

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ
ANABİLİM DALI
LOJİSTİK VE DENİZ ULAŞTIRMASI PROGRAMI
TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROJESİ

**DENİZ ALANLARINDA GÜVENLİK YÖNETİMİ;
EGE DENİZİ UYGULAMASI**

Elif Tuğçe AYYILDIZ

Danışman
Yrd.Doç. Dr. Ender ASYALI

2007

Yemin Metni

Tezsiz Yüksek Lisans projesi olarak sunduğum “**Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi :Ege Denizi Uygulaması**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../.....

TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROJE SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı :E.Tuğçe AYYILDIZ
Anabilim Dalı :Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Programı :Lojistik ve Deniz Ulaştırması
Proje Konusu :Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi :Ege Denizi Uygulaması

Sınav Tarihi ve Saati:

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18.maddesi gereğince yüksek lisans proje sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan projesini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek proje konusu gerekse projenin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ ile	<input type="radio"/>
DÜZELTME	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
RED edilmesine	<input type="radio"/>	ile karar verilmiştir.	

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O*** |

Öğrenci sınava gelmemiştir. O** |

- * Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

	Evet
Proje, burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.	<input type="radio"/>
Proje, mevcut hali ile basılabilir.	<input type="radio"/>
Proje, gözden geçirildikten sonra basılabilir.	<input type="radio"/>
Projenin, basımı gerekliliği yoktur.	<input type="radio"/>

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red

ÖNSÖZ

Bu çalışma Türk Silahlı Kuvvetlerinin görüşlerini yansıtmayıp tamamen kendi fikirlerimi yansıtmaktadır.

Adını yüce Türk Ulusunun kurucusu M.Kemal ATATÜRK'ün önderliğinde kazandığımız Kurtuluş mücadelemizin en kutlu günlerinden birinden alan, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği Yüksek Okulunun ile Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünün başta Prof.Dr.Güldem CERİT ve benden yardımlarını eksik etmeyen proje danışmanım Yrd.Doç.Dr.Ender ASYALI olmak üzere tüm saygın hocalarına; tanıştığımız günden bu yana benden sevgisini,sabrını ve her konuda yardımını esirgemeyen sevgili eşim M.Ekim AYYILDIZ ile aileme teşekkürü bir borç bilirim.

ÖZET

Tezsiz Yüksek Lisans Projesi
Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi ; Ege Denizi Uygulaması
Elif Tuğçe AYYILDIZ

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı
Lojistik ve Deniz Ulaştırması Programı

11 Eylül 2001 yılında ABD 'de meydana gelen terörist saldırı neticesinde, Dünya terörizm tehlikesinin gerçek boyutunu kavramış ve terör ile ancak global çözümler üreterek başa çıkılabileceği anlaşılacak şekilde pek çok güvenlik uygulaması tüm ülkelerin ortak çalışmaları neticesinde yürürlüğe girmiştir.

Türkiye senelerdir uğraştığı terör konusunda yalnız bırakılmış olsa da 2001 yılından itibaren sesini daha fazla duyurabilmiştir.

Denizcilik sektörü yapılan risk analizlerinde terör eylemlerine karşı oldukça savunmasız bulunmuştur. Getirilen önlemler ve teknolojik yeniliklerle sektör gün geçtikçe güvenli hale gelerek herhangi bir tehdit durumunda aksama olmaksızın deniz ulaştırmasını kesintisiz devam ettirebilme olanağı bulmuştur.

Ülkemiz açısından bakacak olursak denizcilik sektöründe yaşanacak herhangi bir güvenlik tehdidi ülkemiz ekonomisine çok büyük darbe vuracak, bu durumdaki maddi kayıp alınabilecek önlem maliyetlerini kat be kat aşacaktır.

Türkiye'nin dünya enerji hatlarına olan yakınlığı dolayısıyla; yapılan deniz ulaştırmasının Türk Boğazları ve Ege denizi vasıtasıyla dünyaya açılması bölgemizin saldırılara ve deniz kazalarına olan hassasiyetini açıkça vurgulamaktadır.

Boğazlarımızın GTH ile donatılması, denizlerde AIS ile tanınmanın kolaylaştırılması, ticaret gemileri ve limanlarımızın da ISPS Kod standardına kavuşması neticesinde ülkemizde de denizde emniyetin dünya standardında sağlanması çalışmaları hız kazanmıştır.

Bütün bu gelişmelerin yanında Türkiye ile Yunanistan arasındaki Karasuları, Kıta sahanlığı, Hava Sahası ve Fır Hattı, Coğrafi formasyonlar ve Arama – kurtarma sahası sorunları Türk Deniz Alaka ve Menfaatleri açısından çok büyük önem teşkil etmektedir. Bu sorunlardan herhangi birinin terörist gruplar tarafından suistimal edilmesi ile Ege Denizi'nde büyük bir güvenlik açığı ortaya çıkabilecek ve bunun ülke ve bölge ekonomisi açısından ağır sonuçları olabilecektir.

Bu sebeple iki ülkenin deniz güvenliğini tehlikeye düşürmemek ve terörist gruplara karşı açık vermemek adına biran önce egemenlik problemlerinin çözüme kavuşturması ve ortak çalışmalar yaparak Ege Denizi'nde tam güvenlik ortamını sağlamaları önem arz etmektedir.

Buna ek olarak, deniz güvenliği alanında standart hale gelen ekipmanların üretim ve bakımı ile kullanım eğitimlerinin verilmesi gibi konularda Türk firmaları ile eğitim kurumlarının atılgıcı davranmalarının ekonomik açıdan büyük yarar sağlayacağı da unutulmamalıdır.

Anahtar kelimeler: 1.Terörizm, 2.Güvenlik, 3.Teknolojik Gelişmeler
4.Ege Denizi

ABSTRACT

Non Thesis Master Programme Graduation Project
Sea Areas Security Administration: Aegean Sea Applications
Elif Tuğçe AYYILDIZ

Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of Maritime Business Administration
Logistics and Maritime Transportation Programme

After 11th of September, 2001 terrorist attacks in USA, all countries of the World realized the real dimension of terrorist threat and it was only possible to fight with terror with global measures. This resulted with many security measures established with international participation.

Turkey had the chance to make himself clear about terror problem after this incident although nobody reacted to this problem for many years in the past.

After the risk analysis conducted about terrorism, it is understood that maritime transportation was vulnerable to terrorist attacks. With many new measures taken internationally, maritime transportation has been safer and the chance of continuity after an attack increased.

In behalf of our country, it is apparent that financial results of a terrorist attack would be very harmful for our country, and financial loss could be a lot more than the cost of security measures that should have been taken.

The position of Turkey is very near the world energy lines, and Turkish straits and Aegean sea is very important for World's maritime transportation. This emphasises the danger that could be caused by terrorist attacks or maritime incidents.

Establishing GTH at Turkish straits, facilitation of identification at sea by AIS, and ensuring ISPS Code standards to our ships and harbours resulted with world standard maritime security in our Country.

Among all this progress, problems between Turkey and Greece including territorial waters and airspace problem, Search and Rescue zones, geographical formations are still very important for our maritime concerns. The safety defect that will be caused by abuse of these subjects by terrorist groups could be very harmful for the economy of our country and neighbours. Turkey and Greece should take necessary actions together to ensure maritime safety at Aegean Sea as soon as possible.

In addition, production and service of maritime safety equipment by Turkish companies, and education programmes about these equipments that could be conducted by Turkish Universities may produce great financial advantages to our economy.

Key words : 1. Terrorism, 2. Security, 3. Technological improvements,
4. Aegean,

İÇİNDEKİLER

DENİZ ALANLARINDA GÜVENLİK YÖNETİMİ; EGE DENİZİ UYGULAMASI

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiv
ŞEKİLLER LİSTESİ	xvi
TABLolar LİSTESİ	xvii
GİRİŞ	xviii

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ TERÖRİZMİ

1.A.Türkiye ve Deniz Terörü	2
1.B.Denizde/Denizden Terör Olasılıkları	3
1.C.Limanlarda ve Denizlerde Terörist Saldırılarına Karşı Alınan/Alınacak Tedbirler	6
1.D.Deniz Taşımacılığında Risk Yönetimi	6
1.D.1.Riskin Teşhisi	10
1.D.2.Riskin Değerlendirilmesi	11
1.D.3.Ekonomik Kontrol	12
1.E.Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri ve Tehditler	13
1.E.1. Kargo	15
1.E.2. Gemiler	16
1.E.3. İnsan	18
1.E.4. Finansman / Lojistik Destek	19
1.E.5. Ticari Aksaklıklar ve Güvenlik Masrafları	19

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TERÖRÜNE KARŞI ALINAN TEDBİRLERİN HUKUKİ BOYUTU

2.A.Hukuksal Boyut	21
2.B.SUA (Denizde Seyir Güvenliğine karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi- Suppression of Unlawful Against the Safety of Maritime Navigation)	22
2.B.1.SUA Sözleşmesi ve Protokolüne Genel Bakış	23
2.B.2.SUA Sözleşmesinin Orjinal Hali	23
2.B.2.a.Sözleşmenin Kapsamı	24
2.B.2.a.(1).Gemiler Bakımından	24
2.B.2.a.(2).Suçlar Bakımından	24
2.B.2.a.(3).Saha Bakımından	25
2.B.2.b.Taraf Devletlerin Yargılama Yetkisi	25
2.B.2.c.Suçlu/Zanlıların Yakalanması Halinde Yapılacak İşlemler	26
2.B.2.d.Kaptan Tarafından Suçlu/Zanlının Teslimi	27
2.B.2.e.Suçlu/Zanlıların İade Esasları	27
2.B.2.f. İşbirliğine İlişkin Düzenlemeler	29
2.B.2.g. Uyuşmazlıkların Çözümü	29
2.B.3.SUA Protokolünün Orjinal Hali	30
2.B.3.a.Genel Olarak	30
2.B.3.b.Kapsamı	30
2.B.4.SUA Sözleşmesi Ve Protokolünde Değişiklik Çalışmaları	31
2.B.4.a.Çalışmaların Başlangıcı	31
2.B.4.b.Komite Çalışmalarının Süreci	32
2.B.4.b.(1)Genel Olarak	32
2.B.4.b.(2)Çalışmalarda Esas Alınan Diğer Uluslararası Sözleşmeler	32
2.B.4.b.(3)Çalışmaların Odak Noktaları	34
2.B.5.SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki Suçların Yeniden Tanımlanması ve Genişletilmesi	34
2.B.6.Taraf Devletler Arasında İşbirliğine İlişkin Hükümler	37
2.B.7.Gemilere Çıkılması (Boarding Yapılması)	38

2.B.7.a.Gemilere Çıkma Esasları	39
2.B.7.b.Gemilere Çıkma Yetkili Makamlar	41
2.B.7.c.Sair Düzenlemeler	41
2.B.8.Politik Suç İstisnası	42
2.B.9.Suçlu/Zanlının Transferi	42
2.B.10.Değerlendirme	43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU (ISPS KOD)

3.A.Son Dönemde Gerçekleştirilen Düzenlemeler	50
3.B.ISPS Kodun Tarihçesi	51
3.C.ISPS Kodun Amaçları	52
3.D.ISPS Kod Güvenlik Seviyeleri	53
3.E.ISPS Kodun Uygulandığı Gemiler ve Liman Tesisleri	53
3.F.Taraf Olan Devletlerin Sorumlulukları	54
3.G. Şirketlerin ve Gemilerin Yükümlülükleri	55
3.H.Gemilerce Limana Girmeden Evvel Verilecek Bilgiler	56
3.I.Güvenlik	56
3.I.1.Gemi Güvenliği	56
3.I.2.Gemi Güvenlik Değerlendirmesi	58
3.I.3.Gemi Güvenlik Planı	59
3.I.4.Şirket Güvenlik Görevlisi	60
3.I.5.Gemi Güvenlik Görevlisi	61
3.I.6.Liman Tesisi Güvenliği	62
3.I.7.Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi	63
3.I.8. Liman Tesisi Güvenlik Planı	65
3.I.9.Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi	66

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
EGE DENİZİNDE GÜVENLİĞİ ARTTIRICI UYGULAMALAR

4.A. Ege Denizinin Türkiye Açısından Önemi	68
4.B. Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri	77
4.C.Ege Sorunları	79
4.C.1.Karasuları Sorunu	80
4.C.2.Kıta Sahaneliği Sorunu	85
4.C.3.Ege Hava Sahası ve Fır Hattı Sorunu	89
4.C.3.a.Hava Sahası Sorunu	89
4.C.3.b.Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) Sorunu	90
4.C.4.Ege'de Egemenliğı Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada/Adacık/Kayalıklar (Coğrafi Formasyonlar) Sorunu	92
4.C.5.Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası	95
4.D. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH –Vessel Traffic Services)	96
4.D.1.Suyolları Yönetiminin Amaçları	97
4.D.2.Suyolları Yönetiminde Taraflar	98
4.D.3.GTH 'ın Dünyadaki Durumu	98
4.D.4.GTH'ın Diğer Suyolları Yönetim Unsurlarından Ayıran Farklar	99
4.D.5.GTH'ın Sağladığı Faydalar	99
4.D.6.GTH'ın Sağladığı Hizmetler	100
4.D.7.GTH Sınıfları	102
4.D.8.Gemi Trafik Emniyetinin Sağlanması	103
4.D.9.Çevre Emniyetinin Sağlanması	103
4.D.10.GTH ile Güvenlik Arasındaki İlişki	104
4.E. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS-Automatic Identification System)	105
4.E.1.Kullanıcı Eğitimleri	105
4.E.2.Tanımlar	106
4.E.3.İşletim Gerekleri	107
4.E.4.Teknik Özellikler	109
4.E.5.AIS Tipleri	110

4.E.6.Türkiye'nin AIS Kıyı İstasyonları	110
4.E.7.AIS Sahil İstasyonları Bileşenleri	111
4.E.8.AIS'in Çalışma Prensipleri	112
4.E.9.AIS Bileşenleri	113
4.E.10.AIS'e Geçiş Aşamaları	113
4.E.11.Evrensel Otomatik Tanımlama Sistemi(UAIS-Universal Auto Identification System)	114
4.E.12.AIS'in Denizcilik Sektörüne Olan Etkisi	116
4.F.Active Endeavour Harekatı	116
4.F.1.Şüpheli Gemilerin Kontrolü	117
4.F.2.Harekatın Sağladığı İlave Faydalar	118
4.F.3.Akdeniz'de İşbirliğinin Geliştirilmesi	118
4.F.4.Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları	119
4.F.5.Açık Denizlerde İstisnai Yetkiler	119
4.G. Ege Denzinde Terörist Faaliyetlerin Engellenmesi ve Güvenlik İhtiyacı	120
SONUÇ	126
KAYNAKLAR	130
EKLER	133

KISALTMALAR:

A.B.D.	Amerika Birleşik Devletleri
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
SR	Saf Risk
SPR	Spekülatif Risk
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
RTR	Karayolu Araştırma Taşıma Programı
LNG	Sıvılaştırılmış Doğalgaz
SUA	Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme/Protokol
KİS	Kitle İmha Silahları
ISPS	Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu
SOLAS	Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi
RSO	Güvenlik Kuruluşları
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
IRTS	Uzun mesafe İzleme sistemi
MSC	Deniz Güvenlik Komitesi
VTS	Gemi Trafik Hizmetleri
ITU	Uluslararası Telekomünikasyon Birliği
STCW	Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standardı
COG	Yere Göre Rota
SOG	Yere Göre Sürat
CPA	Azami Yaklaşma Noktası
TCPA	Azami Yaklaşma Noktasında Olma Zamanı
MMSI	Deniz Seyyar Tanıtım Numarası
GPS	Küresel Yer Belirleme Sistemi
MHz	Megahertz
KHz	Kilohertz

VHF	30-300 Mhz Bandındaki Radyo Frekansı
PSS	Fiziksel Sahil İstasyonları
LAN	Yerel Alan Ağı
LSS	Yerel Sahil İstasyonları
ECDIS	Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi
TDMA	Zaman Bölmeli Çoklu Erişim
GNSS	Küresel Yön Bulma Uydu Sistemi
ETA	Tahmini Varış Zamanı
GRT	Groston
NATO	Kuzey Atlantik İttifakı
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
FIR	Uçuş Bilgi Bölgesi
TPAO	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
AIP	Havacılık Enformasyon Yayını
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
NOTAM	Sivil Havacılık Örgütleri Tarafından Yayınlanan Yenilik ve Değişiklikleri İçeren Bildiri
EGAYDAAK	Ege'de Aidiyeti Anlaşmalarla Devredilmemiş Ada, Adacık, Kayalıklar
LRIT	Uzun Menzilli Tanıma ve Takip Sistemi

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:Uzay Riski	7
Şekil 2:Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri	14
Şekil 3:Gemilerin Saldırılarına En Fazla Açık Olduğu Ana Rotalar, Dar Boğazlar ve Korsanlık Yapılan Bölgeler	18
Şekil 4: Ege Denizi Yoğun Ticari Trafik Rotaları	76
Şekil 5: Ege Denizi'nde Yunan Karasuları 6 mil ikenki Durum	82
Şekil 6: Ege Denizi'nde Yunan Karasularının 12 mile Çıkması Halindeki Durum	83
Şekil 7: Türk Kıyılarında AIS Kaplama Alanı	110
Şekil 8:Ege Denizi'nde Riskli Bölgeler	124

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Sonuçlarına Göre Risk Grupları	8
Tablo 2: Ticari Gemilere Yapılan Saldırı Yer ve Sayıları	17
Tablo 3: Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000 -2005 Yıllarındaki Dünya Sıralaması	69
Tablo 4: Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibari ile Dağılımı	70
Tablo 5: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması	71
Tablo 6: AIS Hedefleri ve Onlara Ait Semboller	108

GİRİŞ

Küreselleşme kavramı ile beraber tüm dünyada ticaret kıtalar arasına yayılmış ve ulaştırma ağında ağırlık Deniz ulaştırmasının olmuştur. Dünyada olduğu gibi ülkemiz de dış ticaretinin %85'inden fazlasını deniz yoluyla yapmaktadır.

Böylesine büyük bir sektörün ayakta kalabilmesi tüm ülkelerin ekonomisini de dolayısıyla güçlü kılar. Bu sebeple oluşacak her türlü tehdit ve meydana gelebilecek herhangi bir terörist saldırı dünya piyasalarını etkileyecektir.

Bu olayların en yakın örneği 11 Eylül 2001'de ABD'de hava vasıtaları ile gerçekleştirilen terörist saldırılardır. O tarihte havacılık sektörü ne derece etkilendi ise; taşınan risk, kontrolsüz alanların büyüklüğü ve çok büyük hacme sahip olması nedeniyle denizcilik sektörü de olası bir saldırıdan çok fazla etkilenebilirdi ve bu riskin anlaşılması güvenlik eksikliklerinin vakit kaybetmeden giderilmesi maksatlı çalışmalar başlatılmasına yol açtı.

Ülkemizde de ekonominin zaten çok hassas dengeler üzerine kurulu olduğu göz önüne alındığında dünya pazarlarından geri kalmamak ve AB uyum sürecini hızlandırmak amacıyla çalışmalara hız verilerek deniz ülkesi olmanın gerekleri yerine getirilmeye çalışılmıştır.

Türkiye ne kadar çaba sarf ederse etsin hiçbir zaman gerçek dostlara sahip olamamış, kendini geliştirmesi hiçbir zaman arzu edilmemiştir. Bu nedenle Güneydoğu'da yıllardır uğraştığımız terör olaylarına Dünyanın kayıtsız kaldığını unutmuyarak denizlerimizde de terör örgütleri tarafından farklı metotlarla karşımıza çıkılması ihtimaline karşı her zaman müteyakkız durumda olmalıyız. Bu örgütler Ege Denizi'ndeki egemenlik sorunlarından doğan bir çekince veya gerginlik gördükleri anda harekete geçip önlenemez sorunlarla karşılaşmamıza sebep olabilirler.

Tüm bu gerçekler ışığında biz de denizcilik sektörüne ait eksiklerimizi biran önce gidererek problemsiz, teknolojik olarak üstün ve güvenli bir deniz ticaret ortamı yaratmalıyız.

Projenin ilk bölümünde Dünya ve Türkiye’de deniz terörü ile olası saldırı şekilleri belirtilerek Deniz taşımacılığında risk yönetiminden bahsedilmiş, sektördeki risk faktörleri incelenmiştir.

Projenin ikinci bölümünde deniz terörüne karşı alınan tedbirler hukuksal boyutta incelenmiştir. Bunlardan en önemlisi olan SUA (Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi) sözleşme ve protokolünün mevcut hali ile değişiklik çalışmaları detaylı şekilde incelenmiştir.

Projenin üçüncü bölümünde son yıllarda güvenlik açısından önem kazanan ISPS Kod (Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik kodu)’un tarihçesi, amaçları, güvenlik seviyeleri ile gemi, liman ve tesis güvenliği konuları incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, Ege Denizinde güvenliği arttırıcı uygulamalar incelenmiş olup bu kapsamda Ege Denizi’nin Türkiye açısından önemi, Ege Denizi’ndeki Türk Limanlarının özellikleri ile ulaştırma rotaları açıklanmıştır. Müteakiben Ege Denizi’ndeki Türk-Yunan sorunları, suyolları yönetiminin amaçları ile GTH ve AIS sistemi, Doğu Akdeniz’de 11 Eylül saldırıları sonrasında başlayan ve NATO bünyesinde yürütülen Active Endeavour Harekatı ile sağladığı faydalar incelenmiştir. Tüm bu bilgiler ışığında sorunlu bölgeler dikkate alınarak Ege Denizi risk haritası hazırlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TERÖRİZMİ

12 EKİM 2000’de Aden Limanı’nda ABD destroyeri USS COLE’a yapılan intihar saldırısı ve uluslararası güvenlik açısından büyük bir deprem olan 11 Eylül terör olayları ve bu olaylar sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı, denizleri asimetrik tehdit potansiyelinin yeni odağı olarak karşımıza çıkarmış, açık denizlerde güvenliğin yeniden sorgulanmasına yol açmıştır. Son 50 yılda ticari deniz nakliyatını hedef alan terörist saldırılar incelendiğinde birçok eylemin birbirine benzer olduğu görülmektedir.

Yakın tarihimizde gerçekleştirilen en önemli deniz terör eylemleri aşağıda sıralanmıştır:

1. 1985 yılında Amerikan yolcuları taşıyan Achille Lauro isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması,
2. 1996 yılında Avrasya feribotunun Çeçen teröristler tarafından kaçırılması,
3. 2000 yılında Aden’de ABD destroyeri USS COLE’a El Kaide teröristlerinin saldırısı,
4. 2000 yılında Sri Lanka Deniz Kuvvetlerine ait bir karakol botunun Tamil gerillaları tarafından imha edilmesi, bir diğerine hasar verilmesi.
5. 2000 yılında Hamas örgütü tarafından İsrail karakol botuna geliştirilen ve hafif hasarla sonuçlanan terör saldırısı.
6. 2002 yılında Filistinli gerillalar tarafından İsrail karakol botuna yapılan intihar saldırısı.
7. 2002 yılında Fransız Süper Tankeri Limburg ham petrol yüklemek amacıyla Yemen Petrol Terminaline girerken patlayıcı taşıyan küçük bir bot ile gemiye çarpılması sonucunda 100.000 varil petrolün Aden körfezine dökülmesi.

Hedefin ve arzu edilen etkinin çapı büyüdükçe bu gereksinim ve planlama detayları da aynı ölçüde artmaktadır. Ulusal ve uluslararası kamuoyunda ses getirecek ve dikkat çekici sonuçlar yaratacak bu tip eylemlerde ulusal sembollerin ve

devlet otoritesinin küçük düşürülmesi, azami sayıda can kaybı oluşturulması ve büyük ekonomik zarar verdirilmesi hedeflenmektedir.

1.A.Türkiye ve Deniz Terörü

Ülkemiz dünyanın en önemli suollarından biri olan ve alternatifi bulunmayan Türk Boğazlarına sahip olup diğer birçok önemli su yolu olan Süveyş Kanalını da kontrol eder durumdadır. Böyle bir coğrafyada, Türkiye'yi hedef alan ya da almayan her türlü terörist tehdit, Türkiye'nin güvenliğini ve ekonomisini doğrudan etkileyecektir.

Ülkemiz denizde terör ile 1972 yılında Marmara feribotunun Haliç'te yakılması ve 1996 yılında Avrasya feribotunun kaçırılması vakalarıyla karşı karşıya kalmıştır.

Bugün tüm dünyada deniz ticari taşımacılığı, kara ve hava taşımacılığına oranla çok daha ucuza serbestçe ve güvenle yapılmaktadır. Deniz taşımacılığı herhangi bir nedenle sekteye uğradığı yada güvenliği sağlanamadığında bunun global ekonomiye büyük zararları dokunabilmektedir. Nitekim İran–Irak savaşı sırasında her iki tarafında körfezde seyreden petrol tankerlerine saldırması sonucu petrol fiyatları normalin neredeyse iki katına çıkmıştır.

Dünyadaki 18 önemli su yolundan hayati derecede olan 9 adedinin 8'i Akdeniz' den geçmektedir. (Davutoğlu, 2002;84) Bu sekiz su yolunun bir şekilde bloke edilmesi, dünya deniz ticareti ve petrol taşımacılığını ciddi şekilde engelleyecektir.

Türkiye'nin dış ticaretinin %85'ından fazlasının deniz ulaştırması yolu ile yapıldığı dikkate alındığında, deniz ulaştırmasının sekteye uğraması durumunda ortaya çıkacak açığın başka yollarla doldurulması mümkün gözükmemektedir. Marmara ve Karadeniz liman kapasiteleri Ege ve Akdeniz'deki trafik yoğunluğunu

artırmaktadır. Özellikle Ege ve Akdeniz’ de deniz trafiğinin terör nedeniyle sekteye uğraması, dış ticaretini önemli ölçüde sekteye uğratacaktır.

1.B.Denizde/Denizden Terör Olasılıkları

Gemilerin, limana giriş ve çıkış zamanları her türlü saldırıya karşı en savunmasız oldukları anlardır. Özellikle liman / iskeleye aborda durumdayken veya demirli iken ya da aborda olmak / ayrılmak üzere manevra yaparken yüksek süratli intihar botlarına veya USS COLE saldırısında olduğu gibi palamar botu maskesi altında yaklaşan küçük teknelere karşı çok hassastırlar.

Ticaret gemilerine taarruz geliştirmek ve ayrıca ele geçirip terör aracı olarak kullanmakta mümkündür. 2001 yılında Kızıldeniz’de 4 adet Alman hücumbotunu Basra Körfezi’ne götüren bir havuz gemisine, hücumbotları ele geçirmek maksadıyla kimliği bilinmeyen bir grup tarafından saldırı düzenlenmiş, ancak gemide bulunan güvenlik timinin karşı koymasına üzerine, teröristler eylemden vazgeçerek gemiyi terk etmişlerdir.

Deniz teröristlerinin eylemlerinde kullanabilecekleri araçları şu şekilde sıralayabiliriz:

1. İntihar maksatlı deniz aracı/uçak/uzaktan kumandalı yüzer/dalar araç ve vasıtalar,
2. İntihar elemanı canlı bomba/intihar dalgıcı,
3. Uzaktan kumandalı hava araçları,
4. Patlayıcı/akaryakıt yüklü ticaret gemileri (kasti çarpışma-yakma vb. maksatlar için),
5. Çanta/paket/konteynerlere yerleştirilmiş güçlü/nükleer patlayıcılar,
6. Helikopterle intikal ettirilebilen intihar elemanları,
7. Gizli silahlarla donatılmış ticaret gemileri.

Bahse konu araç / vasıtalarla icra edilebilecek eylem türlerini farklı senaryolar ile örnekleme mümkündür.

Senaryo-1 Kargo içerisine gizlenen patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya denizlerdeki saldırılar;

Senaryo-2 Gemiye gizlice sokulan patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya denizlerdeki saldırılar;

Senaryo-3 Gemideki şahıslar tarafından veya saldırgan deniz vasıtalarının yardımıyla ticari gemilerin kaçırılması;

Senaryo-4 Kıyıdan uzakta veya iç sularda manevra yapan bir ticaret gemisine sahilden veya başka bir vasıttan ateş açılması;

Senaryo-5 Uzaktan kumandalı vasıtalar veya intihar bombacıları tarafından kullanılan patlayıcı yüklü teknelerle yapılan saldırılar;

Senaryo-6 Silahlı dalgıçlar veya intihar dalgıçları tarafından yapılan saldırılar;

Senaryo-7 Mayınlarla yapılan saldırılar.

Deniz ticaretinin duraksamaya uğraması veya deniz ticaretine duyulan güvenin yok olması, dünya ekonomisi üzerinde olağanüstü derecede olumsuz etki yaratacaktır. Örneğin Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında RO-RO'lar vasıtasıyla yoğun bir şekilde gerçekleştirilen otomotiv sektörüne ait taşımacılığın kesintiye uğraması, araç fiyatlarını artıracak ve otomotiv sektörüne büyük bir darbe indirecektir.

Ticaret gemileri gerek direkt hedef ve gerekse tesadüfi hedefler olarak deniz teröristlerinin taarruzlarına karşı savunmasız ve zayıftır. Bu nedenle ticaret gemileri, kendi personeli arasına gizlenen veya yolcu olarak gemide bulunan teröristler veya gemiye çıkılarak yapılan saldırılar neticesinde ele geçirilebilir.

Özellikle Türk ve dost / müttefik ülke yolcularının bulunduğu yolcu gemilerinin kaçırılması yüksek bir olasılıktır. Geçmişte Achille Lauro yolcu gemisi ve Avrasya feribotu ile bu yöntem denenmiş ve kısmen başarılı olmuştur. Günümüzde Akdeniz ve Ege'de faaliyet gösteren süper lüks ve büyük yolcu

gemilerinin kaçırılması bu tip örgütlere büyük prestij sağlayabilecek ve amaçlanan korkuyu yaratabilecektir.

Her ticaret gemisi bir silaha dönüşebilir ve diğer gemileri, köprüleri veya sahil tesislerini çarparak zarar vermek için kullanılabilir. Eğer gemiler patlayıcı, yüksek yanıcı, kimyasal madde ya da nükleer atıklar taşıyorlarsa, geniş nüfusa ve ekonomik öneme sahip liman şehirlerinde son derece büyük ve yıkıcı etki yaratabilirler.

Süper tankerler kullanılarak turizmi baltalamak üzere kritik deniz alanlarında deniz kirliliği yaratılabilir. Konteynerler silah kaçakçılığı için ideal ortam sağlayabilirler. Patlayıcı yüklü konteynerler TIR'lar üzerinde, RO-RO tipi gemilerde ya da konteyner gemilerinde konuşlandırılarak infilak ettirildikleri takdirde önemli zarara yol açabilirler. Ayrıca terör amaçlı silah ve şahısların bir ülkeye sokulmasında da konteynerlerden istifade edilmesi kuvvetle muhtemeldir.

Ticaret gemileri, Türk Boğazları gibi deniz ulaştırmasının düğüm noktalarında, önemli limanların girişlerinde ve kritik ulaştırma rotaları üzerinde batırıldıkları takdirde, deniz ticaretinin aksamasına sebep olabilirler.

Radikal terör örgütlerinin kaynakları ve yetenekleri göz önüne alındığında, uluslararası deniz ticaretinin düğüm noktalarının ve kritik boğazların gelişigüzel mayınlanması da mümkün görülmektedir. Ekonominin 11 Eylül saldırıları sonrasında gösterdiği kırılganlık, terör örgütlerinin ekonomik hedeflere yönelmesini teşvik edebilir.

Tüm saldırılar, etkin olmak için önemli derecede hazırlık ve planlama gerektirmektedir. Gerek düzenli ve gerekse plan dışı liman ziyaretlerine ait istihbarat ve gözlemler önemlidir. Gemi hareketleri ile ilgili bilgiler basından, mahalli esnaftan ve liman çalışanlarından temin edilebilecektir.

1.C.Limanlarda ve Denizlerde Terörist Saldırlara Karşı Alınan/Alınacak Tedbirler

Denizde ve denizden teröre karşı savunmada, eğitim, güvenlik ve istihbarat faaliyetlerinin artırılması, bu kapsamda birimler arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanması, periyodik toplantılar ile alınan tedbirlerin değerlendirilmesi, çevre ülkeler başta olmak üzere, diğer ülkelerle istihbarat işbirliğine gidilmesi, liman savunma tedbirlerinin artırılması büyük önem taşımaktadır.

Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün başlattığı çalışmalar bu eğilimi açıkça ortaya koymaktadır.

Uluslararası terör gerçeği artık tüm dünya kamuoyu tarafından fark edilerek ve küresel güvenliği son derece ciddi olarak tehdit eden böyle bir düşmanla sadece polisiye tedbirlerle başa çıkılamayacağını anlaşılmıştır.

11 Eylül saldırılarından sonra çok kısa bir süre içinde Doğu Akdeniz'de muhtemel ve potansiyel deniz terörizmine karşı başlatılan Active Endeavour harekatı da, dünya çapında yürütülen bu mücadelenin önemli bir ayağını oluşturmaktadır.

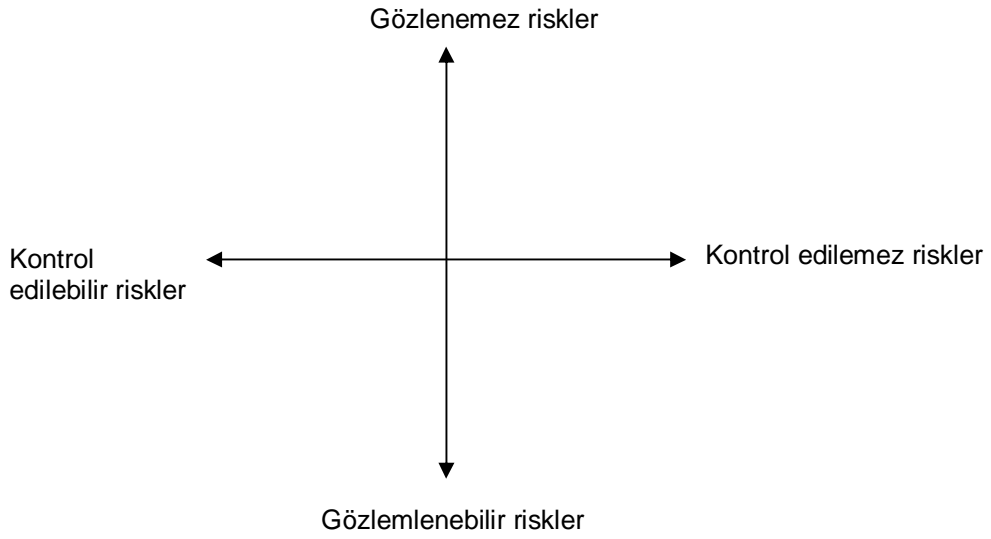
1.D.Deniz Taşımacılığında Risk Yönetimi

Risk zararın veya hasarın ortaya çıkmasının olası olduğu bir durumdur. Riskler, kurumlar ve örgütler için söz konusu olabilir. Riskin tehlikelerinin insanlar tarafından gözlenmesi ve bilinmesi şart değildir; zira risk varsa bunun bilinmesi olası zarar ve hasarları ne sınırlar ne de ortadan kaldırır.

New York'taki 11 Eylül saldırısının yıkımından hemen sonra tüm dünya, amaçlarını elde etmek için binlerce canı feda etmeye hazır, iyi organize olmuş terörist grupların saldırılarına karşı ne kadar savunmasız olduklarını anlamış ve deniz ulaştırması terörizmin ana hedefi veya aracı olarak görülmeye başlanmıştır.(www.oecd.org)

Risklerin bazıları gözlemlenebilir, bazıları ise gözlenemez yapıdadır. Benzer şekilde riskler kontrol edilebilen ve kontrol edilemeyen riskler olarak nitelendirilebilir.(Gebizoğlu,2005;3)

Şekil 1
Uzay Riski



(Kaynak: Gebizoğlu,2005;3)

Riskler spekülâtif ve saf risk olarak iki ana gruba ayrılabilir. Spekülâtif risklerde kaybetme, kazanma ve değişiklik olmama olasılıkları vardır. Saf risklerde kazanç ihtimali olmayıp, belirli bir olay vukuunda zararın doğması veya doğmaması söz konusudur.

Tablo 1
Sonuçlarına Göre Risk Grupları

Risk	Sonuç
1.SR-Saf Risk	a)Zarar
	b)Zarar olmaması
2.SPR-Spekülatif Risk	a)Zarar
	b)Kazanç
	c)Değişme yok

(Kaynak:Gebizoğlu,2005;5)

olarak sınıflandırıldığında denizden gelecek bir terörist saldırı riskini saf risk sınıfına sokarsak yanılmış olmayız.

Zararın ortaya çıkma olasılığı yoksa risk de yoktur. Zararın ortaya çıkmasına neden olan etmenlerin tanımlanması risk analizi bakımından önemlidir.

Zarara neden olabilecek etmenler:

- Riske tabi olma (Kişisel zarar, mal zararı, sorumluluk zararı riski)
- Tehlikeler (Zararın yakın nedenleri)
- Rizikolar (Tehlikeden zarar ortaya çıkmasının arkasında yatan koşullar) olarak sıralanır.

20 nci yüzyılın ikinci yarısında dünya ekonomisinin refahı arkasındaki gizli güç deniz ulaştırmasıdır. Azaltılmış engeller ve düşürülmüş fiyatlar, küreselleşen ekonominin gelişiminde önemli role sahiptir. İşletmeler dünya çapında iş ortakları, müşteriler ve üreticiler bulmuş hızlı ulaştırma malların stokta tutulması ihtiyacını da ortadan kaldırarak üretim etkinliğini kökten değiştirmiştir.

