tesisi güvenlik değerlendirmesini veya daha önce onaylanmış bir değerlendirmeye sonradan yapılan değişiklikleri onaylamak,
- Bir liman tesisi güvenlik planını veya daha önce onaylanmış bir plana yapılan sonraki değişiklikleri onaylamak,
- Kontrol ve uygunluk önlemlerini tatbik etmek,
- Güvenlik Deklarasyonu için gereklilikleri tesis etmek.

### **3.2.3. Güvenlik Seviyesini Tespit Etme**

Belirli herhangi bir zamanda güvenlik seviyesini belirlemek Taraf Devletin sorumluluğundadır ve bu gemilere ve liman tesislerine uygulanabilir. Kod bölüm A, uluslararası kullanım için 3 güvenlik seviyesi tanımlamaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir:

- Güvenlik seviyesi 1, normal; gemiler ve liman tesislerinin normal faaliyetlerini yürüttüğü güvenlik seviyesidir.
- Güvenlik seviyesi 2, arttırılmış; artan bir güvenlik olayı riski olduğu sürece, uygulanan seviye,
- Güvenlik seviyesi 3, olağanüstü; olası veya yakında olacak bir güvenlik olayı riskinin olduğu zaman süresince uygulanan seviye.

#### **3.2.4. Şirket ve Gemi**

Bu Kodun Bölüm XI-2 ve bölüm A kurallarının uygulandığı gemileri işleten her Şirket, Şirket için bir Şirket Güvenlik Görevlisi (ŞGG) ve her bir gemisi için de bir Gemi Güvenlik Görevlisi (GGG) atamak zorundadır. Bu görevlilerin, görevleri, sorumlulukları ve eğitim gereklilikleri ile talimler ve tatbikatlar için gereklilikler, Kod Bölüm A da tanımlanmaktadır.

Şirket güvenlik görevlisinin sorumlulukları, diğerlerinin yanısıra kısaca, gemi güvenlik değerlendirmesinin gerekli şekilde yürütülmesini, gemi güvenlik planının (GGP) hazırlanıp İdare tarafından veya onun adına onaylanması için sunulmasını ve bu planların Kod bölüm A'nın uygulandığı ve kendisinin ŞGG olarak atandığı gemilere yerleştirilmesini sağlamaktır.

Gemi Güvenlik Planı, geminin her zaman güvenlik seviyesi 1'e göre işletilmesini garanti etmek için, geminin alacağı işletme ile ilgili ve fiziksel güvenlik önlemlerini göstermelidir. Plan aynı zamanda, talimat verildiğinde, geminin, güvenlik seviyesi 2 durumuna geçebilmesi ve o seviyede çalışabilmesi için, alacağı ek veya arttırılmış önlemleri göstermelidir. Bundan başka, plan, geminin; güvenlik seviyesi 3'de güvenlik olayı ve tehditlerine cevap verenler tarafından verilebilecek talimatlara çabuk cevap verebilmesi için alacağı olası hazırlık eylemlerini göstermelidir.

Kod bölüm A ve bölüm XI-2 gereklerinin uygulandığı gemilerin; İdare tarafından veya onun adına onaylanmış bir Gemi Güvenlik Planına (GGP) sahip olması ve buna uygun şekilde işletilmesi gerekir. ŞGG ve GGG, dahili denetimleri de içermek üzere, planın sürekli etkinliği ve uygunluğunu denetlemelidir. İdare tarafından onaylanması gerektiğine karar verilmiş, onaylanmış bir planın herhangi bir ögesine yapılacak değişiklikler, onaylanmış

plana dahil edilmeden ve gemi tarafından uygulanmadan önce, gözden geçirme ve onay için sunulmalıdır.

Gemi, Kod bölüm A bölüm XI-2 gereklerine uyduğunu gösteren bir Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası taşımak zorundadır. Kod bölüm A, ilk, yenileme ve ara doğrulama esaslarına dayanan gerekliliklere geminin uygunluğu için, doğrulama ve sertifikalandırma ile ilgili kuralları içermektedir.

Eğer bir gemi, bir Taraf Devletin limanında veya limanına doğru ilerlemekte ise, o Taraf Devletin, XI – 2/9 kuralı hükümlerine göre, geminin çeşitli kontrol ve uygunluk önlemlerinin tatbikatını yaptırma yetkisi vardır. Gemi, Liman Devleti kontrollerine tabidir. Fakat özel durumlar haricinde, bu denetimler, normalde GGP'nın kendisini sorgulamaya kadar gitmeyecektir. Eğer, kontrol ve uygunluk önlemlerini uygulatan Taraf Devletin, geminin veya hizmet gördüğü limanların güvenliğinin tehlikeye atıldığına inanması için geçerli sebepleri varsa, gemi, ek kontrol önlemlerine tabi tutulabilir.

Aynı zamanda, gemi personelinin çalıştırılması ile ilgili kimin sorumlu olduğunu ve gemiyi ilgilendiren çeşitli işlerle ilgili görevlendirmelere kimin karar verdiğine dair bilgiyi, Taraf Devletlerin isteği üzerine verilmek üzere, gemi hazır bulundurmaya zorundadır.

### **3.2.5. Liman tesisi**

Her Taraf Devlet, kendi yetki bölgesi içinde bulunan ve uluslararası sefer yapan gemilere hizmet veren her liman tesisi için, Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesinin tamamlanmasını sağlamalıdır. Bu değerlendirmeyi, Taraf Hükümet, Görevlendirilmiş Otorite veya tanınmış güvenlik kuruluşu yapabilir. Tamamlanmış Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi, Taraf Devlet veya ilgili Görevlendirilmiş Otorite tarafından onaylanmalıdır. Bu onay, başka bir kuruluşa devredilemez. Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri, periyodik olarak gözden geçirilmelidir.

Esasen LTGD, bir liman tesisi işletiminin tüm konuları ile ilgili olarak, hangi bölümlerinin daha hassas yada bir saldırıya maruz kalabilecek nitelikte olduğuna karar vermek için yapılan bir risk analizidir. Güvenlik riski, hedefin zarar görebilirliği ve saldırının sonuçları ile ikiye katlanan bir saldırı tehdidi fonksiyonudur.

Değerlendirme, aşağıdaki unsurları içermelidir:

- Liman yapılarına ve altyapıya gelebilecek tehditlerin belirlenmesi,
- Potansiyel zarar görülebilirliğin tanımlanması,
- Olabilecek olayların sonuçlarının hesaplanması.

Analizin tamamlanmasından sonra, risk seviyesinin bütün bir değerlendirmesini yapmak mümkün olabilecektir. LTGD, hangi liman tesislerinde bir LTGG atanması ve bir LTGP hazırlanması gerektiğini belirlemek için yardımcı olacaktır.

Kod bölüm A ve bölüm XI-2 gereklerine uymakla yükümlü olan liman tesislerinde, bir LTGG atanması gerekmektedir. Bu görevlilerin, görevleri, sorumlulukları ve eğitim gereklilikleri ile talim ve tatbikatlar için gereklilikler, Kod bölüm A'da tanımlanmaktadır.

LTGP, liman tesisinin her zaman güvenlik seviyesi 1'e göre işletilmesini garanti etmek için, liman tesisinin alacağı işletme ile ilgili ve fiziksel güvenlik önlemlerini göstermelidir. Plan aynı zamanda, talimat verildiğinde, liman tesisinin, güvenlik seviyesi 2 durumuna geçebilmesi ve o seviyede çalışabilmesi için, alacağı ek veya arttırılmış önlemleri göstermelidir. Bundan başka, plan, liman tesisinin; güvenlik seviyesi 3'de güvenlik olayı ve tehditlerine cevap verenler tarafından verilebilecek talimatlara çabuk cevap verebilmesi için alacağı olası hazırlık eylemlerini göstermelidir

Kod bölüm A ve bölüm XI-2 gereklerine uymak zorunda olan liman tesislerinin; Taraf Devlet veya ilgili Görevlendirilmiş Otorite tarafından onaylanan bir LTGP'na sahip olması ve buna uygun şekilde işletilmesi gerekir. LTGG, planın uygulanmasına ait iç denetimlerin yürürlüğe sokulmasını da içeren, kendi kurallarını uygulamalı ve planın etkinlik ve uygunluk sürekliliğini denetlemelidir. Taraf Devlet veya Görevlendirilmiş Otorite tarafından onaylanması gerektiğine karar verilmiş, onaylanmış bir planın herhangi bir ögesine yapılacak değişiklikler, onaylanmış plana dahil edilmeden ve liman tesisi tarafından uygulanmadan önce, gözden geçirme ve onay için sunulmalıdır. Taraf Devlet veya ilgili Görevlendirilmiş Otorite, planın etkinliğini test edebilir. Liman tesisini kapsayan veya planın geliştirilmesi kendisine bağlı olan LTGD, düzenli şekilde gözden geçirilmelidir. Bütün bu faaliyetler, onaylanan planda değişikliğe yol açabilir. Onaylanmış planın belirli

unsurlarında yapılacak değişiklikler, Taraf Devlet veya Görevlendirilmiş Otorite'nin onayına sunulmalıdır.

Liman tesislerini kullanan gemiler, Kural XI-2/9 da belirtildiği üzere, Liman Devleti kontrollerine ve ilave kontrol önlemlerine tabi olabilir. İlgili otoriteler, geminin limana girişi öncesinde; gemi, yükü, yolcuları veya gemi personeli ile ilgili bilgilerin sağlanmasını isteyebilir. Limana girişinin reddedilebileceği durumlar olabilir.

### **3.2.6. Bilgi ve İletişim**

Bölüm XI-2 ve Kod bölüm A, Taraf Devletlerin; Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne belirli bilgiler sağlamasını zorunlu kılmakta ve bilginin elde edilebilir olması için, Taraf Devletler arasında, şirket güvenlik görevlileri/gemi güvenlik görevlileri ile liman tesisi güvenlik görevlileri arasında, etkili iletişimin yapılmasına izin vermeleri istenmektedir (URL-31, 2019)

### **3.3. ISPS Kodun Türkiye'de Kabulü**

Dünya denizcilik sektör politikalarına yayımlamış olduğu sözleşmeler ile yön veren Birleşmiş Milletlerin denizcilik den sorumlu örgütü IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) SOLAS XI-2'de yapmış olduğu düzenleme ile dünya denizcilik sektöründe bir ilk olarak kabul edilen "*Security*" *güvenlik* kavramını dünya denizcilik sektörünün 1 Temmuz 2004 yılından itibaren ana gündem konusu haline getirmiştir IMO'nun dünya denizcilik sektörüne yön veren etkin gücü nedeni ile IMO'ya üye olmayan ülkelerin ise çıkardığı sözleşme, konvansiyon ve kodları kabul ve uygulamayan ülkelerin dünya denizcilik sektöründe sistem dışı kalma korkusu IMO'nun dünya denizcilik politikalarını dizayn eden ne derece öneme sahip bir örgüt olduğunun en büyük göstergesidir IMO bugüne kadar yayımladığı çıkardığı sözleşme konvansiyon ve kodları kabul eden bayrak devletlerini süre ve tarih olarak sınırlamaya tabi tutmamış bayrak devletlerinin kendi kararlarına bırakmıştır . Bu sözleşmelerden biri olan SOLAS (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi) birçok güncellemeye maruz kalmış güncellenen konuların bayrak devletlerine uygulama tarihleri taraf devletlere dikta edilmemiştir ki SOLAS Bölüm XI-2'de yapılan düzenlemeye kadar yani ISPS Koda kadar IMO'nun 9-12 Aralık 2002 deniz güvenliği ile ilgili yapmış olduğu diplomatik konferansın ardından kabul edilen ISPS Kod 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren tüm dünya denizcilik sektöründe eş zamanlı olarak uygulanmaya başlanmıştır ISPS Kodun bu kadar kısa bir zamanda uygulamaya sokulması ISPS Kodun arkasındaki nasıl etkin bir

politik gücün olduğunun yegane işaretidir SOLAS sözleşmesini onaylayan taraf devletlerin otomatik kabul esasına dayanan ISPS Kod bir anlamda da SOLAS sözleşmesine taraf devletlere zoraki bir yolla kabul ettirilmiştir ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) kodunun 8 yıl gibi bir geçiş süreci yaşaması adı geçen kodun daha sağlam temeller üzerine inşasını sağlamıştır oysa ki ISPS Kod 1.5 sene bir geçiş sürecinden geçerek dünya denizcilik gündemine girmesi beraberinde de bir takım sıkıntıları da yanında getirmesi kadar doğal bir sonuç olmayacaktır Tahmin edilebileceği üzere etkin politik güç ISPS kodu uygulamayan ülkelerin limanlarının ve gemilerinin deniz ticaretinin dolayısıyla dünya ticaretinin dışında kalma uyarısı ISPS Kodun arkasındaki etkin politik güç için ne derece önem taşıdığıının en belirgin sözlü ifadesidir (Dedeoğlu, 2004: 151).

Uluslararası Gemi Liman Güvenlik Sözleşmesi olan ISPS Kod oluşturulurken A ve B Bölümleri olmak üzere iki bölümden oluşturulmuştur bunlardan A Bölümü ISPS Kodun uygulanması zorunlu B Bölümü ise A Bölümünün yüksek standartlarda kalite anlayışı içerisinde uygulanabilirliğine yardımcı kılavuz niteliğindedir Başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere Avrupa Birliğine üye ülkelerde ISPS Kodun A ve B Bölümünü birlikte uygulama kararı almışlardır. (Dedeoğlu 2004 s: 148-149). Uluslararası Denizcilik Örgütü arkasındaki etkin politik gücün etkisi ile nasıl SOLAS sözleşmesine taraf olan bayrak devletlerine ISPS Kodu zoraki de olsa kabul ettirdiyse ISPS Kodun faaliyete geçen uygulamalarında da aynı otoriter gücünü kullanabilseydi ISPS Kodun A Bölümünü uygulanmasını zorunlu tutup B Bölümünü uygulanmasını taraf bayrak devletlerinin inisiyatifine bırakması ISPS Kodun hem ülkeler arası uygulamalar arası farklılığına hatta aynı ülkenin limanları arasında bile farklı standartsal faaliyetlerin uygulanmasına sebep olmuştur kısacası kalitesel bir standart oluşturulamamıştır.

Tüm Dünya denizcilik sektörü ile eş zamanlı olarak uygulanması 1 Temmuz 2004 olarak kararlaştırılan ISPS Kod doğal olarak dünya deniz ticareti ve küresel ticaretin ayrılmaz bir parçası olan ülkemiz içinde söz konusu tarihten itibaren uygulama faaliyetlerine başlanmıştır tabi ki her organizasyonun yapılandırılma aşamasında olduğu gibi bir takım problemlerin olması kaçınılmazdır ISPS Kod uygulamaları ile alakalı uygulamalarda problemler yaşanmış yaşanıyor ve yaşanacaktır.

Türkiye ISPS Kod Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliğini 20 Mart 2007 tarih ve 26468 sayı numaralı resmi gazetede yayımlayarak yürürlüğe sokmuştur (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

Türk denizcilik sektöründe ISPS Kod konusunda uygulama faaliyetlerini en sorunsuz ve sıkıntısız geçiren denizcilik şirketleri ve gemileri olmuştur bunun en büyük nedeni ise ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) Kod uygulamalarında yaşanan deneyim ile dünyanın farklı ISPS Koda taraf ülke limanlarına giden gemilerin ISPS Kod uygulama ve kontrollerine hazırlanma zorunluluğu olmuştur fakat aynı durum ISPS Koda sertifikası alarak uluslararası ticaret içerisinde güvenli limanlar arasına girmeye niyetli liman tesisleri için diğer ülke limanların da olduğu gibi ülkemiz limanları içinde ISPS Kod uygulamalarında her ülkenin kendi iç dinamiklerinin arz etmiş olduğu özel yapılarına göre belirli problemler ortaya çıkmıştır (Dedeoğlu, 2004: 152). Bu problemlerin yaşanmasına en büyük temel nedenlerden bir tanesi ise kabul edilen uluslararası sözleşmelere göre ulusal mevzuatı güncellemek olmuştur.

Genel olarak ISPS kod kurallarının icra edilebilmesi için limanlara güvenlik teçhizat ve ekipman yatırımı yapılması gereği liman işletici kuruluşlarının beyaz yakalı sınıfını işletme maliyetlerindeki artışa neden olması aynı zamanda terör saldırılarının limanlarda gemi ve taşınan yüklere yapıma riskinin yüksekliğinin anlatılması gibi konular zor olmuş ISPS koda karşı bir direnç gösterilmesine sebebiyet vermiştir (Dedeoğlu, 2004: 152). Oysaki tek bir cümle liman işleticilerinin karşı direncini kırmıştır o cümle ise *“ISPS Kod sertifikasına sahip olmayan liman tesisleri ve Uluslararası ticari faaliyetlerde bulunan gemilerin uluslar arası ticari faaliyetlerde bulunamayacağıdır* Doğal olarak büyük ticari kayıplara neden olabilecek bu durum karşısında limanlar ISPS Kod sertifikasını almaya zorunlu kalmışlardır.

Taşımacılık modelleri içerisinde deniz yolu taşımacılığı ile aynı özellikleri ihtiva eden bir diğer sektör ise uluslararası hava yolu taşımacılık modelidir günümüz dünyasında gemi ve limanları başta terör saldırı ve eylemlerine karşı önleme tedbirlerinin alınması olarak basitçe tarif edebileceğimiz ISPS Kod kural ve düzenlemelerini havayolu taşımacılık sektörü buna benzer yöntemleri 70’li yıllardan itibaren kullanmaya başlamıştır fakat maalesef ABD’ye ticari yolcu uçakları vasıtası ile yapılan menfur terör saldırılarını önlemede kifayetsiz kaldığı da yegane bir gerçektir (Dedeoğlu, 2004: 152).

#### **3.4. Türk Limanlarında ISPS Kod Uygulamalarında Yaşanan Problemler**

ISPS Kodun 1,5 yıl gibi çok kısa bir geçiş sürecinden sonra 1 Temmuz 2004 senesinde uygulanmaya başlanması bir çok ülkede olduğu gibi ISPS kod ile ilgili hazırlık



çalışmaları içerisinde olan Türk limancılık sektörü içinde başlangıç aşamasından günümüze kadar ulaşan problemler ISPS Kod sertifikasyonunu tamamlamış bir kamuya ait limanda ampirik (DeneySEL) çalışmalara dayanılarak ana başlıklar halinde irdelenecektir.

Uluslararası hukuk ve ulusal hukuk arasındaki bağlantıyı belirleyen literatüre geçmiş iki farklı öğretinin olduğunu görmekteyiz.

**Monist Yaklaşım:** “Her türlü hukuk normu birbirine bağlıdır ve uluslararası hukuk normları herhangi bir ulusal hukuk normuna dönüştürülmesine gerek olmaksızın, iç hukukun parçasıdır” (Anadolu Üniversitesi, 2013: 21).

**Dualist Yaklaşım:** *Uluslar arası hukuk normları ile ulusal hukuk normlarının birbirinden ayrı ve bağımsız olduğu fakat bu iki hukuk normunun eş düzeyde olduğunu belirten görüş*” (Anadolu Üniversitesi, 2013: 21).

“Uluslararası hukuk “devletlerin egemen eşitliği” üzerine kurulmuştur Egemenlik uluslar arası hukukta devletler arası eşitlik iç hukukta ise en yüksek otorite anlamına gelmektedir” (Anadolu Üniversitesi, 2013: 21).

“Uluslararası antlaşmalar iki veya daha fazla devlet tarafından akdedilmiş olan ve Türkiye’de Cumhurbaşkanının onayıyla Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulan ve Türk normlar hiyerarşisinde kural olarak kanun değerinde bulunan bağlayıcı hukuk kurallarıdır” (Gözler, 2007: 144-146).

MADDE 90- *Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak antlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır. Ekonomik, ticarî veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan antlaşmalar, Devlet Maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hallerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile yürürlüğe konabilir. Bu takdirde bu antlaşmalar, yayımlarından başlayarak iki ay içinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin bilgisine sunulur. Milletlerarası bir antlaşmaya dayanan uygulama antlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanılarak yapılan ekonomik, ticarî, teknik veya idarî antlaşmaların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluğuyoktur; ancak, bu fıkra göre yapılan ekonomik, ticarî veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren antlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz. Türk kanunlarına değişiklik getiren her türlü antlaşmaların yapılmasında*

*birinci fıkra hükmü uygulanır. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004 -5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır (T.C. Anayasası, 1982).*

Uluslararası hukuk normlarının ülkelerin ulusal hukuk normlarına uyumunun nasıl olacağını belirten monist ve dualist görüşlerin ardından anayasamızın 90. maddesinin amir hükümlerine istinaden uluslararası sözleşme ve anlaşmaların ulusal mevzuatımıza etkisinin nasıl olduğu açık bir şekilde belirtilmiştir işte bu noktadan itibaren uluslararası bir sözleşme olan ISPS kod sözleşmesi ile ülkemiz denizcilik uygulamalarının işleyişini sağlayan ulusal mevzuatımızı ISPS kod sözleşmesinin getirmiş olduğu kurallara göre güncellemesini yapmadan ISPS kod uygulamalarının başarıya ulaşması kesinlikle mümkün olmayacaktır.

Ulusal denizcilik mevzuatımızı etkileyen ve belirleyen uygulamalarda bir çok bakanlık ve bu bakanlıklara bağlı kurum ve kuruluşların otoritesinin olması yoğun bir bürokrasi modeline neden olmakta bunun sonucu da kurum ve kuruluşlar arasında yetki karmaşasına sebebiyet vermektedir Oysaki yaşadığımız coğrafya olan Anadolu toprakları üç tarafı denizler ile çevrili bir yarımada konumunda olması aynı zamanda dünya coğrafyası üzerinde ülke milli sınırları içerisinde yer alan Marmara Denizi gibi bir denize sahip olup da ulusal denizcilik mevzuatın uygulamalarını kolaylaştıracak bürokratik engellerin ortadan kalkmasını sağlayacak ve kabul edilen uluslararası denizcilik sözleşmelerini ulusal mevzuata adaptasyonu sağlayacak bir denizcilik bakanlığının olmayışı ülkemiz için hem zaman kayıplarına hem de maddi kayıplara neden olmaktadır büyük Türk denizcimiz Barbaros Hayrettin Paşa ne güzel ifade etmiş *“Denizlere Hakim Olan Cihana Hakim Olur”*

Ulusal denizcilik mevzuatımızı belirleyen bakanlıklar şöyledir.

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- İçişleri Bakanlığı.
- Ticaret Bakanlığı.

- Sağlık Bakanlığı.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Milli Savunma Bakanlığı.
- Milli Eğitim Bakanlığı.
- Hazine ve Maliye Bakanlığı.
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı.
- Dış İşleri Bakanlığı.
- Tarım ve Orman Bakanlığı.
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.
- Adalet Bakanlığı.
- Aile Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı.
- Aile Çalışma ve Spor Bakanlığı (URL-32, 2019).

Yukarıdaki listede yer alan icracı bakanlıklara bağlı kurum ve kuruluşların Türk limanlarına gelen gemilerin geliş-gidiş kontrollerinden Türk karasularında seyir halindeki gemilerin denetimine Kıyı şeridinde inşa edilecek tesislerin yapım ve işletilme izninden kiralınmasına Ticari ve Özel teknelerin belgelendirilmesinden Balıkçılık faaliyetlerine Bilimsel araştırma ve deneylerden eğitime strateji belirlemeden ticari uyuşmazlıkların çözümüne açık denizlerde petrol ve Doğalgaz arama faaliyetlerinden gemi adamlarının çalışma şartlarının iyileştirilmesine kadar dolaylı veya dolaysız bir şekilde katkıları mevcuttur dolayısı ile bu tip geniş bir çatı altında bürokratik engellerin olamamasına imkan ve ihtimal yoktur bir kurum için doğru kabul edilen herhangi bir mevzuat diğer kurum mevzuatına ters düşerek bürokrasinin işlevselliğini düşürmekte bu ise direkt olarak ekonomik etkinlik ve verimlilik üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır ana konumuz denizlerde güvenlik yani ISPS Kod olunca tabi ki güvenlik bilhassa *Terör* konusunda büyük sıkıntılar ve üzüntüler yaşayan ülkemizde bakanlıkların söz konusu bu iğrenç konu hakkında ortak tepki ve mücadele vermesi kadar doğal bir durum yoktur fakat karasularımız, deniz

alanlarımız ve limanlarımızda deniz güvenliğinden sorumlu birimlerin arasında var olan maalesef ki yetki sorunu hala aşılamamıştır Gümrük Teşkilatı Sahil Güvenlik Teşkilatlar Deniz Polis Teşkilatı bir çok zaman yaptıkları uygulamalarda birbirlerinin yetki alanlarına girmek sureti ile aralarında uyumsuzluk ve kavram kargaşasına neden olmaktadır (Yıldız, 2005: 98-99). Bu kadar deniz güvenliği ile ilgili sorunların arasına birde uluslararası bir sözleşme olan ISPS kodun girmesi özellikle gemi ve liman güvenliği konusunda ulusal mevzuatlar ve uluslararası mevzuatların çatışması sonucu Türk limanlarında tam anlamıyla kavram ve yetki karmaşalarına neden oluşturmaktadır.

### **3.5. ISPS Kod Sertifikasyon Süreci**

Ülkemiz limanlarının uluslararası ticaret içerisinde yer alabilmesinin zorunlu şartı limanlarımızın ISPS Kod sözleşmesine taraf olan devletimiz garantörlüğünde uluslar arası ticaret ağında kullanılan güvenli bir liman olduğunun belgeli ispatı sayılan ISPS Kod sertifika alma zorunluluğudur Sertifikasyonun ilk aşaması olan ülkemizin denizcilik den sorumlu olan yetkili otoritesinin güvenlik özellikle deniz güvenliği konusunda uzmanlaşmış ve belirli kriter özelliklerini sağlayan kendi namına liman güvenlik değerlendirme yapma yetkisi vermiş olduğu RSO (Yetkilendirilmiş Güvenlik Kuruluşu)liman işletici kurum ve kuruluşların müşavirlik hizmeti alma yolu ile kiralanması ile başlamaktadır Ülkemizde yer alan büyük liman kompleksleri kendi liman tesislerinin güvenlik değerlendirmelerinin yapmak için denizcilik otoritemizden yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşu RSO izni almışlardır esasen liman tesisleri için yapılan güvenlik değerlendirmesi bir risk analiz sürecidir bu süreci yapmaya ülkemiz liman tesisleri için yetki sadece ülkemiz denizcilik otoritesinin yetkilendirdiği tanınmış güvenlik kuruluşları olan RSO'lara aittir Yapılan değerlendirme neticesi liman tesisi için yapılan risk analizi RSO tarafından ülkemiz denizciliğinden sorumlu yetkili denizcilik otoritesinin onayına sunulur değerlendirme esnasında denizcilik otoritesinin belirlemiş olduğu şartlara sahip görev alacağı liman tesisinde ISPS Kod plan ve planın uygulamalarından sorumlu olacak olan liman tesis güvenlik zabitanın (PFSO) adı güvenlik değerlendirme formlarına yazılır Denizcilik otoritesinin onay aşaması değerlendirme (Risk Analizi) ve aday gösterilen Liman Tesis Güvenlik Zabiti (PFSO) atanmasının olumlu bir şekilde tamamlanmış olması anlamına gelmektedir bir sonraki aşama ise her limanın yapılmış olan güvenlik değerlendirmesinde barındırmış olduğu özelliklere atfen yazılacak olan ISPS Kod uygulamalarında rehberlik edecek yine her limanın kendisine has özelliklerine göre RSO (Yetkilendirilmiş Güvenlik Kuruluşu) veya atanmış olan Liman Tesis Güvenlik Zabiti Tarafından yazılacak olan ISPS

Kod liman tesis güvenlik planıdır genelde ülkemiz limanlarında liman tesis güvenlik planlarını yazılmasını kurum ve kuruluşların güvenlik ile ilgili olarak müşavirlik hizmeti almış oldukları yetkilendirilmiş güvenlik kuruluşlarıdır RSO'lar tarafından yazılmış olan güvenlik planı tekrar onay için ülkemizin yetkili denizcilik otoritesinin onayına sunulmaktadır denizcilik otoritesinin yapmış olduğu incelemede olumsuz bir durum ile karşılanmaması durumunda plan 5 yıllığına her sene +2 ve -2 aylar arasındaki süreleri geçmeyecek şekilde denizcilik otoritesinin yetkilendirmiş olduğu komisyon tarafından ISPS kod uygulamalarının kontrolü vize denetimlerine tabi tutulacaktır.

### **3.6. Liman Güvenliğinde Sorumluluklar**

Daha önceki konularda belirttiğimiz gibi gemilerin ISPS kod uyum süreci limancılık sektöründe olduğu kadar problemler yaşanmamıştır en büyük nedeni ise zaten uluslar arası sözleşme ve konvansiyonlara göre bağlı olduğu şirketler tarafından işletilen gemiler ülke limanları arasında seferlerini yaparken söz konusu kurallara uymadıkları takdirde faaliyet dışı kalacaklarını bildikleri için uluslararası sözleşme ve kodlara aşinalıkları mevcuttur. Bu kodlardan olan ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) kodunda 8 senelik bir geçiş sürecinden sonra uygulamaya geçilmesi ve ISPS Kod ile benzer özellikler arz etmesi gemilerin ISPS Kod uyum süreçlerini sorunsuz geçirmesine neden olmuştur.

### **3.7. Liman Sahasında Yaşanan Sorunlar**

Uluslararası bir sözleşme olan ISPS kod uygulamalarının ulusal mevzuatlara göre iş ve işlemler yapan kurum ve kuruluşların yetki alanına girmesi Türk limancılık sektöründe bir takım problemlerin yaşanmasına sebebiyet vermiştir ISPS Kodun tarafsız bir gözle analizi yapıldığı zaman konu daha net bir şekilde anlam kazanmaktadır Türk liman sektöründe ISPS kod öncesi hakimiyet tamamı ile Gümrük teşkilatımızın denetim ve kontrolünde iken ISPS kod uygulamalarının dünya denizcilik gündemine girmesi neticesinde *denizlerde güvenlik* ana konusu ile uygulamalara başlanması doğal olarak yetki karmaşasını beraberinde getirmiştir Yukarıda anlatılmış olan ulusal mevzuatı uluslar arası mevzuatlara adaptasyonunu tam manası ile yapamamak bu durumun var olmasına neden olmuştur Liman sahalarında yaşanan en büyük sorun bu alanda ben yetkiliyim sen yetkili değilsin gibilerinden meydana gelen sen-ben yetki karmaşasıdır Gümrük teşkilatının bakış açısından baktığımızda kendi ulusal mevzuatlarına göre kendi sorumluluk alanlarında yer alan her alan gümrüklü olan yani liman sahasının girişinden itibaren iddiası yapılan peki

ISPS kod liman güvenlik faaliyetlerinin güvenlik uygulamalarını ülkemizde 5188 sayılı yasaya istinaden teşkilatlanmış liman tesislerinde ISPS kod planının bir numaralı uygulayıcısı durumunda görev yapmaya yetkili olan Liman Tesis Güvenlik Zabiti (PFSO)'ne bağlı olarak görev yapmaktan sorumlu özel güvenlik görevlileri nerede görev yapacaktır? Bu sorunun cevabı halen birçok liman tesisinde gerek fiziksel şartların uygunsuzluğundan gerek uluslar arası mevzuatı temsil etmekle yükümlü olan Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının geri adım atması ve ilgisizliklerinden bulunamamıştır ISPS Koda göre tarifli yapılan sınırlı alanların kontrol ve denetiminin Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinde/Sorumlularında ve özel güvenlik görevlilerinde olması gerekirken bir çok liman tesisinde bu uygulamalara izin verilmemektedir o zaman liman tesislerinde liman güvenliğini sağlamak ile yükümlü özel güvenlik teşkilatı nasıl görev yapmaktadır bu soruların cevaplarını özellikle yeni jenerasyon ve özel limanların haricinde uzun yıllar kamu tarafından çalıştırılmış fiziki şart ve alanlarının elvermediği limanlar için bu konuyu net bir şekilde nitelendirebiliriz söz konusu konunun en etkin çözümü liman çalışma alanlarının nerelerinin gümrüklü alan nerelerinin ISPS Kod sınırlı alan nerelerinin ise ortak alan olduğunu belirten işaret markalamalar sayesinde ayrımını yapmaktan geçmek ile beraber kalıcı ve köklü çözüm söz konusu mevzuatların ISPS Kod mevzuatına göre kalıcı olarak güncellemesini yapmaktan geçmektedir.

Araştırmanın çerçevesinde yapılan Türk gemi adamları ISPS Kod Etkinlik Analizi anket saha araştırması sonuçları halen Türk limancılık sektöründe Gümrük teşkilatının açık ara hakimiyetini bize göstermektedir.

### **3.8. Türk Limanlarında Gemi Kontrolleri ve Sorumlu Otoriteler**

Türk limanlarında rutin gemi kontrolleri için gelen kurumların temsilcileri ve görevleri aşağıda özet ile belirtilmiştir.

#### **3.8.1. Sağlık Kontrolleri**

Sağlık Bakanlığına bağlı olarak görev yapmakta olan Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü görevlileri gemilerin Türk limanlarına girmeden önce veya gemi yanaştığı an itibarı sağlık kontrol görevlilerince ülkeye bulaşıcı bir hastalığın gemi personeline taşınmasının engellemek ülkede bir salgına yol açılmasını önüne geçmek amacı ile yapılan kontrollerdir yapılan kontrollerin temiz çıkması durumunda geminin personelinin sağlık açısından herhangi bir risk teşkil etmediğini geminin Türk limanına yanaşmasının

problem yaratmayacağını belirten belgeyi “*Pratikayı*” vermesi ile sonuçlanan sağlık kontrol süreci olarak gerçekleştirilmekteydi. Elektronik ortama geçilmesi sonucu gemilerin Türk limanlarına girmesinde sağlık açısından sakıncalı bir durumun olmadığını gösteren “*Pratika*” belgesi gemi kaptanının beyan esasına dayanarak Türk karasularına girmesi ile elektronik ortamda verilmektedir. *Pratika* verilmeyen gemilerin Türk limanlarına yanaşmasına izin verilmemektedir. Sağlık denetim uzmanları herhangi bir geminin sağlık sertifikası süresinin yaklaşması veya dolması sonucu sertifika yenilemek için Türk limanlarındaki yerli ve yabancı gemilere çıkıp denetim faaliyetlerini yürütmektedirler. Limanlarda verilen sağlık hizmetleri şunlardır:

- Deniz Sağlık Bildirimi.
- Serbest *Pratika*.
- Gemi Sağlık Denetimleri.
- Gemi Sağlık Sertifikaları.
- Patenta (URL-33, 2019).

### **3.8.2. Polis Kontrolleri**

Türk limanlarında yurt dışından gelen yerli ve yabancı bayraklı gemilere yapılan rutin kontroller sıralamasında ulusal mevzuatımıza göre ikinci sırada olan yalnız sağlık kontrollerinin elektronik ortama kaydırılması sonucu ilk sıraya çıkan polis denetimi ülkeye yabancı ülkelere gelen yerli ve yabancı gemi personeli yolcu veya gemide misafir yolcu v. d gibi Türkiye’ye kişilerin giriş ve çıkışlarından sorumlu kontrol görevlileridir. Sakıncalı durum arz eden kişi veya kişilerin giriş ve çıkışları engellenmektedir. Kontrolde sorumlu polis kontrol memurları (Immigration Officer) pasaport ve birebir yüz kontrolleri yapmaktadırlar. Büyük limanlarda deniz polisi teşkilat yapıları tamamlanmış imkan ve kabiliyetleri daha genişletilmiştir.

Ülkemizin kıyı şeridinde 6458 sayılı Yabancılar ve Uluslar arası Koruma Kanunu ve 5682 sayılı Pasaport kanununa istinaden görev yapmak da olan 1 tanesi pasif 85 adeti aktif durumda olan hudut kapısı mevcuttur (Şekil 6) (URL-34, 2019).

Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği ve ilgili Mevzuatlara göre;

- Denizde meydana gelen ve karada devam eden her türlü kaçakçılık ile mücadele etmek,
- Sorumluluk alanımızda meydana gelen her türlü doğal afet ve intihar olayları ile ilgili arama kurtarma çalışmaları yapmak,
- Denizde veya iç sularda kaybolan, atılan veya saklanan suç aletlerini aramak ve çıkartmak,
- Usulsüz Trol ve gırgır avcılığı ile mücadele etmek,
- Hudut Kapılarımızdan giriş çıkış işlemlerini güvenli şekilde yerine getirmek görevlerimizdendir (URL-35, 2019).



### Şekil 6: Deniz-hudut-kapılarımız

Kaynak: (URL-36, 2019)

#### 3.8.3. Gümrük Kontrolleri

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Teşkilat ve Hükümleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye KHK/640



## **Gümrük Muhafaza Biriminin Görevleri**

- Gümrüklü yer ve sahalarda kamu düzeninin bozulmasını önleyecek tedbirleri almak, buraların takip ve muhafazasını sağlamak, gerektiğinde müdahalede bulunarak durumu adli mercilere intikal ettirmek.
- Deniz ve hava limanlarıyla kara sınırlarındaki gümrük kapılarında ve diğer gümrüklü yer ve sahalarda giriş ve çıkış yapan kişi, eşya ve taşıtların muhafazası ile gümrüğe sevk edilmesini sağlamak ve gümrük işlemleri bitirilmeden buralardan çıkmalarını önlemek.
- Gümrüklü yer ve sahalarda münhasıran, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesinde gerektiğinde ilgili kuruluşlarla işbirliği yapmak suretiyle kaçakçılığı önlemek, izlemek ve soruşturmak.
- Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesinde kişi, eşya ve taşıtların kaçakçılıkla mücadele kapsamında takibini yapmak.
- Kaçakçılıkla mücadele için bilimsel yöntemler de kullanmak suretiyle bilgi toplayarak gerekli araştırma, soruşturma ve operasyonları yapmak, taşra teşkilatının yapacağı operasyonları koordine etmek, gerektiğinde taşra teşkilatı ile müşterek operasyon yapmak.
- Kaçakçılıkla mücadele amacıyla ulusal ve uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak, bilgi değişiminde bulunmak, protokoller hazırlamak ve uygulamak, gerektiğinde müşterek operasyonlar yapmak.
- Kaçakçılıkla etkin mücadele etmek amacıyla ulusal ve uluslararası bilgi akışına dayalı veri tabanları oluşturmak, verileri işlemek, değerlendirmek ve risk analizi çerçevesinde kullanılacak nitelikte olanları Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğüne iletmek.
- Adli kolluğa ilişkin olarak diğer kanunlarla verilen görevleri yapmak,
- Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak (URL-37, 2019).

#### **3.8.4. Liman Devlet Denetimi (Port State Control)**

Küresel ticaretin ülkeler ve limanlar arası yüklerini taşımak da olan gemilerde can ve mal güvenliği için IMO (Uluslararası Emniyetli Yönetimi) kodunun getirmiş olduğu kural ve düzenlemelerin taraf ülkenin limanlarına gelen gemilerde düzgün uygulanıp uygulanmadığının kontrolünden sorumlu kişilere uluslararası ismi ile PSC (Port State Control) limanlarda yapılan bu kontrollere de liman devleti kontrolü uluslararası adı ile (Port State Inspection) denmektedir. (Liman devleti kontrollerinden sorumlu olacak kişilerin IMO Model Course 3.09 (Port State Control) temel eğitimi ve mesleki olarak İngilizce dil bilgisi yeterliliğine sahip olmalıdırlar).

*Limn Devleti Denetimi (PSC) standart altı gemileri belirleyerek standartlarını yükseltmek amacıyla oluşturulmuş bir çeşit uluslararası yaptırım gücüdür Ülkelerin, kendi limanlarında olan yabancı bayraklı gemileri emniyet, çevre ve güvenlik hususlarında uluslararası düzeyde belirlenen kriterlerce denetlemeleridir Ülkelerin, kendi limanlarında ticaret yapan gemilere ilişkin olarak belirledikleri ulusal uygulamaları da olabilir Ülkeler, kendi limanlarındaki gemilerin SOLAS, MARPOL, STCW, ILO, LOAD LINE gibi uluslararası sözleşmelere uygunluğunu denetleme ve uygun olmamaları halinde uygunluğunu sağlatma konusunda yetkilidirler Bu kapsamda, Türkiye belirlenen uluslararası kriterlere uymayan gemilere gereken işlemleri yapmaktadır.*

*AMAÇ, STANDART ALTI GEMİLERİN STANDARTLARINI YÜKSELTMEKTİR!*  
(URL-38, 2019).

#### **3.8.5. Isps Kod ve Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu (PFSO)**

ISPS Kod sertifikasyonu tamamlanmış her limanda bulundurulması zorunlu olan her liman tesisi için ISPS Kod uygulanmalarından sorumlu uluslararası ismi ile PFSO (Port Facility Security Officer) ülkelerin yetkili denizcilik otoritesi tarafından atanmak zorundadır Limanlarda güvenlik konularının anayasası olarak kabul edilen ISPS güvenlik planının uygulanmasından ve gerekli gördüğü anlarda güncellemesine kadar geniş yetkilere sahiptirler Aşağıda Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının (PFSO) belirtilenler ile sınırlı kalmayacak şekilde görev tanımları uluslararası ISPS Kod sözleşmesinde şu şekildedir. (Limanlarda Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olarak (PFSO) görev alacak kişilerin IMO Model Course 3.21 temel eğitimi ve mesleki İngilizce dil bilgisi yeterliliğine sahip olmalıdırlar).

Kod'un bu bölümünde belirtilenlere ek olarak, liman tesisi güvenlik görevlisinin görev ve sorumlulukları sadece bunlarla sınırlı olmamak üzere aşağıda yer almaktadır (ISPS KOD Bölüm XI-2 Kural/17.2).

- İlgili liman tesisi güvenlik değerlendirmesini dikkate alarak, liman tesisinin ilk kapsamlı güvenlik sörveyinin yönetimi;
- Liman tesisi güvenlik planının geliştirilmesi ve bakımının sağlanması;
- Liman tesisi güvenlik planının uygulanması ve tatbikatı;
- Uygun güvenlik önlemlerinin devamlılığını sağlamak için, düzenli gemi güvenlik denetimlerinin yapılması.
- Yetersizliklerin giderilmesi amacı ile, gerektiğinde, liman tesisi güvenlik planına değişiklikleri tavsiye etmek ve bunları plana katmak ve liman tesisindeki değişiklikleri dikkate alarak planı güncelleştirmek.
- Liman tesisi personelinin güvenlik bilincinin ve ihtiyatının geliştirilmesi.
- Personele, liman tesisi güvenliği ile ilgili yeterli düzeyde eğitim verilmesinin sağlanması.
- Liman tesisi güvenliği için tehdit oluşturan olayların kayıtlarının tutularak, ilgili yetkililere bildirilmesi.
- Liman tesisi güvenlik planının, uygun Şirket ve gemi güvenlik görevlisi (görevlileri) ile uygulanmasının koordinasyonu;
- Uygun olduğunda, güvenlik servisleri ile işbirliğini sağlama;
- Liman tesisi güvenliğinden sorumlu personel standartlarına uyulduğunun sağlanması.
- Eğer mevcut ise, güvenlik cihazlarının uygun bir şekilde çalıştırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasının sağlanması.

- Talep edildiğinde, gemiye binmek isteyenlerin kimliklerinin doğrulanması çalışmalarına gemi güvenlik zabitanın bu konu hakkında yardım talebi var ise yardımcı olmak (URL-39, 2019).

Limanlarda görev yapacak liman tesis güvenlik zabitanın yukarıdaki bölümde görevi ile ilgili sorumlulukları uluslararası ISPS Kod sözleşmesinin Türkçe'ye çevirisinden birebir alıntı yapılarak belirtilmiştir aşağıdaki bölümde ise bu görev sorumluluklarının deniz güvenliğinin kalite bir şekilde uygulanabilmesi için IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütünü) alt komitelerinden MSC (Deniz Emniyeti Komitesi) deniz güvenliğini artırmak için kontrol ve uygunluk tedbirleri geçici rehberi (78) hazırlamış ISPS Kodun kaliteli bir şekilde uygulanabilmesi ve kontrolünün gerçekleştirilebilmesi için kılavuz bir rehber olmasını tavsiye etmiştir MSC 78 Bölüm 4.4.1 limandaki gemilerin denetimi konusunda belirtilen hususlar Türkçeye çevrilen çevirisinden aktarılan şu şekildedir.

### **3.9. MSC 78 (Deniz Emniyeti Komitesi) Kararlarında ISPS Koda Taraf Ülke Limanlarında ISPS Koda Taraf Gemilerin Denetiminde Sorumluluklar**

*4.1. Kural XI-2/9.1.1, bölüm XI-2'nin uygulandığı her geminin, diğer bir Taraf Devletin bir limanında bulunduğu sırada, bu Devlet tarafından tam yetkilendirilmiş, Kural I/19'un işlevlerini yerine getirenlerle aynı olabilen, görevlilerince (Yetkili Denetim Uzmanınca) denetime tabi olmasını gerektirir. Böyle bir kontrol, gemide bulunan, ISPS Kod bölüm A ("Sertifika") hükümlerine göre düzenlenmiş, geçerli bir Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası (ISSC) veya geçerli bir Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının (Interim ISSC) gemide var olduğunun doğrulanması ile sınırlıdır. Bu sertifikalar, eğer gemi bölüm XI-2 veya ISPS Kod bölüm A'nın gereklerine uymadığının varsayılması için açık gerekçeler oluşturuyorsa, geçerliliklerini korudukları sürece kabul edileceklerdir.*

*4.2. Bu nedenle, geminin limana girmesinden önce açık gerekçelerin tespit edilmediği durumlarda dahi gemi kural XI-2/9.1.1'in koşulları altında denetime tabi tutulabilir. Bu denetim, kural I/19 ve Liman Devleti Denetimi için Prosedürlere Düzeltmeler olarak isimlendirilen karar A.881 (21)'ce düzeltilen, Liman Devleti Denetimi için Prosedürler olarak isimlendirilen Karar A.787 (19)'un hükümleri altında yürütülen Liman Devleti Denetimleriyle birlikte gerçekleştirilebilir (MSC, 2004).*

### **3.10. Resmi Gazete ve ISPS Kod Yönetmeliği**

20 Mart 2007 tarih ve 26468 sayılı resmi gazetede yayımlanan ISPS Kod uygulama yönetmeliğinin 20. Maddesine Türk limanlarına gelecek yerli ve yabancı gemilerin ISPS kontrollerinin nasıl ve kimler tarafından yapılması gerekliliği şu şekilde açıklanmıştır.

*MADDE 20 – (1) SOLAS 74, Bölüm XI-II, Kural 9 ve ISPS Kodun ilgili hükümleri çerçevesinde, liman tesislerimizdeki ISPS Kod uygulamaları, bu tesislere gelen ISPS Kod kapsamındaki Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tümüne uygulanacak olup, bu gemilerin denetimleri bu konuda eğitim almış ve İdarece tam olarak yetkilendirilmiş personel tarafından, yetkili personelin olmadığı limanlarda ise Liman Başkanları tarafından yapılır. Bu denetimler sırasında, IMO tarafından hazırlanan "Denizde Güvenliği Artırmak için Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri Rehberi'nden (Guidance On Control And Compliance Measures To Enhance Maritime Security Resolution MSC.159 (78)) faydalanılır.*

### **3.11. Denizcilik Müsteşarlığının Gemilere Uygulanacak Olan ISPS Kod Denetimleri ile İlgili Yönergeleri**

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğünün Sayı: B.02.1. DNM/0006.02.02. SGD-12 İlgil: 21.06.2004 tarih ve 3745 sayılı Bakanlık Olur'u ISPS Kod Kapsamında Gemilerin Denetimi konulu yazısının ilk iki paragrafı aşağıdaki paragraflardır.

*Bilindiği üzere, denizde veya deniz yoluyla olabilecek terörist faaliyetlerin önlenmesi amacıyla gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından hazırlanan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kod'u (ISPS Kod) 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girecek olup, Türk bayraklı gemilerin durumunu kontrol etmek ve yabancı bayraklı gemileri uyarmak amacıyla 15 Haziran 2004 tarihinden itibaren liman tesislerimizde denetime başlanmıştır.*

*Ülkemiz limanlarında, 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren ISPS Kod'a tabi gemilerin ISPS Kod kapsamında esas denetimine başlanılacak olup, söz konusu denetimleri Liman Devleti Denetim Uzmanları (PSCO) yerine getireceklerdir. Bu denetimler, IMO tarafından hazırlanan "Denizde Güvenliği Artırmak için Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri Rehberi" doğrultusunda yapılacak olup, bu konuda PSCO'lara 09-11 Haziran 2004 tarihleri arasında Müsteşarlığımız'da eğitim verilmiştir. Ayrıca, söz konusu rehber Türkçe ve İngilizce olarak Müsteşarlığımız web sitesinde yayınlanmaktadır.*

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğünün Sayı: B.02.1. DNM/0.0602.02. SGO-12/ İlgi: 28.06.2004 tarih ve 3983 sayılı ISPS Kod uygulamaları konulu yazılarında ki ikinci paragraf şu şekildedir.

*Liman tesislerimizdeki ISPS Kod uygulamaları, bu tesislere gelen ISPS Kod kapsamındaki Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tümüne uygulanacak olup, bu gemilerin denetimleri bu konuda eğitim almış ve tam olarak yetkilendirilmiş Liman Devleti Denetim Uzmanları (PSCO) tarafından, PSCO'ların olmadığı limanlarda ise Liman Başkanları tarafından yapılacağı ilgi yazımız ile bildirilmiştir.*

Yukarıdaki bölümde atıf yapmış olduğumuz Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğünün iki adet yazılarından alınan paragraflarda açık bir şekilde ISPS Kod uygulamalarının denetimini Liman Devleti Denetim Uzmanlarının (PSC) yetkilendirildiği açık bir şekilde görülmektedir. Peki o zaman ISPS Kod uygulamalarının her limandaki bir numaralı yetkilisi durumunda olan Liman Tesis Güvenlik Zabitleri/Sorumluları ne iş yapar? Bu sorunun pratik olarak cevabı muhtemelen şu şekilde verilecektir. ISPS Koda geçiş süresinin 1.5 yıl gibi kısa bir zaman diliminde olduğu doğal olarak bu kısa zaman dilimi içerisinde ülkemiz limanlarının gerek güvenlik teçhizatı ve malzemeleri gerek ise insan kaynakları bakımından eksikliklerinin olabileceği ihtimalinden yola çıkılarak 8 senelik bir geçiş sürecinden sonra dünya limanlarına uğrak yapan ISM'e göre standart altı gemilerin standardını yükseltmek için söz konusu gemilerin kontrolleri ile ilgili görev yapan PSC (Liman Devleti Denetim Uzmanı) lerin bilgi ve tecrübelerinden yararlanılmak istenmiştir.

ISPS Koda geçiş sürecinde planları zamanın denizcilik den sorumlu otoritesi tarafından onaylanmış sertifikası alınmış limanlarda dahi ISPS Kod uygulamalarından sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının olmadığı dolayısı ile gemilerin güvenlik ile uygulamalarında muhatap bulunamadığı tespit edilmiştir (Dedeoğlu, 2004: 153).

Birçok liman tesisine liman işletici kuruluşların aday göstermesi ve yetkili denizcilik otoritesinin koymuş olduğu mesleki bilgi ve deneyimler ile kriterler olmasına rağmen kalifiye eleman sıkıntısı yüzünden günü kurtarma amaçlı liyakate sahip olmayan kişilerin zamanın yetkili denizcilik otoritesi tarafından atanması ISPS Kod uygulamalarının Türk limanlarında insan kaynakları yönünden sıkıntılı başlamasına neden olmuştur.

Zamanın denizcilik den sorumlu yetkili otoritesi denizcilik müsteşarlığı limanlara atanacak olan Liman Tesis Güvenlik Zabıtları/Sorumluları (PFSO) konusunda atanacak kişilerin kalifiye olunmayışını bilmesi nedeni ile kendi bünyesinde yaptıkları başarılı çalışmalar neticesi ülke bayrağını IMO bayrak devletleri listesinde kısa bir zaman içerisinde siyah-gri ve beyaz bayrak statüsüne çıkartmış olan Liman Devleti Denetim Uzmanların (PSC) bizde ki adı ile GSK (Gemi Servöy Kurulu) uzmanlarına Türk limanlarına gelen her ISPS Koda tabi olan yerli ve yabancı gemiler için denetim yetkilerini vermişlerdir fakat büyük limanlar dışında kalan orta ölçekli ve küçük limanlarda maalesef söz konusu Liman Devleti Kontrol (PSC) GSK uzmanlarının olmayışı olmadığı yerlerde ise Liman Başkanlıklarına Denetim hakkı vermiş olsa da bu durum denizcilik müsteşarlığı tarafından ISPS Kodun her liman tesisi için uygulayıcısı durumunda olan Liman Tesis Güvenlik Zabıtları/Sorumluları (PFSO) için iş motivasyonu ve moral motivasyon açısından yıkıcı bir durum oluşturmuş olduğu gibi yetki olarak da gemilerde yapılması gerekli ISPS kontrol ve uygulamalarında Liman Tesis Güvenlik Sorumlularını belirsizliğe sürüklemiştir. Liman Devleti Kontrol Uzmanları (PSC)/GSK uzmanları açısından Türk limanlarına gelen ISPS Koda tabi olan her yerli ve yabancı gemiye ISPS Kod için çıkılması zaten iş yoğunluğu ile geceli ve gündüzlü 7/24 çalışan Liman Devleti Denetim Uzmanları (PSC) için birde ISPS Kodun uygulama ve kontrollerinin üstlerine yıkılmasını bir külfet olarak görmek de olup ISPS Kod uygulamaları ile ilgili olarak gemilere çıkma konusunda istekli olmamışlardır. Kendilerine göre haklı sebepleri ise zaten ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) kodunun vermiş olduğu yetkiye istinaden kendi zaman programlarına göre Liman Devlet Kontrolleri için ISM koda tabi olan yerli ve yabancı gemilere çıkan PSC (Port State Control) bizde ki ismi ile GSK uzmanları kendilerine verilen yetki ile gemilerin uluslararası sözleşme ve kurallara göre işletilmesini sağlayan tüm sertifikalarının ve uygunsuzlukların kontrollerini paket halinde yaptıklarından bu sertifikaların içerisinde yer alan ana sertifikalardan biri durumunda olan ISPS Kod sertifikasının da (ISSC) olması sadece ISPS Kod için PSC (Port State Control) GSK uzmanları arasında mantıksız bir uygulama olarak nitelendirilmektedir.