Dünya ticaretinin büyük ölçüde deniz taşımacılığına dayanması ve geçmiş yıllarda ekonomik gelişmeyi hızlandırmak amacıyla ekonomik açıdan faydalı olan

pek çok husus, terörist grupların menfaatlerine kullanımına karşı da korumasız kılmıştır. Mevcut olan çeşitli riskler hem konteyner hem de dökme yük taşımacılığını kapsamaktadır. Tehlikeler gemi bütünlüğünün tehlikeye düşürülmesinden, doküman sahtekarlığı ile terörist gruplara para sağlanmasına kadar uzanmaktadır.

Risk bir durum olarak tanımlandığında, zarar olabilecek tüm durumlar hakkında bilgi sahibi olunmasına dair yaklaşımlar risk yönetiminde önemli yer tutar. Belirsizliği azaltmak bakımından zararlar ve zarar nedenleri hakkında bilgi sahibi olmak ve önlemler almak gerekir.

Riskle karşı karşıya olan kurumlar, örgütler ve kişiler, gerek kendi özellikleri ve hedefleri gerekse koşullar ve risklerin nitelikleri kapsamında riski yönetmeye yönelebilirler.

Risk yönetimindeki yönetim yaklaşımları:

- Riskten kaçınma
- Riske katlanma
- Riskin aktarılması
- Zararın kontrolü (Önleme, azaltma)
- Kendi kendine sigorta
- Yukarıda yöntemlerin karışımı

11 Eylül saldırılarına başlangıçta gösterilen ilk reaksiyon hava taşımacılığı odaklıdır. A.B.D. tarihinde ilk kez ticari hava trafiğini durdurmuştur. Bu tedbir, ticari jetlerin terör amaçlı kullanıldığı göz önünde bulundurulduğunda anlaşılabilir mahiyettedir. Bu esnada deniz güvenliği konusuna ilişkin yapılan bir şey yoktu. New York limanının kapatılması ve birkaç ticari geminin tecrit edilmesine rağmen, dünya deniz ticareti eskiden olduğu gibi engelsizce akmaya devam etmişti.

Fakat terör örgütünün organizasyonu ve maddi destek boyutu ortaya çıktıkça, hükümetler denizcilik sektörüyle ilgili güvenliği yoğunlaştırmışlardır. Burada

uluslararası çeşitliliğe sahip bir işgücü ve çok farklı çeşitlerde ve sahipleri tam olarak bilinemeyebilen malların taşınması, gemilerin sahiplerinin zaman zaman yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınması, dünya ticaretinin devamlılığı için vazgeçilemezlik durumu geçmişte de uyuşturucu veya yasak mal kaçakçılığı amacıyla kullanılmış olması sektörü terörist faaliyetler açısından cazip hale getirmiştir. Bundan dolayı, deniz vasıtalarıyla uluslar arası taşımacılık, terörizmle mücadele gündeminde ön plana çıkmış, devletler terör riskinin minimize edilmesi maksatlı IMO ile koordineli güvenlik girişimleri başlatmıştır. (www.oecd.org)

Genel olarak ifade edilebilecek risk yönetim faaliyetleri:

1.D.1.Riskin Teşhisi

Risk teşhisi çalışmaları sürekli ve düzenli olmak zorundadır. Belirgin bir hasar/zarar tehlikesine tabi olanlar için:

- Ne kaybetmeye tahammül edilebilir?
- İşletmede/faaliyette hangi alanlar önemlidir? Sorularının cevaplanması gerekir.

Bu bağlamda riskin tespiti için:

- Derecelerine göre (az, orta, çok v.b.) hasar / zarar doğurabilecek olay ve durumların tespiti
- Hasar / zararların oluşmasına yol açacak tehlikelerin tespiti yapılmalıdır.

Deniz taşımacılığında hareketsizliğin maliyetinin çok fazla olması beklenmektedir. İyi organize edilmiş büyük bir terörist saldırı, tüm deniz taşımacılık sisteminin, devletler gerekli önlemleri alana kadar devreden çıkartılmasına yol açabilir. Bu önlemler, limanların tamamen kapatılması gibi çok sert boyutlarda olabildiği gibi, çıkış ve varış limanlarında defaten yapılacak kontroller gibi etkisiz de olabilirler. Böylesine büyük bir saldırının maliyeti onlarca milyar dolarla ölçülebilir.

Bu yüzden hükümetler deniz taşımacılığına yönelik güvenlik önlemlerini güçlendirmenin yollarını aramaktadırlar.

1.D.2.Riskin Değerlendirilmesi

Riskin tespitinden sonra, riskin değerlendirilmesi için riskin olabirliğine dayalı bir form oluşturulmaktadır. Bu formda şu öğeler yer alabilir:

- Kesin ve muntazam olgular
- Ara sıra meydana gelen olgular
- Bugüne kadar olmayan, ancak olabilecek olgular

Bu belirlemeden sonra, uygulanacak teknikleri ortaya koymak için:

- Senelik beklenen hasar
- Bütün zamanlarda alana ve zamana göre beklenen en yüksek hasar

değerlendirilmelerinin yapılması gerekir. Rizikonun değerlendirilmesinde hasar frekansı ve hasar şiddeti niceliklerinin bilinmesi veya bulunması lazımdır. Zira:

Beklenen hasar=Hasar frekansı*Hasar şiddeti

Eşitliği ile hasarın dağılımının (olasılık fonksiyonu) beklenen değer parametresi (konum parametresi) hesaplanır ki bu parametre karar verme tekniklerinde en çok kullanılan bir değerdir.

Hasar olasılığının harcamaların gelirin üstüne çıkması ile paralellik gösterdiği düşünülmelidir. Bu bağlamda;

- Gelirin düşmesine neden olan olaylar
- Harcamaların yükselmesine neden olan olaylar kazaen gelişmişse risk yönetimi girişimi gerekli olacaktır.

Hasar olasılığı

- Mal (doğrudan veya dolaylı),
- Net gelir hasarı
- Sorumluluk hasarı
- Personel hasarı

alanları için veya bunların karışımı için hesaplanmak durumundadır.

Ölçülebilir maliyetlerin miktarı kesinlikle hiçbir şey yapmamanın potansiyel maliyetinden daha düşüktür. Genel olarak gemilerle ilgili maliyetler, belirli bazı araç gereçlerin satın alınmasını kapsadığı için daha kolay belirlenebilir mahiyettedir. Gemi işletmelerine düşecek yükün, başlangıçta 1279 milyon dolar ve daha sonra her yıl 730 milyon dolar olacağı tahmin edilmektedir. Gemi maliyetleri yönetim ve güvenlik cihazları giderlerini kapsamakta olup, liman giderlerinin tahmin edilmesi ise daha zordur. Kestirilmesi en güç olan maliyetler ise tüm sistemi ilgilendiren prosedürlerin değiştirilmesinden kaynaklananlardır. Amerikanın 24 saat önceden bildirim uygulaması buna örnektir. Yine de milyarlarca dolarlık bir maliyet bile, hareketsizliğin ve hiçbir şey yapılmazsa yaşanacak bir saldırı sonucu doğacak zararların maliyetinden az olacaktır. (www.oecd.org)

1.D.3.Ekonomik Kontrol

Yolcu ve yük taşımalarının durdurulması tarzındaki güvenlik önlemlerini savunmak mümkün değildir ve terör tehlikesi ne kadar ciddi olursa olsun bu derece yoğun tedbirlerin birkaç günden fazla sürdürülmesi mümkün olamaz. Güvenlik önlemlerinin ne zaman ve hangi yoğunlukta uygulanacağı hakkında doğru yargılamalar yapabilmek için ulaştırmanın karşılaşılabileceği riskleri iyi anlamak gerekir. (www.oecd.org)

Ekonomik kontrol işlemleri hasar kontrol teknikleri ve mali kontrol teknikleri uygulamasını içerir.

Hasar kontrol teknikleri:

- Güvenlik (içsel ve dışsal kontroller)
- Mühendislik kontrol sistemi
- Bakım faaliyetleri
- Tehlikeli maddeler/unsurlar
- İkame etmek
- Süreç geliştirmek
- Tecrit etmek
- Bölümleme (Ayırma ve yedekleme)

Mali kontrol teknikleri:

- Sigortalama
- Rizikoyu üzerinde tutma

Teklif edilen birçok önlem direkt olarak terörizm riskiyle ilgili olmayan fakat gecikmelerin azaltılması, malların daha iyi kontrol edilmesi, işlem süreçlerinin hızlandırılması, ücretlerin azaltılması (bilgi sistemlerindeki gelişmeler yüzünden), hırsızlıktan kaynaklanan kayıpların azaltılması, sigorta giderlerinin düşürülmesi gibi hususlarda fayda sağlayacak olan sonuçlar da doğuracaktır. Bu kazanımlar yüksek miktarlarda olabilir ve güvenlik giderlerinin dengelenmesine hizmet edebilir.

Denizde güvenlik için alınan önlemler sıfır maliyetli olmasalar da, terörizme etkilerinin ötesinde ayrıca uzun süredir var olan uygulamaları daha iyiye doğru değiştirme potansiyeline sahiptirler.

1.E.Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri ve Tehditler

Deniz taşımacılığıyla ilgili risk faktörlerinin en önde geleni, deniz yoluyla taşınan malzemelerin sayısı ve hacmidir. 2001 yılı itibariyle deniz yoluyla taşınan malzeme miktarının 5.8 milyar ton civarında olup bu dünya ticaret hacminin %80'i

anlamına gelmektedir. Ulaştırma 46.000 gemi ile, 4000 liman kullanılarak yapılmaktadır. Hacmine ek olarak deniz taşımacılığı, karmaşık uluslararası yapısı ile de birçok risk içermektedir.(www.oecd.org)

Deniz vasıtaları terör için araç veya hedef olabilirler. Ayrıca başka saldırıları kolaylaştırmak veya terör örgütlerine gelir sağlamak için de kullanılabilirler. Gemicilikle ilgili temel risk faktörleri; yük, gemi, insan ve para/finansman olup bunlar ayrıca dünya ticaretinin genişleyen risk faktörleri ve artırılmış güvenlikten dolayı artan maliyetle de ilişkilidirler. Önemli olan hükümetler tarafından sadece somut tehditlere değil tüm risk faktörlerine karşı etkinlikle önlem alınmasıdır.

Şekil 2

Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri



(Kaynak:www.oecd.org)

1.E.1. Kargo

Kargonun güvenli olması, yüklendiği noktadan itibaren içeriğinin tam olarak bilinmesi ve varış noktasına kadar olan seyahati sırasında kurcalanmadığı veya teröristlerin kontrolü altına alınmadığından emin olunması ile mümkündür.

Konteynerler, terörist faaliyetlere karşı oldukça korumasızdırlar. Terörist bir örgüt tarafından hazırlanan, içerisinde uydu muhaberesi vasıtasıyla kumanda edilebilen güçlü bir patlayıcının yer aldığı bir konteynerin, iyi organize olmuş bir terörist örgüt tarafından legal bir yük olarak tanıtılması ve kalabalık bir şehrin merkezinde patlatılması ihtimali mevcut ve korkutucudur. Konteynerlerin, büyük saldırılarda kullanılacak kitle imha silahlarının taşınmasında kullanılması da önemli bir risk teşkil etmektedir.

Konteynerler hakkındaki korkular, 18 Ekim 2001 tarihinde İtalya'nın Gioa Tauro limanında, bir konteynerin içinde yakalanan ve yanında 1 cep telefonu, 1 uydu telefonu, 1 laptop, New York JFK havaalanında çalışan bir teknisyene ait sahte kimlik bulunan kaçak yolcu ile teyid edilmiştir. Bahse konu konteynerin Port Said limanında gemiye yüklendikten sonra, Gioa Tauro ve Rotterdam limanlarından geçerek 2.5 milyon konteynerin arasında Kanada'ya ulaşması ancak liman görevlilerinin, havalandırma deliklerini genişletmeye çalışan kaçak yolcuyu tesadüfen fark etmeleri ile engellenebilmiştir.

Dünya, konteynerlerin kitle imha silahlarının taşınmasında kullanılması tehlikesine odaklanmadan önce, uyuşturucu kaçakçılığı için konteynerlerin kullanımı ile ilgili konuda mücadele yürütülmekteydi. ABD'nde 1996 – 1998 yılları arasında, 223502 kg uyuşturucu, konteynerler vasıtasıyla ülkeye sokulmaya çalışılırken yakalanmış olup bu husus konteynerlerin hassasiyetini önemle vurgulamaktadır.

ABD'de her yıl 30 – 50 milyar dolarlık konteyner hırsızlığı yapılmakta olup, hırsızların içinde yüksek değerli mal olan konteynerleri belirlemek soyulduğu belli olmayacak şekilde kilitlerini açarak içeriğini boşaltmak için kullandıkları tekniklerin,

teröristler tarafından da kullanılması ve bu şekilde kanun dışı nakliyat yapılması olasıdır.

Kargonun taşıma ve depolama esnasında bütünlüğünün doğrulanması, karıştırmaya karşı emniyetli mühürler, muhtemelen uydu muhaberesine dayanan elektronik arama sistemleri ve taşıma süreci içerisinde yükün düzenli veya rastlantısal olarak kontrol edilmesi alınacak önlemler arasındadır. Bu proje OECD'nin Karayolu Taşıma Araştırma Programı (Road Transport Research Programme - RTR) ve Avrupa Ulaştırma Bakanlıkları konferansının ortak projesi olarak yürütülmektedir. (www.oecd.org)

Ayrıca yasal olarak taşınan patlayıcı, kimyasal vb. maddelerin çalınarak kötü amaçlara hizmet etmesi ihtimali de mevcuttur.

1992'de fırtınadan zarar gören M/V SANTA CLARA I'den yayılan kimyasal maddelerin çevreye zarar verdiği örnekte olduğu gibi bazı gemi sahiplerinin, işlemlerde zorluk çıkmaması için tehlikeli kargo içeriğini gizliyor oluşları da, aynı yöntemin teröristler tarafından yapılabileceğini ortaya koymaktadır.

Sektördeki diğer büyük risk LPG, LNG gibi tehlikeli madde taşıyan tankerler konusudur. 11 Eylül'den sonra denizcilikle ilgili alınan ilk önlem, bir LNG tankerinin 12 Eylül 2001 tarihinde Baltimore limanına girişine izin verilmemesidir. Ancak bu tip tankerlerin yangın halinde bile taşıdığı maddelerin patlamasını engelleyen çok sağlam güvenlik sistemleriyle donatılmış olması, gemilerin yeni ve modern oluşu ve ciddi firmalar tarafından işletiliyor olmaları, onları teröristler için kolay hedef olmaktan çıkarmaktadır.

1.E.2. Gemiler

Bir gemi, uçaklarda olduğu gibi terörist bir saldırı amacıyla kullanılabilir. Bu maksatla kalabalık yerleşim birimlerine yakın bir limanda patlatılabilir veya liman girişinde batırılarak giriş çıkışı engelleyebilir.

Böyle bir potansiyel saldırı tehdidi büyük olmakla beraber bugüne dek gemiler genellikle araç olarak değil hedef olarak kullanılmışlardır. Achille Lauro gemisinin ele geçirilmesi, USS COLE ve LIMBERG isimli petrol tankerine intihar saldırısı düzenlenmesi gemilerin yüz yüze olduğu tehlikelere örnek olarak gösterilebilir.

Bir başka tehlike de kargonun çalınması veya personelin soyulması amacıyla genellikle liman veya demir yerlerinde gerçekleşen korsanlık olaylarıdır. Ancak önemli bir sayıda saldırı da ağır silahlı korsanlar tarafından açık denizde gemiye saldırılması şeklinde gerçekleştirilmiştir. Korsanlık olaylarının sık görüldüğü coğrafi bölgeler, Malaca boğazları, Endonezya ve Malezya suları, Bangladeş ve Hindistan sahilleri ile Kızıl Deniz ve Batı Afrika sahilleridir.

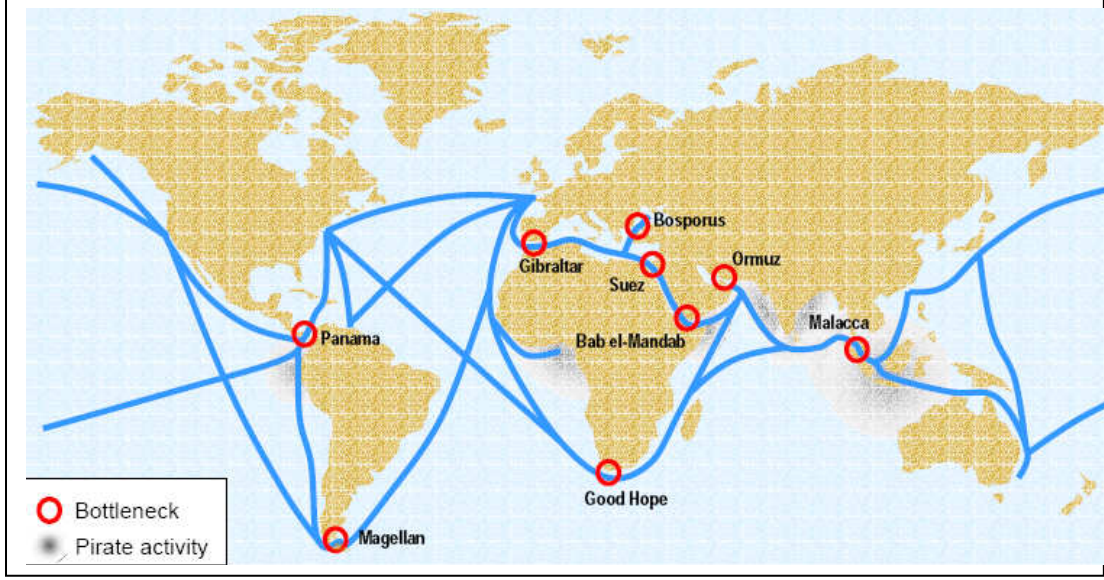
Tablo 2
Ticari Gemilere Yapılan Saldırı Yer ve Sayıları

Saldırı şekli	1999	2000	2001
Seyirde	103	146	130
Demirde	144	210	156
Rıhtımda	25	50	46
Belirtilmemiş	13	63	2
Toplam	285	469	335

(Kaynak:www.oecd.org)

Personelin liman hizmetleriyle ilgili giderleri karşılamak üzere çok miktarda para taşıdığı düşünülürse, korsanlığın oldukça karlı olduğu anlaşılır. Ayrıca kaçırılan bir gemi, “Hayalet Gemi” olarak işletilerek de kazanç kaynağı haline getirilebilir.

Şekil 3
Gemilerin saldırılara en fazla açık olduğu ana rotalar, dar boğazlar ile korsanlık yapılan bölgeler



(Kaynak:www.oecd.org)

1.E.3. İnsan

Ticari bahriyede görev yapan denizci sayısı yaklaşık olarak 1.227.000 dolaylarındadır. Bu insanlar genellikle korsan saldırılara karşı hedef olmakta veya intihar saldırısı gibi faaliyetlerde hayatlarını kaybetmektedirler. Bir başka risk ise denizci görünümü veren ancak gerçekte terörist olan şahıslardır. Bu ihtimal, gemicilerin, geleneksel olarak birçok ülkede seyahat özgürlüğüne sahip olduğu düşünüldüğünde ön plana çıkmaktadır.

Korsanlık saldırılarından elde edilen bilgiler bu faaliyetlerden bazılarının, gemi personelinden uzaklaştırılan veya halen gemide olan suç ortaklarının yardımıyla yapıldığını ortaya çıkarmaktadır. Birçok gemi acentesi, gemicilerinin uluslararası gereksinimleri karşıladığını garanti etse de, bazıları maliyeti düşürmek için belgeleri eksik olan ve sabıkalı şahısları gemilere göndermektedirler.

Bu tarz davranışlarda bulunan şahısların mevcudiyeti, benzer metotların teröristler tarafından da kullanılabilceğinin bir göstergesidir.

Aynı zamanda teröristler tarafından işletilen ticari gemiler, girilmesi zor ülkelere örgüt mensuplarının sızdırılması maksadıyla da kullanılabilirler.

1.E.4. Finansman / Lojistik Destek

Terörist örgütlerin para kazanmak veya lojistik destek sağlamak amacıyla ticari denizcilik faaliyetleri yürütebilirler.

1980'lerin ortalarında Sri Lanka hükümetine karşı mücadele eden Tamil Eelam'ın (Özgürlük Kaplanları) 10-12 gemiden oluşan ve teröristlerle donatılmış bir filo ile dünya denizlerinde legal yük taşıyarak örgüte maddi destek sağladığı, aynı zamanda legal yükün yanında mücadele için gerekli silah ve cephaneyi de taşımış ve başka terör örgütlerinin de işlerini para karşılığında yaptığı tespit edilmiştir.

Bu örgüt denizcilik uygulamaları konusundaki tecrübe ve bilgisi sayesinde, Sri Lanka hükümetinin kendilerine karşı kullanmak üzere aldığı silahları dahi çalmıştır.

1.E.5. Ticari Aksaklıklar ve Güvenlik Masrafları

Terör örgütünün 11 Eylül' den sonra yayınlanan mesajlarından, başlıca amaçlarının terör saldırılarına devam ederek A.B.D. ve müttefiklerine ekonomik sorunlara yol açmak olduğu anlaşılmaktadır.

Terör örgütlerinin örneğin Long Beach/Los Angeles gibi Amerika'nın toplam konteyner girişinin %42 sine sahip olan veya Missisipi ve Houston Kanalları gibi tanker girdisinin %50'sini (çoğunlukla petrol) alan iki limanı hedef aldığı bir saldırı A.B.D ve dünya ekonomisi üzerinde çok büyük etki yaratacaktır. (www.oecd.org) Riski minimize etmek için;

Nakliyeci sorumluluğu: Nakliyeciler ve konteynerleri paketleyen kurumlar konteyner güvenliği zincirindeki en önemli halkayı oluşturmaktadır. Bunlar uygun konteyner dolumu yapılması ve takip edilebilirliği konusunda hassas davranmalıdırlar.

Konteyner güvenliği: Konteynerler en yüksek emniyete sahip mekanik mühür/kilit ile kapatılmalı, yeterli teknolojik düzeye ulaşıldığında güvenliklı akıllı elektronik kilitler kullanılmalıdır.

Yurtiçi güvenliği: Konteynerler en çok yurtiçi taşıma esnasında, yükleme ve bekleme yerlerinde tehlike altındadırlar. Bu noktalarda güvenlik artırılmalı, bu kapsamda çalışanların kimlik kontrollerinde hassas olunmalı ve bu noktalarda geçen zaman azaltılmalıdır.

Uluslararası kurallar ve tavsiyeler: Yurtiçi taşıma ve denizcilik otoriteleri uluslararası kural ve tavsiyeler konusunda daha hassas davranmalıdırlar.(www.oecd.org)

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TERÖRÜNE KARŞI ALINAN TEDBİRLERİN HUKUKİ BOYUTU

2.A.Hukuksal Boyut

Uluslararası deniz hukukunun kaynağı, diğer tüm uluslararası hukuk kuralları gibi antlaşmalar, teamül kuralları ve hukuk genel ilkeleridir. Deniz hukukunda özellikle teamül kuralları ile antlaşmaların büyük önemi vardır. Denizlerde yüzyıllardır uygulanan örf ve adetler, kesintisiz olarak sürdürülen hak iddiaları ve genel kabul gören birtakım kurallar zaman içerisinde antlaşmalarla da desteklenerek birer hukuk kuralı haline gelmiştir. Bu kurallara son halini veren antlaşma 1982 tarihli Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı'dır.(Pazarcı,1999;246)

Bir grup Filistinli teröristin, İtalyan yolcu gemisi "Archille Laura"ni 8 Ekim 1985 tarihinde Mısır'ın uluslararası sularında kaçırmışından sonra, teröristlerin, İsrail'de hapiste bulunan bir grup arkadaşlarının serbest bırakılmasını, taleplerinin karşılanmaması durumunda ise gemide bulunan İngiliz ve Amerikan uyruklu turistleri teker teker öldüreceklerini beyan etmişlerdir. Bunun üzerine, bu esnada Mısır'ın Port Said Limanı açıklarına demir atan gemiye, İtalya ve A.B.D. özel timleri ile kurtarma operasyonu planları yapılırsa da iki gün sonra teröristler Mısır ile pazarlık yaparak ve güvenliklerini garantiye alarak Mısır yetkililerine teslim olmuşlardır. Daha sonra gemi yolcularından Amerikan uyruklu bir yolcunun teröristler tarafından öldürüldüğünün anlaşılması ile A.B.D. tarafından, teröristlerin tutuklanması sorumluluğunun Mısır'da olduğu iddia edilmiştir. Bunun yanında İsrail'de tutuklu bulunan Filistinliler Mısır'a gelmek üzere kendileri için ayarlanan Mısır havayollarına ait bir uçakla yola çıkmışlar; ancak havada uçuş esnasında Amerikan savaş uçakları tarafından Sicilya'da bulunan Sigonella Üssü'ne inmeye zorlanmış ve derhal İtalyan makamları tarafından tutuklanmışlardır.

Bahse konu olay beraberinde birçok hukuksal sorun getirmiş ve bu durumda İtalyan hukuk makamlarının dikkatini çekmiştir. Piza Üniversitesi D. Anzilotti

Uluslararası Hukuk Enstitüsü ve Roma Uluslararası İlişkiler Enstitüsü'nün, 19-20 Mayıs 1986 tarihinde Castelgandolfo / İtalya'da düzenlediği uluslararası toplantıda, konunun hukuki boyutu detaylı olarak tartışılmıştır. Bahse konu toplantı ile İtalyan hükümeti tarafından uluslararası terörizmin deniz boyutunun dikkate alınması gerektiği, deniz terörizmi ile mücadele etmek maksadıyla alınması gereken tedbirlerin ve konunun hukuki çerçevesinin belirlenmesinin önem arz ettiği belirtilerek dünya kamuoyu'na bildirilmiştir. Çalışmalar sonucunda 1988 yılında denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi için SUA Sözleşmesi ve kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı kanunsuz eylemlerin engellenmesi için SUA Protokolü onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

2.B. SUA (Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi-Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)

SUA, denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA sözleşmesi) ile kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair protokolü (SUA protokolu) kapsamaktadır.

İnsanların yaşama hakkını tehdit eden, can ve mal güvenliğini tehlikeye düşüren terörizmin tüm dünya çapında önlenmesi, terörist faaliyetlerin engellenmesi, terörist faaliyetlere karışanların takip edilmesi ve cezalandırılabilmesi için etkili ve uygulanabilir nitelikte önlemlerin alınması, büyük ölçüde devletler arasında yakın işbirliğinin geliştirilmesine bağlıdır.

Denizcilik faaliyetlerinin uluslararası niteliği dolayısıyla denizde terörist faaliyetlerin önlenmesi ve bu faaliyetlere karışanlara gerekli müeyyidelerin uygulanabilmesine duyulan ihtiyaç, uluslararası deniz hukukunda da kendisini hissettirmiştir. Gerçekten, seyrüsefer serbestliği prensibi dolayısıyla gemilerin tüm dünya denizlerinde serbestçe dolaşmaları, uluslararası ticaret ve taşımada deniz yolunun ucuzluğu, kolaylığı ve sağlanmış olduğu diğer avantajlar dolayısıyla,

uluslararası terörizmin önlenmesinde deniz hukuku sahasında yürütülecek çalışmalar büyük önem taşımaktadır.

Bu gerçeği fark eden Birleşmiş Milletler teşkilatı ile bu teşkilatın bir uzmanlık kuruluşu olan IMO bünyesinde yürütülen çalışmalar sonucu denizde seyir güvenliğine yönelik tehdit ve gemilere veya personele karşı yasadışı eylemlerde bulunulmasının önlenmesi ile gerekli tedbirlerin alınması amacıyla çeşitli kararlar alınmıştır. Bu kararlara da uygun olarak Roma'da gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta, 10 MART 1988 tarihinde denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA sözleşmesi) ile kıta sahanlığında bulunan sabit platformların güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair protokol (SUA protokol) imzalanmıştır. (Demir,2004;4)

2.B.1.SUA Sözleşmesi ve Protokolüne Genel Bakış

Ülkemizce, SUA Sözleşmesi ve Protokolünün onaylanması, 27/9/1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla uygun bulunmuş, bilahare 26/1/1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmi Gazete'de SUA Sözleşmesi ve Protokolü, taraf devletler arasında sözleşmenin uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin sözleşme maddesiyle bağlı olmadığımız yönündeki ekli çekince ile yayımlanmıştır. (Demir,2004;4)

2.B.2.SUA Sözleşmesinin Orjinal Hali

1982 tarihinde imzalanan orjinal versiyon, denizde kanun dışı faaliyetlerin kapsamı ve bunlara karşı alınabilecek tedbirler konusunda esas teşkil etmekte ancak günümüz deniz güvenliği konusundaki tanım ve yetkiler açısından yetkisiz kalmaktadır.

2.B.2.a.Sözleşmenin Kapsamı

Sözleşme denizde kanun dışı faaliyetler, bunlara karışan taraflar, alınabilecek önlemler ve bu konudaki sorumlulukları belirlemektedir.

2.B.2.a.(1).Gemiler Bakımından

SUA Sözleşmesinin 1 inci maddesinde gemi, “dinamik takviyeli, su altına dalabilir veya diğer yüzen her gemi dahil devamlı olarak deniz yatağına bağlı bulunmayan her türlü gemi” olarak tarif edilmiş, muafiyetlerine ilişkin diğer düzenlemelere paralel olarak harp gemileri ve ticari olmayan amaçlarla işletilen devlet gemileri ile sözleşmenin esas itibariyle denizde seyir güvenliğine karşı yasa dışı eylemlerin önlenmesine yönelik olması dolayısıyla seferden çekilen ve kızağa alınan gemiler kapsam dışında tutulmuştur.

2.B.2.a.(2).Suçlar Bakımından

Sözleşmenin gerek uygulama alanı, gerekse felsefesini ortaya koyması bakımından en önemli maddesinin 3 üncü maddesi olduğu söylenebilir. Bu maddede, sözleşmenin hangi suçlara uygulanacağı iki fıkra halinde düzenlenmiş, 1 inci fıkrasında bir şahsın kanuna aykırı ve kasıtlı olarak fıkrada gösterilen fiilleri işlemesi halinde suç işlemiş sayılacağı, 2 inci fıkrasında ise 1 inci fıkrada belirtilen suçlara iştirak ve teşebbüs ile daha özel bir hüküm olarak 1 inci fıkrada belirtilen belirli suçları işleme tehdidinin suç oluşturacağı belirtilmiştir.

1’inci fıkrada her ne kadar kanuna aykırı ve kasıtlı olarak fıkrada belirtilen fiillerin işlenmesi halinde suç işlenmiş sayılacağı belirtilmekte ise de kanuna aykırılık ifadesinin haksız bir şekilde veya hukuka aykırı olarak anlaşılması daha doğru olacaktır. Esas suçların sayılmış olduğu bu fıkrada, 2’nci fıkrayla da uyumlu olarak 7 bent halinde sayılan eylemlerin ortak özelliğini, geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulması oluşturmakta, geminin seyir güvenliğinin tehlikeye sokulmasıyla birlikte geminin veya kontrolünün ele geçirilmesi, gemide bulunanlara şiddet

uygulanması, gemiye ve yüküne zarar verilmesi, gemiyi tahrip edebilecek cihaz veya maddelerin gemiye konulması / koydurulması, seyrüseferi kolaylaştıran yapılarla zarar verilmesi, seyrüseferi tehlikeye sokacak şekilde yanlış bilgilerin gemiye iletilmesi, bu fıkrada belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi dolayısıyla bir kimsenin öldürülmesi ve yaralanması da suç kapsamında yer almıştır.

2.B.2.a.(3).Saha Bakımından

Sözleşmenin 4'üncü maddesinde, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi ve programına göre bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması halinde sözleşmenin uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak, bu hükme göre sözleşmenin uygulanamayacağı hallerde suçlu veya zanlının bu devletten başka bir taraf devletin ülkesinde bulunması halinde sözleşme yine uygulanabilecektir. Görüldüğü üzere sözleşme, esas itibariyle ülkelerin karasularındaki egemenlik ve yargılama yetkileriyle uyumlu olarak karasularının ötesinde gemilerin seyretmesi ve seyretmesinin planlanması halinde de uygulama imkanı bulmakta, ancak bu halde dahi sözleşmenin uygulanamayacak olması halinde (o devletin sözleşmenin tarafı olmaması gibi durumlarda) suçlu veya zanlının sözleşmenin tarafı olan bir başka devletin ülkesinde bulunması koşuluyla sözleşme hükümlerinin uygulanmasına imkan sağlanmaktadır.

2.B.2.b.Taraf Devletlerin Yargılama Yetkisi

Taraf devletler, sözleşmenin 5'inci maddesi hükmüne göre sözleşme kapsamında sayılan suçları bu suçların ağırlığına göre uygun cezalarla cezalandırmakla yükümlü oldukları gibi; suçun devletin bayrağını taşıyan bir gemiye karşı veya bu gemide işlenmesi; o devletin karasuları dahil ülkesinde işlenmesi; o devletin vatandaşı tarafından işlenmesi halinde bunlar üzerinde kendi yargı yetkisini tesis etmek için gereken tedbirleri almakla yükümlüdürler.

Diğer yandan, suç bir taraf devlette sürekli ikametgahı bulunan bir vatansız kişi tarafından işlenmişse; suçun işlenmesi sırasında taraf devletin vatandaşının alıkonulması, tehdit edilmesi, yaralanması veya öldürülmesi söz konusuysa; suç taraf bir devleti bir şey yapmaya veya yapmaktan alıkoymaya zorlamak amacıyla işlenmiş ise bu taraf devletler de yargılama yetkisini tesis edebileceklerdir. Ancak, bu durumda IMO Genel Sekreterine bildirimde bulunulması gerekmektedir.

Eğer zanlı / suçlu, taraf devletlerden birinin ülkesinde bulunuyorsa ve bu devlet, yargılama yetkisini tesis etmiş bulunan devletlerden birine zanlıyı iade etmiyorsa 3 üncü maddede sayılan suçlar üzerinde yargılama yetkisini kendisi tesis etmek zorundadır.

2.B.2.c.Suçlu/Zanlıların Yakalanması Halinde Yapılacak İşlemler

(a) Suçlu / zanlının bir taraf devlette bulunması halinde bu devlet kendi mevzuatına uygun olarak ilgili hakkında cezai takibat veya iade işlemleri başlayıncaya kadar gereken süre için bu kişiyi gözaltına alacak veya muhafaza edecek ve hemen hazırlık soruşturmasına başlayacaktır. Ancak, bu durumda suçlu / zanlının uyruğunda bulunduğu veya bu kişinin vatansız olması durumunda sürekli ikametgahının bulunduğu devletin en yakın ve uygun temsilciliği ile haberleşmesi ve o devletin temsilcisi tarafından ziyaret edilmesi olanaklarının sağlanması gerekmektedir.

(b) Suçlu / zanlıyı gözaltına alan taraf devlet, ayrıca yargılama yetkisini tesis etmiş olan veya uygun görüyorsa ilgili devletlere gözaltına almayla ilgili olayları derhal bildirecek, hazırlık soruşturması sırasında tespit edilen bulgu ve delilleri söz konusu devletlere derhal ileterek yargılama yetkisini kullanmak isteğinde olup olmadığını belirtecektir.

(c) Suçlu / zanlının ülkesinde bulunduğu taraf devlet, sözleşmenin 6 ıncı maddesine göre yargılama yetkisinin tesis edildiği ülkeye suçlu / zanlıyı iade

etmezse, suç ister kendi ülkesinde işlensin, isterse başka bir ülkede işlensin kendi mevzuatına uygun olarak takibata geçilmek üzere olayı yetkili makamlarına intikal ettirerek kendi mevzuatına göre vehamet arz eden her hangi bir diğer suç için öngörülen usuller dairesinde yetkili makamlarının gerekli kararı vermesini sağlayacaktır.

2.B.2.d.Kaptan Tarafından Suçlu / Zanlının Teslimi

Sözleşmenin 8 inci maddesi hükmüne göre bir taraf devlet gemisinin kaptanı, sözleşme kapsamındaki suçları işlediğine dair haklı nedenleri bulunan bir kişiyi diğer herhangi bir taraf devletin (kabul eden) makamlarına teslim edebilecektir. Ancak, bunun için bayrak devletinin mümkün olduğunca kabul eden devletin karasularına girmeden önce bu kişiyi teslim etme isteğinde olduğunu sebepleriyle birlikte bildirmesi gerekmektedir. Kabul eden devletin sözleşmede teslim imkan sağlayan nedenlerin bulunmadığını ileri sürmekten başka bir sebeple teslim istemini reddetmesi mümkün değildir.

2.B.2.e.Suçlu / Zanlıların İade Esasları

(a) Sözleşmenin 3'üncü maddesinde sayılan suçlar, taraf devletler arasında mevcut suçluların iadesi konusundaki herhangi bir anlaşmada iadeyi gerektiren suçlar arasında sayılmakta ve taraf devletler, aralarında suçluların iadesine ilişkin yapacakları sözleşmelerde bu suçları da iadeyi gerektiren suçlar arasında saymayı üstlenmektedirler. (11/1.m.)

(b) Eğer taraf bir ülke, suçluların iadesini bir anlaşmanın varlığı şartına bağlı tutuyorsa ve aralarında suçluların iadesi anlaşması bulunmayan bir diğer taraf devletten, bir suçlunun iadesi konusunda talep almışsa, sözleşmenin kapsamındaki (3.m.) suçlar bakımından kendi ihtiyarına bağlı olarak SUA Sözleşmesini iade için hukuki bir dayanak olarak kabul edebilecektir. Sözleşmenin Resmi Gazete'de yayımlanan Türkçe metninde her ne kadar "ihtiyacına" ibaresi geçmiş ise bunun

maddi bir hata olduğu ve “ihtiyarına” olarak anlaşılması gerektiği düşünölmektedir.
(m.11/2)

(c) Eğer taraf bir öлке, suçluların iadesi için bir anlaşmanın varlığını şarta bağlı tutmuyorsa iade konusunda talepte bulunulan devletin mevzuatında belirtilen şartlara bağlı olarak 3’üncü maddede belirtilen suçları iadeyi gerektiren suçlar olarak kabul edebilecektir .(m.11/3)

(ç) Ayrıca, taraf devletler arasında suçluların iadesi bakımından 3 üncü madde de belirtilen suçlar, sadece meydana geldiği ölkede değil, aynı zamanda iade talebinde bulunan taraf ölkenin de yargı yetkisine giren yerde işlenmiş sayılmaktadır.(m.11/4)

(d) Eğer, suçlu / zanlı yargılama yetkisi tesis etmeyen (takibatta bulunmamaya karar veren) bir taraf devlette bulunuyor ve bu devlet birden fazla devletten iade talebi almışsa, taraf devlet, suçluyu / zanlıyı hangi devlete iade edeceğine karar verirken suçun işlendiği tarihte taraf bayrak devletinin menfaat ve sorumluluklarını öncelikle nazara alacaktır.(m.11/5)

(e) İade talebi değerlendirilirken suçlu / zanlının tabiyetinde bulunduğu veya vatansız olması halinde ilgili ölkedeki yetkili makamlarla haberleşmesinin sağlanması ile bu makamların temsilcileri tarafından ziyaretine ilişkin haklarının iade edileceği ölkede etkilenip etkilenmeyeceği de göz önünde bulundurulacaktır.
(m.11/6)

(f) İade esaslarıyla ilgili bir diğer hüküm ise sözleşmenin 11/7’nci maddesinde yer almaktadır. Buna göre taraf devletler arasında tüm suçluların önlenmesi antlaşmaları ve düzenlemelerinin bu sözleşmeye aykırı hükümlerinin bu sözleşmede belirtilen suçlarla ilgili olarak değerştirilmiş sayılmasıdır.

2.B.2.f. İşbirliğine İlişkin Düzenlemeler

Sözleşme kapsamındaki suçlara ilişkin olarak cezai takiplerin bir an evvel sonuçlandırılması, delillerin toplanması da dahil olmak üzere devletler arasında geniş ölçüde birbirlerine yardım yükümlülüğü, suçların ülke içinde veya dışında işlenmesi için yapılan hazırlıkların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması, ülkelerin kendi mevzuat hükümlerine uygun olarak bilgi teatisi, suçların önlenmesi için idari ve diğer tedbirlerin koordinesi, sözleşme kapsamındaki suçların işlenmesi durumunda geminin yolculuğundaki gecikmelerin önlenmesi için gösterilecek her türlü çabalar; suçun işleniş tarzı, suçlu / zanlı ile ilgili alınan tedbirler, suçlu / zanlı hakkındaki iade veya diğer hukuki işlemlerin sonuçları, cezai takibatın sonuçları hakkında Genel Sekretere ve ilgili diğer ülke ve teşkilatlara yapılacak bildirimler, sözleşmenin 12, 13, 14 ve 15'inci maddelerinde düzenlenmiştir.

2.B.2.g. Uyuşmazlıkların Çözümü

Sözleşmenin 16'ncı maddesi hükmüne göre taraf devletler arasında sözleşmenin yorumlanması veya uygulanmasıyla ilgili olarak ortaya çıkan ve makul bir süre içinde müzakere yoluyla çözülemeyen anlaşmazlıkların taraflardan birinin isteği üzerine hakeme havale edilmesi mümkündür. Ancak, talepte bulunulmasından itibaren 6 ay içinde hakem heyetinin oluşturulması sağlanamazsa taraflardan birinin uyuşmazlığı Milletlerarası Adalet Divanına götürme hakkı bulunmaktadır.

Ülkemiz, bu maddenin 2'nci fıkrasıyla sağlanan düzenlemeye uygun olarak sözleşmenin bu maddesinin 1'inci fıkrası hükmü uyarınca bağlı olmadığını bir ihtirazi kayıt olarak ileri sürmüştür.

2.B.3. SUA Protokolünün Orjinal Hali

2.B.3.a.Genel Olarak

Kısa adıyla SUA Protokolü diye ifade edilen “Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol” , SUA Sözleşmesinin bir anlamda tamamlayıcısı niteliğindedir. Gerçekten SUA Sözleşmesi, esas itibariyle denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve faillerinin cezalandırılmasını amaçlamakta, bu çerçevede gemiler sözleşmesinin uygulama kapsamında yer almaktadır.

Ancak, SUA Sözleşmesinin hazırlanmasını gerektiren nedenler, kıta sahanlığında yer alan sabit platformlar için de geçerli olup sabit platformlara karşı yada sabit platformlar üzerinde yasadışı eylemlerin gerçekleştirilmesi mümkündür.

2.B.3.b.Kapsamı

(a) Protokolün 1’inci maddesinde, SUA Sözleşmesinin suçların takibi, suçlu / zanlıların iade usulleri, taraf devletlerin yargılama yetkileri ile faillerin yargılanmaları ve uyuşmazlıkların çözümlenmesi usullerine ilişkin 5’inci, 7’nci ve 10 ila 16’ncı maddeleri hükümlerinin, kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı veya bu platformlar üzerinde işlendiği takdirde Protokolün 2’nci maddesinde belirtilen suçlara uygulanacağı belirtilmiştir.

Ancak, yukarıdaki paragrafa göre sözleşmenin uygulanmadığı hallerde suçlu / zanlının sabit platformun iç sularında veya karasularında bulunduğu taraf devletlerden başka bir devletin ülkesinde bulunması halinde bu Protokolün uygulanmasına imkan sağlanmıştır.

(b) Protokolün 2’nci maddesinde sayılan suçlar SUA Sözleşmesinin 3’üncü maddesinde sayılan suçlara paralel ve esas itibariyle kıta sahanlığında yer alan sabit platformların güvenliğinin tehlikeye girmesi baz alınarak düzenlenmiştir.

(c) Ülkelerin yargı yetkisinin tesisine ilişkin hükümler de hemen hemen SUA Sözleşmesinin 6'ncı maddesi hükmüne paraleldir.

2.B.4.SUA Sözleşmesi Ve Protokolünde Değişiklik Çalışmaları

2.B.4.a.Çalışmaların Başlangıcı

Amerika Birleşik Devletlerinde 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen terörist saldırıların hemen akabinde bu saldırıları kınayan ve terörizm karşıtı sözleşmelerin tam uygulanması da dahil olmak üzere terörist saldırıların bastırılması ve önlenmesi için uluslararası topluluğa çağrıda bulunan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1368 ve 1373 sayılı kararları kabul edilmiştir. Bilahare, konu IMO 'nun gündemine de taşınarak IMO Genel Kurulunca "Gemilerin Güvenliği, Yolcu ve Mürettebatın Emniyetini Tehdit Eden Terörizm Hareketlerinin Önlenmesi İçin Önlem ve Usullerin Gözden Geçirilmesine" ilişkin 20/11/2001 Tarih ve A.924 (22) Sayılı karar kabul edilmiştir.

A.924 (22) sayılı kararla, SUA Sözleşmesi ve Protokolünü geliştirmek için bir ihtiyacın mevcut olup olmadığını öncelikli olarak araştırmak üzere konu Hukuk Komitesine de intikal ettirilmiş, ilk olarak Hukuk Komitesinin 83'üncü dönem toplantısında komitenin çalışma programına alınmış ve 84'üncü dönem gündemine girmiş ve revizyon çalışmalarına son olarak 88'inci dönem toplantılarına kadar devam edilmiştir. 84'üncü dönem Hukuk Komitesi görüşmelerinde bir yazışma grubu oluşturulması ve yazışma grubuna A.B.D.'nin liderlik yapmasına karar verilmiştir.

Hukuk Komitesinin gündemine girmesiyle birlikte söz konusu çalışmalara aktif olarak Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi yetkililerince oluşturulan bir komisyon marifetiyle devam edilmekte ve Komite çalışmalarına iştirak edilmektedir.

2.B.4.b.Komite Çalışmalarının Süreci

2.B.4.b.(1)Genel Olarak

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, denizde terörist faaliyetlerin önlenmesi ve suç faillerinin takip ve cezalandırılabilmesi bakımından yürütülecek çalışmalarda, uluslararası deniz hukuku sahasında ilk ve özel olarak kabul edilmiş enstrümanlar olması dolayısıyla, büyük önem taşımaktadır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün daha etkin, ülkeler arasında işbirliğini artırıcı, denizde terörist faaliyetlerinin önlenmesi ile suç failleri hakkında yürütülecek takiplerin hızlı bir şekilde yürütülmesi ve sonuçlandırılabilmesi bakımından revizyon çalışmalarında SUA sözleşmesi ve protokolünde yer alan suçların yeniden tanımlanması ve genişletilmesi ülkelerin karasularında gerçekleşen terörist faaliyetlerde yargılama yetkisinin o ülkeye ait olması dolayısıyla sözleşme ve protokolünün kabotaj hattındaki seyrişerlere teşmil edilip edilmeyeceği; yargılama yetkisi, suçlu / zanlının iade usullerine ilişkin düzenlemelerin daha da güçlendirilerek ve genişletilerek yeniden ele alınması ile iade talebini reddetme konusunda ülkelerin politik suç istisnasına dayanıp dayanamayacakları çalışmaların başlangıç konuları arasında yer almıştır.

2.B.4.b.(2)Çalışmalarda Esas Alınan Diğer

Uluslararası Sözleşmeler

SUA ve Protokolünün revizyon çalışmalarında terörizmle ilgili diğer uluslararası sözleşmelerden önemli ölçüde yararlanılmakta olup bu sözleşmelerle uyum sağlanmasının yanı sıra bir kısmı SUA sözleşmesi ve protokolünün imzalanmasından sonra hazırlanan ve bu metinlerde yer alan yeni ve etkili hükümlerin aynen veya değiştirilerek benimsenmesi yoluna gidilmektedir. Taslak Protokolün giriş bölümünde yer alan ve tamamına ülkemizin de taraf olduğu bu sözleşmelerin büyük bir kısmı taslak protokolün ekinde tekrarlanmaktadır. Söz konusu sözleşmeler / protokoller aşağıda belirtilmiştir:

(i) Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Lahey, 1970. (Hava vasıtalarının Haksız Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, Lahey , 1970)

(ii) Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 1971. (Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Haksız Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, Montreal, 1971)

(iii) Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, 1973. (Diplomatik Temsilciler Dahil Uluslararası Himayeye Sahip Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme, 1973)

(iv) International Convention against the Taking of Hostages, 1979. (Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme, 1979)

(v) Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1979. (Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme, 1979)

(vi) Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 1988. (Uluslararası Sivil Havacılık Hizmetlerinde Kullanılan Havalimanlarındaki Haksız Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine Dair Protokol, 1988)

(vii) International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 1997. (Terörist Bombalama Eylemlerinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1997)

(viii) International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999. (Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme,1999)

(ix) Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling of Bacteriological (Biological) and Toxin Weapons and on their Destruction, 1972. (Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1972)

(x) Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction, 1993. (Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1993)

(x1) Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, 1968 . (Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma)

SUA Sözleşmesi tadilat çalışmalarında özellikle yeni suç tiplerinin yaratılmasında önemli bir yeri olan “Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ile “Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ve “Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma” hükümlerine uyum sağlanmasına çalışıldığı, Sözleşmenin atıf yapılan bu sözleşmelerden kaynaklanan ülkelerin hak ve borçlarına bir etki sağlamadığı vurgulanmaya çalışılmıştır.

2.B.4.b.(3)Çalışmaların Odak Noktaları

Hukuk Komitesinin 84’üncü Dönem Toplantısından itibaren 88 inci dönem toplantısına kadar geçen süreçte SUA Sözleşmesi ve Protokolü’nde yapılması düşünülen revizyon çalışmalarının üzerinde yoğunlaştığı uluslararası sözleşmeler:

SUA Sözleşmesi (1988) (Denizde seyir emniyetine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi)

Viyana Sözleşmesi (1988) (Uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele)

Palermo Protokolü (2001) (Yasadışı göç ve insan kaçakçılığı)

2.B.5.SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki Suçların Yeniden Tanımlanması ve Genişletilmesi

SUA Sözleşmesinin 3’üncü, Protokolün 2’nci maddesinde tanımlanan suçlar, daha ziyade denizde seyir güvenliği ile sabit platformların güvenliği tehlikesine yönelik ve sınırlı sayıda suçlardır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün esasını sözleşme / protokolün hakkında uygulanacağı suçlar teşkil etmekte olup çalışmalarda SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki suçlar, oldukça ayrıntılı ve yeniden ele alınarak

tanımlanmakta, bu enstrümanların daha etkili bir şekilde uygulanabilmesi bakımından yeni suç tipleri artırılmaktadır.

Taslak Protokol çalışmalarında, SUA Sözleşmesinin mevcut 3'üncü maddesinde esas itibariyle denizde seyir güvenliği tehlikesi baz alınarak belirlenen suç tiplerine önemli bir müdahalede bulunulmayarak bu suçlara ilaveten sözleşmeye eklenmesi planlanan 3 bis ve 3 ter numaralı maddelerle yeni suç tipleri yaratılmakta; Sözleşmenin mevcut 3'üncü maddesinde yer alan ve sözleşmede suç olarak belirlenen eylemlerle bağlantılı olarak insanların yaralanması ya da öldürülmesi biçiminde ortaya çıkan suç türü ile suça teşebbüs ve iştirak halleri daha ayrıntılı ve geniş bir şekilde 3 ter numaralı paragrafta düzenlenmektedir.

11 Eylül terör saldırısında uçakların doğrudan bir terör aracı olarak kullanılması karşısında, Taslak Sözleşme çalışmalarında yeni suç tiplerine yer verilirken denizde muhtemel terör saldırılarında gemilerin de önemli bir terör aracı olarak kullanılabilceği gerçeğinden hareket edilmiştir. Gerçekten, geminin yanı sıra gemiyle taşınan yüklerin özellikle patlayıcı, radyolojik, kimyasal ve biyolojik araç ve silahların bir terör saldırısında kullanılması halinde insan ve çevreye verilebilecek zararların boyutlarının kestirilmesi çok zor olacaktır. Bu nedenle, yeni suç tiplerine yer verilirken söz konusu madde ve silahların kullanımı ya da kullanımının tehdidi ile bazı hallerde gemide taşınması suç oluşturmaktadır.

Taslak Protokolün yeni 3 bis numaralı paragrafına göre üç halde suç oluşmaktadır.

“**aa** Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak; eylemin amacı, niteliği veya muhtevası dolayısıyla bir hükümet veya uluslararası bir organizasyonu bir şeyi yapmaya veya yapmaktan kaçınmaya zorlamak ya da bir halkı korkutmak olduğunda

- Her hangi bir patlayıcı, radyolojik madde ya da yasaklanmış bir silahı bir gemide ya da geminin dışında ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek

(maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde bir gemiden bırakır ya da bir gemide taşır ya da gemiye karşı kullanırsa,

- Ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek (maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde petrol, sıvılaştırılmış gaz ya da bu nitelikteki benzer diğer madde ya da bir konsantrasyonu bir gemiden bırakırsa,
- Ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek (maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde bir gemiyi kullanırsa,
- Yukarıdaki paragrafta belirtilen bir suçu işlemek için ilgili ülkenin milli hukukunda düzenlendiği şekilde, şartlı ya da şartsız olarak bir tehditte bulunursa,

Suç işlemiş sayılacaktır.

“**bb** Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak;

- Bir hükümet ya da bir uluslararası teşkilatı bir şey yapmaya ya da bir şey yapmaktan kaçınmaya zorlayarak ya da bir halkı korkutmak amacıyla ciddi bir zarara (maddi ya da vücut bütünlüğüne) sebep olabilecek bir tehditle ya da ciddi bir zarara sebep olması için kullanılmak üzere düşünüldüğünü bilerek, her hangi bir patlayıcı ya da radyolojik bir maddeyi bir gemide taşırırsa,
- Her hangi bir yasaklanmış silahı taşırırsa,
- Bir nükleer patlayıcı faaliyet ya da emniyetsiz bir nükleer yakıt dönüşüm faaliyetinde kullanılacağını bilerek, her hangi bir kaynak madde, özel bölünebilir madde ya da özellikle özel bölünebilir bir maddenin üretimi, kullanımı ya da işlenmesi için hazırlanan ya da hazırlanması planlanan bir donanım ya da maddeyi bir gemide taşırırsa,
- Yasaklanmış bir silahın dağıtımını, üretimi ya da planlanmasında kullanılacağını bilerek her hangi bir donanım, madde ya da yazılım ya da ilgili bir teknolojiyi bir gemide taşırırsa,

suç işlemiş sayılacaktır .”

“cc Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak;

Bir kimsenin Sözleşmenin 3'üncü maddesiyle işbu taslak 3 bis maddesinde ve Taslak Protokolün ilişiği listede gösterilen her hangi bir anlaşmada suç oluşturan bir eylemi ifa ettiğini bilerek ve bu kimsenin cezai takibattan kaçmasına yardımcı olmayı düşünerek, gemide bir başka kimseyi taşırsa suç işlemiş sayılacaktır.

Bununla birlikte, Taslak Protokole taraf olmakla birlikte Taslak Protokolün ekinde liste halinde zikredilen sözleşme ve protokollere taraf olmayan devletler bakımından Taslak Protokole taraf olunma aşamasında bu listede yer alan sözleşme / protokollerin bu maddeye dahil olmayacağını beyan etme hakkı verilmiştir ki , bu hüküm, bir uluslararası sözleşmenin ancak tarafları bakımından uygulanması ilkesine uygun düşmektedir .

Görüldüğü üzere madde 3 bis ile getirilen suçlarda özellikle kimyasal, biyolojik ve nükleer silah ve maddelerle, yani kitle imha silahlarıyla gerçekleştirilmesi düşünülen terörist eylemlerin bizatihi icrası, bu madde ve silahların belirtilen amaçlarda kullanılacağı bilgisiyle bu madde ve silahların taşınması, hatta aynı amaçlarla belirtilen madde ve silahların kullanılmasına olanak sağlayan teknolojinin dahi taşınması suç sayılmaktadır.

Taslak Protokolün 3 ter maddesiyle sözleşme kapsamında belirtilen suçların işlenmesiyle bağlantılı olarak her hangi bir kimsenin öldürülmesi ya da yaralanması; sözleşmede gösterilen suçlara teşebbüs; suçta bir yardımcı olarak yer almak; bir suçun işlenmesini organize etmek (azmettirmek) ya da yönetmek; bazı hallerde bir grup tarafından bir ya da birden fazla suçun işlenmesine katkı sağlamak ayrıca suç sayılmıştır .

2.B.6.Taraf Devletler Arasında İşbirliğine İlişkin Hükümler

SUA Sözleşmesine ilave edilmesi düşünülen 8 bis numaralı maddenin 1 ve 2 numaralı paragraflarıyla getirilen hükümlerle uluslararası hukukla uyumlu olarak

denizde seyrüsefer güvenliğine karşı haksız saldırıların ya da bu sözleşmeyle kapsanan haksız saldırıların önlenmesi ve bastırılması hususunda taraf ülkelere, en geniş kapsamda işbirliği yapmaları yükümlülüğü getirilmektedir.

Ayrıca gemideki bir kişinin ya da gemi yükünün sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenmesine karıştığı ya da karışmak üzere olduğu gibi hallerde makul bir gerekçeye sahip taraf bir devletin bu suçların önlenmesi ya da bastırılması hususunda diğer taraf devletlerin yardımını isteyebileceği ve kendisinde yardım istenilen taraf devletin de gecikmeksizin gerekli cevabı vererek mevcut en uygun araçlarla gerekli yardımı sağlayacağı öngörülmektedir.

Taraf ülkeler arasında sözleşme kapsamındaki suçların önlenmesi ve bastırılması hususunda belirtildiği şekilde işbirliğine ilişkin daha açık ve somut yükümlülüklerin yüklenmiş olması, sözleşmenin daha uygulanabilir olması bakımından olumlu değerlendirilmektedir.

2.B.7.Gemilere Çıkılması (Boarding Yapılması)

SUA Sözleşmesinde yapılması düşünülen en önemli değişikliklerden birisi de denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilecek olan gemilere çıkılmasına ilişkin düzenlemedir. Ticaret gemilerine çıkılması; şüpheli gemilere girilerek gemide bulunan yükün ve insanların aranması, sorgulanması, belgelerin incelenmesi ve yasadışı bir husus var ise el konmasını kapsayan çok ciddi bir müdahaledir. Bu nedenle, taslak sözleşmede madde 8 bis kapsamında gemilere çıkılmasına ilişkin usul ve esasların kararlaştırılmasında çok yoğun müzakereler gerçekleşmiştir.

Türkiye dahil çoğunluğu teşkil eden bir çok ülkenin görüşleri doğrultusunda gemilere çıkılabilmesi için mutlaka bayrak devletinin rızasının alınması gerektiği kabul edilmiştir. Bu hüküm, esas itibariyle Birleşmiş Milletler Yasadışı Uyuşturucu ve Sinir sistemine etki eden uyuşturucu maddelere karşı sözleşme'nin 17'nci maddesiyle (United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and

Psychotropic Substances, 1988) Kara, Deniz ve Hava Yolu ile Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolün 7 ila 9'uncu maddelerine (Protocol against the Smuggling of Migrants by Land , Sea and Air) dayanmaktadır .

2.b.7.a.Gemilere Çıkma Esasları

Taslak Protokole eklenmesi düşünülen 8 bis numaralı maddenin 3 numaralı paragrafından itibaren belli bazı şartların tahakkuk etmesi halinde taraf devletlerin bir gemiyi durdurarak bu gemiye çıkması, böylelikle gemiyi, yükünü ve gemide bulunanları araması, sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediği ya da işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunan kişileri sorgulamasına olanak sağlanmaktadır. Henüz taslak çalışmalar devam etmekte ve gemilere çıkma ile ilgili olarak önemli tartışmalar yaşanmakla birlikte gemilere çıkılabilmesi için esas olarak bazı unsurların gerçekleşmesi aranmaktadır.

Buna göre taraf bir ülkenin güvenlik kuvvetleri ya da yetkilendirilmiş diğer resmi memurları, bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan ve her hangi bir ülkenin bayrağını çeken / bayrağını çekmeye hakkı olan / tabiyetini ileri süren bir gemiyle karşılaştıklarında; bu geminin, yükünün veya gemide bulunan bir kimsenin sözleşme kapsamında yer alan bir suçun işlenmesine karıştıkları ya da karışmak üzere oldukları hakkında makul sebeplerin bulunması karşısında gemiye çıkmayı istediğinde;

Çıkılmak istenilen geminin ilgili olduğu devlet (bayrak devleti / geminin bayrağını çekmeye hakkı olduğu devlet / geminin tabiyetinde olduğu devlet) tabiyet iddiasını doğrulayacak ve eğer tabiyet teyit edilirse gemiye çıkma talebinde bulunan devlet, bu devletten söz konusu gemiyle ilgili olarak uygun tedbirlerin alınması konusunda kendisine yetki verilmesini isteyecektir.

Kendisinden talepte bulunulan devlet, geminin tabiyetini teyit edemezse talepte bulunan devletin güvenlik güçleri ya da yetkilendirilmiş diğer resmi memurlarınca gemiye çıkılmasına ve araştırmaya bir itirazı olmadığını belirtebileceği

gibi tabiyet iddiasını da reddedebilecektir.Şüpheli gemilerin tabiyeti ve bayrağı hakkındaki bilginin teyidi ve gemiye çıkmak için onay verilmesi konusunda taraf devletlerce 24 saat görev yapacak temas noktalarının bildirilmesi, kabul edilmektedir.

Diğer yandan, kendisinden talepte bulunulan devletten tabiyetin teyit edilmesine ilişkin belgenin alındığının teyit edilmesinden itibaren dört saat içinde herhangi bir cevap gelmezse istekte bulunan devlet, gemiye çıkarak sözleşme kapsamında belirtilen suçların işlendiği ya da işlenmek üzere olduğunu tespit etmek, geminin tabiyetine ilişkin belgeleri kontrol etmek ve gemiyi belirli bir yerde yerleştirmek için gemiye girebilir, gemide bulunan kişileri sorgulayabilir; gemi, yükü ve gemide bulunan kişileri arayabilir. Ancak, bu halde gemiye çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandıran bir hükme göre de sözleşmeye taraf olunma aşamasında taraf devletler, belirtilen durumlarda kendilerinin açık muvafakatlerinin bulunmadığı hallerde gemiye çıkılmaması haklarını saklı tutmak hususunda genel sekretere bir bildirim yapabileceklerdir. Bu hüküm, esasen gemiye kolaylıkla çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandırmakta ve bu hakkın kötüye kullanılmasına engel olmaktadır.

Bu konudaki bir diğer sınırlandırma ise; tabiyeti bayrak devleti tarafından teyit edilmeyen şüpheli gemilere 4 saatlik bir süre sonunda beklemezsizin gemiye çıkılması konusundadır. Fakat 4 saatlik sürenin az olduğu ve 4 saat veya öngörülecek sürenin ne zamandan itibaren başlayacağı konusunda halen tartışmalar yaşanmaktadır. Zira ülkeler arasındaki saat farklılıkları, ilgili makamlara ulaşılabilme, teknik aksaklıklar olabileceği gibi konularında yöneltilen eleştiriler doğrultusunda, 4 saatlik sürenin bir geminin tabiyetinin teyit edilmesine ilişkin bildirim talebinin bayrak devleti tarafından alındığının gemisine çıkılacak devlete bildirilmesinden sonra başlayacağı öngörülmektedir. Şüpheli bir gemiye çıkıldıktan sonra, o geminin herhangi bir yasadışı fiili işlemediğinin anlaşılması halinde uğranılan zararların tazmini de dahil olmak üzere taslak 8 bis maddesiyle getirilmesi düşünülen teminatların, ticaret gemilerinin seyrüsefer serbestliği prensibinin zedeleneceği konusundaki tereddütlerin giderilmesi bakımından uygun düzenlemeler olduğu değerlendirilmektedir.

2.B.7.b.Gemilere Çıkmaya Yetkili Makamlar

Taslak 8 bis maddesine göre gemiye çıkmaya, bir devletin güvenlik güçleri (ülkelerin resmi üniforma giyen kolluk kuvvetleri /deniz kuvvetleri veya sahil güvenlik unsurları tarafından icra edilmesi) ya da savaş gemileri ya da askeri uçak gemilerinin yetkilendirilmiş diğer görevlileri ile devlet hizmetinde kullanılmak üzere açık bir şekilde işaretlenmiş ve tanınabilir uçak gemileri ya da diğer gemilerin görevlileri yetkilidir. Güvenlik güçleri ya da yetkilendirilmiş diğer makamlar da taslak maddede gösterilmiş ve bunların genel sekretere bildirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

2.B.7.c.Sair Düzenlemeler

Taslak 8 bis maddesiyle ayrıca sözleşmeye taraf olunması sırasında taraf ülkelerin kendi gemilerine diğer taraf ülkelerin güvenlik güçleri ile yetkilendirilmiş diğer memurlarının gemiye çıkabilmeleri hususunda ön izin vermeleri imkanı sağlandığı gibi sözleşme hükümlerine uygun olarak gemiye çıkılması durumunda bu müdahaleyi yapan taraf ülkece bayrak devletine yapılan işlemin sonuçları hakkında gerekli bilgileri nakletme yükümlülüğü yüklenmiş, gemiye çıkma ve arama faaliyetlerinin uluslararası hukuka ve sözleşmede öngörülen güvencelere uygun olarak yerine getirilmesi gerektiği, insanların yaşamlarına ciddi bir tehlikenin söz konusu olması ya da ilgili sözleşmelerden kaynaklanan bir hakkın kullanılmasının dışında bayrak devletinin açık muvafakati olmaksızın hiçbir ilave tedbirin alınmayacağı, gemiye çıkma sırasında görevlilerin görevlerine engel olunması ile gemide bulunan kişiler, ve görevlilerin emniyetini sağlamak için gerektiğinde güç kullanılması hariç olmak üzere güç kullanılmayacağı, güç kullanılması halinde ise bunun en asgari / makul seviyede olacağı, gemiye çıkma ve bu sırada alınacak tedbirlerin denizde can güvenliğini tehlikeye atmaması, gemideki tüm kişilere uluslararası insan hakları hukuku dahil uygulanabilir uluslararası hukuk hükümlerine uygun olarak ve temel insan saygılığını koruyacak bir tarzda davranılması, gemi ve yükünün güvenliğinin dikkate alınması, bayrak devletinin ticari ve hukuku menfaatlerine zarar verilmemesine dikkat edilmesi, gemi ve yükü hakkında alınacak

herhangi bir tedbirin çevre bakımından sağlıklı olmasının sağlanması, alınan tedbirlerin haksız çıktığının anlaşılması durumunda ortaya çıkan zarardan taraf devletlerin sorumlu olmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

2.B.8.Politik Suç İstisnası

SUA Sözleşmesi yenileme çalışmalarında bir diğer önemli konuyu terörizmle mücadelede önemli bir engel olarak ortaya çıkan politik suç nedeniyle suçluların iade edilememesine dair mevcut ilkenin bertaraf edilmesi düşüncesi oluşturmaktadır. Kaynağını Terörizmin Finansa Edilmesine Dair Sözleşmenin 14'üncü maddesinden alan Taslak 11 bis maddeyle getirilen düzenlemeye göre Sözleşme kapsamında belirtilen suçların hiçbirisi karşılıklı adli yardım ya da iade amaçları bakımından politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik nedenlerden kaynaklanan bir suç olarak nazara alınamayacaktır. Dolayısıyla böyle bir suçta istinaden karşılıklı bir adli yardım ya da iade talebi söz konusu olduğunda bu suçun sadece politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik nedenlerden kaynaklanan bir suç olduğu gerekçesiyle iade ya da karşılıklı adli yardım talebinin reddedilmesi mümkün olmamaktadır.

Bununla birlikte, Terörizmin Finanse Edilmesi Hakkındaki Sözleşmenin 15'inci maddesinden esinlenilerek karşılıklı hukuki yardım ve iade taleplerinin, bir kişinin ırkı, dini, tabiyeti, etnik kökeni, politik düşüncesi gibi sebeplerle cezalandırılması ya da yargılanması amacıyla yapıldığı hususunda önemli sebeplerin varlığı halinde sözleşmedeki hiçbir hükmün iade ya da karşılıklı adli yardım konusunda her hangi bir yükümlülük ve borç yükler biçimde yorumlanamayacağına dair bir hükmün 11 ter maddesi olarak sözleşmeye ilavesi uygun görülmüştür.

2.B.9.Suçlu/Zanlının Transferi

Terörizmin Finanse Edilmesi Hakkındaki Sözleşmenin 16'ncı maddesinden esinlenilerek; Taslak 12 bis maddesiyle, hakkında verilen bir mahkumiyet kararının icrası veya tutuklanma dolayısıyla suçlu/zanlının bulunduğu bir devletten, şahitlik,

teşhis ya da sözleşme kapsamındaki suçların cezai takibatı ve araştırılması nedeniyle delillerin ele geçirilmesinde yardım sağlanması amacıyla bir başka ülkeye transferine ilişkin ayrıntılı hükümler getirilmektedir. Bu hükümlerde dikkat çeken yan, transfer edilecek şahsa adil muamele yapılması, bir başka deyişle gerekli hukuki ve sair güvencelerin sağlanmasına ağırlık verilmiş olmasıdır.

2.B.10.Değerlendirme

11 Eylül terör saldırısından sonra terörizmin önlenmesi konusunda uluslararası işbirliğinin önemi daha da artmış, bu çerçevede deniz hukuku alanında yürütülecek çalışmaların başında SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları önem kazanmıştır. Terörizmden uzun yıllardan beri zarar gören ülkemizce, IMO Hukuk Komitesi bünyesinde yürütülmekte olan revizyon çalışmaları, genel olarak ve ana hatları itibariyle desteklenmektedir.

Ülkemiz, Hukuk Komitesi çalışmalarına ilk olarak kağıt veren devletler arasında yer almıştır. 84'üncü dönem komite toplantısına Ülkemiz tarafından sunulan 84/6/2 simgeli doküman ile öncelikli olarak Sözleşmenin adının "Denizde Seyir Güvenliği ve Deniz Emniyetine Karşı Haksız Eylemler, Terörist Eylemler ve Bu Şekildeki Eylemleri Destekleyenlerin Bastırılması" şeklinde değiştirilmesi, Taslak Protokolün giriş kısmına Birleşmiş Milletler Teşkilatınca alınan 1368 ve 1373 sayılı kararlarla ilgili ilavelerin yapılması ve Sözleşmenin 3'üncü maddesine bazı fiillerin suç olarak ilave edilmesi teklifinde bulunulmuştur. Çalışmaların ilerlediği müteakip toplantılarda önerilerimizin önemli bir kısmının Taslak Protokole alınması sağlanmış, sözleşmenin başlığının değiştirilmesi teklifimiz ise taslak çalışmaların tamamlanmasından sonra ele alınmak üzere ertelenmiştir. Bununla birlikte, Sözleşmede yapılan önemli değişiklikler, özellikle suç sayı ve tiplerinin artırılması, kitle imha silahlarının bazı hallerde taşınması hallerinde suçun teşekkülü ve gemilere çıkılması veya alınabilecek diğer tedbirler karşısında sözleşme adının önerimiz doğrultusunda genişletilerek değiştirilmesinin kaçınılmaz olacağı değerlendirilmektedir. Çevreye verilen zararlar, ülkemizin önerisi üzerine belli ölçüde Taslak Protokole sokulmuş, "serious injury or damage" kavramıyla yangın

veya patlama sonucu gibi hallerle çevreye zarar verilmesi, Sözleşme kapsamına alınmaya çalışılmıştır. SUA Sözleşmesine eklenmesi planlanan 3 bis ve 3 ter numaralı yeni maddelerle yeni suç tiplerinin yaratılması ve suçların bu şekilde artırılması, şüphesiz sözleşmenin etki ve uygulanmasını kuvvetlendirecektir.

Yeni suç tiplerinin yaratılmasında mevcut 3'üncü maddede seyir güvenliğine yönelik suçların yanı sıra denizde emniyete yönelik saldırıların da suç kapsamına alınmasında özellikle kitle imha silahlarının kullanılması ya da suç işlenmek amacıyla taşınması gibi hallerde suç oluşacağıın kabulü, terörizmle mücadelede önemli bir caydırıcı etkiye sahip olabilecektir. Taslak Protokolde bahsedilen, özellikle terörizm ve kitle imha silahlarına yönelik düzenlemelere ilişkin uluslararası sözleşmelerin tamamına ülkemizin taraf olması, yürütülen çalışmaların ülkemiz hak ve menfaatlerine uygun olarak gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, suça iştirak, teşebbüs, suç sayılan fiillerin organize edilmesi ve bu fiillere katkı sağlanması ile tehdit hallerinin ayrıca suç olarak belirtilmesi ve vurgulanması da olumlu olup hangi fiillerin suç sayılacağına dair yapılan düzenlemelere Ülkemizce tamamen iştirak edilmektedir.

Müzakereler sırasında özellikle suç tanımıyla ilgili olarak terörizm veya benzeri konvansiyonlarda yer alan hükümlerle Taslak Protokol çalışmalarında yer alması düşünülen hükümlerin çakışabileceği, bazı dublikasyonların ortaya çıkabileceği yönünde muhtelif görüşler ileri sürülmüş ise de mevcut düzenlemelerde bir boşluk olmasından ziyade olabilecek bir dublikasyonun önemli bir sıkıntı yaratmayacağı haklı olarak ileri sürülmüştür. Suç tip ve sayısı ile suçların ele alınması konusunda Taslak Protokol çalışmalarında prensip olarak bir fikir birliği mevcuttur.

Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine 11 bis maddesi olarak ilave edilmesi düşünülen düzenlemeyle sözleşme kapsamında suç sayılan fiilleri işleyenlerin suçluların iadesi veya adli yardımlaşma bakımından siyasi suçlu olarak kabul edilerek iade edilmeleri veya ülkelerin adli yardımlaşma taleplerinin reddedilmesinin önlenmesi amaçlanmaktadır. Bu düzenleme, terörizmle mücadele oldukça önem

taşıyan bir hükümdür. Ülkemizin terörizmle mücadelede yaşamış olduğu tecrübeler düşünüldüğünde ve esasen hükmün alındığı Terörizmin Finansmanının Önlenmesine Dair Sözleşmeye taraf olduğumuz nazara alındığında olumlu olduğu değerlendirilmektedir.

Suçlu ya da zanlıların cezai takibat ve yargılama sürecine tanıklık veya başka suretlerle katkı sağlayacağıın anlaşılması gibi hallerde taraf ülkeler arasında transferine olanak sağlayan hüküm, ülkeler arasında terörizmin önlenmesi ve suçluların takip ve yargı önüne getirilmesinin sağlanması bakımından işbirliğini artırıcı ve kuvvetlendirici bir nitelikte olduğundan ülkemizce de desteklenmektedir.