PSC yani GSK uzmanlarının olmadığı limanlarda ise ISPS Kodun gemilerde kontrollerini liman başkanlıklarına verilmiş olması ise bir limanda ülkenin yetkili denizcilik otoritesini temsilen en üst idari görev yürüten bir yönetici için hoş bir durum oluşturmamaktadır ve liman başkanlıkları arasında söz konusu durum olumlu karşılanmamıştır.

T. C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğünün Sayı: B.02.1. DNM/0.06.02.02 SGD-12/ İlgi: 21.06.2004 tarih ve 3745 sayılı ISPS Kod kapsamında Gemilerin Denetimi h. k yazılarında bir diğer ilgi çeken konu yazınının 6. paragrafında şu şekildedir.

### **3.12. Güvenlik Deklarasyonu (DOS) ve Tarafları**

*Gemi ile liman tesisleri arasında yapılacak bir deklarasyon olup, gemi yanaşmadan önce demirde iken yapılabileceği gibi gemi kaptanının veya gemi güvenlik zabitanın, liman tesisleri güvenlik sorumlusu ile alınacak tedbirlere yönelik olarak mutabakata varmaları durumunda geminin yanaşmasını müteakip de yapılabilecektir. Ancak, yanaşma sonrası DOS yapmayı reddeden geminin yük operasyonuna izin verilmeyecektir.*

Yukarıdaki 6. paragrafı alıntı yapılan yazıda çelişkili durum ise Liman Devleti Kontrol Uzmanlarınca (PSO) veya limanlarda yok ise Liman Başkanlıklarınca yapılan ISPS Kod denetimlerinden sonra gemi ve liman arasında alınması gerekli olan güvenlik tedbirlerinin paylaşımını gösteren bir nevi güvenlik sözleşmesi olan güvenlik deklarasyonuna Liman Tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun imza atması denetiminden sorumlu olup da denetimini yapmadığı geminin sorumluluğunu alması yönünden çelişkili bir durumdur esasen geminin ISPS Kod denetiminden kim sorumluydu denetimi yapanın güvenlik deklarasyonuna imza atması daha uygun olacaktır. Yönergenin içeriği de kendi içinde çelişmektedir. Bu şartlar altında Limanların ISPS Kod ile ilgili tüm uygulamalarından sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Zabitanı/sorumluları nasıl görev yapacaklardır? Daha doğrusu görev yapmamaları için bütün şartlar sağlanmıştır. Güvenlik uygulamaları şu şekilde tasvir edebiliriz her canlı varlığın yaşaması için nasıl suya muhtaç ise güvenlik uygulamaları da kesintisiz sürekli ve geri beslemeli olarak süreklilik arz etmelidir Gerek liman devleti kontrollerinin gerek ise Liman Başkanlarının sadece ISPS Kod denetimi için gemiye çıktıklarını bir kamu limanında 10 yıldan beri Liman Tesis Güvenlik Zabitanı/Sorumlusu olarak görev yapan biri olarak gözlem ve deneyimlerime istinaden konu hakkında kendimde yorum yapma hakkı bulmaktayım on yıllık bu zaman periyodunda söz konusu yaklaşık olarak 4000'e yakın geminin tarafımdan her birine çıkılarak ISPS denetimleri yapılmıştır. ISPS Kod uygulamalarını gerçekleştirilmeyen limanlar ve gemilerin dünya ticaretinin ağının dışında kalacağı belirtilmesine rağmen konu 2004 den itibaren gerek ülkemiz gerek ise diğer dünya ülkelerinin bir çoğunda yıllar içerisinde kardeş kod olan ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim) kodu gibi sağlam temeller üzerine inşa edilmediği için



giderek önemini yitirmiş ve sadece kağıt üzerinde yapılı olmuştur bu şekilde olmasının en büyük nedenlerden birisi kodu yapılandıranların dünya çapında kod uygulamalarında temel standartları oluşturamadıklarıdır. Ülkeler arası uygulama farklılıkları olduğu gibi ülkelerin kendi limanları arasında bile uygulamalarda farklılıklar mevcut olabilmektedir yapılan bu araştırmada konu Karadeniz ve Akdeniz limanlarında belgeleri ile birlik de ispat yoluna gidilecektir.

ISPS Kod uygulamalarının dünya denizcilik sektörü ile eş zamanlı başladığı tarih olan 1 Temmuz 2004 tarihinden aynı yıl Aralık ayı sonuna kadar ISPS Kod liman güvenliği konusunda sektör raporlarının değerlendirilmesi sonucu hazırlanmış olan bildiri 24-25 Aralık 2004 yaklaşık olarak ISPS Kodun uygulanmaya geçmiş olduğu tarih den 5 ay sonra dünyanın farklı limanlarda ki ISPS Kod uygulamalarında yaşanan sorunlar Türk loydu uzmanınca makale olarak yazılıp “*Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu*” bildiri olarak sunulmuştur ISPS Kod ile ilgili sorun ve problemler ana başlıklar halinde irdelenmiştir peki 2019 yılındaki durum nasıldır bu sorunun cevabını aynı konu başlıkları altında yaklaşık olarak 15 senelik Türk limanlarında uygulanan ISPS Kod ile ilgili sorun ve problemlerin yine aynı başlıklar altında ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olan tez yazarı tarafından bir kamu limanında uygulamalarda yaşamış olduğu deneyimlere istinaden değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

### **3.13. Liman Güvenliği**

Dünya limancılık sektöründen gelen raporlara istinaden yapılan değerlendirmelerden yola çıkılarak yazılmış makale liman güvenliği ile ilgili olan bir olayı şu şekilde aktarmıştır Liman tesisi güvenlik seviyesinin iki (Level: 2) olduğunu belirtmiş gemi ise güvenlik seviyesi bir (Level: 1)olarak durumunu belirtmiştir Liman tesisi gemiye güvenlik seviyesi 2’ye uygun güvenlik tedbirleri alması gerektiğini söylemiş gemi ise liman tesisi ile güvenlik ile ilgili sorumlulukların paylaşımının belgesi olan güvenlik deklarasyonu yapma isteği geminin bulunduğu liman tarafından ret edilmesi değerlendirmeye değer bir olay olarak kayıtlarda ki yerini almıştır. (Dedeoğlu, 2004: 153).

Sektör raporlarının değerlendirilmesinde birçok liman tesisinin de güvenlik uzmanının olmadığı gemilerin ISPS Kod uygulamalarında muhatap bulamadığı gemilerin liman tesislerinden limanın güvenlik seviyesi ve liman tesis güvenlik zabıtine dair bilgi isteklerinin geri çevrilip verilmediği gibi konular raporlanmıştır Yine dünya çapında gelen

raporlar doğrultusunda birçok limanın ISPS Kodu uygulamaya geçilmeden önceki dönemlerde yapmış olduğu güvenlik uygulamalarından ek tedbirleri üstüne koymadığı gibi neticeleri ortaya koymuşlardır belirtilmesi gereken uluslararası sefer ile iştilal gemilerin ISPS Kod kural ve düzenlemelerini limanlardan daha iyi uyguladıkları gerçeğidir (Dedeoğlu, 2004: 153).

### **3.14. Gemi Giriş Kontrolleri**

Dünyanın farklı ülke ve limanlarından gelen sektör raporlarından bir tanesi de gemiye giriş konularında örnek olay niteliğindedir ISPS Kod gereği gemilere gelen kişilerin kaydının tutulmasının zorunlu olduğu ISPS Check Point (ISPS kontrol noktasında) bulunan gemi personeli gemiye gelen ziyaretçileri ISPS Kod kuralları gereği kayıt altına almak ve gemiye girişlerinde kart vermek ile yükümlüdür Gemiye resmi kıyafetleri ile gelen kontrol görevlilerini kayıt altına almak isteyen nöbetçi gemi personeli söz konusu kişileri kayıt altına almak istemiş gelenlerin bu olaya tepki göstermişler aynı zamanda kendilerine verilen yetkiyi aşarak gemi personelini tutuklamışlar hapsetmişler aynı şekilde geminin o limandaki sorumlu acentesine geminin de tutuklandığını ve yük boşaltmasına da müsaade edilemeyeceğini belirtmişlerdir Halbuki nöbetçi gemi personelinin tek suçu gemi güvenlik planında yazan ve gemi güvenlik görevlisinin kendisine vermiş olduğu ISPS Kurallarını uygulamak yerine getirmekteydi (Dedeoğlu, 2004: 153).

Saha araştırmasında gözlemlere dayanılarak gözlemlenen bir olay şu şekilde olmuştur Araştırma yapmakta olduğum kamuya ait liman tesisinde gümrük kontrolü amaçlı gemiye çıkan gümrük görevlileri geminin giriş kontrol noktasında geminin personeli tarafından kimlik göstermesi istenmiş bunun karşılığında gemiye giriş kartı verileceği söylenmesine rağmen gümrük memurları kimlik göstermeyi ret etmiş hatta gemiden aşağı inerek geminin kontrolünü yapmamakla acentesini tehdit etmişlerdir Tabi ki burada asıl şu konu çok önemli bir durumu gündeme getirecektir o da maalesef ulusal mevzuatımıza göre gemilerin kontrolünden sorumlu olan kuruluşların yetkili elemanlarının uluslararası sözleşmeler ile getirilen kural ve düzenlemelerden habersiz bir şekilde görev yapmalarıdır ulusal mevzuatların vermiş olduğu yetkiye istinaden bu tip görev anlayışına sahip kişiler bir nevi görevlerini yetkilerini aşarak kötüye kullanmaktadır Uluslararası sözleşmelerin TBMM’de onaylandıktan sonra anayasamızın 92. maddesine istinaden kanun olarak sayıldığını bilmeleri sağlanmalı ve öğretilmelidir Bu noktadan itibaren kavram ve yetki karmaşalarına neden olmamak için ulusal mevzuatlar uluslararası mevzuatların işleyişini

kolaylaştıracak bir şekilde düzenlemeye tabi tutulmalı ISPS Koda tabi olarak ancak ticari faaliyetlerde bulunma yetkisi alabilen limanlar için diğer liman otoritelerinin ve liman çalışanlarına da ISPS Kod farkındalık eğitimlerinin verilmesi sağlanmalıdır.

### **3.15. Limanlarda Gemilere ISPS Kod Denetimi İçin Gelen Görevlilerin Görevlerini Kötüye Kullanmaları**

Bilhassa ekonomik ve sosyal alanlarda gelişimini tam sağlayamamış ülkelerin limanlarında mesleki bilgi ve deneyimi olmayan liyakatsiz fakat her şeyden önce etik ve ahlaki değerleri şahsiyetinde taşımayan kişi veya kişilerin mesleklerinin kendilerine vermiş olduğu avantajlar ile uluslararası deniz taşımacılığının ana süjesi olan gemilere uluslararası olduğu gibi kendi ulusal mevzuatlarının da vermiş olduğu yetkileri fırsat bilerek gemilere kontrol maksadı ile çıkan görevliler kontrolünü yaptığı gemi veya gemilere ülkelerinin limanlarında her türlü maddi veya manevi baskı altına almaktadırlar. Zaten yabancı bir ülkenin limanında bulunan yabancı bayrak ve personele sahip gemiler bulunduğu limanın yetkilendirilmiş liman otoriteleri ile aralarında hiçbir sorun yaşamadan gemilerine yapılan tahmil veya tahliye operasyonlarının ardından bir an önce bu modelde bir ülkenin limanından ayrılmayı hedeflemektedirler.

Konumuz ISPS Kod kapsamında yapılan uygulamaların dünya limanlarından gelen raporların değerlendirmeleri sonucu kontrol amaçlı gemiye gelen resmi görevliler ISPS Koda göre belirlenen sınırlı alan (Yetkilendirilmemiş Personelin Girmesine Yasak) işaret ve işaretlerinin uygun olmadığı değiştirilmesinin gerekliliği üzerinde durulurken aynı ülkenin farklı limanında ise yine aynı konu üzerinde yapılan denetimde bir işaret ve işaretlendirmelerde bir uygunsuzluğun olmadığı belirtilmiştir (Dedeoğlu, 2004: 154). Aynı ülkenin iki limanı arasında uygulama farklılıkları kontrolden sorumlu görevliler açısından her türlü yoruma açık bir zemin hazırlamaktadır. Gemilerin ISPS sertifika alma aşamalarında yetkilendirilmiş güvenlik kurumlarının sınırlı alanları işaretleme konusunda hata yapma riski neredeyse sıfırdır kaldı ki hatalı bir durum olsa dahi gemilerin belirli zaman aralıklarında uğrak yaptığı limanlarda yapılan liman devlet kontrollerinde sınırlı alanların işaretleme ile ilgili bir hata yapılmışsa görevli (PSC)liman devleti kontrolünden kaçamayacaktır. Söz konusu limanda meydana gelen bu durum PSC (liman devleti denetim uzmanı) mı yoksa PFSO (liman faaliyetleri güvenlik zabiti/sorumlusu) hangisinin dikkatini çekmiş ise muhtemelen bu olay gemiye karşı görevi kötüye kullanma art niyeti olarak yorumlanabilecektir.

Dünya limanlarından gelen değerlendirme raporlarında söz konusu limanın liman devlet görevlisi yaptığı bir uygulama ise tamamen içeriğinde bilgi deneyimsizliğin veya kötü niyetin en belirgin halidir, olay şu şekilde gelişmiştir geminin personel değişim talebi gemi güvenlik zabiti yönünde olmuş doğal olan bu süreç de doğal olmayan şu uygulama ile karşılaşmıştır liman devlet görevlisi değişime gelen personelin daha önce bu gemide gemi güvenlik zabiti olarak çalışmadığının bahanesi ile personel değişiminin kendi sorumluluk alanında ki limanda olamayacağını eğer olursa geminin kalkış izninin verilmeyeceği dikta edilmiş gemi bu sebep ile personel değişimini bir sonraki limana bırakmak zorunda kalmıştır bu olay ISPS Kodun nasıl hatalı bir şekilde yorumlandığını ve liman devleti görevlisi tarafından görevinin nasıl kötüye kullandığının işaretidir tam tersine ISPS Kod liman iş ve işleyişine engel olunmadan akıcı bir şekilde güvenlik tedbir ve kontrollerinin yapılmasını şiddetle tavsiye etmektedir.

Dünya limanlarından gelen raporlar arasında yapılan değerlendirmelerden ilgi çeken bir olay ise şu şekilde gelişmiştir Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikasının kontrol maksadı ile gemiye gelen liman devleti görevlileri çıktıkları geminin süvarisine 15 dakika için de geminin bağlı olduğu şirketin güvenlik zabiti ile iletişime geçmesi gerektiğini aksi durumun arz etmesi yani iletişime geçilmemesi durumunda liman ISPS Kontrolü amaçlı görevlilerin planın işlevsel olmadığını kabul edip geminin kargo operasyonunu durdurup hatta gemini potansiyel tehlike arz edebileceği düşüncesine sahip olduklarını liman dışına dahi gemiyi atmak ile tehdit etmişlerdir (Dedeoğlu, 2004: 154). Gemiye yapılan bu şekilde bir davranışı sözün bittiği yer olarak tanımlamamız en doğru bir yaklaşım olacaktır.

Özellikle 11 Eylül 2001 ABD'ye yapılan kendilerini radikal kökten dinci olarak tanımlayan El-Kaide terör örgütünün yapmış olduğu terör saldırılarının ardından özellik ile Hıristiyan ve Musevilerin aralarında radikal görüşe taraf olanları tüm Müslüman alemini haksız bir şekilde terör ile özdeşleştirmeleri İslam dünyası ve Hıristiyan/Musevi dünyası arasında büyük gerilimlere neden olmaktadır özellik ile Hıristiyan ve Musevi dünyası terör saldırılarını düzenleyen El-Kaide militanlarının vatandaşı olduğu ülkelerin uyruğunu taşıyan insanları potansiyel terörist olarak bakması gibi insan haklarına yakışmayan uygulamaların yine bu saldırılar sonucu liman ve gemi güvenliği için yapılandırılan ISPS Kod uygulamalarına yansması bazı ülkelerin limanlarına uğrak yapan gemilerin söz konusu uyruğu sahip mürettebatının liman tarafından gemiye verilecek olan *mürettebat güvenlik planına* uyma şartının öne sürülmesi ile gemiye limana giriş izni verilebileceğidir.

Uygulanan güvenlik planının içeriği ise maalesef ki sözde insan haklarını savunan gelişmiş dünya ülkelerinin politikalarına yakışmayacak şekildedir. Sözleşme içeriği söz konusu olan geminin ülke içerisindeki ilk limandan uğrak yapacağı son limana kadar gemide tam otomatik silahlı iki adet güvenlik personelin görevlendirilip personelin değil ülkeye limanın rıhtımına dahi inmesinin engellenmesine yöneliktir gerçek den ise trajikomik olan ise görevlendirilen bu silahlı görevlilerin ücretlerinin de geminin sahibine ödettirilmesidir. Bu davranış uygulamayı yapan ülkeler için kesinlik ile ne ticari ne ekonomik ne insan hakları ne de ise uluslar arası ilişkiler ile açıklanabilecek bir durum değildir (Dedeoğlu, 2004: 154).

ISPS Kod uygulamalarının dünya limanlarından gelen değerlendirme raporlarında kodun uygulanmaya başlandığı andan itibaren bir çok limanda liman tahmil ve tahliye operasyonların da çalışanların kimlik kartlarını üzerlerinde taşımadıkları geminin giriş noktasında kendilerinden kimliklerini ibraz etmeleri istendiği zaman ise geminin tahmil ve tahliye faaliyetlerini yetkileri olmamasına rağmen durdurmak ile tehdit ettikleri sektör raporlarında belirtilmiştir yine birçok liman tesisinde liman pilotlarının ile liman faaliyetlerinde çalışan görevli personelin kimlik kartlarını taşıma ve bulundurma konularında isteksiz ve tedbirsiz davranmaktadırlar (Dedeoğlu, 2004: 155).

Küresel olarak dünya limancılığı ISPS Kod uygulama raporlarına göre gemi kaptanları ve güvenlik zabıtlarının gemisinin güvenlik ile ilgili bilgilerinin liman yetkili görevlilerince VHF kanalı ile verilmesini gemilerinin güvenlik uygulamalarını zaafa sokma endişesi taşımaları sebebi ile bu bilgilerden istifa etmek için fırsat kollayan illegal yapılanmalar için fırsatlar taşıya bileceği endişesini taşımaktadırlar bu neden ile herkesin dinleyebileceği VHF kanalından güvenlik ile ilgili gizlilik içeren bilgileri vermek istememektedirler (Dedeoğlu, 2004: 154).

### **3.16. Sahil Güvenlik**

#### **3.16.1. Sahil Güvenlik Nedir**

Genel anlamı ile sahil güvenlik kurumları ülkelerin denizlerdeki “*kanun uygulayıcı kolluk kuvveti*”, “*deniz yetki alanlarındaki menfaatlerinin koruyucusu*” ve “*denizcilerin en yakın yardımcısı*” olarak kabul edilmektedir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 11).

### 3.16.2. Sahil Güvenlik Teşkilatlarının Kısaca Tarihsel Geçmişi

Dünya genelinde ülkelerin sahil güvenlik teşkilatlarının ortaya çıkışı sanayi devrimi sonrasında artan ticari faaliyetlere paralel bir şekilde artan deniz trafiğinin denizlerde emniyeti ve kaçak malların ticaretinin engellemek amacı ile 1800'lü yılların başlarından itibaren sanayileşmiş ülkelerin kıyı şeritlerinde kontrolü sağlamak maksadı ile teşkilatlanmaya başlanmıştır (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 11).

Zaman içerisinde sahil güvenlik teşkilatlarının görev ve sorumluluklarında ki artışlar özellikle 1982 yılında kabul edilen UNCLOS (BMDHS-Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi) sözleşmesinde verilen haklara göre *“her ülkenin sorumluluk alanı içerisinde bulunan deniz yetki alanlarında deniz emniyeti ve güvenliğini koruma hakkı”* sahil güvenlik teşkilatlarını günümüz dünyasında stratejik bir konuma getirmiştir (BM Enformasyon Merkezi-Ankara, 2001). Günümüz dünyasında deniz trafiğinin yoğun olduğu sularda ticari gemilerin güvenliğini sağlamak zorunlu bir hal almıştır özellikle yoğun deniz trafiğinin yaşandığı ve stratejik bir su yolu olarak kabul edilen Aden körfezinde yaşanan deniz haydutluk saldırı ve eylemleri eğer ki o bölgelerin kıyı şeridine ve deniz alanlarına hakim durumda olan güçlü devletlerin dolayısı ile güçlü sahil güvenlik teşkilatlarının var olması halinde bu tip saldırılara meydan verilmeyecekti o zaman devletlerin gücü ve sahil güvenlik teşkilatları arasında doğrusal bir bağlantı olduğunu söyleyebiliriz.

### 3.16.3. Dünya Genelinde Sahil Güvenlik Teşkilatlarının Görev Alanları

Ülkelerin kendi iç dinamiklerine bağlı olarak her ülkenin sahil güvenlik teşkilatlarının yapılanmaları farklı olmaktadır bu farklılık neticesinde ülkeler bazında almış oldukları görev ve sorumluluklarda farklılık arz edebilmektedir dünya denizciliğinde söz sahibi ülkelerin sahil güvenlik teşkilatlarına bakıldığında deniz emniyeti ve güvenliği olarak güçlü bir şekilde yetkilendirildiği görülmektedir (Amerikan ve İngiliz Sahil Güvenlik Teşkilatları örneğinde olduğu gibi) (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 12). Dünya genelinde sahil güvenlik teşkilatların görev alanları ana başlıklar halinde tanımlanmaktadır.

#### **Denizlerde Emniyet**

- Denizlerde arama ve kurtarma.
- Ticari gemilerin ve personelinin denizlerde emniyet konusu ile ilgili olarak denetimi.

- Deniz kazalarının neden-sonuç ilişkilerinin incelenip raporlanması.
- Seyir yardımcılarının kontrolü ve işletilmesi,
- Deniz ulaştırma hatlarının yönetimi ve trafik izleme sistemlerinin işletilmesi,
- Kutup bölgelerinde buz kırma ve yol açma faaliyetleri.

### **Denizlerde Kolluk**

- Her türlü kaçakçılığın engellenmesi,
- Deniz haydutluğu ile mücadele,
- Yasa dışı göç ile mücadele.
- Balıkçılık faaliyetlerinin kontrolü ve denetimi
- Deniz turizmi faaliyetlerinin kontrolü ve denetimi,
- Ulusal hukuka ilişkin diğer yetkilerin kullanılması.

### **Denizlerde Çevre ve Korunması**

- Deniz kirliliğine yönelik denetimler icra edilmesi.
- Kirliliğe müdahale edilmesi.
- Arkeolojik, tarihi ve kültürel deniz mirasının korunması.

### **Denizlerde Güvenlik**

- Deniz yetki alanlarındaki ulusal hak ve menfaatlerin korunması,
- Önemli tesis ve bölgelerinin (petrol rafinerileri, arama platformları, nükleer reaktörler vb.) denizden korunması,
- Limanların emniyet ve güvenliğinin sağlanması,
- Şüpheli/izlenen gemilerin takibi ve soruşturulması,
- Askerî ve diğer önemli gemilerin korunması,

- Denizde ve sahiller de karşılaşılan patlayıcı maddelerin kontrol altına alınması ve etkisiz hâle getirilmesi.

- Savaş durumunda harekât planlarında belirlenen askerî görevler.

### **Uluslararası İlişkiler**

- Denizcilik ile ilgili uluslararası kuruluşlar nezdinde ülkenin temsili,
- Çok uluslu askerî ve insani operasyonlara destek sağlanması,
- Dost ve müttefik ülkelerle ortak operasyon ve tatbikat icra edilmesi ile eğitim desteği verilmesi.

### **3.16.4. Türkiye Cumhuriyeti Sahil Güvenlik Teşkilatı**

#### **Cumhuriyet Öncesi**

İngiltere merkezli olarak oluşan sanayi devriminin bir sonucu olarak başta Avrupa kıtası ön planda olmak üzere üretim ve buna bağlı olarak hammadde ihtiyacında görülen artışlar dünya ticaretinde gelişmelere neden olmuş bu gelişmelerin paralelinde doğal olarak ülkeler kendi ekonomilerini koruma altına alabilmek ve kaçakçılığı önlemek amacı ile gümrük teşkilatlarını güçlendirme yoluna gitmişlerdir. Cumhuriyet kurulmadan Osmanlı zamanında 19yy ikinci yarısından sonra Hazineye bağlı gümrük teşkilatı tarafından Anadolu kıyılarını kaçakçılık faaliyetlerine karşı korumak ile sorumlu görevliler arasında koordinasyon eksikliği nedeni ile görev ve sorumluluklar tam manası ile yerine getirilememekteydi bu neden ile kaçakçılık ile mücadele edilebilmesi için teşkilatlanma çalışmaları yapılarak 1859 Taşra Gümrük Teşkilatları İstanbul Emtia Eminliğine bağlanmıştır daha sonra bu teşkilatlanmanın ismi *Rüsumat Emaneti* olarak değişime uğrayarak ileriki zamanlar içerisinde bu teşkilatın içerisinde *Gümrük Muhafaza Teşkilatı* yapılandırılmıştır. Bugünkü Sahil Güvenlik Teşkilatının temelleri 1861-1886 tarihleri arasında faaliyetlerde bulunmuş olan Gümrük Muhafaza Teşkilatına dayanmaktadır. Bu görev ve sorumluluklar 1886 yılından Cumhuriyetin kurulmasından sonrası dahil olmak üzere 1932 yılına kadar Jandarma teşkilatı içerisinde yer alan *Kordon Bölükleri* tarafından icra edilmiştir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 25).



## Cumhuriyet Sonrası ve Günümüz

Ulusal kurtuluş mücadelesinin ardından kurulan Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı zamanında yabancı ülkelere verilmiş olan kabotaj imtiyazları nedeni ile ülkenin yer altı ve yer üstü doğal kaynakları ile birlik de tüm medeniyetlerin ana vatanı sayılan eşsiz Anadolu toraklarından binlerce tarihi eser kaçak yollardan ülkeden çıkarılarak yağmalanmıştır Bu nedenlerden dolayı Genç Cumhuriyetin kuruluşunun hemen ardından çıkarılan “Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair ve Gümrük Tarifesi Kanunları” ile bu yağmalanmanın önüne geçilmek istenmiştir fakat gümrük vergilerinde ki, artışlar özellikle kaçakçılığın güney kıyılarımızda artışına sebebiyet vermiştir bu beklenen sonuca istinaden gümrük hizmetlerinin daha etkin bir şekilde yürütülmesi deniz yoluyla yapılan kaçakçılığın izlenmesi, araştırılması, önlenmesi ve kara sularımızın güvenliğinin sağlanması amacıyla 27 Temmuz 1931 kabul edilen kanun ile birlik de özellik ile güney sınırlarımızda faaliyet göstermek amacı ile yarı askeri bir teşkilatlanma olan *gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı* kurulmuştur bu yarı askeri özelliğe haiz teşkilatlanma 1932 yılında 1917 sayılı kanuna istinaden görev ve sorumluluklarını Genel Kurmay Başkanlığına bağlı olarak tevdi edecektir.1936 yılında çıkarılan 3015 sayılı kanuna istinaden *Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığının* teşkilat çatısı altında bulunan deniz teşkilatına askeri hüviyet kazandırılarak karasularımızda güvenlik ve emniyet ilgili görev ve sorumluluklar bu teşkilata verilmiştir bu yapılanma 1956 yılına kadar geçen bir zaman diliminde *Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı* görev yönünden Gümrük ve Tekel Bakanlığına bağlı deniz hudutlarının emniyeti, güvenliği ve personelin eğitimi yönünden ise Genel Kurmay Başkanlığına bağlı çift başlı bir sistem ile sürmüştür. *Sınır, Kıyı ve Kara Sularımızın Muhafaza ve Emniyeti ve Kaçakçılığın Men ve Takibi İşlerinin Dâhiliye Vekâletine Devri Hakkında Kanun*” un 16 Temmuz 1956 tarihinde kabul edilen 6815 sayılı kanun ile yürürlüğe girmesi sonucu kıyı karasularımızın güvenlik ve emniyeti İçişler Bakanlığının yetki alanına devredilerek ve İçişleri Bakanlığına bağlı olan kolluk kuvvetlerinden birisi konumunda olan *Jandarma Genel Komutanlığı* yetkilendirilmiş bunun sonucu olarak da *Gümrük Muhafaza Umumu Kumandanlığının* görevi hukuken fiilen sonlandırılmıştır. Jandarma Genel Komutanlığının yetkilendirilmesinin ardından komutanlık teşkilat yapılandırılmasında Jandarma Genel Komutanlığı karargahında deniz şube müdürlüğü kurulmuş ayrıca İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin gibi şehirlerde Jandarma Deniz Bölge Müdürlükleri teşkilatlandırılmıştır (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 25). Bugünkü modern anlamda kurulmuş olan sahil güvenlik teşkilatı 2992 sayılı sahil güvenlik kanununun

TBMM' de kabul edilmesinin ardından adı geçen kanunun 13 Temmuz 1982 yılında Resmi Gazetede yayımlanması ile kurulmuştur bu kanun ile Jandarma Deniz Bölge Komutanlıkları yeni teşkilatlandırma aşamasında olan Sahil Güvenlik Teşkilatına devredilmiştir. 2992 sayılı kanun Türk Boğazlarının sorumluluğunu yeni kurulmuş olan Sahil Güvenlik teşkilatına vermesinden dolayı Ekim 1982 yılında Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Komutanlığı teşkilatlandırılmıştır.13 Temmuz 1982 yılından 1 Ocak 1985 yılına kadar Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinde faaliyetlerde bulunan sahil güvenlik teşkilatı bu tarih itibarı ile sulh döneminde İçişleri Bakanlığına bağlı savaş döneminde ise Deniz Kuvvetlerine bağlı olarak deniz kuvvetlerine mensup olan personel tarafından faaliyetlerde bulunacaklardır. En son 2692 sayılı sahil güvenlik kanununda yapılan değişiklik sonucu Türk Silahlı Kuvvetlerindeki kuvvet komutanlıkları ve Jandarma genel komutanlığı gibi Sahil Güvenlik Teşkilatı da gerek personel ve ekipman gerek ise daha etkin bir yapı içerisinde görev yapabilmek amacı ile kendisine özel statüye kavuşturulmuştur (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 26).

### **Sahil Güvenlik Teşkilatının Dayandığı Yetki**

*Sahil Güvenlik Komutanlığı sorumluluk alanında, mülki ve adli görevlerinin ifası sırasında 2692 sayılı Kanun,4/7/1934 tarihli ve 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu ile diğer mevzuat hükümlerine göre hareket eder. Sahil Güvenlik Komutanlığı bu görevlerini yerine getirirken jandarma ve polisin sahip olduğu yetki ve sorumluluklara sahiptir.*

### **Sahil Güvenlik Teşkilatının Görevleri**

*Sahil Güvenlik Komutanlığı, Türkiye Cumhuriyeti'nin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerinde, kara sularında, Münhasır Ekonomik Bölgesi ile ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanları ile hükümlerlik haklarının korunmasına ilişkin görevler kapsamında uluslararası sularda, uluslararası sözleşmeler çerçevesinde Uluslar arası Denizcilik Örgütüne deklare edilen Türk Arama Kurtarma Bölgesinde deniz güvenliğini, deniz emniyetini, asayiş ve kamu düzenini sağlamak, korumak ve kollamak, suç işlenmesini önlemekle görevli ve yetkilidir. Sahil Güvenlik Komutanlığı deniz yetki alanlarında kanunlarla ve Cumhurbaşkanlığı Kararnemeleriyle kendisine verilen görevleri ifa eder ve ulusal mevzuat ile uluslararası hukuktan aldığı yetkileri kullanır.*

Karasularımızda ve ulusal mevzuatlara göre belirlenen deniz alanlarında genel kolluk kuvveti olarak faaliyetlerde bulunan sahil güvenlik teşkilatının başlıca görev alanları şunlardır.

- Karasularımızda seyir emniyeti ve güvenliğinin alt yapısını oluşturarak can ve mal kayıplarını önlemek.
- Uluslararası ve Ulusal Arama Kurtarma sözleşme ve yönetmeliklerinin getirmiş olduğu şartları Türk Arama Kurtarma Bölgelerinde kesintisiz ve sorunsuz bir şekilde uygulanmasını sağlamak.
- Sahil şeridimizde yapılanmış liman tesisleri ve stratejik açıdan risk teşkil edebilecek yapılanmaların deniz tarafından gelecek her türlü tehditlere karşı güvenliğini sağlamak.
- Türk boğazlarından geçen gemilerin seyir emniyet ve güvenliğini sağlamak.
- Denizlerde gemilerin seyir emniyeti ve güvenliği için tehlikeli su yollarının markalanması için kullanılan seyir yardımcıları olan (şamandıralar, fenerler vb.) yapılandırmalarda görülen bozukluk ve aksaklıkları ilgili konu ile ilgisi olan makamlara raporlamak.
- Balıkçılık ve su ürünleri faaliyetlerini kontrol altına almak bilinçli avcılık için eğitim ve seminerler vermek.
- Özellikle deniz alanları kullanılarak faaliyette bulunulan göçmen ve insan kaçakçılığının engellenmesi için önlemler almak denetimler yapmak.
- Deniz kirliliğini önlemek için kontrollerde bulunmak özellikle gemilerin kirli balast sularının uluslar arası sözleşmeler ile verilen haklara uyumluluğunu gözlemlemek.
- Denizlerde yapılabilecek olan her türlü kaçakçılık faaliyetlerini önlemek için kontrol tedbirleri almak.
- Deniz turizm faaliyetlerini denetlemek su altı dalışlar sonucu yapılabilecek tarihi eser hırsızlık olaylarının denetimler yapılarak önlenmesini sağlamak.

- Amatör denizcilik faaliyetlerinde bulundurulması zorunlu olan belge ve ekipman kontrollerini yapmak.

- Uluslararası seferler yapan gemi ve deniz araçlarının karasularımıza girdiği an itibarı ile çekmesi zorunlu olan bayrağımızın uluslar arası kural ve standartlara göre çekilip çekilmediğini denetlemek ticari gemilerin ulusal mevzuatımız ile belirlenmiş olan ve uluslararası admiralty haritalarda markalanarak belirtilen demirleme sahaları içerisine demirlendiğinin gözetim ve denetimlerini yapmak.

- Savaş zamanı tüm ekipman ve donanımı ile deniz kuvvetlerine ülke savunması için katkı sağlamak.

- Gerek ticari gerek ise özel denizcilik faaliyetlerinde denizcilik örf adet ve kurallara uyumluluğun sağlanmasına yönelik denetim faaliyetlerinin yanı sıra ülkemizde ulusal denizcilik kültürü oluşumuna katkı destek sağlamak neticesi ile kamuyu denizcilik konusunda bilgilendirmek (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 27).

### **Sahil Güvenlik Teşkilatının Sorumlulukları**

*Sahil Güvenlik Komutanlığı, kara ile denizin birleşim noktasından itibaren tüm deniz alanları ve bu alanlar içerisinde bulunan liman tesisleri ve bunlara hizmet veren diğer tesisler, marina, balıkçı barınağı, çekek yeri, dalyan, iskele, rıhtım ve benzeri kıyı tesisleri ile demir yerleri dâhil olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti'nin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerinde, kara sularında, akarsuların denize döküldüğü yerden itibaren sahil güvenlik gemi ve botlarının girebileceği veya ulaşabildiği akarsu içlerinde, Münhasır Ekonomik Bölgesinde, ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanları ile hükümler haklarının korunmasına ilişkin görevler kapsamında uluslararası sularda ve uluslararası sözleşmeler çerçevesinde Uluslararası Denizcilik Örgütüne deklare edilen Türk Arama Kurtarma Bölgesi içerisinde kalan kara suları ile uluslararası sularda görevli ve sorumludur. Hizmet gerekleri bakımından uygun görülen diğer yerler de İçişleri Bakanlığının kararı ile Sahil Güvenlik Komutanlığının görev ve sorumluluk alanı olarak belirlenebilmektedir.*

Şekil 7'de gösterilen kırmızı çizgi ile sınırlandırılmış harita Türk Sahil Güvenliğinin Uluslararası ve Ulusal mevzuatlara göre yetkilendirilmiş olduğu Arama Kurtarma

bölgelerini ve Sahil Güvenlik Bölge komutanlıklarını göstermektedir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 28).

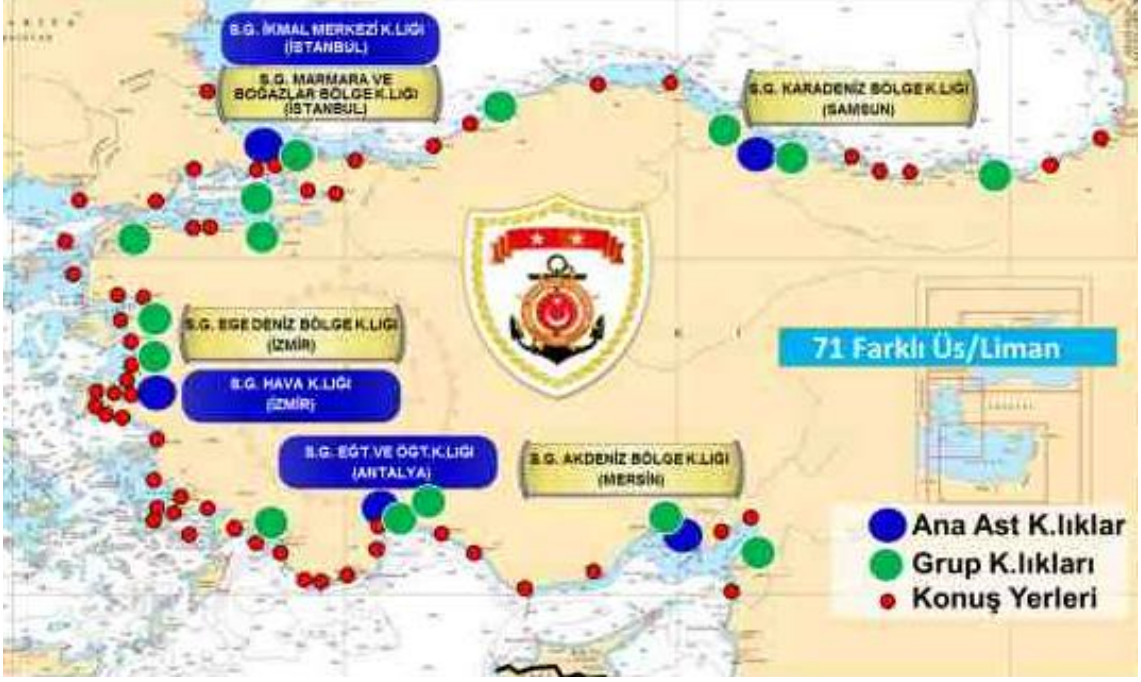


**Şekil 7: Sahil güvenlik bölge komutanlıkları ve arama kurtarma bölgesi**

**Kaynak:** (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2013: 28).

### **Sahil Güvenlik Teşkilatı**

Sahil Güvenlik Komutanı Tümamiral/Tuğamiral, Kurmay Başkanı Tuğamiral/Albay ve Ana Ast Komutanlar Albay rütbesindedir. Sahil Güvenlik Ankara Merkez Komutanlığına bağlı 7 ana ast komutanlık mevcuttur bu 7 ana ast komutanlıklara bağlı olarak faaliyetlerde bulunan 15 grup komutanlığı geriye kalanı ise konuş yerleri olmak üzere 71 kıyı şeridimiz boyunca 71 farklı liman ve üstlerde görev ve faaliyetlerine devam etmektedir. Şekil 8'de gösterilmiş olan haritada Sahil Güvenlik Teşkilatının ülke genelinde yer alan kıyı şeridine dağılımı gösterilmektedir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2019).



**Şekil 8: Ülkemiz genelinde sahil güvenlik teşkilatı**

**Kaynak:** (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2019)

#### **Sahil Güvenlik Ana Ast Komutanlıklar**

- İstanbul Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı.
- Samsun Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı.
- İzmir Sahil Güvenlik Ege Denizi Bölge Komutanlığı.
- Mersin Sahil Güvenlik Akdeniz Bölge Komutanlığı.
- İzmir Sahil Güvenlik Hava Komutanlığı.
- İstanbul Sahil Güvenlik İkmal Komutanlığı.
- Antalya Sahil Güvenlik Eğitim ve Öğretim Komutanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2019).

#### **Sahil Güvenlik Grup Komutanlıkları.**

- İstanbul Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Mudanya Sahil Güvenlik Güney Marmara Grup Komutanlığı.

- İmralı Adası Sahil Güvenlik Özel Grup Komutanlığı.
- Çanakkale Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Amasra Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Çarşamba Sahil Güvenlik Hava Grup Komutanlığı
- Samsun Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Trabzon Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- İzmir Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- İzmir Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Marmaris Sahil Güvenlik Güney Ege Grup Komutanlığı.
- Antalya Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Antalya Sahil Güvenlik Hava Grup Komutanlığı.
- Mersin Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı.
- Hatay Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı (İ.B. Sahil Güvenlik Komutanlığı, 2019).

Türkiye'nin adalarının da dahil olduğu yaklaşık 8333 km olan kıyı şeridi boyunca (URL-40, 2019) Erişim tarihi: 08.06.2019 denizlerde emniyet ve güvenliğin sağlanmasından sorumlu olan sahil güvenlik teşkilatına ülkemizdeki ISPS Kod uygulama ve denetimlerinin tüm yetki ve sorumluluğu verilmiş olsaydı gerek insan kaynakları gerek ise teknik donanım ve ekipman açısından ana konusu denizlerde güvenlik olan ISPS Kodun daha kaliteli etkin ve disiplinli bir şekilde uygulamaları sağlanmış olabilirdi.

#### **4. ISPS KODUN KARADENİZ VE AKDENİZ LİMANLARINDAKİ UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ.**

Araştırmanın bu bölümünde özellik ile Karadeniz ve Akdeniz deniz alanları baz alınarak farklı ülke limanlarına uğrak yapan gemiler üzerinde yapılan araştırma sonucunda ISPS Kod uygulamaları ile ilgili genel olarak aşağıda belirtilecek olan bulgulara rastlanmıştır.

##### **4.1. ISPS Kod Uygulamalarında Standart Eksikliği**

Gemiler üzerinde bizzat ISPS Kod uygulamalarının farklı ülke ve bu ülkelere ait olan liman ve tesislerinde nasıl uygulandığına dair yapılan araştırma sonucunda buldukları liman ve tesislerinde ISPS Kod uygulamalarından bizzat sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının (PFSO-Port Facility Security Officer). Uluslararası ISPS Kod sözleşmesinin uygulanması sözleşmeyi kabul eden ülkeler tarafından A bölümünün amir hükümlerine ve aynı zamanda IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun alt komitelerinden biri durumunda olan MSC (Deniz Emniyeti Komitesinin)'nin ISPS Kod uygulamalarının standartasyon ve kalitesel uygulamalarına yönelik olarak çıkartmış olduğu MSC (78) tavsiye kararlarına rağmen Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının limanlarına uğrak yapmış olan gemilerin güvenlik zabitleri ile iletişime geçme ve gemilere çıkarak ISPS Kod ile ilgili olarak denetim faaliyetlerinin uygulanmasında keyfi davrandıkları gemilerin tutmakla zorunlu oldukları ISPS Kod ile ilgili dosyalarının arşiv incelenmesi sonucunda tespit edilmiştir yapılan derinlemesine araştırma neticesinde araştırmaya katılan gemilerin aynı ülkenin farklı limanına gittiğinde dahi bir limanda denetim için gelmeyen ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Görevlilerin (PFSO) yine aynı ülkenin farklı limanında ISPS Kod uygulamalarından sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun (PFSO) denetiminden geçmesi ilgi çekicidir hatta yapılan araştırmada en ilginç olan aynı liman içerisinde yer alan farklı iskele ve rıhtımlarda uygulanan ISPS Kod uygulamalarının gerek Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının denetim amaçlı gemiye çıkmaları gerek ise belge bakımından farklılık arz etmesi ISPS Kodun Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarında yer alan ülkeler ve limanlarında standartı olmayan bir şekilde uygulanması ISPS Kodun uygulamak zorunda olan limanlar tarafından ciddiye alınmadığının en büyük göstergelerinden biri olmaktadır. Bu durum ülkemiz içinde söz konusudur birkaç liman tesisimiz dışında bir çok liman tesisimizin maalesef ISPS Kod uygulama ve faaliyetleri ile alakası yoktur. Oysa ki güvenlik konusu canlı bir varlık gibi düşünülürse nasıl yaşamsal faaliyetlerini sürdürebilmek için canlı bir



varlığın oksijen, su ve besin maddelerine ihtiyacı var ise güvenlik uygulamalarında da süreklilik ve standardizasyon gerekliliği tartışmasız olmaktadır.

#### **4.2. ISPS Kod Uygulamalarında Standart Eksikliğinin Getirmiş Olduğu Sonuçlar**

Yukarıdaki paragrafta belirtilmiş olan gerek dokümantasyon gerek ise gemilerin limanlarda ISPS Kod denetimden sorumlu yetkilendirilmiş kişiler arasında belirli mesleki standart ve kuralların oluşmaması farklı ülkeler ve bu ülke limanlarına uğrak yapan gemi personelinin de ISPS Koda karşı ciddiyetsiz ve laubali bir şekilde davranmasına sebep olabilmektedir ISPS Kodun getirmiş olduğu kural ve düzenlemelerinin yaptırım gücünü birçok dünya ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de ciddiyet ile uygulanması yapılmamaktadır. Gemilerin belirli zaman aralıklarında ve gitmiş olduğu bölgelere göre yapılan PSC (Port State Control-Liman Devlet Denetimi) denetimlerinden denetime yapılan ISPS Kod kontrollerinde de kendi içinde bir takım tezatlar barındırmaktadır Örneğin gemilerin kaporta olarak tabir edilen bölümlerini ISPS Koda göre kapalı tutulması gerekli iken ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim)Koda yani Liman Denetim Uzmanlarının (PSC) yapmış olduğu denetim standartlarına göre ise açık olması zorunlu tutulmaktadır fazla tekniksel ayrıntıya girmeden bile sadece bu konu bile iki kod arasında yetki ve kavram kargaşasına yol açmaktadır özellik ile kodun gemilerin limanlarda denetlenmesi konusundaki yetkilerini görevini liyakati ile yerine getirmeye çalışan Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının karşılaşmış olduğu sorunlardan en büyüğü ise özellik ile yerli ve yabancı gemi kaptanlarından gelen bir yaklaşımın sözlü ifadesel olarak şu şekilde olmaktadır “*Ne için geldin Ne ISPS Diğer Limanlarında Uygulanmayan ISPS Kodu Sen Niye Uyguluyorsun zaten uluslararası düzeni bozan büyük aptalın kurmuş olduğu bir yapı*” gibi klişeleşmiş bir söylem ile karşılaşmaktadır oysaki ISPS Kod sertifikası ve uygulamalarının olmadığı gemilerin uluslararası limanlar arasında dolaşım imkanlarının olmayacağı aynı şekilde liman ve liman tesisleri içinde ISPS Kod sertifika ve uygulamalarının yapılandırılmalarının olmadığı zaman bu limanlara gelecek gemilere hizmet verilemeyeceği çok iyi bir şekilde bilinmesine rağmen bu şekilde konuşma yaklaşım ve ciddiyetsizlik olarak nitelendirmek doğru olacaktır. Özellik ile ülkemiz gibi terör saldırı ve eylemlerinden hem manevi hem de maddi olarak telafisi mümkün olmayan kayıp ve zararlar ile karşılaşmış ülkemiz içinde *Dünya Denizlerinde Güvenlik* sloganı ile dünya denizcilik gündemine getirilen ISPS Kodun standardının oluşturulamadığı bu araştırma ile sonucuna varılmıştır. Araştırma kapsamında bilhassa Türk personelin çalıştığı yerli ve yabancı bayraklı gemilere çıkılıp yapılan mülakatlarda bir çok Türk limanında değil Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu (PFSO) en

basitinden limanın önem arz eden acil telefon numaralarının belgesi olan kontak listesinin (Contact List Form) dahi gemiye verilmediği verilen listelerde geminin limanlardaki bürokratik işlemlerinin yürütülmesini sağlayan acentesi tarafından adet yerini bulsun gibilerinden getirildiği belirtilmiştir yine araştırma kapsamında yapılan mülakatlarda gemi kaptanları veya gemi, güvenlik zabitleri tarafından Liman Devlet Denetimlerin PSC kontrollerinde ISPS Kod dosyasının neden boş olduğu sorusuna karşılık verilen cevaplarda Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının gemilere ISPS denetimi için gelmedikleri dolayısı ile gemi ve liman tesisi arasında dokümantasyonun gerçekleşmediği belirtilmiştir. Kısacası ISPS Kod denizcilik sektörüne hızlı giriş yapmış fakat seneler içerisinde ülkeler ve limanlar bazında değerini yitirmiş gözükmetedir araştırmacı tarafından sorumlusu olduğu liman tesisinde yapmış olduğu ISPS Kod uygulamaları ve gemilere yapmış olduğu ISPS Kod denetimleri sırasında yapılan analizler neticesinde konu hakkında detaylı bilgilere sahip olunmuştur. Karadeniz ve Akdeniz çanağındaki önem arz eden limanlarda gemilere yapılan ISPS Kod ile ilgili uygulamalar ve denetimler ekler bölümünde belgeleri ile birlik de gösterimi sağlanacaktır.

ISPS Kodun ana süjesi terör saldırılarına karşı gemi ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik önlemlerin alınması olması nedeni ile özellikle terör saldırı ve eylemleri gibi çağımızın vebası sayılabilecek olaylar karşısında her ülke doğal olarak kendi ulusal mevzuatları çerçevesinde tedbirler almak kadar doğal olarak hak sahibidir ABD'lerinin dayatması ve zorlaması ile denizcilik gündemine sokulan ISPS Kod gündeme getirilirken acaba her ülke için uygulanabilirliği gündeme getirilmiştir? Böyle bir sorunun cevabı tabi ki hayır olacaktır çünkü her ülkenin uluslararası ve ulusal dinamikleri farklılık göstermektedir her ülkenin böyle bir kod karşısında göstereceği ilk refleks sanki ISPS Kod sözleşmesi ile gemi ve limanlarında güvenlik ile ilgili konularda bilgi paylaşımının ülkelerinin ulusal güvenlik mevzuatına karışma olarak algılanmasından doğal bir sonuç olmayacaktır günümüz dünyasının ekonomik ve siyasi bakımından en güçlü ülkesi sayılan ABD'lerinde dahi ISPS Kod limanlarında ve gemilerinde uygulanmaya başlanmadan öncesinde ISPS Kodun uygulanabilirlik alt yapısını oluşturacak türlü yasal düzenlemelere gidilmiştir. Bahsi geçen konunun en çarpıcı örneği ISPS Kodun AB (Avrupa Birliği) tarafından kabul süreci esnasında yaşanmış AB'nin ISPS Kodu onaylaması her AB üye ülkede sorunsuz uygulanabileceği anlamına gelmediği gibi söz konusu AB ülkelerinin güvenlik ile ilgili olan veri alışverişinin sanki ulusal güvenlik mevzuatlarına müdahale olarak algılanmasına sebep olmuş bunun sonucunda bu tip ülkelerin güvenlik algılarının normalleşmesini sağlayacak

yasa ve düzenlemelerin kabulü neticesinde ISPS Koda geçişleri sağlanmıştır (Nurduhan, 2017: 28). Dünyamızın İnsan Hakları Demokrasi ve Ekonomik bakımdan en güçlü iki temsilcisinde ISPS Kod uygulamalarına geçiş sürecinde bu tip sıkıntılar yaşıyorsa dünya denizcilik faaliyetlerine devam edebilmek için kodu zorunlu olarak kabul etmek zorunda kalan ülkelerdeki geçiş ve uyum sürecinde sıkıntıların ve problemlerin olmaması zaten imkansız olacaktır.

#### **4.3. ISPS Koda Tabi Olan Gemilerin Uğrak Yapmış Olduğu Karadeniz ve Akdeniz Limanlarından ISPS Kod Uygulamalarına Dair Değerlendirmeler**

Bilindiği üzere ISPS Kod sertifikasına sahip olmayan limanlar ve gemiler uluslararası ticaretin dışında kalmaktadır bu derece hassas bir konunun dünya denizcilik sektörünün gündemine tüm dünya ülkeleri ile eşgüdümlü olarak 1 Temmuz 2004 tarihinde uygulamalarına fiilen başlanan ISPS Kodun ülkemiz limanlarının da dahil olduğu Karadeniz ve Akdeniz çanağında yer alan önem arz eden limanlarda gemilere yönelik olarak yapılan ISPS Kod uygulamaları adı geçen limanlara uğrak yapan gemilerin kaptan veya güvenlik zabıtları ile yapılan birebir görüşme ve uğranılan liman tesislerinin ISPS Kod ile ilgili uygulamalarda vermek zorunda oldukları dokümanların yine ISPS Kod ile ilgili dokümanların saklanması zorunlu olan dosyalarının uğrak yapılan limanlar ve ISPS Kod uygulamalarının birebir karşılaştırılarak sonuçların analiz edilerek ISPS Kod uygulamalarına dair verilere ulaşılmıştır.

##### **4.3.1. Ukrayna Limanları**

###### **Mariupol Limanı ISPS Kod Uygulamaları**

Azak denizinin kuzeybatı kesiminde yer alan Ukrayna'ya ait olan Mariupol limanına uğrak yapan gemilerden olan araştırmamıza katılan konu gemi Mariupol limanında bulunduğu esnada geminin kaptanı ve güvenlik zabiti ile yapılan mülakat sonucu bizzat Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun (PFSO) gemilerine gelerek ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin getirmiş olduğu yapılması zorunlu olan denetlemeleri yaptığı ve Ek-1'de yer alan denetleme raporunu vererek gemilerinden ayrıldığıнын beyanında bulunmuşlardır. Yalnız burada üstünde önem ile durmamız gereken bir konu ise büyük ölçekli liman tesislerinin rıhtım veya iskele gibi gemilerin yavaş yavaş yerlerinin farklı işletici kuruluşlar tarafından işletilmesi aynı liman sahası içerisinde bile ISPS Kod uygulamalarının farklı icrasına neden olabilmektedir. Kısaca aynı liman adı altında bir terminal iskele veya rıhtımda ISPS Kod denetimi için gemiye gelebilecek Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu (PFSO) yine

aynı liman adı altında farklı terminal iskele ve rıhtımda ISPS Kod denetimleri için gemiye gelmemektedir bu ise bize ISPS Kod uygulamalarındaki aksaklıkların yegane göstergesi olabilmektedir.