Gemilere bazı hallerde çıkılmasına ilişkin Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine eklenmesi düşünülen 8 bis maddesinde yer alan hüküm, komite çalışmalarında en çok tartışılan maddeler arasında yer almıştır. Gerçekten ticaret gemilerine çıkılması, olağanüstü bir hal olup denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilir. Komite çalışmalarının önceki toplantılarında gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlere yapılan eleştiriler karşısında bu konu yeniden ele alınmış ve sunulan son teklife göre gemilere çıkılması daha zorlaştırılmıştır. Komite çalışmalarında gemilere çıkılması hususunda prensip olarak bir fikir birliği bulunmakla birlikte gemileri çıkılmasının esas ve usulleri hakkında önemli tartışmalar yaşanmaktadır.

Düzenlemeye göre ancak sözleşme kapsamında yer alan suçlar bakımından ve bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan deniz alanlarında yer alan gemiler için bu gemilerin tabiyetinin ilgili devlet tarafından teyit edilememesi ya da ilgili devlet tarafından verilen izin ile gemilere çıkılması mümkün olabilmektedir. Gemilere çıkılması, ciddi bir eylem olup bunun sıkı şartlara bağlanması önem arz etmektedir. Maddenin ilk kaleme alınışında gemilere çıkış için bayrak devletinin rızasına dair açık hükümler mevcut bulunmaması karşısında yapılan eleştiriler üzerine bayrak devletinin rızasına dair bazı hükümler metne sevk edilmiştir. Bununla birlikte, gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlerde halen bir kavram kargaşasının devam ettiğini söylemek mümkündür.

Gerçekten, Taslak 8 bis maddesinde bir gemiye çıkmak isteyen taraf, istekte bulunan taraf (requesting party); çıkılmak yapılmak istenen geminin ilgili olduğu devlet first state olarak ifade edilmektedir. “First state” ifadesi bazı yerlerde bayrak devleti (flag state) olarak geçmekle birlikte maddenin genelinde kullanılan ifadeler bakımından bir bütünlük olmadığı görülmektedir. Keza, “geminin tabiyeti” ile “geminin bayrağı” ifadeleri de sözleşmenin diğer maddelerinde farklı yerlerde kullanılmakta ve anlam karışıklığına yol açmaktadır. Oysa, gemilerin tabiyeti, bayrak çekme hakkına göre belirlenmektedir. Dolayısıyla gemilerin tabiyetinde geminin bayrağını çekmeye hakkı olduğu devletin yani bayrak devletinin esas alınması gerekir. Ayrıca, “Bayrak devleti” kavramı, gemilere ilişkin uluslararası düzenlemelerde bir esas olarak benimsenmiştir. Dolayısıyla, gemilere çıkılmasında, ifade bütünlüğü ve anlam kargaşasına yol açılmaması bakımından “bayrak devleti” esasının benimsenmesi ve bu ifadenin kullanılması uygun olacaktır. Görüşmeler sırasında kaptanın gemiye çıkılmasına rıza göstermesinin yeterli sayılması gerektiği hususunda fikirler ileri sürülmüş ise de, yukarıda belirtilen gerekçelerle bu fikre iştirak edilmediği, bayrak devletinin rızasının alınmasının gerekliliği ifade edilmiştir.

Denizde denetim faaliyetlerine ilişkin ülkelerin uygulamaları incelendiğinde, bütün ülkelerin bayrak ülkesinin rızasına dayalı hareket ettikleri görülmektedir. Burada ABD’nin bir istisnası mevcuttur ki acil tehdit yaratan durumlarda bayrak devleti rızası aranmayacağı ortaya konmaktadır.

Emercensi durumlarda gemi kaptanının sözlü rızasına dayalı uygulamada katılım sayısının az olduğu hususu da ayrıca dikkati çekmektedir. Ülke donanmaları tarafından gerektiğinde kuvvet kullanımını öngören ülkeler içinde bazı sınırlandırmalar mevcuttur. Örneğin; Kanada, bakanlık teklifini, Hollanda, onay gerekliliğini, Singapur, özel yetkilendirme ihtiyacını, İspanya, yasadışı göç ve uyuşturucu kaçakçılığına karşı olan serbestinin KİS (Kitle İmha silahları) için geçerli olamayacağını, Türkiye her bir durum için ayrı değerlendirme gerekliliğini ortaya koymakta, Almanya, Japonya, Norveç ve İngiltere ise kuvvet kullanımına karşı çıkmaktadırlar.

Bahse konu yasal dayanaklar çerçevesinde ABD Basra Körfezinde petrol, Arap Denizi'nde terör, uyuşturucu, KİS, Karaipler Denizi'nde uyuşturucu kaçakçılığını engellemek üzere mücadele etmektedir.

Diğer yandan gemilere çıkılması esnasında kolluk kuvveti kullanılmasına ilişkin olarak ülkelerin farklı uygulamaları olduğu görülmektedir. Örneğin ABD bu konuda Sahil Güvenlik unsurlarını kullanmakta ve açık denizlerde Deniz Kuvvetlerinden destek almakta, Danimarka'da kolluk kuvveti görevi Deniz Kuvvetleri tarafından yürütülmekte, Japonya ise Deniz Kuvvetleri unsurlarından faydalanmamakta bu görevleri Sahil Güvenlik unsurları ile icra etmektedir.

Açık denizlerde, karşılaşılan ve sözleşme kapsamında belirtilen bir suçla ilgili olduğundan şüphelenilen bir geminin tabiyetinin dört saat içinde teyit edilememesi halinde gemilere çıkılması imkanı tanınmakta ise de düzenlemenin mevcut haline göre gemilere çıkılmasının kolaylıkla yapılabileceğini söylemek zordur. Öncelikle, taslak maddede yapılan son değişikliklere göre bir ülke tarafından bayrak devletine (ilgili devlete) o geminin tabiyetinin sorulmasına ilişkin yazının alındığının teyit edilmesinden sonra geçecek dört saatten sonra gemiye çıkılması mümkün olabilecektir. Dört saatlik sürenin başlangıcı bildirim yapıldığından itibaren değil, bu bildirim yapıldığının teyit edilmesinden sonra olacaktır. Ancak, bu ifade yine de değişik yorumlara açık nitelikte olduğundan daha anlaşılır bir hale getirilmelidir.

Diğer yandan, Taslak metinde 4 saatlik bir süre cevap verme süresi olarak öngörülmekle birlikte bu sürenin kısa olduğu, mesai saatinin sona ermesi, saat farklılıkları, tatil veya haberleşmede yaşanan sıkıntılar gibi sebeplerle belirtilen sürede tabiyetin teyidi taleplerinin değerlendirilememesi olası olduğundan bu sürenin daha makul bir süreye çıkarılması uygun olacaktır. Ancak, süre meselesinin, Diplomatik Konferansta nihai karara bağlanması eğilimi mevcuttur.

Sözleşmeye taraf olunma aşamasında taraf devletlerin, kendilerinin açık muvafakatlerinin bulunmadığı hallerde gemiye çıkılmaması haklarını saklı tutmak hususunda genel sekretere bir bildirimde bulunabileceklerine ilişkin taslak 8 bis

maddesinde yer alan hüküm, esasen gemiye çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandırabileceği ve bu hakkın kötüye kullanılmasına engel olabileceğinden olumlu değerlendirilmektedir. Gemilere çıkılması ya da diğer tedbirlerin alınması nedeniyle geminin söz konusu tedbirlerin alınmasını haklı gösteren her hangi bir fiili işlemediğinin anlaşılması halinde uğranılan zararların tazmini de dahil olmak üzere taslak 8 bis maddesiyle getirilmesi düşünülen teminatların seyrüsefer serbestliği prensibinin zedeleneceği konusundaki tereddütlerin giderilmesi bakımından ileri düzenlemeler olduğu söylenebilir.

11 Eylül terör saldırısından sonra SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları ile IMO'nun görevlerine daha geniş bir bakış açısından bakılarak, denizde seyir güvenliğinin yanı sıra denizde emniyetin sağlanması çalışmalarının da dahil olduğu yeni bir döneme girilmiştir.

SUA Sözleşmesi ve Protokolü üzerinde IMO Hukuk Komitesince yürütülen çalışmalar, ülkemiz hak ve menfaatleri doğrultusunda ilerlemekte olup yakından takip edilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU

(ISPS KOD)

Terörizmin her türündeki artışla beraber, masum insan hayatı ve temel özgürlükler tehlikeye girmiştir. Bu asimetrik tehdidin yeni boyutu deniz taşımacılığının da korunmasına yönelik yeni bir mücadele alanını yapılandırmaktadır. Deniz taşımacılığına karşı yapılacak terörist saldırılardan can ve mal güvenliğinin sağlanması, denizcilik faaliyetlerinin ciddi biçimde etkilenmesinin önlenmesi amacıyla, IMO'nun daha önce kabul ettiği önlemlere ilave olarak bu yeni kurallar zinciri oluşturulmuştur.

9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında Londra'da yapılan konferans sonunda, 1974 Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) ve yeni Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu (ISPS Kod) antlaşmalarına birçok değişiklik benimsenmiştir. ISPS Kodu'nda; hükümetler, liman otoriteleri ve denizcilik şirketlerinin güvenlik ile alakalı gereksinimleri Bölüm A'da, bu gereksinimlerin nasıl karşılanacağı hakkındaki bir seri rehberlik hususları ise Bölüm B'de geçmektedir. Bölüm A uygulanması zorunlu yükümlülükler; Bölüm B ise A bölümü ile ilgili kılavuzdur. Konferans, aynı zamanda Kod tarafından kapsanmayan liman ve gemileri tedbirlerin uygulanmasına cesaretlendirecek ve konu hakkında gelecek çalışmalara yol verecek şekilde dizayn edilen bir seri kararı benimsemiştir.

ISPS Kod kapsamında Türkiye için Tanınmış Otorite Denizcilik Müsteşarlığı olup, bu otorite adına Kabul Edilen Otorite (RSO) bağlı oldukları devletlerce belirlenen bahse konu RSO'larca denetime tabi tutulacaktır. Kod gereğince, RSO'ların hazırladıkları planlar bir başka RSO tarafından onaylanarak sertifikalandırılacaktır. Güvenli (sertifikalı) gemi güvensiz limana gitmeyecek, gemi güvenli limana geldiğinde demirleyerek RSO tarafından denetlenecek, gemi denetleme sonuna kadar demirde kalacaktır.(Kaynak: IMO ISPS Kod kılavuzu,2002)

3.A.Son Dönemde Gerçekleştirilen Düzenlemeler

11 Eylül terörist saldırısını takip eden 1 yıl içerisinde tamamlanan bu çalışmalar neticesinde denizde güvenlik, denizde emniyetin önüne geçmiştir. Bu kapsamda kabul edilen son kararlar:

- Ticaret gemilerini,
- Ticaret gemilerini işleten firmaları,
- Limanları,
- Bayrak devleti uygulamalarını,
- Liman devleti uygulamalarını

önemli derecede etkileyecek gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Denizde güvenlik kapsamında getirilen kurallar etkinlikle uygulanmadığı takdirde ticaret gemilerimizin yabancı limanlara alınmayacağı, anılan gemilerin alıkonacağı veya yükleme/boşaltma tamamlanmadan liman dışına çıkarılabileceği; limanlarımızda gereken güvenlik standartlarına erişilmediği takdirde, limanlarımızda yabancı bayraklı gemilerin faaliyet göstermesinde azalma oluşacağı ve limanlarımızda oluşan güvenlik ihlallerinin IMO' ya rapor edileceği göz önüne alındığında konunun önemi ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda, ISPS Kod ile getirilen zorunlu kurallar özet olarak şu şekildedir:

SOLAS'a tabi olan tüm gemiler (500 gros ton ve yukarısı tonajda, uluslar arası sularda seyir yapan yolcu ve yük gemileri) 1 Temmuz 2004 tarihine kadar;

- Savaş gemileri gibi borda veya kıç taraftan kolaylıkla görülebilecek şekilde borda numaralarını yazdıracak,

- Gemi Sürekli Sicil Kaydı (Ship Synopsis Record) tutacak,

- Otomatik Gemi Tanımlama Sistemi (AIS), Uzun Mesafe İzleme Sistemi (IRTS) ve gemi güvenlik alarmı ile donatılacak,

- Her bir gemi ve limanda öncelikle bir güvenlik değerlendirmesi yapılacaktır.

Yapılan bu değerlendirme çerçevesinde gemi ve liman güvenlik planları hazırlanacak ve yetkili idarenin (Denizcilik Müsteşarlığı) onayına sunulacaktır.

- Taraf hükümetler güvenlik seviyelerini ilan edecek, güvenlik olaylarına karşı korunma sağlayacak tedbirleri belirleyecek ve yayımlayacaktır.

- Limana giren bir geminin güvenlikle ilgili kurallar konusunda eksikliklerinin bulunması halinde liman devleti geminin; geciktirilmesi, tutulması, faaliyetlerinin kısıtlanması, limandan dışarıya çıkarılması veya limana girişinin engellenmesi konusunda yetkilidir.

- Her bir geminin, limanın ve firmanın birer güvenlik görevlisi olacaktır.

- Gemi ve liman güvenlik planı, üç ayrı kademede güvenlik seviyesi için uygulanacak güvenlik kurallarını gösteren detaylı bir plan olarak hazırlanacaktır.

- Gemilerin güvenlik planının hazırlanması, kontrolü ve sertifikalandırması idare tarafından yapılacak, ancak gerektiğinde bu yetki idare tarafından tanınmış güvenlik firmalarına devredilebilir. Ülkemizde idare makamı Denizcilik Müsteşarlığıdır.

IMO tarafından getirilen zorunlu kurallar içerisinde sonucu itibarıyla önemli bir düzenlemede, ticaret gemilerinin kesintisiz izlenebilmesine imkan sağlayacak olan AIS'dir. Böylece SOLAS'a tabi gemilerden başlanarak ticari deniz trafiğinin sahil istasyonları yoluyla sürekli izlenmesi mümkün olacaktır.

3.B.ISPS Kodun Tarihçesi

IMO Genel Kurulu tarafından denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması ve bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) yetkilendirilmiştir. MSC tarafından denizde ya da deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla yoğun çalışmalar yapılmış, hatta olağandışı toplantılar düzenlenmiş ve bu toplantılar sonrasında gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren ISPS kod oluşturulmuş, 1974 tarihli SOLAS 'a eklenmesi kararlaştırılmıştır. 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir.

3.C.ISPS Kodun Amaçları

- Güvenlik tehditlerini tespit etmek/değerlendirmek ve uluslararası ticarete kullanılan gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS 74 Sözleşmesine taraf olan devletler, devlet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman endüstrileri arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapının tesis edilmesi,
- Denizde güvenliği tesis etmek için ilgili görev ve sorumlulukları ulusal ve uluslararası seviyede belirlemek,
- Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanması, değerlendirilmesi ve akit devletlerle bu tür bilgilerin değiş-tokuş edilmesi,
- Değişen güvenlik seviyelerine uygun hareket edebilmeyi sağlayan plan ve işlemlere sahip olabilmek amacıyla güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji sağlamak,
- Uygun ve yeterli deniz güvenlik önlemlerinin yerinde olduğunun güvencesini sağlamaktır.

Bu amaçları gerçekleştirebilmek maksadı ile bu kod'da gerekli işlevsel gereklilikler ise;

- Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin devamının sağlanması,
- Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi,
- İzinsiz olarak; silahların, yangına yol açacak malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi,
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik eylemlerine karşılık verebilmek için tehlikeyi bildirici vasıtalar / araçlar temin edilmesi,
- Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının zorunlu kılınması,

- Güvenlik planları ve prosedürlerine aşinalık sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların icra edilmesini sağlamaktır.

3.D.ISPS Kod Güvenlik Seviyeleri

ISPS Kod kapsamında alarm/tehdit seviyelerine göre icra edilecek reaksiyonları belirten 3 aşamalı bir güvenlik sistemi kurulmuş olup bu seviyeler aşağıda açıklanmıştır.

Güvenlik Seviyesi-1 : Liman veya gemide, asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviyedir.

Güvenlik Seviyesi-2 : Liman veya gemide, artan bir güvenlik olayı riski nedeniyle belirli bir süre boyunca ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyedir.

Güvenlik Seviyesi-3 : Liman veya gemide, kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi, bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması halinde, kısıtlı bir süre için daha ileri düzeyde belirli koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyedir.

Uygun güvenlik seviyesinin belirlenmesinde göz önüne alınacak faktörler:

- Tehdit bilgisinin güvenilir olma derecesi;
- Tehdit bilgisinin doğrulanmış olma derecesi;
- Tehdit bilgisinin belirli ya da yakın olma derecesi;
- Bu güvenlik olayının potansiyel sonuçları,

3.E.ISPS Kodun Uygulandığı Gemiler ve Liman Tesisleri

ISPS Kod kapsamında bulunan ve SOLAS ile yükümlülük altına alınan gemilerin özellikleri aşağıda sıralanmıştır:

1. Uluslararası seferle iştirak eden
 - Yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri,

- 500 groston ve üzerindeki yüksek hızlı tekneler de dahil tüm yük gemileri,
 - Mobil deniz sondaj birimleri,
2. Uluslararası seferle iştigel eden tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri.

Bu Kod; savaş gemilerine, yardımcı destek gemilerine ya da anlaşmaya taraf bir devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece ticari olmayan Kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanamaz.

3.F.Taraf Olan Devletlerin Sorumlulukları

SOLAS 'a taraf olan ve ISPS Kod deęiřiklięini benimseyen űlkelere bir takım sorumluluklar getirilmektedir.

1. Anlařma hűkűmlerine baęlı olarak Gűvenlik seviyelerini belirlemek ve gűvenlik olaylarına karřı korunmak için kılavuz temin edeceklerdir.
2. Gűvenlik Seviyesi 3'e geçildięinde ilgililer için uygun talimatlar yayınlayacak ve gűvenlikle ilgili bilgileri saęlayacaklardır.
3. Kendi sorumluluk alanlarında bulunan liman tesislerine ve kendi bayraęını çeken gemiler ile limanlarında bulunan, limanlarına gitmek űzere olan, karasularında seyreden, karasularına girme niyetini belirten gemiler de dahil tűm gemilere uyguladıkları gűvenlik seviyelerini bildireceklerdir.
4. Gűvenlik olaylarına karřı korunmak için gemilere ve limanlara rehberlik edeceklerdir.
5. Sorumluluk sahalarında bulunan gemilerce istenilen yardım ve öneri taleplerine cevap verecek, bu gemilerce gűvenlikle ilgili olayların rapor edilebileceği irtibat noktaları oluşturarak ve yayınlayacaklardır.
6. Bir eylem riskinin olabileceği tanımlandığında, ilgili gemiler ve onların idarelerini aşağıdaki konular hakkında bilgilendirileceklerdir;
 - a. Mevcut gűvenlik seviyeleri,
 - b. Kendilerini eylemden koruyabilmek amacıyla uygulayacakları gűvenlik tedbirleri,
 - c. Kıyı devleti olarak uygulanmasına karar verilen gűvenlik űnlemleri.

Aşağıda belirtilenler hariç olmak üzere güvenlikle ilgili belirli görevlerini tanınmış Güvenlik Kuruluşlarına (RSO) devredebileceklerdir;

- Uygulanabilir güvenlik seviyesinin belirlenmesi;
- Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusunun atanmasına gerek duyulacak liman tesislerinin belirlenmesi;
- Liman Tesisi Güvenlik değerlendirmesinin onayı ve onaylı değerlendirmeye yapılacak değişiklikler;
- Kural 11-2/9'da belirtilen kontrol ve uygunluk tedbirlerinin uygulanması;
- Güvenlik görevlendirmesi için gerekliliklerin tesis edilmesi.

Ayrıca, kendileri veya kendilerince yetkili RSO 'lar tarafından onaylanmış Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Planlarının ya da gemiler söz konusu olduğu zaman planlarda kendileri adına onaylanan değişikliklerin etkinliğini test edeceklerdir.

3.G. Şirketlerin ve Gemilerin Yükümlülükleri

- Şirketler ve gemiler SOLAS Bölüm 11-2 ve ISPS Kod gereklerini sağlayacaklardır.
- Gemiler, limanda iken veya limana girmeden önce, limandan sorumlu devlet tarafından belirlenen güvenlik seviyelerine ve gereklerine uyacaklardır.
- Gemiler, güvenlik seviyesinin daha üst bir seviyeye alınmasına ilişkin değişikliklere gecikme olmaksızın karşılık vereceklerdir.
- Gemiler, güvenlik gereklerini sağlayamadıkları zaman, limana girmeden evvel yetkili otoriteyi uygun bir şekilde haberdar edeceklerdir.
- Şirket, gemi güvenlik planında kaptanın yetkisini açıkça vurgulayan bir hükmün yer almasını temin edecektir.
- Şirket; şirket güvenlik sorumlusu, gemi kaptanı ve gemi güvenlik zabıtine gereken desteğin verilmesini temin edecektir

3.H.Gemilerce Limana Girmeden Evvel Verilecek Bilgiler

Taraf Devletler, gemilerin Bölüm 11-2'ye uygunluğunu teminen, limanlarına girmeye niyetlenen gemilerden aşağıdaki bilgileri isteyebilirler;

1. Gemide, geçerli bir Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası veya Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası olduğunun doğrulanması ve bu belgeyi onaylayan otoritenin adı,
2. Geminin, halen uyguladığı güvenlik seviyesi,
3. Geminin uğradığı son 10 limanın güvenlik seviyeleri,
4. Gemi tarafından, uğradığı son 10 limanda uyguladığı herhangi bir özel veya ilave bir güvenlik tedbirinin olup olmadığı,
5. Geminin, son 10 limanını kapsayan süre içerisinde, yaptığı herhangi bir gemi-gemi operasyonu sırasında uygun gemi güvenlik prosedürlerinin uygulandığının doğrulanması,
6. Gemi personelini atamakla sorumlu kişi hakkında bilgi,
7. Geminin işini belirlemekle sorumlu kişi hakkında bilgi,
8. Geminin kira sözleşmesinin tarafları hakkında bilgi,
9. Güvenlikle ilgili diğer bilgiler (gemi güvenlik planının detayları hariç, örneğin; sürekli özet kayıta bulunan bilgi, geminin rapor verdiği andaki pozisyonu, geminin limana varışı için planlanmış zaman, personel listesi, genel olarak gemideki yükün tanımı, yolcu listesi)

3.I.Güvenlik

3.I.1.Gemi Güvenliği

Geminin, Taraf Devletler tarafından belirlenen güvenlik seviyelerine göre hareket etmesi gerekmektedir.

Güvenlik seviyesi 1'de;

Güvenlik olaylarını tespit etmek ve bunlara karşı önleyici önlemleri almak amacıyla:

- Tüm gemi güvenliğiyle ilgili görevlerin performansını temin edilmeli,
- Gemiye erişimi denetlenmeli,
- Kişilerin gemiye binişlerinin denetlenmeli,
- Sadece yetkili kişilerin erişimini temin etmek amacıyla yasak bölgeleri gözlenmeli,
- Güverte alanlarını ve gemiyi çevreleyen alanlar gözlenmeli,
- Yük ve gemi kumanya elleçleme işlemlerine nezaret edilmeli
- Güvenlik iletişiminin kullanıma hazır olmasını temin edilmelidir.

Güvenlik seviyesi 2’de;

Kodun B bölümünde yer alan kılavuz dikkate alınarak, gemi güvenlik planında belirlenen ek koruyucu önlemler uygulanacaktır.

Güvenlik seviyesi 3’te;

Kodun B bölümünde yer alan kılavuz dikkate alınarak gemi güvenlik planında belirlenen daha ileri düzeyde koruyucu önlemler uygulanacaktır.

İdare; güvenlik seviyesi 2 ya da 3’ü uyguladığı zaman gemi, güvenlik seviyesinde yapılan değişikliklerle ilgili talimatların alındığını doğrulayacaktır. Güvenlik seviyesi 2 ya da 3’ü uygulayan bir limana girmeden önce, ya da bu seviyelerden birini uygulayan Taraf Devletin sınırları dahilinde olan bir limanın içinde iken; gemi bu talimatın alındığını doğrulayacak ve gemi güvenlik planında detaylı olarak açıklanan uygun önlem ve işlemlerin uygulamasının başlatıldığını ve güvenlik seviyesi 3 söz konusu olduğunda, güvenlik seviyesi 3’ü belirleyen Taraf Devletin talimatlarının alındığını liman tesisi güvenlik görevlisine teyit edecektir. Gemi, uygulamada karşılaşılan her türlü zorluğu bildirecektir. Bu tür durumlarda,

liman tesisi güvenlik görevlisi ve gemi güvenlik görevlisi uygun eylemler konusunda irtibata geçecek ve bunların koordinesini yapacaklardır.

Geminin, giriş yapmak istediği, ya da halen içinde bulunduğu liman tarafından uygulanan güvenlik seviyesinden daha yüksek düzeydeki bir güvenlik seviyesine geçmesi idare tarafından talep ediliyor ya da gemi halen bu güvenlik seviyesini uyguluyorsa; gemi, Taraf Devlete (liman tesisinin sınırları içinde bulunduğu) ait yetkili makama ve liman tesisi güvenlik görevlisine içinde bulunulan durum hakkında gecikmeksizin bilgi verecektir.

Uygulanabilir güvenlik seviyesi ile ilgili gemilere tavsiyede bulunurken, Taraf Devlet gemilere Kod'un B bölümünde yer alan kılavuzu da göz önüne alarak; almaları gereken ya da uygun olduğu takdirde tehdiye karşı korunmayı sağlamak için bu Taraf Devlet tarafından alınan her türlü güvenlik önlemi konusunda tavsiyede bulunacaktır.

3.I.2.Gemi Güvenlik Değerlendirmesi

Şirket güvenlik görevlisi; gemi güvenlik değerlendirmesinin, gemi güvenliğini değerlendirmek için uygun niteliklere sahip kişiler tarafından uygulanmasını sağlayacaktır.

Gemi güvenlik değerlendirmesi, herhangi bir zamanlama olmaksızın yapılabilecek güvenlik sörveyini ve asgari olarak aşağıdaki unsurları kapsayacaktır:

- Mevcut güvenlik önlemleri, işlemleri ve çalışmalarının belirlenmesi,
- Korunması önemli olan gemideki ana işlemlerin belirlenmesi ve değerlendirilmesi,
- Güvenlik önlemlerini tesis etmek ve önceliklerini belirlemek amacı ile gemideki ana işlemlere yönelik muhtemel tehditlerin ve bunların oluşması ihtimalinin,

- Altyapı, politikalar ve işlemlerde bulunan, insan faktörü de dahil zayıf noktaların saptanması.

Gemi güvenlik değerlendirmesi; Şirket tarafından belgelendirilmeli, gözden geçirilmeli, onaylanmalı ve muhafaza edilmelidir.

3.1.3.Gemi Güvenlik Planı

Her gemi idare tarafından onaylı bir gemi güvenlik planını gemide bulunduracaktır. Geminin gemi güvenlik planını tanınmış bir güvenlik kuruluşu hazırlayabilir.

Plan, aşgari olarak aşağıdaki hususları kapsayacaktır:

- Kişilere, gemilere veya limanlara karşı kullanılmak üzere niyetlenen ve gemi bordasında taşınmasında izin verilmemiş silahları, tehlikeli maddeleri ve cihazları önlemek için tasarlanmış önlemler,
- Yasak bölgelerin belirlenmesi ve buralara izinsiz girişleri önlemek için alınması gereken önlemler,
- Gemiye izinsiz girişi önlemek için gerekli önlemler,
- Gemi veya gemi/liman arabirimindeki kritik işlemleri sürdürmekle ilgili hükümleri de kapsayan, güvenlik tehditlerine veya güvenlik ihlallerine karşılık vermek için gerekli işlemler,
- Taraf Devletlerin, güvenlik seviyesi 3’de verebilecekleri her türlü güvenlik talimatına cevap vermek için gerekli işlemler,
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik ihlalleri söz konusu olduğu zaman yapılacak tahliyelerle ilgili işlemler,
- Güvenlikle ilgili sorumluluklar yüklenen gemi personelinin ve diğer gemi personelinin güvenlik konusu ile ilgili görevleri,
- Güvenlikle ilgili çalışmaların denetlemesi ile ilgili işlemler,
- Plan ile ilgili eğitim, talim ve tatbikatlar için işlemler,

- Liman tesisi güvenlik çalışmaları ile etkileşimde bulunmak için işlemler,
- Planın periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi ile ilgili işlemler,
- Güvenlik olaylarının rapor edilmesi için işlemler,
- Gemi güvenlik görevlisinin belirlenmesi,
- 24 saat irtibat detayları da dahil, şirket güvenlik görevlisinin belirlenmesi,
- Gemide bulunan her türlü güvenlik cihazının denetlenmesi, test edilmesi, ayarlanması ve bakımını temin etmekle ilgili işlemler,
- Gemide bulunan her türlü güvenlik cihazının test edilme veya ayarının yapılma sıklığı,
- Gemi güvenlik alarm sistemi çalıştırma noktalarının bulunduğu yerlerin belirlenmesi,
- Test edilme, etkinleştirme, devre dışı bırakma ve ilk hale getirme ve yanlış alarmları sınırlamayı da kapsayan gemi güvenlik alarm sisteminin kullanımı ile ilgili işlemler, talimatlar ve kılavuz.

3.I.4.Şirket Güvenlik Görevlisi

Şirket, bir şirket güvenlik görevlisi atayacaktır. Şirketin işlettiği gemilerin sayı ya da tiplerine bağlı olarak, bu kişinin hangi gemilerden sorumlu olduğunun açıkça belirtilmesi ile bir veya birden fazla gemi için şirket güvenlik görevlisi olarak hareket edebilir. Şirket, çalıştırdığı gemilerin sayı ya da tiplerine bağlı olarak birkaç kişiyi şirket güvenlik görevlisi olarak atayabilir.

Şirket güvenlik görevlisinin başlıca görev ve sorumlulukları:

- Uygun güvenlik değerlendirmelerini ve diğer ilgili bilgileri kullanarak, geminin karşılaşılabileceği tehdit seviyeleri ile ilgili tavsiyede bulunulması,
- Gemi güvenlik değerlendirmelerinin yerine getirilmesinin sağlanması,
- Gemi güvenlik planının geliştirilmesi, onay için sunulması ve bundan sonra da uygulanması ve muhafaza edilmesinin sağlanması,

- Eksiklikleri gidermek ve geminin kendisine ait güvenlik gerekliliklerini sağlamak amacı ile gemi güvenlik planında gerekli değişikliklerin yapılmasının sağlanması,
- Güvenlik faaliyetlerinin iç denetimleri ve gözden geçirilmesi için düzenlemelerin yapılması,
- İdare veya tanınmış güvenlik kuruluşu tarafından gerçekleştirilecek, geminin başlangıç ve daha sonraki doğrulamaları için düzenlemelerin yapılması,
- İç denetimler, dönemsel gözden geçirmeler, güvenlik denetimleri ve uygunluk doğrulamaları sırasında belirlenen eksiklik ve uygunsuzlukların zamanında tespit edilip onlarla ilgilenilmesini temini,
- Güvenlik bilincinin ve ihtiyatının geliştirilmesi,
- Gemi güvenliğinden sorumlu olan personel için uygun eğitimin sağlanması,
- Gemi güvenlik görevlisi ve ilgili liman tesisi güvenlik görevlileri arasında etkin iletişim ve işbirliğinin sağlanması,
- Güvenlik gereklilikleri ile güvenlik gereklilikleri arasında tutarlılığın sağlanması,
- Kardeş gemi veya filo güvenlik planlarının kullanılması halinde her bir gemi planının, o gemiye ait bilgileri doğru olarak yansıtmasının sağlanması,
- Belirli bir gemi ya da gemi grubu için onaylanmış herhangi bir alternatif veya eşit düzenlemelerin uygulanmasının ve sürdürülmesini sağlanması.

3.I.5.Gemi Güvenlik Görevlisi

Her gemiye bir gemi güvenlik görevlisi atanacaktır.

Gemi güvenlik görevlisinin başlıca görev ve sorumlulukları:

- Güvenlik önlemlerinin devam ettirilmesini sağlamak için, düzenli gemi güvenlik denetimlerinin gerçekleştirilmesi,

- Planda yapılacak değişiklikler de dahil olmak üzere, gemi güvenlik planının muhafazası ve yönetimi,
- Diğer gemi personeli ve ilgili liman tesisi güvenlik görevlileri ile gemi yükünün ve kumanyasının elleçlenmesi, ilgili güvenlik konularının koordine edilmesi,
- Gemi güvenlik planına yapılacak değişikliklerin önerilmesi,
- Şirket güvenlik görevlisine eksikliklerin, iç kontrol sırasında saptanan uygunsuzlukların, dönemsel gözden geçirmelerin, güvenlik denetimlerinin ve uygunluk doğrulanmasının ve düzeltme hareketlerinin rapor edilmesi,
- Gemideki güvenlik bilincinin ve ihtiyatının geliştirilmesi,
- Gemi personeline yeterli düzeyde bir eğitim verilmesinin sağlanması,
- Tüm güvenlik olaylarının rapor edilmesi,
- Gemi güvenlik planının uygulanmasında, şirket güvenlik görevlisi ve ilgili liman tesisi güvenlik görevlisi ile koordinasyonun sağlanması,
- Eğer mevcut ise, güvenlik cihazlarının uygun bir şekilde çalıştırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasının sağlanması.

3.I.6.Liman Tesisi Güvenliği

Bir liman tesisi, sorumluluk sahasında bulunduğu Taraf Devlet tarafından uygulamaya koyulan güvenlik seviyelerine göre hareket etmek zorundadır. Liman tesisindeki güvenlik önlemleri ve işlemleri; yolcular, gemi, gemi personeli ve ziyaretçiler, mallar ve hizmetler için en az müdahale gerektirecek veya onlarda en az gecikmeye neden olacak şekilde uygulanacaktır.

Güvenlik seviyesi 1’de,

Güvenlik olaylarını tanımak ve onlara karşı önleyici önlemler almak için,

- Tüm liman tesisi güvenlik görevlerinin performansının sağlanması,
- Liman tesisine girişin kontrolü,

- Demirleme ve yanaşma yerleri dahil tüm liman tesisinin kontrolü,
- Sadece yetkili personelin girişini sağlamak için, girişe yasaklanmış bölgelerin kontrolü,
- Yük elleçlemesinin denetimi,
- Gemi kumanyasının elleçlemesinin denetimi,
- Halen mevcut güvenlik iletişiminin sağlanmalıdır.

Güvenlik seviyesi 2’de,

Limn tesisi güvenlik planında belirtilmiş olan ek koruyucu önlemler Kod’un B bölümünde yer alan kılavuzu dikkate alarak uygulanacaktır.

Güvenlik seviyesi 3’de,

Limn tesisi güvenlik planında belirtilmiş olan, daha ileri düzeyde özel koruyucu önlemler Kod’un B bölümünde yer alan kılavuz dikkate alınarak uygulanacaktır. Güvenlik seviyesi 3’de, limn tesisleri, bölgesinde buldukları Taraf Devlet tarafından verilen güvenlik talimatlarına cevap verecek ve uygulayacak, limn tesisinin bölgesinde bulunduğu Taraf Devlet tarafından verilen talimatları uygulamada zorlukla karşılaştığı bildirilirse, limn tesisi güvenlik görevlisi ve gemi güvenlik görevlisi birlikte çalışacak ve uygun çalışmalarını koordine edecektir.

Limn tesisi güvenlik görevlisine, bir geminin güvenlik seviyesinin, bulunduğu limanın güvenlik seviyesinden yüksek olduğu bildirilirse, limn tesisi güvenlik görevlisi durumu yetkili otoriteye bildirecek ve eğer gerekirse gemi güvenlik görevlisi ile birlikte çalışacak ve uygun çalışmalarını koordine edecektir.

3.I.7.Limn Tesisi Güvenlik Değerlendirmesi

Limn tesisi güvenlik değerlendirme, limn tesisinin bulunduğu bölgenin Taraf Devleti tarafından yapılacaktır. Bir Taraf Devlet, yetki bölgesi içinde bulunan

belirli liman tesisinin liman tesisi güvenlik değerlendirmesini yapmak için tanınmış bir güvenlik kuruluşuna yetki verebilir.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesi eğer tanınmış bir güvenlik kuruluşu tarafından gerçekleştirilmiş ise, güvenlik değerlendirmesi, liman tesisinin bölgesi içinde bulunduğu Taraf Devlet tarafından gözden geçirilmeli ve bu kısım ile uygunluğu onaylanmalıdır.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri liman tesisinde yapılan küçük değişiklikler ve değişen tehditler dikkate alınarak, periyodik olarak gözden geçirilecek ve güncellenecek, daha büyük değişikliklerde ise her zaman gözden geçirilecek ve güncellenecektir.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri aşağıdaki öğeleri içermelidir:

- Önemli değerlerin ve korunması önemli altyapının tanımı ile değerlendirilmesi,
- Güvenlik önlemlerinin alınması ve öncelik verilmesi için, değerlere ve altyapıya karşı olası tehditlerin ve onların olabirliğinin tanımlanması
- Karşı önlemler ve işlemsel değişikliklerin tanımı, seçimi ve önceliği ve zayıf yönlerin azaltılması için bunların etkinlik seviyeleri,
- İnsan faktörü de dahil olmak üzere altyapıda, politikalar ve işlemlerde bulunacak zayıflıkların tanımlanması.

Liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin tamamlanmasından sonra, değerlendirmenin yapılma yönteminin özetini, değerlendirme boyunca bulunan bütün zayıf yönlerin tanımı ve bu zayıf yönleri giderici karşı önlemlerin tanımlanmasını içeren bir rapor hazırlanacaktır. Bu rapora yetkisiz kişilerce erişim ve kullanım engellenecektir.

3.I.8. Liman Tesisi Güvenlik Planı

Liman tesisi güvenlik planı, liman tesisinin yetki bölgesi içinde bulunduğu Taraf Devlet tarafından onaylanacaktır.

Plan, aşağıdakileri içerecektir:

- Kişilere, gemilere veya limanlara karşı kullanılmak üzere niyetlenen ve gemide taşınmasına izin verilmemiş silahları, tehlikeli maddeleri ve cihazları önlemek için tasarlanmış önlemler,
- Liman tesislerine, limanda bağlı gemilere ve tesisin yasaklanmış bölgelerine yetkisiz girişleri önlemek için alınan önlemler,
- Liman tesisi veya gemi/liman arabirimindeki kritik işlemleri sürdürmekle ilgili hükümleri de kapsayan, güvenlik tehditlerine veya güvenlik ihlallerine karşılık vermek için gerekli işlemler,
- Liman tesisinin yetki bölgesi içinde bulunduğu Taraf Devletin, güvenlik seviyesi 3 'de vereceği güvenlik talimatlarına cevap verecek işlemler,
- Güvenlik tehditleri ya da güvenlik ihlalleri söz konusu olduğu zaman yapılacak tahliyelerle ilgili işlemler,
- Güvenlikle ilgili sorumluluklar yüklenen liman tesisi personelinin ve diğer tesis personelinin güvenlik konusu ile ilgili görevleri,
- Gemi güvenlik çalışmaları ile etkileşimde bulunmak için işlemler,
- Planın periyodik olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi için işlemler,
- Güvenlik olaylarını raporlamak için işlemler,
- 24 Saat irtibat detayları da dahil, liman güvenlik görevlisinin belirlenmesi,
- Plana ait bilgilerin güvenliğini sağlayan önlemler,
- Liman tesisindeki yükün ve yük elleçleme ekipmanının etkin güvenliğinin sağlanması için tasarlanmış önlemler,
- Liman tesisi planının denetimi için işlemler,
- Liman tesisinde bulunan gemideki, gemi güvenlik alarm sisteminin devreye girmesi durumunda verilecek cevaplarla ilgili işlemler,

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

3.I.9.Liman Tesisi Güvenlik Görevlisi

Her bir liman tesisi için bir liman tesisi güvenlik görevlisi atanacaktır. İlgili kişi bir veya birden fazla liman tesisleri için liman tesisi güvenlik görevlisi olarak atanabilir. Liman tesisi güvenlik görevlisinin görev ve sorumluluklarının başlıcaları:

- İlgili liman tesisi güvenlik değerlendirmesini dikkate alarak, liman tesisinin ilk kapsamlı güvenlik sörveyinin yönetimi,
- Liman tesisi güvenlik planın geliştirilmesi ve bakımının sağlanması,
- Liman tesisi güvenlik planın 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 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 alıŐtırılması, denenmesi, ayarlanması ve muhafazasının sağlanması,
- Talep edildiğinde, gemiye binmek isteyenlerin kimliklerinin doğrulanması için gemi güvenlik görevlilerine yardım edilmesidir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

EGE DENİZDE GÜVENLİĞİ ARTTIRICI UYGULAMALAR

4.A.Ege Denizinin Türkiye Açısından Önemi

21 nci yüzyılın ilk çeyreğinde bölgesel güç pozisyonundan dünya devleti pozisyonuna geçmeyi hedefleyen Türkiye'nin bu hedefine ulaşabilmesi denizcilik siyaseti uygulamalarına da bağlı olacaktır. Bölgesel güç veya dünya devleti olabilmek ve bu kazanımları idame ettirebilmek, ufku geniş politika ve strateji uygulamalarıyla mümkün olabilir. Bir devletin bekasını korumak ve refahını yükseltmek maksadıyla ufkunu geniş tutabileceği yerlerin başında denizler gelmektedir. Bir devlet milli menfaatleri doğrultusunda açık denizleri ne kadar etkinlikle kullanıyorsa, ufku da o kadar geniş olur.

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili, denizciliğe elverişli kıyı, iklim ve liman durumlarına sahip, 8333 km. lik kıyı şeridine karşılık, 2875 km.'lik kara sınırına sahip bir ülkedir. Kara sınırlarının sadece 472 km.'si, iç kesimlere ulaşımı kolay Trakya bölgemizedir. Geri kalan 2403 km.si, iç kesimlere ulaşımı dağlık arazi nedeniyle oldukça zor olan Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgemizedir. Dağlık coğrafi yapımız nedeniyle yaygın ve geniş karayolu ve demiryoluna uygun olmayan arazi yapımızın aksine, dünyanın belli başlı ticaret bölgelerine ve deniz ticaret yollarına uygun mesafelerde oluşumuz, ekonomik, siyasi ve askeri açılardan denize olan bağımlılığımızı arttırmaktadır.

Türkiye 2004 yılı itibariyle, dış ticaretinin miktar olarak yüzde 87,4'ünü ayrıca, ihracatının yüzde 80' sini, ithalatının yüzde 91' ini deniz yolu ile yapmaktadır. 2004 yılında ihracat taşımaları 47.058.194 ton, ithalat taşımaları 104.697.120 ton olarak gerçekleşmiştir.1995 yılında ithalatın %42' si, ihracatın %39'u Türk Bayraklı gemilerle yapılırken 2004' de ithalatın %25' i, ihracatın da %18' i Türk Bayraklı gemilerle yapılmıştır. (DPT 9.Kalkınma planı,2006;8)

2005 yılı itibariyle bayraklara göre Dünya Filosu (300 groston üzeri) 157 ülke bazında 39932 adet gemi ile 888.036.000 DWT' dur. Türkiye Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasında 24.sırada yer almaktadır. Dünya filusunun %22' sine sahip Panama 1.sırada, %9,4' üne sahip Liberya 2.sırada ve %6,2' sine sahip Yunanistan ise 3.sırada yer almaktadır.

Tablo 3
Türk Deniz Ticaret Filosunun 2000-2005 Yıllarındaki Dünya Sıralaması

YIL	SIRA
1 Ocak 2000	18
1 Ocak 2001	20
1 Ocak 2002	19
1 Ocak 2003	20
1 Ocak 2004	23
1 Ocak 2005	24

(Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı 9.kalkınma planı , 2006;13)

Ekonomik açıdan irdelendiğinde yeryüzünün 3/4' ünü kapsayan dünya denizlerinde dünya taşımacılığının da 3/4 oranında deniz yoluyla yapıldığı görülmektedir. 888 milyon DWT' a ulaşan Dünya Ticaret Filosu 2004 yılında 6542 milyon ton yük taşımıştır.

Tablo 4

Türk Deniz Ticaret Filosunun Sicil İtibari ile Dağılımı

1 EKİM 2005 TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU SİCİL İTİBARIYLA DAĞILIM (150 GRT VE ÜZERİ)								
GEMİ TİPLERİ	ADET				DWT			
	ULUSAL SİCİL	ULUSLAR ARASI SİCİL	TOPLAM	%	ULUSAL SİCİL	ULUSLAR ARASI SİCİL	TOPLAM	%
KURU YUK GEMİSİ	147	264	411	33,15	198.326	1.078.318	1.276.644	17,08
DOKME YUK GEMİSİ	13	99	112	9,03	348.121	3.608.197	3.956.318	52,92
OBO GEMİSİ		1	1	0,08		77.673	77.673	1,04
KONTEYNER	6	24	30	2,42	103.657	224.305	327.962	4,39
KURUYUK-KONTEYNER	1	5	6	0,48	3.200	41.240	44.440	0,59
PETROL TANKERİ	61	54	115	9,27	67.169	1.132.867	1.200.036	16,05
URUN TANKERİ	3	8	11	0,89	1.714	27.172	28.886	0,39
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	4	47	51	4,11	8.954	203.194	212.148	2,84
LPG TANKERİ		5	5	0,40		20.956	20.956	0,28
ASFALT TANKERİ		2	2	0,16		3.318	3.318	0,04
SU GEMİSİ	12	3	15	1,21	5.360	1.605	6.965	0,09
RO-RO GEMİSİ	1	21	22	1,77	9.830	180.705	190.535	2,55
RO-RO FERRY-YOLCU	1	9	10	0,81	1.339	11.650	12.989	0,17
FERİBOT	10	18	28	2,26	1.168	8.419	9.587	0,13
TREN FERİSİ	7		7	0,56	7.291		7.291	0,10
TREN FERRY/RO-RO		1	1	0,08		6.266	6.266	0,08
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	24	3	27	2,18	11.936		11.936	0,16
FRİGORİFİK		1	1	0,08				0,00
BALIKCI GEMİLERİ	63	1	64	5,16	5.636		5.636	0,08
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	4		4	0,32	353		353	0,00
SEHIR HATLARI	52		52	4,19	9.652		9.652	0,13
DENİZ OTOBUSLERİ		22	22	1,77		736	736	0,01
SEHIR HATLARI ARABALI	20		20	1,61	23.085		23.085	0,31
YOLCU MOTORLARI	48		48	3,87				0,00
ROMORKOR	92	33	125	10,08	6.083	721	6.804	0,09
HİZMET GEMİLERİ	41	4	45	3,63	15.222	564	15.786	0,21
MAVNA/SAT		2	2	0,16		19.774	19.774	0,26
YUZER VİNC	1	1	2	0,16				0,00
DİĞER	1		1	0,08				0,00
Toplam	612	628	1.240	100,00	828.096	6.647.680	7.475.776	100,00

(Kaynak:www.denizticaretodasi.org)

Deniz ticaret taşımacılığında Türk gemilerinin payı Tablo 4' de görüldüğü üzere % 25 oranının altındadır. Dünya'da deniz güvenliği açısından kurallar konularak gemilerin yaşlarına sınırlama getirilmekte limanlara kabulü güçleştirilmekte, modern gemi dizaynları istenmektedir. Tablo 5'de belirtildiği üzere

çok yaşlı olan Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi için süratle tedbir alınmadığı takdirde, Türkiye bugün için ödediği 3 Milyar doların çok daha fazlasını yabancı bayraklı gemilere ödemek durumunda kalacaktır.

Tablo 5
Türk Ticaret Filosu'nun Gemi Tiplerine Göre Yaş Ortalaması

1 EKİM 2005				
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU				
Gemi Tiplerine Göre Yaş ortalaması				
GEMİ TİPLERİ	ADET	TONAJ (DWT)	TONAJ (GRT)	YAŞ ORT.
KURU YUK GEMİSİ	411	1.276.644	796.081	27
DOKME YUK GEMİSİ	112	3.956.318	2.314.208	19
OBO GEMİSİ	1	77.673	43.487	24
KONTEYNER	30	327.962	262.264	8
KURUYUK-KONTEYNER	6	44.440	29.302	11
PETROL TANKERİ	115	1.200.036	641.080	24
URUN TANKERİ	11	28.886	18.042	13
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	51	212.148	149.908	14
LPG TANKERİ	5	20.956	19.779	19
ASFALT TANKERİ	2	3.318	2.357	44
SU GEMİSİ	15	6.965	4.301	23
RO-RO GEMİSİ	22	190.535	336.126	19
RO-RO FERRY-YOLCU	10	12.989	49.521	20
FERİBOT	28	9.587	56.104	14
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	33
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	26
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	27	11.936	43.512	27
FRİGORİFİK	1	0	386	5
BALIKCI GEMİLERİ	64	5.636	18.163	11
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	4	353	1.637	41
SEHIR HATLARI	52	9.652	28.920	27
DENİZ OTOBUSLERİ	22	736	8.876	12
SEHIR HATLARI	20	23.085	25.216	24
ARABALI				
YOLCU MOTORLARI	48	0	11.549	4
ROMORKOR	125	6.804	34.101	22
HİZMET GEMİLERİ	45	15.786	21.702	20
MAVNA/SAT	2	19.774	19.608	6
YUZER VİNC	2	0	98.311	22
DİGER	1	0	6.196	14
Toplam	1240	7.475.776	5.067.198	20

(Kaynak:www.denizticaretodasi.org)

Ege Denizi, kendisine ve Karadeniz'e sahildar devletler için hayati öneme haiz deniz yollarını bünyesinde bulundurmaktadır. Coğrafi yapısı nedeniyle doğu ve batı yönlerinden kara parçaları ile sınırlandırılmış olmasına rağmen kuzeyden ve güneyden Karadeniz ve Akdeniz ile irtibatlı olan Ege Denizi, Karadeniz' e sahildar devletler ve bunların deniz yolu ile ticari ilişki kurdukları devletler açısından önem arz etmektedir. Türkiye için önemi ise Yunanistan ile aramızdaki sorunlar nedeniyle egemenlik, askeri, politik ve ekonomik boyutlarda kendini göstermektedir.

Türkiye dış ticaretinin çok büyük kısmını Ege Denizi yoluyla gerçekleştirmektedir. Bunun yanı sıra İstanbul, Kocaeli, Bursa ve İzmir gibi Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgelerinin dışarıyla bağlantılarında bir terminal görevi yapmaktadır.

Mevcut duruma göre Akdeniz' de alternatif liman ve sanayi tesislerinin olmaması nedeniyle, Ege Denizi'nde Türkiye' ye gelen ve giden gemi trafiğinin engellenmesi halinde mevcut stokların erimesi ile birlikte dış alım ve satımın felce uğrayacağı, akaryakıt üretiminin düşmesine paralel olarak enerji alanında büyük sıkıntılar yaşanacağı, sanayide enerji krizinin başlayacağı değerlendirilmektedir.

Egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar gibi coğrafi formasyonlar hariç 3484 km.lik kıyı uzunluğuna sahip olduğumuz Ege Denizi turizm, balıkçılık, sünger ve deniz dibindeki tarihi eserler açısından da önem arz etmektedir.

Ege Denizi Türkiye ve Yunanistan için savunma açısından hayati öneme haizdir. Ancak Ege' ye sadece savunma açısından bakılamaz. Hem her iki ülke açısından, hem de Karadeniz' e kıyısı bulunan ülkeler açısından ekonomilerinin çok önemli bir bölümünün hammadde ve akaryakıt girdileri ile ithalat / ihracatları bu denizden yapılmaktadır.

Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Ege denizi Türkiye'nin Ege, Marmara ve Karadeniz limanlarına yönelik deniz ticaretinin

yaklaşık %75' inin geçtiği bir denizdir. Günümüzde sanayileşmenin getirdiği yüksek enerji ihtiyacı, büyük oranda petrol ithalatıyla karşılanabilmektedir. Ekonominin işleyebilmesi için dışarıdan gelen bu rezerv kesintisiz olarak idame ettirilmelidir. Bu petrolün % 75'i Ege Denizinden geçmektedir. Her gün Ege Denizinden Türkiye' ye giriş ve çıkış yapan 300 dolayında gemi vardır. (Kurumahmut,1998;22) Türkiye'nin sahip olduğu petrol rafinerilerinden ikisine (İzmit İPRAŞ ve İzmir TÜPRAŞ) ancak Ege Denizi yoluyla ulaşılabilir.

Aynı şekilde Yunanistan da denizci karakterli bir devlet olma özelliğini de kullanarak sahip olduğu dünyanın sayılı deniz ticaret filolarından biriyle, dış ticaretinin büyük kısmını ve anakarası ile adalar arasındaki ulaşımını Ege Denizinden sağlamaktadır.

Bu durum Ege Denizi'nin her iki ülke için hayati önemde olduğunu açıkça göstermektedir. Ege Denizi sadece Türkiye ve Yunanistan için değil, başta Rusya olmak üzere birçok devlet için de hayati bir su yoludur. Ege Denizi'ni kullanan ülkelerin büyük kısmının Karadeniz' e sahildar devletler veya bu devletlerle ticaret yapan ülkeler olması, Ege Denizi'nin önemini uluslararası platforma taşımaktadır.

Akdeniz' in tuz oranının çok yüksek olması nedeniyle balıklar için uygun yaşam alanlarının kısıtlı olması, başta Kuzey Ege olmak üzere Ege' de balıkçılık faaliyetlerinin yoğun olmasına neden olmaktadır. Son yıllarda Türkiye ve Yunanistan' da kurulan balık üretme çiftlikleri de bu alandaki ekonomik girdileri önemli ölçüde artırmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın açıkladığı verilerine göre, 2006 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan toplam 103 bin 795; İstanbul Boğazı'ndan toplam 475 milyon 796 bin 880 ton ağırlığında 54 bin 880 gemi geçiş yapmıştır. Bu gemilerden 10 bin 153'ü tehlikeli madde ile geçiş yaparken, 2006 yılı boyunca toplam 143 milyon 452 bin 401 ton tehlikeli yük taşımıştır.

Çanakkale Boğazı'ndan ise toplam 595 milyon 826 bin 240 ton ağırlığında 48 bin 915 gemi geçiş yapmış, geçiş yapan gemilerden 9 bin 567 gemi ile 152 milyon 725 bin 701 ton tehlikeli yük taşınmıştır.

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için Ege Denizi'nde yer alan limanlarımızın özelliklerinin gözden geçirilmesi faydalı olacaktır. Bahse konu limanlar iskele özelliklerini ve kapasitelerini de kapsayacak şekilde EK'te sunulmuştur. Bunun yanı sıra, denizde güvenlik açısından Ege Denizi'ndeki Türk limanları değerlendirildiğinde, ISPS Kod standartlarına sahip olan Ege limanlarımızın listelenmesi, Ege'de deniz ticareti güvenliğinin gelmiş olduğu seviyeyi daha iyi bir şekilde gösterecektir.

Ege Denizi'nde ISPS KOD standardına sahip limanlarımız; (T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2005)

Akçansa Limanı (Ç.kale)

Marmaris Limanı

Kuşadası Liman Tesisi

Ulusoy Liman Tesisi

Liman İşletmeleri ve Nakliyecilik (Ege Çelik) Liman tesisi

Bodrum Yat Limanı

Limaş Liman İşletmeleri

Dikili Limanı

İDÇ Liman Tesisi

Tüpraş Rafineri Tesisi

Ege Gübre Liman Tesisi

Habaş Liman Tesisi

D-Marin Liman Tesisi

Alsancak Limanı

Petkim Liman Tesisi

POAŞ Aliğa Terminali

Total-Oil Liman Tesisi

Fethiye Belediyesi Liman Tesisi
Mopak Liman Tesisi
Datça Belediyesi Rıhtımı
Güllük Gemi Yanaşma İskelesi
Foça Belediyesi Yolcu Liman Tesisi
Ege Gaz LNG Terminali

Gerek ulusal, gerek ise uluslararası deniz ticareti maksadıyla oldukça yoğun bir şekilde kullanılan Ege Denizi'nde, yukarıda belirtilen Türk limanlarına gelen ve giden gemiler ile, Türk Boğazları vasıtasıyla Karadeniz ülkeleri ile Akdeniz ve diğer Dünya ülkelerini birbirine bağlayan su yolları bulunmaktadır. Bunlar her ne kadar, gemi kaptanı inisiyatifine göre değişiklik gösterse de, rotaların kısalığı ve denizlerin uygunluğu açısından sıklıkla tercih edilen rotalar genelde değişmemektedir. Gerek limanlarımızın bu rotalara göre nispi mevkileri, gerek ise deniz trafiğinin tabi olduğu risk noktalarının tahmin edilebilmesi için bu rotaları incelemek faydalı olacaktır.

Gökçeada ve Bozcada güneyi demir yerleri, Çeşme Kanalı ve İzmir Körfezi, Hurşit Geçidi, Bodrum ve Marmaris Boğazları gerek taşımacılık gerek ise turizm maksadıyla yoğun olarak kullanılırken, Datça ve Kuşadası turizm ve yolcu taşımacılığı, Çandarlı Körfezi ise Aliğa rafinerisine istinaden tankerler trafiğinin yoğunluğu ile ön plana çıkmakta, ayrıca Çanakkale güneyindeki Akçansa iskelesi de endüstriyel açıdan önem arz etmektedir.

4.B. Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatleri

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) okyanusların ve denizlerin devletler tarafından kullanımının hukuki çatısını, dünyaca kabul edilmiş kurallar çerçevesinde oluşturmak maksadıyla tesis edilmiştir. Anlaşma denizler ve okyanusların kullanımına ilişkin hususları konu almasına rağmen, Avusturya, Macaristan, Çad, Botswana, Lüksemburg gibi denizde kıyısı olmayan devletler tarafından da imzalanmıştır. Çünkü, bir devletin denizlerden istifade edebilmesi için denizde kıyısı olmasına gerek yoktur ve anlaşmada bu konu ile ilgili hususlara da yer verilmiştir. Açık denizler ve okyanuslar insanlığın ortak değerleri ve kullanım alanları olarak belirtilmiştir.

Artan dünya nüfusuna paralel olarak ortaya çıkan enerji, doğal kaynak ve besin ihtiyacı, konunun önemini anlayan devletlerin menfaatlerini okyanuslarda ve denizlerde çakıştırmıştır.

BMDHS' ne göre, kıyı devletlerinin MEB'de hak ve yetkileri:

- a.** Deniz yatağı, toprak altı ve üzerindeki sularda canlı veya canlı olmayan doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması, idaresi ve sudan, cereyanlardan ve rüzgardan enerji üretimi gibi diğer ekonomik araştırma ve işletme faaliyetlere ilişkin egemen haklar.
- b.** Yapay (suni) adaların, ekonomik amaçlar için kurulan tesis ve yapıların ve yine, kıyı devletinin haklarının kullanılmasına müdahale edebilecek nitelikteki tesis ve

yapıların yapılması, yapılmasına izin vermek, yapılmasını düzenlemek, işletmek ve kullanmak hakkını kıyı devleti münhasıran haizdir.

c. MEB' de avlanacak canlı kaynakların miktarını saptamak.

ç. Açık denizlerde,

- (1) Denizaltı kablo ve boru döşeme serbestisi,
- (2) Açık denizler üzerinde uçuş serbestisi,
- (3) Avlanma serbestisi,
- (4) Müsaade edilmiş suni ada ve diğer tesisleri kurma serbestisi,
- (5) Bilimsel araştırma serbestisi,

olarak sayılabilir.

Türkiye'nin Denizciliğe dayalı ekonomik hedefleri ise

a. Ülkemiz denizlerinde deniz ürünlerinden ve deniz dibi kaynaklarından fayda sağlanması ve bu faydanın geliştirilmesi,

b. Deniz yolu ile yapılan ihracat ve ithalatın geliştirilmesi ve devamlılığının sağlanması,

c. Kabotaj hattı ulaştırmamızın idame edilmesi,

ç. Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımacılığa ait deniz ulaştırmasının idamesi ve geliştirilmesi,

d. Türk bayrağı taşıyan gemilerin, üçüncü ülkeler arasındaki ulaştırma faaliyetlerinin idamesi ve geliştirilmesi,

e. Turizm amaçlı ulaştırmanın ve yat turizminin idamesi ve geliştirilmesi,

f. Ege Denizi'nde deniz dibi kaynaklarından istifade imkanı sağlayan kıta sahanlığı uygulamasının ülkemiz aleyhine olacak şekilde değiştirilmemesi,

g. Uçuş Malumat Bölgesi (FIR) ve Arama Kurtarma uygulamasının bir komşu devlet tarafından egemenlik hakkı şekline dönüştürülmemesi,

h. Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar üzerinde sağlanan egemenliğimizin ve Karadeniz'deki ekonomik bölge uygulamasının aleyhimize olacak şekilde değiştirilmemesi,

ı. Karasuları rejiminin ülkemiz aleyhine olacak şekilde değiştirilmemesi,

i. K.K.T.C.'ne yönelik ticari ve askeri nakliyatın idamesi,

j. Barış, gerginlik ve harp zamanında ÷lkemize m÷teveccih deniz ulaştırmasının idamesi,

k. T÷m limanların, ekonominin gelişimine ayak uyduracak şekilde geliştirilmesi ile yeni limanların inşası, olarak tespit edilmesidir.

(Deniz Stratejisi, 1999;87)

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ÷lkemiz;

“Bayrak Devleti” olarak; kendi bayrağını taşıyan gemilerin seyir, can ve mal emniyetiyle, çevre güvenliği açısından gerekli uluslar arası standartlara uygunluğunu sağlamak,

“Liman Devleti” olarak; limanlarına gelen yabancı gemilerin, yine seyir, can ve mal emniyetiyle, çevre güvenliğine yönelik uluslar arası standartlara uygunluğunu kontrol etmek ve denetimler yapmak,

“Kıyı Devleti” olarak; kendi karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerde seyreden gemilerin, ilgili ulusal ve uluslar arası kurallara uygun hareket edip etmediğini kontrol etmek ve denetlemek, yetki ve sorumluluklarına sahiptir.

(Denizcilik Müsteşarlığı, 2000;114)

4.C.Ege Sorunları

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'ne ilişkin olarak hali hazırda çözüme ulaştırılması mümkün olamamış birçok sorun bulunmakta olup, bu sorunlar gerek ekonomik gerek ise politik açıdan iki ÷lke arasındaki koordinasyon ve işbirliğini kötü yönde etkilemektedirler. Sorunların doğası ve çıkış noktaları incelendiğinde, Yunanistan'ın Ege Denizi ve Trakya ile Ege Adaları'na yönelik egemenlik hevesinin temelde yattığı, Türkiye'nin ise zaman zaman gerekli politik reaksiyonları göstermekte gecikmiş olmasının hadisenin çözümsüz bir hale gelmesine yol ağtığını söyleyebiliriz. Her nasıl ortaya çıkmış olursa olsun, bu sorunların barışçı ve akla yakın metotlarla çözümlenmesinin, her iki ÷lke

ekonomisine de büyük katkı sağlayacağı ve Ege Denizi'nde güvenlik ortamının sağlanmasını kolaylaştıracağını söylemek yanlış olmaz. Sorunların güvenlik açısından ele alınmasından önce, detaylı bir şekilde incelenmesi faydalı olacaktır.

4.C.1.Karasuları Sorunu

Karasuları, bir ülkenin tam olarak hükümlerlik haklarının ve yetkilerinin uygulandığı ana vatanının bir parçası ve deniz hudududur. Ege Denizi'nde karasuları hudutlarının değiştirilmesi, Türkiye'nin Ege'deki hak ve menfaatlerini oldukça olumsuz bir şekilde etkilemektedir.

1923 yılında Lozan Antlaşmasının imzalandığı dönemde Türk ve Yunan karasuları 3 mil idi. Ancak 1936 yılında Yunanistan, tek taraflı bir kararla karasularını 6 mile çıkarmış, 1964 yılında Türkiye'nin de karasularını 6 mile çıkarılmasıyla Ege'de, bugünkü statüko meydana gelmiştir.

Karasuları konusunun iki ülke arasında ciddi boyutlara ulaşabilecek bir sorun haline gelmesinin nedeni, Yunanistan'ın Ege'de karasularını 6 milin ötesine genişleterek, Ege'yi bir Yunan gölü haline getirmek istemesinden kaynaklanmaktadır.

Yunanistan 1936 yılına kadar Ege' de geleneksel 3 millik deniz hududu genişliğini uygulamıştır. 17 Eylül 1936'da 230 sayılı "Karasuları hudutlarının tespitine ait kanun" ile karasularını 6 deniz mili olarak kabul etmiştir. Yunanistan' ın bu kararı ile Ege' deki deniz alanının %42' ne sahip olmuştur.

Türk karasuları için Lozan Antlaşmasında kati bir hüküm yoktur. Ancak; Türkiye 6 ve 12 nci maddelere (Asya sahilinde üç milden aşağı uzaklıkta bulunan adalar Türkiye hakimiyetinde kalacaklardır) göre karasularını üç mil olarak kabul etmiş ardından 1964 yılında Türkiye'nin de karasularını 6 mile çıkarmıştır. Ancak; bu, hiçbir şekilde Ege Denizindeki Türk karasuları hudutlarının dışındaki sular

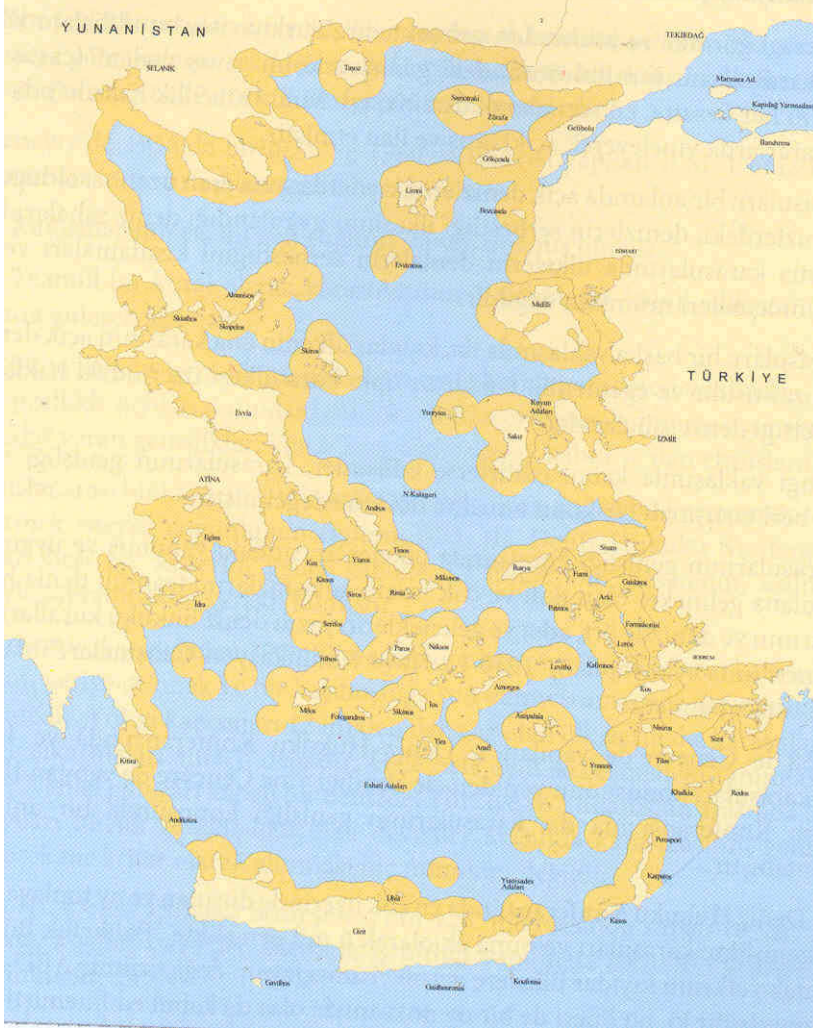
üzerinde Türkiye'nin haklarından diğer devletler lehine feragat ettiği anlamını taşımaz.

Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Sözleşmesinin, her ülkeye 12 mile kadar karasularını genişletme hakkı vermesi, ayrıca üzerinde insan yaşamayan adalarda ve hatta kayalara dahi karasuyu hakkı, bütün adalara ise karasuları, bitişik bölge, ekonomik bölge ve kıta sahanlığı hakkı tanınmasından dolayı, Türkiye bu anlaşmayı imzalamamıştır.

Karasularının genişliği sorunu, uluslararası deniz hukukunun en karışık ve tartışmalı konularından birisidir. Çünkü Ege denizi coğrafi ve jeolojik özellikleri ile üzerindeki çok sayıda adanın varlığı ve konumları nedeniyle çok özel bir denizdir. Ege Denizi iki kıyıdaş devlet olan Türkiye ve Yunanistan kıta ülkelerinin kıyılarıyla çevrilen yarı kapalı bir denizdir. Türkiye ve Yunanistan'ın taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve özel durumlar Ege Denizi'nin hukuki statüsünü belirlemektedir.

Karasularının genişliği konusunda Ege' de uygulanmakta olan altı millik limite göre; Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları hariç, iddia edildiği gibi Anadolu'nun üç mili dışındaki bütün ada, adacık ve kayalıkların Yunanistan' a ait olduğu farz ve kabul edilirse, Yunan karasuları Ege'nin yaklaşık % 43.5'ini teşkil etmektedir. Türkiye için bu oran yaklaşık % 7.5'dir. Kalan % 49 ise açık deniz kesimidir. Şekil 5'de Yunan Karasularının 6 mil olarak çizildiği harita görülmektedir. Karasuları iddia edildiği gibi karşılıklı 12 mile çıkartıldığında, yaklaşık % 1'lik Türk kazanımına karşılık Yunanistan % 28'lik bir artışla Ege'nin % 71'inden fazlasına egemen olacaktır. Uluslararası suların oranı ise % 20'nin altına inecektir.(Kurumahmut,1998;23) Şekil 6' de Yunan karasularının 12 mil olarak çizildiği harita görülmektedir.

Şekil 5
Ege Denizi'nde Yunan Karasuları 6 mil ikenki durum



(Kaynak: Çetinkaya, 2006 ; 375)

Şekil 6

Ege Denizi'nde Yunan Karasularının 12 mile Çıkması Halindeki Durum



(Kaynak: Çetinkaya, 2006 ; 378)

Ege' de karasuları genişliğinin altı mil olduğunu ve böyle kalmasının da hukuksal şartların yanında coğrafi özelliklerin ve tarihi şartların sebep olduğu zorunluluklardan kaynaklandığını savunan Türkiye; Yunanistan' la arasında ciddi bir uyuşmazlık konusu olan Ege Denizi karasularının genişliği konusunda, aşağıda ifade edilen haklı görüşleriyle ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin tezine göre;

1. Karasularının genişliğine ilişkin olarak yerleşmiş genel bir uluslararası kural henüz oluşmamıştır. BMDHS'nin 3 ncü maddesinde öngörülen 12 mil genişlik

esasý yaygın kabul görmüştür. Ancak Türkiye bu hükmü, Sözleşme' ye taraf olmayan bir devlet sıfatıyla bağlayıcı bir hukuk kuralı olarak kabul etmemiştir. 12 mil genişlik esasý teamülü nitelik kazansa da Ege' de otomatik veya tek taraflı bir uygulama olamaz. Çünkü Ege Denizi tarihi şartları da haiz olan çok özel bir denizdir ve Ege' de sınırlandırma sorunu vardır.

2. Bir devlet karasuları genişliğini belirlerken, diğer bir devletin açık denizlere doğrudan çıkmasını engelleyemez.

3. Karasuları genişliği, denizlerin coğrafi özellikleri göz önünde bulundurularak tespit edilmelidir. Böyle bir tespit ise Ege' de tarihi oluşum içerisinde yapılmıştır ve karasularının altı mil olduğu kesin hükme bağlanmıştır. Türkiye altı milin üzerindeki bir genişlik esasını egemenlik haklarına tecavüz olarak kabul etmektedir.

Yunanistan tezi ise;

On iki mil genişlik esasının genel kural oluşturduğunu ve BMDHS'nin 3 ncü maddesinin teamül hukukunun bir hükmü olduğunu iddia etmektedir. Bu nedenle karasularının genişliğini on iki mil olarak belirlemenin kıyı devletinin takdir yetkisine girdiğini ve kıyı devletinin bu yöndeki yetkisini dilediği gibi kullanabileceği tezini savunmaktadır.

Günümüzde yaklaşık 130 devlet tarafından kabul edilen 10 Aralık 1982 tarihli BMDHS' nin karasularının maksimum 12 mile kadar genişletilebilmesi kuralı, bundan sonra genel kabul görüp, “teamülü” bir nitelik kazansa dahi; oluşum aşamasından itibaren kararlı ve tutarlı bir şekilde bu kurala karşı çıkan Türkiye gibi bir devlete karşı uygulanamaz. Bu duruma uluslararası hukukta “ısrarlı itirazcı” adı verilmektedir. Ayrıca, bu hükümle, devletlerin daha önce sınırsız olan karasuları genişliğini belirleme yetkisini, azami bir genişlik olan 12 mille sınırlandırılmıştır.

Karasuları problemi, Türkiye'nin Yunanistan karasularının 12 mile çıkarılmasını savaş sebebi (CASUS BELLI) ilan etmesi sonucunda daha fazla tırmanmadan soğuma sürecine girmiştir.

4.C.2.Kıta Sahanlığı Sorunu

Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı meselesi, Türk hükümeti tarafından, Ege'nin açık deniz sahalarında ve Türkiye'nin kıta sahanlığında bulunan 27 bölgede petrol araması yapmak üzere, TPAO'ya arama ruhsatı verilmesi ve bu ruhsatın da haritasıyla birlikte, 1 Kasım 1973 tarihinde resmi gazetede yayınlanması ile başlar. Söz konusu saha, Ege' de Semadirek, Limni, Midilli, Aghios, Sakız adaları arasında kalan ve adaların karasuları dışında kalmaktadır.

Yunan hükümeti, 7 Şubat 1974' de Türk Hükümetine verdiği notada, ruhsatın kapladığı sahaların Yunan Kıta Sahanlığına girmesi dolayısıyla, bu arama ruhsatının geçersiz olduğunu bildirdi. Türk hükümeti, 27 Şubat tarihinde verdiği cevapta, Anadolu Kıyılarından itibaren denizaltında batıya doğru uzanan toprakların, Anadolu'nun tabii uzantısı olması dolayısıyla, Türkiye'nin kıta sahanlığını teşkil ettiğini, dolayısıyla Türk kıyılarına yakın adaların da Türk Kıta Sahanlığı içinde olması, dolayısıyla bu adaların kıta sahanlığı olamayacağını bildirmesi ile tartışmalar başladı.