### **Kherson (Herson) Limanı ISPS Kod Uygulamaları**

Ukrayna'nın güneydoğu kesiminde yer alan Dinyeper nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerden yaklaşık olarak 25 km içerisine kurulan şehrin adı ile anılan liman Ukrayna'nın yaklaşık olarak 42 ülke ile bağlantısını sağlayan ve yaklaşık olarak bir milyon ton/yıl tahıl yükleme kapasitesine sahip önemli limanlarından bir tanesi konumundadır. Yine araştırmamıza destek sağlayan gemilerin ISPS Kod dosyalarındaki dokümanların incelenmesi ve gemi kaptanı ve güvenlik zabiti ile yapılan mülakatlar sonucu uğrak yaptıkları Kherson (Herson) liman tesislerinden birisi durumunda olan Port Structure No (cargo terminal) UAKHE 0001 isimli terminalde gemilerine ISPS Kod uygulama ve faaliyetlerinin limanlardaki uygulayıcısı ve temsilcisi konumunda olan Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun (PFSO) gemilerine geldiğini belirtmişler ISPS Kod ile ilgili geminin dosyasının incelenmesinin sonucunda ise aynı Ukrayna'nın önemli limanlarından bir tanesi konumunda yer alan Mariupol limanında Ek: 2 de gösterilmiş olan ISPS Kod denetim raporunun aynısının düzenlenip gemiye verildiği ve bunun yanı sıra Ek: 3 de gösterilecek olan gemi ve liman tesisi arasında güvenlik sözleşmesi (Security Declaration) gemide yapılarak bir kopyasının gemiye verildiği yapılan araştırma neticesinde tespit edilmiştir. Söz konusu limana uğrak yapan araştırmaya katılan farklı bir gemide yapılan arşiv taraması sonucu Kherson liman uğrağında gemi ile sadece güvenlik deklarasyonu (DOS) yapıldığı denetim raporunun tutulmadığı tespit edilmiş ve bu belge Ek: 4 de gösterilmiştir.

### **Nikolayev Limanı Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları**

Ukrayna'nın Nikolayev limanında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) deniz güvenliğinden sorumlu (GISIS) verilerine göre adı geçen liman içerisinde 17 adet ISPS Kod sertifikasına sahip terminal, iskele ve rıhtım bulunmaktadır. Araştırmaya destek sağlayan geminin Ukrayna'nın Nikolayev limanında UANLV-001 IMO Numaralı terminaline yükleme operasyonu için yanaştığı zaman geminin kaptanı ile yapılan mülakat sonucunda gemiye adı geçen terminalin ISPS Kod kural ve düzenlemelerinden sorumlu Liman Tesis Güvenlik Zabiti'nin/Sorumlusunun gemiye ISPS Kod denetimi için geldiği belirtilmiş yapılan denetim sonucunda ise ISPS Kod ile ilgili verilen belgelerin kopyaları araştırmaya

zenginlik katması amacı ile gemi kaptanını izni ile alınarak Ek: 5veEk: 6 de gösterilmiştir (URL-41, 2019).

#### **4.3.2. Romanya Limanları**

##### **Karadeniz'in En Büyük Limanlarından Biri Konumunda Olan Köstence (Constanta) Limanında Gemilere Yapılan ISPS Kod Uygulamaları**

Köstence limanı içerisinde uluslararası ticari faaliyetler ile iştikal durumda liman hizmet faaliyetleri veren 49 adet terminal bulunmaktadır o bakımdan her terminalin ISPS Kod uygulamalarındaki standartların dünya çapında tam anlamı ile belirli standartlara kavuşturulmadığı için farklı terminallere gelen gemilere farklı uygulamalar olabilecektir kimi terminalde gemiye ISPS Kod denetimi için gelen ülkelerin en yetkili denizcilik otoritesi tarafından yetkilendirilmiş denetim uzmanı yine aynı liman içerisinde farklı terminalde gemiye ISPS Kod uygulamaları için gelmesi gerekmesine rağmen gelmeyebilmektedir (URL-42, 2019). Araştırmamızı kabul eden geminin kaptanı ve güvenlik zabiti ile yapılan mülakatlar sonucu Köstence Limanının rıhtım (Berth /terminal) No: 44 ve No: 39 ISPS Kod denetimleri için yetkilendirilmiş ISPS Kod denetim uzmanlarının gemilerine geldiğini ve Ek-7 ve Ek: 8 de gösterilen denetim raporlarını düzenleyip gemilerinden ayrıldıklarını belirtmişlerdir gemilerin uğrak limanlarında ISPS Kod ile ilgili olarak tutmak zorunda oldukları dosyanın arşiv incelenmesi sonucu limanlarda ISPS Kod ile ilgili verilmiş olan belgeler araştırmaya dahil edilmiştir. Fakat aynı limanın bir çok terminalinde/rıhtımında ise uğrak yapan gemilere ISPS Kod denetimleri ve uygulamaları için denetim ile yetkilendirilmiş görevlilerin söz konusu gemilere gelmediği gemilerin uğrak yaptığı limanlarda liman otoriteleri ile bürokratik işlemlerini çözmek ile yükümlü olarak kiralamak zorunda oldukları acenteleri aracılığı ile acil iletişim numaralarını gösteren (Contact List) gönderdikleri Ek: 9 ve Ek: 10 da gösterilmiştir aynı liman tesisinde farklı uygulamalar tezin amacının ispatı yönünde araştırmaya değer katmıştır. Araştırma kapsamında incelemeye konu edilen farklı bir geminin kaptanı ile yapılan mülakat ve arşiv taramasında ise Romanya'nın Köstence limanında Liman tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun gemiye gelmediği fakat Köstence liman başkanlığından yetkililerin gemiye gelip ISPS Kod denetiminde bulduklarını açıklamış ve denetim sonucunda verilen rapor arşiv taraması sonucu bulunarak Ek: 11 de gösterilmiştir. Daha önce ki eklerde gösterilen raporlar ile aynı formata sahip olan raporu bu gemide denetim yaparak düzenleyenlerin Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusunun olmayışı liman başkanlığı yetkililerince düzenlenmesi araştırmada ilgi çekicidir.

Tuna nehri kıyısında yer alan Tulcea limanına yaklaşık olarak 3 ay ara ile uğrak yapmış olan araştırmamıza destek veren geminin ilk gidişinde adı geçen limanda ISPS Kod denetimleri için liman görevlilerinin gemiye gelmedikleri ISPS Kod uygulama ve düzenlemeleri ile ilgili olan tek bir belgenin dahi gemiye ulaştırılmadığı geminin kaptanı ile yapılan mülakat da açıklanmış yalnız geminin yapmış olduğu ikinci uğrağında adı geçen limanda ISM (Uluslararası Emniyet Yönetimi) rutin kontrolleri için Liman Devlet Kontrol Zabıtlarının (PSC) gemiye geldiğini yapmış oldukları denetim kapsamında ISPS Kod denetiminden de geçtiklerini belirtmiştir. Yalnız adı geçen Liman Devlet Denetimleri belli bölgeler ve sürelerde yapıldığı için belirli zaman aralıklarını kapsamaktadır bu yüzden her limanda maalesef Liman Devleti Denetim uzmanları gemilere çıkarak ISPS Kod ile ilgili denetim faaliyetlerinde bulunmamaktadır. Ayrıca ilgi çeken bir konuda kaptanlar ile yapılan mülakatlara dayanılarak belirlenen Romen limanları içerisinde Tuna nehrinin giriş kapısı olarak adlandırılan Sulina limanında her türlü kontrollerin yapıp gemilerin kılavuz kaptan olarak Tuna nehrinin iç kesimlerindeki liman ve terminaller girişinin sağlanmasında ana konusu *denizlerde güvenlik* konusu olan ISPS Kod ile ilişkili kontrollerin olmayışı düşündürücü olmaktadır.

#### **4.3.3. Bulgaristan Limanları**

##### **Varna ve Burgaz Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları**

Bulgaristan'ın en büyük limanlarından biri konumunda olan Varna limanının da 10 adet farklı terminal veya iskelelerinde ISPS Kod uygulama ve düzenlemelerine rastlanmaktadır (URL-43, 2019). Araştırmamıza katkı sağlayan geminin ISPS Kod ile ilgili dosyasının incelenmesi neticesinde geminin kaptanı (aynı zamanda geminin güvenlik zabiti) ile yapılan mülakat sonucu ISPS Kod ile ilgili olarak Varna limanında yetkili liman otoritesinin gelmediği sadece geminin bürokratik işlemlerinin takibi ile yükümlü olan geminin acentesinin Ek: 12 de gösterilen acil iletişim (Contact List) formunu getirdiğini belirtmiştir.

Bulgaristan'ın Burgaz limanına uğrak yapan gemide yapılan arşiv taraması neticesinde adı geçen limanda gemiye ISPS Kod ile ilgili olarak ne bir doküman ne de gemi kaptanı ile yapılan mülakat neticesinde Liman Tesis Güvenlik Zabıtının/Sorumlusunun araştırmamıza katkı sağlayan gemiye ISPS Kod kontrolleri için gelmediği belirtilmiştir.

#### 4.3.4. İsrail Limanları

##### Ashdod ve Hayfa Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları

İsrail'in önemli ticari limanlarından bir tanesi olan Ashdod limanında gemilere yönelik olarak ISPS Kod denetimleri gemilerin daha İsrail karasularına girmeden uğrak yapacağı adı geçen İsrail Limanının yetkilendirilmiş otoriteleri tarafından istenilen bilgilerin risk değerlendirilmesi ile başlanmaktadır günler öncesinden yapılan risk değerlendirme sonucuna göre gemilerin İsrail Limanlarına kabul veya ret kararı verilmektedir araştırma kapsamında gerek Türk gerek ise Yabancı gemi personelleri ile yapılan mülakatlar sonucu İsrail limanlarında ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin uygulamalarında da aşırıya kaçıldığı da üstüne basarak değinilmiştir tabii ki bunun en büyük nedenlerinden bir tanesi İsrail'in Jeopolitik konumu ve asırlardan beri süren dinler arası çekişme ve savaşlardır radikal terör gruplarının ana hedefi durumunda olan İsrail terör saldırı ve eylemlerini bertaraf etmeye yönelik olarak anti terör faaliyetlerini destekleyici faaliyetler neticesinde tüm bireylerine *güvenlik toplumu* oluşturma bilincini aşlamıştır. Bu sebepler neticesinde denizde güvenlik kavramı dolayısı ile ISPS Kod kural ve düzenlemelerini en etkin uygulayan ülkelerden bir tanesi konumundadır Ek: 13'de gemilerin uğrak yaptığı limanlarda gemilere yönelik ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin araştırmasını yaptığımız çalışmamızda İsrail limanlarına bilhassa ilk defa gelen gemilere hem gelmeden hem de geldikten sonra sıkı bir şekilde yetkilendirilmiş Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarınca/Sorumlularınca sıkı denetimlere tabi tutulduğu uğrak yapan gemiler ile limanlarında güvenlik sözleşmesi (Declaration of Security) yapıldığı araştırma kapsamında yapılan incelemeler sonucu gösterilmiştir.

Araştırmamıza katılan aynı geminin Hayfa limanına yapmış olduğu uğrak da ise adı geçen limandaki ISPS Kod uygulamalarının ve denetimlerinin Ashdod limanında olduğu gibi sıkı olmadığını belirtmiş gemisine ISPS Kod uygulamaları ve denetimleri için gelen olmadığı gibi ISPS Kod ile ilgili olarak hiçbir belge verilmediği belirtmiş mülakat esnasında gemi kaptanına niçin gelmediler sorusuna ise Hayfa'nın özel sektör tarafından işlettiği belirtilerek Ashdod limanı gibi devletin işlettiği bir liman olmadığı açıklamasında bulunulmuştur.

#### 4.3.5. İspanya Limanları

##### İspanyol Limanlarında Gemilere Yönelik ISPSKod Uygulamaları

Araştırmanın İspanyol limanlarını kapsayan bölümünde İspanyol limanlarına uğrak yapan gemilerin ISPS Kod ile ilgili olarak hangi evrakların verildiği ve gemiye ISPS Kod

denetimleri için gelişlerin olup olmadığı araştırmamıza katılan gemilerin kaptan ve güvenlik zabitleri ile yapılan mülakatların sonucunda araştırmaya katılan gemilerde yapılan mülakatlar sonucu ISPS Kod uygulama ve düzenlemeleri ile ilgili denetim için gemilere gelinmediği sadece gemilerin acenteleri tarafından acil durum telefonlarının listesinin olduğu (Contact List) formunun verildiği beyan edilmiştir araştırmaya katkı sağlayan gemilerde ISPS Kod dosyalarının incelenmesi sonucu verilen formlar ve dokümanlar sırası ile Ek: 14, Ek: 15. Ek: 16, Ek: 17 Ek: 18 gösterilmiştir.

### **Tarragona Limanı**

Sadece acil telefon numaraları verilmiş Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu ISPS Kod uygulamaları için gemiye gelmemiştir acente tarafından gemiye getirilen belge Ek: 14 de gösterilmiştir.

### **Avilles Limanı**

Limanın konum bilgileri ISPS Kod sertifikasının numarası (ID Number) limanın kod numaraları ile beraber Liman Tesisinin Güvenlik Zabiti/Sorumlusunun telefon numaraları acente aracılığı ile gemiye iletilmiştir Ek: 15 ve Ek: 16 bu belgeler gösterilmiştir. Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu gemiye denetim amaçlı çıkmamıştır.

### **Ceuta Limanı**

İspanya'nın Afrika kıtasında yer alan ayrı bir özerkliğe sahip limanında gemiye acentesi tarafından acil telefon numaralarını (Emergency Contact List) belirten liste bırakılmış Ek: 17 de gösterilmiştir. Gemiye limanın güvenlik zabiti/sorumlusu ISPS Kod uygulamalarının kontrol amacı ile gelmemiştir.

### **Sagunto Limanı**

Sadece acente tarafından acil telefon limanın numaralarını gösteren liste (Emergency Contact List) verilmiş gemiye Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu ISPS kod uygulamaları ile alakalı olarak gelmemiştir verilen belge Ek: 19'de gösterilmiştir.

### **Seville Limanı**

Bu İspanyol limanına uğrak yapan gemi üzerinde ISPS Kod ile ilgili dokümanların incelenmesi ve gemi kaptanı ile yapılan mülakatlar sonucunda adı geçen İspanyol limanında gemiye ISPS Kod uygulamalarının limanlardaki yegane sorumlusu Liman Tesis Güvenlik Zabitinin/Sorumlusunun gemiye gelmediği sadece acente aracılığı ile Seville limanı içinde



ISPS Kod sertifikasına sahip 8 adet terminalin GISIS Kodları, acil telefon numaraları, liman otoritelerinin telefon numaraları, limanın genel krokisi ve sorumlu Liman Tesis Güvenlik Zabitanin/Sorumlusunun telefon numaralarını belirten belge verilmiş bu belge Ek: 18'de gösterilmiştir.

### **La Coruna Limanı**

Araştırma kapsamında İspanyanın La Coruna limanına uğrak yapmış geminin ISPS Kod ile ilgili belgelerinin araştırılması ve geminin kaptanı ve gemi güvenlik zabitleri ile yapılan mülakatlar sonucu ISPS Kod uygulamaları ile ilgili olarak gemiye gelmesi zorunlu olan Liman Tesis güvenlik Zabitanin/Sorumlusunun gemiye gelmediği ve bu limanda ISPS kod ile ilgili olarak hiçbir form ve belgenin verilmediği sadece geminin tahmil tahliye faaliyetlerinden liman adına sorumlu olan cargo formenin gemi ve kıyı tesisi arasında yapmış olduğu Ship/Shore Safety Checklist (Gemi/Kıyı Emniyet Kontrol lisesi)gemi ve terminal arasında emniyet tedbirlerin tahmil ve tahliye esnasındaki sorumlulukların paylaşılmasını gösteren belge gemiye verilmiş adı geçen belge Ek: 20 da gösterilmiştir.

### **Barselona Limanı**

Karadeniz ve Akdeniz limanlarına yönelik olarak bu limanlara uğrak yapan gemilerde ISPS Kodun ne şekilde uygulandığının araştırıldığı araştırmamızda diğer İspanyol limanlarında olduğu gibi Barselona limanında da gemiye ISPS Kodun limanlardaki bir numaralı uygulamalarından sorumlu olan Liman Tesis Güvenlik Zabitanin/Sorumlusunun kontrol amaçlı gemiye gelmediği diğer İspanyol limanlarında olduğu gibi gemiden sorumlu acentesi vasıtası ile ISPS Kod ile ilgili iletişim numaralarının verildiği bir form verildiği hem arşiv taraması hem de geminin kaptanı ve güvenlik zabiti ile yapılan mülakat neticesinde Ek: 21 de verilen belge ile gösterilmiştir.

### **Huelva Limanı**

İspanya'nın Huelva limanına uğrak yapmış gemilerin gerek arşiv gerek ise gemi kaptanları ile yapılan mülakatlar neticesinde bu limanda Liman Tesis Güvenlik Zabitanin/Sorumlusunun (PFSO) gemiye gelmediği sadece geminin acentesinin gemiye, limanın acil durum prosedürünü belirten belge getirmiştir bu belge Ek: 22 de gösterilmiştir.

### **Alicante Limanı**

Araştırmaya katkı sağlayan geminin uğrak yapmış olduğu bu İspanyol limanında kaptanın beyanı ve yapılan arşiv taraması sonucu gemiye Liman Tesis Güvenlik Zabitanın gelmediği gibi geminin acentesinin aracılığı ile bile ISPS Kod ile ilgili tek bir belgenin gemiye ulaştırılmadığı tespit edilmiştir.

### **4.3.6. İtalyan Limanları**

#### **İtalyan Limanlarında Gemilere Yönelik ISPS Kod Uygulamaları**

Araştırmada İtalyan limanlarına uğrak yapmış gemilerin ISPS Kod uygulamaları esnasında dosyalamak zorunda oldukları belgelerin arşiv taraması sonucu ve geminin kaptan ve gemi güvenlik zabiti ile yapılan mülakatlar sonucunda edinilen bilgi ve belgelere göre araştırma kapsamında yer alan iki limanın değerlendirmesi şu şekilde olmuştur.

#### **Salerno Limanı**

Araştırmaya konu olan İtalyan limanına uğrak yapmış gemiye ISPS Kod ile ilgili olarak Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun gelmediği sadece diğer bir çok limanda olduğu gibi geminin limanlardaki bürokratik işlemlerin yürütülmesi bakımından uğrak yapmış olduğu limanlarda kiralamak zorunda olduğu acentesi aracılığı limanın ISPS Kod ile ilgili özet bilgileri ve ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Sorumlularının telefon numaralarını ve liman diğer liman otoritelerinin telefon numaralarını gösteren bir form verildiği söz konusu araştırmaya katılan gemi üzerinde yapılan incelemeler sonucu tespit edilmiştir verilen belge Ek: 23 de gösterilmiştir. Ülkemizde ISPS Koda sertifikasına sahip kamuya ait liman tesisine uğrak yapan gemiler üzerinde yapılan araştırmalarda farklı bir geminin İtalya'nın Salerno limanına uğrak yapması sonucu daha önceki gemiye uygulanan prosedürün ikizinin uygulanması araştırmaya derinlik kazandırmıştır verilen ikiz belge Ek: 24'de gösterilmiştir.

#### **Marina Di Carrara Limanı**

Araştırma konusu kapsamında araştırmamıza katkı sağlayan gemimin kaptanı ile yapılan mülakat sonucunda bahse konu olan limanda Liman Tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun gemiye gelmediği geminin acentesinin de gemiye ISPS Kod ile ilgili herhangi bir evrak getirmediğini yaptığımız mülakatlar sonucunda belirtmiştir fakat limanda yaşanan ölümlü bir iş kazası sonucunda söz konusu limanda İtalyan Sahil Güvenliğine bağlı olarak ISPS faaliyetlerini sürdüren limanın Liman Tesis Güvenlik Zabitleri/Sorumluları (PFSO) limandaki gemilere ve araştırmamıza katılan gemiye çıkarak

detaylı bir ISPS Kod denetim faaliyetinde bulunmuşlardır araştırmamıza katkı sağlayan gemide ISPS Kod belgeleri ile ilgili arşiv taraması sonucunda ise Marina Di Carrara limanında ISPS kod ile ilgili gemiye verilen rapor ve belgeler Ek: 25 de gösterilmiştir. Araştırmaya katılan geminin yapmış olduğu uluslar arası liman seferlerini gösteren on liman listesi içerisinde İtalya'nın Porto Nagaro limanına yapmış olduğu seferinde ise Liman Tesis güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun (PFSO) gemiye kaptanın yapmış olduğu beyan sonucu gelmediği açıklanmış dolayısı ile ISPS Kod uygulamaları ile ilgili hiçbir arşiv kaydına rastlanmadığı yapılan araştırma kapsamında tespit edilmiştir.

#### **4.3.7. Portekiz Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

##### **Averio Limanı**

Araştırmamıza destek sağlayan geminin Portekiz limanlarından biri olan Averio limanına yapmış olduğu seferinde geminin ikinci kaptanı ve aynı zamanda ISPS Kod güvenlik zabiti ile yapılan mülakatta Portekiz limanlarında gemilere yönelik olarak ISPS Kod uygulamaları sorulduğunda Aveiro limanı uğrağında gemiye Liman Tesis Güvenlik Zabitanın gelinmediğini sadece geminin acentesinin gemiye limanın acil telefon numaralarını gösteren (Emergency Contact List) bir form getirdiğini belirtmiş gemide yapılan ISPS kod ile ilgili olan arşiv taramasında ise belge bulunmuş araştırmaya katkısı olması amacı ile Ek: 26 de gösterilmiştir.

#### **4.3.8. Gürcistan Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları.**

##### **Poti Limanı**

Gürcista'nın Poti limanına uğrak yapan geminin kaptanı ile yapılan mülakat da sormuş olduğumuz Poti limanında ISPS uygulamaları hakkında bilgi almak istediğimiz mülakatta bu limana uğrak yapan gemi kaptanı gemisine Liman Tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun gelmediğini sadece geminin acentesinin acil durun telefon numaraların (Emergency Contact List) formunu verdiğini açıklamış verilen bu form geminin uğrak yapmış olduğu bir çok limandan verilmesi zorunlu olan her liman için acil telefon numaralarını gösteren dosyada ki arşiv kayıtlarından bulunmuş ve Ek: 27 de bu belge gösterilmiştir.

#### **4.3.9. Cezayir Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

##### **Djen Djen Limanı**

Bu Cezayir limanına uğrak yapan geminin kaptanı ile yapılan mülakat sonucu ve uğranılan bu limanda ISPS Kod sertifikasına sahip limanlarca düzenlenip gemiye verilen evrakların arşiv taraması sonucu kaptanın yapmış olduğu beyan üzerine Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun gemiye gelmediği geminin kaptanı ve güvenlik zabitanın ortak görüşüne istinaden Cezayir limanlarının güvenlik konusu ile ilgili olarak söz konusu limanın zafiyet içinde olduğun bilinmesi üzerine geminin acentesi vasıtası ile Liman Tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun gemiye çağrılarak güvenlik deklarasyonu (Güvenlik Sözleşmesi) yapılmasına karar verildiği açıklanmıştır yapılan bu güvenlik deklarasyonu Ek: 28 de gösterilmiştir.

##### **Skikda Limanı**

Adı geçen bu liman tesisine uğrak yapan geminin kaptanı ile yapılan mülakat değerlendirmeleri sonucunda bu limanda Liman Tesis Güvenlik Sorumlusunun (PFSO) gemisini denetim amaçlı ziyarete geldiğinin araştırma kapsamında beyanında bulunmuş ISPS Kod ile ilgili belgelerin arşivlendiği dosya kayıtlarından ise vermiş olduğu belgenin kopyasını araştırmaya katkı amaçlı sunmuştur söz konusu belge Ek: 29 da gösterilmiştir. Gemiye ISPS Kod denetim amaçlı gelen PFSO (Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu) bilgi amaçlı adı geçen liman tesisinin dışının yabancılar için can ve mal güvenliği açısından problemler yaşanabileceği bilgisini geminin kaptanına bildirerek gemiden ayrılmıştır.

#### **4.3.10. Karadağ (Montenegro) Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

##### **Bar Limanı**

Karadağ'ın en büyük Limanı olan Bar limanına araştırmamıza katılan geminin kaptanı ile araştırma kapsamında yapılan mülakat sonucu uğrak yaptıkları Bar limanında ISPS Kod ile ilgili olarak ne bir evrak ne de bir sorumlu kişinin gelmediğini açıklamıştır4 ay sonraki yapmış oldukları başka bir seferde ise geminin acentesi tarafından sadece acil durum telefonlarını gösteren kontak numaralarını (Emergency Contact List) gösteren Ek: 30'de gösterimi sunulan formun verildiği aynı kaptan tarafından beyan edilmiştir.

#### **4.3.11. Mısır Limanlarında Uygulanan Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

Araştırmamıza katkı sağlayan geminin uğrak yapmış olduğu Mers-El Kebir ve Abu-Qır limanları kaptanın beyanı neticesinde askeri limanlar olduğu belirtilmiş dolayısı ile askeri limanlar ISPS Kod kural ve düzenlemelerinin dışında kaldığı için ISPS Kod sertifikasından muaf limanlardır. Abu-Qır limanında ISPS Kod sertifikasına sahip iki adet terminal bulunmaktadır. Araştırmalarımıza destek sağlayan gemi bu terminallere yanaşmamış askeri limana yanaşmıştır (URL-44, 2019).

#### **4.3.12. Yunanistan Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

Yunanistan da vereceğimiz örnek kıyıda konveyör (Bant Sistemi) ile yükleme yapılan terminale uğrak yapan araştırmamıza katkı sağlayan geminin kaptanının ISPS Kod uğrak yapmış olduğu limanlardaki değerlendirmelerine dayanılarak liman sayılamayacak bu yükleme terminalinde ISPS Kod ile ilgili olarak hiçbir işlem yapılmadığı beyanında bulunulmuştur. Bu liman sayılamayacak terminalini örnek göstermemizin yegane sebebi uluslararası ticari faaliyetlerde bulunmanın yegane şartı olarak kabul edilen ISPS Kod sertifikasına sahip liman, terminal, iskele ve şamandıra vb. tahmil ve tahliye işlemlerinin güvenli bir yerleşkeden yapılmasının önemi büyük iken bunun ispatına yönelik olarak kontrol ve dokümantasyonun olmayışı ISPS Kod konusuna dünya çapında ilginç bir boyut katmaktadır.

#### **4.3.13. Türkiye Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

Dünya ekonomilerinin kalbinin attığı yerler olarak tanımlanan limanların uluslararası ticari faaliyetler içerisinde bulunabilmesi için yegane ve tek şart olan güvenli liman olmasının belgesi sayılan ISPS Kod sertifikasına sahip ülkemizde 3 tanesinin işletme izni olmayan 1 tanesinin yeniden inşa faaliyetleri süren Galataport ile birlik de 184 liman, terminal, iskele vb. yapılar gibi uluslar arası ticarete açık tesisler bulunmaktadır (URL-31, 2019).

Akdeniz çanağında yer alan özellik ile incelemiş olduğumuz İspanyol limanlarında olduğu gibi ülkemiz limanlarının bir çoğunda ISPS Kod kural ve düzenlemeleri ile ilgili limanlarda gemilere yönelik olarak denetim faaliyetleri konusunda yapılması zorunlu olan Uluslararası ISPS Kod sözleşmesinin amir hükümleri dahi uygulanmamaktadır tabi ki

bilimsel bir çalışma olan araştırma, bilimin gerektirmiş olduğu ispat kuralını bu çalışmada araştırmayı yapan tez yazarının profesyonel kariyerinde kamuya ait bir limanda Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olarak görev yapıyor olması ve uluslararası ticari faaliyetler içerisinde bulunan gemilerde görev tanımı içerisinde kendisine verilen yetkiye istinaden yapmış olduğu ISPS Kod denetimlerine dayanmaktadır . Maalesef sadece Karadeniz ve Akdeniz çanağında değil bir çok dünya limanlarında dahi bu liman tesislerine giden gemi kaptanları ile yapılan karşılıklı mülakatlar ve ISPS Kod ile ilgili arşiv taramalarında ISPS Kodun sadece kağıt üzerinde yapıldığının gerçekliliğinden kaçmak olanaksızdır.

Ülkemiz sayılı liman tesislerinde dahi ISPS Kodun gemilere yönelik olarak uygulamalarında Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının gemilere ISPS Kod denetimlerini için gemilere çıkmayarak acil kontak numaralarını dahi acente veya limanlardaki yük formenleri aracılığı ile gemilere ulaştırmaları gerçek den ISPS Kod uygulamaları için trajikomik bir durum teşkil etmektedir. Ülkemiz limanlarına uğrak yapmış gemilerin aşağıda ISPS Kod arşiv taraması sonuçları ve kaptan ve gemi güvenlik zabitleri ile yapılan mülakatların değerlendirilmesi sunulacaktır.

M.I.P (Mersin International Port), Roda Port (İzmit), Bağfas Gübre (Bandırma), Port Akdeniz (Antalya) limanlarına uğrak yapmış gemilerde yapılan incelemelerde Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumluların ISPS Kod kural düzenleme ve denetim faaliyetleri için gemilerine gelmedikleri verilen ISPS Kod uygulamalarının getirmiş olduğu uygulamalar içerisinde gemilere verilmesi gerekli olan acil kontak numaralarını geminin acentesinin veya limanın yük formenleri gibi ISPS Kod ile ilgisi olmayan kişiler tarafından getirildiği gemi kaptanları ile yapılan mülakat ve arşiv taramalarının sonucunda belirtilmiştir. Ekler: 31,32,33,34 da sıra ile bu belgeler gösterilmiştir. Derince Limanı ve Akçansa limanlarının da ise bu limanlara giden gemilere limanda yapacakları tahmil-tahliye operasyonları süresince adı geçen limanların işletme yönetimleri tarafından hazırlanan operasyon ve emniyet kurallarına uyulmasına dair belge gemilere acente veya liman formenlerinin aracılığı ile imza karşılığı verilmiş talimatnameler Ekler: 35 ve 36 de sunulmuş bu limanlarda ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabitleri/Sorumluları araştırmaya konu olan gemilere gelmediği tespit edilmiştir. Yine aynı gemiler üzerinde değerlendirilmeler yapılan araştırmada Yarımca ve Dil iskelesi uğraklarında ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının gemilere ISPS Kod amaçlı gelmedikleri dolayısı ile ISPS Kod ile alakalı olarak hiçbir formun belgenin gemilere verilmediği yapılan araştırma neticesinde

tespit edilmiştir. Araştırmaya destek veren farklı bir geminin Nemrut limanı Habaş terminaline/iskelesine yapmış olduğu uğrak da ise gemiye ISPS Kodun liman tesis ve terminallerinde uygulayıcısı ve sorumlusu olan Liman Tesis Güvenlik Zabitanın/Sorumlusunun burada da gelmediği yalnız geminin sorumlu acentesi tarafından ISPS kontak listesinin gemiye verildiği gemini kaptanının beyanı üzerine teyit edilmiştir.

#### **4.3.14. Bartın limanı**

Bartın Limanı Batı Karadeniz bölgesinde 1960-1965 yılları arasında inşa edilmiş olup, 10.06.1966 tarih ve 6/6548 karar sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile askeri hizmetlere ayrılan bölümleri dışında kalan kısımlarında liman işletmeciliği yapmak üzere Bartın Belediyesi tarafından kiralanmıştır.

15.05.1995 tarih ve 2136 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla da yabancı gemilerin girişine açılmıştır. 2004 yılında yürürlüğe giren ISPS kod çerçevesinde güvenlik seviyesi 1 olan Bartın Limanının gerekli sertifikasyonu yapılmış olup, mevcut haliyle;

- Feribot (Ferry) / Yolcu (Passenger)
- Genel Kargo Gemisi (General Cargo Ship)
- Dökme Yük Gemisi (Bulk Carrier)
- Konteyner Gemisi (Container)
- Petrol/Ürün Tankeri (Crude Oil/Product Tanker)
- Kimyasal Tanker (Chemical Tanker)

cinsi gemiler için uluslararası deniz trafiğine açıktır.

Yük ve yolcu taşımacılığında uluslararası liman olarak hizmet veren Bartın limanı aynı zamanda yük ve yolcu giriş-çıkış gümrük kapısıdır. 480 m rıhtım uzunluğuna sahip Bartın limanının su derinliği 7,2-8 metredir. Bartın Limanına 215 metre boyundaki Gemiler yanaşabilmektedir (URL-45, 2019).

#### **İhraç malları**

1. Profil demir

2. Diatomit Madeni
3. Alçı
4. Çimento
5. Çinkosit
6. İnşaat Malzemeleri
7. Katran

### **İthal malları**

1. Kütük Demir
2. Pik Demir
3. Tomruk
4. Kağıt Hamuru
5. Kömür

### **Türk limanlarına giden /yükleme**

1. Kireç
2. Tuğla
3. Curuf /Klinker
4. Kömür
5. K.Demir
6. Çimento

### **Türk limanlarından gelen / boşaltma**

1. Demir Cevheri
2. Kömür
3. Klinker
4. Curuf (URL-45, 2019).



## Bartın limanı istatistik bilgileri

**Tablo 2: Bartın Limanına gelen gemi sayısı**

| Yıllar          | Türk Bayraklı | Yabancı Bayraklı | Toplam |
|-----------------|---------------|------------------|--------|
| 2010            | 234           | 218              | 451    |
| 2011            | 266           | 223              | 489    |
| 2012            | 243           | 260              | 503    |
| 2013            | 357           | 274              | 631    |
| 2014            | 277           | 254              | 531    |
| 2015            | 248           | 185              | 433    |
| 2016            | 159           | 162              | 321    |
| 2017            | 135           | 229              | 364    |
| 2018            | 97            | 263              | 360    |
| 30 Haziran 2019 | 33*           | 120              | 153    |

**Kaynak:** (Bartın Liman Başkanlığı, 2019)

**Tablo 3: Bartın limanı yükleme / boşaltma durumu. (Ton)**

| Yıllar          | Yükleme | Boşaltma | Toplam    |
|-----------------|---------|----------|-----------|
| 2010            | 583.273 | 520.118  | 1.103.391 |
| 2011            | 514.794 | 631.534  | 1.146.328 |
| 2012            | 786.781 | 531.038  | 1.317.819 |
| 2013            | 914.142 | 864.803  | 1.778.945 |
| 2014            | 773.986 | 710.092  | 1.484.078 |
| 2015            | 699.800 | 765.979  | 1.465.779 |
| 2016            | 444.917 | 678.417  | 1.123.334 |
| 2017            | 658.247 | 636.577  | 1.294.824 |
| 2018            | 593.526 | 678.708  | 1.272.234 |
| 30 Haziran 2019 | 308.890 | 245.224  | 554.114   |

**Kaynak:** (Bartın Liman Başkanlığı, 2019)

**Tablo 4: Bartın limanı yolcu istatistikleri**

| Yıllar  | Gemi Sayısı |       |        | Yolcu Sayısı |            |  |
|---------|-------------|-------|--------|--------------|------------|--|
|         | Kruvaziyer  | Diğer | Toplam | Diğer        | Kruvaziyer | Toplam                                 |
| 2011    | 2           | 3     | 5      | 311          | 208        | 519 (Transit Yolcu)                    |
| 2012    | 8           | 2     | 10     | 201          | 781        | 982 (Transit Yolcu)                    |
| 2013    | 15          | 4     | 19     | 22           | 2071       | 2093 Yolcudan 2068'i Transit Yolcudur. |
| 2014    | 18          | 4     | 22     | 405          | 2835       | 3240 (Transit Yolcu)                   |
| 2015    | 6           | 2     | 8      | 371          | 583        | 954 (Transit Yolcu)                    |
| 2016    | 2           | 0     | 2      | 0            | 171        | 171 (Transit Yolcu)                    |
| 2017    | 1           | 0     | 1      | 0            | 103        | 103 (Transit Yolcu)                    |
| 2018    | -           | -     | -      | -            | -          | -                                      |
| 06/2019 | -           | -     | -      | -            | -          | -                                      |

**Kaynak:** (Bartın Liman Başkanlığı, 2019)

### **Bartın Limanında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamaları**

Küresel denizcilik sektörü ile eş zamanlı olarak 1 Temmuz 2004 yılından itibaren ISPS Kod sertifikasına sahip olarak uluslar arası ticari faaliyetler içerisinde bulunan yıllık olarak 300-350 ortalama gemi sayısı ve yaklaşık olarak 1-1.5 milyon ton/yıl yük elleçleme kapasitesine sahip Batı Karadeniz bölgesinin işlek limanlarından olan Bartın Limanında ISPS Kod liman tesisi güvenlik zabiti/sorumlusu olarak görev yaptığım 2009 yılından günümüze kadar olan süreç içerisinde yaklaşık olarak 3000-3500 gemi arasında gemilere ISPS Kod uygulama ve denetimleri için çıkılarak ekler bölümünde gösterilen belgeler verilmiştir gemilerden ise en son uğrak yapmış oldukları on liman listesi ve bu limanların güvenlik seviyelerini gösteren Form A listesi, gemi personel listesi, geminin ISPS Kod sertifikasının kopyası, CSR (Sürekli Kayıt sertifikası)nın kopyası, gemi güvenlik zabitanın sertifikasının fotokopisi ve geminin teknik bilgilerini gösteren (Ship Particulars) belgeler alınarak dosyalamaları sağlanmıştır. Ekler bölümünde gösterilen her gemiye verilen belgeler ise gemi ile yapılmış olan güvenlik organizasyonundaki sorumlulukların paylaşıldığı güvenlik deklarasyonu, acil telefon numaralarını gösteren kontak listesi ve gemilerde ISPS Kod kontrolünün yapıldığının belgesi olan ISPS Kod kontrol listesi bizzat gemilerde hazırlanarak ıslak imzalı olanları gemilere verilmiştir.

### **4.3.15. Rus Limanlarında Gemilere Yönelik Olarak Uygulanan ISPS Kod Uygulamalar**

Rusya'nın ve Karadeniz'in en büyük limanı konumundaki Novorossiysk limanının GISIS (Global Entegre Gemicilik Bilgi Sistemi) verilerine göre 12 adet terminal, iskele ve rıhtımlarından bir tanesi konumunda yer alan *Commercial Sea Port Oil Terminal*'ine uğrak yapan araştırmaya destek sağlayan geminin kaptanı ile yapılan mülakat neticesinde kaptan tarafından sorumluluğu altındaki gemiye ISPS Kod uygulamaları ve kontrolü için liman tesis güvenlik zabitanın/sorumlusunun gemisine geldiğini ISPS Kod ile alakalı kontrolünün ardından Ek: 38 de gösterilen formu gemiye verip gemiden ayrıldığını beyan etmiştir (URL-46, 2019).

## 5. MATERYAL VE METOD

### 5.1. Araştırmanın Amacı

11 Eylül 2001'de ABD'ye yönelik olarak gerçekleştirilen terör saldırılarında ticari uçakların kullanılması hava ulaşım sektöründeki güvenlik zafiyetlerinin açık bir şekilde ortaya çıkmasına neden olmuştur işlevselliği bakımından ülkeler ve kıtalar arası faaliyetler dizisi olan uluslararası denizcilik sektörü de aynı hava yolu taşımacılığında olduğu gibi benzer özellikler ihtiva etmektedir dolayısı ile uluslararası hava taşımacılık sektöründe özellik ile hava limanları ve uçaklarda yaşanmış olan bu güvenlik açıklarının uluslararası denizcilik sektöründe liman/terminaller ve gemilerde yaşanabileceği kaygı ve endişesinden yola çıkılarak mevcut güvenlik risklerini minimize etmek ve ortadan kaldırmak için Birleşmiş Milletlerin dünya genelinde denizcilik politikalarına yön veren örgütü olan IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve alt komitelerinin çalışmaları neticesinde ISPS Kod (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik) yapılandırılarak tüm dünya denizcilik sektörü ile eşzamanlı olarak 1 Temmuz 2004 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır. Yaklaşık olarak 15 yıldan beri denizcilik sektöründe gemi ve limanlara yönelik olarak *Tüm Dünya Denizlerinde Güvenlik* sloganı ile kural ve düzenlemeler getiren uluslararası sözleşmenin yapılan bu araştırma kapsamında araştırmanın ilk amacı özellik ile gemilere yönelik olarak uğrak yapılan limanlarda standart bir uygulama faaliyetinin yapılıp yapılmadığının ispatı Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarındaki limanlara uğrak yapan araştırmaya katılan gemilerin ISPS Kod ile ilgili olan dosyalarının arşiv taraması sonucu ve gemi kaptanları ve güvenlik zabitleri ile yapılan mülakatlar ile limanlar arası uygulamaların karşılaştırılması amaçlanmaktadır. Araştırma kapsamında bir diğer amaçlanan ise özellik ile Türk gemi kaptanları ve güvenlik zabitleri arasında yerli ve yabancı bayrak taşıyan gemilerde ISPS kodun gemilerdeki etkinlik araştırmasına yönelik olarak yapılacak anket çalışması ile ISPS Kod konusu ile ilgili olarak yaklaşımlarının algılarının ölçümünü yapmak için tasarlanmıştır.

### 5.2. Araştırmanın Kapsamı

Denizlerdeki şiddet eylemlerinin tarihsel perspektifi incelenerek günümüze yansımaları değerlendirilmiş bu şiddet eylemlerinin günümüzde yansımaları olarak nitelendirilen deniz haydutluk ve terör saldırıları kronolojik olarak incelenerek değerlendirilmiş 11 Eylül terör saldırılarının ardından uluslararası denizcilik taşımacılığının gündemine getirilen liman ve gemilere yönelik olarak yapılandırılan en güncel kural ve

düzenlemeleri içeren ISPS Kodun limanlarda gemilere yönelik uygulamaları incelenerek bu araştırma kapsamında birincil veri toplama yöntemlerinden gözlem ve mülakatlara dayanılarak kurgulanan üç hipotez ile birlikte olan üç kritik sorunun cevabı aranacaktır.

Hipotez 1: Karadeniz ve Akdeniz limanlarında Gemilere yönelik ISPS Kod uygulama ve kontrollerinde farklılıklar vardır.

Hipotez 2: Türk gemi kaptanları ve ISPS Kod gemi güvenlik zabıtları arasında uluslararası ISPS Kod sözleşmesinin etkinliği düşüktür.

Hipotez 3: Türk gemi kaptanları ve ISPS Kod gemi güvenlik zabıtlarına göre Türk limanlarında rutin gemi kontrollerine gelen en etkili kurum gümrük teşkilatı ve söz konusu kurumun gemi kontrol (gümrük muhafaza) memurlarıdır.

Hipotezler genel anlamda araştırma sorularına verilmiş olan yanıtlardır (Altunışık vd., 2015: 20).

Araştırmada kurgulanmış olan hipotezlerin ispatı Bartın Limanı'na uğrak yapmış olan gemilerde yapılmış olan niteliksel arşiv taraması ve niceliksel anket çalışmalarından elde edilen verilerin analiz sonuçlarına dayanmaktadır.

Hipotez 1: Bartın Limanına uğrak yapan gemilerin ISPS Kod ile ilgili tez konusu olan Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarında yer alan limanlarca verilmesi zorunlu evraklarının dosyalarının niteliksel arşiv taraması sonucu 39 farklı limandan alınan dokümantasyon örneklerinin standart bir yapı oluşturmadığı ülkeler arasında farklılık olduğu gibi ülkelerin kendi limanlarında hatta aynı liman içinde yer alan farklı bir iskelede dahi uygulama ve dökümantasyon farklılıklarına rastlanmış tezin ekler bölümünde gösterime sunulmuştur. Ayrıca gemi kaptanları ve gemi güvenlik zabıtları ile yapılan mülakatlar sonucu limanlarda ISPS Kodun bir numaralı uygulayıcısı konumunda olan Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarının/Sorumlularının gemilerin güvenlik organizasyonu için gemilerine gelmediklerini belirtmişlerdir. Standart olarak sağlam bir belgeleme, denetime ve uluslararası güçlü homojen bir organizasyona sahip olmayan uluslararası bir sözleşmenin etkinliğinden söz etmek mümkün olmayacaktır.

Hipotez 2: Bartın limanında özel bilgi gizliliği ve demografik özelliklere bağlı kalmak şartı ile Türk personelin çalıştığı 80 adet gemiye yapılan 10 soru ve +1 Joker soru kullanılarak yapılmış olan nicel anket çalışmasında ISPS Kod hakkında Türk kaptanları ve

ISPS güvenlik zabitlerinin algılarının etkinliği ölçülmüş yaklaşık 1.5 yıl süren anket çalışması sonucunda elde edilen verilerin *SPSS* analizi sonucu elde edilen bilgiler tezin bulgular bölümünde grafik, tablo ve yorum şeklinde arz edilmiştir elde edilen genel sonuç Türk gemi kaptanları ve ISPS kod güvenlik zabitleri açısından ISPS Kodun önem arz etmediği yönündedir.

Hipotez 3: Bartın Limanında yapılan nicel anket çalışmasında joker soru olarak sorulan soruya verilen cevaplar kurulan bu hipotezin tam anlamı ile ispatı yönünde olmuştur. Yapılan araştırmanın bulgular bölümünde Tablo:18'de araştırmanın sonucu gösterilmiştir. ISPS Kodu uygulamayan uluslararası ticaret ağı içinde olan gemiler ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerinin kodu uygulamadığı takdirde uluslararası ticaretin dışında kalmasının çok iyi bilinmesine rağmen bu kodun limanlarda uygulayıcısı konumunda olan Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının diğer gemi denetiminden sorumlu kurumların denetçileri arasında Türk gemi kaptanları ve gemi güvenlik zabitleri arasındaki mesleki itibarının düşüklüğü kodun sadece kağıt üzerinde yapıldığının en büyük göstergesi olmuştur. Araştırmanın en ilgi çekici bulguları arasındadır.

### **5.3. Araştırmanın Kısıtları**

Araştırmaya destek sağlayan gemilerin bir sene gibi kısa bir zaman diliminde uğrak yapmış olduğu limanlardan ISPS Kod uygulamaları ile ilgili olarak arşiv taramasına dayanması nedeni ile liman sayıları kısıtlı bir zamanda kısıtlı sayıda kalmıştır yine ISPS Kod sertifikasyonuna sahip bir kamu limanında yapılan yerli ve yabancı bayraklı Türk kaptan veya güvenlik zabitleri yönetiminde gemilere bir buçuk senelik bir zaman diliminde söz konusu limana gelen 84 adet Türk gemi adamları yönetimindeki gemilerden 80 adetinde yer alan gemi kaptanı ve ISPS Kod gemi güvenlik zabitleri ile yüz yüze yapılan anketin ana kütlelerinin 80 adet ile sınırlı kalması araştırmanın kısıtlarından bir diğeri olmaktadır.

### **5.4. Araştırmanın Yöntemi**

Geniş bir şekilde literatür taramasının ardından literatüre geçmiş olan özellik ile Karadeniz ve Akdeniz limanlarında gemilere yönelik uygulama ve kontrollerinin nasıl bir şekilde yapıldığına dair uygulama örneklerine rastlanmadığı aynı zamanda özellik ile Türk gemi kaptanları ve ISPS kod güvenlik zabitlerinin ISPS Koda gemilerinden bakış açılarının ISPS Kodun algılamalarındaki etkinlik değerlendirmeleri yapılmak sureti ile literatüre naçizane bir katkı sağlanmak istenmiştir. Bu amaç ve istek doğrultusunda kamuya ait

uluslararası ticari faaliyetler içinde olan ISPS Kod sertifikasyon sürecini tamamlamış bir liman da 10 senelik liman tesisi güvenlik zabiti/sorumlusu olarak çalışmak da olan tez yazarı tarafından ISPS Kod ile ilgili problemlerin tespiti için ISPS Kod uygulama ve kontrollerinden sorumlu olduğu ISPS Koda tabi olan gemilerde yapmış olduğu denetimler esnasında ki gözlem ve gemi adamları ile yapmış olduğu mülakatlar sonucunda elde edilmiş olan birincil verilere dayandırılmaktadır. Araştırmaya ihtiyaç olan verilerin araştırmacı tarafından farklı ulaşım yöntemleri kullanarak elde etmesine *birincil veriler* olarak adlandırılmaktadır (Altunışık vd., 2015: 79). Birincil verilere ulaşmak ve toplamak için araştırmanın nicel veya nitel olarak sınıflandırılması farklılık arz etmemektedir birincil veriler ulaşmak için en etkili yöntemler anketler, gözlemler ve mülakatlardır farklılık arz eden araştırma türlerinde deneysel araştırmalar ile yazılmış olan günlüklerde birincil veriler olarak kabul edilebilmektedir (Altunışık vd., 2015).

#### **5.4.1. Problemlerin Tanımlanması ve Anket Formlarının Oluşturulması**

Araştırmada ISPS Kod ile ilgili olan problemlerin tanımlanması bir kamu limanında liman tesis güvenlik zabiti /sorumlusu (PFSO) olarak görev yapmak da olan araştırmacı tarafından konu hakkında yapılmış olan gözlem ve mülakatlar sonucu toplanan *birincil verilere* dayandırılmaktadır. Araştırmacının uzmanlık alan görüşü ve birincil verilere istinaden 5’li likert ölçeği kullanılarak *ISPS Kodun Gemilerdeki Etkinli Araştırması* olarak adlandırılan anket formu hazırlanmıştır anket formu hazırlanmıştır. Anket formunda yer alan sorular ile nitel olarak yapılandırılan anketin nicel değerlerine ulaşılması hedeflenmektedir Nicel olarak ölçümü hedeflenen anket soruları şu şekildedir. “ *Denizlerde Güvenlik Kavramı ilk Olarak ISPS Kod ile Gündeme Gelmiştir*” “ *ISPS Kod Uluslararası Ticaretin Gelişimine Önemli Katkılarıda Bulunmuştur*” “ *ISPS Kod Limanlarda Gemilerin Güvenliğini Artırmıştır*” “ *ISPS Kod Gereksinimleri Yerine Getirmeyen Gemiler ve Limanlar Ticaretin Dışında Kalır*” *ISPS Kod Gemicilik Sektörüne Ekstra İşletme Maliyetleri Getirmiştir*” “ *ISPS Kod ile Gemicilik Sektörüne Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Gemi Kimlik Numarası, ” Gemi Güvenlik Alarm Sistemi ve CSR (Sürekli Kayıt Sertifikası) gibi yapılanmaları getirmiştir*” “ *ISPS Kodun Güvenlik ile İlgili Olarak Getirmiş Olduğu Limanlar ve Gemiler için Koymuş Olunan Kurallar Sektörün Güvenliğine Fayda Sağlamıştır*” “ *ISPS Kodun Dünya Denizcilik Sektörüne ABD Devletlerinin Zorlaması ile Girmiştir*” “ *ISPS Kod Gereği Liman Tesis Güvenlik Zabiti ve Gemi Güvenlik Zabitanın İşbirliği Önemlidir*” “ *Türk Limanlarında ISPS Kod Tam ve Eksiksiz Uygulanmaktadır*” sorularına cevaplar Türk gemi kaptanları veya ISPS Kod güvenlik zabitlerine 5’li likert

ölçeğe göre Kesinlikle Katılmıyorum-Tamamen katılmıyorum aralarında cevaplamaları rica edilmiştir. Ek bir soru olarak da “*Sizce Türk Limancılık Sektöründe Gemiye Rutin Kontrol İçin Gelen Denetim Görevlilerinin En Etkin Olanlarını Sıra ile Belirtiniz*” sorusuna cevap olarak anket formunda Gümrük, Polis, Sağlık, PSC (Liman Devlet Kontrol), PFSO (Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu) anket formlarında yer alan 1 ile 5 seçenekler önem sıralarına göre gemi kaptanları veya ISPS Kod gemi güvenlik zabitlerine arz etmiş öneme göre sıralamaları rica edilmiştir.

#### **5.4.2. Anket Uygulama Yönteminin Seçilmesi ile Veri Toplanması**

Yaklaşık olarak bir sene boyunca ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu (PFSO) olarak görev yapmış olduğu Türk gemi kaptanları ve ISPS Kod güvenlik zabiti ile donatılmış olan yerli ve yabancı bayraklı gemilere araştırmacı tarafından ISPS Kod denetimi için gemilere çıkışlarında anket formları gönüllük esasına göre katılan katılımcılara araştırmaya katılı amaçlı verilmiştir. Anket araştırma tür sınıflandırmaları içerisinde geleneksel anket sınıfına giren cevaplayıcının yönetmiş olduğu elden bırakıp alma usul ve yöntemi ile anket verileri toplanmıştır (Altunışık vd., 2015: 82). Anket formları 80 adet gemiye bırakılmış dolayısı ile 80 adet gemi kaptanı ve ISPS Kod güvenlik zabitinin anket formları ve araştırmaya katkıları gerçekleştirilmiştir.

Gemilerin ISPS Kod kontrolü esnasında gemi kaptanları veya ISPS kod gemi güvenlik zabitleri ile yapılan mülakat neticesinde sorulan Karadeniz ve Akdeniz limanlarında gemilere yönelik olarak ISPS Kod’un uygulama ve kontrollerinin nasıl yapıldığı gemilere ne gibi belgelerin verildiğine dair cevapların değerlendirilmesi aşamasında araştırmaya destek veren gemi kaptanlarının gönüllü izni ile gemilerin ISPS Kod dosyalarında niteliksel araştırma kapsamında doküman (arşiv) taraması yapılarak gemi kaptanlarından gemilerin ismi gizli kalmak şartı ile belgelerin fotokopileri alınarak söz konusu deniz alanları içerisinde yer alan limanlar arasındaki belirli bir standarda oturtulmayan uygulama farklılıkları ekler bölümünde gösterilmiştir.

#### **5.4.3. Verilerin Analizi**

Gemi kaptanları veya ISPS Kod gemi güvenlik zabitleri cevaplandırılan anket formlarından elde edilen veriler *IBM SPSS 23.0 Programına* aktarılması ve düzenlemesi sonrasında analizler gerçekleştirilmiştir araştırma konusu ile ilgili bulgular grafik ve tablolar ile sayı, yüzde, ortalama ve standart sapma şeklinde gösterilmiştir araştırma sorularının

arasındaki ilişkileri gösteren korelasyon analizi ile araştırmanın anket ile ilgili olan araştırma bölümü sonuçlandırılmıştır.

Araştırmanın diğer bölümü olan gemi kaptanları ve ISPS Kod gemi güvenlik zabitleri ile yapılan mülakatlar ve gözlemler neticesinde gemilerin uğrak yapmış olduğu farklı limanlarda Liman Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının ISPS Kod uygulama ve kontrol amaçlı olarak gemilere gelerek vermek zorunda olduğu ISPS Kod kontrolü yaptığına dair belgelerin verilip verilmediği niteliksel doküman taraması ile gittikleri limanlar ve verilmesi gerekli evrakların karşılaştırılması yapılarak ISPS Kod ile ilgili olarak bugüne kadar hiçbir literatür taramasında yapılmayan birincil veriler elde edilmiş bu belgeler arsından niteliksel olarak değer ifade eden belgeler eklerde sunulmuştur.

### **5.5. Araştırmanın Önemi**

Araştırma birebir kamuya ait bir liman tesisinde konunun uzmanı liman tesis güvenlik zabitanın/sorumlusunun 10 senelik bilgi tecrübe ve kontrol deneyimlerine istinaden niteliksel ve niceliksel verileri toplayarak saha araştırmasına dayandırılmıştır. Özellik ile literatürde denizden karaya bakış açısı ISPS Kod ile ilgili olarak saha araştırmalarına rastlanmamıştır her araştırmada olduğu gibi bu araştırma içerisinde de hatalı yönler olabilmesi ihtimal dahilindedir fakat bu araştırma bu alanda araştırma yapacak olan araştırmacılara yön göstererek pusula görevi yapması ve daha kaliteli araştırmacıların ve araştırmaların ufkunu açması yönünden önem arz edebilmektedir.



## 6. BULGULAR

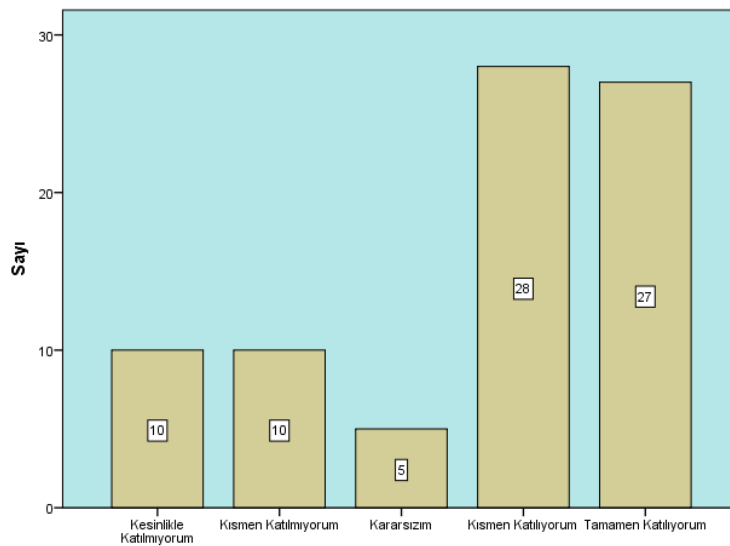
Analizler verilerin IBM SPSS 23.0 programına aktarılması ve düzenlenmesi sonrasında gerçekleştirilmiştir. Araştırmada tanımlayıcı bulgular grafik ve tablolar ile sayı, yüzde, ortalama ve standart sapma şeklinde sunulmuştur. Araştırma sorularının ortalamaya göre değerlendirme aralıkları Tablo 5’ye göre değerlendirilmiştir (Yaman ve Tekin, 2010; Kaplanoğlu, 2014).

**Tablo 5: Araştırma sorularının ortalamaya göre değerlendirme aralıkları**

| Aralık      | Seçenek                 |
|-------------|-------------------------|
| 1,00 – 1,80 | Kesinlikle Katılmıyorum |
| 1,81 – 2,60 | Kısmen Katılmıyorum     |
| 2,61 – 3,40 | Kararsızım              |
| 3,41 – 4,20 | Kısmen katılıyorum      |
| 4,21 – 5,00 | Tamamen katılıyorum     |

### Anket Uygulamasına İlişkin Bulgular

Bu bölümde anket sorularına ilişkin tanımlayıcı bulgular grafik ve tablolar şeklinde gösterilmiştir. Anketin birinci sorusu olan “Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 3 ve Tablo 6’da sunulmuştur.



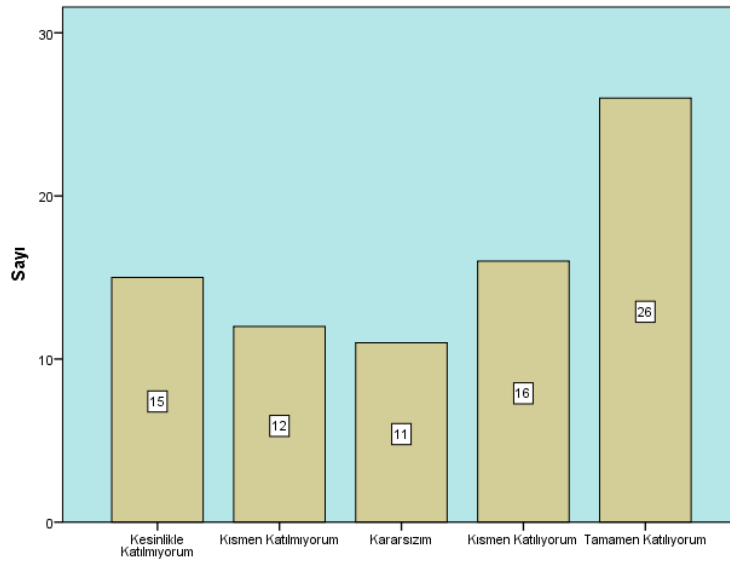
**Grafik 3: Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 6: “Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 10                      | 12,5  | 10                  | 12,5  | 5          | 6,3   | 28                 | 35,0  | 27                  | 33,8  |

Grafik 3 ve Tablo 6’da görüldüğü gibi “Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesine katılımcılardan 28 (%35,0) kişinin “kısmen katılıyorum”, 27 (%33,8) kişinin de “tamamen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin ikinci sorusu olan “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 4 ve Tablo 7’de sunulmuştur.



**Grafik 4: ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

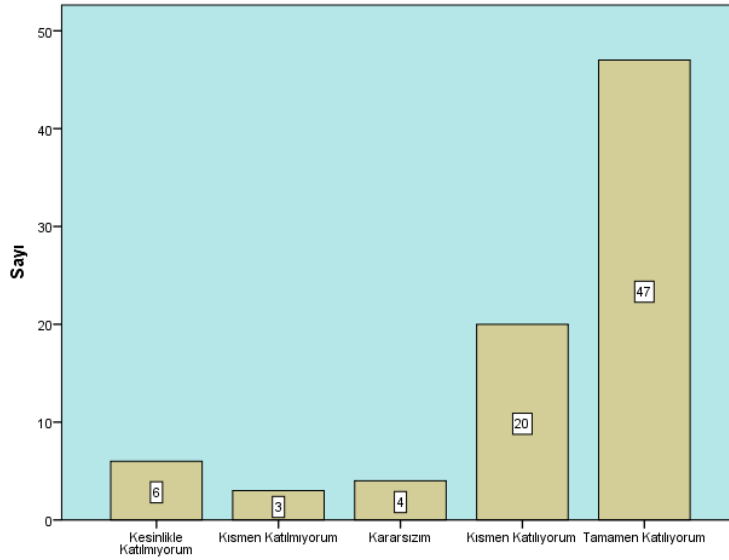
**Tablo 7: “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 15                      | 18,8  | 12                  | 15,0  | 11         | 13,8  | 16                 | 20,0  | 26                  | 32,5  |

Grafik 4 ve Tablo 7’de görüldüğü gibi “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine katılımcılardan 26 (%32,5) kişinin “tamamen

katılıyorum”,16 (%20,0) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin üçüncü sorusu olan “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 5 ve Tablo 8’de sunulmuştur.



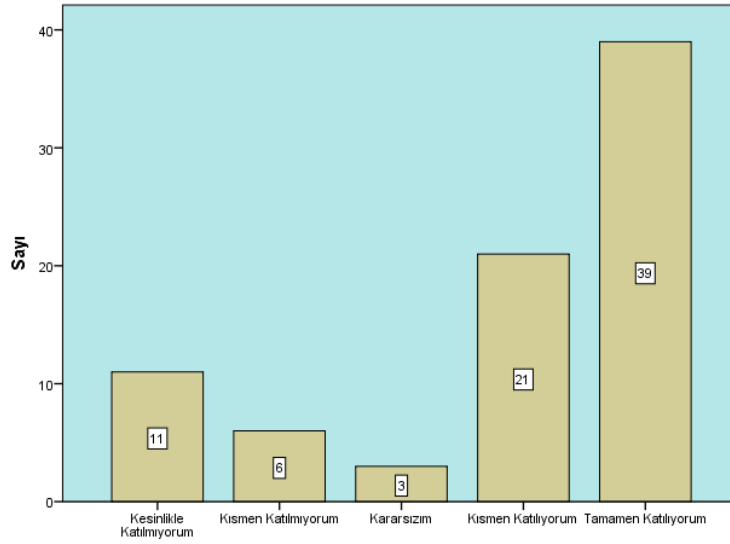
**Grafik 5: “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 8: “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 6                       | 7,5   | 3                   | 3,8   | 4          | 5,0   | 20                 | 25,0  | 47                  | 58,8  |

Grafik 5 ve Tablo 8’de görüldüğü gibi “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesine katılımcılardan 47 (%58,8) kişinin “tamamen katılıyorum”,20 (%25,0) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin dördüncü sorusu olan “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 6 ve Tablo 9’da sunulmuştur.



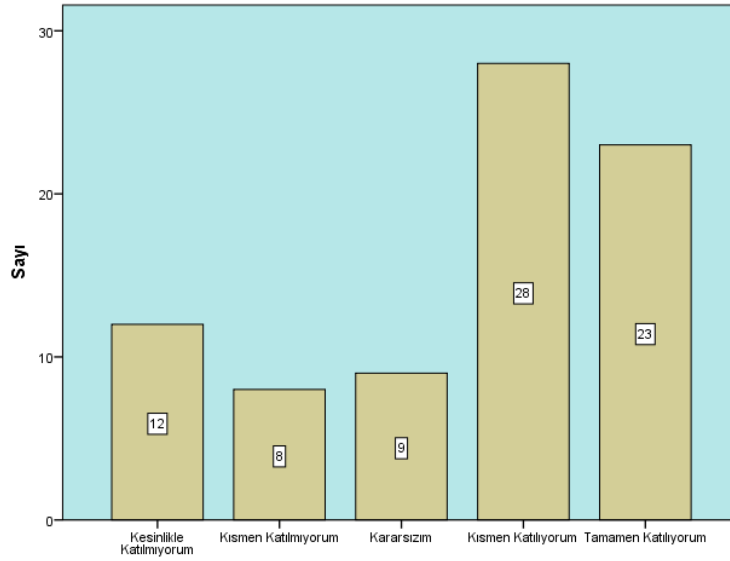
**Grafik 6: “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 9: “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 11                      | 13,8  | 6                   | 7,5   | 3          | 3,8   | 21                 | 26,3  | 39                  | 48,8  |

Grafik 6 ve Tablo 9’da görüldüğü gibi “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesine katılımcılardan 39 (%48,8) kişinin “tamamen katılıyorum”,21 (%26,3) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin beşinci sorusu olan “ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 7 ve Tablo 10’de sunulmuştur.



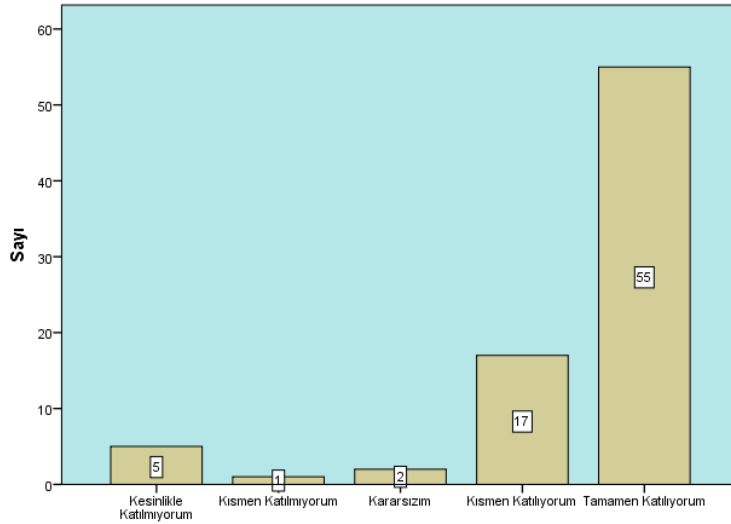
**Grafik 7: “ISPS kod gecicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 10: “ISPS kod gecicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 12                      | 15,0  | 8                   | 10,0  | 9          | 11,3  | 28                 | 35,0  | 23                  | 28,7  |

Grafik 7 ve Tablo 10’da görüldüğü gibi “ISPS kod gecicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesine katılımcılardan 28 (%35,0) kişinin “kısmen katılıyorum”,23 (%28,7) kişinin de “tamamen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin altıncı sorusu olan “ISPS kod ile gecicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 8 ve Tablo 11’de sunulmuştur.



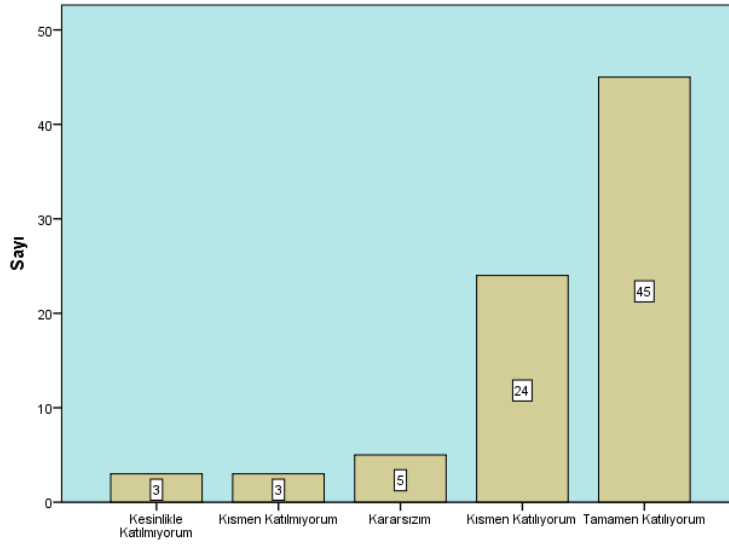
**Grafik 8: “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 11: “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kismen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kismen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 5                       | 6,3   | 1                   | 1,3   | 2          | 2,5   | 17                 | 21,3  | 55                  | 68,8  |

Grafik 8 ve Tablo 11’de görüldüğü gibi “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesine katılımcılardan 55 (%68,8) kişinin “tamamen katılıyorum”,17 (%21,3) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin yedinci sorusu olan “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 9 ve Tablo 12’de sunulmuştur.



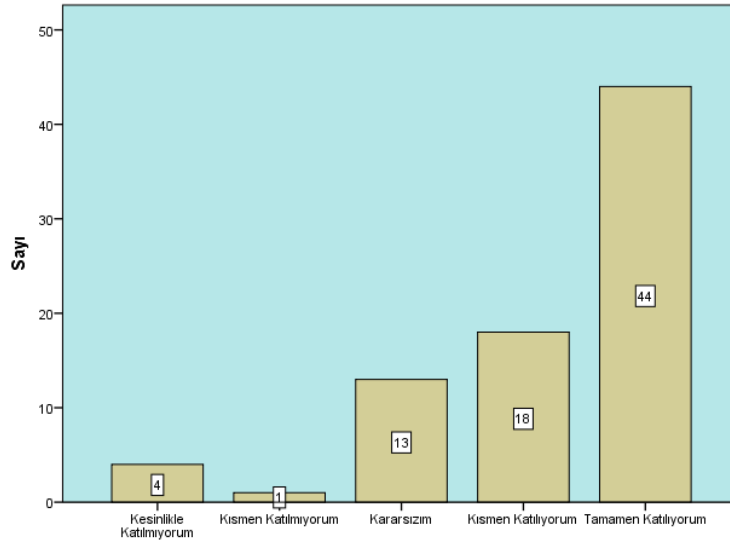
**Grafik 9: “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 12: “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 3                       | 3,8   | 3                   | 3,8   | 5          | 6,3   | 24                 | 30,0  | 45                  | 56,3  |

Grafik 9 ve Tablo 12’de görüldüğü gibi “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesine katılımcılardan 45 (%56,3) kişinin “tamamen katılıyorum”,24 (%30,0) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin sekizinci sorusu olan “ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 10 ve Tablo 13’de sunulmuştur.



**Grafik 10: “ISPS kodun dünya gemcilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

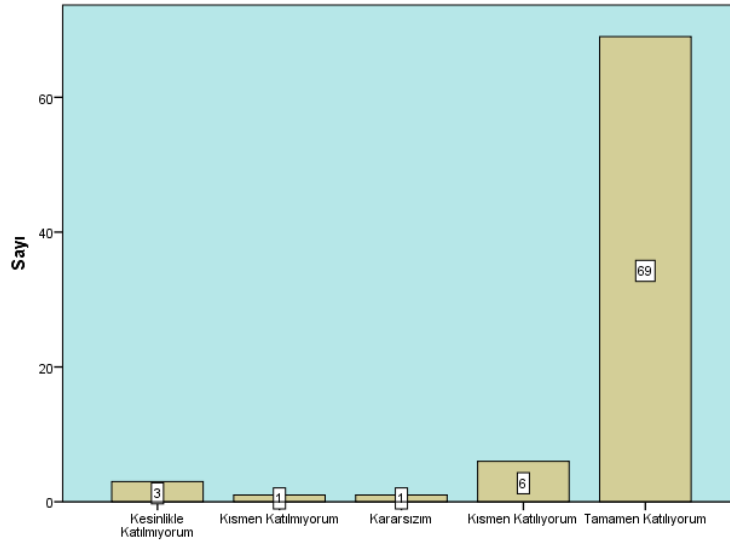
**Tablo 13: “ISPS kodun dünya gemcilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısım Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısım Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|--------------------|-------|------------|-------|-------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı              | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 4                       | 5,0   | 1                  | 1,3   | 13         | 16,3  | 18                | 22,5  | 44                  | 55,0  |

Grafik 10 ve Tablo 13’de görüldüğü gibi “ISPS kodun dünya gemcilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesine katılımcılardan 44 (%55,0) kişinin “tamamen katılıyorum”,18 (%22,5) kişinin de “kısım katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin dokuzuncu sorusu olan “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 11 ve Tablo 14’de sunulmuştur.





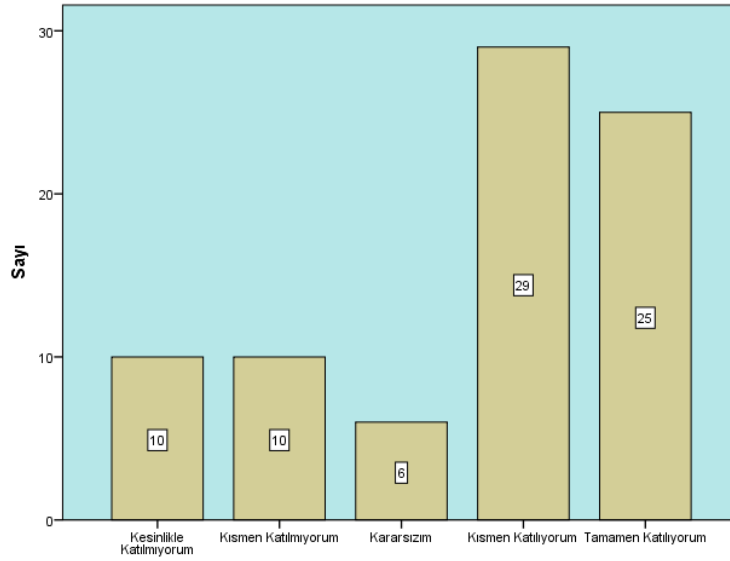
**Grafik 11: “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 14: “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kısmen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kısmen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 3                       | 3,8   | 1                   | 1,3   | 1          | 1,3   | 6                  | 7,5   | 69                  | 86,3  |

Grafik 11 ve Tablo 14’de görüldüğü gibi “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesine katılımcılardan 69 (%86,3) kişinin “tamamen katılıyorum”, 6 (%7,5) kişinin de “kısmen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anketin onuncu sorusu olan “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular Grafik 12 ve Tablo 15’de sunulmuştur.



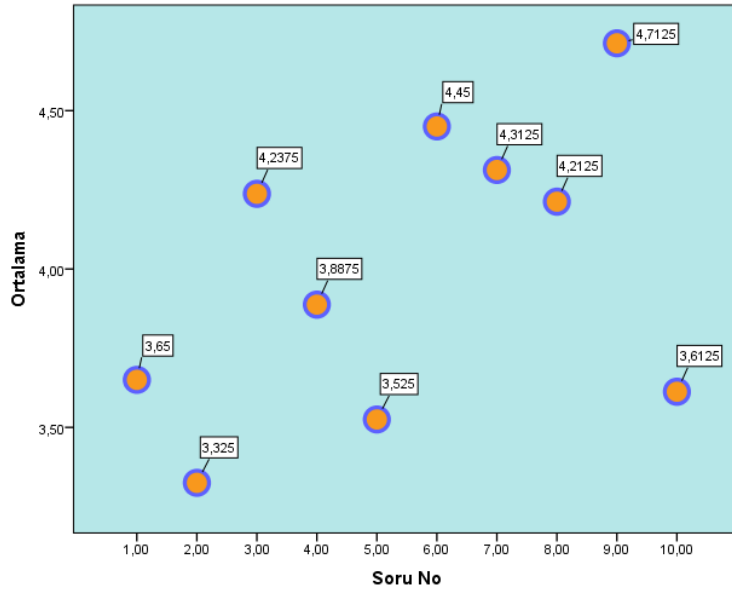
**Grafik 12: “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

**Tablo 15: “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Kesinlikle Katılmıyorum |       | Kismen Katılmıyorum |       | Kararsızım |       | Kismen Katılıyorum |       | Tamamen Katılıyorum |       |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|------------|-------|--------------------|-------|---------------------|-------|
| Sayı                    | Yüzde | Sayı                | Yüzde | Sayı       | Yüzde | Sayı               | Yüzde | Sayı                | Yüzde |
| 10                      | 12,5  | 10                  | 12,5  | 6          | 7,5   | 29                 | 36,3  | 25                  | 31,3  |

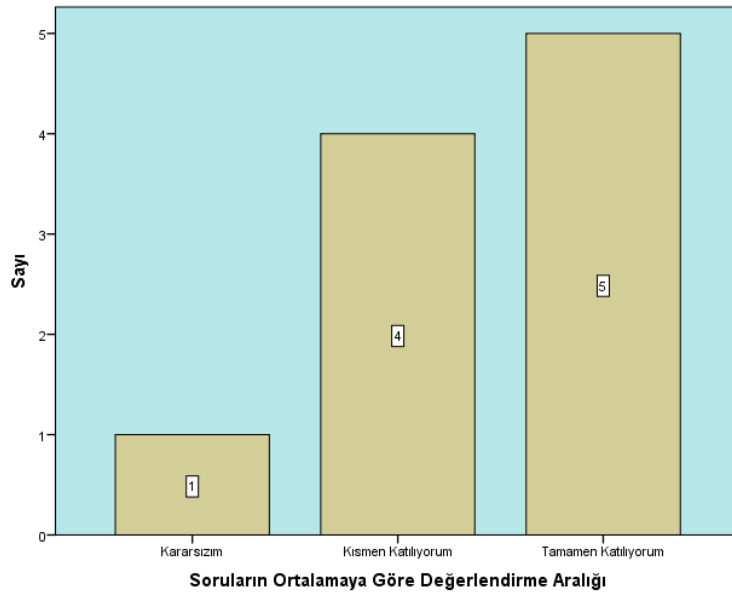
Grafik 12 ve Tablo 15’de görüldüğü gibi “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesine katılımcılardan 29 (%36,3) kişinin “kısmen katılıyorum”, 25 (%31,3) kişinin de “tamamen katılıyorum” düzeyinde cevap verdikleri belirlenmiştir.

Anket sorularına ilişkin ortalamalar Grafik 13’de, ortalamaya göre değerlendirme aralıkları Grafik 14’de, ortalamalar, standart sapmalar ve ortalamaya göre değerlendirme aralıklarına ilişkin tanımlayıcı bulgular Tablo 16’da sunulmuştur.



**Grafik 13: Anket sorularına ilişkin ortalamalar**

Şekil 21’de görüldüğü gibi anket sorularına verilen cevaplar arasında en düşük ortalamanın ikinci soru olan “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesine, en yüksek ortalamanın ise “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitinin işbirliği önemlidir” ifadesine ait olduğu belirlenmiştir.



**Grafik 14: Ortalamaya göre değerlendirme aralıkları**

Şekil 22’de görüldüğü gibi anket sorularına verilen cevapların ortalamalarına göre değerlendirme aralıkları incelendiğinde 1 sorunun “kararsızım”, 4 sorunun “kısmen katılıyorum” ve 5 sorunun ise “tamamen katılıyorum” aralığında yer aldığı belirlenmiştir.

**Tablo 16: Ortalamalar, standart sapmalar ve ortalamaya göre değerlendirme aralıklarına ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Anket Soruları   | n  | Ort.   | Ss      | Değerlendirme Aralığı |
|--|----|--------|---------|-----------------------|
| Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir  | 80 | 3,6500 | 1,38801 | Kısmen Katılıyorum    |
| ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur   | 80 | 3,3250 | 1,52428 | Kararsızım            |
| ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır   | 80 | 4,2375 | 1,19327 | Tamamen Katılıyorum   |
| ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır  | 80 | 3,8875 | 1,44076 | Kısmen Katılıyorum    |
| ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir  | 80 | 3,5250 | 1,39597 | Kısmen Katılıyorum    |
| ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir | 80 | 4,4500 | 1,06617 | Tamamen Katılıyorum   |
| ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır                             | 80 | 4,3125 | 1,01375 | Tamamen Katılıyorum   |
| ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir   | 80 | 4,2125 | 1,08725 | Tamamen Katılıyorum   |
| ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir  | 80 | 4,7125 | ,87430  | Tamamen Katılıyorum   |
| Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır   | 80 | 3,6125 | 1,37329 | Kısmen Katılıyorum    |

Tablo 16’da görüldüğü gibi “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesinin ortalamasının (Ort: 3,32; Ss: 1,52) “kararsızım” aralığında yer aldığı, “Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesinin ortalamasının (Ort: 3,65; Ss: 1,38), “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesinin ortalamasının (Ort: 3,88; Ss: 1,44), “ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir” ifadesinin ortalamasının (Ort: 3,52; Ss: 1,39) ve “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadesinin ortalamasının (Ort: 3,61; Ss: 1,37) “kısmen katılıyorum” aralığında yer aldığı, “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesinin ortalamasının (Ort: 4,23; Ss: 1,19), “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadesinin ortalamasının (Ort: 4,45; Ss: 1,06), “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesinin ortalamasının (Ort: 4,31; Ss: 1,01), “ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesinin ortalamasının (Ort: 4,21; Ss: 1,08) ve “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği

zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadesinin ortalamasının (Ort: 4,71; Ss: 0,87) “tamamen katılıyorum” aralığında yer aldığı belirlenmiştir.

Anket sorularından “Sizce Türk limancılık sektöründe gemiye rutin kontrol için gelen denetim görevlilerinin en etkili olanlarını sıra ile belirtiniz” ifadesine verilen cevaplara ilişkin tanımlayıcı bulgular Tablo 17’de sunulmuştur.

**Tablo 17: “Sizce Türk limancılık sektöründe gemiye rutin kontrol için gelen denetim görevlilerinin en etkili olanlarını sıra ile belirtiniz” ifadesine verilen cevaplara ilişkin tanımlayıcı bulgular**

| Denetim Görevlileri | Sıra |       |      |       |      |       |      |       |      |       |
|---------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
|                     | 1    |       | 2    |       | 3    |       | 4    |       | 5    |       |
|                     | Sayı | Yüzde | Sayı | Yüzde | Sayı | Yüzde | Sayı | Yüzde | Sayı | Yüzde |
| Gümrük              | 32   | 40,0  | 29   | 36,3  | 13   | 16,3  | 3    | 3,8   | 2    | 2,5   |
| Polis               | 10   | 12,5  | 31   | 38,8  | 28   | 35,0  | 5    | 6,3   | 5    | 6,3   |
| PSC                 | 30   | 37,5  | 10   | 12,5  | 11   | 13,8  | 13   | 16,3  | 15   | 18,8  |
| Sağlık              | 10   | 12,5  | 4    | 5,0   | 17   | 21,3  | 28   | 35,0  | 20   | 25,0  |
| PFSO                | 1    | 1,3   | 4    | 5,0   | 9    | 11,3  | 27   | 33,8  | 38   | 47,5  |

Tablo 17’de görüldüğü gibi gemiye rutin kontrol için gelen denetim görevlilerinden birinci sırada en çok işaretlenen görevlinin “gümrük” görevlisi (n: 32; %40,0) olduğu, ikinci ve üçüncü sırada en çok işaretlenen görevlinin “polis” (sırasıyla n: 31; %38,8; n: 28; %35,0) olduğu, dördüncü sırada en çok işaretlenen görevlinin “sağlık” görevlisi (n: 28; %35,0) olduğu ve beşinci sırada en çok işaretlenen görevlinin “PFSO” görevlisi (n: 38; %47,5) olduğu belirlenmiştir.

**Tablo 18: Anket sorularına ilişkin korelasyon bulguları**

| Değişkenler   | 1      | 2      | 3      | 4      | 5     | 6    | 7      | 8    | 9    | 10 |
|---|--------|--------|--------|--------|-------|------|--------|------|------|----|
| 1. Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir  | 1      |        |        |        |       |      |        |      |      |    |
| 2. ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur   | ,324** | 1      |        |        |       |      |        |      |      |    |
| 3. ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır   | ,250*  | ,514** | 1      |        |       |      |        |      |      |    |
| 4. ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır  | ,202   | ,374** | ,369** | 1      |       |      |        |      |      |    |
| 5. ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir  | ,044   | ,014   | ,008   | ,143   | 1     |      |        |      |      |    |
| 6. ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir | ,287** | ,213   | ,114   | ,338** | ,137  | 1    |        |      |      |    |
| 7. ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır                             | ,043   | ,458** | ,670** | ,328** | ,044  | ,173 | 1      |      |      |    |
| 8. ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir   | -,126  | -,271* | -,156  | -,073  | ,217  | ,037 | -,072  | 1    |      |    |
| 9. ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir  | ,177   | ,280*  | ,503** | ,145   | -,051 | ,181 | ,531** | ,025 | 1    |    |
| 10. Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır  | ,180   | ,182   | ,312** | ,189   | ,074  | ,198 | ,243*  | ,056 | ,180 | 1  |

\*p<0.05; \*\*p<0.01

Anket soruları arasındaki ilişkilerin belirlenmesi için yapılmış olan korelasyon analizine ilişkin bulgular Tablo 18’de sunulmuştur. Bu bulgulara göre;

“Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir” ifadesi ile “ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur”, “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ve “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve

CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ifadeleri arasında aynı yönlü anlamlı ( $p<0,05$ ) ilişkilerin olduğu,

“ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur” ifadesi ile “ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır”, “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır”, “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ve “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ifadeleri arasında aynı yönlü, “ISPS kodun dünya gemicilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir” ifadesi ile ters yönlü anlamlı ( $p<0,05$ ) ilişkilerin olduğu,

“ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır” ifadesi ile “ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır”, “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır”, “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ve “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadeleri arasında aynı yönlü anlamlı ( $p<0,05$ ) ilişkilerin olduğu,

“ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır” ifadesi ile “ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CRS sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir” ve “ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadeleri arasında aynı yönlü anlamlı ( $p<0,05$ ) ilişkilerin olduğu,

“ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörün güvenliğine fayda sağlamıştır” ifadesi ile “ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir” ve “Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır” ifadeleri arasında aynı yönlü anlamlı ( $p<0,05$ ) ilişkilerin olduğu belirlenmiştir.

## SONUÇ

Küresel ticaretin %80'lik bir bölümünün deniz yolları ile yapılması deniz ticaret sektörünün güvenlik konusunun ne kadar hassasiyet içeren bir konu olduğunun en büyük göstergesidir. Özellikle 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'ne yönelik olarak düzenlenen tarihin en büyük ve yansımaları yıllarca sürecek birçok strateji uzmanlarının ortak görüşlerine göre *Yeni Bir Dünya Düzeninin* miladı sayılabilecek menfur terör saldırılarının ardından küresel olarak terör saldırı ve korkusuna karşı tüm ülkeleri ortak bir tavır almaya yöneltmiştir. Bu korkunç terör saldırılarında sivil havacılık sektörünün ana aktörleri olan yolcu uçaklarının ve havalimanlarının saldırıların planlama ve uygulama aşamalarında başrolü oynaması doğal olarak dikkatleri deniz taşımacılık sektörü ve ana aktörleri ticari gemiler ve bu gemilere hizmet veren limanların güvenliği ile ilgili risk değerlendirmelerini zorunlu hale getirmiştir. IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun alt komitelerinden MSC (Deniz Emniyeti Komitesi)'nin yapmış olduğu çalışmalar neticesinde liman ve gemilere yönelik olarak değerlendirilen güvenlik ile ilgili riskleri engellemeye yönelik olarak yapılandırılan ISPS (Uluslararası Gemi Liman Güvenlik) Kod Aralık 2002 yılında tüm dünya denizcilik sektörüne 1 Temmuz 2004 yılında eş zamanlı olarak IMO ya üye tüm devletlerce zorunlu olarak uygulamaları yönünde ilan edilmiştir

Bu yapılandırılan uluslararası sözleşme IMO ya taraf SOLAS (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi)'ı kabul eden ülkelerin otomatik kabul esasına dayandırılması nedeni ile bir bakıma IMO'nun yayımlamış olduğu uluslararası sözleşmeler içerisinde otomatik kabul esasına dayandırılarak kabul edilmesi de ISPS Kod bu alan da bir ilk olması bakımından da ilgi çekici kılmiştir. Eylül 2001 yılında gerçekleşen terör saldırılarının ardından Aralık 2002 yılında Londra da diplomatik bir konferans da yaklaşık 1 yıl gibi kısa bir sürede yapılandırılıp yayımlanması da ISPS Kodun başka bir ilgi çeken yönü olmuştur. Doğal olarak bu kadar kısa bir zaman içerisinde yapılandırılan ve Aralık 2002 de küresel denizcilik sektörüne yayımlanarak yaklaşık 1,5 yıl gibi kısa bir zamanda Temmuz 2004 de küresel olarak uygulamalarına geçilecek olan uluslararası bir sözleşmenin eksikliklerinin olmaması mümkün olmayacaktı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) global olarak zorunlu kabul esasına göre kabul yoluna gitmiş olduğu ISPS Kodun en önemli safhası olan uygulama sürecinde ülkeleri serbest bırakması uluslararası bir sözleşme olan ISPS Kodun maalesef ülkelerarasında farklı bir şekilde uygulanmasına sebebiyet vermiştir.



Dünya coğrafyasın da ülkeler, bölgeler ve kıtalararası sosyo-ekonomik farklılıklar mevcuttur. ISPS Kod yapılandırılırken bu farklılıkların görmezden gelinmesi sonucu bu ülkeler ve limanları arasında da uygulama farklılıklarının olması kadar doğal bir süreç olmayacaktır. ISPS Kodun standart amir hükümlerinin uygulanması ekonomik, kültürel, sosyolojik, hukuksal ve her ülkenin kolluk kuvvetlerinin iç mevzuatları açısından uluslararası bir sözleşme olan ISPS Kodun standart bir çerçevesinin çizilip uygulama imkanına olanak vermeyecektir. ISPS Kodu sözleşmesinin oluşturulurken iki kısım olarak yapılanması A kısmının zorunlu ve B kısmının A kısmının tavsiye niteliğinde yapılandırılıp ISPS Kodu kabul etmek zorunda kalan ülkelerin inisiyatifine bırakılması da kodun standartlarının oluşturulmasında negatif bir etki yaptığı tartışmasızdır.

Uluslararası denizcilik otoriteleri tarafından ikiz kodlar olarak tanımlanması yapılan kodlardan bir diğeri olan ISM (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu) 1998 yılında yayımlanmasının ardından yaklaşık olarak 10 seneye yakın bir geçiş sürecinin ardından uygulamalarına başlaması esasen ISPS Koda örnek teşkil etmeliydi. Bugün standart altı gemilerin emniyetli bir şekilde dünya denizlerinde dolaşması için tekniksel anlamda standartların yükseltilmesini sağlayan kodun kalitesel ve uygulanış açısından dünya coğrafyasında ayrılmış olduğu bölgeler arasında farklılıkları olsa da genel anlamda bugünün dünya denizciliğinde ISPS Koda nazaran başarılı olduğu gerçeği tartışmasızdır. ISM kontrolünün limanlardaki kontrolünden sorumlu PSC (Liman Devlet Kontrol)'ler kodun vermiş olduğu yetkiler ile gemilere güçlü bir şekilde çıkıp kontrollerini bitimine müteakip güçlü bir şekilde inmektedirler. Peki ISPS Kodun limanlardaki temsilcileri olan Liman Tesisi Güvenlik Zabıtları/Sorumluları maalesef ülkeler ve bölgesel bazda küresel standartları oluşturulamayışı ve her devlerin homojen olmayan uygulama farklılıkları dolayısı ile gemilere ISPS Kod amir hükümlerini yerine getirmek için çıkışlarında gemi kaptanları veya ISPS Kod gemi güvenlik zabıtları tarafından ciddiye alınmayarak demoralize edilmektedirler. Oysaki güvenlik mi? Emniyet mi? Sorusuna Amerikalı Psikolog *A. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisine* göre güvenlik ihtiyacı derlemiş olduğu piramidin fizyolojik ihtiyaçların yani piramidin tabanı olan birinci basamağındaki temel ihtiyaçlardan hemen sonra gelen ikinci basamak da olan ihtiyaçlar arasında yer almaktadır. O zaman ISPS Kodun gündemdeki yerini koruması için illaki her herhangi bir yer veya zamanda menfi bir terör saldırısının olması mı gereklidir!

Bu neden ve sebepler ile literatürde ki ISPS Kod ile ilgili bir boşluğu doldurmak amacı ile araştırmaya karar verilmiştir. Tez yazarının bizzat kamuya ait bir limanda 10 senelik ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olarak yaklaşık olarak 4000 civarında gemiye yapmış olduğu ISPS Uygulama ve Kontrolleri esnasında ki nicel anket, gözlem, mülakat ve niteliksel arşiv taramaları sonucu elde edilmiş birincil verilerin tez konusu kapsamında değerlendirilmesi ile bugüne kadar hiçbir şekilde literatür taramalarında rastlanmayan bilgilere ulaşılmıştır. Araştırmaya ISPS Kod kural ve düzenlemeleri ile yapılması gerekenlerin niçin yapılmadığı? sorusu ile başlanarak bu araştırmaya karar verilmiştir.

Araştırma kapsamında Karadeniz ve Akdeniz limanlarına uğrak yapmış gemilerin gitmiş olduğu limanlarda ISPS Kod ile ilgili olarak ne tür kontrol ve uygulamalara tabi olduğu araştırmanın ilk bölümündeki araştırma sorusu olmuştur. Araştırmacı tarafından görev yapmış olduğu liman tesisine gelmiş olan gemilere ISPS Kod uygulama ve kontrolleri için çıkıldığı esnada gemilerin ISPS Kod dosyalarının incelenmesinde uğrak yapmış oldukları limanlarda hiçbir ISPS uygulama ve kontrolü ile karşılaşmadıkları kaptan veya ISPS Kod gemi güvenlik zabitlerinin beyanları doğrultusunda belirlenmiş yine devam eden mülakatlar neticesinde ISPS Kod'un uygulanmaya başlandığı ilk yıllarda 2004 ve sonrası birkaç yıl gemilere her limanda ISPS uygulama ve kontrolleri için her limanda Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusunun gemilerine geldiğini belirtmişler son yıllarda bir çok limanda ISPS uygulama ve kontrolleri için gemilere gelişlerin olmadığı beyanında bulunmuşlardır. Birçok liman tesisinde gerek acente gerek yük formenleri ile gemilere ISPS Kod olarak sadece acil telefon numaralarını gösteren bir form gönderildiği yapılan niteliksel arşiv taraması ve mülakatlar neticesinde teşhis ve tespit edilmiştir.

Karadeniz ve Akdeniz limanlarının gemilere yönelik olarak ISPS Kod uygulama ve kontrollerinde niteliksel belge taramasında ISPS ile ilgili olarak en ciddi olarak hazırlanan belgelerin Ukrayna limanlarda gemilere düzenlenip verilmiş olan Ek: 1'de gösterilen ISPS Kod denetim raporudur. Araştırma kapsamında ISPS Kodun özellik ile konu olarak seçilmiş olan Karadeniz ve Akdeniz limanlarında uygulama farklılıkları belgeleri ile ispat edilmiştir. Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarında ülke limanlarının %70 gibi bir bölümüne uğrak yapmış olan araştırmamıza katkı sağlayan gemilerden alınmış bu belgeler Ek'ler bölümünde gösterilmiştir diğer limanların ISPS ile ilgili belgeleri gösterilmek istense de maalesef konu ile alakalı gemilere ne bir Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusunun ne de bir belgenin

verilmediği ortaya çıkartılmıştır. ISPS Kod konusunda aynı ülkenin farklı ISPS Koda sahip limanlarında farklı uygulama ve kontroller yapılabilirken konuya daha da ilginçlik katan Romanya'nın Köstence limanında olduğu gibi diğer bu büyüklük deki limanlarda karşılaşmamız kuvvet ile muhtemel olan bir çok ISPS Koda sahip terminal, iskele şamandıralarda bile uygulama ve kontrol farklılıklarının olmasıdır. Araştırma kapsamında İspanyol limanlarından bir çok örnekler ve belgeler sunulmasına rağmen tek bir limanda dahi Limanların bir numaralı ISPS Kod uygulayıcısı ve denetimcisi olarak Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarının/Sorumlularının gemilere gelmeyişi tamamen ISPS Kodun kağıt üzerinde yapıldığının belgeli ispatı niteliğindedir aynı şekilde İtalya ve Fransa limanları içinde durum İspanyol limanlarından farklı değildir. Bir kaç limanda ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarının/Sorumlularının gemilere gelmesi maalesef istisnai bir durum yaratmaktadır sürekliliği belirlenmiş standartı olmayan ve homojen uygulama ve kontrolleri yapılandırılmayan bir yapının süreklilik arz etmesi ve ciddiyete alınması mümkün olmayacaktır. Akdeniz'in kuzey kısmında yer alan AB (Avrupa Birliği)'nin güçlü ekonomilerine sahip İspanya, Fransa ve İtalya'da ISPS Kod ile ilgili yapılması gerekli olan uygulama ve kontrollerinin yapılmaması araştırmaya literatüre sağladığı katkı dolayısı ile derinlik katmıştır. Akdeniz'in güneyi olarak tarif ettiğimiz kuzey Afrika ülkelerinde ve eski Doğu bloğu ülkelerinde ISPS Kod ve ISM Kod uygulamalarının gemilerden bir takım kolaylıklar sağlaması nedeni ile gayri ciddi olarak yapıldığı da bilinen gerçekler arasındadır. Doğu Akdeniz de yer alan İsrail limanlarında özellik ile Ashdod limanında ki ISPS Kod uygulamaları ve kontrolleri gemilerin İsrail deniz alanı ve karasularına girmesinden günlerce önce başlayarak limanlarında yapmış oldukları sıkı denetimler ile devam eden gemi adamlarını bezdiren ve yıldırın yaptırımlar ile doludur.

Türkiye de gemilere yönelik ISPS Kod uygulamalarında gemilerin uğrak yapmış olduğu limanlarda ISPS Kod ile ilgili verilmiş olan belgeleri dosyalamak zorunda oldukları belgelerin niteliksel arşiv taramaları ve gemi kaptanları ile yapılan mülakatlar sonucunda birkaç liman tesisinde gemilere acenteleri ve yük formenleri aracılığı ile acil kontak numaraları (Emergency Contact list) ve limanda uyulması gerekli kuralları gösteren formların verilmiş olduğu tespit yine bir çok liman tesisinde ISPS Kod ile ilgili olarak belge verilmediği gibi zaten varlığı ve yokluğu belirsiz olan Liman Tesis Güvenlik Zabıtlarının/Sorumlularının gemilerine gelmedikleri açıklamalarında bulunmuşlardır. Niteliksel arşiv taraması sonucu elde edilen belgeler ekler bölümünde ilgili gösterilmiştir. Oysaki gerek uluslararası gerek ise ISPS Kod uygulama yönetmeliği ve talimatında liman

tesis güvenlik zabiti ve ISPS Kod gemi güvenlik zabiti veya gemi kaptanlarının güvenlik konularında etkin bir işbirliğinin sağlanmasının vurgulanması yapılmasına rağmen maalesef saha uygulamalarında bu işbirliğinin adı bile geçmemektedir. Önceki konularda ayrıntılı açıklaması yapılan zamanın denizcilik müsteşarlığının yayımlamış olduğu Türk limanlarına uğrak yapan yerli ve yabancı gemilerin ISPS Kod denetimlerini her gemi için Liman Devleti Kontrol (PSC) uzmanları bu uzmanların olmadığı limanlar içerisinde de bizzat Liman Başkanları'nın yapması gerekliliği üzerine çıkartılan yönergelerine rağmen on seneden beri Liman Tesisi Güvenlik Zabiti /Sorumlusu olarak görev yapmış olduğum süre içerisinde böyle bir uygulamaya dair en ufak bir şahitliğim olamamıştır belki ISPS Kodun ilk yapılanma aşamalarında günü kurtarmak için yapılmıştır fakat tek bir gerçek vardır ki oda yetkili denizcilik otoritesinin her liman veya ardışık birkaç liman tesisi için belli kriterleri yerine getiren ve bu konu hakkında eğitimini almış olan Liman Tesisi Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının atanmış olduğu liman tesislerinde ISPS Kod uygulama ve kontrollerinin tek sorumlusu olduğudur. Türkiye de ISPS Kod denince ilk akla gelen liman tesisini sınırlarını en az 2.20 + kafes tel ile çevirip giriş kapı veya kapılarına 5188 sayılı yasa ile çalışma esasları belirlenen özel güvenlik görevlileri ile donatılması akla gelmektedir birde kapalı devre sistemli kamera sistemi işte oldu bitti ISPS!

İster yerli ister ise yabancı bayraklı gemiler olsun ISPS Koda tabi olan gemilerin denizcilik lügatında lumbor ağzı olarak tarifi yapılan giriş noktasında ISPS Koda göre nöbet tutmak zorunluluğu olan gemi adamları acaba güvenlik ile ilgili bir eğitim almış mıdır? Bu sorunun cevabı tabi ki kağıt üzerinde evet peki bu güvenlik konularında eğitimsiz ve tam donanımlı güvenlik ekipmanı olmayan bir kişi nasıl gemi giriş noktasında nöbet tutacak aynı zamanda gemide bir çok işi olan bu kişilerin diğer işler ile meşgul olması durumunda gözden kaçırabileceği kişi veya kişiler olması kuvvet ile muhtemel olacaktır bu kişiyi veya kişileri bu giriş noktalarına sabitleyen bu sefer gemiler limanda bulunduğu esnada iş ve işleyiş işlemeyecek peki o zaman ne yapmak lazım! Gemilerin asgari mürettebat ile zorunlu olarak donatılmasını hükmeden En az Emniyetli Yönetim Sertifikası (Minimum Safe Manning) bu kadar personeli yeterli görüyor zaten armatöründe en az personel ile çalışmak maliyetler açısından işine geliyor peki o zaman gemi güvenlik zabiti ne yapacak? Bir başka bir örnek ise ISM göre havalandırmaların Liman Devlet Kontrol (PSC)'üne göre açık olması gerekirken yine ISPS Kod'a göre ve Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusuna göre güvenlik açısından kapatılması gerekliliği gemi kaptanı veya ISPS gemi güvenlik zabiti tarafından çözümü zor bir problem oluşturmaktadır. İşte bunun gibi bir çok örnek olarak

verebileceğimiz ISM ve ISPS Kodlar arasında da kendi içlerinde bile bir çok zıtlıklar bulunmaktadır.

Araştırma kapsamında yaklaşık bir senelik zaman dilimi içerisinde araştırmacının Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olarak görev yaptığı limana uğrak yapan yerli ve yabancı bayraklı fakat özellik ile Türk personelin çalıştığı 80 gemiye uyguladığı “*ISPS Kodun Gemilerdeki Etkinlik Araştırması*” konulu anket çalışması yapılmış ve bu anketlerden topladığı verilerin analizleri ise *IBM SPSS 23.0* programına aktarılması ve düzenlenmesi sonrasında gerçekleştirilmiştir. Araştırma kapsamında tamamlayıcı bulgular grafik ve tablolar ile sayı, yüzde, ortalama ve standart sapma şeklinde yapılmış anket sorularının arasındaki ilişkiyi belirten korelasyon analizi ile anket sonuçlandırılmıştır. Bu anket sonuçlarına verilen yanıtlarda yüzdeler ve katılımcı sayısı olarak en çok katılım alan anket ölçeklerinden en az katılım alan anket ölçeklerine doğru sıralama şu şekilde olmuştur. Anketin ana kütlesi 80 kişi üzerinden olmaktadır “*ISPS Kod Gereği Liman Tesis Güvenlik Zabiti ve Gemi Güvenlik Zabitinin İşbirliği Önemlidir*” 69 kişi Tamamen Katılıyorum ölçeğini seçerek yüzde %86,3 bir oran sağlamışlardır. Tabii ki her liman tesisinde her geminin güvenlik organizasyonunun sağlanması için işbirliği gerek şart olmasına rağmen araştırma kapsamında belgeler ve mülakatlar sonucu ispatı gerçekleştirilen bir çok Karadeniz ve Akdeniz Limalarında Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının gemilere ISPS Kod uygulama ve kontrolleri için gelmedikleri tespit edilmiştir. *ISPS Kod ile Gemicilik Sektörüne Otomatik Tanımlama sistemi (AIS), Gemi Kimlik Numarası, Gemi Güvenlik Alarm Sistemi ve CSR Sürekli Kayıt Gibi Yapılanmaları Getirmiştir.* 55 kişi Tamamen Katılıyorum ölçeğini seçerek %68,8’lik yüzdeler oran sağlamışlardır. Doğal olarak getirilen bu tedbir ve önlemler denizlerde güvenlik ve emniyeti artırmak için yapılandırılmışlardır. *ISPS Limanda Gemilerin Güvenliğini Artırmıştır.* 47 kişi Tamamen Katılıyorum ölçeğini seçerek %58,8’lik yüzdeler oran sağlamışlardır. Tabii ki yeni getirilen kural ve düzenlemelerin limanlarda güvenlik ile ilgili olarak gözle görülür ve hissedilir bir katkı değeri olmuştur. *ISPS Kodun Güvenlik ile İlgili Getirmiş Olduğu Limanlar ve Gemiler İçin Koymuş Olunan Kurallar Sektörün Güvenliğine Fayda Sağlamıştır.* 45 kişi Tamamen Katılıyorum ölçeğini seçerek %56,3’lük yüzdeler oran sağlamışlardır. ISPS Kod denizcilik gündemine ilk olarak “*güvenlik*” konusunu gündeme getirmesi hem limanların hem de gemilerin *güvenlik* konularına odaklanmalarına sebebiyet vermiştir. “*ISPS Kodun Dünya Denizcilik Sektörüne ABD Zorlaması ile Girmiştir.*” 44 kişi Tamamen Katılıyorum ölçeğini seçerek %55’lik yüzdeler oran sağlamışlardır. ISPS Kod’un arkasındaki siyasi ve iradi gücün

ABD olduğu unutulmamalıdır. *ISPS Kod Gerekerini Yerine Getirmeyen Gemiler ve Limanlar Uluslararası Ticaretin Dışında Kalır.*39 kişi Kısmen Katılıyorum ölçeğini seçerek %48,8'lik oran sağlamışlardır. Gerçek anlamda uluslar arası ticari faaliyetlerde bulunabilmenin yegane ve tek şartı gemi ve limanların ISPS sertifikasyonunu tamamlayarak ISPS Kodu uygulamalarıdır. *Türk Limanlarında ISPS Kod Tam ve Eksiksiz uygulanmaktadır.*29 kişi Kısmen Katılıyorum cevabını vererek %36,3'lük bir oran sağlamışlardır. Türkiye de ISPS Kod uygulamaları İspanyol limanlarındaki ISPS Kod uygulamaları ve kontrolleri ile ikiz özellikler arz etmektedir bu neden ile ISPS Kodun sadece kağıt üzerinde kaldığı bir gerçektir. *Denizde güvenlik (Security) kavramı ilk olarak ISPS Kod ile Gündeme Gelmiştir ve ISPS Kod Gemicilik Sektörüne Ekstra İşletme Maliyetleri Getirmiştir* sorularına 28'şer kişi eşit katılım göstererek Kısmen Katılıyorum ölçek seçeneğini seçerek %35'lik oran sağlamışlardır. Tabi ki dünya denizcilik gündemine “security” kavramı bir ilk olarak ISPS Kod ile girmiştir. ISPS Kod kural ve düzenlemelerini hayata geçirebilmek için hem gemiler hem de limanlarda işletme maliyetlerinin üzerine ilave maliyetlerin eklenmesi kadar doğal bir süreç olmayacaktır. *ISPS Kod Ticaretin Gelişimine Önemli Katkılarıda Bulunmuştur.*26 kişi Kararsızım ölçeğini seçerek %32,5'lik oran sağlamışlardır. En düşük oranlı anket sorusu olmuştur oysaki maalesef ISPS Kod kural ve düzenlemelerini kabul etmeyen gemi ve limanlar otomatik olarak uluslararası ticaret sisteminin dışında kalmaktadır. Araştırmanın en can alıcı ve en etkin anket sorusuna verilen cevap Türk gemi kaptanları ve ISPS gemi güvenlik zabitlerinin zihninde ISPS Kod'un Türkiye de gelmiş olduğu noktayı özetler niteliğindedir. Ana kütle olarak 80 kişinin cevaplamış olduğu sorumuz şudur. *Sizce Türk Limancılık Sektöründe Gemiye Rutin Kontroller İçin Gelen Denetim Görevlilerinin En Etkin Olanlarını Sıra ile Belirtiniz.* Sorusunun birincilik kürsüsüne oturanların sıralamaları şu şekilde yer almıştır. Gümrük 32 kişi ve %40'lık bir oran ile birinci sırada, Polis (Immigration) ikinci ve üçüncü sıralarda 31 işaretleme ile %36.8'lik oran sağlanmış benzer şekilde üçüncü sırada ise 28 işaretleme ile sağlanan %36'lık oranlar ile polis teşkilatının gemi denetimlerinden sorumlu memurları iki ve üçüncü sıraları elde etmişlerdir, Sağlık Sahil Sıhhiye teşkilatının gemi denet memurları 28 kişi ve %12.5'lük oran elde ederek sıralamada dördüncü sırayı elde etmişlerdir, PFSO (Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu) beşinci sırada 38 kişi en çok işaretlenen ve %47.5'lik oran ile sıralamada beşinciliği elde etmişlerdir. Sonuçlardan görüldüğü üzere birincilik sıralamasında sıra ile Gümrük, ikinci ve üçüncülük sıralamalarında polis, dördüncülük sıralamasında sağlık en son ise PFSO (ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu) olarak anket verilerinin analiz sonuçlarına göre sıralanmıştır. Yapılmış

olan nicel anket çalışması sonucunda verilerin analiz sonuçlarından elde edilen bilgilere göre ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Sorumlusu öncelik sıralamasında en çok oy alarak birinci olması gerekirken en son sırada çıkması araştırmaya ve konu literatürüne ilginç bulgular sunmuştur oysaki uluslararası ISPS Kod sözleşmesi öncelik olarak güvenlik tanımlaması ve gerekliliğinin yerine getirilmesini gerek şart olarak tanımlarken yine uluslararası sözleşme hükümlerine göre düzenlenip resmi gazetede yayımlanan ISPS Kod uygulama yönetmeliğindeki talimatlara göre yerli ve yabancı bayraklı gemilerin ISPS Kod ile kural ve düzenlemeleri uygulamadığı zaman liman girişlerine izin verilmeyeceğine dair amir hükümlerine istinaden bu iş ve işlemlerinde Liman Tesisi Güvenlik Zabitanin/Sorumlusunun yetki ve sorumluluk alanı içinde olmasına rağmen yapılan 80 kişinin katılımı ile yapılan nicel anket de Türk gemi kaptanları ve ISPS güvenlik zabitleri arasında Liman Tesis Güvenlik Zabitanine/Sorumlularına verilen beşincilik sıralamasında 38 işaretleme ve %47.5'lik oran tüm konuyu özet ile açıklamaya yeterlidir olmuştur. Sıralamalarda Uluslararası ISPS Kod sözleşmesi ve bu sözleşmeye göre hazırlanan yönetmelik ve uygulama talimatlarına göre ilk başta olması gereken Liman Tesis Güvenlik Zabitaninin/Sorumlularının liman ve gemi ara yüzü arasındaki yapacağı güvenlik organizasyonlarında gemi kaptanları ve ISPS güvenlik zabitleri tarafından ne derece ciddiye alınacağı beyin fırtınası oturum ve yorumlarına konu olmayı hak eder duruma gelmiştir. *Denizlerde Güvenlik* sloganı ile 1 Temmuz 2004 yılında küresel olarak gemi ve limanlar tarafından uygulamalarına başlanan ISPS Kodun değerlendirme araştırma ve anket sonuçlarına göre varlığının sadece kağıt üzerinde devam ettiği net bir şekilde gözükmektedir.