Tartışmalarda Yunanistan kendi tezini, 27 Nisan 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Konvansiyonuna dayandırmakta idi. Türkiye bu Konvansiyonu imzalamadığından kendisini bununla bağlı saymıyor ve Ege Kıta Sahanlığı anlaşmazlığının uluslararası hukuk kurallarına göre müzakereler yoluyla çözülmesini, yani Ege' de kıta sahanlığı sınırlarının uzlaşma yoluyla çizilmesini teklif etmiştir.

Türkiye ve Yunanistan arasında bu karşılıklı nota teatisi yaz aylarında devam etti. Tarafların görüşlerinde hiçbir değişiklik olmadı. O kadar ki, Kıbrıs hareketından iki gün önce Türk hükümeti, 18 Temmuz 1974' de TPAO' ya Ege' de yeni arama ruhsatı verdi.

Kıta sahanlığı konusunda Türk-Yunan tartışması 1975 yılında da devam etti. Bu tartışmalarda Yunanistan, sorunu Uluslararası Adalet Divanına götürmek için ısrar ederken, Türkiye müzakere ve uzlaşma yolunu tercih ediyordu. 19 Mayıs 1975 tarihinde Türk ve Yunan Dışişleri Bakanları arasında Roma’ da 31 Mayıs 1975’ de Türkiye Başbakanı Demirel ile Yunan Başbakanı Karamanlis arasında Brüksel’ de yapılan görüşmelerde, meselenin Adalet Divanı’na götürülmesi için prensip anlaşmasına varıldı. Fakat müracaatı hazırlamak için iki taraf hukukçularının yaptıkları tek toplantıda bir netice alınamadı. Bunda Türkiye’nin Divan’ a gitmekten vazgeçmesinin de rolü vardır.

1976 yılında yeni bir gerginlik unsuru ortaya çıktı. Türkiye, Ege’ deki kıta sahanlığı haklarını korumada ne kadar kararlı olduğunu göstermek için, Hora adlı araştırma gemisini hazırlamaya başladı. Bunun üzerine Yunanistan, Hora’nın Ege’ye çıkışını önlemek maksadıyla, Türkiye nezdinde çeşitli teşebbüslerde bulunarak “Yunan Kıta Sahanlığı”na girdiği takdirde, Hora’ nın iki devlet arasında “tehlikeli bir durum” yaratacağını bildirdi. Türkiye’nin cevabı ise; Yunanistan’ın Hora’nın faaliyetine müdahale etmesi durumunda, sert karşılık gösterileceği idi.

Hora, 6 Ağustos 1976 günü savaş gemileri himayesinde Çanakkale’ den ayrılarak, anlaşmazlığa konu olan sulara girdi. Yunan savaş gemileri, Hora’yı adım adım izlediler. Hora araştırmalarını yaptıktan sonra, 10 Ağustos 1976’da Çanakkale’ye geri döndü.

Bunun üzerine Yunanistan iki yola başvurdu. Önce, BM Güvenlik Konseyi’ ne başvurarak, Türkiye’nin Ege’ deki Yunan Kıta Sahanlığı üzerindeki haklarını ihlal etmek suretiyle, barış ve güvenliği tehlikeli şekilde tehdit ettiğini ileri sürdü. Güvenlik Konseyi, 12 Ağustos’ da yaptığı müzakereler sonunda, kıta sahanlığı meselesinin esasına girmeksizin, tarafları, ikili müzakerelerin kolaylaştırılmasını sağlamak için gerginliği artırıcı hareketlerden kaçınmak konusunda her türlü gayreti harcamalarını ve ikili müzakerelere başlamalarını tavsiye eden bir karar aldı.

Yunanistan ikinci olarak 10 Ağustos 1976' da, Uluslararası Adalet Divanına başvurdu ve ilk önce Hora gemisinin Yunan Kıta Sahanlığı'na girmesini "tamiri mümkün olmayan zarara" neden olması nedeniyle, Türkiye'nin bu faaliyetinin önlenmesini istedi. Divan ise, hemen verdiği kararla, Hora'nın faaliyetinin tamir edilemez bir zarara sebep olmadığı gerekçesiyle, Yunanistan'ın isteğini reddetti. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1979 Ocak ayında verdiği kararda, kendisini Türk-Yunan Kıta Sahanlığı anlaşmazlığına bakmaya yetkili olmadığına karar vererek Yunan başvurusunu reddetti.

11 Kasım 1976' da iki taraf uzmanları Bern' de bir araya gelerek, Bern Deklarasyonu adı verilen 10 maddelik bir belge imzaladılar. Bu belge, 20 Kasım 1976' da Ankara ve Atina' da açıklandı.

Bern Deklarasyonu, kıta sahanlığının iki taraf arasındaki sınırların çizilmesi müzakerelerinde her iki tarafça da uyulacak esasları tespit etmekte idi. Buna göre; müzakereler samimiyet, iyi niyet ile ve ayrıntılı bir şekilde yürütülecek, gizli tutulacak ve hiçbir şekilde basına açıklanmayacaktı. Taraflar müzakereler boyunca, Ege Kıta Sahanlığı' nda hiçbir faaliyette bulunmayacaklar, ikili ilişkilerde karşı tarafı küçük düşürücü her türlü hareketten kaçınacaklardı. (Toluner,1996;247)

Böylece Ege Kıta Sahanlığı meselesine bir çözüm bulununcaya kadar, kıta sahanlığı konusundaki faaliyetlere bir moratoryum getirilmiş ve bu moratoryum günümüze kadar devam etmiştir. (Kurumahmut, 1998;23)

Her kıyıdaş devletin, otomatikman ve hukuk kuralının meriyetinden itibaren kıta sahanlığı hakkına sahip olduğu, uluslararası hukukun yerleşmiş bir kuralı durumundadır.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen Kıta sahanlığı Sözleşmesi'nin dördüncü maddesinde bu konu şu şekilde ifade edilmiştir. "Buna göre sahil devleti, kıta sahanlığı üzerinde araştırma yapmak, doğal kaynakları işletmek bakımından egemenlik hakkını kullanır".

Sorun, Ege Denizi'nde Yunan Adalarından bazılarının Türk ana kıtasının doğal uzantısı içinde olmasına rağmen, Yunanistan'ın bu adaların kıta sahanlığı olduğunu öne sürerek Ege'nin deniz yataklarında tam manasıyla egemenlik iddia etmesinden kaynaklanmaktadır.

Karşılıklı kıyıdaş ülkeler arasında kıta sahanlığının sınırları ise çeşitli kurallarla ve antlaşmalarla düzenlenmektedir. Türkiye, Ege'nin eşit paylaşımı doğrultusunda Yunanistan ile kıta sahanlığı konusunu görüşmeler yoluyla çözümlenmek istemektedir.

Yunanistan ise, Ege'yi bir Yunan gölü olarak gördüğü için, Ege' deki kıta sahanlığı sorununu Doğu Ege Adaları ile Anadolu arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasından ibaret olarak kabul etmektedir. Yunanistan' a göre bu sınırlandırma işleminin çözümü ise, Uluslararası Adalet Divanı'na gitmektir.

Kıta Sahanlığının sınırlandırılması, siyasi olduğu kadar karmaşık teknik problemleri de içermektedir. Dolayısıyla, çözüm, esas olarak ikili görüşmeler yoluyla varılabilecek hassas kararlar ve pazarlıklar gerektiren zor bir iş olacaktır. Ege' de Kıta Sahasının sınırlandırılması, her devlet yönünden de Ege' nin paylaşılması anlamına gelmektedir.

Ege' ye ilişkin Türk-Yunan sorunlarının çözümü, Kıta Sahanlığı sorunu ile yakından ilgilidir. Bu sorunun çözüme kavuşması, diğer sorunların da çözümlenmesine yol açabilecektir. Kıta sahanlığının tarif kriterlerine göre, Ege Denizinin yarısından fazlasının Türkiye'nin Kıta sahanlığı olmasını dikte etmektedir Ancak; Türkiye, Yunan Adalarının mevcudiyetini de dikkate alarak soruna hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde çözüm getirmeyi savunmaktadır. Fakat Yunanistan'ın Anadolu' ya yakın adalara da kıta sahanlığı tanınması gerektiğini iddia etmesinden ve bu iddianın sonunda Türkiye'nin sadece 6 millik kara suyuna dayanan dar bir şeride hapis olması yattığından bu soruna bugüne kadar bir çözüm bulunamamıştır.

4.C.3.Ege Hava Sahası ve Fır Hattı Sorunu

4.C.3.a.Hava Sahası Sorunu

1944 tarihli Şikago Sözleşmesi ve uluslararası hukuk, milli hava sahasının genişliğini, ülkenin karasuları genişliği ile sınırlandırmıştır.

Yunanistan 1931 yılında, bir kararname ile hava sahası sınırını 10 mil olarak tespit ettiğini ilan etmiştir. Bu yıllarda Yunanistan'ın karasuları genişliği 3 mildir. Yunanistan yine Limni Adası etrafında bir kontrol sahası tesis etmiştir ki, bu sahanın çoğu uluslararası hava sahasına aittir. Türkiye hava sahasını, karasularının genişliğine bağlı olarak 1964 yılına kadar 3 mil ve bu yıldan itibaren sahilden 6 mil sınırının üstündeki saha olarak kullanmaya devam etmektedir.

Yunanistan'ın, karasuları sınırının 4 mil ötesine uzanan bir huduttan hava sahasını keyfi şekilde tesis etmesi ve Limni Adası etrafında tesis ettiği kontrol alanı ile Uluslararası Hava Sahasına tecavüz etmesi, Ege' deki hava sahası sorununu yaratmıştır. Türkiye, Yunanistan'ın keyfi bir şekilde tesis ettiği hava sahalarını tanımadığını defalarca Yunanistan' a bildirmiştir.

Yunanistan Ege' de karasularının 6 mil olmasına karşı hava sahası genişliğini 10 mil olarak tespit etmiştir. 10 millik hava sahasına giren uçaklar Yunan hava sahasını ihlal etmiş olmaktadır. Ancak; 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi ve uluslararası hukuk hava sahasını karasuları genişliği ile sınırlandırmasına rağmen, Yunanistan'ın hiçbir hukuksal dayanağı olmadan hava sahasını 10 mil olarak ilan etmesi kabul edilemez bir iddiadır. Üstelik bu iddia 1931 tarihli bir kararnameye dayandırılmakta ve bu şekilde bir iddia dünyada sadece Yunanistan tarafından ileri sürülmektedir.

Bu kararnamenin mevcudiyeti, 1974 yılında yayınlanan Yunan AIP' sinde belirtilmiş ve buna Türkiye tarafından derhal itiraz edilmiştir.(Kurumahmut,1998;25)

Yunanistan, 10 millik hava sahası iddiasına dayanarak, Türk askeri uçaklarının gerek eğitim uçuşları, gerekse tatbikatlar sırasında hava sahası ihlallerinde bulunduğunu ileri sürmektedir.

Türkiye ise icra edilen uluslar arası faaliyetler ile askeri tatbikat ve eğitimlerde, hava sahasının 10 deniz mili olduğuna dair her türlü ifadeye kararlı bir şekilde itiraz etmekte ve 6 mil olarak kabul edilen Yunan hava sahasının dışında kalan hava sahasını kullanmaya devam etmektedir.

4.C.3.b.Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) Sorunu

FIR, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization- ICAO) tarafından tescil edilen ve içerisinde uçuş bilgi hizmetlerinin temin edildiği hava sahasıdır. Bu hizmetleri veren devlete bir egemenlik hakkı sağlamamaktadır.

Denizde; bu hat ile karasuları arasında kalan uluslararası hava sahasında yürürlükteki NOTAM' lara uyularak uçulabilmektedir. Kontrollü yol ve sahalarda ise; ilgili Hava Trafik Kontrol Biriminden müsaade alınması gereklidir.

Bugünkü İstanbul-Atina FIR'ı 1952 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatınca bölgesel planlara geçirilmiştir. Yunanistan'ın FIR'ı hudut gibi göstermeye çalışması üzerine, bu hattın değiştirilmesi için Türkiye, 1966, 1968, 1971 ve 1974 yıllarında ICAO nezdinde girişimlerde bulunmuşsa da herhangi bir sonuç elde edilememiştir .

Türkiye, Barış Harekatı'nda güvenlik nedeniyle 6 Ağustos 1974 tarihinde 714 sayılı NOTAM' ı ilan ederek "Türk hava sahalarına yaklaşan tüm uçakların Ege'nin orta hattına (FIR hattının batısı) girdiklerinde mevkielelerini ve uçuş planlarını rapor etmelerini istemiştir. Yunanistan 2 gün sonra yayınladığı NOTAM' la 714 sayılı NOTAM'ın ICAO kurallarına aykırı olduğunu ve kabul etmeyeceğini bildirerek, 20

Ağustos 1974'te yayınladığı 1066 sayılı NOTAM' la Ege' yi tehlikeli saha ilan ederek trafiğe kapandığını bildirmiştir.

Türkiye 29 Şubat 1980 tarihinde 714 sayılı NOTAM'ı kaldırdığını ilan etmiş ve Ege Uluslararası Hava Trafiğine tekrar açılmıştır.

FIR Hattı, Türk-Yunan sınırı gibi işlem görmemeli, Türkiye'nin açık denizler üzerindeki hareketini eşit ve serbest olarak kullanma hakkını sınırlandırmamalıdır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) sivil bir kuruluş olup, Şikago Sözleşmesinde sadece sivil hüviyetli uçakların uçuş bilgilerini verecekleri, askeri uçaklara ait kuralların ikili anlaşmalarla saptanması gerektiği açık şekilde belirtilmiştir. Türkiye ile Yunanistan arasında konuya ilişkin ikili bir anlaşma olmadığından, Türkiye, devlet uçakları için aynı uygulamaya tabi olmayı zorunlu saymamaktadır.(Kurumahmut,1998;25)

Ege'de uluslararası hava sahalarında yapılacak uçuşlara ilişkin uçuş plan bilgisi verilmesi konusunda ısrar edilmesi, FIR sorumluluğu nedeniyle Yunanistan'a verilen teknik sorumluluğun, bir hava savunma vasıtası olarak kullanılması anlamını da doğurmaktadır.

Bu ifadeler, Yunanistan'ın Atina FIR hattını hükümler hava sahası görmesi iddialarını destekler olmakla birlikte, Atina FIR hattının bir siyasi sınır olmadığı, bu nedenle korunması gibi bir durumun söz konusu olamayacağı ve Şikago Konvansiyonu'nda da "FIR hatları sorumlu ülke tarafından korunur" gibi bir ibarenin hiç bir şekilde bulunmadığı Yunanistan tarafından göz ardı edilmektedir. Bununla beraber, NATO üyesi bir ülkenin, NATO üyesi bir diğer ülkeyi tehdit olarak algılamasının, NATO'nun amaç ve ruhuna aykırı olması yanında, Ege'de barışı çıkmaza sokacağı ve buna da Yunanistan'ın sebep olacağı göz önünde bulundurulmalıdır.

4.C.4.Ege’de Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan’a Devredilmemiş Ada/Adacık/Kayalıklar (Coğrafi Formasyonlar) Sorunu

Figen Akad isimli Türk ticaret gemisinin, Kardak kayalıklarında 25 Aralık 1995 tarihinde karaya oturması sonucu, bu kayalıkların hangi devlete ait olduğu konusu gündeme gelmiş ve anılan kayalıklar üzerinde egemenlik iddiaları, bundan böyle, Türkiye ile Yunanistan arasında resmi bir nitelik kazanmıştır. (İnan,Başeren,1997;2)

Bu tesadüfi olay sonrasında icra ettiği bazı faaliyetlerle Yunanistan’ın, Ege’de uluslar arası antlaşmalarla kendisine devredilen hükümranlık haklarını daha da genişletmeye çalışması ve Anadolu’nun üç mil dışındaki alanlarda kalan bütün ada, adacık ve kayalıklara sahip olmak istemesi, Ege Denizi uyuşmazlığına yeni bir boyut kazandırmıştır. (Kurumahmut,1998;17)

Egemenliğin devri uluslararası hukukta açık olarak antlaşmalarla yapılması gereken bir işlemdir. Coğrafi formasyonlar sorunu da, bu işleme konu olmamiş Ege Adaları’ nın durumu ile ilgilidir.

Bu kapsamda; bir devletin ülkesinden ötekine ülke aktarılması, antlaşma yoluyla, tek taraflı işlemlerle veya uluslar arası hakemlik, yargı ya da örgüt organları kararları ile olmaktadır. Ege’ de söz konusu olan, Osmanlı İmparatorluğu / Türkiye Cumhuriyeti ülkesinden antlaşmalarla İtalya ve Yunanistan’a ülke devridir.

lke devri, bir devletin “mahdut bir ülke alanı” üzerinde haiz olduğu egemenlik haklarını, diğer bir devlete bir antlaşma ile devretmesi işlemidir. Devir, “ilgili iki tarafın bu yoldaki iradelerini açıkça saptayan” ve “devredilen toprağı tayin, tarif, tavsif eden” kuşkuya yer vermeyen bir antlaşma ile olmalıdır. Bu gereklilik, bir ülke üzerindeki egemenliğin kime ait olduğunun tereddüde tahammülü olmamasından kaynaklanmaktadır. (Kurumahmut,1998;82)

Ege’de hangi adaların Yunanistan’a ait olduğunu tespit edebilmek için öncelikle yukarıda ortaya konan kurallar çerçevesinde hangi adaların Osmanlı İmparatorluğu/Türkiye Cumhuriyeti hakimiyetinden Yunanistan’a devredildiğini belirlemek gerekmektedir. Bu da Ege Adaları’nın hukuki statüsünü tayin eden antlaşmaları incelemek anlamına gelmektedir.

Ege adalarının bugünkü hukuki statüsünü aydınlatacak temel metinler, Lozan Barış Antlaşması’nın 6, 12, 15 ve 16 ncı maddeleri ile Paris İtalyan Barış Antlaşması’nın 14 ncü maddesidir. Lozan Barış Antlaşması’nın 12 nci maddesi ile Semadirek, Limni, Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikerya adaları ismen sayılarak; Taşoz, Bozbaba ve İpsara adaları ise 1914 tarihli Altı Büyük Devlet kararına atıf yapılarak Yunanistan’a devredilmiş; Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları üzerindeki Türk egemenliği teyit edilmiştir.

Lozan Barış Antlaşması’nın 15 nci maddesi ile ismen sayılan Batnoz (Patmos), Lipso, Leryoz (Leros), Kilimli (Kalimnos), İstanköy (Kos), İncirli (Niros), Sömbeki (Simi), İlyaki (Tilos), Herke (Kalki), Rodos, Kerpe (Karpatos), Çoban Adası (Kasos) ve İstanbulya (Astipalia) ile bu adalara “bağlı” adacıklar ve Meis adası İtalya’ya devredilmiştir. İtalya ise, Paris Barış Antlaşması’nın 14 ncü maddesi hükmünce, yukarıda sayılan Meis dahil 14 ada ve “bitişik” adacıkların egemenliğini Yunanistan’a devretmiştir (Kurumahmut,1998;122)

Ancak sözü edilen “bitişik adacıkların” hangileri olduğu, ne antlaşma metninde, ne de ekli haritalarda somut olarak belirtilmemiştir. Bu nedenle, “bitişik” olma kriterine açıklık getirilerek, bu bölgedeki ada, adacık ve kayalıkların aidiyetinin tespit edilmesi bir problem sahası olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çerçevede; Lozan Barış Antlaşması’nda karasularının 3 deniz mili olduğuna dair açık bir hüküm olmamasına rağmen, tarafların karasularının 3 deniz mili olduğunu kabul ederek hareket ettikleri anlaşılmaktadır. Bu nedenle, Lozan ile Yunanistan’ a ve İtalya’ ya devredilen ve müteakiben Paris Antlaşması ile İtalya tarafından Yunanistan’ a devredilen adalara ilişkin olarak; bitişiklik kavramına

istinaden derinlik ve mesafe kriterleri göz önüne alındığında, 100 metre derinlik eğrisinin dışında kalan adaların Türkiye'ye ait olması gerekmektedir.

Bu bağlamda, Türkiye Lozan madde 16 ile tüm adalar üzerindeki haklarından vazgeçmiş değildir. Bu hüküm Türkiye'nin sahillerinden itibaren üç milin dışında kalan bütün ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki haklarından vazgeçtiği anlamına gelmemektedir. Çünkü Türkiye'nin üzerindeki her türlü haklarından ve sıfatlarından vazgeçtiği adalar, ismen belirtilerek İtalya'ya verilen adalar ile 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan işgali altında olan ve ismen sayılarak Yunanistan'a verilen adalardan ibarettir. Bunlar dışında kalan diğer adalarda Türk egemenliği devam etmektedir. Uluslararası hukuka göre, İtalya'ya terk edilen adaların açıkça (ismen) belirtilmesi zorunludur; çünkü bu Türkiye'nin egemenlik haklarından vazgeçmesidir, egemenlik haklarının devridir. Türkiye'ye ait adalarının ise açıkça belirtilmesi zorunluluğu bulunmamaktadır; çünkü bunlar zaten Türkiye'nin olan adalardır. Bir egemenlik devri söz konusu değildir. Nitekim Lozan madde 16, Türkiye açısından adalar üzerindeki hakimiyetinin teyit edilmesi anlamında "tanınması"ndan söz etmektedir.

Bahse konu coğrafi formasyonların Ege'deki karasuları alan dağılımlarını önemli ölçüde değiştirebilmesi, bazı istisnalar dışında, bunların kıta sahanlığına ve münhasır ekonomik bölgeye sahip olması, bunlar üzerindeki hakimiyet haklarının açıklığa kavuşturulmasının önemini açıkça göstermektedir.

Lozan Antlaşması 15 nci maddesinde sayılan adalar haricindeki tüm ada, adacık ve kayalıklar tartışmalıdır. Yunanistan'ın Kardak Kayalıkları üzerinde egemenlik hakkı iddialarını haklı gösterecek geçerli hiçbir hukuki dayanağı yoktu. Bu nedenlerden dolayı, Türkiye'nin Ege'de egemenliği anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş 152 civarında ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki haklardan geçerli bir antlaşma ile feragatı söz konusu değildir.

4.C.5.Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası

Yunanistan Arama Kurtarma sorumluluk sahası olarak FIR hattının batısını kabul etmekte, ancak Türkiye 1982 yılında IMO' ya deklare ettiği sahanın geçerli olduğunu savunmaktadır. Bu konuda her iki ülke arasında mutabakata varılarak imzalanmış bir antlaşma bulunmamaktadır.

Türkiye, 1979 Hamburg Sözleşmesi ve 1974 Solas'a uygun olarak, Ocak 1989'da yayımladığı Arama-Kurtarma yönetmeliğinde; açık denizler üzerindeki hava sahasında, uluslar arası sivil havacılık teşkilatı kurallarına göre arama ve kurtarma sorumluluğunun, denizdeki arama ve kurtarma faaliyetlerini kapsamadığını, karasularının dışında arama ve kurtarma hizmeti vereceği bölgeleri ilgili devletlerle yapacağı anlaşmalarla tespit edeceğini ve anlaşma yapılmaya kadar, karasuları dışında arama ve kurtarma hizmeti verilebileceği açık deniz alanlarının koordinatlarını IMO' ya deklere etmiştir.

Yunanistan ise 1987 yılında Ege Denizi'nde Atina FIR hattının batısındaki alanda Arama-Kurtarma sorumluluğunun kendisine ait olduğunu IMO' ya bildirmiş ve bu konuda anlaşmazlık günümüzde de devam etmektedir.

Hamburg Sözleşmesi'ni Yunanistan Eylül 1989'da onaylamıştır. Sözleşmenin; "Her Arama - Kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir" hükmünü ihtiva eden 2.1.4 maddesi ve "İlgili taraflar arasında, bir Arama- Kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılmaması halinde, taraflar, bu alan içerisinde Arama - Kurtarma hizmetlerinin eşit ve şümulü bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir ." hükmünü taşıyan 2.1.5 maddesine rezervasyon koymuştur. Arama-Kurtarma sahalarının FIR sahaları ile çakıştırılması Yunanistan'ın arzusudur. Türkiye, Arama-Kurtarma sınırlarını müzakere etmeye hazır olduğunu birçok kez uluslararası platformlarda açıklamış olmasına rağmen Yunanistan Arama-Kurtarma sınırlarının anlaşma ile belirlenmesine rıza göstermemektedir.

4.D. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH - Vessel Traffic Services)

Deniz trafiğinin özellikle dar boğazlar, liman ve liman yaklaşımları gibi kısıtlı suyollarında yoğunlaşması bu bölgeleri deniz kazaları açısından riskli bölgeler haline getirmektedir. Son yıllarda bu bölgelerde deniz trafiğinin kesintisiz, verimli, güvenli ve çevreye uyumlu olarak akışının sağlanması amacıyla altyapı, sistem ve verilen hizmetlere yönelik yapılan planlama, örgütlenme, uygulama ve kontrol faaliyetlerini içeren Gemi Trafik Yönetimi kavramı ön plana çıkmıştır.

20.Yüzyılın son çeyreğinde dünya ticaretindeki artışa paralel olarak deniz taşımacılığı da büyük gelişim göstermiştir. Gemi sayılarının artışı, tonajı ve boyutlarının büyümesi ve taşınan yüklerin özellikleri nedeniyle dar suyolları, boğazlar, liman yaklaşımları ve liman içlerinde deniz trafiğinin doğurduğu olumsuz etkiler can ve mal kayıplarına neden olmakta, çevresel felaketlere yol açabilmektedir. Bu husus artan çevre bilinciyle birlikte kamuoyunun gündemini oluşturmaktadır. Bu nedenle denizlerde seyir güvenliğinin tesisi, güvenlik önlem ve politikalarının belirlenmesi amacıyla uluslararası alanda IMO'nun önderliğinde çok sayıda düzenleme yapılmış, antlaşmalar kabul edilmiştir.

“Gemi trafik yönetimi” belirli bir bölge ve belirlenmiş şartlar altında emniyet ve çevre açılarından riski en aza indirme, deniz ve bağlantı noktaları arasındaki taşımacılığın verimliliğinin artırılmasına yönelik faaliyetlerin bütünüdür. Trafik yönetiminin en önemli amacı trafiğin verimliliğinin ve güvenliğinin artırılmasıdır.

Dünyadaki tüm mal hareketlerinin %95'nin deniz yolu ile yapıldığı göz önüne alındığında Deniz Taşımacılık sisteminin teknolojik olarak ileri seviyede, güvenli, verimli, etkili, ulaşılabilir, küresel anlamda rekabetçi, dinamik, kesintisiz ve çevreyle uyumlu olarak sürdürülme isteği, “suyolları yönetimi” kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.(Asyalı,2001)

Suyolları yönetimi kavramına yaklaşım ülkeden ülkeye değişmektedir. Örneğin Batı Avrupa ülkelerinde suyolları yönetimi faaliyetlerinin arkasındaki itici

güç verimlilik artışı ile diğer ülkelerdeki hatta aynı ülkedeki limanlar arası rekabette avantaj sağlama isteğidir. Buna karşı A.B.D.'de limanlar arası yoğun rekabetin yaşanmaması nedeniyle suyolları yönetimine güvenlik sağlayıcı bir unsur olarak bakılmakta, yapılan altyapı yatırımlarının da sağlanan verimlilikle karşılanması amaçlanmaktadır. (Asyalı, 2001)

Özellikle suyollarında güvenliğin tesisi tüm tarafların, bayrak devletleri, liman devletleri, sahil devletleri, liman idareleri, gemi sahipleri, klas kuruluşları, kılavuz kaptanlar yük sahipleri, sigorta şirketleri, kanun koyucular sorumluluğu eşit ve adil bir şekilde paylaşmaları ve ortak hareket etmeleri gerekmektedir. Gemiler en çok kıyı bölgelerinde, liman içleri ve yaklaşımları esnasında, risklerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu bölgelerde ilgililerden herhangi birinin yapacağı ihmal seyir güvenliği ve suyolları yönetimi açısından önemli zaafklar doğuracaktır.

Bir suyolunun verimliliği onu kullananların talep ettiği hareket seviyesini / miktarını (daha az bekleme, daha yüksek hız gibi) karşılayabilmesidir. Güvenlik ise deniz kazalarının en alt seviyeye indirilmesi veya ortadan kaldırılması amacıyla deniz trafiğinin yönetilmesi ile sağlanabilmektedir.

4.D.1.Suyolları Yönetiminin Amaçları

1. Deniz ulaştırmasında emniyetin sağlanması,
2. Deniz ulaştırmasında verimliliğin sağlanması ile ekonomik faydanın artırılması,
3. Suyollarında doğal hayat, doğal kaynak ve çevrenin korunması,
4. Mal ve hizmetlerin suyollarında hareket kabiliyetinin etkili, verimli ve kesintisiz olarak sağlanması,
5. Kamuoyu dikkatinin, can mal ve çevre güvenliği açısından hassas olan suyollarına çevrilmesinin sağlanması,
6. Modlar arası taşımacılık sisteminin daha verimli hale getirilmesine yönelik politika düzenleme ve altyapının hazırlanmasında, kamu ve özel sektör koordinasyon ve işbirliğinin sağlanması,

7. Suyollarında güvenlik, hareket kabiliyeti ve verimlilik açısından en uygun noktaya ulaşılmasına yönelik gelişmiş teknolojilerin kullanılması,
8. Güvenlik ve ekonomi ile ilgili taleplerin dengelenebildiği sürdürülebilir bir gelişimin tesis edilmesi. (Asyalı,2001)

4.D.2.Suyolları Yönetiminde Taraflar

Suyolları yönetimi faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde tek bir yetkili veya bir üst otorite bulunmamaktadır. Yetki ve sorumluluklar değişik kurum ve kuruluşlara dağıtılmış ve paylaşılmaktadır.

Liman idareleri: Suyolunu kullanan gemilerin ve yerel hizmet gemilerinin sahipleri ve işletmecileri, kılavuzlar ve kılavuzluk teşkilatları, gemi acenteleri, terminal işletmecileri, sanayi odaları, romörkaj, palamar ve atık toplama teşkilatları, deniz ürünleri üretici birlikleridir.

Resmi kurumlar: Polis, gümrük, sağlık, çevre koruma, liman başkanlıkları, GTH yetkili otoriteleri, acil durum müdahale ve arama ve kurtarma teşkilatları, Sahil Güvenlik Teşkilatı, Donanma, Hidrografi ve meteoroloji ile ilgili teşkilatlar, kıyı emniyet teşkilatı, yerel idareler,

4.D.3.GTH 'ın Dünyadaki Durumu

GTH 'ın dünyadaki ilk uygulaması 1948 yılında İngiltere'nin Liverpool limanında gerçekleşmiştir. Günümüzde dünyada İsviçre, Ukrayna, Benin, Bermuda, Danimarka, Polonya ve Portekiz'de bir, Rusya'da iki, İngiltere, Avustralya ve Fransa'da üç, Finlandiya ve Norveç'te dört, Hollanda'da beş, ABD'de altı, Çin'de yedi, Japonya'da on, Kanada'da on altı ve Almanya'da on sekiz bölgede GTH hizmeti verilmektedir. Dünya çapında ele alındığında ise GTH'ların sayısı her geçen gün artmaktadır. (www.worldvtsguide.org)

4.D.4.GTH'ı Diğer Suyolları Yönetim Unsurlarından Ayıran Farklar

GTH'ı diğer suyolları yönetimi unsurlarından ayıran en önemli farklılık gemiler ve trafik kontrol istasyonları arasında sürekli bir bilgi akışının olmasıdır. IMO tarafından 27 Kasım 1997 tarihinde hazırlanan "GTH ana hatları" nda GTH, "Tam Yetkili Teşkilat tarafından çevrenin korunması ve gemi trafiğini ve işlerliğini arttırmak için verilen bir hizmet " olarak tanımlanmıştır. Tanımda belirtilen en önemli unsur verilen hizmetin trafikle "karşılıklı etkileşim" olanağına sahip olabilmesi ve trafikle ilgili oluşumlara yanıt verebilmesidir ki bu görevlerini yerine getirilmesi belirtilen GTH bölgesinde etkili bir " alan izleme " fonksiyonu ile gerçekleştirilebilir. Radar, kapalı devre televizyon sistemleri, devriye bot ve uçakları, uydular ve trafik gözlem istasyonları ile gerçekleştirilen ve GTH alanı içindeki gemi ve gemi hareketlerinin yüzey resmi olarak tanımlanan, trafik görüntüsünün GTH merkezindeki operatörler tarafından izlenmesi GTH'm pasif görevlerini içerir. Değişik kaynaklardan elde edilen bu trafik görüntüsü bilgisinin GTH operatörleri tarafından analiz edilip, GTH bölgesindeki gemiler, kılavuz kaptanlar ve diğer kullanıcılarla paylaşılması, gerektiğinde tavsiye gerektiğinde talimatlarda bulunması ile GTH aktif hale geçmektedir.

4.D.5. GTH'm Sağladığı Faydalar

GTH genel anlamda can ve mal güvenliği sağlar, gemi operasyonlarında verimliliği ve çevre konusunda hassas bölgelerde çevre güvenliğini artırır. Liman işleticileri ve kullanıcılar gemi trafiği akışının hızlanması, kazaların önlenmesi, denizcilikte verimliliğin artması amacıyla GTH'den yararlanırlar. Limanların 365 gün, 24 saat faaliyette bulunması milyon dolarlık fayda sağlamaktadır. Yine gemilerin bekleme sürelerinin azalması, gemi işleticiliği açısından önemli faydalar sağlamaktadır.

Her GTH'm limandan limana ve bölgeden bölgeye değişiklik gösterdiği göz önüne alındığında maliyet ve elde edilen faydalar da değişiklik gösterecektir. Bu

noktada yapılan masrafın elde edilmesi amaçlanan fayda ile ilişkili olması gerekmektedir.

4.D.6. GTH'ın Sağladığı Hizmetler

Bir GTH hizmet bölgesinde aşağıda belirtilen hizmetlerin bir kısmını veya tamamını yerine getirebilmelidir.

1.Bilgi hizmeti: Belli aralıklarla veya GTH'ın uygun ve gerekli gördüğü durumlarda veya gemilerin talep etmesi halinde bir GTH belirlenmiş bir VHF telsiz kanalından bilgilerin tamamını veya uygun görülenleri yayımlar. Bu bilgiler:

- Bölgedeki diğer gemilerin mevki, kimlik ve niyetleri,
- Suyolundaki trafik durumu,
- O anki ve gelecekteki hava durumu,
- Suyolundaki gel-git ve akıntı durumu,
- Planlı gemi hareketleri,
- Özel trafik durumları ve seyir tehlikeleri ile uyarıları,
- Transit geçiş yapan gemileri etkileyebilecek diğer faktörler.

2. Seyir yardımcı hizmeti: GTH'ın gerekli görmesi veya geminin talep etmesi halinde seyir engelleri, meteorolojik ve hidrografik etmenler veya arızalar nedeniyle gemilere verilen tavsiye ve kılavuzluk hizmetleridir. Bu hizmetin verilmesinde GTH'ın mevcut teknolojik imkanları, teçhizat ve donanımları, personelin bilgi ve deneyimi büyük önem taşımaktadır.

3. Trafik organizasyon hizmeti: Trafiğin yoğun olduğu veya özel tip gemilerin hareketlerinin diğer gemilerin seyirlerini etkileyebileceği durumlarda gemi hareketlerinin, tehlikeli trafik durumlarının oluşmasının önlenmesi, emniyetli ve verimli trafik akışının sağlanması amacıyla önceden planlanması ve yönetilmesidir. Trafik organizasyon hizmeti aşağıda belirtilen işletim yöntemlerini içermektedir:

- Trafiğin açık olmasını sağlayan sistemin tesisi ve işletilmesi, özel ve öncelikli durumlar ve hareketler ile ilgili raporlar ve hareketlerin bir sıra dahilinde yapılmasını tesis etmek,
- Tek yönlü trafiğin tesis edildiği bölgelerde gemi hareketinin planlanması,
- İzlenecek rota, verilecek zorunlu raporlar ve uyulacak hız limitlerinin tespiti,
- Demir mevkilerinin tespiti,
- Acil durumlarda can, mal güvenliği ve çevrenin korunması amacıyla gemilerin daha güvenli bir bölgeye sevk edilmesi, yönlendirilmesi amacıyla tavsiye ve talimatlar verilerek gemi trafiğinin organize edilmesi,
- Belli süreler içinde belli yönlerdeki gemilerin hareketlerine izin vermek veya trafik ayırım düzenlerinde gemilerin karşılıklı ayrılmış belli bölgelerde veya hatlarda veya özel bazı tip gemilerin (derin su çekimli, tehlikeli yük taşıyan gibi) belli bölgelerde seyretmelerini sağlamak.

GTH operasyonlarının kaptanın güvenli seyir yapma sorumluluğunu engellemeyecek veya kaptan ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel ilişkiyi bozmayacak bir yapıda olması gereklidir.

GTH merkezindeki bir kılavuz kaptanın, gemi kılavuz kaptanını alıncaya kadar, gemiye verdiği navigasyon yardımı, “karadan kılavuzlama” (Shore Based Pilotage) adıyla bilinen normal kılavuzluk hizmetleriyle karıştırmamalıdır. IALA dökümanlarında “Shore Based Pilotage” in, bir kılavuz kaptan tarafından gemide verilen kılavuzluk hizmetinin yerine geçemeyeceği açıkça belirtilmektedir.

Kılavuz kaptanın tanımı yapılırken onun “gemiye alınan uzman bir kaptan” olduğu belirtilir. Çünkü, çağımızın gelişen tüm teknik olanaklarına karşın gemi kullanmada, kullanıcının gemide bulunup onun hareketlerini, savrulmasını vs. görmesi, duyması, algılaması gerekli ve geçerlidir.