Dünya denizlerinde güvenlik düşüncesi ile IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından yapılandırılarak 1 Temmuz 2004 yılından itibaren küresel olarak deniz ticaret sektörünün iki ana ögesi olan gemiler ve limanlarda uygulamalarına başlanan ISPS Kodun uygulamalarına araştırma konusu olan Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarını çevreleyen limanlarda başlanıldığı yıllarda ki popülerliğinden uzak bir durumda olduğu yapılan araştırma sonucunda ispatlanmıştır. Bunun en büyük ve başlıca nedenlerinden olan ise birleşmiş milletlerin dünya denizcilik politikalarından sorumlu uluslararası denizcilik örgütü (IMO)'nün dünya çapında ISPS Kodu uygulama ve kontrol standartlarını oluşturamaması ve ISPS Kodu kabul eden devletlerin ISPS Kod uygulama ve kontrollerini devletlerin kendi inisiyatifine bırakması olmuştur. Bunun bir sonucu olarak her ülkenin ISPS Kodu farklı bir şekilde yorumlaması uygulama ve kontrol farklılıklarına yol açarak uluslararası bir sözleşmenin taşınması gerekli olan her ülke için geçerli standart uygulama ve kontrollerden

sapmalara neden olarak ISPS Kodun kalitesel disiplinden uzak uygulama ve kontrollerine sebebiyet vermiştir. Bu noktadan itibaren birleşmiş milletler teşkilatının dünya denizcilik politikalarını ve gündemini belirleyen örgütü olan uluslar arası denizcilik örgütü (IMO) ISPS Kod kurallarının uygulama ve kontrollerinde üye ülkelere belirli standartlar getirerek uygulama ve kontrollerde homojenliği sağlayarak ISPS Kod'a kalitesel bir şekilde uygulanabilirlik sağlamalıdır.

Uluslararası emniyetli yönetim kodu (ISM) Kod 1998 yılından itibaren denizlerde emniyetli yönetim konularında kaliteli uygulama ve kontrollere olanak sağlamıştır hiç olmazsa ISPS kod (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu)2004 yılında uygulamalarına başlandığı zaman ISM Kodun okyanusları ve denizleri mutabakat zabıtları (MOU) ile bölgelere ayıran sistemi gibi denizlerdeki güvenlik konuları içinde aynı veya benzer sistem uygulansaydı bu mutabakat zabıtları (MOU)'lar şunlardır. *Paris Mou (Avrupa ve Kuzey Atlantik)*, *Black Sea (Karadeniz)*, *Mediterranean Mou (Akdeniz)*, *Indian Mou (Hint Okyanusu)*, *Riyadh Mou (Arap Körfezi)*, *Tokyo Mou (Asya Pasifik)*, *Acuerdo De Vira Del Mar (Latin Amereika)*, *Caribbean Mou (Karayipler)*, *Abuja Mou (Batı ve Orta Afrika)* ve *USCG (Birleşik Devletler Sahil Güvenlik)*. bölgelerindeki devletlerin limanlarına gelen gemilere Liman Devlet Kontrol (PSC)'leri tarafından ISM Kod denetimleri yapılmaktadır bu yapının aynısı veya benzeri yapılandırılabilir bu şekilde bir yapılanma ile nasıl ISM kodun limanlardaki kontrollerinden sorumlu olan PSC'lerin gemiler üzerinde denetim ve yaptırım gücü var ise ISPS Kodun limanlardaki uygulayıcısı konumundaki PFSO (Liman Tesisi Güvenlik Zabiti/Sorumlusu)'larında gemiler üzerinde etkin bir denetim ve yaptırım gücü ile ISPS Kodu'nda ISM Kod'da olduğu gibi küresel ve bölgesel olarak kaliteli olarak uygulamalarına imza atılabilirdi. Tabi ki her uygulamada aksaklıklar olabileceği gibi Avrupa ve Kuzey Atlantik (*Paris Mou*) bölgesi ülkelerce yapılan Liman Devlet denetimleri Karadeniz (Black Sea)'de yapılan liman devlet denetimleri ile bir değildir bunun gibi bölgesel olarak ISM kodun içerisinde de çelişkiler mevcuttur fakat ISM kodun ISPS koda göre daha başarılı olduğu gerçeği tüm denizcilik otoritelerinin kabul etmiş olduğu gerçektir.

ISPS Kod'u küresel olarak kaliteli ve etkin bir şekilde uygulanması IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'nun kararlı ve iradeli tutumuna bağlı olacaktır fakat unutulmaması gereken IMO gibi uluslararası örgütlerin özellik ile *güvenlik* ile ilgili uygulamaları terörizm gibi hassasiyet özelliği gösteren konu olunca sanki ISPS Kod gibi uluslararası denizlerde güvenlik mevzuatının limanlarda ki uygulamaların kendi iç işlerine



müdahale gibi hissetmelerine neden olabilmektedir o sebeptendir ki bu tip hassasiyet içeren konuların uluslar arası ilişkilerde sağlam hukuksal zemin üzerine yapılandırılıp yine uluslararası olarak her ülkenin limanları için homojen standartlara sahip olarak gemilere yönelik uygulama ve kontrollerin yapılandırılması gereklidir. Herhangi bir Afrika ülkesinin limanında ki ISPS Kod uygulama ve kontrolleri yine her hangi bir Avrupa ve Amerikan limanlarında ki uygulama ve kontrollerde homojenlik ve aynı yüksek standartlar olursa ISPS'in kaliteli ve etkin olarak uygulandığından bahsedebiliriz. ISPS kod ile ilgili olarak herhangi bir gelişmiş dünya ülkesinde kullanılan teknolojik ekipman ve donanımların fakir veya gelişmek de olan ülkelerde kullanılmaması ISPS Kod uygulama ve kontrollerinde standart düşüklüğüne sebep olmasına neden olacaktır bu tip alt yapıların hazırlanması için bu tip ülkeler hibe krediler veya Dünya Bankasının desteği gerekmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü ISPS Kodu hazırlarken A ve B bölümleri olarak hazırlamış ve üye ülkelere A bölümün uygulanmasını zorunlu B bölümünün uygulanmasını ise tavsiye kararı olarak sunmuştur oysa ki B bölümünün uygulanması A bölümünü kalite ve etkinlik açısından destekler nitelik de kurallardan oluşturulmuştur bu şekilde yapılan hata ilerideki uygulama ve kontrollerde ülkesel arası farklılıklara yol açarak uluslararası standartların sağlanmadığı bir yapıya dönüşmüştür.

Ülkemiz limanları içinde gemilere yönelik olarak ISPS Kodun kaliteli ve etkin olarak uygulandığını söylememiz nicel anket çalışmamızdaki verilerin analiz sonuçlarına göre olumlu çıkmamıştır. ISPS Kodun her aşamasında liman güvenlik değerlendirmelerinden (Risk Analizi), liman güvenlik planlarının yazılıp uygulanmasına talim ve tatbikatlardan, yıllık periyodik denetimlere kadar her aşama sadece formaliteleri yerine getirip kağıt üzerinde yapıldığı gözlenmiştir. Kontrol mekanizması olmayan bir yapının kaliteli verimli ve etkin uzun süreli olarak yaşaması mümkün olmayacaktır liman periyodik denetimlerinde denetim görevlileri liman çevresinde tel örgü var mı? yüksekliği ne kadar? gibi şu kamera çalışıyor mu? gibi basit sorular ile periyodik denetimi kağıt üzerinde yapmaktadırlar. Oysa ki gelen denetim görevlilerinin Liman Tesis Güvenlik Zabıtine/Sorumlusuna bu sene içerisinde limana ISPS koda tabi kaç gemi geldiği bu gemilerin kaptan ve ISPS Kod güvenlik zabıtları ile güvenlik organizasyonu için iletişime geçildi mi gemiye ISPS Kod ile ilgili ne gibi dokümanlar verildi gemiden hangi dokümanlar alındı ve bunlar arşivlendi mi? ISPS Kod ile ilgili olarak 5188 sayılı yasaya göre çalışmak da olan personele eğitimler talimler ve tatbikatlar yaptırıldı mı limanın diğer çalışanları ISPS Kod farkındalığına sahip mi? Limanın

güvenlik koordinasyon merkezi var mı güvenlik ekipmanlarında eksik var mı? Güvenlik ile alakalı cihazların kalibrasyon ayarları yapılmış mı ve onlarca hatta yüzlerce ekleyebileceğimiz soru ve konularda denetim yapılacağına maalesef denetimler oldu bittiye getirilip kağıt üzerinde her şey tamam gösterilip tamamlanmaktadır.

Karadeniz ve Akdeniz deniz alanlarını çevreleyen limanlar içerisinde Ukrayna'nın Mariupul, Kherson ve Nikolaev limanlarında gemilere yönelik olarak uygulama ve kontrollerde bizzat Liman Tesis Güvenlik Zabitlerinin/Sorumlularının her gemiye çıkmaları uygulama ve kontrollerinin ardından gemilere bırakmış oldukları rapor ve dokümanlar dikkate değer bulunmuştur. Özellikle ekler bölümünde gösterilen Mariupol Limanı'nda verilmiş olan ISPS Kod denetim raporu araştırma konumuz olan Karadeniz ve Akdeniz limanlarında gemilere yönelik olarak uygulanan ISPS Kod uygulamaları isimli çalışmamızdaki diğer limanlara örnek olabilecek bir denetim raporudur.

Türkiye kendi deniz karasuları ve deniz alanlarında deniz güvenliği konularında güçlü bir ülke olmak istiyorsa uluslar arası olarak kabul etmiş olduğu deniz güvenliği ve hukuksal yapısı ile ilgili sözleşmelere dayanarak bürokratik engellerden bağımsız yetki karmaşası olmayan deniz güvenlik kanunu çıkarmalıdır.

Ülkemizde denizlerde güvenlik denince ilk akla gelen ve önceki bölümlerde detaylandırılan Sahil Güvenlik Teşkilatı hem insan kaynağı hem de teknik anlamda ekipman ve donanımı ile ISPS Kod Uygulama ve Kontrollerinin Türkiye de tek sorumlusu olması lazımken ne yazık ki bu yetki insan kaynağı teknik ekipman ve donanım açısından bir çok eksiklikleri bulunan Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde yer alan Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü bağlı taşra teşkilatındaki liman başkanlıklarına bırakılması ISPS Kodun ilk başlangıcından itibaren hatalı bir teşkilatlandırma yapısı ile Türkiye uygulamalarının başlamasına sebebiyet vermiştir. Nasıl olurda ana öznesi denizlerde güvenlik olan uluslar arası ISPS Kod sözleşmesi aynı şekilde ana öğeleri Türk karasuları ve deniz alanlarında emniyet ve güvenlik olan bir teşkilatın sorumluluğuna verilmemiştir. İleriki yıllar içerisinde bu hatalı teşkilatlandırma ve yapılandırılmadan vazgeçilmesi dilek ve temenniler arasındadır.

Sonuç olarak bu yapılmış olan araştırmaya beni getiren süreç ISPS Kod Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu olarak görev yapmış olduğum ISPS Kod Sertifikasına sahip kamunun işletmesindeki liman tesisine gelen yine ISPS Kod sertifikası olan yerli ve yabancı

gemilere ISPS Kod güvenlik organizasyonu, uygulama ve denetimleri için çıkışlarında gerek yerli gerek yabancı gemi kaptanları ve ISPS Kod gemi güvenlik zabıtları ile yapılan karşılıklı mülakatlarda “Sizi tebrik ederiz ISPS Kod için gemiye geldiniz” cümlesinden yola çıkarak yine yerli ve yabancı gemi kaptanlarına mülakatlar esnasında “Türk limanlarında veya diğer ülke limanlarında ISPS Kodun limanlardaki uygulayıcısı ve denetleyicisi Liman Tesis Güvenlik Zabıtları gelmiyor mu?” sorusuna sanki hepsi sözleşmiş gibi hayır cevabı vermeleri ilgimi çekerek ben de *Peki gelmeleri gerekli değil mi?* sorusunu sorduğumda yine hemen hemen hepsinin evet cevabı beni böyle bir çalışma yaparak konu literatürüne naçizane bir katkı sunma isteği uyandırdı. Derinlemesine yapılan literatür taraması neticesinde tez konusu ile birebir örtüşen bir çalışmaya rastlanmaması araştırmanın özgünlüğü açısından da değer taşıdığına ümit ve inancı içerisinde denizcilik sektörüne emeği ile katkı sağlayan herkese güvenli denizler güvenli yarınlar dilerim.

## KAYNAKLAR

- Abbasoğlu, U. (2012). *Güvenli Deniz İşletmeciliği ile Tedarik Zinciri Güvenlik Yönetimi Arasındaki İlişkinin Analizi*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul:
- Acar, F. (2005). *ISPS Kod Uygulamasının Türkiye Limanlarına Etkilerinin Analitik incelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Anabilim Dalı, İzmir.
- Akyüz, G. (2007). *Turistik Limanlarda Emniyet ve Risk Analizi. Bir Ege Limanında*. Yayınlanmamış Y. Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı, Denizcilikte Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetim Programı, İzmir.
- Alan, G. (2010). *Denizlerde Emniyet ve Güvenlik Uluslararası ve Ulusal Kurumlar Üzerine Bir İnceleme*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Çanakkale.
- Altunışık, R.; Coşkun, R.; Bayraktaroğlu, S.; Yıldırım, E. (2012). “*Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*”. Sakarya Yayıncılık, Sakarya
- Anadolu Üniversitesi (2013). *Avrupa Birliği*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını, 2. Baskı, ISBN 978-975-06-1351-7.
- Atauz, A. D. (2012). Haçlı Korsanlar Saint-Jean Şövalyeleri ve Akdeniz’de Haydutluk. *Kebikeç Dergisi*, (33), 205-230.
- Aydın, M. (2015). *Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Denizcilik Ticareti Üzerine Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Trabzon.
- Ayyıldız, E. T. (2007). *Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi; Ege Denizi Uygulaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İzmir.
- Banomyong, R. (2005). The Impact of Port and Trade Security Initiatives on Maritime Security Supply-Chain Management. *Maritime Policy and Management Journal*. 32(1), 3-13
- Bartın Liman Başkanlığı (2019). Bartın Liman Başkanlığı Arşiv kayıtlarından alındı.
- Bateman, S. (2012). Maritime Security and Port State Control in The Ocean Region. *Journal of The Indian Ocean Region*, 8(2), 188-201
- Batır, K. (2011): *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*. Ankara: USAK Yayınları, ISBN 978-605-4030-53-8
- Bichou, K. (2011). Assessing The Impact of Procedural Security on Container Port Efficiency. *Maritime Economics and Logistic*, 13 (1), 1-28.

- BM Enformasyon Merkezi-Ankara. (2001). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. Madde 25. Nisan 11, 2019 tarihinde <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> adresinden alındı.
- Braudel, F. (1990) *La mediterranee et le monde mediterraneen a lepoque de Philippe II*, Cilt II, Destins collectifs et mouvements d'ensemble, Armand Colin, Paris
- Cansız, Ç. M. (2010). *Avrupa Birliği'nin Deniz Ulaştırması Politikalarının Güvenlik Boyutu*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Canca, H. S. (2012). *Denizde İşlenen Suçlar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, ISBN 978-975-02-1936-8.
- Chulkov, D. V. (2012). Managing New Tecnology Inverstment for Underwater Security of Ports. *Journal of Transportation Security*. 5(2), 95-105.
- Çapan, F., Güvenç, B. (2017). Kavimler Göçü ve Batı Roma İmparatorluğu'nun Çöküşü. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6(18), 629-640. Nisan 28, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/egitimvetoplum/issue/36222/407936> adresinde alındı.
- Çelikoğlu, E. (2005). *Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (ISPS Code)'nun Gelişim ve Uygulama Süreci*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dedeoğlu, Gökhan (2004). Deniz Güvenliği ISPS Kod Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar Değerlendirmeler. *Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu* (s. 148-158). İstanbul.
- Dekker. S ve H. Stevens (2007) Maritime security in the European Union—empirical findings on financial implications for port facilities, *Maritime Policy & Management*, 34(5), 485-499
- Demirtabak, E. (2005). *Denizcilik Sektöründe Güvenlik ve Emniyet Uygulamaları ISPS ve ISM Kodlar*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Denk, E. (2011). “Bir Kitle İmha Silahı Olarak Nükleer Silahların Yasaklanmasına Yönelik Çabalar” *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 66(3), 93-136. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/1608/17302.pdf> adresinden alındı.
- De Souza, P. (1999) *Piracy in the Graeco-Roman World*, U.K.: Cambridge University Press
- Doğanalp, T. (2016). Uluslararası Hukukta Kitle İmha Silahları ve Silahsızlanmaya Yönelik Girişimler. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 3(4), 15-28, Issn: 2148-1415.
- Doğru, S (2008). *Uluslararası Hukukta Seyrüsefer Serbestliği ve Deniz Güvenliği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara.

- Doğru, S. (2017). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu: Uluslararası Toplumun M¼cadelesi ve T¼rkiye'nin Katkıları. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fak¼ltesi Dergisi*, 66 (3), 551-580. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/auhfd/issue/42357/509846> adresinden alındı.
- Ece, N. J., (2010). *Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi*. Dokuz Eyl¼l niversitesi Denizcilik Fak¼ltesi Dergisi, 2(2), 1-20. Mayıs 13, 2019 tarihinde <https://dergipark.org.tr/download/article-file/53084> adresinden alındı.
- Erkan, S. (2014). Savaş ve Barış Bağlamında XIX. Y¼zyıl Uluslararası İlişkileri'nin zellikleri. *S¼leyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fak¼ltesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (22), 93-115. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/sufesosbil/issue/11415/136340> adresinden alındı.
- Erkek, L. (2006). *Karadeniz Deniz G¼venlik Politikası*. Yayımlanmış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstit¼s¼ Enstit¼s¼ Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Evin, B. (2016). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve şiddet Fakt¼r¼. *G¼venlik Bilimleri Dergisi*, 1(1), 119-152. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/gbd/issue/22392/239713> adresinden alındı.
- Flynn, S. E. (2006). Far Security is Still a House of cards. *Far Eastern Economic Review*. 169(1), 5-7.
- George, B. ve Whatford, N. (2007). Regulation of Transport Security Post 9/11. *Security Journal*. 20(3), 158-170
- G¼zler K., (2007). *Hukuka Giriş*, (4. b), (s.144-146), Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları, ,
- Green, L.C. (1989). *Terrorism and the Law of the Sea (International Law in a Time of Perplexity)*, Y. Dinstein (edit¼r), Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- G¼rel, E. (2005). *D¼nya Deniz Ticaret Filosunda Uluslararası Liman Tesisleri G¼venliđi (ISPS) Kodu Uygulama S¼reci Analizi*. Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi. Dokuz Eyl¼l niversitesi, Sosyal Bilimler Enstit¼s¼ Denizcilik İşletmeleri Anabilim Dalı, İzmir.
- G¼rkaynak, M, İren, A. (2011). Reel D¼nyada Sanal Açmaz: Siber Alanda Uluslararası İlişkiler. *S¼leyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fak¼ltesi Dergisi*, 16(2), 263-279. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/sduiibfd/issue/20824/222942> adresinden alındı.
- Harris, S. P., Dunn, D. L., Dixon, D. S., Romich, A. N. (2013). Simulation Modelling for Maritime for Port Security. *Journal of Defence Modelling and Simulation*. 10(2), 193-201.
- Helmick, J. S. (2008). Port and Maritime Security: A Research Perspective. *Journal of Transportation Security*. 1(1), 15-28.
- Kaplanoğlu, E. (2014). Muhasebe Stajyerlerinin Meslek Mensuplarından ve Meslek rg¼tlerinden Beklentileri: Manisa İli Araştırması. *Atat¼rk niversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 28(4), 265-284.

- Karamete, A. (2010). *Deniz Güvenliği Uygulamalarının Türkiye'ye Entegrasyonu*. Yayımlanmış Y. Lisans Tezi. Polis Akademisi Başkanlığı Güvenlik Bilimler Enstitüsü Suç Araştırmaları Anabilim Dalı, Ankara.
- Kaşıkcı, T. (2016). Küresel Terörizm ve Birleşmiş Milletler Sistemi. *The Turkish of International Relations* 47, 1-21. Doi: 10.1501/Intrel\_0000000305. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/44/2256/23469.pdf> adresinden alındı.
- Keleştemur, A., Koldemir, B., Yapıcı, M. (2017). Deniz Taşımacılığında Siber Güvenliği Tehdit Eden Unsurlar ve Koruma Önlemleri Üzerine Bir Çalışma. *III. Ulusal Liman Kongresi*, doi: 10.18872/DEU. df. ULK.2017.017.
- Kenneth U. Nnadi, (2016). Theophilus C Nwokedi, Ignatius A Nwokoro, Obed C Ndikom, Godfrey C Emeghara, Chinedum Onyemечи. *Analysis of Maritime piracy and Armed Robbery in the Gulf of Guinea Maritime Domain*. J ETA Maritime Sci.; 4 (4): 271-287.
- Keskin, H. İ. (2013). "Lrit" Sisteminin Deniz Emniyeti ve Güvenliğine Olan Etkilerinin Analizi. Yayımlanmış Y. Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Keskin, H. İ, Kum, S. (2012). Deniz Emniyet ve Güvenliğinde Lrit Sistemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 4(2), 47-57. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/deudfd/issue/4581/62737> adresinden alındı.
- Kızılsümer Ö. D. (2015). Uluslararası Hukuk ve Denizde Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi. *D. E. Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*. 17(2), 27-62. Mart 13, 2019, [http://hukuk.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2016/05/deniz\\_k%C4%B1z%C4%B1s%C3%B6mer\\_%C3%B6zer.pdf](http://hukuk.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2016/05/deniz_k%C4%B1z%C4%B1s%C3%B6mer_%C3%B6zer.pdf) adresinden alındı.
- Kolukırık, S. (2009). Image of Refugees and Asylum-Seekers in the Media: An Evaluation on Media Politics. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 8(1), 1-20. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/jss/issue/24247/257100> adresinden alındı.
- Kozanhan, M. K. (2012). *Deniz Konteyner Taşımacılığında Güvenlik Uygulamaları*. Yayımlanmamış Y. Lisans Tezi: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Lane K. E. (1999). *Blood and Silver, A History of Piracy in the Caribbean and Central America*, Signal Books, Oxford/lan Randle Publishers, Kinston.
- Leonard, T. J, Gallo, P, Veronneau, S. (2015). Security Challenges in United States Sea Ports: An Overview. *Journal of Transportation Security*, 8(1-2), 41-49.
- Mazaheri, A. ve Ekwall, D. (2009). Impact of The Isp Code on Port Activities: A Case Study on Swedish Ports. *World Review of International Transportation Research*. 2(4), 326.
- Meray, S. (1963). Bazı Türk Anlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 18(03), 105-188. Nisan 23, 2019 tarihinde <http://dergipark.org.tr/ausbf/issue/3168/44063> adresinden alındı.

- Mileski, J., Mejia, M., Ferrell, T. (2015). Making Lemonade Out of Lemons: Port Operators Perception of Their Port Security Regulation Compliance. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14(1), 93-108.
- MSC (2004). Guidelines on The Treatment of Persons Rescued at Sea, Maritime Safety Committee. Mart 28, 2019 tarihinde [http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167\(78\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/personsrescued/Documents/MSC.167(78).pdf) adresinden alındı.
- Nurduhan, M. ve Kuleyin, B. (2015). *II. Ulusal Liman Kongresi* doi: 10.18872/DEU. b. ULK.2015.0007
- Nurduhan, M. (2017). *Liman Tesislerinin Güvenlik Performansının Bulanık Mantık Yöntemi ile Ölçülmesi: Bir Liman Uygulaması*. Yayımlanmış Y. Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, İzmir.
- Nussbaum, A. (1954). *A Consideration History of the Law of Nations*, Revised Edition, The Macmillan Company, New York.
- Okoroji, L., Ukpere, W. (2011). The Effectiveness of The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) in Nigeria. *African Journal of Business Management*, 5 (4), 1426-1430.
- Öktem, A. E ve Kurtdarcan, B. R (2011). *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık; Tarihi ve Hukuki Boyutlarıyla*. İstanbul: Kaptan Yayıncılık, Birinci Baskı. ISBN 978-9944-264-30-3.
- Öztürk, B (2014). *Ispis Kod Uygulama Sürecindeki Uygunsuzlukların Toplam Kalite Yönetimi ve Bilişsel Haritalama Yöntemi Kullanılarak Kıyaslamalı Analizi*. Yayımlanmış Y. Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Gemi ve Deniz Teknoloji Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Özbey, M. T (2015). *Viking-Gemiciliği*. Yayımlanmış Y. Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Ortaçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Ankara.
- Özkan, S. (2016). "İskandinavya'nın Hıristiyanlaşmasında İngiltere'de Kurulan Viking Kolonilerinin Etkisi". *Tarih İncelemeleri Dergisi* (31), 489-505. Aralık 30, 2018 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/egetid/issue/26900/282833> adresinden alındı.
- Öztürk, C. (2016). Açık Denizlerde Düzen ve Güvenlik. *Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi*, 1(1), 112-132. Ocak 3, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/beuibfaid/issue/28275/300221> adresinden alındı.
- Özür, N. K. (2015). *Keşifler ve Coğrafya: 15. yy ve 16. yy*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi ISBN: 978-605-9787-12-3.
- Pella, V (1926) *La repression de la piraterie*, Recuel des cours, French
- Poyraz, Y., Tabanlı, F. (2018). Deniz Güvenliğinin Sağlanmasında Bölgesel Bir Düzenleme Örneği: Cibuti Kodu. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 13(2), 413-445. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/eruhfd/issue/41696/503682.05.01.2019> adresinden alındı.



- Psaraftis, H. N (2005). Eu Ports Policy: Where Do We Go From Here? *Maritime Economics and Logistics*. 7(1), 73-82.
- Raymond, Z. C. (2006). Maritime Terrorism in Southhest Asia: A Risk Assessment. *Terrorism and Political Violonce*, 18(2), 239-257.
- Razali, A. H. N. ve Dahalan, W. A. S. W. (2014). The Isps Code and It's Implementation in Malaysia. *University Brawijaya, Arena Hulum*, 5(1), 42-47..
- Sahil Güvenlik Komutanlığı (2013). *Dünya Sahil Güvenlik Teşkilatları*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, ISBN: 978-605-149-033-5.
- Sahil Güvenlik Komutanlığı (2019). 2018 Yılı İdare Faaliyet Raporu Mart 28, 2019 tarihinde  
<https://sg.gov.tr/kurumlar/sg.gov.tr/komutanlik/yayinlar/2018idarefaaliyetraporu.pdf> adresinden alındı.
- Sciascia, A. (2013). Monitoring The Border: Indonesian Port Security and The Role of Private Actors. *Contemporary Southeast Asia*, 35(2), 163-187
- SOLAS (2014). *SOLAS Birleştirilmiş 2014 Baskısı*, (Derleyen: İlkışık M. F.), İstanbul: Akademi Yayınları, Yayın No: 45, ISBN: 978-605-5511-13-5.
- Solmaz, S. S. (2012). *Deniz Güvenliği Kapsamında Isps Kod Uygulamalarının Liman Güvenliği Açısından Etkinliğinin Değerlendirilmesi ve Türkiye Uygulamaları*: Yayınlanmış Y. Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Suppiah, R. (2009). International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and Crew Welfare. *Journal of The National Maritime Foundation of India*. 5(1), 57-72
- Şahin, E. (2011). *Deniz Alanlarında Güvenlik Uygulamalarındaki Gelişmeler ve Deniz Haydutluğunun İncelenmesi*. Yayınlanmış Y. Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz Politikaları Anabilim Dalı, İstanbul.
- T.C. Anayasası. (1982). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 11.02.2019 tarihinde [https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa\\_2016.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa_2016.pdf) adresinden alınmıştır.
- Topal, A. (2010). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yötemleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 59 (1), 99-130. Mayıs 13, 2019 tarihinde <http://dergipark.gov.tr/auhfd/issue/42498/512011> adresinden alındı.
- Touret, C. (1992) *La Piraterie au vingtieme siecle, Piraterie maritime et aerrienne*, Librarie generale de droit et de jurisprudence, Paris.
- Türkistanlı, T. T. ve Kuleyin, B. (2017). *Deniz Haydutluğu Çerçevesinde Deniz Güvenliği ve Özel Deniz Güvenlik Şirketleri*. İstanbul: Cinius Yayınları, Birinci Baskı. ISBN 978-605-323-957-4.
- Ulaştırma Bakanlığı (2007). Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik Kodu uygulama yönetmeliği, 01.03.2019 tarihinde

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070320-10.htm> adresinden alınmıştır.

- Unodc (United Nations Office on Drugs and Crime). (2013). *Corruption and Smuggling of Migrants*. Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime. Issue Paper, Vienna.
- Ünal, N. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Yeniçağ Tarihi Araştırmalarında Avrupa'nın Yeri ve Önemi*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı. Türkiye Cumhuriyeti Yüksek Lisans Programı, İzmir.
- Wengelin, M. (2006). The Swedish Port Security Network-An Illusion or Fact? *Journal of Homeland Security and Emergency Managment*, 3(1), 1-12 ISSN (online) 1547-7355, Doi: <https://doi.org/102202/1547-7355.1214>.
- Yaman, S. ve Tekin, S. (2010). Öğretmenler İçin Hizmet İçi Eğitime Yönelik Tutum Ölçeği Geliştirilmesi. *Bayburt Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5(I-II), 76-88.
- Yang, Z., Adolf K. Y. Ng, Wang, J. (2014). A New Risk Quantification Approach in Port Facility Security Assesment. *Transportation Research Part. Policy and Practise*, 59, 72-90.
- Yeo, G. T., Pak, J. Y., Yang, Z. (2013). Analysis of Dinamic Effects on Seaports Adopting Port Security Policy. *Transportation Research Part A. Policy and Practise*. 49, 285-301.
- Yıldız, U. (2005). *Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facility Code-ISPS Kod: Problemler ve Çözüm Önerileri*. Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Yoon, D, Gim, J. (2014). A Study of Economics Efficiency in Port Security Inspection. *Journal of Advanced Transportation Banner*. 48(5), 443-453.
- Zec, D., Francic, V., Rudan, I. (2008). An Analysis of The Security Issues in Crotian Ports in Relation to The Port State Control Inspections. *Promet (Zagrep)*, University of Zagrep, Faculty of Trransport and Traffic Sciences, 20(1), 31-36.
- Zorba, Y. (2016). Tükenmişlik Sendromu: Gemi Kaptanları ve Güverte Zabitleri Üzerine Tamamlayıcı Bir Çalışma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8(1), 97-127. DOI: 10.18613/deudfd.74852.
- URL-1. (2016). <https://www.haberturk.com/yazarlar/murat-bardakci/1185305-amerikanin-bir-zamanlar-turkiyenin-vergi-mukellefi-oldugunu-bilir-misiniz> adresinden alınmıştır. Erişim Tarihi: 11.05.2019.
- URL-2. (2014). <https://onedio.com/haber/dunya-ekonomisini-basitce-anlatan-26-detayli-harita-358801>. Erişim Tarihi: 11.05.2019.
- URL-3. (2019). <http://www.denizhaber.com/dunya/imb-tarafından-deniz-haydutlugu-raporu-yayınladı-h78079.html>. Erişim Tarihi: 11.05.2019

- URL-4. (2008). [https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND\\_MG697.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf). Erişim Tarihi: 05.05.2019.
- URL-5. (2007). <https://www.lojiport.com/deniz-guvenligi-tehditleri-34913h.htm>. Erişim Tarihi: 05.05.2019
- URL-6. (1994). <https://www.nytimes.com/1994/07/08/world/seven-italian-seamen-are-found-slain-on-vessel-docked-in-algeria.html>. Erişim Tarihi: 05.06.2019.
- URL -7. (2019). <https://safety4sea.com/cm-superferry14-the-worlds-deadliest-terrorist-attack-at-sea/adresinden-alinmistir>. Erişim Tarihi: 05.05.2019.
- URL -8. (2008). <https://www.denizhaber.net/ya-sa-neslihan-gemisi-serbest-birakildi-haber17045>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL -9. (2008). <https://www.denizhaber.net/ya-sa-neslihani-korsanlar-kacirdi-haber-16047.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-10. (2019). <https://www.haberturk.com/gundem/haber/120952-karagol-gemisi-serbest>. Erişim Tarihi: 28.03.2019
- URL-11. (2008). <https://www.kaptanhaber.com/yardimcilarin-tankerini-korsanlar-kacirdi/14256>
- URL-12. (2009). [https://www.sabah.com.tr/gundem/2009/10/21/horizon1\\_murettebati\\_turkiyede](https://www.sabah.com.tr/gundem/2009/10/21/horizon1_murettebati_turkiyede). Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-13. (2009). <https://www.istanbulhaber.com.tr/turk-bayrakli-horizon-1-gemisi-kacirildi-haber-8272.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-14. (2009). [https://www.sabah.com.tr/dunya/2009/08/15/korsanlara\\_turkalman\\_darbesi](https://www.sabah.com.tr/dunya/2009/08/15/korsanlara_turkalman_darbesi). Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-15. (2009). <http://www.denizhaber.com/guncel/elgiznur-cebi-ye-korsan-saldirisi-puskurtuldu-h18505.html>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-16. (2010). <https://www.posta.com.tr/turk-gemisi-frigia-serbest-38439>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-17. (2010). <https://www.istanbulhaber.com.tr/turk-armatorune-ait-malta-bayrakli-mv-frigia-kacirildi-haber-32300.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-18. (2010). <https://www.kaptanhaber.com/turk-gemisi-ozay-5e-korsan-saldirisi/21813/>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-19. (2010). <https://www.denizhaber.net/gedenin-tankeri-cotton-kacirildi-haber-49976.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-20. (2010). <https://www.denizhaber.net/tersana-ait-mt-basat-adli-tankere-saldiran-korsanlar-2-turk-personeli-kacirdi-haber-58572.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019

- URL-21. (2016). <https://www.sozcu.com.tr/2016/dunya/turk-gemisine-korsan-baskini-1178586/>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-22. (2018). <https://www.posta.com.tr/yemen-de-turk-gemisi-ince-inebolu-ya-fuze-saldirisi-iddiasi1417718>. Erişim Tarihi: 28.01.2019.
- URL-23. (2018). <https://www.virahaber.com/saldiriya-ugrayan-ince-inebolu-salif-limaninda-49025h.htm>. Erişim Tarihi: 28.01.2019
- URL-24. 2019. <https://www.marineinsight.com/infographics-2/infographics-anti-piracy-weapons-used-ships/>. Erişim Tarihi: 16.05.2019.
- URL-25. 2019. <https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/395/CTF.pdf>. Erişim Tarihi: 18.05.2019.
- URL-26. (2019). [https://www.sg.gov.tr/orta/kitap/SG\\_Web.pdf](https://www.sg.gov.tr/orta/kitap/SG_Web.pdf). Erişim Tarihi: 10.02.2019.
- URL-27. (2019). [https://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISGM/tr/HTML/20130304\\_143220\\_66968\\_1\\_67502.doc](https://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/HTML/20130304_143220_66968_1_67502.doc). Erişim Tarihi: 28.02.2019
- URL-28. (2019). <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/c39c2185c5b8257.pdf>. Erişim Tarihi: 28.02.2019
- URL-29. (2019). [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISGM/tr/doc/20130304\\_151442\\_66968\\_1\\_67502.doc](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130304_151442_66968_1_67502.doc) Erişim Tarihi: 28.02.2019
- URL-30. (2019). <https://www.denizcilikbilgileri.net/ais-sistemi/> Erişim Tarihi: 13.05.2019
- URL-31. (2019). <http://www.didgm.gov.tr/> Erişim Tarihi: 30.04.2019.
- URL-32. (2019). <https://www.tccb.gov.tr/kabine> Erişim Tarihi: 25.03.2019.
- URL-33. (2019). <http://www.hssgm.gov.tr/LimanlarimizdaGemiSaglikIslemleri>. Erişim Tarihi: 27.03.2019
- URL-34. (2019). <http://www.hudutkapilari.pol.tr/Sayfalar/Deniz-Yolu-HudutKap%C4%B1lar%C4%B1.aspx>. Erişim tarihi: 06.04.2019.
- URL-35. (2019). <http://www.istanbul.pol.tr/denizlimani/Sayfalar/misyonvevizyon.aspx>. Erişim Tarihi: 27.03.2019.
- URL-36. (2019). <https://ggm.ticaret.gov.tr/gumruk-idareleri/hudut-kapilari/deniz-hudut-kapilari>. Erişim Tarihi: 06.04.2019.
- URL-37. (2019). <https://muhafaza.ticaret.gov.tr/teskilat/gorevlerimiz>. Erişim Tarihi: 27.03.2019.
- URL-38. (2019). [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISGM/tr/doc/20130215\\_092310\\_66968\\_1\\_67502.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130215_092310_66968_1_67502.pdf). Erişim Tarihi: 27.03.2018

URL-

39. (2019). [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISGM/tr/doc/20130304\\_151442\\_66968\\_1\\_67502.doc](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130304_151442_66968_1_67502.doc). MSC (78) kararları Erişim Tarihi: 09.03.2019).

URL-40. (2019). [https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik\\_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1](https://www.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1). Erişim tarihi: 08.06.2019.

URL-41. (2019). <https://gis.imo.org/Public/ISPS/ViewFacility.aspx?ID=57816&Action=View&Contact=View&Country=UKR>. Erişim Tarihi: 02.05.2019.

URL-42. (2019). <https://gis.imo.org/Public/ISPS/PortFacilities.aspx?Country=ROU&PortID=7682>. Erişim Tarihi: 28.04.2019.

URL-43. (2019). <https://gis.imo.org/Public/ISPS/PortFacilities.aspx?Country=BGR&PortID=724>. Erişim Tarihi: 28.04.2019.

URL-44. (2019). <https://gis.imo.org/Public/ISPS/PortFacilities.aspx?Country=EGY&PortID=2241>. Erişim Tarihi: 02.05.2019

URL-45. (2019). <http://bartinliman.gov.tr/?liman=lhakkinda> Erişim Tarihi:26.07.2019

URL-46. (2019). <https://gis.imo.org/Public/ISPS/PortFacilities.aspx?Country=RUS&PortID=7747>. Erişim Tarihi: 05.06.2019.

# EKLER

## EK 1: Mariupol (Ukrayna) Limani

### SHIP'S INSPECTION ACT АКТ ПЕРЕВІРКИ СУДНА № 429

(орган державного контролю, що склав акт)  
СМБ МФ ДП «АМПУ» порт Мариуполь  
(Reporting authority) Maritime Security Services  
(Address) Port Mariupol, Ukraine  
(телефон / telephone) +380(629) 408-295  
(моб. тел. / mob.) +380 67-502-93-77  
E-mail: smb@mpw.uspa.gov.ua

Копія: капітану судновласнику  
Copy to: Master Owner

|   |                                   |   |               |
|---|-----------------------------------|---|---------------|
| 1 Назва органу державного контролю<br>Name of reporting authority | СМБ<br>Maritime Security Services | 2 Назва судна<br>Name of ship                       |               |
| 3 Прапор судна<br>Flag of ship                                    |                                   | 4 Тип судна<br>Type of ship                         | GENERAL CARGO |
| 5 Позивний сигнал<br>Call sign                                    |                                   | 6 Номер IMO<br>IMO number                           | 9 3           |
| 7 Валова місткість<br>Gross tonnage                               | 0 9                               | 8 Дедвейт<br>Deadweight                             |               |
| 9 Рік побудови<br>Year of build                                   | 0 1                               | 10 Дата проведення перевірки<br>Date of inspection  | 15.02.        |
| 11 Місце проведення перевірки<br>Place of inspection              | МАРИУПОЛЬ<br>UAMPW-0001           | 12 Відомості про компанію<br>Particulars of company |               |

| Назва<br>Title   | Організація, що його видала<br>Issue authority | Дата видачі та закінчення терміну дії<br>Dates of issue and expiry |
|--|--|--|
| Міжнародне свідоцтво з охорони судна (Кодекс ОСПЗ)<br>International Ship Security Certificate (ISSC) |  | 12   |
| Журнал безперервної реєстрації історії судна (Сінопис)<br>Continuous Synopsis Record (CSR)           |  | 01 2   |
| План охорони судна<br>Ship Security Plan (SSP)   |  | 0 21   |
| Сертифікат офіцера охорони судна<br>Ship Security Officer (SSO)                                      |  | 10 6   |

#### Інформація про заходи відповідно з вимогами Кодексу ОСПЗ Information on the measures in accordance with the requirements of the Code ISPS

|  | Виконання<br>performance | Не виконання<br>non-completion |
|--|--------------------------|--------------------------------|
| Ведення журналу занять, тренування екіпажу судна<br>Logging security drills and exercises  | Yes                      |                                |
| Ведення ваттеного журналу по обліку осіб, які відвідували борт судна<br>Keeping in watch book records of persons                                   | Yes                      |                                |
| Зони обмеженого доступу (маркіровка, заходи контролю)<br>Restricted area (marking, control measures)   | Yes                      |                                |
| Контроль доступу на судно<br>Control access to the ship  | Yes                      |                                |
| Виконання екіпажем судових обов'язків по забезпеченню охорони<br>Ensuring the performance of all security duties                                   | Yes                      |                                |
| Нагляд за вантажними операціями, судовими запасами<br>Controlling the handling of cargo and ship's stores  | Yes                      |                                |
| Спостереження за ділянками ЗОД, палубою і районом довкола судна<br>Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship | Yes                      |                                |

Печатка  
Place of stamp



Прізвище / Name  
(офіцер охорони портів засобу  
port facility security officer, PFSO)

Підпис  
Signature

Печатка  
Place of stamp

Прізвище / Name  
(офіцер ох  
ship security officer, SSO)

Підпис  
Signature

Цей акт перевірки виданий з метою інформування капітана та судовласника про те, що перевірка виконана згідно з Міжнародним Кодексом з охорони суден і портів засобів.  
This inspection report issued to inform the captain and the shipowner that the test performed in accordance with the International Code for the protection of ships and port facilities.

## ЕК 2: Kherson (Herson) (Ukrayna) Liman

АКТ ПЕРЕВІРКИ СУДНА № 103

(орган державного контролю, що склав акт)  
СМБ ХФ ДП «АМПУ» порт Херсон  
(Reporting authority) Maritime Security Services  
(Address) Port Kherson, Ukraine  
(телефон / telephone) +38(0552)481-482  
(моб. Тел. / mob.) +380 95-279-73-86  
E-mail: [smsp@seaport.kherson.ua](mailto:smsp@seaport.kherson.ua)

Копія капітану  
судновласнику

Copy to: Master  
Owner

|  |                                   |  |               |
|--|-----------------------------------|--|---------------|
| 1. Назва органу державного контролю<br>Name of reporting authority | СМБ<br>Maritime Security Services | 2. Назва судна<br>Name of ship                       |               |
| 3. Прапор судна<br>Flag of ship                                    | Malta                             | 4. Тип судна<br>Type of ship                         | General Cargo |
| 5. Позивний сигнал<br>Call sing                                    |                                   | 6. Номер ІМО<br>IMO number                           |               |
| 7. Валова місткість<br>Gross tonnage                               |                                   | 8. Дедвейт<br>Deadweight                             |               |
| 9. Рік побудови<br>Year of build                                   | 2000                              | 10. Дата проведення перевірки<br>Date of inspection  | 21.03.2018    |
| 11. Місце проведення перевірки<br>Place of inspection              | УАКНЕ-0001                        | 12. Відомості про компанію<br>Particulars of company |               |

| Назва  | Організація, що його видала | Дата видачі та закінчення терміну дії |
|--|-----------------------------|---------------------------------------|
| Міжнародне свідоцтво з охорони судна (Кодекс ОСПЗ)<br>International Ship Security Certificate (ISSC) |                             |                                       |
| Журнал безперервної реєстрації історії судна (Сінопсис)<br>Continuous Synopsis Record (CSR)          |                             |                                       |
| План охорони судна<br>Ship Security Plan (SSP)   |                             |                                       |
| Сертифікат офіцера охорони судна<br>Ship Security officer (SSO)                                      |                             |                                       |

Інформація про заходи відповідно з вимогами Кодексу ОСПЗ

Information on the measures in accordance with the requirements of the Code ISPS

|  | Виконання | Не виконання |
|--|-----------|--------------|
| Ведення журналу занять, тренування екіпажу судна<br>Logging security drills and exercises  |           |              |
| Ведення вахтового журналу по обліку осіб, які відвідували борт судна<br>Keeping in watch book records of persons                                 |           |              |
| Зони обмеженого доступу (манкіровка, заходи контролю)<br>Restricted area (marking, control measures)   |           |              |
| Контроль доступу на судно<br>Control access to the ship  |           |              |
| Виконання екіпажем суднових обов'язків по забезпеченню охорони<br>Ensuring the performance of all security duties                                |           |              |
| Надзор за вантажними операціями, судовими запасами<br>Controlling the handling of cargo and ship's stores  |           |              |
| Спостереження за діями в ЗОД, палубою і районом довкола судна<br>Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship |           |              |



Печатка  
Place of stamp

Прізвище/ Name Parhomuk  
(офіцер охорони портового засобу  
port facility security officer, PFSO)

Підпис \_\_\_\_\_  
Signature

m/v ТАНА

Печатка  
Place of stamp

Прізвище/ Name \_\_\_\_\_

Підпис \_\_\_\_\_  
Signature

Цей акт перевірки виданий з метою інформування капітана та судновласника про те, що перевірка виконана згідно з Міжнародним Кодексом з охорони суден і портових засобів.  
This inspection report issued to inform the captain and the shipowner that the test performed in accordance with the International Code for the protection Code for the protection of ship and port facilities.

### EK 3: Kherson (Herson) (Ukrayna)Liman

Name of Ship: \_\_\_\_\_

Название судна:

Port of Registry: \_\_\_\_\_

Порт приписки:

IMO Number: \_\_\_\_\_

Номер ИМО:

Name of Port Facility: **Port structure № (cargo terminal) UAKHE 0001**

Наименование портового средства:

This Declaration of Security is valid from **018** until **018** for  
 Данная Декларация об охране действительна с **018** до **018** в отношении

the following activities:  
 следующей деятельности

**Cargo operations, anchoring mooring operation**

(list the activities with relevant details)

**Грузовые, швартовые операции**

(перечислите виды деятельности, сопроводив их имеющим отношением к делу описанием)

under the following security levels

при следующих уровнях охраны

Security level(s) fo the ship: **Security level №1**

Уровень(-ни) охраны для судна:

Security level(s) fo the port facility: **Security level №1**

Уровень(-ни) охраны для портового средства:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of the Ships and of port Facilities.

Портовое средство и судно договорились о принятии следующих мер охраны и следующей ответственности, с целью обеспечения соответствия требованиям части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств:

The affix of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan, by  
 Данные меры будут приняты в соответствии с одобренным планом, как указано ниже посредством проставления в соответствующих ячейках инициалов лица командного состава, ответственного лица портового средства, ответственного за охрану

| Activity<br>(Меры)   | The port facility<br>(Портовое средство): | The Ship<br>(Судно): |
|--|---|----------------------|
| Ensuring the performance of all security duties<br>Обеспечение выполнения всех обязанностей по охране  | Yes                                       | Yes                  |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access<br>Слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имел только имеющий персонал | Yes                                       | Yes                  |
| Controlling access to the port facility<br>Контролирование доступа в портовое средство   | Yes                                       | No                   |
| Controlling access to the ship<br>Контролирование доступа на судно   | No  | Yes                  |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding<br>Слежение за территорией портового средства, включая районы швартовки и окружающее судно участки                   | Yes                                       | No                   |



**EK 3: (Devam ediyor)**

|  |            |            |
|--|------------|------------|
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship<br><i>Слежение за обстановкой на судне, включая районы швартовки и окружающее судно участки</i>    | <i>No</i>  | <i>Yes</i> |
| Handing of cargo<br><i>Обработка груза</i>   | <i>Yes</i> | <i>Yes</i> |
| Delivery of ship's stores<br><i>Доставка судовых запасов</i>   | <i>No</i>  | <i>No</i>  |
| Handing unaccompanied baggage<br><i>Работа с несопровождаемым багажом</i>  | <i>No</i>  | <i>No</i>  |
| Controlling the embarkation of persons and their effects<br><i>Контролирование людей и их личных вещей при посадке на судно</i>  | <i>No</i>  | <i>Yes</i> |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility<br><i>Обеспечение охраной связи между судном и портовым средством и ее готовности</i> | <i>Yes</i> | <i>Yes</i> |

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of character XI-2 and Part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Стороны подписавшие этот договор, свидетельствуют, что меры охраны организационные мероприятия, предусмотренные для принятия как портовым средством, так и судном во время проведения оговоренных видов деятельности, отвечают положениям главы XI-2 и части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств и будут реализованы в соответствии с положениями, уже присутствующими в одобренном плане сторон или в согласованном перечне специальных организационных мероприятий, приведенном в приложении.

Dated at 2018 on the UAKHE - 0001 Дата  
подписания место подписания

| Signature for and on behalf of (Подпись)                         |   |
|--|---|
| the port facility:<br><i>за портовое средство</i>                | the ship:<br><i>за судно от его имени:</i>  |
| (Signature of facility Security Officer)                         | (Signature of Master or Ship Security Officer)                                      |
| <i>Подпись лица портового средства, ответственного за охрану</i> | <i>Подпись капитана или лица командного состава, ответственного за охрану судна</i> |

| Name and title of person who signed (ФИО и должность подписавшего)  |  |
|---|--|
| Name (ФИО): <u>Lukashevych A.</u>   | Name (ФИО): _____  |
| Title (Должность): <u>FSO</u>   | Title (Должность): <u>Master or SSO</u>  |
| Contact Details<br><i>(to be completed as appropriate Indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)</i> | Информация для связи<br><i>(заполняется соответствующим образом, Укажите номера телефонов или радиоканалы или частоты)</i> |
| for the port facility (с портовым средством)  | for the ship (с судном)  |

Port facility **fax. 0552-481-482**  
 Портовое средство **mob. 095-279-73-86**  
 Facility Security Officer **tel. 0552-481-404**  
 Должностное лицо портового средства, ответственное за



CH 9, Call: «Bereg»

Master tel. \_\_\_\_\_  
 Капитан  
 Ship Security Officer tel. \_\_\_\_\_  
 Лицо командного состава, ответственное за охрану судна  
 Company tel. \_\_\_\_\_  
 Company Security Officer tel. \_\_\_\_\_

## EK 4: Kherson (Herson) (Ukrayna)Liman

Name of Ship: \_\_\_\_\_  
 Название судна: \_\_\_\_\_  
 Port of Registry: \_\_\_\_\_ VALLETTA \_\_\_\_\_  
 Порт приписки: \_\_\_\_\_  
 IMO Number: \_\_\_\_\_  
 Номер ИМО: \_\_\_\_\_  
 Name of Port Facility: **Port structure № (cargo terminal) UAKHE 0001**  
 Наименование портового средства: \_\_\_\_\_  
 This Declaration of Security is valid from **.09.2018** until **.09.2018** for  
 Данная Декларация об охране действительна с **до** **в отношении**  
 the following activities:  
 следующей деятельности

**Cargo operations, anchoring mooring operation**  
 (list the activities with relevant details)

**Грузовые, швартовые операции**

(перечислите виды деятельности, сопроводив их имеющим отношением к делу описанием)  
 under the following security levels  
 при следующих уровнях охраны

Security level(s) fo the ship: **Security level №1**

Уровень(-ни) охраны для судна:

Security level(s) fo the port facility: **Security level №1**

Уровень(-ни) охраны для портового средства:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of the Ships and of port Facilities.

Портовое средство и судно договорились о принятии следующих мер охраны и следующей ответственности, с целью обеспечения соответствия требованиям части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств:

The affix of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan , by  
 Данные меры будут приняты в соответствии с одобренным планом, как указан ниже посредством проставления в соответствующих ячейках инициалов лица командного состава, ответственного лица портового средства, ответственного за охрану

| Activity<br>(Меры)   | The port facility<br>(Портовое средство): | The Ship<br>(Судно): |
|--|---|----------------------|
| Ensuring the performance of all security duties<br>Обеспечение выполнения всех обязанностей по охране  | Yes                                       | Yes                  |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access<br>Слежение за участками ограниченного доступа для обеспечения того, чтобы доступ туда имел только имеющий персонал | Yes                                       | Yes                  |
| Controlling access to the port facility<br>Контролирование доступа в портовое средство   | Yes                                       | No                   |
| Controlling access to the ship<br>Контролирование доступа на судно   | No  | Yes                  |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding<br>Слежение за территорией портового средства, включая районы швартовки и окружающее судно участки                   | Yes                                       | No                   |

**EK 4: (Devam ediyor)**

|  |            |            |
|--|------------|------------|
| and areas surrounding the ship<br><i>Слежение за обстановкой на судне, включая районы швартовки и окружающее судно участки</i>   | <i>No</i>  | <i>Yes</i> |
| Handing of cargo<br><i>Обработка груза</i>   | <i>Yes</i> | <i>Yes</i> |
| Delivery of ship's stores<br><i>Доставка судовых запасов</i>   | <i>No</i>  | <i>No</i>  |
| Handing unaccompanied baggage<br><i>Работа с несопровождаемым багажом</i>  | <i>No</i>  | <i>No</i>  |
| Controlling the embarkation of persons and their effects<br><i>Контролирование людей и их личных вещей при посадке на судно</i>  | <i>No</i>  | <i>Yes</i> |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility<br><i>Обеспечение охраной связи между судном и портовым средством и ее готовности</i> | <i>Yes</i> | <i>Yes</i> |

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of character XI-2 and Part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Стороны подписавшие этот договор, свидетельствуют, что меры охраны организационные мероприятия, предусмотренные для принятия как портовым средством, так и судном во время проведения оговоренных видов деятельности, отвечают положениям главы XI-2 и части А Международного кодекса по охране судов и портовых средств и будут реализованы в соответствии с положениями, уже присутствующими в одобренном плане сторон или в согласованном перечне специальных организационных мероприятий, приведенном в приложении.

Dated at **2018** on the **UAKHE 0001**  
Дата подписания **ЛУЖБА** место подписания

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| Signed for and:<br>the port facility:<br>за портовое средство от его имени:<br>(Signature of facility Security Officer) | (Подпись должностного лица портового средства ответственного за охрану) | Signed for and:<br>ship:<br>судно от его имени:<br>(Signature of Master or Ship Security Officer) | (Подпись капитана или лица ответственного за охрану судна) |
|---|---|---|--|

|   |  |
|---|--|
| Name and title of person who signed (ФИО и должность)   |  |
| Name (ФИО): <b>Tsigankov</b>  | Name (ФИО):  |
| Title (Должность): <b>FSO</b>   | Title (Должность): <b>Master or SSO</b>  |
| Contact Details<br>(to be completed as appropriate<br>Indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used) | Информация для связи<br>(заполняется соответствующим образом,<br>Укажите номера телефонов или радиоканалы или частоты) |
| for the port facility (с портовым средством)  | for the ship (с судном)  |

Port facility **fax. 0552-481-482**  
Портовое средство **mob. 095-279-73-86**  
Facility Security Officer **tel. 0552-481-404**  
Должностное лицо портового средства, ответственное за

Master tel. \_\_\_\_\_  
Капитан

Ship Security Officer tel. \_\_\_\_\_  
Лицо командного состава, ответственное за охрану судна

Company tel. \_\_\_\_\_

CH 9, Call: «Bereg»

Company Security Officer tel. \_\_\_\_\_



**EK 5: Nikolaev (Ukrayna) Limani**

**DECLARATION OF SECURITY**  
**ДЕКЛАРАЦІЯ З ОХОРОНИ**  
**between the ship and the port facility**  
*між судном і портовою спорудою*

Name of Ship: \_\_\_\_\_  
 Назва судна: \_\_\_\_\_  
 Port of Registry: PAWAHA / PAWAHA  
 Порт приписки: \_\_\_\_\_  
 IMO Number: \_\_\_\_\_  
 Номер ММО: \_\_\_\_\_

Name of port facility: **UANLV - 0001 "Cargo terminal" of the merchant port of Mykolaiv**  
 Назва портової споруди

This Declaration of Security is valid from " 04 2019 until " 04 2019 for the following activities:

Ця Декларація з охорони дійсна з 2 до 8 і стосується таких видів діяльності:

**interface ship/ port**

(list the activities with relevant details)

*(перелічити види діяльності з відповідними деталями)*

under the following security levels:

згідно з такими рівнями безпеки:

Security level for the ship: 2/TWO

*Рівень охорони судна:*

Security level for the port facility: 2/TWO

*Рівень охорони портової споруди:*

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.

*Портова споруда та судно домовилися про такі заходи з охорони та відповідальність сторін з метою забезпечення відповідності вимогам частини А Міжнародного Кодексу з охорони суден та портових споруд.*

The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by.  
 Поставлення в цих колонках ініціалів ООС чи ООПС вказує, що діяльність буде здійснюватись відповідним чином згідно з погодженим планом охорони

| Activity<br><i>Охоронні заходи</i>  | The port facility<br><i>Портової споруди</i> | The ship:<br><i>Судна:</i> |
|---|--|----------------------------|
| Ensuring the performance of all security duties<br><i>Забезпечення виконання всіх зобов'язань з охорони</i>   | O. Goncharov                                 | ✓                          |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access<br><i>Контроль за зонами обмеженого доступу з метою забезпечення доступу лише уповноважених осіб</i>               | O. Goncharov                                 | ✓                          |
| Controlling access to the port facility<br><i>Контроль доступу до портової споруди</i>  | O. Goncharov                                 | -----                      |
| Controlling access to the ship<br><i>Контроль доступу на судно</i>  | -----  | ✓                          |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship<br><i>Контроль за портовою спорудою, включаючи причал та район навколо судна</i>                           | O. Goncharov                                 | -----                      |
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship<br><i>Контроль за судном, включаючи причал та район навколо судна</i>   | -----  | ✓                          |
| Handling of cargo<br><i>Вантажні операції</i>   | O. Goncharov                                 | ✓                          |
| Delivery of ship's stores<br><i>Доставка суднових запасів</i>   | O. Goncharov                                 | ✓                          |
| Handling unaccompanied baggage<br><i>Операції з багажем, що відправляється без супроводу</i>  | -----  | ✓                          |
| Controlling the embarkation of persons and their effects<br><i>Контроль за посадкою людей та завантаженням їхніх особистих речей</i>  | -----  | ✓                          |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility<br><i>Забезпечення можливості оперативного зв'язку з питань охорони між судном і портовою спорудою</i> | O. Goncharov                                 | ✓                          |

**EK 5: (Devam ediyor)**

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

Сторони, що підписали цю угоду засвідчують, що охоронні заходи у відношенні портової споруди, так і до судна, під час вказаних видів діяльності відповідають положенням глави XI-2 Конвенції СОЛАС і частини А Кодексу ОСПС і будуть впроваджуватися відповідно до погоджених планів охорони або окремих домовленостей, узгоджених сторонами і наведених у додатку.

Dated at **MYKOLAIV** on the **2019**  
 Місце підписання Дата

|   |   |
|---|---|
| <b>Signed for and behalf of</b><br>Підписано від імені  |   |
| the port facility: <b>UANLV - 0001 "Cargo terminal" of the merchant port of Mykolaiv</b><br>портової споруди: | the ship: <b>M/V</b><br>судна:                            |
| (Signature of PFSO)<br>(підпис ООПС)  | (Signature of master or SSO)<br>(підпис капітана або ООС) |
| <b>Name and title of person who signed</b><br>Прізвище, ім'я та посада особи, яка підписала                   |   |
| Name: <b>Oleksandr Goncharov</b><br>П.І.Б.: <b>Олександр Гончаров</b>   | Name:<br>П.І.Б.:  |
| Title: <b>PFSO</b><br>Посада:   | Title: <b>MASTER</b><br>Посада:                           |

|   |                         |
|---|-------------------------|
| <b>Contact details</b><br>Контактна інформація<br>(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)<br>(вказати номери телефонів, радіоканали або частоти, які використовуються) |                         |
| for the port facility:<br>для портової споруди  | <b>+38067 519 88 53</b> |
| for the ship:<br>для судна:   |                         |

- |   |   |
|---|---|
| Port Facility<br>Портова споруда                                  | Master<br>Капітан судна                             |
| Port facility security officer<br>Офіцер охорони портової споруди | Ship security officer<br>Офіцер охорони судна       |
|   | Company<br>Компанія                                 |
|   | Company Security Officer<br>Офіцер охорони компанії |

**EK 6: Nikolaev (Ukrayna) Limani**



**Port Facility Details**

Port: **Nikolayev**

**Facility Details**

Port facility name: Cargo terminal of port Mykolaiv  
IMO Port facility number: UANLV-0001

Alternative names for this port facility, if applicable:

Port Facility description: Dry cargo ships, bulk carriers, refrigerator carriers, tanker  
Longitude: 32° 00' E  
Latitude: 46° 56' N

**Security Plan**

Port facility has alternative security agreements? No  
Port facility has approved equivalent security arrangements? No  
Port facility has approved port facility security plan (PFSP)? Yes  
Date of port facility security plan (PFSP) approval: 2012/12/17  
Has this port facility security plan (PFSP) been withdrawn? No

**Maritime Security Points of Contact**

**Chebanov Ivan**  
tel: +38 0512 508-764,  
mob: +38 067 519 88 54,  
Email: [smbdbmtp1@gmail.com](mailto:smbdbmtp1@gmail.com)  
Email: [sb13@nik.uspa.gov.ua](mailto:sb13@nik.uspa.gov.ua)

<http://gisis.imo.org/Public/ISPS/ViewFacility.aspx?ID=8126&Action=View&Contact=View&cid=UKR>

**Chebanov Ivan**  
tel: +38 0512 508-764  
Tel fax: +38 0512 507-569

**Duty PFSO**  
tel: +38 0512 507-594  
mob: +38 067 519 88 53

LM

**EK 7: Köstence (Constanta/Romanya) Limani**



ROM NIA  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ**  
 Operator de date cu caracter personal nr. 1307



**REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY „S 104” [Resolution MSC 159(78)]**

Nr. .... Data: .....

**Copy to: Master**

Duly Authorized Officer administrative office:

If control measures, other than lesser administrative measures are taken, additional copies of this report shall be provided to:

Administration  Recognized security organization   
 IMO  Port State of ship next port call (if denied entry or expelled)

- 1. Name of reporting authority: **Romanian Naval Authority**
- 2. Date of inspection: \_\_\_\_\_
- 3. Place of inspection: **CONSTANTA PORT Berth 49**
- 4. Name of the ship: \_\_\_\_\_
- 5. Flag of ship: **PANAMA**
- 6. Type of the ship: **OTHER CARGO SHIP**
- 7. Call Sign: \_\_\_\_\_
- 8. IMO Number: \_\_\_\_\_
- 9. Gross tonnage: \_\_\_\_\_
- 10. Building year: \_\_\_\_\_
- 11. Recognized security organization: **ISTHMUS BUREAU OF SHIPPING**
- 12. Registered Owner (from Continuous Synopsis Record (CSR)) \_\_\_\_\_
- 13. Registered bareboat charterer, if applicable (from CSR) \_\_\_\_\_
- 14. Company (from CSR): \_\_\_\_\_
- 15. ISSC issuing Authority: \_\_\_\_\_
- 16. Date of issue/expiry: \_\_\_\_\_
- 17. Ship security level: **1 (ONE)**

18. Reason(s) for non-compliance: Nil

19. Action taken by Duly Authorized Officer: Nil

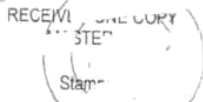
20. Specific control measures taken (marks as follow: "X" – action taken; "-" no action taken)

- None
- Lesser administrative measures:
- More detailed inspection:
- Ship departure delayed:
- Restricted Ship operation:
  - Cargo operation modified or stopped:
  - Ship directed to other location in port:
  - Ship detained:
  - Ship denied entry into port:
  - Ship expelled from port:

21. Corrective action taken by ship or Company: \_\_\_\_\_

Issuing office: ROMANIAN NAVAL AUTHORITY – ISM-ISPS DEPARTMENT  
 Name: **RAICU CONSTANTIN**  
 Telephone: **+40 372 419 823; Mobil: +40 723 660 550;**  
 Fax: **+40 241 616 229**  
 E-mail: **craicu@rna.ro**

Duly Authorized Officer  
 Signature: \_\_\_\_\_  
 Stamp: \_\_\_\_\_



1. Autoritatea Navală Română, Nr. 1, Calea București, Constanța 900400  
 Tel: +40 372 419 823; Fax: +40 241 616 229; Mobil: +40 723 660 550  
 E-mail: rna@rna.ro; rna@beta.ro



**EK 8: Köstence (Constanta/Romanya) Limani**



ROM NIA  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ**  
 Operator de date cu caracter personal nr. 1307



**REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY „S 104” [Resolution MSC 159(78)]**

Copy to: Master  
 Duly Authorized Officer administrative office:  
 If control measures, other than lesser administrative measures are taken, additional copies of this report shall be provided to:

Administration  Recognized security organization   
 IMO  Port State of ship next port call (if denied entry or expelled)

1. Name of reporting authority: **Romanian Naval Authority** 2. Date of Inspection: \_\_\_\_\_  
 3. Place of inspection: **CONSTANTA / 17/04** 4. Name of the ship: \_\_\_\_\_  
 5. Flag of ship: \_\_\_\_\_ 6. Type of the ship: **GENUINE M/V**  
 7. Call Sign: \_\_\_\_\_ 8. IMO Number: \_\_\_\_\_  
 9. Gross tonnage: **3136** 10. Building year: \_\_\_\_\_  
 11. Recognized security organization: \_\_\_\_\_  
 12. Registered Owner (from Continuous Synopsis Record (CSR)) \_\_\_\_\_  
 13. Registered bareboat charterer, if applicable (from CSR) \_\_\_\_\_  
 14. Company (from CSR): \_\_\_\_\_  
 15. ISSC issuing Authority: **RI** 17. Ship security level: \_\_\_\_\_  
 16. Date of issue/expiry: \_\_\_\_\_  
 18. Reason(s) for non-compliance: **NIL**  
 19. Action taken by Duly Authorized Officer: **NIL**

20. Specific control measures taken (marks as follow: "X" – action taken; "-" no action taken)

None   
 Lesser administrative measures:   
 More detailed inspection:   
 Ship departure delayed:   
 Restricted Ship operation:   
     Cargo operation modified or stopped:   
     Ship directed to other location in port:   
     Ship detained:   
     Ship denied entry into port:   
     Ship expelled from port:

21. Corrective action taken by ship or Company: \_\_\_\_\_

Issuing office: ROMANIAN NAVAL AUTHORITY – ISM-ISPS DEPARTMENT  
 Name: \_\_\_\_\_  
 Telephone: \_\_\_\_\_  
 Fax: \_\_\_\_\_  
 E-mail: \_\_\_\_\_

Duly Authorized Of. \_\_\_\_\_  
 Signature: \_\_\_\_\_  
 Stamp: \_\_\_\_\_

RECEIVED ONE COPY  
 MASTER



F10ICSN34/Ed.1Rev.1

Incinta Port Constanta Nr.1, Cladirea ANR, Constanta 900 900  
 Tel: 0241/61.61.24; 0241/61.61.04 Fax: 0241/61.62.29  
 WWW.RNA.RO; RNA@RNA.RO



## EK 9: Köstence (Constanta/Romanya) Limani

|   |                     |                                     |
|---|---------------------|-------------------------------------|
| SCHENKER LOGISTICS<br>ROMANIA S.A.<br>MOL 1 | EMERGENCY CALL LIST | Cod: PSFP<br>Editia 3<br>Revizia: 4 |
|---|---------------------|-------------------------------------|

### EMERGENCY CALL LIST

Ref.: I.S.P.S. CODE REQUIREMENTS

**SECURITY LEVEL OF CONSTANTA PORT IS 1 (ONE), DECLARED BY ROMANIAN GOVERNMENT!**

**PORT FACILITY LAYBERTH OPERATOR: DB SCHENKER LOGISTICS ROMANIA – MOL 1**  
 CONSTANTA PORT – SOUTH, PIER 15, BERTH 108-112 & 115-118, ROMANIA  
 Company phones: +40.241/61.11.709  
 Company Fax no.: +40.241.74.28.60  
 Company e-mail: office.mol@dbschenker.com

**PORT FACILITY SECURITY OFFICER: MARIAN RUSU**  
 Cell phone: +40.799.995.732  
 E-mail: marian.rusu@dbschenker.com

### NATIONAL EMERGENCY CALL 112

| Nr. Crt | PORT AUTHORITIES (AUTORITATI PORTUARE)  | CONTACT OFFICE (BIROUL DE CONTACT)   | PHONE (TELEFON)  | NOTES (OBSERVATII)             |
|---------|---|--|--|--------------------------------|
| 1       | ROMANIAN NAVAL AUTHORITY (Autoritatea Navală Română)  | Port Control - VTS<br>Safety of Navigation<br>Port Control<br>ISPS DEPARTMENT  | +40.372.416809 & CHANEL 67<br>+40.372.416809<br>+40.372.419849<br>+40.372.419823 | .                              |
| 2       | MARITIME PORT AUTHORITY (Autoritatea Portuară)  | Coordinating Office<br>Safety of Navigation<br>Port Security Officer   | +40.241.603333<br>+40.241.601252<br>+40.241.601012                               | .                              |
| 3       | MARITIME POLICE DEPART. (Serviciul de Poliție Maritimă - Biroul Poliției - Transporturi Navale) | Officer on Duty<br>Officer on Duty<br>Officer on Duty  | +40.241.613110<br>+40.241.955<br>+40.241.602227                                  | .<br>.<br>Constanta Port-South |
| 4       | BORDER POLICE (Poliția de Frontieră - Grup Nave Constanța)                                      | Officer on Duty-North Port<br>Officer on Duty-South Port<br>Border Check In-North Port<br>Border Check In-South Port | +40.241.551225<br>+40.241.602311<br>+40.241.601233<br>+40.241.602115             | .                              |
| 5       | PORT FIRE BRIGADE (Pompieri Port - CONSAL Co.)  | OFFICER on Duty for<br>Emergency Call  | +40.241.601414<br>+40.732.141414   | .<br>Cell Phone                |
| 6       | CONSTANTA EMERGENCY OPERATOR - AMBULANCE (Ambulanța)  | OPERATOR on Duty for<br>Emergency Call   | 112  | Emergency Room                 |

PREPARED BY:  
Marian Rusu  
Port Facility Security Officer

MASTER/SHIP SECURITY OFFICER:

SIGNATURE & SHIP STAMP

RECEIVED ON BORD, TODAY:

SUC SCHENKER LOGISTICS  
ROMANIA S.A.  
SUCURSALA MOL  
Comp. Sec. Facilit. Port.  
Rusu Marian 476

**EK 10: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı**

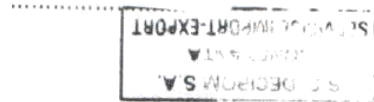
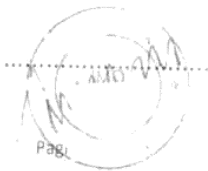
**DECIROM**

DECIROM SA  
 ONRC J13/516/1991 CUI: RO1890411  
 INCINTA PORT, POARTA 3, 900900 CONSTANTA ROMANIA  
 TEL. +40 (0) 241 601 265 - FAX. +40 (0) 241 639 025  
 www.decirom.ro office@decirom.ro



| <b>EMERGENCY CALL LIST</b> |  |
|----------------------------|--|
| Date .....                 |  |
| 1. VTS – Port Control      | VHF 67<br>0372416809   |
| 2. Harbour Master          | Tel. +40 341 730 347   |
| 3. Coast Guard<br>O.S.P.   | Tel. +40 241 601 233<br>+40241641038   |
| 4. Fire Brigade            | Tel. +40 241 601 414<br>0732141414   |
| 5. Ambulance<br>I.S.U      | Tel. +40 112<br>0241617381/0241617382  |
| 6. Port Security Office    | Tel. +40 241 601 252   |
| 7. P.F.S.O.                | Tel. +40 731 888 483   |
| 8. Dispatch Security Firm  | Tel. 0728444443  |
| 9. Naval Transport Police  | Tel. +40 241 602 259<br>+40 241 665001<br>Tel. +40 241 601 723<br>Tel. +40 241 955 |

Ship Security Officer / Port Facility Security Officer



**EK 11: Köstence (Constanta/Romanya) Limanı**



**ROMÂNIA**  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ**  
 Operator de date cu caracter personal



**REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY „S 104” [Resolution MSC 159(78)]**

Copy to: Master  
 Duly Authorized Officer administrative office:

If control measures, other than lesser administrative measures are taken, additional copies of this report shall be provided to:

Administration  Recognized security organization   
 IMO  Port State of ship next port call (if denied entry or expelled)

1. Name of reporting authority: Romanian Naval Authority
2. Date of inspection: 11.07.2018
3. Place of inspection: PORT CONSTANTA/RO
4. Name of the ship: GENERAL CAROL
5. Flag of ship: RO
6. Type of the ship: GENERAL CARGO
7. Call Sign:
8. IMO Number: 9019573
9. Gross tonnage: 2364
10. Building year: 1991
11. Recognized security organization: PANAMA MARITIME SECURITY
12. Registered Owner (from Continuous Synopsis Record (CSR)): LANAS
13. Registered bareboat charterer, if applicable (from CSR):
14. Company (from CSR): LANAS
15. ISSC issuing Authority: DNA
16. Date of issue/expiry: 1
17. Ship security level: 1
18. Reason(s) for non-compliance: NIL
19. Action taken by Duly Authorized Officer: NIL

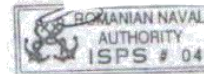
20. Specific control measures taken (marks as follow: "X" – action taken; "\*" no action taken)

- None
- Lesser administrative measures:
- More detailed inspection:
- Ship departure delayed:
- Restricted Ship operation:
  - Cargo operation modified or stopped:
  - Ship directed to other location in port:
- Ship detained:
- Ship denied entry into port:
- Ship expelled from port:

21. Corrective action taken by ship or Company:

Issuing office: ROMANIAN NAVAL AUTHORITY – ISM-ISPS DEPARTMENT  
 Name: MITRENGA CRISTIAN DANIEL  
 Telephone: 0040723346753  
 E-mail: cmitrenga@yahoo.com

Duly Authorized Officer  
 Signature:  
 Stamp:



A  
 ONE copy.  
 MASTER  
 itag

Incinta Port Constanta nr.1, Clădire ANR, Constanta 900 900  
 Tel: 0372/41.98.01; Fax: 0241/61.62.29  
<https://portal.rna.ro>; RNA@RNA.RO

**EK 12: Varna (Bulgaristan) Limanı**

**CONTACT DETAILS FOR PORT OF VARNA (BGVAR)**

**DRAGOMIR PETROV (MR)**  
 PORT FACILITY SECURITY OFFICER - PORT OF VARNA  
 E-MAIL: d.petrov@port-varna.bg

**PORT PCHMV-VARNA (BGVAR-003)**  
**UN/LOCODE: BGVAR / FACILITY NUMBER: 0003**

**ASEN ASENOV (MR)**  
 PORT FACILITY SECURITY OFFICER - GENERAL CARGO TERMINAL OF PORT PCHMV-VARNA  
 MOB.: +359 894 459 243; TEL.: +359 52 602 665  
 E-MAIL: asenov@pchmv-bg.com

| NAME               | VARNA EAST      | VARNA WEST      | VARNA LESPORT   | VARNA PORT ODESSES |
|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| IMMIGRATION        | +359.52.614290  | +359.52.693270  | +359.52.668292  | +359.52.614290     |
| CUSTOMS            | +359.52.689412  | +359.52.693435  | +359.52.571531  | +359.52.689412     |
| STEVEDORES         | +359.52.692300  | +359.52.693300  | +359.52.730111  | +359.878.311531    |
| HARBOUR MASTER     | +359.888.952118 | +359.888.910696 | +359.888.910696 | +359.888.952118    |
| PORT STATE CONTROL | +359.52.684939  | +359.52.684939  | +359.52.684939  | +359.52.684939     |
| POLICE             |                 | 112             |                 |                    |
| FIRE DEPT          |                 | 112             |                 |                    |
| AMBULANCE          |                 | 112             |                 |                    |

IF ANY OF THE ABOVE MENTIONED NUMBER DO NOT ANSWER PLEASE CALL AGENT:



**Vamos Maritime Ltd.**  
 chartering • agency • bunkering • ship supply • ship management

TEL +359 52 699310 ; 699311 ; 699312 ; 699313 FAX ONLY + 359 52 608255  
 11 HAN KRUM STR. 2ND FLOOR AP.7 9000 VARNA , BULGARIA E-MAIL: office@vamosmaritime.com

DUTY AGENT: MR. GALIN YANEV; MOB.: +359 888 855 885



**EK 13: Ashdod (Israel) Liman**

**Form of a Declaration of Security  
Between a ship and Port facility  
DECLARATION OF SECURITY**

Name of Ship  
Port of registry  
IMO Number  
Name of Port facility

|                       |
|-----------------------|
| AVI                   |
| 888 94                |
| <b>PORT OF ASHDOD</b> |

שם האניה  
נמל הרישום  
מספר אום  
שם הנמל

|                                       |                              |               |                                |
|---------------------------------------|------------------------------|---------------|--------------------------------|
| This Declaration of Security is valid | From:                        | Until:        | הצהרת בטחון זו תקפה מ... עד... |
|                                       | 18/7/18                      |               |                                |
| For the following activities:         | עבודה שגרתית<br>ROUTINE TASK | טעינה<br>LOAD | פריקה<br>OFF-LOAD              |
|                                       |                              |               |                                |

Under the following security levels

תחת רמות בטחון

|                                      |       |                         |
|--------------------------------------|-------|-------------------------|
| Security level for the ship          | 1/2/3 | רמת הבטחון של האניה     |
| Security level for the Port facility | 1/2/3 | רמת הבטחון של מתקן הנמל |

The port facility and ship agree to following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the International Ship & Port Security Facilities Security Code.

מתקן הנמל והאניה מסכימים לאמצעי הבטיחות והאחריות הבאים, לאבטחת האימות עם דרישות חלק א' של קוד ISPS

The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done in accordance with the relevant approved plan, by

בחתימתו בר"ת בעמודות אלו, קצין הבטחון של האניה או קצין הבטחון של הנמל מציין שהפעילות תתבצע בהתאם לתכנית מאושרת, על ידו.

| Activity   | The port<br>הנמל | The ship<br>האניה | פעילות  |
|--|------------------|-------------------|---|
| Ensuring the performance of all security duties  |                  | ✓                 | הבטחת רמת הביצועים של תפקידי האבטחה                                 |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access.        |                  | ✓                 | בקורת האזורים המוגבלים להבטיח גישה אליהם על ידי אנשים מורשים בלבד   |
| Controlling access to the port facility  | ✓                |                   | בקורת הכניסה למתקן הנמל   |
| Controlling access to the ship   |                  | ✓                 | בקורת הכניסה לאוניה   |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the Ship | ✓                |                   | תצפית על מתקן הנמל, כולל אזורי הרציפים המקשרים והאזורים סביב האניה. |
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship          |                  | ✓                 | תצפית על האניה, כולל אזורי הרציפים והמקשרים סביב האניה.             |
| Delivery of ships stores   |                  | ✓                 | אספקת צידה לאוניה   |

מק"ט 43-50-00-529/6

EK 13: (Devam ediyor)

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| Handling unaccompanied baggage   |   |   | טיפול בכבודה ללא ליווי  |
| Controlling the embarkation of persons and their effects   | ✓ | ✓ | בקרת עליית מפליגים לאונייה וכבודתם.                             |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and the port facility | ✓ | ✓ | הבטחת קיומה של תקשורת בטחון נגישה וזמינה בין האנייה ומתקן הנמל. |

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility part A of the Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

החתומים על הסכם זה מאשרים שאמצעי הבטחון וההסדרים של חלק א' לקוד הבטחון יישמו בהתאם לאמצעים אשר הותנו בתכניות המאושרות או ההסדרים הפרטניים המוסכמים ומפורטים בנספח המצורף

Dated at 18/7/18 תאריך On the ASHDOD PORT במקום

Signed for and on behalf of the port facility: ברוך יי-ישי מתקן הנמל: ברוך יי-ישי יו"ר נשעים

the ship: ממונה בטחון נתנם עבור זכיהם האנייה: ממונה בטחון

(Signature of PFSO) (חתימת קב"ט הנמל) (Signature of SSO) (חתימת קב"ט האנייה)

| Name and title of person who signed |   | שם ותפקיד האדם החתום |               |
|-------------------------------------|---|----------------------|---------------|
| Name                                | <u>Alon</u>                             | שם                   | <u>Sergiy</u> |
| Title                               | <u>בדוק בטיחותי</u><br>Security officer | תפקיד                | <u>SSO</u>    |



**Contact details**  
(indicate the telephone numbers or the radio channels or frequencies to be used)  
פרטי תקשורת הבטחון (ציין את מספר הטלפון או מספר הערוץ או התדר שימשם לתקשורת)

| For the port facility |                                       |            | For the ship |                      |             |
|-----------------------|---------------------------------------|------------|--------------|----------------------|-------------|
| למתקן הנמל            |                                       |            | לאונייה      |                      |             |
| Port facility         | <u>PORT VHF</u><br><u>CH.16,14,12</u> | מתקן הנמל  | Master       | <u>Sergiy</u>        | רב החובל    |
| PFSO                  | <u>08-8517297</u>                     | מוקד בטחון | SSO          | <u>Sergiy</u>        | קב"ט האנייה |
| PFSO                  | <u>08-8517327</u>                     | מוקד בטחון | Company      | <u>SHIPRA</u>        | חברת הספנות |
|                       |                                       |            | CSO          | <u>A. Neustroyev</u> | קב"ט החברה  |

SSO = Ships security officer, CSO= Company security officer, PFSO= Port facility security officer



## EK 14: Tarragona (İspanya) Limanı

|  |   |  |
|--|---|--|
|  <b>Port de Tarragona</b><br>TARRAGONA PORT<br>AUTHORITY                    | <b>TARRAGONA PORT<br/>EMERGENCY CONTACTS</b><br>December 2013 | CAPITANIA<br>MARITIMA<br>TARRAGONA  |
| <b>TARRAGONA PORT EMERGENCY CONTACTS – SAFETY AND SECURITY</b>   |   |  |
| <b>Tarragona Maritime Emergencies Control Center (SASEMAR)</b>   |   |  |
| Phone numbers:   | +34 977216203; +34 977 216 215 (24H/365D)                     |  |
| VHF Channel:   | 16/74 - DSC 70 (MMSI: 00 224 1006)                            |  |
| <b>Tarragona Land Emergencies Control Center &amp; Harbour Police:</b>   |   |  |
| Phone number:  | +34 900 229 900 (24H/365D)                                    |  |
| <b>Maritime Authority / Port State Control (PSC): (SOLAS regulation I) /Directive 2009/16/EC</b>   |   |  |
| Phone number:  | + 34 977 216 203 (Contact in coordination with SASEMAR)       |  |
| Mobile:  | + 34 626 283 591 (24H/365D)                                   |  |
| Fax:   | + 34 977 216 209 (Contact in coordination with SASEMAR)       |  |
| E-Mail:  | ovillar@fomento.es  |  |
| <b>Port Security Officer – PSO (National authorities responsible for port facility security - SOLAS regulation XI-2/13.1.1) <i>JOSE LUIS DIEZ DESORA</i></b> |   |  |
| Phone number:  | +34 900 229 900; +34 977 259 400; +34 679 930 541             |  |
| E-mail:  | proteccioportuaria@porttarragona.cat                          |  |
| <b>Guardia Civil – PORT UNNIT</b>  |   |  |
| Phone number:  | +34 977 249 500   |  |
| <b>Policia Nacional – PORT UNNIT</b>   |   |  |
| Phone number:  | +34 977 253 945 / 091 (24H/365D)                              |  |
| <b>Pilotage</b>  |   |  |
| Phone number:  | +34 977 240 207   |  |
| VHF channel:   | 14/16   |  |
| <b>Tugboats:</b>   |   |  |
| Phone number:  | +34 977 252 565 (Contact in coordination with pilots)         |  |
| <b>Local emergency service (Ambulances / Fire Brigade /Police):</b>  |   |  |
| Phone number:  | 112   |  |

## EK 15: Avilles (İspanya) Limanı

### *Port Facilities - Spain*

Port name: Aviles

Port facility name: Avilés, Spain; Terminal Portuaria de Aceralla

IMO port facility number: ESAVS-0002 Latitude: 43° 35.00' N Longitude: 5° 56.00' W

Description: Terminal Genérico

Port facility has alternative security arrangements? No

Port facility has approved equivalent security arrangements? No

Port facility has approved port facility security plan? Yes

Date of port facility security plan approval: 2004-07-01

Has this port facility security plan been withdrawn? No

Port facility security plan withdrawn date:

Maritime security point of contact:

Name: OPIP

Address: La Granda, s/n

Post Code: 33418 Gozón

Telephone: +34 985 126 615; +34 609 879 463 Fax: +34 985 126 035

Email: Julio.gutierrez@arcelormittal.com Telex:

Information last updated: 01/04/2013

\*\*\*



## EK 16: Aviles (İspanya) Limanı



### IMO Global Integrated Shipping Information System

You are logged in as: Spain [Log out](#) Read Only

[Organizational Contacts](#) | [Ports and Port Facilities](#) | [Security Arrangements](#)

#### View Ports and Port Facilities

Port name: Aviles, Spain  
Status: Port Open  
Port ID Number: 19445  
UN Locator code: ESAVS

Port facility name: Avilés, Spain; Muelles Comerciales de San Juan de Nieva

Assigned port facility number: 0291

Alternative name(s) for port facility (if applicable):

Description of port facility: Terminal "genérico" de tipo distinto a los anteriores

Latitude: 43° 20' N

Longitude: 1° 56' W

Maritime security point of contact: OPIP Tfn: + 34 985 52 51 15 FAX: + 34 985 56 68 00

Port facility has alternative arrangement (Y/N): No

Port facility has approved port facility security plan (PFSP): Yes

approval date: 30 JUN-2004

Has this port facility plan (PFSP) been withdrawn: No

If port facility has been withdrawn Date of withdrawal:



**EK 17: Ceuta (İspanya) Limanı**

Port Authority of: CEUTA

Port of: CEUTA

Address: Muelle España s/n  
 City: CEUTA  
 Country: ESPAÑA  
 Telephone: +34 956 52 70 00

Postal Code: 51001

Fax: +34 956 52 70 01

UN LOCATOR CODE: ESCEU

PORT LOCATOR NUMBER: 21692 ASSIGNED PORT FACILITY N° 0066 LEVEL: 1

Name of the general coordinator of the Port Authority for the incoming law in force: JORGE VIDAL MADRUGAL  
 Telephone: +34 956 52 7000 Fax: +34 956 527001

E-mail: [vidal@puertoceuta.com](mailto:vidal@puertoceuta.com)

Mobile phone: +34 639 89 00 62

Port installation list affected by the annex amend of the SOLAS convention and ISPS code.  
 And information about Protection Officers (OPP) of the mentioned Port Installations.

| (1) Port installation name  | (2) Type of installation | (3) Protection Officer name of the Port Installation (OPP) | (4) OPP Address                                  | (5) Telephone number of the OPP | (6) Mobile telephone of the OPP | (7) Fax of the OPP | (8) e-mail address of the OPP  | (9) another data of contact of the OPP | (10) Other data |
|---|--------------------------|--|--|---------------------------------|---------------------------------|--------------------|--|--|-----------------|
| Dique de Promerente<br>Dique de Levante<br>Muelle España<br>Bajío norte | (M)(S)(N)                | Miguel A. Carrizo<br>Mérculas                              | Servicio de Inspección<br>Muelle Callesones Duro | 906 50 931 6                    | 619 16 40 43                    | 956 52 85 21       | <a href="mailto:puertoceuta@puertoceuta.com">puertoceuta@puertoceuta.com</a> | 900000000                              | CEUTA           |

**EMERGENCY TELEPHONES:**

PORT CONTROL: +34 956 527016  
 PORT POLICE: +34 956 509108

HOSPITAL: +34 956 528400  
 GUARDIA CIVIL: +34 956 522281

TAXI: +34 956 515406  
 SHIPHANDLER: +34 956 519688

**PORT VHF CHANNEL 12**

**AGENT 24 HRS MOBILE +34 608 547 704**



# EK 18: Sevilla (İspanya) Limanı



**SEVITRADE MARITIMA, S.L.** SHIPS AGENCY STEVEDORES STORAGEES  
 Muelle de la Esclusa, s/n 41011 SEVILLA (Spain) TEL. +34 954 280092 FAX. +34 954 280259  
 E-mail: shipagency@sevitrade.com WEB: www.sevitrade.com

**PIC. Alberto Zambrano / PIC. Fran Moruja / PIC. Elías Jordán**

Agents mobile: **+34 607 550108**

**Port of SEVILLE (Spain)**

Port Identification: 18845  
 UN Locator: ESSVQ

ISPS SECURITY LEVEL = 1  
 PFSO : Mr. Jose Carlos Gonzalez  
 Tel. (emergency) +34 954282700

| PIER. Facility Name       | Facility Number – Gisis Code |
|---------------------------|------------------------------|
| Tablada                   | ESSVQ-0001                   |
| Esclusa (LOCK)            | ESSVQ-0025                   |
| Muelle de Delicias        | ESSVQ-0008                   |
| <b>TPE Esclusa</b>        | <b>ESSVQ-0009</b>            |
| Recinto Dársena del Batan | ESSVQ-0010                   |
| Portillo                  | ESSVQ-0002                   |
| Carbón Puerto Ops. Port.  | ESSVQ-0004                   |
| <b>SEVITRADE TLL</b>      | <b>ESSVQ-0026</b>            |

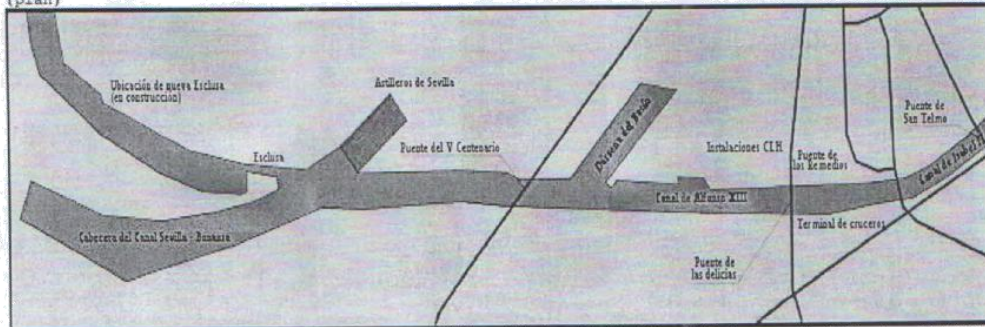
TELEPHONE (PORT LIST): (+34)  
 Port authority (emergency)+FIRE BRIGADE 954282700 (AIDS CALL)  
 Pilots st. (CHIPIONA) (vhf 12) 956375008  
 Harbour Master 954298277

TAXIS SERVICE: (+34)  
 Radio taxi 954571111 - 954580000  
 Tele taxi 954622222

CREW GOING SHORE. No shorepass given in Seville.

\* Passport & seamanbook always on board for police check/control ( Immigration).

PORT OF SEVILLE  
 (plan)





## EK 19: Sagunto (İspanya) Limanı

### PORT EMERGENCY CONTACT LIST

PORT: Sagunto (UN Locator code: ESSAG / ID Number: 18597)

Pier : ESSAG057 / Muelle Centro

AGENCY : PLATAFORMA LOGISTICA PORTUARIA, S.L.  
P.I. Inguinsa, C/Laboratorio, 82-1º  
46520 Puerto de Sagunto - Valencia

Phone: + 34 96 260 44 16  
Mobile phone: 24/7: +34 664 294 965  
E-mail: agency@plpsagunto.com

#### Other interested:

- 1) Police: Ph: +34-962.670.091
- 2) Fire Brigade : Ph: +34-962.683.705
- 3) Coast Guard: Ph: +34-902.107.963
- 4) Emerg. Control Centre: Ph: +34-969.6393395 / VHF 16
- 5) Harbour Master : Ph: +34-962.670.105 / VHF 12
- 6) Pilot : Ph: +34-610.507.593 / VHF 12
- 7) Tugs : Ph: +34-962.682.921 / VHF 12
- 8) Linesmen: Ph: +34-962.683.466 / VHF 16
- 9) Oil Spill Contractor: Contact Emergency Control Centre.

Current MARSEC (Security) Level in the Port: 1

PFSO , Mr. Celso Gimenez / Tel: 96-269 90 02



# EK 20: La Coruna (Ispanya) Limani

## SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST

for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers

---

Date 04/03/19

Port La Coruna

Loading  Unloading

Terminal/Quay TERMINAL 12 SUR

Available depth of water in berth 11

Minimum air draught\*

Ship's name [REDACTED]

Arrival draught (read/calculated) 12

Air draught 11

Calculated departure draught 11

\*ir draught 11

---

The Master is responsible at all times for the safe loading and unloading of the ship, details of which should be confirmed to the terminal in the form of a loading or unloading plan (see example loading/unloading plans on back cover). In addition the Master should ensure that the checklist is completed in consultation with the terminal before loading or unloading is commenced.

The Master and terminal manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.

**1** Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? SHIP  TERMINAL

\* The term air draught should be construed carefully; if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloaders.

**2** Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?

**3** In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?

**4** Is there safe access between the ship and the wharf? Tended by Ship/Terminal (cross out the appropriate)

**5** Is the agreed ship/terminal communications system operative?

Communication method BY VOICE

Language ENGLISH

Radio channels / phone numbers \_\_\_\_\_

**6** Are the liaison contact persons during operations positively identified?

Ship contact persons [REDACTED]

Shore contact person(s) [REDACTED]

Location [REDACTED]

**7** Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?

**8** Have any bunkering operations been advised and agreed?

**9** Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed? SHIP  TERMINAL

**10** Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?

**11** Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?

**12** Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter VI of SOLAS?

**13** Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?

**14** Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal?

| Loader No. | Rate | tonnes/hr |
|------------|------|-----------|
| 1          | 500  |           |
|            |      |           |
|            |      |           |

**15** Has a loading/unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?

Copy lodged with \_\_\_\_\_

**16** Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?

**17** Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?

**18** Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?

**19** Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?

**20** Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?

Tonnage held by the terminal conveyor system \_\_\_\_\_

**21** Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?

---

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

Time \_\_\_\_\_


For Ship \_\_\_\_\_

Rank \_\_\_\_\_

Date 04/03/19

For Terminal \_\_\_\_\_

Position/Title [REDACTED]



**Terminal copy**

## EK 21: Barcelona (İspanya) Limanı



# NAVIERA BARCELONESA, S. A.

ESTIBADORES – CONSIGNATARIOS DE BUQUES

Teléfono oficina: 93 298 64 61  
Fax oficina: 93 298 64 62

MUELLE PRÍNCIPE DE ESPAÑA, S/N  
EDIFICIO MESTRE, PLANTA 2ª  
08039 BARCELONA-PUERTO

### REF: FULL STYLE DETAILS

ADDRESS: NAVIERA BARCELONESA, S.A.  
MUELLE PRÍNCIPE DE ESPAÑA S/N  
EDIFICIO MESTRE 2ª PLTA.  
BARCELONA 08039

E-MAIL: [operations@intramediterraneo.es](mailto:operations@intramediterraneo.es)  
[carlos.giner@intramediterraneo.es](mailto:carlos.giner@intramediterraneo.es)  
[mario.diaz@intramediterraneo.es](mailto:mario.diaz@intramediterraneo.es)  
[marc.barthe@intramediterraneo.es](mailto:marc.barthe@intramediterraneo.es)

PH: 00.34.93.298.64.61  
FX: 00.34.93.298.64.62/3  
MB: 00.34.629.70.80.14 Carlos Giner  
MB: 00.34.639.21.46.19 Mario Díaz  
MB: 00.34.619.48.03.12 Marc Barthe

### ISPS CONTACT DETAILS:

| Authority                             | Name of contact person   | Address  | Contact Details  |
|---------------------------------------|--|--|--|
| Port Authority                        | PORT DE BARCELONA  | WTC Barcelona, edifici Est. Moll de Barcelona, s/n. 08039 Barcelona / Spain. | Tel Nos: 0034 93 298 21 00<br>Fax Nos:<br>Any radio contacts:<br>Others: <a href="http://www.portdebarcelona.cat">www.portdebarcelona.cat</a>  |
| Port Facility Security Officer (PFSO) | SAMMER // PIER PRÍNCIPE DE ESPAÑA:<br>ESBCN0294<br>SAMMER // PIER OESTE: ESBCN0025 | Muelle Príncipe de España, S/N, 08039 Barcelona.                             | Tel Nos: 0034 93 298 64 37<br>Fax Nos:<br>Any radio contacts:  |
| Port Emergency Response and Support   | Emergency Control Centre Port de Barcelona   | WTC Barcelona, edifici Est. Moll de Barcelona, s/n. 08039 Barcelona / Spain. | Tel Nos: 900 100 852<br>Fax Nos:<br>Any radio contacts: Channel 14<br>Others :   |
| Port Medical Emergency Support        | Emergency Control Centre Port de Barcelona   | WTC Barcelona, edifici Est. Moll de Barcelona, s/n. 08039 Barcelona / Spain. | Tel Nos: 900 100 852<br>Fax Nos:<br>Any radio contacts: Channel 14<br>Others :   |
| Local Enforcement Authority           | POLICIA PORTUÀRIA  | Ronda del Port 6, 08040 Barcelona  | Tel Nos: 0034 93 223 46 62<br>Fax Nos:<br>Any radio contacts:<br>Others :  |
| Local Agents                          | NAVIERA BARCELONESA, Operations department   | EDIFICIO MESTRE, MUELLE PRÍNCIPE DE ESPAÑA S/N, 08039 - PUERTO DE BARCELONA. | Tel Nos: 0034 932 986 461<br>Fax Nos: 0034 932 986 481<br>Any radio contacts:<br>Others: Email: <a href="mailto:operations@intramediterraneo.es">operations@intramediterraneo.es</a> |



## EK 22: Huelva (İspanya) Limanı



Puerto de Huelva

### EMERGENCY PROCEDURE:

In case of any accident, incident, action or situation which can result on substantial or imminent threat of environmental pollution and also any accident or incident endangers security at sea for human life, vessel must contact with Coordination and Rescue Local Centre on VHF channel 16 and / or 10 or by telephone number +34 59 243000.

Operator on duty will answer the call, 24 hours per day, 365 days at year.

### SAME CAUTIONS TO BE TAKEN INTO ACCOUNT:

(Art. 33 from Port Authority of Huelva rules for ship at call)

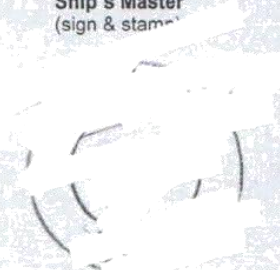
- Vessel will berth alongside the piers avoiding any damage or breakdown on harbour works, or their installations, or their equipments. They will also keep adequate cautions and assistance during their stay and unberthing.
- At all events anyway, if sea or weather conditions imply any risk for vessels, port installations or other, vessel's master will take all necessary cautions and assistance needed to avoid possible damages.
- Among other reasons, because of the power installations for cranes, hoppers, etc. it is forbidden any liquid flow on the quay coming from the ship.
- Master have to pay special attention to vessel's movement on piers, cranes, bollards and fenders during berthing and unberthing manoeuvres and also keep watch over vessel's ropes tightness for different stages of cargo and tide.
- Vessel with dangerous goods on board, must all time keep sufficient crewmembers, engine ready and adequate means to carry out any eventual emergency unberthing.

At Huelva on,

Port Authority  
(stamp)



Ship's Master  
(sign & stamp)



### IMPORTANT:


MARPOL V: Included in "Port Tariffs", **except** for the category "Other waste and residues".  
**First thing in the morning**, please have garbage ready to be collected.  
To control the service, it is **COMPULSORY** to sign and stamp the receipt daily, whether garbage is **delivered or not**.

MARPOL I: Included in "Port Tariffs".

MARPOL I, IV, VI, "Other waste and residues", as well as MARPOL V collection which have to be collected after hours or by floating means shall be requested by the vessel.

For any query related to the conditions of the services rendered, do not hesitate to contact your agent.