GTH operatörü bölgesindeki trafik planını, düzenlemesini yaptıktan sonra, trafiğin güvenli bir biçimde işlemesi için gemilere tüm bilgi akışını sağlamalı,

kuralların uygulanıp uygulanmadığını denetlemeli, uyarı ve tavsiyelerde bulunmalı, gemi ve köprü üstünü doğru ve yeterli bilgilerle donatarak kaptanın ile kılavuz kaptanın en uygun kararları alıp güvenli manevraları yapmasına yardımcı olmalıdır.

4. İşbirliği hizmetleri: GTH, gemilerin GTH bölgesinden güvenli ve verimli geçişlerinin sağlanmasında rol oynayan müttefik unsurlarla işbirliğine gitmektedir. GTH elde ettiği bilgileri eş zamanlı veya istenilen zamanlı olarak diğer kurum, kuruluş ve şirketlerle paylaşır .(Asyalı,2001)

4.D.7. GTH Sınıfları

Tüm GTH'ları hizmet ettikleri bölgelerde, kullandıkları teknolojik seviyeye, performans seviyelerine, gerçekleştirdikleri hizmetin nitelik ve yoğunluğuna, seyir, hidrografik ve meteorolojik koşullara, gemi ve yük trafiği durumlarına göre 4 değişik kategoride sınıflayabiliriz.

1. Ekstra kategori: Birkaç GTH alt merkezinden oluşan bölgesel GTH sistemleridir.

2. Birinci Kategori: Yüksek performanslı izleme radar ve tesisleri ile donatılmış yüksek otomasyona sahip GTH'lardır.

3. İkinci Kategori: Performansı klasik deniz radarlarına yakın kıyı radarları ile donatılmış alt seviyede otomasyona sahip GTH'lardır.

4. Üçüncü Kategori: Deniz radarları ile donatılmış basit GTH sistemleridir.

Her GTH'ın en üst seviyede bulunmasına gerek olmadığı gibi, bir GTH'ın vereceği hizmetler ile bulunduğu kategorinin birbiri ile uyumlu olması gerekmektedir. (Asyalı,2001)

4.D.8.Gemi Trafik Emniyetinin Sağlanması

Bir GTH gemi trafiğinin güvenliğini aşağıdaki görevleri yerine getirerek gerçekleştirir.

- GTH bölgesindeki şamandıra, fener gibi seyir yardımcılarını, mevcut ekipmanları ile izler. Yerinden sürüklenmiş veya kaybolmuş şamandıraları tespit eder, bu yardımcılardan eksikliğini veya hatalarını çevredeki gemilere iletir.
- Özellikle sığ sularda daha iyi rehberlik ve kılavuzlama hizmeti sağladığı için suyollarında tarama masrafını azaltır.
- Liman hizmetlerinde güvenliğin üst seviyede olması, gemi sahipleri, örgütleri ve sigorta şirketlerinin bu limanlara olan güvenini artırır. Liman açısından rekabet avantajı sağlar.
- Liman kılavuz kaptanlarının, gemileri daha yakından izlemeleri ve yaklaşan gemileri yönlendirmelerine olanak tanır. Bu durum kılavuz kaptanların gemilere daha geç çıkıp, daha erken ayrılmalarına neden olabilir. Bu ise, pilot motorlarının daha az seyir yapmalarını, pilotların ve gemilerin doğru zamanda doğru yerde olmalarını sağlar. Bu şekilde bekleme süreleri azalacağı gibi, pilot tahsislerindeki verimlilik de artar.
- Seyir yardımcılarının durumunu izler, sürüklenmeleri tespit eder.

4.D.9.Çevre Emniyetinin Sağlanması

GTH kıyı bölgelerinde çevre güvenliğini aşağıdaki şekillerde sağlar;

- Deniz kazalarının önlenmesi ile olası çevre etkileri ve deniz hayatının zarar görmesi önlenir.
- Kıyı alanlarının özelliklerinin korunması, gezinti, turizm, balıkçılık gibi denize dayalı ekonomik faaliyetlerin devamını sağlar.

- Bir deniz kazası sonrası ortaya çıkacak olası kirliliğin temizlenmesi faaliyetlerini azaltır. Kirliliğin ortadan kaldırılması ve atıkların işlenmesi giderlerini azaltır.
- Çevre kirliliğinin insan sağlığı üzerinde doğuracağı olumsuz etkileri önler. (Asyalı,2001)

4.D.10. GTH ile Güvenlik Arasındaki İlişki

Liman yaklaşma suları, boğazlar ve dar kanallarda trafik hizmetlerinin düzenlenmesi amacıyla geliştirilen ve yaygınlaşan GTH sistemi, bugün Dünyanın birçok önemli limanında mevcuttur ve yaygınlaşmaya devam etmektedir.

Denizde güvenlik denince akla gelen belli başlı sistemlerden biri olan GTH, gerek liman/boğazlara yaklaşmakta olan gemilerin takip edilmesi ve tanınması, gerek geçiş boyunca seyir bilgilerinin gerçek zamanlı olarak takip edilerek bölgedeki diğer gemilere ve gerektiğinde pilotlara aktarılması, gerek ise seyir tehlikelerinin geçiş yapan gemilere yayınlanması gibi imkanlar sağlayarak, seyir güvenliğine önemli bir derecede katkı sağlamaktadır.

Dar kanal ve boğazlarda yaşanacak deniz kazaları veya deniz haydutluğu olaylarının, sadece olaya karışan gemiye zarar vermekle kalmayacağı, kanal trafiğine de engel olarak, deniz ulaştırmasına önemli derecede zarar vereceği muhakkaktır. Bu nedenledir ki bu hassas noktalarda güvenliğin en üst düzeye çıkartılması bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Örneğin İstanbul boğazında yaşanacak bir terörist saldırı ile boğazın trafiğe kapanması, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tüm deniz ulaştırmasını durduracak ve bunun bölge ekonomisine ve ülke güvenliğine verdiği zarar çok büyük boyutlara ulaşabilecektir.

Geçiş yapan gemilere çatışmayı engelleyecek şekilde seyir bilgilerinin aktarılması ve güvenlik problemi yaratması muhtemel gemilerin giriş öncesinde

tespit edilerek güvenlik güçleri tarafından takip edilmesi, GTH sayesinde mümkün olmaktadır ki, bu durum dünya suyollarını birbirine bağlayan geçitlerin daha güvenli ve emniyetli bir hale gelmesi anlamına gelmektedir.

4.E. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS-Automatic Identification System)

AIS sisteminin genel kullanım maksadı deniz vasıtaları ile diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışı sağlayarak deniz kazalarını asgari düzeye indirebilmektir. Bu maksatla gemiler, başka gemiler ve kıyıda tesis edilmiş merkezler tarafından takip edilmektedir. (IMO Bilgi kılavuzu, 2001)

AIS'in gemi personeli açısından kullanım amacı ise, bölgedeki diğer gemilerin tanınmasına ve temasların takibine yardımcı olmak, bilgi teatisini kolaylaştırmak ve içinde bulunulan durumdan haberdar olunmasını kolaylaştırmaktır.

AIS Sisteminin uygulama takvimi IMO tarafından, teknik altyapısı ise ITU (Uluslararası Telekomünikasyon Birliği) tarafından hazırlanmıştır.

1 Temmuz 2008'e kadar tüm SOLAS gemilerine AIS takılması gerekmektedir. AIS'i taşımanın zorunlu olmasının yanı sıra, açık tutmak zorunlu değildir. Cihazı açmak yada kapatmak tamamen gemi kaptanının insiyatifinde olup cihaz, emniyet ve güvenlik maksatlarıyla kapatılabilir.

4.E.1.Kullanıcı Eğitimleri

IMO tarafından yapılan ilk prototip sistemde gemilerden manuel bilgi girişi istenmiyor ve gemilere herhangi bir yardımcı bilgi sunulmuyordu. Oysa günümüzde IMO tarafından kabul edilen AIS sistemi, gemiden bilgi girişi istemesi ve gemilere yardımcı bilgi sunuyor olması nedeniyle efektif kullanım için bir eğitim ihtiyacını da gündeme getirmektedir. Ancak şu ana kadar zorunlu uluslar arası bir eğitim gündeme gelmemiştir. Bununla beraber IMO, gemiye konuşlu AIS cihazının kullanımı

maksatlı İngiliz hükümetinin STCW toplantısındaki arzına istinaden bir kılavuz hazırlamıştır. Cihazın taşınması ile ilgili bir zorunluluk mevcut olmasına rağmen personel eğitimi henüz zorunlu hale gelmemiştir.

Cihazı kullanan vardiya zabitlerinin sadece cihazı doğru kullanacak şekilde bilgilenmekle kalmamalı, AIS cihazı ile bilgi alırken aynı zamanda diğer gemi ve sahil istasyonlarına da doğru ve yeterli bilgi sağlaması gerekmektedir.

IMO kılavuzları; kullanıcı tarafından cihazın çalışma prensiplerinin tamamen anlaşılmasını, cihazın kullanımı ve cihaz tarafından gösterilen bilgilerin doğru olarak yorumlanabilmesi için gerekli bilgileri sağlar.

4.E.2.Tanımlar

Uyuyan hedef (sleeping target): AIS ile teçhiz edilmiş, varlığı ve mevkiini kesin olarak bilinen ancak başka ek bilgi bulunmayan temas semboldür.

Aktive edilmiş hedef (activated target): Otomatik veya manuel olarak aktive edilerek ek bilgiler göstermeye başlayan bir uyuyan hedefdir. (Ek bilgiler; rota – sürat vektörü, pruva bilgisi, dönüş bilgisi olabilir)

Seçilmiş hedef (selected target): Detaylı bilgilerin gösterimi için manuel olarak seçilmiş bir AIS hedefini gösteren semboldür.

Tehlikeli hedef (dangerous target): Önceden belirlenmiş AYN limitlerini aşan bir AIS temasını gösterir semboldür.

Kayıp hedef (lost target): Bir AIS temasının, bilgi alımı kesilmeden önceki son mevkiini gösterir semboldür.

4.E.3.İşletim Gereklere

Bir grafik ekranda AIS teması görülebilmesi için asgari sergilenmesi gereken bilgiler (MSC.74(69), Annex 3(AIS) paragraf 6)'e göre;

- Mevkii
- Yere göre rota (COG)
- Yere göre sürat (SOG)
- Pruva bilgisi
- Dönüş yönü veya açısı'dır.

Uyuyan veya kayıp temaslar haricindeki AIS sembolleri aynı ekran üzerinde gösterilen ARPA vb. sembollere göre öncelikli olmalıdırlar.


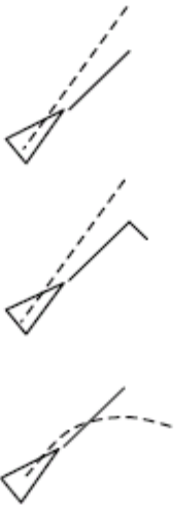



Radar ve AIS'ten alınan temas bilgileri açıkça ayırt edilebilir şekilde gösterilmelidir.

Bir temas için hesaplanan CPA (azami yaklaşma noktası) / TCPA (azami yaklaşma noktasında bulunma zamanı) değerleri girilen limitlerin içindeyse, tehlikeli hedef sembolü gösterilmeli ve sesli alarm verilmelidir.

Yüzer ve uçar platformlara konuşlu AIS Sistemleri ile gelişmiş algoritmaları kullanan transponderlar AIS sinyallerini alarak diğer platformları izlemeyi aynı zamanda da gemiler ve kıyı platformları tarafından kendilerinin izlenebilmesine olanak verirler.

Grafik ekranda temas bilgisi sergilenmesi için kullanılması gereken semboller tablo 6' da gösterilmiştir. Yeni sistemlerde bu standartlara uyumlu daha gelişkin sembol sistemleri kullanılabilir. Bu gösterim bir radar ekranında yapılıyorsa, radar ekoları maskelenmemelidir.

Tablo 6
AIS Hedefleri ve Onlara Ait Semboller

AIS hedefi	SEMBOL
Uyuyan hedef	
Aktive edilmiş hedef	
Seçilmiş hedef	
Tehlikeli hedef	
Kayıp hedef	

(Kaynak: IMO AIS Kılavuzu, 2001)

AIS sistemi işleten platformlar tarafından, MMSI numarası (Maritime Mobile Service Identity), IMO numarası, Çağrı işareti ve adı, geminin eni-boyu-tipi-tonajı, gemideki AIS cihazının anten mevkiî sabit olarak bildirilirken, GPS zamanı,

Geminin pozisyon bilgisi, yere göre rota ve sürati, dönüş hızı ve açısı ve geminin seyir durumu ile (seyirde, demirli) demirli ise konumu ve demirleme maksadı, geminin draftı - yüksekliği, taşıdığı yük, geminin kalkış ve varış limanı, limana tahmini varış zamanı değişken olarak gönderilen bilgilerdir.

Cihazın ilk kurulumu esnasında, MMSI numarası, IMO numarası, Radyo çağrı adı, gemi adı, gemi tipi ve anten mevki bilgileri girilmeli ve MMSI ve IMO numaraları ile kanal ayarlarına erişim şifre korumalı olmalıdır.

4.E.4.Teknik Özellikler

AIS tarafından bu sisteme tahsisli AIS 1 (Kanal 87B) : 161,975 MHz ve AIS 2 (Kanal 88B) : 162,025 MHz olmak üzere bant genişliği 25 KHz lik iki adet VHF kanalı kullanılmakta olup bölgesel olarak bu kanalların birinin kullanılmasının mümkün olmadığı durumlarda sistemin otomatik olarak diğer kanala geçmesi şeklinde kesintisiz bir çalışma söz konusudur.

AIS sistemi geminin VHF radyo telefon sistemine müdahale edebilir. Cihaz dijital olduğu için bu müdahale 20 saniyede bir duyulan yumuşak klik sesleri şeklinde olacaktır. Müdahalenin önlenmesi için VHF cihaz antenlerinin konumlandırılmasına dikkat edilmelidir. Müdahale AIS çalışma kanallarının frekansına yakın olan kanallarda (VHF 27, 28, 86) daha yoğun hissedilir.

AIS anteni geminin ana VHF anteniyle aynı düzlem üzerinde, mümkünse 3 m. mesafe ayrımı ile monte edilmeli ve radar anteni gibi yüksek güç kaynaklarından uzak olmalıdır. Anten ufku 360 derece engelsiz bir şekilde görmelidir.

AIS cihazı emercensi voltaj ile beslenmeli (12v), anten kablosu mümkün olduğu kadar kısa tutulmalı ve kablo tipi olarak RG214 tipi veya daha kaliteli çift perdelenmiş kablo kullanılmalıdır. Dış mahallerde su geçirmez kablolama yapılması gereklidir. (IMO AIS Montajı ve teknik bilgiler,2001)

4.E.5.AIS Tipleri

CLASS A:

IMO AIS koşullarını sağlayan gemi tipi AIS'dir. MMSI, IMO numarası, çağrı işareti ve adı, geminin eni-boyu-tipi-tonajı, gemideki AIS cihazının anten mevkii, GPS zamanı, geminin pozisyon bilgisi, yere göre rota ve sürati, dönüş hızı ve açısı, geminin seyir durumunu (seyirde / demirli), demirli ise konumu ve demirleme maksadını, geminin draftı -yüksekliği, taşıdığı yük, geminin kalkış ve varış limanı, limana tahmini varış zamanı bilgilerini seyirde 2-10 saniyede bir, demirliyken 3 dakikada bir gönderir.

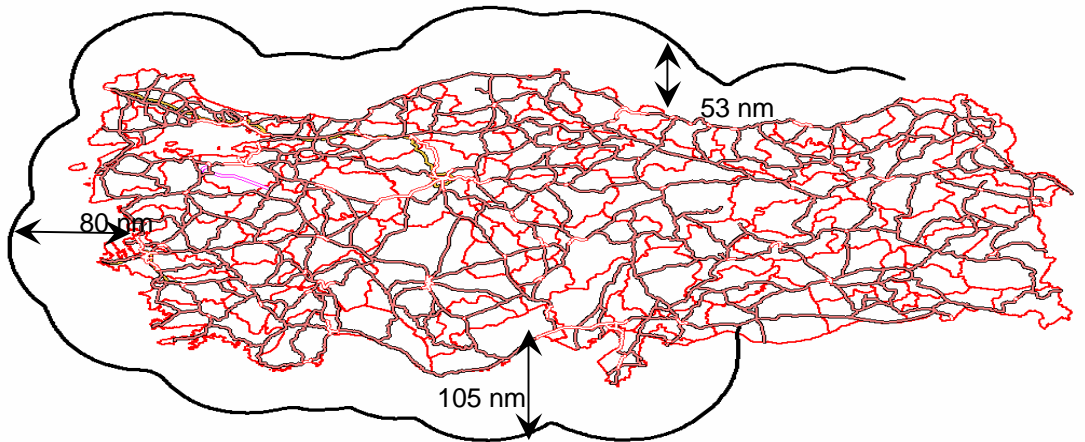
CLASS B:

IMO standartlarını tam olarak yansıtmayan gemi tipi AIS'dir. Geminin IMO numarası veya çağrı adını, varış zamanı ve varış limanını, seyir durumunu, dönüş açısını ve statik draftını göndermez. Rapor verme aralığı daha fazladır. (14 deniz mili süratin altında 30 saniyede bir)

4.B.6.Türkiye'deki AIS Kıyı İstasyonları

Şekil 7

Türk Kıyılarında AIS Kaplama Alanı



(Kaynak:www.meteor.gov.tr)

Denizcilik Müsteşarlığı fizibilite raporunda; Deniz platformlarına konuşlu AIS Sisteminin ortalama 30/40 deniz milinden, kıyı istasyonlarına konuşlu AIS Sisteminin ise yüksekliğe bağlı olarak 80/110 deniz miline kadar alış yapabildiği bu kapsamda AIS kapsama alanının 53/105 deniz mili olduğu belirtilmektedir.

Akdağ Tv (İzmir),

Keltepe Tv (Kocaeli),

Mahyadağı Tv(Tekirdağ),

Kayalıdağ (Çanakkale)Tv,

Yıldıztepe (Samsun),

Pazar (Rize),

Dütmen (Samsun),

Zonguldak,

İnebolu (Kastamonu),

Kazakin (Muğla),

Dilektepe Tv (Aydın),

Markiz (Antalya),

Çobantepe (Antakya),

Alanya (Antalya),

Kızlardağı (Anamur),

Akçakoca (Zonguldak), konuşlandırılması planlanmaktadır. Ankara'da ise ana kontrol merkezi tesis edilmiştir.

4.E.7.AIS Sahil İstasyonları Bileşenleri

AIS Baz İstasyonlarının bilgi alışverişi için bağlı olacağı ağ mimarisi aşağıda listelenen bileşenlerden oluşur.

- Baz İstasyonu Kontrolörü,
- Uzaktan güç Kontrolü,
- Muhabere birimleri

- LAN'a bağlı birimler
- LAN'a bağlı muhabere (router, modem vs.)

AIS Logical Sahil İstasyonları (LSS), AIS kullanıcıları ve fiziksel sahil istasyonlarından gelen bilgilerin toplandığı istasyondur.

4.E.8.AIS 'in alışma Prensibi

AIS, VHF deniz bandında çalışan bir transponder sistemidir. Bu sistem geminin adı, ağrı işareti, mevkisi, o anki rotası, eni-boyu, tipi, draftı, tehlikeli yük varsa cinsi gibi verileri diğer gemilere veya sahile otomatik olarak iletir. Bu veri aktarımı dakikada 2000 kez olur ve bilgiler de her iki saniyede bir güncelleştirilir. Burada SOTDMA (Self Organizing Time Division Multiple Access) adı verilen ve gemiden-gemiye yüksek güvenilirlikte ve sıklıkta iletişim sağlayan bir teknoloji kullanılmaktadır. Bu veriler diğer gemilerde veya sahilde konumlanmış olan elektronik harita gösterici (ECDIS) sistemler üzerine aktarılır. Böylece köprü üstünde bulunan elektronik harita göstericisi üzerinde civardaki bütün gemi trafiği büyüklükleri de gemilerin gerçek büyüklükleri ile orantılı olarak radardaki gemi ekosu gibi görünür. Bu işaretler üzerine tıklandığında da o gemiyle ilgili bütün bilgiler (adı, klası, sicil numarası ve diğer hayati bilgiler gibi) belirir. Ayrıca bu geminin manevrasıyla ilgili bütün bilgiler de (CPA, TCPA gibi) bir ARPA radardan daha doğru ve kesin bir şekilde öğrenilebilir.

Böylece önceden sadece modern GTH operasyon merkezlerinde bulunan ekran bilgileri AIS ile donatılmış olan her geminin köprü üstünde bulunabilecektir. Bu bilgileri kullanarak en basit örnek olarak artık “sancağımdaki gemi” vs. demek yerine doğrudan geminin adını görüp ağrı yapmak mümkün olabilecektir.(www.turkishpilots.org.tr)

4.E.9.AIS Bileşenleri

Her AIS sistemi bir VHF vericisi, iki VHF TDMA alıcısı, bir VHF DSC alıcısı ile gösterme ve algılama sistemlerine bağlantı sağlayacak standart deniz elektronik iletişim bağlantısından oluşur. Mevki ve zaman bilgileri ise dar sular için orta frekans diferansiyel GNSS alıcısını da içeren GPS sistemlerinden elde edilir. Diğer bilgiler de eğer varsa gemideki diğer elektronik donanımlardan standart deniz veri bağlantısı aracılığıyla AIS sistemine aktarılır. Rota bilgileri bütün AIS donanımlı gemiler tarafından verilecektir. Yere göre hız, dönüş hızı, meyil açısı, geminin baş-kıç hareketi, varış limanı ve ETA gibi diğer bilgiler de istendiğinde AIS aracılığıyla aktarılabilir ve görülebilir. (www.turkishpilots.org.tr)

4.E.10.AIS'e Geçiş Aşamaları

AIS'e geçiş konusundaki tartışmalar henüz bitmiş değildir. Örneğin elektronikte ileri olmasına rağmen, Japonya gibi bazı ülkeler, gemilere sürekli yeni elektronik donanımlar lanse edilmesine karşı çıkmaktadır. Ancak yine de AIS' in hemen hemen bütün gemiler için 2008 yılından itibaren zorunlu olması konusunda görüş birliği oluşmuş durumdadır. Buna göre AIS'e geçiş aşamalarıyla ilgili yapılan planlamada:

1. AIS zorunluluğu her tonajdaki yolcu gemileri ile uluslararası sefer yapan 300 GRT'dan büyük yük gemileri ve uluslararası sefer yapsın ya da yapmasın 500 GRT dan büyük her yük gemisi için uygulanacak.
2. 1 Temmuz 2002'den itibaren inşa edilen gemiler AIS ile donatılmak zorunda olacak.
3. 1 Temmuz 2002'den önce inşa edilmiş olan gemiler ise;
 - Eğer yolcu gemisi iseler en geç 1 Temmuz 2003'e kadar,
 - Eğer 50.000 GRT ve yukarısı yük gemisi veya herhangi bir tonajda tanker iseler, en geç 1 Temmuz 2004'e kadar,

- 10.000 GRT ile 50.000 GRT arasındaki tanker hariç tüm yük gemileri en geç 1 Temmuz 2005 e kadar,
- 3000 GRT ile 10000 GRT arasındaki tanker hariç tüm yük gemileri en geç 1 Temmuz 2006 'ya kadar;
- 300 GRT ile 3000 GRT arasındaki tanker hariç tüm yük gemileri en geç 1 Temmuz 2007'ye kadar,

4. Ulusal sularda sefer yapan gemiler ise, yukarıdaki sınıflamalara bakılmaksızın, 1 Temmuz 2008'e kadar AIS donanımını buldurmak zorunda olacaklar şeklinde karar alınmış ve uygulamaya konulmuştur. (www.turkishpilots.org.tr)

4.E.11.Evrensel Otomatik Tanımlama Sistemi (UAIS-Universal Auto Identification System)

Temelde bir seyir yardımcısı olarak geliştirilen AIS gemiciler ve sahil istasyonları arasında elektronik veri alışverişi yapılmasına olanak tanıyarak seyir emniyetine katkıda bulunmakla kalmamış, güvenlik güçleri tarafından deniz trafiğinin takibini kolaylaştırarak denizde güvenli açısından da katkı sağlamıştır. Bu faydalara ek olarak AIS'in bir kullanımı daha bulunmaktadır. UAIS olarak da anılan bu yapıda, dünya üzerinde seyretmekte olan AIS ile teçhiz edilmiş gemilerin internet vasıtasıyla takip edilmesi mümkün kılınmaktadır.

Bu hizmeti veren dünya çapındaki şirketler, internet siteleri vasıtasıyla, abonelerinin seyir halindeki gemilerden AIS vasıtasıyla elde edilen mevki ve seyir bilgilerinin sergilendiği bir veritabanına erişmesini ve bu bilgileri elektronik harita üzerinde görmelerini mümkün kılmaktadırlar. (Kaynak: www.uais.org)

Günümüzde AIS sisteminin yaygın kullanım şekli, gemilerin VHF frekans bandını kullanarak birbirleriyle bilgi alışverişi yapıyor oluşu olsa da, sistemin uzak mesafeli muhabere için sahil istasyonlarından veya uydu muhaberesinden faydalanma imkanı bulunmaktadır. İnternet vasıtasıyla gemilerin takip edilmesi de,

gemide bulunan AIS cihazının uydu bağlantısı yapabilecek şekilde yapılandırılması ile mümkündür. Bu sayede geminin mevki UAIS hizmet sağlayıcı sörvırlarına ulaşacak ve şirket aboneleri, abonelik ücreti karşılığında gemilerini bilgisayar ekranından takip etme imkanına sahip olacaklardır.

Ayrıca bazı şirketler bu hizmeti hali hazırda lokal sahil istasyonları vasıtasıyla vermektedirler. AIS verilerini alacak bir VHF anten ve AIS alıcısı ile bu bilgileri bilgisayar ortamına aktaracak bir mini bilgisayar bu görevi yerine getirmek için yeterli olmaktadır. VESSELTRACKER gibi şirketler böyle bir kiti satın alarak bulunduğu bölgeden topladığı AIS verilerini şirkete aktaran kullanıcılara, internet sitesi üzerinden tüm verilerine ücretsiz erişim imkanı tanımaktadırlar. (Kaynak:www.vesseltracker.com)

Hizmet sağlayıcı şirkete ait internet veritabanı veya sörvırlarının hackerlar tarafından hedef alınması, gemilerin mevki, rotası, sürati ve taşıdığı kargo gibi değerli bilgilerin yetkisiz kişilerin eline geçmesi, bu bilgi hırsızlığının endüstriyel casusluk veya çok daha kötüsü terörist saldırı veya korsanlık faaliyetleri için kullanılması ihtimali oldukça yüksek ve dikkat çekicidir.

Bunun yanında ticari amaçlı bu teknolojinin, hükümetler tarafından, güvenlik, seyir hizmetleri, arama kurtarma ve insani yardım gibi amaçlarla da kullanılabilceğini de göz önünde bulundurmak gerekir.

17-18 Ekim 2005'de SEATTLE' da yapılan AIS-06 konferansında AIS sistemlerinin teknolojik altyapısının yanı sıra, GTH ile elde edilen tecrübeler, sistemin yarını ve genişletilmiş uygulamaları da tartışılmıştır. Konferansta, Bill Cairns tarafından yapılan sunumda, uzun menzilli tanıma ve takip sisteminin (Long-Range Identification & Tracking (LRIT)) uygulanması konusundan bahsedilmiş olup, anılan cihaz günümüzde kullanılan VHF tabanlı AIS sisteminin INMARSAT uyduları vasıtasıyla çalışan bir versiyonu olarak anlatılmakta, sistemin SOLAS gereği 300 ton ve üzeri gemilerde bulunacağından ve gemilerle ilgili bilgilere erişim yetkisinin bayrak devleti, karasularında seyredilen sahil devleti ve 1000 mil

içerisindeki sahil devletlerinde olacağı belirtilmektedir.
(Kaynak:www.rhppublishing.com)

4.E.12.AIS'in Denizcilik Sektörüne Olan Etkisi

AIS, denizcilik sektörüne ilave bir mali yük getirmiş, köprü üstü donanımı AIS ile uyumlu olmayan gemiler, sırf bu aygıtı değil, bu aygıtı veri aktaracak olan fakat uyumlu olmayan GPS, ECDIS ve benzeri üniteleri de değiştirmek zorunda kalmışlardır. Maddi külfet sistemin sağlayacağı güvenlik göz önüne alındığında göz ardı edilebilir boyutta kalacaktır.

Artık gemiler, GTH olmayan bölgelerde de, hatta GTH kontrol sahalarında dahi, GTH tarafından temin edilebilecek neredeyse her bilgiye kendi ekranlarından, GTH'a gerek kalmadan ulaşabileceklerdir. Bu durum GTH'a olan gereksinimi azaltmayacak ancak AIS sistemi GTH'ın yükünü önemli oranda hafifletecek ve seyir güvenliğine GTH sahası dışındaki yerlerde de önemli bir katkı sağlayacaktır. (Asyalı,2001)

4.F.Active Endeavour Harekatı

NATO kuvvetleri, 11 Eylül sonrasında 75.000'den fazla gemiyi takip etmiş ve bunlardan şüpheli durumda bulunan 100 tanesine (arama, zapt ve müsadere harekatı) çıkmıştır. Ayrıca 480 kadar gemi de NATO refakatinden faydalanmıştır. NATO kuvvetlerinin denizlerdeki mevcudiyeti, artırılmış güvenlik nedeniyle bu denizlerde seyreden tüm gemilere avantaj sağlamıştır.

Yoğun ticari trafik rotalarının açık ve emniyetli muhafaza edilmesi NATO güvenliği için çok önemlidir. Bu sebeple, NATO gemileri Akdeniz'deki önemli geçit ve boğazlarda kontroller yapmaktadırlar. 2001' de başlayan ve 2003' te bu günkü halini alan Active Endeavour Harekatı, Cebelitarık boğazından itibaren talep eden müttefik ülkelerin sivil gemilerine refakat sağlamaktadır.

Görevin bu uzantısı, USS COLE' a ve Fransız Petrol tankeri LIMBURG' a yapılanlara benzer terörist saldırıları engellemek üzere dizayn edilmiştir. Akdeniz' i kapsayan bu saha, boğazlardan günde 3000 ticari geminin geçişi nedeniyle kısmen saldırılara karşı savunmasız olarak değerlendirilmektedir.

Siros Adası'nda bulunan BALKAN STAR-1 isimli gemide yaşanan olayda manifestoda beyan edilmeyen üç adet güdümlü anti-tank roketine rastlanması üzerine, gemi kaptanı suçlu bulunmuştur.

Bir diğer olay, İtalya'nın Gioia Taura Limanı'nda, 19 Nisan 2004 tarihinde gerçekleşmiş ve Köstence'den New York'a giden Adnan Bayraktar isimli bir gemide 8 bin adet kalaşnikof ve 11 adet ağır makineli tüfek ele geçirilmiştir. (www.nato.int)

ABD de uygulanan Port State Control'larda 10.000 kontrolün 179 unda suç unsuru bulunarak tutuklamaların gerçekleştiği, bunların içerisinde 117 Türk gemisinin araştırıldığı, bunlardan 5'inde tutuklama yapıldığı ve bu oranın ülkemiz açısından oldukça yüksek olduğunu değerlendirilmiştir. (Gürdeniz , 2004;45)

4.F.1.Şüpheli Gemilerin Kontrolü

2003'ten bu yana, NATO sistematik olarak şüpheli statüdeki gemilere çıkma ve arama hareketi icra etmektedir. Bu hareket, deniz hukuku kurallarına uygun olarak gemi süvarisi ve bayrak devletinin rızası alınarak yapılmaktadır.

Pratikte yapılmakta olan iş, Doğu Akdeniz' de seyreden gemilerin, bölgede karakol yapan NATO deniz unsurları tarafından sorgulanması ve kendilerinin tanıtılmalarının istenmesidir. Daha sonra toplanan bu bilgiler Napoli / İtalya'daki NATO Güney Avrupa Deniz Komutanlığı' na ve Northwood / İngiltere'deki NATO gemicilik Merkezi'ne rapor edilmektedir. Eğer herhangi bir şey sıra dışı veya şüphe çekici bir görünüm arz ederse, 15-20 kişilik bir askeri tim gemiye çıkararak dokümantasyon ve kargoyu incelemektedirler.

4.F.2.Harekatın Sağladığı İlave Faydalar

Active Endeavour Harekatının amacı terörist faaliyetlerin tespit edilmesi ve engellenmesi olmasına rağmen, Akdeniz’ de güvenliğin sağlanmasına ve bu vasıtayla ticaret ve ekonomiye katkı sağlamıştır.

NATO gemi ve helikopterleri batan gemilerden veya emercensi yaşanan petrol platformlarından da sivil insanların kurtarılmasında görev almışlardır. Bu olayların arasında, Kasım 2001’de bir petrol platformundan fırtınalı havada 84 işçinin kurtarılmasını ve Ocak 2002’de batmakta olan bir mülteci gemisinden 250 kadın ve çocuğun kurtarılmasını sayabiliriz.

Active Endeavour Harekatı aynı zamanda 2004 yılında yapılan Atina Olimpiyatlarında güvenliğin sağlanmasında Yunan Hükümetine yardım da sağlamıştır. NATO daimi deniz kuvveti unsurları, Yunan Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik unsurlarıyla birlikte çevre denizlerde karakol, varlık gösterme ve gemi inceleme faaliyetleri icra etmişlerdir.

4.F.3. Akdeniz’de İşbirliğinin Geliştirilmesi

Akdeniz’de artan NATO mevcudiyeti, Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Fas ve Tunus gibi NATO üyesi olmayan Akdeniz ülkeleriyle de diyalog ve işbirliğinin artırılmasına yol açmıştır. Bu ülkeler de Akdeniz’deki terör tehdidiyle ilgilenmekte ve NATO’ ya kendi sularında seyreden şüpheli gemiler hakkında istihbarat sağlayarak koordinasyon içerisinde çalışmaktadırlar. Ayrıca Rusya ve Ukrayna da harekatı desteklemeyi teklif etmişlerdir.

Bu harekattan sağlanan tecrübeler, NATO’ ya bu alanda büyük uzmanlık kazandırmıştır. Bu uzmanlık ve tecrübe, tüm dünyada terörizm ve kitle imha silahlarının üretilmesi ve kaçakçılığının engellenmesi konusunda yararlı olacaktır.

4.F.4.Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları

Birleşmiş Milletler tarafından 10 Aralık 1982'de düzenlenen 3 ncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda yayınlanan uluslararası antlaşma ile temel olarak açık denizlerin serbestliği ilkesi benimsenmiştir.

Öte yandan açık denizlerde serbesti ilkesinin geçerli olması, burada bir düzenin bulunmadığı anlamına gelmez.(Toluner,1989;289). Açık denizde düzen;

1. Denizde kurtarma ve yardımın yapılması,
2. Deniz yoluyla esir ticaretinin önlenmesi,
3. Deniz haydutluğunun önlenmesi ve cezalandırılması için işbirliği yapılması,
4. Deniz kirliliği için önlemler alınması,
5. Denizaltı kablo ve borularına kasten zarar verenlerin cezalandırılması suretiyle sağlanacaktır.

Görüldüğü gibi 1982 yılında denizlerin terörist maksatlar ile kullanılabilceği öngörülemedi ve bu konuda herhangi bir yasal düzenleme getirilememiştir.

Bu düzen, devletler tarafından ve devletlerin alacağı önlemler ile gerçekleştirilmelidir. Devlet, bu konudaki yetkilerini, kural olarak, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde kullanabilir. Bu kural da, Doğu Akdeniz'de yürütülmekte olan Active Endeavour Harekatı açısından da hayati önem taşımaktadır.

4.F.5.Açık Denizlerde İstisnai Yetkiler

Açık denizde, bir gemi üzerinde sadece bayrak devletinin yetkili olması ilkesinin, bazı istisnaları vardır. Bunlar;

1. Buna izin veren bir antlaşmanın olması (BM Güvenlik Konseyi kararı gibi),
2. Geminin korsanlık yaptığından şüphe edilmesi,

3. Geminin köle ticareti yaptığından şüphe edilmesi,
4. Geminin korsan yayın yapması,
5. Geminin hiçbir ülkeye ait olmaması,
6. Geminin sahte bayrak çekmesi ya da bayrağını göstermeyi reddetmesi.

Bu yetkilerin verilmesinde esas gaye deniz haydutluğu yada korsanlıkla mücadele etmektir. Deniz haydutluğunun tanımı, deniz terörizmini içine alacak şekilde genişletilebilir ve böylece onu uluslar arası bir suç haline getirerek, terörizme karşı olan uluslar arası gayretleri yönlendirebilir.

Ancak açık denizlerdeki bu istisnai yetkilerin, bayrak devleti olmayan devletlerin savaş gemileri tarafından son derece dikkatle ve sadece çok geçerli ve açık delillere dayalı olarak kullanılması gerekmektedir. Eğer bir ticaret gemisi, geçerli bir neden olmadan durdurulur ve aranır ise, durduran geminin devleti, durdurulan gemiye yüksek tazminatlar ödemek zorunda kalabilir. (Toluner,1989;295)

4.G.Ege Denzinde Terörist Faaliyetlerin Engellenmesi ve Güvenlik İhtiyacı

11 Eylül saldırılarının ardından dünyada yaşanan belirsizlik ortamı ve zaman içerisinde başka terörist saldırıların yaşanması kaygısı devletleri daha sıkı bir işbirliği içerisinde önlemler almaya ve düzenlemeler yapmaya itmiştir. Bu önlemler uluslar arası ve askeri boyuttan, lokal ticari bir takım düzenlemelere kadar çeşitli boyutlarda gerçekleşmiş ve çeşitli ekonomik külfetler ortaya çıkarmıştır.