**EK 23: Salerno (Italy) Limani**

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
|  <b>PORTO DI SALERNO</b> |  | <b>AREA OMOGENEA A</b>   | <b>15 DIC. 2018</b>  |
| Port name:  | Salerno  |  |  |
| Port facility name:   | Area Omogenea A  |  |  |
| IMO port facility number:   | ITSAL-0001   | Latitudine:  | 40° 40.32' N Longitudine: 14° 44.64' E   |
| Description:  | Passenger Ships - Passenger Ferries - Containers - Ro-ro - Other |  |  |
| <b>UGUR S</b>   | Dangerous goods - General cargo                                  |  |  |
| Ship name   | <b>Pier nr</b>   | <b>berthed</b>   | <b>Date arrived at Salerno</b>   |
| SSO   |  |  |  |
| Port facility has alternative security arrangements?  | No   |  |  |
| Port facility has approved equivalent security arrangements?  | No   |  |  |
| Port facility has approved port facility security plan?   | Yes  |  |  |
| Date of port facility security plan approval:   | 04/06/2009   |  |  |
| Has this port facility security plan been withdrawn?  | No   |  |  |
| Port facility security plan withdrawn date  |  |  |  |
| Maritime security point of contact:   |  |  |  |
| Name:   | Italian Coast Guard Station SALERNO                              |  |  |
| Address   |  |  |  |
| Port Code:  | SALERNO  |  |  |
| Telephone:  | +390892587911  | Fax:   | +390892580890  |
| Email:  | salerno@guardiacostiera.it                                       |  |  |
| PFSO AREA OMOGENEA A  |  | Mr. Angelo Imparato  | Tif. +39 089221077<br>Cell. +39 3487104080<br>Telefax +39 089254244<br>Tif Home +39 089274455<br>e-mail <a href="mailto:angelo.imparato@amoruso.it">angelo.imparato@amoruso.it</a> |
| DEPUTY PFSO AREA OMOGENEA A   |  | Mr. Giuseppe Amoruso   | Tif. +39 089255564<br>Cell. +39 3477892836<br>Telefax +39 089255942<br>Tif Home<br>e-mail <a href="mailto:giuseppeit@amoruso.it">giuseppeit@amoruso.it</a>                         |
| <b>AUTORITA' DESIGNATA / HARBOUR MASTER</b>   |  |  |  |
| -Sede   |  | Via Molo Manfredi 84121 SALERNO  |  |
| -Responsabile   |  | Comandante p.t.  |  |
| -telefono diretto   |  | 089 252044   |  |
| -telefono centralino  |  | 089 2587911  |  |
| -telefono centrale operativa H24  |  | 089 255000 - 089 2587938   |  |
| -telefax  |  | 089 2580890  |  |
| -e-mail   |  | <a href="mailto:salerno@guardiacostiera.it">salerno@guardiacostiera.it</a> |  |
| <b>AUTORITA' PORTUALE / PORT AUTHORITY</b>  |  |  |  |
| PFSO  |  | dott. DI MAURO Salvatore   |  |
| -telefono   |  | 089 255299   |  |
| -cell   |  | 329 0894890  |  |
| -telefax  |  | 089 255299   |  |
| -e-mail   |  | <a href="mailto:s.dimauro@porto.salerno.it">s.dimauro@porto.salerno.it</a> |  |



**EK 24: Salerno (Italy) Liman**

Agenzia Marittima - Casa di Spedizioni

**Amoruso**  
Giuseppe Spa

Salerno, ... /2018

To the Master of m/v

Re: **Salerno's port security**

The following for inform you that:

- aa) port of Salerno: ID nr. 12583
- bb) un locator: itsal
- cc) security level = 1
- dd) pfs: Mr. Imparato, mobile phone nr. +39 348 710 4080 – fax +39 089 254244  
mail: [angelo.imparato@amoruso.it](mailto:angelo.imparato@amoruso.it)
- ee) emergency contact nrs:
  - VHF ch. 16
  - telephone: +39 089 255 000 – fax: +39 089 2580890
  - police: 113
  - firebrigade: 115
  - ambulance: 118
  - taxi service: +39 089 757575, pier nr. 11
  - port facility: 0001**

Kind regards.

p. **Amoruso Giuseppe S.p.A.**

AMORUSO Giuseppe S.p.a. Capitale Sociale € 1.547.034,00 - C.C.I.A.A. SA244422 - Tribunale SA 910/92  
Sede Legale: Molo Trapezio - Int. Porto - 84121 - SALERNO - Sede Operativa: Via Ligea, 51 - 84121 SALERNO  
P.IVA 02822830655 - C.F. 06101650635 - Tel + 39 089 2581511 - Fax + 39 089 236588 - e-mail: [info@amorusoagency.it](mailto:info@amorusoagency.it)

# EK 25: Marina Di Carrara (Italia) Limani

ITCG MSC.Circ.1111 | FORM A  S74/XI-2/9 inspection only  During PSC inspection pursuant to Directive 2009/16/EC

## ITALIAN COAST GUARD MARITIME SECURITY

REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES IN ACCORDANCE WITH INTERIM GUIDANCE ON CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY (Resolution MSC.159(78))<sup>1</sup>

Name of reporting Authority  
Italian Coast Guard – Marina di Carrara Office  
Via Aldo Salvetti 5  
54033 Marina di Carrara (ITALY)  
Phone: +39 0585 6467  
E-mail: [cpcarrara@mit.gov.it](mailto:cpcarrara@mit.gov.it)

Copy to  Master  
 Duly Authorized Officer administrative office

If control measures, other than lesser administrative measures are taken, additional copies of this report shall be provided to:

- Administration  
 Recognised Security Organization (RSO)  
 IMO  
 Port State of ship next port call (if denied entry or expelled)

|                           |       |  |                   |
|---------------------------|-------|--|-------------------|
| 2. Date of first boarding | 3     | 3. Place of inspection                     | Marina di Carrara |
| 2.a Date of final report  | /2018 | 3.a Port facility UNLOCODE (as applicable) | ITMDC001          |

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| 4. Name of ship                  | 5. Flag of ship |
| 6. Type of ship<br>GENERAL CARGO | 7. Call sign    |
| 8. IMO number<br>9019573         | 9. GT           |
| 10. Date of keel laid<br>1991    |                 |

|  |  |
|--|--|
| 11. Recognised Security Organization (RSO) | Phoenix Register of Shipping (PHRS)<br><small>if 'other RSO', please, specify / if no RSO, please select 'Other' and specify</small> |
|--|--|

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| 12. Registered owner (from CSR)      | Name:               |
| 12.a IMO owner identification number | Address: AJE y: MAf |


|   |                         |
|---|-------------------------|
| 13. Registered bareboat charterer, if applicable (from CSR) | Name:                   |
|   | Address: City: Country: |

|  |                    |
|--|--------------------|
| 14. Company (from CSR)                 | Name:              |
| 14.a IMO Company identification number | Address: / 5972571 |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| 15. ISSC issuing Authority | 16. Date of issue: 2017 Date of expiry: 2022<br>Date of intermediate verification: dd/mm/yyyy |
|----------------------------|---|

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 17. Ship security level | <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 |
|-------------------------|---|

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 20. Specific control measures taken: | <input type="checkbox"/> none <input checked="" type="checkbox"/> YES (see paragraph 19 of attached FORM B) |
|--------------------------------------|---|

|  |   |
|--|---|
| 22. Name and signature of the master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 14 is correct | Name:  |
|  | Signature: .....  |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 23. Supporting documentation | <input checked="" type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/> yes |
|------------------------------|---|

|  |  |
|--|--|
| Duly Authorized Officer(s)   |  |
| Name(s):   | LT (ITCG) Francesco ROVETTI Signature: .....   |
|  | LT (ITCG) Maria Elena ARDELLA Signature: ..... |
| Italian Coast Guard – Marina di Carrara Office   Security Unit         |  |
| Address: Via Aldo Salvetti n. 5 54033 Marina di Carrara (ITALY)        |  |
| Telephone: +39 0585 6467   |  |
| E-mail: <a href="mailto:cpcarrara@mit.gov.it">cpcarrara@mit.gov.it</a> |  |

<sup>1</sup> This report has been issued solely to inform the Master, the Company, other port States and interested Parties that a security inspection by the Italian Coast Guard has taken place in accordance with SOLAS XI-2/9 and Article 8 of Regulation (EC) n. 725/2004 of 31/03/2004 on enhancing ship and port facility security. This inspection report cannot be construed as a security certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

**ITALIAN COAST GUARD  
MARITIME SECURITY**

**REPORT OF THE IMPOSITION OF A CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES IN ACCORDANCE WITH INTERIM GUIDANCE ON  
CONTROL AND COMPLIANCE MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY (Resolution MSC.159(78))**

| Name of ship |  | IMO Number                         | Place and date of inspection   |  |
|--------------|--|------------------------------------|--|--|
| NAZ 1        |  | 9019573                            | Marina di Carrara, 23/08/2018  |  |
| No.          | 18. Reason(s) for non-compliance <sup>2)</sup>   | Convention reference <sup>1)</sup> | 19. Action taken by D.A.O.(s) <sup>2)</sup>  | 21. Corrective action(s) taken by ship or Company <sup>2)</sup>    |
| 1            | Discrepancies recorded between date recorded of last SSAS test and the report of the test itself<br>Restricted Areas not monitored as appropriate. All areas found opened. In addition wheelhouse not marked as restricted area. | ISPS 2002/A/10                     | SSO INSTRUCTED TO PROPERLY FILL RELEVANT RECORDS   | WE UNDERSTAND AND FILED TO THE ISPS LOG FILE'S A/P ATTACHED PHOTOS |
| 2            | Restricted Areas not monitored as appropriate. All areas found opened. In addition wheelhouse not marked as restricted area.   | ISPS 2002/A/7                      | IMPOSED RECTIFICATION BEFORE DEPARTURE   | RECTIFIED A/P ATTACHED PHOTOS                                      |
| 3            | Details of PF PoCs (PFSO, Security Authority) not available on board.  | ISPS 2002/A/12                     | IMPOSED RECTIFICATION BEFORE DEPARTURE. SSO ALWAYS TO BE PROVIDED WITH RELEVANT INFORMATION BEFORE CALLING THE PORT. | WE TOOK FROM AGENCY A/P ATTACHED PHOTOS                            |
| 4            | Records of security equipment and maintenance not readily available on board.  | ISPS 2002 / A / 10                 | IMPOSED RECTIFICATION BEFORE DEPARTURE   | I WRITED TO THE ISPS RECORDS FILE A/P ATTACHED PHOTOS              |
| 5            | Visitor's log book   | ISPS 2002/A/7                      | NOT PROPERLY FILLED. SSO INSTRUCTED TO RECORD IDENTITIES OF  | LAST VISITORS IS AGENCY. AND SHE WRAS WRITED A/P ATTACHED PHOTOS.  |





## EK 26: Aveiro (Portekiz) Limani

### SOCIEDADE DE AGENCIAMENTO DE NAVIOS, LDA.

AV. JOSÉ ESTEVÃO, EDIFÍCIO PORTO AZUL, N.º 318 R/C DTO.  
 APARTADO 56 • 3834-908 GAFANHA DA NAZARE  
 TEL.: +351 234 390 810 • FAX: +351 234 390 811  
 E-mail: geral@sana-navios • www.sana-navios.pt  
 A.O.H.: +351 962 980 645 • P.I.C.: Luis Campos

#### AVEIRO PORT CONTACT LIST

##### NORTH TERMINAL AND BULK TERMINAL PTAVE-0010

| Division   | P.I.C.         | Telephone      | Mobile Phone   | e-mail                               |
|------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------------|
| Operations | Durindo Cruz   | +351 234393300 | +351 964097290 | geral.terminalnorte@portodeaveiro.pt |
| Security   | Isa Cardoso    | +351 234393300 | +351 962074910 | isacardoso@portodeaveiro.pt          |
|            | Armando Santos | +351 234393300 | +351 967495474 | seguranca@portodeaveiro.pt           |
| Pilots     | Julio Pinheiro | +351 234369429 | +351 966083157 | pilotos@portodeaveiro.pt             |

##### SOUTH TERMINAL - PTAVE-0008

| Division   | P.I.C.             | Telephone      | Mobile Phone   | e-mail                      |
|------------|--------------------|----------------|----------------|-----------------------------|
| Operations | Luis Tavares       | +351 234378797 | +351 968063649 | ltavares@socarpor-aveiro.pt |
| Security   | Luis Pedro Tavares |                | +351 925417812 | lpedro@socarpor-aveiro.pt   |

##### CAPTAINCY

| Division        | P.I.C. | Telephone      | Mobile Phone   | e-mail                      |
|-----------------|--------|----------------|----------------|-----------------------------|
| Harbour Master  | n/a    | +351 234397230 |                | capitania.aveiro@marinha.pt |
| Maritime police | n/a    | +351 234397246 | +351 916353407 | piquetepm.aveiro@marinha.pt |

##### IMMIGRATION OFFICE

| Division   | P.I.C. | Telephone      | Mobile Phone   | e-mail              |
|------------|--------|----------------|----------------|---------------------|
| Operations | n/a    | +351 234367010 | +351 963793528 | pf207.aveiro@sef.pt |

##### OTHER CONTACTS

|                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| Emergency Telephone Number           | 112            |
| Fire Brigade                         | +351 234320120 |
| Police (Guarda Nacional Republicana) | +351 234361487 |
| Central Taxis                        | +351 234361235 |
| Hospital                             | +351 234378300 |

REGISTADO NA COMISSÃO DE REGULAÇÃO



Sociedade por Quotas - NIPC e Matriculada 502 488 093, na C. R. C. do Aveiro - Capital Social € 200.000,00

**EK 27: Poti (Gürcistan) limanı**

**EMERGENCY CONTACT LIST**

PORT : ( POTI, Georgia

| ORGANISATION                                   | PHONE  | VHF | VHF CALL                    | E-MAIL   |
|--|--|-----|-----------------------------|--|
| Agents PACE SHIPPING                           | Tel:+995 493 27 05 01<br>mob: +995 595 60 86 67  | 16  | pace-shipping agent         | pace-shipping@pace.ge                                |
| Terminal central control tower dispatcher dept | +995 4932 77777 as op. starts speak dial 79 27<br>+995 4932 77777 as op. starts speak dial 79 26 | 16  | poti 2                      |  |
| Port Authority                                 | +995 4932 77777 as op. starts speak dial 78 66<br>+995 577 22 16 56                              | 16  | poti 5<br>poti port control | impoti@mta.gov.ge                                    |
| Hirabour master OFFICE                         |  |     |                             |  |
| POTI PORT CONTROL                              |  |     |                             |  |
| Fire Brigade                                   | +995 4932 77777 as op. starts speak dial 12 00   |     |                             |  |
| Medical Emergency                              | +995 4932 77777 as op. starts speak dial 79 74   |     |                             |  |
| Coast guard                                    | +995 493 27 25 28  | 16  | posseydon                   |  |
| Immigration authorities                        | +995 577 77 0015   | 16  | poti 3                      |  |
| PFSO   | +995 5 99 887910   |     |                             | www.pfsoship.com<br>valhanga.chikhvadze@pfsoship.com |

POTI SEA PORT:

IMO NUMBER:4021736  
SECURITY LEVEL 1.  
UNLOCODE : GEPTI  
ID NUMBER:668546135

REMARKS:

FOR SMALL SHIFTINGS BY VESSELS FORCE AS PER STEVEDORES REQUEST (W/O TUGBOATS AND PILOT ASSISTANCE) PLS CONTACT VHF CHANNEL 16 to POTI PORT CONTROL (VHF CALL: POTI 5 OR POTI PORT CONTROL) AND (CENTRAL CONTROL TOWER VHF CALL: POTI 2).

FOR POLLUTION INCIDENTS AND DETECTION OF THE OIL SPOTS INSIDE/OUTSIDE THE HARBOUR PLS CONTACT VHF CHANNEL 16 POTI PORT CONTROL (VHF CALL: POTI 5 OR POTI PORT CONTROL) AND (CENTRAL CONTROL TOWER VHF CALL: POTI 2) COAST GUARD (VHF CALL POSSEYDON).



## EK 28: Djen-Djen (Cezayir) Limanı

| Declaration Of Security / Güvenlik Deklerasyonu |                                 |                                  |                     |
|---|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| Hazırlayan/Prepared By<br>CSO                   | Yayın Tarihi / Issue Date<br>11 | Düzeltilme No / Revision No<br>0 | Sayfa / Page<br>1/2 |

### DECLARATION OF SECURITY GÜVENLİK DEKLERASYONU

|                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| Gemi Adı<br>Name of Ship            | : M/V                  |
| Port of Registry<br>Sicil Limanı    | : VALLETTA             |
| IMO Numarası<br>IMO Number          | :                      |
| Limana Adı<br>Name of Port Facility | : DJENDJEN / PORT OPEN |

This Declaration of Security is valid from .. until <sup>COMPLETION</sup> .., for the following activities.(list the activities with relevant details)

Bu Güvenlik Deklarasyonu, aşağıdaki güvenlik seviyeleri kapsamında, aşağıdaki faaliyetler ..... (ilgili ayrıntılarıyla birlikte faaliyetleri yazınız) için, ..... 'dan ..... 'e kadar geçerlidir:

Gemi için Güvenlik Seviye(leri)si  
Security Level(s) for the Ship  
Limana için Güvenlik Seviye(leri)si  
Security Level(s) for the Port Facility

|   |         |
|---|---------|
| : | ONE (1) |
| : | ONE (1) |

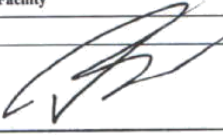



The port facility and ship agree to following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities.

Limana tesisi ve gemi, Uluslararası Gemi ve Limana Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kısım A'nın şartlarına uygunluğu sağlamak için, aşağıdaki güvenlik önlemleri ve sorumluluklarını kabul eder.

| Activity   | The Port Facility | The Ship |
|--|-------------------|----------|
| Ensuring the performance of all securing details / Tüm güvenlik görevlerinin yerine getirilmesini sağlamak   |                   |          |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have Access / Sadece yetkili personelin girmesini sağlamak için sınırlı alanların izlenmesi               |                   |          |
| Controlling access to the port facility / Limana tesisine girişin kontrol edilmesi   |                   |          |
| Controlling access to the ship / Gemiyeye girişin kontrol edilmesi   |                   |          |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding to ship<br>Manevra alanları ve gemiyeye çevreleyen alanlar da dahil limana tesisinin izlenmesi |                   |          |
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship<br>Manevra alanları ve gemiyeye çevreleyen alanlar da dahil geminin izlenmesi                  |                   |          |
| Handling cargo / Yük elleçleme   |                   |          |
| Delivery of ship's store / Gemi kumanyasının teslimatı   |                   |          |
| Handling unaccompanied baggage / Sahipsiz bagajların elleçlenmesi  | NIL               | N/A      |

**EK 28: (Devam ediyor)**

| INTERNATIONAL SHIP SECURITY                     |   |                                  | Form No               |
|---|---|----------------------------------|-----------------------|
| Declaration Of Security / Güvenlik Deklerasyonu |   |                                  |                       |
| Hazırlayan/Prepared By<br>CSO                   | Yayın Tarihi / Issue Date<br>07.11.2006 | Düzeltilme No / Revision No<br>1 | Sayfa / Page<br>2 / 2 |

| Activity   | The Port Facility   | The Ship  |
|--|---|---|
| Controlling the embarkation of persons and their effects / Kişilerin gemiye binişlerinin ve kişisel eşyalarının kontrol edilmesi   |  |  |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility / Güvenlik haberleşmesinin gemi ile liman tesisi arasında kurulmuş olmasının sağlanması |  |  |

(GGG veya LTGG'nin bu sütunlar altındaki paragrafları, onay verilen ilgili Plana göre gemi veya liman tesisi tarafından faaliyetin yapıp yapılmayacağına işaret eder.)

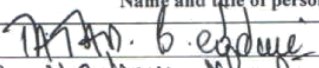
Bu anlaşmada imzası bulunanlar, belirtilen faaliyetler sırasında gemi ve liman tesisi için getirilen güvenlik önlemleri ve düzenlemelerinin, SOLAS XI-2 ve ISPS Kodu Kısım A'nın hükümlerine uygun olduğunu ve onaylanmış Planlarında veya anlaşmaya varılan spesifik düzenlemelerde öngörülen şartlara uygun olarak uygulanacağını tasdik eder.


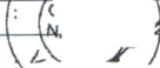
.....'da (yer) ..... 'da (tarih) yapılmıştır

(The initials of the SSO or PFSO under these columns indicates whether the activity will be done, in accordance with the relevant approved Plan, by the ship or the port facility.)

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and Part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved Plan or the specific arrangements agreed to.

Done at (place) ..... on (date) .....

| Signed for and on behalf of   |   |
|---|---|
| The Port Facility (Liman)   | The Ship (Gemi)   |
| (Signature of Port Facility Officer / Liman Tesisi Güvenlik görevlisi imza)                       | (Signature of Ship Security Officer / Gemi Güvenlik Görevlisi imza) |
| Name and title of person who signed / İmzalayan Şahsın Adı ve Ünvanı                              |   |
| İsim / Name :  | İsim / Name : .....   |
| Unvan / Title : Harbour Master / PFSO   | Unvan / Title : .....   |

| Contact Details (to be completed as appropriate) (indicate the telephone numbers or the radio channels of frequency used)          |   |
|--|---|
| İrtibat bilgileri (uygun şekilde doldurulacaktır): (telefon numaraları veya kullanılacak telsiz kanalları / frekansını belirtiniz) |   |
| Port Facility / Liman :                         | Master / Kaptan :  |
| Port Facility Security Officer / Liman Güvenlik Görevlisi  | Ship Security Officer / Gemi Güvenlik Görevlisi   |
| Company / Şirket : .....   | Company Security Officer / Şirket Güvenlik Görevlisi : .....  |



**EK 29: Skikda (Skida/Cezayir) Limani**



**E.P. SKIKDA**

**SKIKDA PORTS  
DECLARATION OF SECURITY**

Name & N° of Port Facility

DZSKIK001

Name of the Ship

Port of Registry

IMO Number

PANAMA

This Declaration of Security is Valid From ..... 21/8 ..... Until ..... sailing .....  
For The Following Port / Ship Interface Activities.....

**LIST THE ACTIVITIES WITH RELEVANT DETAILS**

Under following security levels

Security level (s) for the port

Security level (s) for the ship

|    |
|----|
| 01 |
| 01 |

The Port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the international code for the security of ship and port facilities.

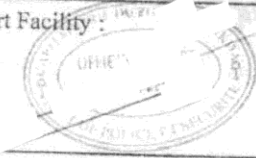

| ACTIVITY  | PORT FACILITY | SHIP |
|---|---------------|------|
| Ensuring the performance of all security duties   | ✓             | ✓    |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorised Personnel have access              | ✓             | ✓    |
| Controlling access to port facility   | ✓             | N.A  |
| Controlling access to the ship  | ✓             | ✓    |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship      | ✓             | N.F  |
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship               | ✓             | ✓    |
| Handling of cargo   | N.A           | ✓    |
| Delivery of ship's stores   | N.A           | ✓    |
| Handling unaccompanied baggage  | N.A           | ✓    |
| Controlling the embarkation of persons and their effects                                      | N.A           | ✓    |
| Ensuring that security communication is readily Available between the ship and port facility. | ✓             | ✓    |

The signatories to this agreements certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and part A of code that will be implemented in accordance with provisions already stipulated in their approved plan or specific arrangements agreed to and set out the attached annex.

Date at ..... SKIKDA ..... on the ..... 18 .....

**EK 29: (Devam ediyor)**

**Signed on and on behalf**

|   |  |
|---|--|
| The Port Facility :  | The Ship :  |
|---|--|

( Signature of Port Facility Officer)

( Signature of Master or Ship security officer)

| NAME AND TITLE OF PERSON WHO SIGNED / |       |
|---------------------------------------|-------|
| Name                                  | Name  |
| Titre                                 | Titre |

**Contact details /**

| For the port facility /  | For the ship /                                    |
|--|---|
| Port Facility : Tél : + 213 38 75- 29- 70<br>Fax : + 213 38 75- 29- 70<br>E-Mail : salhi_a@skikda-port.com | Master :<br>Commandant<br>Ship Security officer : |
| Port facility security Officer :<br>SALHI. A : + 213-661-15-88-44<br>Duty officer channels 16/14           | Company security Officer :                        |

## EK 30: Bar (Karadağ) Limani

### PORT OF BAR – GENERAL INFORMATION

| NAME  | CONTACT DETAILS  |
|---|--|
| DIBIEM SHIPPING AGENCY                                      | + 382 30 311 599   |
| <i>DIBIEM AGENT – Mr. SCEKIC NOVAK</i>                      | + 382 69 323 503   |
| DIBIEM AGENT – Mr. SAVO MARKOCH                             | + 382 69 067 510   |
| HARBOUR MASTER'S OFFICE                                     | + 382 30 312 733 / +382 69 290 274 / VHF Ch 16   |
| PORT OF BAR (MEBAR) SECURITY OFFICER MR. MALOVIC DUSKO      | Tel:+382 30 300 420 / Mob:+ 382 67 333 959 / VHF: 14 / 16<br>E-mail: dusko.malovic@lukabar.me        |
| PORT OF ADRIA (MEBAR) SECURITY OFFICER MR. MIROSLAV RADOMAN | Tel:+382 30 301 113 / Mob:+ 382 67 445 176 /<br>E-mail: radoman.miroslav@portofadria.me              |
| PILOTS / VTS MONTENEGRO                                     | VHF Ch 14 / VHF Ch 11 & 16   |
| WORKING HOURS   | 1 <sup>st</sup> shift: 0700-1400; 2 <sup>nd</sup> shift: 1400-2100; 3 <sup>rd</sup> shift: 2100-0400 |

**IMO Port facility number : MEBAR – 0001 / SECURITY LEVEL 1**

**GARBAGE DELIVERY NOTE: GARBAGE DELIVERY IS COMPULSORY ONCE A DAY**

**IT IS IMPORTANT GARBAGE DELIVERY TO BE DONE DURING REGULAR WORKING HOURS ( 0700 – 2100 HRS MONDAY TO FRIDAY AND 0700 – 1400 ON SATURDAY, IF DELIVERED ON SATURDAY AFTERNOON AND SUNDAY THE WHOLE DAY IT WILL BE CONSIDERED AS OVERTIME SERVICE ) AND QUANTITY WHICH WILL BE DELIVERED NOT TO EXCEED 1 CBM PER DAY, OTHERWISE IT WILL BE EXTRA CHARGED.**



## EK 31: Mersin (Türkiye) Limanı

| Port Facility Security Contact Information       |   |
|--|---|
| <b>M.I.P</b><br><b>MERSIN INTERNATIONAL PORT</b> |   |
| Port   | Port of MERSİN  |
| Port Facility date/number                        | 04.01.2013/ 0933093   |
| <b>M.I.P Facility Security</b>                   |   |
| Contact person                                   | Mrs.Tuba POLAT DOĞAN- <i>PFSO- Admin Affairs &amp; Security Manager</i>                                       |
| Phones   | +90 312 54 53 (Mobile) / +90 312 54 53 (MIP)  |
| Fax and e-mail                                   | Fax: 03 32 54 53<br>tdc@mersinport.com.tr   |
| <b>M.I.P Medical Service</b>                     |   |
| Contact person                                   | AKIR - <i>Doctor</i>  |
| Phones   | +90 532 682 44 66 (Mobile) +90.324.239 20 77 (MIP)  |
| Fax and e-mail                                   | bcakir@mersinport.com.tr  |
| <b>M.I.P Control Center</b>                      |   |
| Contact person                                   | <i>Control Center Supervisors</i><br>Mr. Gökbalp AL, Mr.Samet KARA  |
| Phones   | +90 312 99 15 (Mobile)  |
| Fax and e-mail                                   | kgokalp@mersinport.com.tr / gbilen@mersinport.com.tr<br>soarica@mersinport.com.tr / tkaemaz@mersinport.com.tr |
| <b>M.I.P Emergency Response and Support</b>      |   |
| Contact person                                   | Mr. Barış RISÜT - <i>Manager</i><br>Mr. Kadir ÖZGİTER - <i>Emergency Response Specialist</i>                  |
| Phones   | +90 312 56 (Mobile) , 0 312 29 41 (MIP)   |
| Fax and e-mail                                   | +90 312 76 32 (Mobile)<br>barisut@mersinport.com.tr / kyigiter@mersinport.com.tr                              |

1

Rev. No: 0  
Rev. Date: 10.10.07



**EK 32: Roda Port (İzmit/Türkiye) Limanı**

| PFSP APPROVED ON  |  | CERT VALID UNTIL | SECURITY LEVEL | LATITUDE                                       | LONGITUDE                                | PORT ID NUMBER |
|---|--|------------------|----------------|--|--|----------------|
|   |  |                  | 1              | 40°24'40" N                                    | 029°05'00" E                             | 0916187        |
| <b>PORT AUTHORITY OF RODA LIMAN</b>   |  |                  |                | PHONE  | +90 9 00 30                              |                |
| ADRESS : Roda Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri A.Ş.<br>Ata Mahallesi 146 Nolu Sokak No : 5 GEMLİK / BURSA |  |                  |                | FAX  | +90 (224) 519 00 31                      |                |
|   |  |                  |                | WEB  | www.rodaport.net                         |                |
|   |  |                  |                | VHF  | CH.16 + 71                               |                |
| <b>PFSO / ASS. GEN. MANAGER</b>   |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 519 00 30<br>Central 5000      |                |
| Mr. İsmail Özaydın / Z  |  |                  |                | E - MAIL                                       | iz@rodaport.net                          |                |
| <b>PFSO / OPERATION MANAGER</b>   |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 519 00 30<br>Central 5100      |                |
| Mr. E. Seren / Z  |  |                  |                | GSM  | +90 (224) 519 00 30<br>Central 5100      |                |
|   |  |                  |                | E - MAIL                                       | seren@rodaport.net                       |                |
| <b>WAREHOUSE MANAGER</b>  |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 519 00 30<br>Central 7100      |                |
| Mr. İsmail Özaydın / Z  |  |                  |                | GSM  | +90 (224) 519 00 30<br>Central 7100      |                |
|   |  |                  |                | E - MAIL                                       | ismailozaydin@rodaport.net               |                |
| <b>HARBOUR MASTER OFFICE</b>  |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 513 11 33                      |                |
| <b>COAST GUARD</b>  |  |                  |                | PHONE  | 158                                      |                |
| <b>PILOTS &amp; TUGS</b>  |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 524 88 31<br>Central 154 - 160 |                |
|   |  |                  |                | VHF  | CH.71                                    |                |
| <b>FIRE FIGHTING</b>  |  |                  |                | PHONE  | 110                                      |                |
| <b>FIRST AID / AMBULANCES</b>   |  |                  |                | PHONE  | 112                                      |                |
| <b>POLICE</b>   |  |                  |                | PHONE  | 155                                      |                |
| <b>GENDARME</b>   |  |                  |                | PHONE  | 156                                      |                |
| <b>RODA PORT STEVEDORING</b>  |  |                  |                |  |  |                |
| <b>CHIEF OPERATION SHIFT MANAGER</b>  |  |                  |                | PHONE  | +90 (224) 519 00 30<br>Ce 5121           |                |
|   |  |                  |                | GSM  | +90 (224) 519 00 30<br>Ce 5121           |                |
|   |  |                  |                | E - MAIL                                       | operasyon@rodaport.net                   |                |
| <b>PORT WORKING HOURS</b>   |  |                  |                | 24 HRS 08.00-16.00 / 16.00-24.00 / 00.00-08.00 |  |                |
| <b>MEAL TIMES</b>   |  |                  |                | 12.00-12.30 / 19.30-20.00 / 03.30-04.00        |  |                |
| <b>TIDAL RANGES / DENSITY OF WATER</b>  |  |                  |                | ± 1.016-1.022                                  |  |                |
| <b>TAXI PHONE NUMBERS &amp; DISTANCES</b>   |  |                  |                |  |  |                |
| <b>ÇINAR TAXI</b>   |  |                  |                | +90 (224) 513 24 67                            |  |                |
| <b>TERMINAL TAXI</b>  |  |                  |                | +90 (224) 513 80 88                            |  |                |
| <b>GÜVEN TAXI</b>   |  |                  |                | +90 (224) 513 32 40                            |  |                |
| <b>KÖRFEZ TAXI</b>  |  |                  |                | +90 (224) 513 18 21                            |  |                |
| <b>DISTANCE TO GEMLİK</b>   |  |                  |                | 8 km   |  |                |
| <b>DISTANCE TO BURSA</b>  |  |                  |                | 30 km  |  |                |

Doküman No: OPRGH 19 08.11.2017-04

MASTER'S SIGNATURE AND STAMP

**EK 33: Bagfaş (Bandırma/Türkiye Limanı)****PORT : BANDIRMA BAGFAS / TURKEY**

| <b>EMERGENCY CONTACT NUMBERS</b>         |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | <b>NAME</b>  | <b>ADDRESS</b>   | <b>CONTACT</b>   |
| <b>TERMINAL OPERATOR</b>                 | BANDIRMA BAGFAS<br>FERTILIZER FACTORY<br>JETTY<br>MR. HAYATI TUFAN<br>KANATLI                | BANDIRMA-ERDEK<br>YOLU 10. KM<br>BANDIRMA-TURKEY                           | PHONE: +90 266 714 1000<br>FAX: +90 266 714 1005<br>MOBILE: +90 536 411 2518<br><a href="mailto:hayati.kanatli@bagfas.com.tr">hayati.kanatli@bagfas.com.tr</a>                   |
| <b>TE HARBOUR MASTER<br/>OF BANDIRMA</b> | MR KÜLDÜZ  | BANDIRMA   | PHONE: +90 266 714 1005<br>FAX: +90 266 714 1005   |
| <b>AGENT</b>                             | A.RIZA KINAY<br>SHIPPING AGENCIES<br>AND TRADING INC.,<br>BANDIRMA BRANCH<br>MR. SINAN SENOL | M.AKIF ERSOY STREET<br>KINAY BUILDING<br>NO:5 P.O.BOX:12<br>10230 BANDIRMA | PHONE: +90 266 715 57 00<br>FAX: +90 266 714 81 65<br>MOBILE: +90 532 411 25 18<br>E-MAIL:<br><a href="mailto:Bandirma.agency@kinaygroup.com">Bandirma.agency@kinaygroup.com</a> |
| <b>PFSO</b>                              | EROL<br>SECURITY CHIEF   | BANDIRMA-ERDEK<br>YOLU 10. KM<br>BANDIRMA-TURKEY                           | PHONE: +90 266 714 1005<br>FAX: +90 266 714 1005<br>M. PHONE: +90 532 411 25 18<br>E-MAL : <a href="mailto:erol.erten@bagfas.com.tr">erol.erten@bagfas.com.tr</a>                |
| <b>PILOT STATION</b>                     | BADEKAS PILOT<br>STATION - BADEKAS<br>DENİZ TASIMACILIGI<br>A.S.                             | BANDIRMA-ERDEK<br>YOLU 10. KM<br>BAGASAN BUILDING<br>BANDIRMA-TURKEY       | PHONE: +90 266 714 1005<br>FAX: +90 266 714 1005<br>VHF: 16 / 74   |
| <b>TOWAGE SERVICES</b>                   | BADEKAS DENİZ<br>TASIMACILIGI A.S.   | BANDIRMA-ERDEK<br>YOLU 10. KM<br>BAGASAN BUILDING<br>BANDIRMA-TURKEY       | PHONE: +90 266 714 1005<br>FAX: +90 266 714 1005<br>VHF: 16 / 74   |
| <b>SANITARY OFFICE</b>                   | MR GOKHAN METIN  | BANDIRMA   | PHONE: +90 266 714 1005<br>FAX: +90 266 714 1005<br>MOBILE: +90 532 411 25 18  |
| <b>POLICE</b>                            | BANDIRMA MARINE<br>POLICE STATION<br>MR MUSTAFA DURMAZ                                       | INONU CAD. NO:97<br>10200 BANDIRMA   | PHONE: 155<br>+90 266 714 21 41<br>FAX<br>MOBILE: +90 532 411 25 18  |
| <b>CUSTOMS ENFORCEMENT</b>               | MR RUHSAT ŞAHİN  | BANDIRMA   | PHONE: +90 266 714 53 54<br>FAX: +90 266 714 53 54<br>MOBILE: +90 532 411 25 18  |
| <b>FIRE DEPARTMENT</b>                   | BANDIRMA FIRE<br>BRIDGE  | 600 EVLER MAHALLESİ<br>KOROZMAN CADDESİ<br>10220 BANDIRMA                  | PHONE: +90 266 714 53 54<br>+90 266 714 53 54<br>E-MAIL:<br><a href="mailto:fire@faive.com">fire@faive.com</a>   |
| <b>MEDICAL ASSISTANCE</b>                | BANDIRMA STATE<br>HOSPITAL   | T.C. SAĞLIK<br>BAKANLIĞI BALIKESİR<br>BANDIRMA DEVLET<br>HASTANESİ         | PHONE: 112<br>PHONE: +90 266 714 53 00<br>+90 266 738 00 22  |

## EK 34: Port Akdeniz (Antalya/Türkiye Limanı)



ISPS Infos  
Port Name

Port Facility Name

IMO port facility number  
Description

Latitude Longitude

Port Facility Security Officer Infos:

ORTADOĞU ANTALYA  
LIMAN İŞLETMELERİ  
PORT FACILITY OF PORT  
AKDENİZ  
TRAYT-0005  
BULK CARRIER – GENERAL  
CARGO – CONTAINER –  
CRUISE  
36° 50.00' N / 30° 36.50' E

|                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| Port Facility     |                       |
| Security Officer: | an                    |
| Telephone:        | 0090 242 13 80 / 2156 |
| Mob:              | 5 4                   |
| Fax:              | 0090 242 259 11 83    |
| Telex:            | N/A                   |
| E-Mail:           | akdeniz.com           |

| Event                                      | First Contact Person | Contacts   |
|--|----------------------|--|
| Fire Emergency                             | Shift Manager        | VHFChannel 12 - 16 (Shift Manager)<br>Dial L 31 99 43            |
| Oil Spill                                  | Shift Manager        | VHFChannel 12 - 16 (Shift Manager)<br>Dial 0090 99 43            |
| Security Emergencies ( PFSO Oğuz Türkmen ) |                      | VHFChannel 12 - 16 (Security Manager)<br>Dial 0090 530 158 16 64 |

Coast Guard: 158  
Fire: 110  
Ambulance: 112  
Coastal Safety: 151

Thanks & Best Regards

Vessel Name & Voyage Date 05.09.2018

Maste Signature

\*Bu formun kayıt ve teslim uygulaması, OPR-TAL-001 FORMLARIN KAYIT VE TESLİM SÜRECİ TALİMATına göre yapılır

OPR-GEM-FRM-052.08

REV.TAR.: 05.10.2017

YAYIN TARİHİ: 06.01.2016

## EK 35: Derince (İzmit/Türkiye) Limanı

| OPERASYON VE EMNİYET KURALLARI   |   |
|--|---|
| <p>Liman içerisinde emniyette bulunan gemilerin kapitanları, aşağıda belirtilen liman güvenliği ve operasyon kurallarına uyumlu, operasyonları ve güvenliği sağlanması hususunda özen göstermelidir.</p> <p>Liman güvenliğini sağlamak amacıyla ve gerektiğinde ayrılanlardır. Fareiller tüm halatları yerleştirilmelidir.</p> <p>Borda iskelesi emniyet ekipmanı birlikte ve kararlık saatlerinde yeterli aydınlatılmaya uygun şekilde kullanılmalıdır. Muvafık ve diğer maddelerden arındırılmış olmalıdır. İskele üzerindeki hareketleri engellemeyecek biçimde yerleştirilmelidir.</p> <p>Güverte ve borda iskele gemi limanda kalacağı sürece korunmalıdır. Görevli olmayan personel gemiyeye alınmamalıdır.</p> <p>Tüm kargo donanımı iyi durumda ve güvenli standartlarıyla uyumlu olmalıdır. Kargo alımı ve güverte temizliği, Derince Bir Şey bulunmamalıdır. Kargo operasyonlarını güvenli şekilde sürdürmek için kararlık saatlerinde yeterli aydınlatılmasına sağlanmalıdır.</p> <p>Tüm araçlar, tehlikeli koşullar ve diğer tehlikeli durumlarda iş alanlarını etrafı güvenli şekilde çevrilmelidir. Tüm puntalar 1,2 m yüksekliğinde ve güvenli olmalıdır. Lashing platformlarında dışıya engelleyecek uygun puntalar bulunmalıdır.</p> <p>İSGS uyarınca limanın oluşturduğu bir Güvenlik Planı vardır. Kazgüle güvenli kontrolleri yapılabilir, bu şekilde kazgüle/kyda olan tüm mürettebat gerekli kimlik belgelerini taşımalıdır.</p> | <p>Limanın her bir ve limanın koordinasyonu olmadan geminin, onaylanmamış ve sıcak işlem alanı olarak belirtilen yerleri dışında hiçbir yerde sıcak işlem yapılamaz.</p> <p>Balast, çöp, kargodan geriye kalanlar, siltinca suyu, ekolojik dengeye ve çevre sağlığına zarar verecek eşya ve endüstriyel atık veya maddeler, atık yağ, ya da benzer kirli maddeler denize veya iskelelere deklonez. Tespit edilen kırık için ceza işlemi uygulanır.</p> <p>Limana bağlanılı veya liman operasyon Departmanı'ndan bildirilmezse andan itibaren gemi iki saat içerisinde güvenli şekilde manevraya hazır olmalıdır.</p> <p>Geminin itikazını indirmek, orijinal pozisyonu değiştirmek, hareketler hata getirmek veya motorunu tamir/kontrol etmek için Liman Başkani'nden ve Operasyon Departmanı'ndan izin alınmalıdır.</p> <p>Lashing materyalleri, twistlock çamaşır, ilkın uçkurular hazırlanmalıdır. Lashing planları Foremen'e gösterilmeli ve kopyası verilmelidir.</p> <p>Gemi, operasyon sürecinde yıkılma/boşalma planını limana bildirmektir zorundadır. Kaptan, yıkılma ve boşalma araçlarının kullanılmasına emniyet uygun durumda olmasına ve itkil, yük bağlama/yük gözne işlemleri özel işler tarafından yapılma bile, denizlikle güvenli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmeye dikkat etmek zorundadır. Kaptan emniyetli gözne/yük bağlama/yük gözne işlemlerine müdahale etmek zorundadır.</p> <p>Limana elverişli olacak kargonun durumunu / hasar raporunu onaylatması için gemi yetkilisi bilgilendirilmelidir. Bilgi raporu gemi yetkilisi tarafından kabul edilmesini durumunda dahil liman sorumlu olmayacaktır.</p> |
| <p>Gemi ile ilgili araştırmalar yapılmamalıdır. Aksi takdirde liman sorumluluk kabul etmez.</p>  | <p>Gemi limanda bulunduğu sürece tüm gemi personeli güvenlik kuralları geçerlidir. İş güvenliği, forstörün yelik, iş ayakkabısı, iş tulumu giyilmelidir.</p> <p>Operasyon boyunca bir gemi sabit devamlı güverte bulunmalı ve ulaşılabilmelidir.</p> <p>Gemi donanımı, ekipman ve mürettebat kusurundan doğabilecek her türlü kaza, hasar ve kayıplar gemi sorumluluğundadır.</p> <p>Safport gerek görmesi durumunda gemiye girişim boyunca veya bir başka ihtimale şifit edebilir. Gemi gerekli personel hazır bulundurmamıştır. Gemi ve yük kaptanı sorumludur. Dicare tabidir. Gemi yarınama / Kazgüle manevralarında ilave römorkör kullanımı gerekebilir. Ek römorkör kullanımı devamlı tabidir.</p> <p>Kadı ve Operasyonel Numaralar<br/>Pilot İstasyonu (Safport): WH-12/15<br/>Operasyon Şefi: 0531 684 42 32</p> <p>Derince Liman<br/>Ben, M/V ..... in Kaptanı Derince Liman Operasyonel Emniyet Kurallarını anladığımı ve bunlara uyacağımı kabul ediyorum.</p> <p style="text-align: right;">İD/2018</p>  |



## EK 36: Akçansa (Çanakkale/Türkiye) Limanı

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| Dök. Ref.         | <i>Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.</i>                               | Revizyon 00                                 |
| EYS-LMN-11-ÇT34-A | <b>GEMİ KAPTANLARI VE MÜRETTEBATI<br/>İÇİN AMBARLI LİMAN KURALLARI</b> | Revizyon Tarihi: 27/04/2018<br>Sayfa: 1 / 3 |

İlgili OHSAS 18001 4.4.6

**AKÇANSA ÇİMENTO SANAYİ A.Ş. LİMANINA YÜKLEME/BOŞALTMA İÇİN GELEN YABANCI VEYA TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN KAPTANLARI VE MÜRETTEBATLARININ UYMASI GEREKEN TALİMATLAR AŞAĞIDAKİ GİBİDİR.**

1. İSKELEMİZE GELEN GEMİLERİN PERSONELİ İSKELEYE GİRİŞ VE ÇIKIŞLARINI GÜVENLİK KONTROL NOKTASINDAN YAPACAKLARDIR.
2. GEMİ İHTİYAÇLARI VE HER TÜRLÜ KUMANYANIN, MERİ GÜMRÜK MEVZUATLARI GEREĞİNCE YETKİLİ GÜMRÜK MEMURLARININ GÖZETİMİ VE KONTROLU OLMASIZIN İSKELEYE GİRİŞ/ÇIKIŞLARININ YAPILMASI YASAKTIR.
3. AKÇANSA ÇİMENTO ÖZEL İSKELEMİZE YÜKLEME/BOŞALTMA İÇİN GELEN YABANCI VEYA TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN KAPTANLARI, MÜRETTEBATLARI, YOLCULARI VEYA İLGİLİ YERLERDEN İZİN ALMAK KAYDI İLE GEMİYE ZİYARET VEYA İŞ AMAÇLI OLARAK GELEN ŞİRKET YETKİLİLERİ İLE MİSAFİRLERİN;
  - 3.1. LİMAN SAHASI İÇİNDE DOLAŞMALARI
  - 3.2. ÖZEL ARAÇ, ŞİRKET ARACI VEYA TİCARİ TAXI İLE ÖZEL İSKELE SAHAMIZA GİRİŞ/ÇIKIŞ YAPMALARI
  - 3.3. ALKOLLÜ VEYA UYUŞTURUCU MADDE ALMIŞ OLARAK ÖZEL İSKELEMİZE GİRMELERİ VEYA İSKELE SAHAMIZDA DOLAŞMALARI, CAN GÜVENLİKLERİ VE ISG KURALLARIMIZ NEDENİYLE KESİNLİKLE YASAKTIR.
4. TÜM GEMİLERİN ÇEVRE SAĞLIK KANUNLARINA UYARAK DENİZ'İ VE ÇEVRE'Yİ KİRLİTİCİ VEDE ÇEVRE KİRLİLİĞİ YARATACAK KATI, SIVI, ATIK, RASPA, BOYA VS. GİBİ İŞLEMLERİNİ İSKELEMİZDE VEYA ÇEVRESİNDE YAPMALARI KESİNLİKLE YASAKTIR.
5. İSKELEMİZDEKİ GEMİNİZİN TAHLİYE VEYA YÜKLEME OPERASYONU SÜRESİNCE;
  - 5.1. GEMİNİZİN ANA MAKİNASININ AKÇANSA ÇİMENTO LİMAN MÜDÜRLÜĞÜNÜN İZİNİ VE HABERİ OLMASIZIN DEVRE DIŞI YANI GEMİNİN ATIL VE HAREKET EDEMEZ DURUMA GETİRİLMESİ YASAKTIR, EĞER GEMİNİZİN ANA MAKİNASINA HERHANGİBİR TAMİR VEYA BAKIM YAPILACAK OLMASI HALİNDE YAPILACAK TAMİR VEYA BAKIMIN DETAYLARININ VE SÜRESİNİN TARAFIMIZA ÖNCEDEN YAZILI OLARAK BİLDİRİLMESİ VE İZİN ALINMASI GEREKMEKTEDİR.
  - 5.2. GEMİ GÜVERTESİNDE VEYA ETRAFINDA İZİNSİZ SICAK ÇALIŞMA GEREKTİREN İŞLER (KAYNAK, OKSİJEN İLE KESİM YAPMAK VB.) YAPILMASI YASAKTIR.
  - 5.3. YÜZME, BALIK TUTMAK, SANDAL, TEKNE GİBİ DENİZ ARAÇLARI İLE İSKELE ETRAFINDA DOLAŞMAK YASAKTIR.
  - 5.4. OPERASON SIRASINDA VİNÇ ÇALIŞMA ALANI, PERSONEL GEÇİŞİNE KAPATILMALIDIR. PERSONEL GEÇİŞLERİ ANCAK AMBARIN DİĞER TARAFINDAN (GEMİ SANCAK TARAFINDAN YANAŞMIŞ İŞE GEÇİŞLER İSKELE TARAFINDAN) YAPILMALIDIR.

## EK 36: (Devam ediyor)

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| Dök. Ref.         | <i>Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.</i>                               | Revizyon 00                                 |
| EYS-LMN-11-ÇT34-A | <b>GEMİ KAPTANLARI VE MÜRETTEBATI<br/>İÇİN AMBARLI LİMAN KURALLARI</b> | Revizyon Tarihi: 27/04/2018<br>Sayfa: 2 / 3 |

İlgili OHSAS 18001 4.4.6

- 5.5. İSKELEDE DALMAK, DENİZE GİRMEK, OLTA, AĞ VEYA SANDALLA BALIK YASAKTIR.
- 5.6. TAHLİYE VEYA YÜKLEME YAPILAN AMBARA OPERASYON SÜRESİNDE GİRİŞ VE ÇIKIŞLAR KESİNLİKLE YASAKTIR. CRANE ÇALIŞMASI SIRASINDA AMBAR ETRAFINDA DOLAŞILMASI, AMBAR İÇERİSİNE DÜŞME RİSKİNİ BARINDIRDIĞINDAN OPERASYON ANINDA ÇALIŞMA ALANINDA GEMİ PERSONELİ BULUNDURULMAMALIDIR.
6. GEMİNİN BAŞ VE KIÇ ÜSTÜNDE ACİL DURUMLAR İÇİN BİRER ADET YEDEK HALAT BULUNDURULACAKTIR.
7. GEMİ DENİZ TELSİZİ İLE 12. VE 16. KANALDAN HER ZAMAN ÇAĞRISINA CEVAP ALABİLİR, ACİL DURUMLARDADA LİMAN MÜDÜRLÜĞÜNE EN KISA SÜREDE BİLGİ VERİLMELİDİR.
8. SİGARA İÇME ALANLARI DIŞINDA SİGARA İÇİLMESİ YASAKTIR.
9. ALTIN, CEP TELEFONU VB. ALIŞVERİŞLER KABUL EDİLMEMEKTEDİR.
10. GEMİ PERSONEL LİSTESİNDE BULUNAN PERSONELİN İDARE (RESMİ MAKAMLAR) TARAFINDAN ALINAN İZİNLERİ OLMASI HALİNDE ÇIKIŞLARINA İZİN VERİLMEKTEDİR. HARİCİ OLARAK GİRİŞ YAPACAK TÜM ZİYARETÇİ, TEKNİK SERVİS, İKMAL GİBİ MİSAFİRLERİN GİRİŞ İZİNLERİNİN ALINMASINA MÜTEAKİP LİMAN YÖNETİMİNE BİLDİRİLECEK VE UYGUNLUK İLE GİRİŞ İZİNLERİ VERİLECEKTİR.
11. GÜMRÜK VE LİMAN MÜDÜRÜNÜN İZİNİ OLMADAN GEMİ ÇEVRESİNDE DENİZ ARACI DOLASIMLARI UYGUN DEĞİLDİR.
12. GEMİLERİN TÜM HAREKETLERİ (IRGAT İLE YER DEĞİŞİKLİĞİ DAHİL) LİMAN MÜDÜRÜNÜN İZİNİ İLE YAPILMAKTADIR.
13. KİRLİ BALAST BASIMI, YAĞLI SUYUN DENİZE AKMASI, YAĞLARIN BOŞALTIMASI VB. DENİZ KİRLİLİĞİNE NEDEN OLABİLECEK TÜM UYGUNSUZLUKLARIN ÖNÜNE GEÇİLMESİ GEMİ KAPTANININ SORUMLULUĞUNDADIR.
14. LİMANDA RASPA VE PÜSKÜRTME BOYA YASAKTIR.
15. AMBAR İÇİ MENHOL KAPAKLARININ, BORU DEVRELERİNİN VB. AMBAR İÇİNDE DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN TÜM NOKTALAR İŞARETLİ OLMALI VE OPERASYON ÖNCESİ LİMAN YÖNETİMİNE / STEVEDORE'A DURUM İBRAZ EDİLMELİDİR. AKSİ TAKTİRDE KONU BÖLGELERDE YAŞANACAK HASARLARDAN LİMAN SORUMLU DEĞİLDİR AYNI ZAMANDA LİMAN EKİPMANLARINDA MEYDANA GELEBİLECEK HASARLARIN MALİYETİ RUCÜ EDİLECEKTİR.
16. GEMİYE PERSONEL GEÇİŞİNİN EMNİYETLİ BİR ŞEKİLDE YAPILMASI İÇİN (GANGWAY İNDİRİLMESİ, DÜŞME RİSKİNİ BERTARAF İÇİN AĞ İLE ETRAFININ ÖRÜLMESİ) GEREKLİ İŞLEMLER GEMİ TARAFINDAN SAĞLANACAKTIR. AKSİ DURUMDA ELLEÇLEME FAALİYETİ BAŞLATILMAYACAKTIR.
17. LİMAN YÖNETİMİ İZİN ALINMAMIŞ TÜM OLAYLARDAN KAYNAKLI HASAR VEYA OLAYLARDAN

**EK 36: (Devam ediyor)**

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| Dök. Ref.         | <i>Akçansa Çimento San. ve Tic. A.Ş.</i>                               | Revizyon 00                                 |
| EYS-LMN-11-ÇT34-A | <b>GEMİ KAPTANLARI VE MÜRETTEBATI<br/>İÇİN AMBARLI LİMAN KURALLARI</b> | Revizyon Tarihi: 27/04/2018<br>Sayfa: 3 / 3 |

İlgili OHSAS 18001 4.4.6

SORUMLU DEĞİLDİR.

18. 3 VARDİYA VE 7/24 LİMAN ÇALIŞMAKTADIR. (RESMİ TATİLLER HARİÇ) YEMEK SAATLERİ AŞAĞIDAKİ GİBİDİR.

KAHVALTI :0300LT-0400LT

ÖĞLE YEMEĞİ :1200LT-1300LT

AKŞAM YEMEĞİ :1900LT-2000LT

19. HERHANGİ BİR SORUN OLMASI HALİNDE LİMAN MÜDÜRLÜĞÜ İLE İLETİŞİM SAĞLANMALIDIR.

20. AKÇANSA LİMAN YÖNETİMİNİN İLETİŞİM BİLGİLERİ AŞAĞIDAKİ GİBİDİR.

MEHMET ALİ ŞENER - PORT MÜDÜR : 90 (212) 875 27 00

İBRAHİM ANIL ZANA - LTGS : 90 (212) 875 27 00

HAYATİ ŞAHİN - OPERASYON SORUMLUSU : 90 (212) 875 27 00

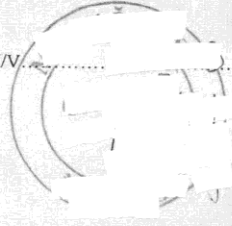
“YUKARIDA BELİRTİLEN KURALLARA VE TALİMATLARA UYULMADIĞI TAKTİRDE MEYDANA GELEBİLECEK BÜTÜN HASARLAR VE KAYIPLARDAN SORUMLU OLMAYACAĞIMIZI, DOLAYISI İLE DOĞABİLECEK BÜTÜN SORUMLULUKLARIN TARAFINIZA AİT OLACAĞINI BİLDİRİRİZ.”

İŞ BİRLİĞİNİZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ.

AKÇANSA

LİMAN MÜDÜRLÜĞÜ

MASTER OF M/V.....



**EK 37: Bartın Limanı (Bartın/Türkiye) Limanı****BARTIN PORT ISPS CODE CHECK LIST**

Date of arrival: 22.07.2018  
Varış Tarihi  
Date of departure: DEPARTURE  
Ayrılma tarihi

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| Name of the ship<br>Geminin ismi  | NAZ 1                           |
| IMO number<br>IMO numarası  | 9019573                         |
| Security level of vessel<br>Gemi güvenlik seviyesi  | (1) (one) (low)                 |
| Last port of call<br>Son uğranılan liman  | CONSTANTIA                      |
| Call sign<br>Çağrı işareti  | ZEME                            |
| Type of cargo<br>Yük cinsi  | G. CARGO                        |
| If any, list of IMDG Code Cargo<br>IMDG code yük varsa listesi  | NO                              |
| Ship's ISPS code certificate number<br>ISPS kod sertifika numarası  | No: 201701165                   |
| Ship's ISPS code certificate validity date<br>ISPS kod sertifika geçerlilik tarihi                            | SEPTEMBER 14, 2022              |
| SSO's certificate validity date<br>SSO sertifika geçerlilik süresi  | 06.12.2021                      |
| Company Security Officer Name<br>Şirket Güvenlik Zabitanın Adı Soyadı   | UTKU KÜLÜK                      |
| If any, list of Crew change<br>Gemi personeli değişimi varsa listesi  | SIGNOR: 3<br>SIGN OFF: 2        |
| If any, place and definition of repair on vessel:<br>Gemi üzerinde onarım çalışması olacaksa yeri ve niteliği | NO                              |
| If any, details about supply (fuel, oil or water):<br>Gemiye ikmal olacaksa detayları (yakıt, yağ veya su)    | F. WATER about<br>(40 mt + 45') |
| Any other subjects :<br>Belirtilmek istenen diğer hususlar  | NO                              |

Signature  
Babür HALULU

Signature of SSO / Master

PFSO Contact details:

Mobile : +90 544 572 05 73  
e-mail: baburhalulu@hotmail.com  
VHF : 16  
UN-CODE: TR BTN-001  
PORT ID NUMBER: 0974127

Vessel contact details:

CAPTAIN : +90 533 1377040  
SSO :  
CSO : +90 533 7675785  
VHF : 16

**EK 37: (Devam ediyor)**



**PORT OF BARTIN / DECLARATION OF SECURITY**

Name of Ship (Gemi Adı) **NAZ 1**  
 Port of Registry (Tescil Limanı) **PANAMA**  
 IMO Number (IMO Numarası) **9019573**  
 Name of Port Facility (Liman Tesisinin Adı) **PORT OF BARTIN / BARTIN LIMANI**

(This Declaration of Security is valid from **22.07.2018** until **DEPARTURE** for the following activities **LOADING**  
 (list the activities with relevant details) under the following security levels

Bu Güvenlik Deklarasyonu, aşağıdaki güvenlik seviyeleri kapsamında, aşağıdaki faaliyetler **YIKILMA**  
 (İlgili ayrıntılarıyla birlikte faaliyetleri yazınız) için **22.07.2018** dan **KAÇIŞ** e kadar geçerlidir:

Security level(s) for the ship (Gemi için güvenlik seviyeleri) **1 (ONE) BIR**  
 Security level(s) for the port facility (Liman tesisi için güvenlik seviyeleri) **1 (ONE) BIR**

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.  
 Liman tesisi ve gemi, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodu kısmı A'nın şartlarına uygunluğu sağlamak için, aşağıdaki güvenlik önlemleri ve sorumlulukları kabul eder.

| Activity (Faaliyet)   | Port Facility (Liman Tesisi) | Ship (Gemi) |
|---|------------------------------|-------------|
| Ensuring the performance of all security duties<br>(Tüm güvenlik görevlerinin yerine getirilmesini sağlamak)  | PFSO                         | SSO         |
| Monitoring restricted areas to ensure that only authorised personnel have access<br>(Sadece yetkili personelin girmesini sağlamak için sınırlı alanların izlenmesi)                     | PFSO                         | SSO         |
| Controlling access to the port facility (Liman tesisine girişin kontrol edilmesi)   | PFSO                         |             |
| Controlling access to the ship (Gemiye girişin kontrol edilmesi)  |                              | SSO         |
| Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship<br>(Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil liman tesisinin izlenmesi)          | PFSO                         |             |
| Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship<br>(Manevra alanları ve gemiyi çevreleyen alanlar da dahil geminin izlenmesi)                           | PFSO                         | SSO         |
| Handling of cargo (Yük elleçleme)   |                              | SSO         |
| Delivery of ship's stores (Gemi kumanyasının teslimatı)   |                              | SSO         |
| Handling unaccompanied baggage (Sahipsiz bagajların elleçlenmesi)   | PFSO                         | SSO         |
| Controlling the embarkation of persons and their effects<br>(Kişilerin gemiye binişlerinin ve kişisel eşyalarının kontrol edilmesi)   |                              | SSO         |
| Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility<br>(Güvenlik haberleşmesinin gemi ile liman tesisi arasında kurulmuş olmasının sağlanması) | PFSO                         | SSO         |

The initials of the SSO or PFSO under these columns indicates whether the activity will be done, in accordance with the relevant approved Plan, by the ship or the port facility.  
 (SSO veya PFSO'nun bu sütunlar altındaki parafaları onay verilen ilgili Plana göre gemi veya liman tesisi tarafından faaliyetin yapılıp yapılmayacağına işaret eder.)