2001 senesinden bu yana deniz taşımacılığını hedef alan büyük bir terörist saldırı gerçekleşmemiş olması memnuniyet vericidir. Alınan önlemlerin bunda rolü olmadığını düşünmek haksızlık olacağı gibi, ticari açıdan ve denizcilik teknolojisine sağlanan katkıları da görmemezlikten gelmek mümkün değildir.

Ege Denizi, coğrafi yapısı, siyasi konumu ve ticari trafik zenginliği gibi hususlarda özel yapıda bulunan bir denizin, deniz ulaştırmasına yönelik tehditlerden soyutlanması mümkün değildir. Hatta bugüne kadar, bu coğrafi bölgede yaşanan terör olaylarının denize taşınmış olması ve global terörizmin Ege Denizi'ni hedef seçmemiş olması da memnuniyet ve aynı zamanda da hayret vericidir.

Bir başka ilgi çekici husus ise, böylesine hassas dengelerin hüküm sürdüğü bir denizin sahil devletleri olan Türkiye ve Yunanistan'ın, deniz ticaretinin güvenliği konusunda ortak adımlar atılması ve Ege Denizi'nin güvenli bir ticaret ve turizm denizi haline getirilmesi ile elde edilecek ekonomik getirinin paylaşılması konusunda pek de aceleci davranmamalarıdır. Dünyada yaşanan deniz ulaştırması odaklı güvenlik devrimine ortak bir girişim ile ayak uydurmak şöyle dursun, her iki ülke aralarında yaşanan Ege Denizi kaynaklı sorun ve anlaşmazlıkların çözümlenmesini bile başarabilmiş değillerdir.

Daha önce detaylı bir şekilde açıklanan Ege Denizi' ne ilişkin problemlerin mevcut halleri ile deniz ulaştırması ve terörizmine etkisi ne ölçüdedir? Böyle bir soruyu cevaplandırmadan önce konuya etki edebilecek nitelikteki Ege sorunlarını tekrar listelemek uygun olacaktır.

a.Kıta sahanlığı sorunu: Çözümü için yürütülen bir çalışma mevcut değildir.

b.Karasuları ve hava sahası sorunları: Türkiye tarafından kararlı bir şekilde itiraz edilmesi neticesinde Yunanistan iddiaları güncelliğini yitirmiştir.

c. Aidiyeti anlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar: Türkiye kararlı bir politika takip edememekte, Yunanistan ise bu adaları çeşitli seviyelerde kullanmaya devam etmektedir. Bu hususa paralel olarak, Türkiye ve Yunanistan ECDIS sistemlerinde kullanılmak üzere sayısal seyir haritalarının üretiminde de anlaşmazlık yaşamaktadırlar. Sayısal haritalar hazırlanırken bir başka devlet karasularının haritaya dahil edilmesi veya bindirme yapılması

istenmemektedir. Yunanistan'ın EGAYDAAK'ları kendi karasularına dahil ettiği haritaları Türkiye'den önce uluslar arası sayısal harita ajanslarına teslim etmesi nedeniyle, Türkiye'nin bu unsurları dahil ederek hazırladığı haritalar kabul edilmemektedir.

ç.Arama Kurtarma sahası ve FIR hattı: Yunanistan FIR hattını bir egemenlik bölgesi gibi kullanmakta, AK sahası olarak da FIR hattını esas almaktadır. Türkiye AK sahası olarak 1982 Tarihinde IMO' ya deklare ettiği sahayı savunmaktadır.

Henüz bir çözüme ulaştırılmayan bu konuların deniz terörizmi açısından incelenmesi durumunda bazılarının konu dışında kalacağı görülecektir. Örneğin Silahsızlandırılmış statüdeki adaların silahlandırılması ve karasuları sorunları bugün itibariyle tamamen politik bir yapıya haizken, hava sahası ve FIR problemleri deniz ulaştırmasından ziyade sivil havacılıkla ilgilidir.

Deniz ticareti açısından en büyük güvenlik dar boğazı kuşkusuz arama kurtarma sahaları konusundaki belirsizliktir. Gerek doğal bir deniz kazası, gerek ise deniz terörü veya korsanlık neticesinde yaşanacak kazalarda, arama kurtarma hareketinin koordinasyonu konusunda yaşanacak gecikme ve aksaklıklar olayın sonuçlarını çok daha vahim hale getirebilecektir. Özellikle terörist örgütler tarafından düzenlenen böylesine bir saldırının etkileri, AK konusunda yaşanacak aksaklıklarla çok daha büyük olabilecek ve teröristlerin kamuoyunda yaratmak istedikleri korkunun boyutları ciddi oranda genişleyebilecektir. Bu durumun başka saldırılara da davetiye çıkarması kuvvetle muhtemeldir.

Bir başka büyük sorun ise aidiyeti antlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların, kötü amaçlı kullanılma olasılığıdır. Özellikle bu coğrafi formasyonların büyük çoğunluğunda otorite boşluğu olduğu ve nüfusun çok az olduğu veya hiç olmadığı düşünüldüğünde, sorunun boyutları daha kolay anlaşılabilir.

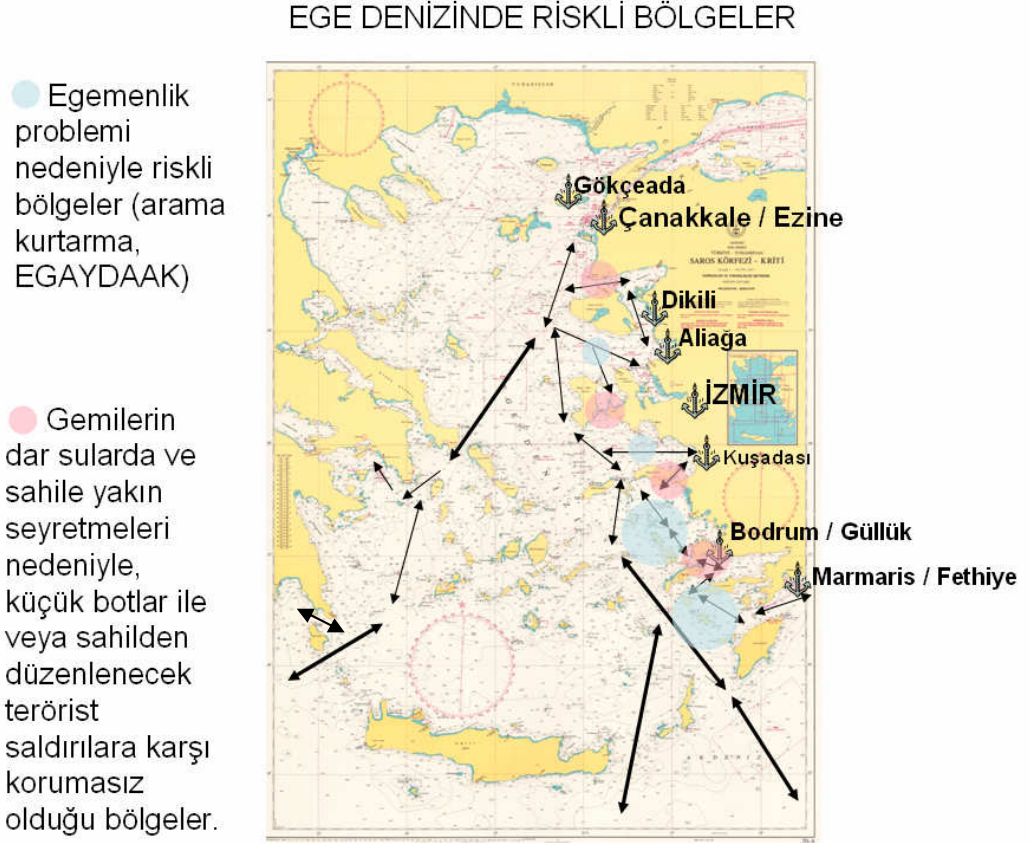
Ticari gemilerle nakledilmek istenilen kitle imha silahlarının kısa süreli olarak depolanması veya gemi değiştirmesinden, örgüt mensuplarının saldırı öncesi son vasıtalarına ulaşana kadar konaklaması gibi birçok ihtimal söz konusudur. Bölgede bulunan Türk ve Yunan güvenlik güçlerinin böylesine büyük bir boşluk yarattığını iddia etmek tabii ki mümkün değildir. Burada bahsedilen durum, kısa süreli bekleme veya gemi değiştirme gibi, fark edilmesi ve engellenmesi zor operasyonları kapsamaktadır.

Günümüze kadar gerek milli gerek ise NATO bayrağı altında icra edilen hareketler kapsamında Ege Denizi'nden geçiş yapan ve terörist faaliyetler konusunda şüphe duyulan tüm gemilerin takip ve kontrolü sağlanarak Ege ve Akdeniz'de bu tarz kanun dışı uygulamalara meydan verilmemiş olsa da, Ege gibi coğrafi açıdan da böylesine faaliyetleri gizlemeye müsait bir denizde icra edilecek güvenlik tedbirlerinin, her iki ulusun işbirliği ile gerçekleştirilmesinin gerekliliği su götürmezdir.

Daha önceki bölümlerde bahsedilen Ege Denizi'ndeki önemli limanlar ve su yolları, bahse konu anlaşmazlıklar ve coğrafi engellerle birlikte mütalaa edildiğinde, Şekil 8'de Ege Denizindeki yüksek riskli bölgeler kolayca görülebilmektedir.

Şekil 8

Ege Denizinde Riskli Bölgeler



(Kaynak: Yazar)

Bu kapsamda Dilek boğazı, Müsellim Geçidi, Çeşme Kanalı ve Bodrum Boğazı gibi dar geçitler, gerek gemilerin manevra kabiliyetlerinin kısıtlı oluşu, gerek ise karaya yakınlıkları nedeniyle olası terör eylemleri açısından riskli bölgeler olarak göze çarpmaktadır. Mevcut durum itibarıyla bu mevkiileri Türk Deniz Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı unsurları tarafından denetim altında bulundurulduğu düşünülse de, elektronik olarak desteklenen sabit kontrol noktaları ile bu geçitlerin güvenlik açısından güçlendirilmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir.

Midilli – Sakız Adaları ile İzmir Körfezi arasında kalan saha ile, Datça Körfezi Güneybatısı ile Rodos Adası Batısı gibi bölgeler Arama Kurtarma sorumluluk sahaları konusundaki anlaşmazlık, Menteşe Adaları Bölgesi ise

EGAYDAAK'ların yoğunluğu nedeniyle yaşanan egemenlik problemlerine paralel olarak gelişebilecek güvenlik açıkları açısından dikkat çekmektedir.

Sonuç olarak,

- Ege denizinde terörist faaliyetlerin yaşanmamış olması memnuniyet vericidir,
- Güvenli ortamının devamı her iki ülkenin de menfaatinedir,
- Potansiyel tehdidin bertaraf edilmesi için mevcut egemenlik sorunlarının barışçı politikalarla sonuca ulaştırılması ve güvenlik alanında sıkı bir işbirliği içerisinde hareket edilmesi kaçınılmazdır.

SONUÇ

11 Eylül 2001' de A.B.D.'lerini hedef alan saldırı ile başlayan ve son beş yılda yaşanan terör olayları, bunlara dayandırılan politik senaryolar ve A.B.D. İngiltere ve Avrupa Birliği gibi dev güçlerin bu senaryoları sebep göstererek yaptıkları hamleleri neticesinde, dünya coğrafyası gibi ekonomi ve güvenlik anlayışları da değişmiştir.

Ülkemizin yıllardır maddi manevi birçok kayıp vermesine sebep olan terör belası dünyanın gündeminde ilk kez bu kadar büyük bir yer işgal ederken, 11 Eylül olaylarının anlaşılması güç boyutu ve sonuçları kafalarda soru işaretleri uyandırmıştır. Amerikan kamuoyu bile, bu saldırıların kaynağıyla ilgili şüpheleri dile getirmiş, ancak ne Amerikan halkının ne de Dünya Ülkelerinin tepkisi, A.B.D. Afganistan ve Irak' a saldırmasına engel olmamıştır. Saldırıları neticesinde bu ülkelerde terörle doğrudan bağlantılı bulgular elde edilemediği gibi, El Kaide gibi İslam kisvesinin altına saklanmaya çalışan terör örgütlerinin de kökü kazınamamıştır.

P.K.K. Şiddeti, İran gibi Müslüman komşu ülkelere yönlendirildiği birçok defa kanıtlanan suikastlar ve Ermeni terörü yıllardır ülkemizde sayısız aydınımızın ve güvenlik güçlerimizin hayatını mal olurken bu ülkeden yükselen feryatları duymazdan gelen Dünya devleri, 11 Eylül sonrasında yepyeni bir pazardan lokma koparma sevdasıyla teröre lanetler okumuş, bu esnada Orta Doğu coğrafyasına da ufak rötuşlar (!) yapmaktan kaçınmamışlardır. Teröre engel olunması ve Dünya barışı amaçlanarak yapıldığı iddia edilen bu girişimler, daha ziyade A.B.D. ve İngiltere'nin ekonomik ve politik emellerine hizmet etmiş, ancak ülkemizde halen faaliyet gösteren P.K.K. terör örgütü gündeme geldiğinde, gerekli tedbirlerin alınması konusunda A.B.D. oldukça duyarsız ve ağır davranmıştır.

Konu denizde güvenlik olunca, her ne şekilde gelişmiş olursa olsun, olayların deniz taşımacılığının daha güvenli bir hale getirilmesine hizmet etmiş olması memnuniyet vericidir. Zira ülkemiz, kara sınırlarının 3 mislinden fazla deniz sınırına sahip olan ve Dünyanın en önemli su yollarının kesiştiği bir noktada bulunan bir ülke

olduğundan, ekonomimizde deniz taşımacılığının payı gittikçe artmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti, deniz güvenliğinin artırılması alanında gerek ekonomik gerek ise askeri açıdan var gücüyle çabalayarak teröre karşı kararlı tavrını bir kez daha sergilerken, müttefiklerimizin P.K.K. Terörünü ve Ermeni meselesini destekler tavırları anlaşılır olmaktan uzak kalmıştır.

Elbette ki Türk Boğazlarının GTH ile tesisi, limanlarımızda güvenliğın artması, Türk Harp Gemilerinin NATO görev kuvvetleri bünyesinde tüm Akdeniz'de boy göstermesi gibi hususlar, ulusal menfaatlerimize hizmet eder niteliktedir. Ancak Yunanistan' la aramızda devam eden anlaşmazlıklar neticesinde Ege' de doğabilecek otorite boşluklarının, deniz ulaştırmasını hedef alan veya araç olarak kullanmak isteyecek terör örgütlerinin dikkatinden kaçabileceğini varsaymak fazlasıyla iyimser bir yaklaşım olacaktır.

ISPS Kod, SOLAS, SUA sözleşmelerinin güncellenmesi gibi uluslararası hukuk boyutunda yaşanan gelişmelerin yarattığı ivmeden de istifade ederek, Yunanistan ile aramızda çözümlenmesi gereken hukuki problemlerinin biran evvel masaya yatırılması gerekmektedir. Zira kara suları, kıta sahanlığı, egemenliği antlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların durumu, Arama Kurtarma sorumluluk sahası ve FIR hattı konularında mutabakat sağlanması gibi egemenlik haklarıyla doğrudan bağlantılı sorunların devam ettiği bir coğrafyada, deniz ulaştırmasının güvenliğinden söz etmek güçtür. Yukarıda sayılan sorunlar her ne kadar iki ülke arasında sıcak bir savaş başlatacak derecede gündemde yer işgal etmiyorlarsa da, bunların tamamen unutulması veya mevcut hallerinin idame ettirilmesi, gerek politik açıdan, gerek ise Ege denizinde güvenliğın sağlanması kapsamında, patlamaya hazır birer bomba gibidirler.

Üzerinde insan yaşamayan ve aidiyeti tartışmalı bir adanın terörist grupların silah deposu, insan barınağı veya hareket merkezi olarak kullanılması, Arama Kurtarma Sahası olarak belirsizlik yaşanan bir bölgede gemi batırılarak politik durumun gerginleştirilmesi gibi senaryolar, terör örgütlerinin ikiz kuleler olayından daha büyük yankı uyandırmayı başarabileceği felaketleri işar etmektedirler. Buna

benzer olayların yaşanması, gerek Ege Denizi'nde ticari trafiğin aksamasına, gerek ise Türk Yunan ilişkilerinin tamiri imkansız bir şekilde yaralanmasına yol açabilir.

Türkiye'nin başı çektiği bir grup ülke tarafından sürdürülen çalışmalar neticesinde SUA protokol ve sözleşmelerini değiştirmeleri imzalanmış olup yürürlüğe girme süreci devam etmektedir. Gerekli şartlar sağlanarak bu değişmelerin uluslararası geçerlilik kazanması neticesinde denizde işlenen suçlara müdahale etmek daha da kolaylaşacak ve bu kapsamda denizde güvenlik kesintisiz bir şekilde sağlanmış olacaktır. Ülkemizin bu çalışmada aktif olarak yer alması teröre karşı tavrını uluslararası platformda bir kez daha göstermesi olanağını sağlamıştır.

NATO'nun Ege ve Akdeniz' de teröre karşı yürüttüğü Active Endeavour Harekatına Türk Deniz Kuvvetleri ilk günden itibaren Fırkateyn ve Korvetleriyle aktif bir şekilde katılmış, terörist faaliyetlere destek verdiğiinden şüphe duyulan yüzlerce gemi Türk Harp gemileri tarafından sorgulanmış veya bu gemilere çıkılmış, Ege ve Doğu Akdeniz' de seyreden diğer ülkelere ait ticari gemiler ve muharip unsurlara Türkiye Cumhuriyeti'nin uluslararası teröre karşı kesin tavrı bir kez daha vurgulanmıştır.

Türkiye, gelecekte de teröre karşı mücadelede öncü tavrını sürdürmeli, diğer ülkelerin siyasi olarak teröre destek veremez hale getirilmesi için uluslar arası arenada her türlü fırsatı değerlendirmeli ve egemenlik problemlerinin çözümü için uygun politik ortamın yaratılmasında yükselen güvenlik trendinden azami istifade etmelidir. Bu sırada güvenlik tedbirleri ve donanım ihtiyacından doğacak pazarda Türk şirketlerinin biran evvel yerlerini alması, ülke ekonomisi açısından en az güvenli taşımacılık kadar olumlu olacaktır. ISPS kod kapsamında gemilerde taşınması zorunlu hale gelen AIS sistemi gibi elektronik cihazların üretimi, montajı, bakım ve onarımı gibi faaliyetler, ülkemizde faaliyet gösteren birçok elektronik şirketinin imkanları dahilinde olup, böyle bir pazardan beslenen milli sermayenin ülke ekonomisine yapacağı katı oldukça fazla olabilir.

Güvenlik tedbirleriyle ilgili eğitim ve sertifikasyon ihtiyacını karşılayacak kurumlara yapılacak destek ve yatırım da önem arz etmektedir. Örneğin bu gün ülkemizde Dünya çapında ISPS kod sertifikası verme yetkisine sahip eğitim kurumları bulunmaktadır. Buna benzer yetkilerin AIS sistemi kullanıcı eğitimi verilmesi, güvenlik planlarının onaylanması, liman ve gemi güvenlik personelinin eğitilmesi gibi alanlarda da alınması, üniversite ve diğer eğitim kurumlarımızın maddi açıdan desteklenmesi ve uluslararası itibarına katkı sağlanması açısından önem arz etmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti olarak denizde güvenlik alanındaki gelişmeleri yakından takip etmek ve elimize geçen fırsatları değerlendirmek zorunluluğunda olduğumuz her zaman hatırlamak zorunda olduğumuz bir gerçektir.

KAYNAKLAR:

1. ASYALI Ender, Suyolları Yönetiminde VTS Güvenlik Önlemleri ve Politikaları Yayınlamamış Doktora Tezi,2001
2. ÇETİNKAYA Apatay, Ege'de olup Bitenler Deniz Basımevi, İstanbul, 2006
3. DAVUTOĞLU Ahmet, Küresel Bunalım, Küre Yayınları, İstanbul, 2002
4. DEMİR İsmail 21-22 Haziran 2004 Deniz Hukuku sempozyumu Bildiri Metinleri
5. Deniz Stratejisi, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1999
6. Denizcilik Müsteşarlığı 1999 yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar, Haziran 2000
7. Devlet planlama teşkilatı 9.kalkınma planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu Mayıs 2006
8. GEBİZLİOĞLU Ömer L, Risk Yönetimi Yayınlanmamış Ders Notları
9. GÜRDENİZ Cem, Küreselleşmenin Deniz Güvenliğine Etkileri, Deniz Güvenlik Semineri Denizcilik Müsteşarlığı, 10 MART 2004
10. http://www.denizcilik.gov.tr/tr/isps/Safe_Ports.xls, Erişim: 02.02.2007
11. http://www.nato.int/issues/active_endeavour/in_practice.html,Operation active endeavour/ keeping seas safe, Erişim: 30.12.2006
12. <http://www.rhppublishing.com/AISAgenda05.html>, Erişim: 12.03.2007
13. <http://www.uais.org/LiveAIS.htm>, Erişim: 12.03.2007

14. <http://www.vesseltracker.com/en/Installation-Kit.html>, Erişim: 12.03.2007
15. IMO 11 Temmuz 2001 AIS Bilgi Sunum ve Gösterimi Hakkında geçici Kılavuz
16. İNAN Yüksel / BAŞEREN Sertaç, Kardak Kayalıklarının Statüsü, Ankara, 1997
17. ISPS Code ve Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi güvenlik kodu ve SOLAS Değişiklikleri Kılavuzu
18. KURUMAHMUT Ali, Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998
19. PAZARCI Hüseyin , “Uluslararası Hukuk Dersleri” , A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara, 1999
20. Resmi Gazete; SUA Sözleşmesi ve Protokolünün yayınlandığı 26/1/1998 tarih ve 23242 sayılı resmi gazete
21. T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Türkiye limanları ve İskeleleri bilgileri 2005
22. TOLUNER Sevin, “Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi”, Beta Basın Yayın Dağ.A.Ş., İstanbul, 1989
23. www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/faaliyetraporu_2005.pdf, Erişim: 02.02.2007
24. www.imo.org IMO AIS Montajı ve Teknik bilgiler, Erişim: 15.12.2006 (227.pdf)

25. [www.oecd.org 0,2340,en_2649_201185_2088757_1_1_1_1,00.html](http://www.oecd.org/0,2340,en_2649_201185_2088757_1_1_1_1,00.html) Erişim: 30.12.2006 (1954662.pdf)
26. www.oecd.org International understanding on maritime transport principles Erişim: 30.12.2006 (36381671.pdf)
27. www.oecd.org Regulatory Issues in International Maritime Transport 0,2340,en_2649_201185_31857694_1_1_1_1,00.html, Erişim: 30.12.2006 (2065436.pdf)
28. www.oecd.org, OECD and ECMT ministers urge tighter security to beat freight container terrorism risk, Erişim: 30.12.2006.
29. www.oecd.org, Security in maritime transport : Risk factors and Economic Impact Maritime Transport committee July 2003, Erişim:30.12.2006 (18521672.pdf)
30. www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=135, İSTIKBAL Cahit, AIS ile her yerde VTS konforu Erişim: 15.01.2007.

EKLER:

Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlükleri bağlısı Liman Başkanlıkları sınırları içerisinde bulunan 500 GRT ve üzeri gemilerin yanaşabileceği liman ve iskele özellikleri ; (Denizcilik Müsteşarlığı,2005)

Alsancak Limanı

Tesisin İşleticisi	TCDD
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	24 rıhtımın toplam uzunluğu 3400 m
Liman Koordinatları	38° 25' 00'' N, 27° 04' 30'' E
Maksimum Draft	10,5 m.
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	3635 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	25.000 yolcu 5.000.000 ton kuru dökme yük 400.000 ton sıvı dökme yük 1.357.300 ton genel kargo 549.000 TEU konteyner 250.000 araç Ro-Ro
Elleçleme ekipman cinsi	Gantry crane,rıhtım vinci,mobil vinç,konteyner istifleyici,forklift,loder,trayler
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, parlayıcı, patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	565.000 açık alan - 394.848 kapalı alan 479.205 m ² gümrüklü alan 8.000 m ² gümrüksüz alan 3.500 ton/yıl tehlikeli madde 266.000 TEU/yıl konteyner 36.500 soğutucu konteyner kapasitesi
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 38 yolcu gemisi 151.896 yolcu gelip , 615 kuru yük gemisi ile 3.945.370 ton kuru dökme yük,96 tanker ile 220.197 ton sıvı dökme yük,282 genel kargo gemisi ile 427.756 ton genel kargo,1.473 konteyner gemisi ile 804.565 TEU konteyner,118 Ro-Ro gemisi ile 2.475 araç elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Ege Gaz Aliğa LNG Terminali

Tesisin İşleticisi	EGE GAZ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	Römorkör iskelesi : 42 m İskele : 340 m
Liman Koordinatları	38° 49' 25" N , 26° 55' 150" E
Maksimum Draft	16.5 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	120 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	75.000 ton sıvı dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	Dolum kolları(11.000 m3)
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, parlayıcı, patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	7.000.000 ton/yıl tehlikeli madde
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	--
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Ege Gübre Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	EGE GÜBRE SANAYİ A.Ş
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:103 m 2 nolu rıhtım:116 m 3 nolu rıhtım:360 m 4 nolu rıhtım:410 m
Liman Koordinatları	38° 45' 49" N , 26° 55' 62" E
Maksimum Draft	23 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	216 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	5.000.000 ton kuru dökme yük 1.500.000 ton sıvı dökme yük 3.500.000 ton genel kargo
Elleçleme ekipmanları cinsi	Rıhtım vinci,mobil vinç,forklift,loder,tractör
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı)	1.000.000 açık(ton/yıl) 150.000 kapalı(ton/yıl)

yükler, parlayıcı, patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	550.000 m ² gümrüklü alan 150.000 m ² gümrüksüz alan 250.000 m ² tehlikeli madde
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibariyle 165 kuru yük gemisinden 1.332.948 ton kuru dökme yük 123 tankerden 206.402 ton sıvı dökme yük 36 genel kargo gemisinden 44.432 ton genel kargo elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Habaş Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	HABAŞ SANAI VE TIBBİ GAZLAR İST. END. A.Ş
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:130 m 2 nolu rıhtım:100 m 3 nolu rıhtım:200 m 4 nolu rıhtım:200 m 5 nolu rıhtım:200 m 6 nolu rıhtım:200 m 7 nolu rıhtım:100 m 8 nolu rıhtım:100 m 9 nolu rıhtım:100 m 10 nolu iskele:100 m 11 nolu iskele:150 m
Liman Koordinatları	38° 47' 00'' N, 26° 54' 42 ''E
Maksimum Draft	40 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	450 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	5.000.000 ton kuru dökme yük
Elleçleme ekipmanı cinsi	Gantry crane,rıhtım vinci,forklift
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, parlayıcı, patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	30.000 m ² gümrüksüz alan
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 684 gemiden 4.035.000 ton kuru dökme yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Ege Çelik Limanı

Tesisin İşleticisi	EGE ÇELİK LİMAN İŞLETMELERİ VE NAKLİYECİLİK SANAYİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım : 110 m 2 nolu iskele : 186 m 3 nolu iskele : 200 m 4 nolu iskele : 185 m 5 nolu iskele : 214 m 6 nolu iskele : 120 m 7 nolu iskele : 110 m
Limana alanı(m²)	37.710 m ²
Limana Koordinatları	38° 46' 00 N - 26° 55' 00''E
Maksimum Draft	35 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1500 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	7.000.000 ton/yıl kuru dökme yük ve genel kargo
Elleçleme ekipmanları cinsi	mobil vinç, forklift, loder, çekici, kamyon
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler, parlayıcı, patlayıcı maddeler, kimyasal maddeler vb.)	18.000 m ² kapalı alan
Limana ait son istatistik bilgileri (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 195 kuru yük gemisinden 751.292 ton 891 genel kargo gemisinden 3.391.233 ton yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

İDÇ Limanı

Tesisin İşleticisi	İDÇ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım : 300 m 2 nolu rıhtım : 300 m
Liman Koordinatları	38 ° 46' 00'' N, 26° 56' 00''E
Maksimum Draft	12 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	500 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	2.300.000 ton kuru dökme yük
Elleçleme ekipmanları cinsi	Rıhtım vinci,mobil vinç,forklift,trayler
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.	50.000/80.000 m ² açık alan 20.000 m ² kapalı alan 4000 m ² gümrüklü alan 182.000 m ² gümrüksüz alan
Limana ait son istatistiki bilgileri (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 443 kuru yük gemisinden 693.696 ton
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Limaş Liman İşletmeleri

Tesisin İşleticisi	LİMAŞ LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m).	1 nolu rıhtım : 400 m 2 nolu rıhtım : 400 m 1 nolu iskele:205 m 2 nolu iskele:96 m 3 nolu iskele:96 m 4 nolu iskele:100m
Liman Koordinatları	38° 45' 00" N , 26° 53' 50" E
Maksimum Draft	36 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	--
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	3.000.000 ton kuru dökme yük 2.000.000 ton genel kargo 50.000 TEU konteyner
Elleçleme ekipmanları cinsi	Rıhtım vinci

Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	2.000.000 ton/yıl açık alan 80.000 m ² gümrüklü alan 50.000 TEU/yıl konteyner 50.000 TEU/yıl kara terminali
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 27 kuru yük gemisinden 82.846 ton kuru dökme yük 114 genel kargo gemisinden 304.699 ton elleçleme yapılmıştır.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

PETKİM Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	PETKİM PETROKİMYA HOLDİNG A.Ş
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:163 m 2 nolu rıhtım:175 m 1 nolu iskele:163 m 2 nolu iskele:175 m 3 nolu iskele.190 m 4 nolu iskele:219 m
Liman Koordinatları	38° 46' 25" N , 26 ° 55' 44" E
Maksimum Draft	19 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	1000 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	--
Elleçleme ekipmanları cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	53.000 m ² gümrüklü alan İskeleler kompleksin ihtiyaçlarını karşılamaya yeterli olup ayrıca fabrikalardaki ürün tanklarından boru hatları ile iskelelere bağlantı mevcuttur.
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 333 tankerden 1.486.740 ton sıvı dökme yük,31 genel kargo gemisinden 68.327 ton genel kargo elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

POAŞ Aliğa Terminali

Tesisin İşleticisi	PETROL OFİSİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	210 m
Liman Koordinatları	38 ° 46' 00'' N , 26 ° 56' 00'' E
Maksimum Draft	13,5 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	140 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	3.000.000 ton sıvı dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	3.000.000 ton/yıl tehlikeli madde
Limana ait istatistik bilgileri. (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibariyle 376 tanker 1.029.732 ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Total Oil Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	TOTAL OIL TÜRKİYE A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	280 m
Liman Koordinatları	38 ° 49' 46" N , 26° 53' 48" E
Maksimum Draft	16 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	200 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	1.000.000 ton sıvı dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	Boru hattı
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	97.000 ton/yıl tehlikeli madde
Limana ait istatistiki bilgiler(Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 71 tanker ile 239.649 ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Tüpraş İzmir Rafinerisi

Tesisin İşleticisi	TÜRKİYE PETROL RAFİNERİLERİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu iskele: 285 m 2 nolu iskele: 180 m 3 nolu iskele: 100 m 4 nolu iskele: 100 m Kargo İskelesi: 95 m Yeni İskele: 360 m Dolfen LPG 1 : 230 m Platform LPG 2 : 103 m
Liman Koordinatları	38° 50' 10" N , 26° 56'40" E
Maksimum Draft	Kargo İskelesi. : 60 m Yeni iskele : 19,2 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	--
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	8.953.423 ton sıvı dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	İskele vinci
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.	Ham Petrol : 700,000 m3 Beyaz ürün : 600,000 m3 (Benzin,Motorin,vs..) Siyah ürün: 310,000 m3 (Fuel-Oil, Kalyak,vs.) Baz Yağ : 35,000 m3 LPG : 10,500 m3
Limana ait istatistiki bilgileri (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. Gibi)	2004 yılı itibari ile 1139 tankerle13.523.142 ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Çeşme RO-RO İskelesi

Tesisin İşleticisi	ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:480 m 1 nolu iskele:150 m 2 nolu iskele.50 m
Liman Koordinatları	38° 19' . 30" N, 26° 17 ' 44 " E
Maksimum Draft	12 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	750 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	150 TIR
Elleçleme ekipman cinsi	Forklift
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	--
Limana ait istatistikî bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılında 504 yolcu gemisi ile 101.185 yolcu 180 Ro-Ro ile 29911 TIR gelmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Dikili Limanı

Tesisin İşleticisi	Dikili liman ve turizm işletmeleri tic.a.ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:132 m 2 nolu rıhtım.120 m
Liman Koordinatları.	39° 10' 00" N , 26° 46' 00" E
Maksimum Draft	8 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	220 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	20.000 yolcu 1.200.000 ton kuru dökme yük 750.000 ton genel kargo 150 Ro-Ro
Elleçleme ekipman cinsi	Mobil vinç,forklift,loder
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı)	12.000 m ² açık alan 8.000 m ² kapalı alan

maddeler,kimyasal maddeler vb.)	
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibariyle 44 yolcu gemisinden 9.134 yolcu gelip 81 kuru yük gemisi ile 291.663 ton kuru dökme yük elleçlenmiştir
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Mopak Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	MOPAK KAĞIT KARTON SANAYİ VE TİCARET A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1. Rıhtım : 155 m 2. Rıhtım : 87 m
Liman Koordinatları	36° 45' 20" N, 28° 56' 00" E
Maksimum Draft	11 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	12 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	360.000 ton
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	1.100 m ² gümrüklü alan 3.500 m ² gümrüksüz alan
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibari ile 5 kuru yük gemisinden 194.070 ton , 36 tankerden 47.568 ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Fethiye Belediyesi Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	FETHİYE BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	105 m
Liman Koordinatları	36° 37'30" N , 29° 06'18" E
Maksimum Draft	8,3 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	30 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	1000 yolcu 1000 ton kuru dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	--
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılında 19 yolcu gemisi ile 3.774 yolcu gelip 6 kuru yük gemisi limana yanaşmıştır.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Kuşadası İskelesi

Tesisin İşleticisi	EGE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:264 m 2 nolu rıhtım:183 m 3 nolu rıhtım:235 m 4 nolu rıhtım:315 m
Liman Koordinatları	37° 51" 50' N , 27° 15" 20' E
Maksimum Draft	9.5 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	2400 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl).-	1000 yolcu gemisi
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı	--

maddeler,kimyasal maddeler vb)	
Limana ait istatistiki bilgileri (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılı itibariyle 347 yolcu gemisi ile 215.092 yolcu gelmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Akçansa Çanakkale Fabrikası İskelesi

Tesisin İşleticisi	AKÇANSA Çimento Sanayi ve Tic. A.Ş.
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:120 m 1 nolu iskele:210 m 2 nolu iskele:200 m 3 nolu iskele:165 m 4 nolu iskele:200 m
Liman Koordinatları	39° 52' 48'' N , 26° 09' 15'' E
Maksimum Draft	13,5 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	--
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	6.000.000 ton kuru dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	40 000 ton/yıl açık alan 4.000 m ² gümrüklü alan 10.000 m ² gümrüksüz alan
Limana ait istatistiki bilgileri (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılında toplam 492 kuru yük gemisi ile toplam 2.281.477 ton elleçleme yapılmıştır.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Mevcut

Kabatepe Limanı

Tesisin İşleticisi	TDİ A.Ş.İSTANBUL LİMAN İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	1 nolu rıhtım:140 m 2 nolu rıhtım:80 m Yat Rıhtımı:78 m
Liman Koordinatları	40° 13' 53"N , 26° 16' 36"E
Maksimum Draft	7 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	400 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	--
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	20.000 m ² kara terminali
Limana ait istatistikî bilgiler(Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	2004 yılında 716 yolcu gemisiyle 149.209 yolcu gelmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Yoktur

Ayvalık Vapur İskelesi

Tesisin İşleticisi	Ayvalık Belediye Başkanlığı
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	91 m
Liman Koordinatları	39° 16'28"N , 26° 36'35" E
Maksimum Draft	7 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	100 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	50.000 yolcu 100.000 ton kuru dökme yük 20.000 ton sıvı dökme yük
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı	--

yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	--
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Yoktur

Kuzulimanı Liman Tesisi

Tesisin İşleticisi	TDİ A.Ş.ŞEHİRHATLARI İŞLETMESİ
Rıhtım/İskele Uzunluğu (m)	5300 m rıhtımların toplam uzunluğu
Liman Koordinatları	40° 13' 48 " N , 25° 57' 00" E
Maksimum Draft	6 m
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	600 gemi/yıl
Rıhtım Kapasitesi (Ton/Yıl)	--
Elleçleme ekipman cinsi	--
Depolama Kapasitesi (Ton/Yıl) (katı yükler,parlayıcı,patlayıcı maddeler,kimyasal maddeler vb.)	20.000 m ² Açık alan 9000 ton akaryakıt
Limana ait istatistiki bilgiler (Gemi, yük, yolcu hareketi vb. gibi)	1998-2002 yılları arasında 500 gemi gelmiş gitmiş, 1000 ton akaryakıt ve şehir hatları gemileri ile yaklaşık olarak 20.000 yolcu gelip gitmiştir.
Kılavuzluk Hizmeti veren kuruluş	Yoktur