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS XI-2 and Part A of the ISPS Code and will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved Plan or the specific arrangements agreed to.  
 (Bu anlaşmada imzası bulunanlar, belirtilen faaliyetler sırasında gemi ve liman tesisi için getirilen güvenlik önlemleri ve düzenlemelerinin, SOLAS XI-2 VE ISPS Kodu Kısım A'nın hükümlerine uygun olduğunu ve onaylanmış Planlarında veya anlaşmaya varılan spesifik düzenlemelerde öngörülen şartlara uygun olarak uygulanacağını tasdik eder.)

Done at (place) **PORT OF BARTIN** on (date) **22.07.2018**  
**BARTIN LIMANININ** 'da (yer), ..... 'da ..... (tarih) yapılmıştır.

Signed for and on behalf of  
 The port facility (Liman Tesisi)  
 PORT OF BARTIN  
 UN locode : TR BTN  
 Statement no : 0974127  
 IMO Number : TR BTN 001

Name and Title for the facility Security officer  
 Babür HALULU  
 signature of PFSO

Name and title of person who signed  
 Name and Title for the Ship Security officer  
 signature of Master or SSO

Contact Details  
 Facility  
 Name and Title for the facility Security officer  
 (Contact Information)  
 Gsm: 0 544 572 05 79 - 0 530 761 71 20  
 VHF : 16  
 e-mail: baburhalulu@hotmail.com

For the Ship  
 Name and Title for the Ship Security officer  
 (Contact Information)  
 ship's mob: +905331777040



**EK 37: (Devam ediyor)**

07/177/2018



**PORT OF BARTIN / SECURITY AND EMERGENCY CONTACT LIST**

PFSO Name : Babür HALULU  
Gsm : 0.544 572 05 73 -0.530 761 71 20  
VHF : 16 Chanel / 74  
Phone : +90 378 238 58 51  
Fax : +90 378 238 58 51  
E-Mail : baburhalulu@hotmail.com  
ISPS Code  
Statement Number : 0974127  
IMO Number : TR BTN-001  
Locode : TR-BTN

Date: 22/07/2018  
M/V : NAR 1  
PORT OF REG : PANAMA  
IMO No : 9019573  
Security Level : 1 (LOW) AIR  
(For the port Facility)  
Security Level : 1 (LOW) AIR  
(For the ship)  
Ship Contact Details : VHF 16 / 77

**PORT MANAGEMENT**

Phone : +90 378 238 58 51  
Fax : +90 378 238 58 51  
VHF : 16 Chanel

**PORT FIRE BRIGADES**

Phone : 110  
Fax : +90 378 238 58 51  
VHF : 16 Chanel

**URGENT MEDICAL ASSISTANCE**

Phone : 112  
Phone : +90 378 227 76 20 (Hospital)  
Phone : +90 212 444 83 53

**POLICE**

Phone : 155

**GENDARME**

Phone : 156

**COAST GUARD**

Phone : 158

**CUSTOMS**

Phone : 136

**PILOT AND TUGS**

Phone : +90 378 238 58 51  
Fax : +90 378 238 58 51  
VHF : 16 Chanel

**HARBOUR MASTER AND PORT STATE CONTROL**

Phone : +90 378 238 61 51  
Fax : +90 378 238 69 05  
VHF : 16 Chanel  
web : www.bartinliman.gov.tr

**TURKISH SEARCH AND RESCUE**

Phone : +90 312 231 91 05  
Phone : +90 312 231 33 74  
Fax : +90 312 232 08 23  
Phone : +90 312 231 29 02 (MCC)  
Telex : +60744144  
Inmarsat C Telex : 0-583-427-122324  
Mobil Com : +873764142267  
Mobil Fax : +873764142269  
E-mail : trmcc@denizcilik.gov.tr

**DIRECTORATE GENERAL OF HEALTH FOR BORDER AND COASTAL AREAS**

Phone : +90 212 293 36 74  
Fax : +90 212 293 36 83  
E-mail : hssgm@hssgm.gov.tr

**PORT FACILITY SECURITY OFFICER**

Babür HALULU  
Port Facility Security Officer PFSO  
ISPS CODE

**SIGNATURE OF MASTER OF SHIP SECURITY OFFICER**

Ship's mob: +90 533 131 70 40

**ЕК 38: Novorosisky (Rusya) Limani**

**ЗАЯВЛЕНИЕ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПО МК ОСПС  
NOTICE OF INTERACTION UNDER ISPS CODE**

« » 2019 г.

|  |   |
|--|---|
| СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ<br>STEAVEDORE   | СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ<br>SHIP-OWNER   |
| Новоросийский морской торговый порт<br>Novorossiysk Commercial Sea Port  | КОМПАНИЯ  |
| ПОРТОВОЕ СРЕДСТВО<br>PORT FACILITY   | СУДНО<br>SHIP   |
| Основной перегрузочный комплекс<br>ПАО «Новоросийский морской торговый порт»<br>NOVOROSSISK- Commercial Sea Port<br>(OIL TERMINAL) IMO №   | Лицо командного состава, ответственное за охрану судна<br>SSO-Ship Security Officer         |
| <b>SECURITY LEVEL - 1</b>  |   |
| Должностное лицо портового средства<br>ответственного за охрану<br>PFSO – port Facility Security Officer   | Должностное лицо компании, ответственное за<br>охрану судна<br>CSO-Company Security Officer |
| Букач Николай Викторович<br>Bukach, Nikolai № PSO 003186<br>Телефон \ Telephone: +78617604654<br>Тел. Моб. \ Telephone mob.: +79887624834  |   |
| <b>ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ СВЯЗИ<br/>CONTACT DETAILS</b>  |   |
| Факс \ Fax: +78617604201<br>E-mail: NBukach@ncsp.com   | Radio channels: _____<br>Telephone: * _____<br>Fax: _____<br>E-mail: _____                  |
| Стороны подписавшие данное заявление, свидетельствуют, что согласованные меры охраны и организационные мероприятия, отвечают положениям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части «А» Кодекса ОСПС.<br>The sides the Notes certify that agreed security measures and arrangements do comply with the provisions Of chapter XI-2 and Part A of the ISPS Code. |   |

**Terminal master:**

(Name, signed Loading master OIL terminal)

**PFSO:**

**Н.В. Букач**

(фамилия, инициалы, подпись \ Name, signed PFSO)

(Name, signed)

**СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

|  |  |
|--|--|
| Диспетчер портового средства<br>Port Facility Dispatcher                               | Telephone \ Тел: +78617604626<br>Fax \ Факс: +78617604412<br>Radio channels \ УКВ канал: 16 \ 65<br>Позывной: Dispatcher |
| Представитель морского агентства<br>Forwarding Agent                                   | Telephone \ Тел: _____<br>Fax \ Факс: _____  |
| Центральная инспекция государственного портового контроля<br>Novorossiysk Port Control | Telephone \ Тел: +78617676429<br>Fax \ Факс: +78617642990<br>Radio channels \ УКВ канал: 9<br>Позывной: Novorossiysk-5   |
| Центр СУДС<br>Ship Traffic Service   | Telephone \ Тел: +78617602847<br>Fax \ Факс: +78617676427<br>Radio channels \ УКВ канал: 9                               |

## EK 39: Türkiye’de ISPS Koda Sahip Limanların Listesi

Son Güncelleme (UP TO DATE): 16/05/2019 (16:00)

| Açıklamalar | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:   | FAALİYET DETAYI:  | LİMAN KOORDİNATLARI:       |
|-------------|--|---|---|----------------------------|
|             | 2917001<br>(TRCKZ-0006)                  | ÇANAKKALE AKÇANSA LİMAN TESİSİ  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 39° 52'N 026° 09'E         |
|             | 0234002<br>(TRIST-0012)                  | AKÇANSA LİMANI (AMBARLI)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, RO RO, Kimyasal Tanker, Asfalt Tankeri | 40° 58'N 028° 41'E         |
|             | 0907003<br>(TRALA-0001)                  | ALİDAŞ LİMANI (ALANYA)  | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri  | 36° 32'N 032° 00'E         |
|             | 2748005<br>(TRMRM-0001)                  | MARMARİS LİMANI (MUĞLA)   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo                               | 36° 51'N 028° 16'E         |
|             | 2941006<br>(TRIZT-0010)                  | DİLER LİMAN İŞLETMESİ (KOCAELİ)   | Dökme Yük Gemisi,   | 40° 46'N 029° 35'E         |
|             | 2734007<br>(TRIST-0020)                  | GİSAŞ RIHTIMI (TUZLA)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40° 51'N 029° 16'27" E     |
|             | 0941008<br>(TRIZT-0023)                  | SOLVENTAŞ LİMANI (KOCAELİ)  | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker                                    | 40° 46'20" N 029° 33'10" E |
|             | 2931009<br>(TRISK-0007)                  | YAZICI LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner Gemisi                | 36° 41'N 036° 11,5'E       |
|             | 0941010<br>(TRIZT- 0015)                 | KROMAN ÇELİK A.Ş. LİMAN TESİSLERİ (KOCAELİ)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40°46'35" N 029° 35'45" E  |
|             | 0909011<br>(TRKUS-0002)                  | KUŞADASI LİMAN TESİSİ (AYDIN)   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri  | 37° 51'48" N 027° 15'18"E  |
|             | 0941012<br>(TRIZT-0011)                  | FORD OTOSAN YENİKÖY İSLKELESİ (KOCAELİ)   | Car-Carrier (Araba Gemisi), Genel Kargo, Dökme Yük                    | 40° 44'N 029° 51'E         |
|             | 2977013<br>(TRYLA-0001)                  | AKSA LİMAN TESİSİ (YALOVA)  | Kimyasal Tanker, Dökme Yük, Genel Kargo                               | 40° 41'56" N 029° 24'35" E |
|             | 2741014<br>(TRIZT-0016)                  | ASLAN ÇİMENTO LİMANI (KOCAELİ)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40° 45'25" N 029° 23'30" E |
|             | 2135015<br>(TRCES-0002)                  | ULUSOY ÇEŞME LİMANI   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Genel Kargo                               | 38° 19'30" N 026° 17'44" E |
|             | 2241016<br>(TRIZT-0024)                  | TÜPRAŞ İZMİT RAFİNERİSİ (KOCAELİ)   | Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri, Kimyasal Tanker                       | 40° 45'34" N 029° 45'39" E |
|             | 0955018<br>(TRSSX-0003)                  | AYGAZ SAMSUN TERMİNALİ  | LPG Tankeri   | 41° 15'12" N 036° 25'11" E |
|             | 0933019<br>(TRMER-0012)                  | OPET MERSİN TERMİNALİ (MERSİN)  | Akaryakıt Tankeri   | 34° 47'27" N 034° 41'10" E |
|             | 0931020<br>(TRISK-0006)                  | İSKENDERUN TANK SAHASI VE DOLUM TERMİNALİ (İSKENDERUN)                                      | Kimyasal Tanker   | 36° 36'32" N 036° 11'45" E |
|             | 0831021<br>(2931021)<br>(TRDYL-0005)     | PETGAZ LPG DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (PETGAZ LPG DEPOLAMA VE TÜP DOLUM LİMAN TESİSİ) (HATAY) | LPG Tankeri   | 36° 50'48" N 036° 08'12" E |
|             | 0931022<br>(TRDYL-0003)                  | AYGAZ DÖRTYOL TERMİNALİ   | LPG Tankeri   | 36° 50'N 036° 09'E         |
|             | 0934023<br>(TRIST-0008)                  | AYGAZ AMBARLI DOLUM TESİSİ (AMBARLI)  | LPG Tankeri   | 40° 58'11" N 028° 41'37" E |
|             | 0933024<br>(TRMER-0005)                  | ALPET MERSİN DOLUM TESİSİ   | Akaryakıt Tankeri   | 36° 46'16" N 034° 44'31" E |
|             | 0234026<br>(TRAMB-0001)                  | MARPORT KONTEYNER TERMİNALİ (AMBARLI)   | Genel Kargo, Dökme Yük, Konteyner                                     | 40° 58'N 028° 41'E         |
|             | 0234027<br>(TRIST-0014)                  | KUMPORT TERMİNALİ (AMBARLI)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner                       | 40° 58'N 028° 41'E         |
|             | 0234028<br>(TRIST-0015)                  | MARDAŞ TERMİNALİ (AMBARLI)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40° 58'N 028° 41'E         |
|             | 2907030<br>(TRAYT-0005)                  | PORT AKDENİZ ANTALYA LİMAN TESİSİ   | Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Genel Kargo, Dökme Yük Gemisi, Konteyner         | 36° 50'N 030° 36.50'E      |



**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar      | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:  | FAALİYET DETAYI:   | LİMAN KOORDİNATLARI:       |
|------------------|--|--|--|----------------------------|
|                  | 0934031 (TRZEY-0001)                     | ZEYPORT LİMANI (İSTANBUL)  | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri   | 40° 58'48" N 028° 53'45" E |
|                  | 0859033 (TRTEK-0003)                     | MARTAŞ MARMARA EREĞLİSİ LİMAN TESİSİ (TEKİRDAĞ)                    | Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Kimyasal Tanker, Konteyner Gemisi   | 40° 57.28'N 027° 55.3'E    |
|                  | 0835034 (TRALI-0029)                     | LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK (EGE ÇELİK) LİMAN TESİSİ (İZMİR) | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 38° 46'N 026° 55'E         |
|                  | 0941035 (TRIZT-0022)                     | SHELL DERİNCE TERMİNALİ (KOCAELİ)                                  | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker   | 40° 46'35" N 029° 35'45" E |
|                  | 0833037 (TRMER-0006)                     | ATAŞ MERSİN TESİSİ (MERSİN)  | Akaryakıt Tankeri  | 36° 48'N 034° 39'E         |
|                  | 2716038 (TRGEM-0005)                     | MKS MARMARA BORU HATTI VE ŞAMANDIRA SİSTEMİ (GEMLİK)               | Kimyasal Tanker  | 40° 25'45" N 029° 04'30" E |
| İşletme İzni Yok | 0907041 (TRAYT-0045)                     | ÇEKİSAN ANTALYA TERMİNALİ (Alanya-ANTALYA)                         | Akaryakıt Tankeri  | 36° 48'42" N 030° 35'44" E |
|                  | 0907042 (TRAYT-0015)                     | SHELLTURCAS ANTALYA TERMİNALİ                                      | Akaryakıt Tankeri  | 36° 51'N 030° 36'E         |
|                  | 0916044 (TRGEM-0001)                     | BORUSAN LİMANI (GEMLİK)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro  | 40° 25'N 029° 05'E         |
|                  | 0916043 (TRGEM-0006)                     | GEMPORT LİMANI (GEMLİK)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro, Sıvılaştırılmış Gaz(Amonyak ve Türevleri)Tankerleri                 | 40° 25'N 029° 07'E         |
|                  | 0941045 (TRIZT-0003)                     | ÇAYIROVA CAM SANAYİ LİMAN TESİSİ (GEBZE)                           | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 40° 48'05" N 029° 20'39" E |
|                  | 0948046 (TRBXN-0001)                     | BODRUM YAT LİMANI  | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri   | 37° 01'55" N 027° 25'35" E |
|                  | 2935047 (TRIZM-0005)                     | BATILİMAN LİMAN İŞLETMESİ (ALİAĞA)                                 | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 38° 45'N 26° 54'E          |
|                  | 2935049 (TRDIK-0001)                     | DİKİLİ LİMANI (İZMİR)  | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri(Asfalt), Kimyasal Tanker (Bitkisel Yağ) | 39° 04'18" N 026° 53'14" E |
|                  | 2935053 (TRALI-0033)                     | İDÇ NEMRUT LİMANI (İZMİR)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 38° 46'N 026° 56'E         |
|                  | 0941054 (TRIZT-0008)                     | ALTİNTEL LİMAN TESİSİ (GEBZE)                                      | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri,   | 40° 46'06" N 029° 32'02" E |
|                  | 0841055 (TRIZT-0012)                     | GÜBRETAŞ YARIMCA LİMANI  | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker  | 40° 46'27" N 029° 43'05" E |
|                  | 0941056 (TRIZT-0001)                     | AKTAŞ TANK TERMİNALİ (İZMİR)                                       | Kimyasal Tanker  | 40° 45'00" N 029° 51'00" E |
|                  | 1317057 (TRCKZ-0002)                     | İÇDAŞ-1 LİMANI (ÇANAKKALE)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 40° 27'N 027° 08'E         |
|                  | 0941058 (TRIZT-0018)                     | PETLINE PLATFORMU VE BORU HATTI (KOCAELİ)                          | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker  | 40° 44'28" N 028° 46'34" E |
|                  | 0952059 (TRUNY-0001))                    | ÜNYE LİMANI  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 41° 07'N 037° 20'30" E     |
|                  | 0941060 (TRDIL-0001)                     | ÇOLAKOĞLU METALURJİ LİMAN TESİSİ (Diliskelesi-KOCAELİ)             | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 40° 46'09" N 029° 31'57" E |
|                  | 0816062 (2916062) (TRGEM-0003)           | BP GEMLİK TERMİNALİ  | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker   | 40° 25.12'N 029° 07.12'E   |
|                  | 0941063 (TRDRC-0004)                     | KORUMA KLOR ALKALİ LİMANI (DERİNCE)                                | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo   | 40° 46'N 029° 52'E         |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar  | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:  | FAALİYET DETAYI:   | LİMAN KOORDİNATLARI:       |
|--|--|--|--|----------------------------|
|  | 0941064 (TRIZT-0028)                     | TOTAL OIL TÜRKİYE DOLFEN TESİSLERİ (GEBZE)           | Akaryakıt Tankeri  | 40° 46'14" N 029° 32'58" E |
|  | 2959065 (TRTEK-0002)                     | BUTANGAZ TRAKYA DEPOLAMATERMİNALİ (MARMARA EREĞLİSİ) | LPG Tankeri  | 40° 54'N 027° 55'E         |
|  | 0941067 (TRIZT-0027)                     | EVYAPPORT KİRAZLIYALI LİMANI (KOCAELİ)               | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro   | 40° 46'25" N 029° 42'40" E |
|  | 2441069 (TRIZT-0019)                     | POLİPORT LİMANI (KOCAELİ)                            | Dökme Yük Gemisi, Kimyasal Tanker, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri   | 40° 46'N 029° 31'E         |
|  | 2235070 (TRALI-0004)                     | TÜPRAŞ ALİAĞA TERMİNALİ (İZMİR)                      | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri  | 38° 49'46" N 026° 53'48" E |
|  | 0935072 (TRALI-0001)                     | EGE GÜBRE LİMAN TESİSİ (ALİAĞA)                      | Dökme Yük Gemisi, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Genel Kargo  | 38 00'55" N 26 55'58" E    |
|  | 2935073 (TRALI-0002)                     | HABAŞ NEMRUT LİMANI (ALİAĞA)                         | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 38° 46'N 026° 55'E         |
|  | 2931075 (TRISK-0002)                     | GÜBRET AŞ İSKENDERUN LİMANI                          | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri   | 36° 39'.54 N 036° 12'.12 E |
|  | 2901076 (TRCEY-0004)                     | BOTAŞ CEYHAN LİMANI (ADANA)                          | Akaryakıt Tankeri  | 36° 51'.54 N 035° 56'.42 E |
|  | 2931077 (TRDYL-0004)                     | BOTAŞ DÖRTYOL LİMANI (HATAY)                         | Akaryakıt Tankeri, LNG   | 36° 51'N 036° 08'E         |
|  | 2959078 (TRTEK-0001)                     | BOTAŞ LNG TERMİNALİ İSKELESİ (TEKİRDAĞ)              | LNG Tankeri  | 40° 59'30" N 027° 59'00" E |
|  | 2741079 (TRHER-0002)                     | NUH ÇİMENTO LİMAN TESİSİ (Hereke-KOCAELİ)            | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo  | 40°46'N 029° 36'E          |
|  | 0848081 (TRBXN-0003)                     | D-MARİN LİMAN TESİSİ (BODRUM)                        | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri   | 36° 59'57" N 027° 15'23" E |
|  | 0941084 (TRIZT-0020)                     | ROTA LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)                          | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro   | 40° 46'16" N 029° 43'23" E |
| İşletme izinleri paralelinde LTGP revizyonu yapılp Sertifikası yenilenecek. Talep bekleniyor. (04.10.2018) | 0908085 (TRHOP-0001)                     | HOPA LİMANI (ARTVİN)                                 | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri   | 41° 25'09" N 041° 25'45" E |
|  | 0941086 (TRIZT-0017)                     | LİMAŞ LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)                         | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Akaryakıt Tankeri, Koteyner  | 40° 43'N 029° 53'E         |
|  | 2910087 (TRBDM-007)                      | ÇELEBİ BANDIRMA LİMANI (BANDIRMA)                    | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Konteyner, Kimyasal Tanker   | 40° 21'34" N 027° 57'33" E |
|  | 1834088 (TRHAY-0001)                     | HAYDARPAŞA LİMANI (İSTANBUL)                         | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner   | 40° 59'40" N 029° 01'06" E |
|  | 1835089 (TRIZM-0008)                     | ALSANCAK LİMANI (İZMİR)                              | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker,   | 38° 26'54" N 027° 09'00" E |
|  | 0955090 (TRSSX-0008)                     | SAMSUNPORT LİMANI (SAMSUN)                           | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Ro-Ro                             | 41° 18'38" N 036° 21'22" E |
|  | 0941091 (TRDRC-0001)                     | SAFİ DERİNCE LİMANI (KOCAELİ)                        | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro,   | 41° 45'00" N 029° 50'00" E |
|  | 0931092 (TRISK-0009)                     | LİMAKPORT İSKENDERUN LİMANI (HATAY)                  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro  | 36°38'00"N 036° 10'00"E    |
|  | 0933093 (TRMER-0004)                     | M.I.P. MERSİN LİMANI (MERSİN)                        | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Bitkisel Yağ, Konteyner, Ro-Ro, Yolcu Gemisi, Feribot, Akaryakıt Tankeri (BİTÜM), Kimyasal Tanker | 36° 46'N 034° 39'E         |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar  | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:   | FAALİYET DETAYI:  | LİMAN KOORDİNATLARI:           |
|--|--|---|---|--------------------------------|
|  | 0959094 (TRTEK-0005)                     | TEKİRDAĞ LİMANI (TEKİRDAĞ) (CEYPORT)                        | Feribot, Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Kimyasal Tanker          | 40° 57'45" N 027° 30'24" E     |
|  | 2917095 (TRCKZ - 0004)                   | KARABİGA BELEDİYESİ LİMANI (ÇANAKKALE)                      | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40° 24'11" N 027° 18'30" E     |
|  | 0955096 (TRSSX-0005)                     | SADAŞ SAMSUN TERMİNALİ                                      | Akaryakıt Tankeri   | 41° 15'21" N 036° 24'43" E     |
|  | 0931100 (TRDYL-0001)                     | İPRAGAZ DÖRTYOL STOKLAMA TERMİNALİ (HATAY)                  | LPG Tankeri   | 36° 49'31" N 036° 08'41" E     |
|  | 0941101 (TRIZT-0004)                     | HABAŞ LPG TERMİNALİ (HABAŞ Tütüncüflük Terminali) (KOCAELİ) | LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri  | 40° 44'23" N 029° 47'04" E     |
|  | 2835102 (TRALI-0031)                     | PETKİM LİMANI (ALİAĞA)                                      | Kimyasal Tanker, LPG Tankeri, Genel Kargo, Dökme Yük, Akaryakıt Tankeri, Ro-Ro, Konteyner | 38° 46'40" N 026° 55'33" E     |
|  | 2907103 (TRAYT-0003)                     | POAŞ ANTALYA TERMİNALİ LİMAN TESİSİ (ANTALYA)               | Akaryakıt Tanker  | 36° 51'40" N 030° 38'39" E     |
|  | 2931105 (TRISK-0004)                     | PETROL OFİSİ İSKENDERUN TERMİNALİ                           | Akaryakıt Tanker  | 36° 36'48" N 036° 11'30" E     |
|  | 2955106 (TRSSX-0002)                     | POAŞ SAMSUN TERMİNALİ (SAMSUN)                              | Akaryakıt Tankeri   | 41° 15'N 036° 23'E             |
|  | 2935107 (TRALI-0036)                     | SOCAR TURKEY AKARYAKIT DEPOLAMA ALİAĞA TERMİNALİ            | Akaryakıt Tankeri   | 38° 46'20.5" N 026° 55'42.2" E |
|  | 2934108 (TRIST-0006)                     | POAŞ HARAMİDERE TERMİNALİ (AMBARLI)                         | Akaryakıt Tankeri   | 40° 58'N 028° 42'E             |
|  | 2961109 (TRTZX-0001)                     | POAŞ TRABZON TERMİNALİ                                      | Akaryakıt Tankeri   | 40° 58'27" N 039° 49'58" E     |
|  | 2941111 (TRDRC-0002)                     | PETROL OFİSİ A.Ş. DERİNCE TERMİNALİ                         | Akaryakıt Tankeri   | 40° 45'N 029° 51'E             |
|  | 2731112 (TRISK-0005)                     | İSDEMİR LİMAN TESİSİ (İSKENDERUN)                           | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Ürün Tankeri                   | 36° 43'30" N 036° 11'06" E     |
|  | 2935113 (TRALI-0003)                     | TOTAL-OIL ALİAĞA TERMİNALİ                                  | Akaryakıt Tankeri   | 38° 50'47" N 026° 55'10" E     |
| İşletme izni paralelinde Güvenlik sertifikası yenilecek. | 2361114 (TRTZX-0002)                     | TRABZON LİMAN TESİSİ (TRABZON)                              | Yolcu/Hızlı-Yolcu Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 41° 00'N 039° 45'E             |
|  | 2931115 (TRDYL-0006)                     | RUBİS PETROL TERMİNALİ                                      | Akaryakıt Tankeri   | 36° 50'14" N 036° 08'14" E     |
|  | 0833116 (TRMER-0008)                     | MERSİN SERBEST BÖLGE RIHTIMI (MESBAŞ)                       | Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, LPG Tankeri     | 36° 46'N 034° 39'E             |
|  | 0910117 (TRBDM-0005)                     | BAGFAŞ LİMANI (BANDIRMA)                                    | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker  | 40° 23'43" N 028° 31'00" E     |
|  | 2931118 (TRISK-0003)                     | ORHAN EKİNCİ İSKELESİ (İSKENDERUN)                          | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 36° 41.30'N 036° 11.46 E       |
|  | 0948119 (TRFET-0001)                     | FETHİYE BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (FETHİYE)                   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri,   | 36° 37'N 029° 04'E             |
|  | 0941120 (TRDIL-0004)                     | EFESANPORT LİMAN TESİSİ (GEBZE)                             | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Petrol Ürün Tankeri (Asfalt Yüğü Taşıyan)                  | 40° 46'06" N 032° 02'43" E     |
|  | 2901121 (TRCEY-0005)                     | TOROS TARIM CEYHAN TERMİNALİ                                | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker                         | 36° 55'12" N 035° 59'18" E     |
|  | 2701122 (TRCEY-0002)                     | SUGÖZÜ ENERJİ SANTRALİ İSKELESİ (Ceyhan)                    | Dökme Yük Gemisi  | 36° 50'01" N 035° 53'26" E     |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar  | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:   | FAALİYET DETAYI:  | LİMAN KOORDİNATLARI:             |
|--|--|---|---|----------------------------------|
|  | 2941123<br>(TRIZT-0013)                  | İGSAŞ LİMANI<br>(KOCAELİ)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Amonyak ve Melas), LPG, Tanker(Bitkisel ve Hayvansal Yağ) | 40° 45' N 029° 45' E             |
|  | 2941125<br>(TRIZT-0025)                  | TURKUAZ-İZGİN<br>TERMİNALİ (KOCAELİ)  | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker   | 40° 04' 28,8" N 029° 43' 13,6" E |
|  | 0974127<br>(TRBTN-0001)                  | BARTIN LİMANI<br>(BARTIN)   | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker,               | 41° 35' 06" N 032° 04' 30" E     |
|  | 0952128<br>(TRFAS-0001)                  | FATSA İSKELESİ (ORDU)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 41° 02' 51" N 037° 29' 58" E     |
|  | 0933129<br>(TRTAS-0001)                  | TDİ TAŞUCU LİMANI<br>(MERSİN)   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri, Hızlı-Kargo Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo                             | 36° 18' 34" N 033° 53' 24" E     |
|  | 2928130<br>(TRGIR-0002)                  | ÇAKIROĞLU GİRESUN<br>LİMAN TESİSİ (GİRESUN<br>LİMAN TESİSİ<br>(GİRESUNPORT))                    | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker, Konteyner                                   | 40° 55' N 038° 23' E             |
|  | 0933132<br>(TRTAS-0002)                  | MERSİN BÜYÜKŞEHİR<br>TAŞUCU BALIKÇI<br>BARINAĞI, FERİBOT VE<br>YAT YANAŞMA<br>İSKELESİ (MERSİN) | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri,<br>Genel Kargo  | 36° 20' N 033° 53.35' E          |
|  | 0953133<br>(TRRIZ-0001)                  | RİZE LİMANI (RİZE)  | Dökme Yük, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi, Konteyner  | 41° 03' N 40° 33' E              |
| İnşaatı müteakip LTGD ve LTGP yeniden hazırlanarak onaya sunulacak | 0834134<br>(TRIST-0011)                  | GALATAPORT<br>İSTANBUL TERMİNALİ  | Yolcu/Hızlı Yolcu Gemileri  | 41° 01' 31" N 028° 58' 56" E     |
| GEMPORT İLE BİRLEŞTİ   | 0916137<br>(TRGEM-0004)                  | GEMLİK GÜBRE LİMAN<br>TESİSİ (GEMLİK)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, LPG Tankeri (Amonyak ve türevleri için)                                    | 40° 25' 11" N 029° 06' 58" E     |
|  | 0810138 (2910138)<br>(TRCKZ-0001)        | AYVALIK BELEDİYE<br>İSKELESİ (ÇANAKKALE)  | Yolcu Gemisi, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 39° 19' 00" N 026° 41' 00" E     |
|  | 2867139<br>(TRZON-0002)                  | TTK ZONGULDAK<br>LİMANI (ZONGULDAK)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Ro-Ro, Yolcu Gemisi  | 41° 18' N 036° 22' E             |
|  | 0931140<br>(TRDYL-0002)                  | MİLANGAZ DÖRTYOL<br>TERMİNALİ   | LPG Tankeri   | 36° 49' 28" N 036° 08' 22" E     |
|  | 0941141<br>(TRIZT-0031)                  | MİLANGAZ KÖRFEZ<br>LPG TERMİNALİ  | LPG Tankeri   | 40° 46' N 029° 44' E             |
|  | 2767145<br>(TRERE-0001)                  | ERDEMİR LİMANI (KDZ.<br>EREĞLİ)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker   | 41° 17' 18" N 031° 23' 45" E     |
|  | 0910147<br>(TRMRA-0001)                  | SARAYLAR LİMANI<br>(MARMARA ADASI)  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo   | 40° 39' N 027° 40' E             |
|  | 2937148<br>(TRINE-0001)                  | İNEBOLU LİMANI<br>(İNEBOLU)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker (Metanol)  | 41° 58' 53" N 033° 46' 37" E     |
|  | 0967149<br>(TRZON-0003)                  | KARADENİZ EREĞLİ<br>BOZHANE LİMANI<br>(ZONGULDAK)   | Genel Kargo   | 41° 17' 08" N 031° 24' 51" E     |
|  | 0933150<br>(TRMER-0003)                  | ENERJİ MERSİN<br>TERMİNALİ  | Akaryakıt Tankeri   | 36° 49' 19" N 034° 46' 57" E     |
| İşletme İzni Yok   | 0948156<br>(TRMRM-0003)                  | DATÇA LİMAN TESİSİ<br>(MUĞLA)   | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri  | 36° 43' 20" N 027° 41' 19" E     |
|  | 2955157<br>(TRSSX-0004)                  | TOROS TARIM SAMSUN<br>LİMANI  | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Kimyasal Tanker  | 41° 15' N 036° 27' 24" E         |
|  | 2859158<br>(TRTEK-0004)                  | TMO TEKİRDAĞ<br>İSKELESİ  | Dökme Yük Gemisi, Nebati Yağ Tankeri  | 40° 58' N 37° 31' E              |
|  | 0934161<br>(TRIST-0021)                  | UN RO-RO PENDİK<br>TERMİNALİ (İSTANBUL)   | Ro-Ro   | 40° 51' N 029° 16' E             |
|  | 0933166<br>(TRMER-0001)                  | AKPET AKARYAKIT<br>MERSİN TERMİNALİ<br>(MERSİN)   | Akaryakıt Tankeri   | 36° 48' 34" N 034° 43' 12" E     |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar                           | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:   | FAALİYET DETAYI:  | LİMAN KOORDİNATLARI:          |
|---------------------------------------|--|---|---|-------------------------------|
|                                       | 2917167<br>(TRCKZ-0003)                  | ÇANAKKALE KEPEZ LİMANI  | Yolcu Gemisi, Hızlı Yolcu Gemisi, Ro-Ro, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner, Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker | 40° 06'21" N 026° 22'41" E    |
|                                       | 0933168<br>(TRMER-0002)                  | NERGİS MERSİN TERMİNALİ   | Akaryakıt Tankeri   | 36° 46'25" N 034° 45'15" E    |
|                                       | 0955170<br>(TRSSX-0001)                  | MİLANGAZ SAMSUN TERMİNALİ                                       | LPG Tankeri   | 41° 15'11" N 036° 27'02" E    |
|                                       | 2901171<br>(TRCEY-0003)                  | BTC HAYDAR ALİYEV DENİZ TERMİNALİ (CEYHAN)                      | Akaryakıt Tankeri   | 36° 51'N 035° 56'E            |
|                                       | 0955172<br>(TRSSX-0006)                  | YEŞİLYURT LİMANI (SAMSUN)                                       | Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner   | 41° 14'45" N 036° 26'36" E    |
|                                       | 2931174<br>(TRHAT-0002)                  | YENİYURT PETROL TERMİNALİ (HATAY)                               | Akaryakıt Tankeri, LNG  | 36° 53'08" N 036° 03'23" E    |
| Plan Revizesi Bekleniyor              | 0928175<br>(TRGIR-0003)                  | KARADENİZ LPG DEPOLAMA VE DENİZ TERMİNALİ (GİRESUN)             | LPG Tankeri   | 41° 01'07" N 038° 50'28" E    |
|                                       | 0959176<br>(TRTEK-0006)                  | OPET MARMARA EREĞLİSİ TERMİNALİ (TEKİRDAĞ)                      | Akaryakıt Tankeri   | 40° 58'19" N 027° 58'42" E    |
|                                       | 0955177<br>(TRSSX-0012)                  | ALPET AKARYAKIT TESİSİ (SAMSUN)                                 | Akaryakıt Tankeri   | 41° 15'29" N 036° 24'21" E    |
|                                       | 2948178<br>(TRGUL-0002)                  | YENİ GÜLLÜK LİMANI (MUĞLA)                                      | Dökme yük, Genel Kargo  | 37° 15'18" K 027° 36'24" D    |
| EŞDEĞER GÜVENLİK UYGULAMASI           | 2935179<br>(TRFOC-0001)                  | FOÇA BELEDİYESİ YOLCU LİMAN TESİSİ (İZMİR)                      | Yolcu, Hızlı Yolcu  | 38° 40'N 026° 45'E            |
|                                       | 2935181<br>(TRALI-0005)                  | EGE GAZ LNG TERMİNALİ (ALİAĞA)                                  | LNG Tankeri   | 38° 49'14" N 026° 55'15" E    |
|                                       | 0935184<br>(TRALI-0006)                  | ALPET TÜRKİYE A.Ş. ALİAĞA TERMİNALİ                             | Akaryakıt Tankeri   | 38° 49'34" N 026° 53'40" E    |
| Plan Revizesi Bekleniyor (24.04.2019) | 0928185<br>(TRGIR-0004)                  | OPET GİRESUN-ESPİYE TERMİNALİ                                   | Akaryakıt Tankeri   | 40° 57'33" N 038° 40'52" E    |
|                                       | 0916187<br>(TRGEM-0012)                  | RODA GEMLİK LİMANI  | Dökme Yük, Genel Kargo ve Konteyner   | 40° 24'N 029° 05'E            |
|                                       | 0941188<br>(TRIZT-0037)                  | YILPORT LİMAN TESİSİ (KOCAELİ)                                  | Akaryakıt Tankeri, Kimyasal Tanker, Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner  | 40° 46'3.76" N 29° 31'57.2" E |
|                                       | 2959189<br>(TRTEK-0007)                  | MARMARA TERMİNALİ LİMAN TESİSİ (MARMARA EREĞLİSİ)               | Akaryakıt Tankeri   | 40° 59'05" N 027° 58'55" E    |
|                                       | 0948190<br>(TRBXN-0006)                  | BODRUM YOLCU LİMANI (MUĞLA)                                     | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri, Ro-Ro  | 37° 01'44"N 027° 26'17" E     |
|                                       | 0941192<br>(TRIZT-0047)                  | AUTOPORT LİMANI (İZMİR)   | Ro-Ro, Genel Kargo, Konteyner   | 40° 44'00" N 029° 52'00" E    |
|                                       | 2948193<br>(TRBXN-0008)                  | PALMARİNA BODRUM MARİNA (BODRUM)                                | Yolcu ve Hızlı Yolcu Gemileri   | 36° 06'00" N 027° 17'00" E    |
|                                       | 0941195<br>(TRIZT-0051)                  | OP-AY PLATFORM İSKELESİ (KOCAELİ)                               | Akaryakıt Tankeri   | 40° 44'37" N 029° 47'19" E    |
|                                       | 2935196<br>(TRALI-0011)                  | NEMPORT İSKELESİ (ALİAĞA)                                       | Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro  | 38° 46'07" N 026° 55'51" E    |
|                                       | 2834197<br>(TRIST-0074)                  | SARAYBURNU RIHTIMI (İSTANBUL)                                   | Yolcu / Hızlı Yolcu Gemisi  | 41° 01'02" N 028° 59'11" E    |
|                                       | 0959198<br>(TRMAR-0001)                  | ARGAZ LPG AKARYAKIT DOLUM VE DEPOLAMA TESİSİ (MARMARA EREĞLİSİ) | LPG Tankeri, Akaryakıt Tankeri  | 41° 01'N 027° 59'E            |
|                                       | 0955199<br>(TRSSX-0032)                  | AKPET AKARYAKIT SAMSUN TERMİNALİ                                | Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri  | 41° 15'N 036° 28'E            |
|                                       | 2933200<br>(TRMER-0052)                  | EUROİL KAZANLI MERSİN TERMİNALİ                                 | Akaryakıt Tankeri   | 36° 49'02" N 034° 44'15" E    |
|                                       | 0933201<br>(TRMER-0053)                  | SAVKA MERSİN TERMİNALİ  | Akaryakıt Tankeri Kimyasal Tanker   | 36° 46'03" N 034° 43'47" E    |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar   | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:                                    | FAALİYET DETAYI:   | LİMAN KOORDİNATLARI:             |
|---|--|--|--|----------------------------------|
|   | 2933202 (TRISK-0029)                     | MMK METALURJİ İSKELESİ (İSKENDERUN)              | Konteyner, Ro-Ro, Dökme Yük, Genel Kargo                       | 36° 47'02" N 036° 12'00" E       |
|   | 2909203 (TRADN-0004)                     | D-MARİN DİDİM MARİNA                             | Yolcu/Hızlı-Yolcu Gemileri                                     | 36° 20'17" N 027° 15'57" E       |
|   | 2967204 (TRZON-0009)                     | EREN LİMANI                                      | Genel Kargo, Dökme Yük   | 31° 54'07" N 041° 31'45" E       |
|   | 0931205 (TRISK-0033)                     | ASSAN PORT İSKENDERUN                            | Konteyner, Ro-RO, Dökme Yük, Genel Kargo                       | 36° 41'37" N 036° 11'25" E       |
|   | 0907207 (TRAYT-0022)                     | AKDENİZ AKARYAKIT DEPOLAMA TERMİNALİ (ANTALYA)   | Akaryakıt Tankeri  | 36° 48'15" N 030° 35'34" E       |
|   | 0934209 (TRIST-0084)                     | THY OPET YEŞİLKÖY TERMİNALİ (İSTANBUL)           | Akaryakıt Tankeri  | 40° 57'23" N 028° 47'59" E       |
|   | 0935210 (TRCES-0007)                     | SİĞACIK YAT LİMANI (TEOS MARİNA) (İZMİR)         | Yolcu, Hızlı Yolcu   | 38° 12'N 026° 47'E               |
|   | 1317211 (TRCKZ-0022)                     | İÇDAŞ-2 LİMAN TESİSİ (BEKİRLİKÖYÜ-ÇANAKKALE)     | Dökme Yük  | 42° 24,5'N 027° 02,5'E           |
| İşletme İzni Yok  | 0907212 (TRKAS-0001)                     | KAŞ BELEDİYESİ LİMAN TESİSİ (ANTALYA)            | Yolcu, Hızlı Yolcu   | 36° 11'51" N 029° 38'33" E       |
|   | 0961213 (TRTZX-0013)                     | AYTEMİZ TRABZON TERMİNALİ                        | Petrol/Ürün Tankeri, Sıvılaştırılmış Gaz (LPG)                 | 40°11'51"N 40°58'47"E            |
| EŞDEĞER GÜVENLİK UYGULAMASI                             | 0810214 (TRBZI-0001)                     | TUNA MADENCİLİK İSKELESİ                         | Genel Kargo, Dökme Yük   | 40° 38'49" N 27° 34'16" E        |
|   | 0935215 (TRALI-0024)                     | NEMRUT PLATFORMU (ALİAĞA)                        | LPG  | 38° 46'11" N 26° 55'56" E        |
|   | 0801216 (TRYUM-0001)                     | SANKO LİMAN TESİSİ (Yumurtaalık)                 | Genel Kargo, Dökme Yük   | 36° 50'21" N 035° 53'52" E       |
|   | 0933217 (TRTAS-0010)                     | YEŞİLOVACIK LİMANI (TAŞUCU)                      | Genel Kargo, Dökme Yük   | 36° 11'00,36" N 033° 29'28,18" E |
|   | 0959219 (TRTEK-0039)                     | ASYAPORT LİMANI (TEKİRDAĞ)                       | Konteyner  | 40° 58'48" N 028° 53'45" E       |
| EŞDEĞER GÜVENLİK UYGULAMASI İşletme izni takip edilecek | 2910220 (TRMRA-0004)                     | Marmara Adası ERS İskelesi (BALIKESİR)           | Genel Kargo, Dökme Yük   | 40° 38'46" N 027° 34'17" E       |
|   | 0941221 (TRYAR-0002)                     | DP WORLD YARIMCA KONTEYNER TERMİNALİ             | Konteyner  | 40° 45'43,2" N 029° 44'56,4" E   |
|   | 2917222 (TRKRB-0001)                     | CENAL KARABİGA İSKELESİ                          | Genel Kargo, Dökme Yük   | 40° 25'13" N 027° 19'27" E       |
|   | 0934223 (TRAMB-0002)                     | AMBARLI DEPOLAMA VE DOLUM TERMİNALİ (TP Ambarlı) | Akaryakıt Tankeri  | 40° 58'04" N 028° 42'27" E       |
|   | 0935224 (TRALI-0034)                     | APM Aliğa Terminali                              | Konteyner, Genel Kargo, Dökme Yük                              | 38° 46'52" N 026° 55'56" E       |
|   | 0907225 (TRALA-0006)                     | Aytemiz Akaryakıt Alanya Dolum Tesisi            | Akaryakıt Tankeri, LPG Tankeri                                 | 36° 22'23" N 032° 10'53" E       |
|   | 2935226 (TRALI-0035)                     | Etki Limanı (Aliğa)                              | LNG Tankeri  | 38° 44'40" N 026° 54'04" E       |
|   | 2954227 (TRKRS-0001)                     | Karasu Limanı                                    | Feribot Yolcu Gemisi, Genel Kargo, Dökme Yük, Ro-Ro, Konteyner | 41° 07'17" N 030° 40'37" E       |
| EŞDEĞER GÜVENLİK UYGULAMASI                             | 2957228 (TRSIC-0003)                     | SİNOP LİMANI                                     | Genel Kargo, Dökme Yük, Yolcu Gemisi, Ro-Ro                    | 42° 01'21" N 035° 09'07" E       |
|   | 2907229 (TRAYT-0004)                     | ANTALYA SERBEST BÖLGESİ ASBAŞ LİMANI (ANTALYA)   | Dökme Yük Gemisi, Genel Kargo, Konteyner                       | 36° 50'N 030° 36'40" E           |
|   | 0977230 (TRYLA-0002)                     | YALOVA Ro-Ro TERMİNALİ                           | Ro-Ro  | 40° 41'26" N 029° 25'52" E       |
|   | 2941231 (TRDIL-0005)                     | BELDE PORT LİMAN TESİSİ                          | Dökme Yük, Konteyner   | 40° 46'18" N 029° 30'55" E       |

**EK 39: (Devam ediyor)**

| Açıklamalar  | ÜLKE LİMAN KODU ve IMO (GISIS) Numaralar | LİMAN TESİSİ:   | FAALİYET DETAYI:                  | LİMAN KOORDİNATLARI:          |
|--|--|---|-----------------------------------|-------------------------------|
|  | 2901232<br>(TRCEY-0006)                  | SÖNMEZ ÇİMENTO LİMAN TESİSİ                                     | Dökme Yük, Genel Kargo            | 36° 55'09" N 036° 00'43" E    |
| EŞDEĞER GÜVENLİK UYGULAMASI  | 2917233<br>(TRBZC-0002)                  | GESTAŞ BOZCAADA A.V. İSKELESİ LİMAN TESİSİ                      | Yolcu, Hızlı Yolcu                | 39° 50 '05" N 026° 04'23.3" E |
|  | 0931234<br>(TRHAT-0003)                  | ATAKAŞ LİMAN TESİSİ (İskenderun)                                | Dökme Yük, Genel Kargo, Konteyner | 36° 42'N 036° 11'05"E         |
|  | 2917235<br>(TRCKZ-0023)                  | GESTAŞ Küçükuyu Balıkçı Barınağı Yanaşma Yeri                   | Yolcu, Hızlı Yolcu, Deniz Otobüsü | 39° 32'40" N 026° 36'26" E    |
| Uluslararası açık  | 0935236<br>(TRALI-0037)                  | STAR RAFİNERİ LİMAN TESİSİ (Aliağa)                             | Akaryakıt Tankeri, LPG            | 38° 46'55"N 026° 55'05"E      |
|  | 2931237<br>(TRISK-0034)                  | TOSYALI Liman Tesisi (İskenderun)                               | Genel Kargo, Dökme Yük            | 36° 41'42" N 036° 11'10" E    |
|  | 2941238<br>(TRIZT-0059)                  | Karayolları İkmal Müdürlüğü Tavşancıl Asfalt İskelesi (Kocaeli) | Asfalt                            | 40° 46'N 029° 34'20" E        |
| Uluslararası açık (Güvenlik Deklarasyonu) ile 18 Haziran 2019 tarihine kadar LTGP hazırlanması için süresi uzatılmıştır. | 2934239<br>(TRIST-0085)                  | İstanbul Yeni Havalimanı Akaryakıt İkmal Terminali              | Akaryakıt Tankeri                 | 41° 18'48" N 028° 47'20" E    |
| Uluslararası açık  | 2934240<br>(TRIST-0086)                  | Kumcular Limanı (Pendik)  | Genel Kargo, Dökme Yük            | 40° 51'14" N 029° 16'03" E    |
| Uluslararası açık  | 2933241<br>(TRMER-0054)                  | Akkuyu Doğu Kargo Terminali                                     | Genel Kargo, Dökme Yük            | 36° 08'13" N 033° 32'29" E    |

## EK 40: Anket Formu

# ISPS KODUN GEMİLERDEKİ ETKİNLİK ARAŞTIRMASI

1- Denizde güvenlik (security) kavramı ilk olarak ISPS kod ile gündeme gelmiştir.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum

2- ISPS kod uluslararası ticaretin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum

3- ISPS kod limanlarda gemilerin güvenliğini arttırmıştır.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum

4- ISPS kod gereklerini yerine getirmeyen gemiler ve limanlar uluslararası ticaretin dışında kalır.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum

5- ISPS kod gemicilik sektörüne ekstra işletme maliyetleri getirmiştir.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum

6- ISPS kod ile gemicilik sektörüne otomatik tanımlama sistemi (AIS), gemi kimlik numarası, gemi güvenlik alarm sistemi ve CSR sürekli kayıt gibi yapılanmaları getirmiştir.

- Kesinlikle Katılmıyorum
- Kısmen Katılmıyorum
- Kararsızım
- Kısmen Katılıyorum
- Tamamen Katılıyorum



## EK 40 : (Devam Ediyor)

**7- ISPS kodun güvenlik ile ilgili olarak getirmiş olduğu limanlar ve gemiler için koymuş olunan kurallar sektörünün güvenliğine fayda sağlamıştır.**

- Kesinlikle Katılmıyorum  
 Kısmen Katılmıyorum  
 Kararsızım  
 Kısmen Katılıyorum  
 Tamamen Katılıyorum

**8- ISPS kodun dünya denizcilik sektörüne ABD devletlerinin zorlaması ile girmiştir**

- Kesinlikle Katılmıyorum  
 Kısmen Katılmıyorum  
 Kararsızım  
 Kısmen Katılıyorum  
 Tamamen Katılıyorum

**9- ISPS kod gereği Liman tesis güvenliği zabiti ve gemi güvenlik zabitanın işbirliği önemlidir.**

- Kesinlikle Katılmıyorum  
 Kısmen Katılmıyorum  
 Kararsızım  
 Kısmen Katılıyorum  
 Tamamen Katılıyorum

**10- Türk limanlarında ISPS kod tam ve eksiksiz uygulanmaktadır.**

- Kesinlikle Katılmıyorum  
 Kısmen Katılmıyorum  
 Kararsızım  
 Kısmen Katılıyorum  
 Tamamen Katılıyorum

**B- Sizce Türk limancılık sektöründe gemiye rutin kontrol için gelen denetim görevlilerinin en etkin olanlarını sıra ile belirtiniz.**

- Gümrük ( )  
Port Facility Security Office PSFO ( )  
Port State Control (PSC) ( )  
Polis ( )  
Sağlık ( )

**Gemi Adı** :  
**IMO No** :  
**Katılımcı / Ünvan** :

## ÖZ GEÇMİŞ

### KİŞİSEL BİLGİLER

---

**Adı Soyadı** : Babür HALULU  
**Doğum Tarihi ve Yeri** : 28.03.1971/Bartın

### EĞİTİM DURUMU

---

**Kurs ve Sertifikalar** : Oyak Güvenlik Liman Tesis Güvenlik Zabiti/Sorumlusu yetiştirme kursu. (2009).  
Türkiye Atom Enerjisi Kurumu Radyasyondan Korunma Kursu. (2015).  
Boğaziçi Üniversitesi Online English School Intermediate Level 1 Course. (2015).

**Ön Lisans Öğrenimi** : Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Turizm ve Otelcilik Programı (2001-2003).

**Lisans Öğrenimi** : Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme Bölümü (1988-1995).

Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü (2014-2016)

**Yüksek Lisans Öğrenimi** : Bartın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı.

**Bildiği Yabancı Diller** : İngilizce.

**Bilimsel Faaliyet ve Yayınlar** : ICMEB'17 International Congress On Management Economics And Business "*Observation Diagnosis Detection Systems Used in ISPS Code Applications*"E-Book Abstracts ISBN:978-605-82184-06 ( 2017, s:148).

### İŞ DENEYİMİ

---

**Çalıştığı Kurumlar** : Bartın Belediyesi Destek Hizmetleri Müdürlüğü Büro İşçisi (2004-2009)  
Bartın Belediyesi Liman İşletme Müdürlüğü ISPS Kod Liman Tesisi Güvenlik Zabiti/Sorumlusu (2009-devam ediyor)

### İLETİŞİM BİLGİLERİ

---

**E-Mail Adresi** : [baburhalulu@hotmail.com](mailto:baburhalulu@hotmail.com)  
**Tarih** : ...../...../ 2019